



TOPLINE

2010 - 2011



NMJ - Passion for trains



NMJ, minőségi modellek 30 éve

Az NMJ, ami a kezdetektől fogva jól ismert a minőségi modelljeiről, 2010 februárjában ünnepli a 30. születésnapját.

Kétféle típusú modelleket gyártunk: NMJ Topline kítűnő minőségű műanyag modelleket, és NMJ Superline modelleket, amelyek csúcsmínőségű kézzel gyártott réz termékek.

Mindegyik modell pontosan 1:87 méretarányú, HO-s.

2009 végéig több százezer modellt szállítottunk, legfőképpen skandináv típusokat, de néhány Superline modellt Belgiumba, Luxemburgba és Magyarországra is.

2010-re a Kelet-Európai vasútmodellezőket megajándékozunk a CFR 060 sorozatú mozdonyával és a MÁV CAF személykocsijaival.

Programunkat az elkövetkezendő években ki fogjuk terjeszteni Kelet-Európára.

Bízunk benne, hogy a gyűjtők és a vasútmodell rajongók széleskörű elvárásainak is meg fogunk tudni felelni. Kérem ne tétovázzanak, vegyék fel velünk a kapcsolatot továbbfejlesztések és új modellek javaslataival.

Kérem tekintsek meg honlapunkat is, ahol láthatják teljes programunkat és a legfrissebb híreket.

Szívélyes üdvözléssel

NMJ

NMJ, quality models since 30 years

NMJ celebrates in February 2010 the 30 years anniversary and are well known for quality models ever since.

We produce two series of models; NMJ Topline high quality plastic models and NMJ Superline which is top quality handmade brass models.

All models are exact in HO 1:87 without any compromises.

We have delivered several 100.000 models until end of 2009, first of all of Scandinavian prototypes, but some Superline models also for Belgium, Luxembourg and Hungary.

For 2010 we present our East European line, EEM, with CFR 060 locomotive and the MAV CAF coaches.

Our program for Eastern Europe will be extended in the years to come. We do hope that both collectors and model train enthusiast will find our range interesting.

Please do not hesitate to take contact with us for any proposal for improvements and for new models.

Please also see our web-site for our complete program and the latest news.



Inaugurată în ianuarie 1879, legătura feroviară peste Carpați prin pasul Predeal, care atinge 1000m altitudine în Gara Predeal, presupune o arcare dificilă de la cei 620m altitudine ai Brașovului, cu rampe mari de până la 27 mm/m și curbe strânse, cu raze sub 300m. Încă de la inaugurare, linia Predeal - Brașov a constituit piatra de încercare a tracțiunii feroviare din România. În 1959 CFR a decis electrificarea acestui tronson cheie. În mai 1963 Predeal - Brașov a devenit primul tronson electrificat din întreaga rețea CFR.

Locomotiva electrică optimă a fost selectată de CFR în urma unui concurs, denumit în presa occidentală a vremii drept „Un nou concurs de la Rainhill”. Șase locomotive s-au înscris în competiție, însă dintre ele s-a detașat conceptul revoluționar al prototipurilor suedeze Rb 1001 și 1002, propuse de Allmänna Svenska Elektriska Aktienbolag (ASEA). În cursul anului 1964 CFR comandat zece locomotive pe șase osii, cu o viteză maximă de 120 km/h, bazate pe prototipul Rb.

Locomotivele au fost produse de ASEA între 1965 și 1967. Primele opt locomotive au fost conforme cu specificațiile inițiale și au devenit clasa 060 EA. Cea de-a noua locomotivă a fost echipată cu boghiuri pentru viteză maximă de 160 km/h, fiind prototipul seriei 060 EA1, în vreme ce cea de-a zecea locomotivă a fost înzestrată cu frânare electrodinamică recuperativă și a fost numerotată 060-EB-001. Seria de locomotive produsă de ASEA pentru CFR a fost botezată 060 EA și avea să devină una dintre cele mai numeroase serii de locomotive electrice din Europa. La lansare în 1965, a fost cea mai puternică locomotivă electrică din Europa, cu 5100kW (7000CP). A fost ulterior surclasată de seria soră novergiană EL 15, cu 5400kW (7350CP) și de clasa germană BR 103, cu 6480kW (8800CP). În 2006, odată cu lansarea versiunii modernizate cu IGBT, locomotiva 060 EA a devenit din nou cea mai puternică locomotivă electrică europeană de o singură unitate în serviciu activ, cu 6600 kW (9000CP), surclasând mult mai cunoscutele Taurus, de 6400kW (8700CP). Deloc întâmplător, încă de la intrarea în serviciu, locomotiva 060 EA a devenit emblema Căilor Ferate Române.

Ulterior livrării primelor 10 locomotive 060 EA din Suedia, producția seriei a fost integrată la Electroputere Craiova, sub licență ASEA. În perioada 1967 - 1991, în România au fost produse nu mai puțin de 1072 de unități. Locomotivele au fost destinate în principal României - CFR (932), dar și Iugoslaviei - JZ (103),

Bulgăriei - BDZ (45) și Chinei (2). Astăzi se mai află în serviciu activ mai mult de trei sferturi dintre acestea, la CFR ele fiind principalele locomotive de tracțiune electrică.

Dacă inițial locomotivele 060 EA au fost clasate la CFR în subseriile EA (120 km/h) și EA1 (160 km/h), la mijlocul anilor '70, odată cu trecerea la numerotarea parcului rulant bazată pe recomandările UIC, seria EA a devenit clasa 40, iar seria EA1 a devenit clasa 41.

La mijlocul anilor '70, locomotiva 060-EA-122 a fost echipată cu boghiuri modificate pentru viteza maximă de 200 km/h. Ulterior, boghiurile au fost transferate locomotivei 42-0302-2, poreclită „Generalul”. Aceasta deține recordul de viteză al CFR, cu 223 km/h, stabilit pe secția Florești Prahova - Buda de pe linia București - Brașov.

După 17 ani de la încetarea producției de locomotive la Electroputere Craiova, firma Softronic a prezentat în 2008 o locomotivă prototip complet nouă, bazată pe 060 EA, sugestiv botezată „Phoenix” și numerotată 40-2001-2. Cu un design modern prototipul „Phoenix” a reunit la părțile de tracțiune, comandă și servicii auxiliare, tot ce a fost mai modern în realizările Softronic de până acum.

Deservind de peste patru decenii căile ferate din România, locomotiva 060 EA trăiește astăzi o nouă tinerețe, încununând o istorie glorioasă. Cu certitudine, fiabilitatea deosebită a acestor locomotive impresionante, fiabilitate probată mai ales în anii de lipsuri din perioada comunistă și dublată de recente modernizări de succes, le va lungi acestora durata de viață în serviciu activ, ele urmând să deservească transportul feroviar din acest colț al Europei pentru mulți ani de acum înainte. Iar odată cu trecerea la interoperabilitatea feroviară în Uniunea Europeană este posibil ca locomotiva EA să fie tot mai des văzută pe căile ferate din Europa Centrală și Occidentală.

O astfel de istorie este firesc să fie onorată de un model pe măsură, realizat cu pasiunea pentru trenuri și detalii care reunesc firmele Norsk Modelljernbane și Machete Trenulete.RO de mai mulți ani. Lansăm această linie de modele în speranța că, prin modelele noastre, vom reda la un înalt nivel de calitate și de fidelitate, un crâmpei din istoria feroviară a României, un crâmpei din istoria feroviară a Europei.



CFR 41-0257-0 in Timisoara, 2008

History:

Opened in January 1879, the railway crossing the Carpathian Mountains through the Predeal Pass is peaking at 1000m at Predeal Station and requires a hard climb from the 620m altitude of Brasov, with tight curves of less than 300 m radius and high slopes of up to 27 mm/m. Even from the opening, the Predeal - Brasov railway was the most demanding line in terms of railroad hauling in Romania. In 1959 CFR decided the electrification this railway. In May 1963, the key section Predeal - Brasov became the first ever electrified railway in Romania (25kV AC / 50Hz).

The electric locomotive for CFR was selected through a contest that was called "The new Rainhill Contest" by the western press of that time. Six locomotives competed, but the revolutionary concept of the Rb 1001 prototype from Allmänna Svenska Elektriska Aktienbolag (ASEA), proved to be the most efficient on the heavy line Predeal - Brasov. In 1964, CFR ordered 10 locomotives with six axels and a top speed of 120 km/h, based on the Rb prototype.

The locomotives were produced by ASEA between 1965 and 1967. The first eight locomotives were classified as 060 EA. The ninth locomotive was geared for higher top speed of 160 km/h, thus becoming the prototype of the class 060 EA1, while the tenth locomotive was equipped with electro dynamic regenerative brakes and it was registered as 060-EB-001. The 060 EA series was to become one of the largest electric locomotive series ever produced in Europe. In 1965 when it was launched, 060 EA was the most powerful electric locomotive in Europe, with 5100kW (7000HP). It was later surpassed by the sister Norwegian locomotive EL 15, with 5400kW (7350HP) and by the German class BR 103, with 6480kW (8800HP). In 2006, with the launch of the IGBT upgraded version, the locomotive 060 EA became again the most powerful single-unit electric locomotive in active service in Europe, with 6600kW (9000HP), surpassing the more famous locomotives Taurus from Siemens with 6400kW (8700HP). It is no surprise that, even from 1965, the 060 EA became the pride of the Romanian railways.

After the delivery of the first ten locomotives from Sweden, the production was transferred to Electroputere Craiova in Romania, under ASEA license. Between 1967 and 1991 no less than 1072 locomotives were manufactured. They were delivered mainly to Romania - CFR (932), but also to Yugoslavia - JZ (103), Bulgaria - BDZ (45) and China (2). More than three quarters of them are still in service today.

At the beginning the 060 EA locomotives were classified by CFR as the sub series 060 EA (120 km/h) and 060 EA1 (160 km/h). In the mid seventies though, once the CFR switched to the rolling stock registration based on the UIC regulations, class 060 EA became class 40, while class 060 EA1 became class 41.

In the mid seventies the locomotive 060-EA-122 was equipped with bogies geared for 200 km/h. Later on, the bogies were transferred to the locomotive 42-0302-2, nicknamed „The General“. It holds the speed record of CFR with 223 km/h, set between Floresti Prahova and Buda, on the Bucharest - Brasov railway. Seventeen years after the locomotive production ceased at Electroputere Craiova, the Romanian company Softronic presented in 2008 the prototype of a completely new locomotive, based on the 060 EA project, suggestively named „Phoenix“ and numbered 40-2001-2. With a modern design, „Phoenix“ compiles all the modern equipments that Softronic managed to develop so far.

After more than four decades of service over the Balkan railways, the 060 EA locomotive glorifies its long history with a new beginning. There is no doubt that its reliability, highly proved over the raff times of the communist restrictions and doubled by the recent upgrades, will prolong the active service of the 060 EA locomotives for many years to come. And once the railway interoperability will be spread across the European Union, it's most likely that the 060 EA locomotives will be more often seen on the Central and Western European railways.

That is the reason why it is our mission to honor such a glorious machine with a glorious model, compiling the passion for trains and details, which connect our companies Norsk Modelljernbane and Machete Trenulete.RO for several years. We're offering you this line of models in the hope that, through our high quality models, we will bring back piece of the Balkan railway history, a piece of the European railway history.





Romanian CFR 060, 40, 41, 43

CFR 060-EA 001 original version

Prima locomotivă 060 EA livrată din Suedia în 1965. A fost activă până în 1990, când a fost distrusă într-un accident feroviar. Modelul exact la scara 1:87 păstrează toate caracteristicile prototipului original: parbrize mai mici, prizele de comandă la distanță, plăcuțele originale ASEA, pantografe simetrice, lipsa șanturilor de scurgere a apei, aranjament diferit al conductelor de aer, lipsa gardurilor de protecție a disjunctivului și lipsa oglinzilor retrovizoare.

The first 060 EA delivered from Sweden in 1965. It remained in service until 1990, when it was destroyed in a train crash. The exact 1:87 model has all the characteristics of the original prototype: smaller front windows, remote control plugs, original ASEA plates, two-leg pantographs, no water channels, different brake pipes arrangement, no fences around the high-voltage switch, no rearview mirrors.

Art. nr. NMJT 90.101

NEW
2010



CFR 060-EA-024 Red stripe, age IV

Locomotiva aparține CFR Călători și este ultima locomotivă cu dungă roșie și pantografe simetrice. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca IV, cu șanturi laterale de scurgere a apei și cu și cu priza de multitrațiune anulată.

The locomotive belongs to CFR Passengers and is the last existing locomotive with red stripe and two-leg pantographs. The exact 1:87 model is the age IV version of the locomotive, with side water channels and cancelled remote control plug.

Art. nr. NMJT 90.201



CFR 41-0001-2 Red head, age V

Fosta locomotivă 060-EA-009 este capul de serie al clasei EA1 și poartă astăzi numărul 41-0001-2, precum și plăcile de fabricație ASEA. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca V a locomotivei, în vopsirea specifică modernizării cu ICOL, cu pantografe simetrice și faruri centrale simple.

The former 060-EA-009 locomotive is the prototype of the subclass EA1. Today it is numbered 41-0001-2 and has the ASEA production plates. The exact 1:87 model is the age V version of the locomotive, with two leg pantographs and single head-lights, in the specific livery of the ICOL upgrade.



Art. nr. NMJT 90.102

CFR 40-295-2

Locomotiva aparține CFR Călători și păstrează schema de vopsire originilă ASEA. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca V a locomotivei, cu pantograf asimetric și două faruri centrale.

The locomotive belongs to CFR Passengers and still has the original ASEA livery. The exact 1:87 model is the age V version of the locomotive, with one-leg pantograph and two head-lights.



Art. nr. NMJT 90.301





CFR 40-0111-1

Locomotiva a fost una dintre ultimile locomotive cu dungă roșie și vopsire originală. A fost retrasă din serviciu în anii '90. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca IV a locomotivei, cu pantograf asimetric și două faruri centrale.

The locomotive was one of the last with the original red stripe livery. It was pulled out of service in the nineties. The exact 1:87 model is the age IV version of the locomotive, with one-leg pantograph and two head-lights.

Art. nr. NMJT 90.302



CFR Passengers 42-0302-2 "The General"

Locomotiva deține recordul de viteză al CFR de 223 km/h. Timp de peste două decenii, până în 2009, a fost singura locomotivă a CFR aptă pentru viteza de 200 km/h. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca V a locomotivei, cu pantografe asimetrice și faruri centrale duble, în vopsirea specifică, cu dungă tricoloră

The locomotive holds the speed record of CFR, with 223 km/h. For more than two decades up to 2009, it was the only CFR locomotive able to reach a top speed of 200 km/h. The exact 1:87 model is the age V version of the locomotive, with one-leg pantographs and double head-lights, in the specific livery with red-yellow-blue stripe (the National Romanian Flag).

Art. nr. NMJT 90.303





**CFR Passengers
7 91 53 0 0477-871-4**

Locomotiva este prima locomotiva din cel de-al doilea lot de modernizare cu IGBT realizat de Softronic pentru CFR Călători și este alocată Depoului București Călători. Modelul exact la scara 1:87 reproduce detaliile noii modernizări, incluzând pantografele moderne, disjunctorul BVAC și vopsirea specifică a seriei

The locomotive is the first of the second batch of IGBT upgrades for CFR Passengers. It is assigned to Bucharest Passengers Depot. The exact 1:87 model has all the details of the upgraded locomotive, including the modern pantographs, BVAC high-voltage switch and the specific livery.

Art. nr. NMJT 90.401

NEW

Romanian CFR 47 modernized



**CFR Freight
91530474010-2**

Locomotiva aparține clasei 47 a CFR Marfă, în modernizarea Promat cu comandă tiristorizată. Este echipată și numerotată pentru circulația în trafic internațional. Modelul la scara 1:87 este realizat în vopsirea specifică a locomotivei și echiparea modernizată, cu pantografe noi, disjunctor BVAC și aer condiționat.

The locomotive belongs to the class 47 of CFR Freight, upgraded by Promat with thyristor control. It is equipped and numbered for international traffic. The exact 1:87 model is equipped with the new type of pantographs, the new BVAC high-voltage switch and air-condition unit, in the modern class 47 livery.

Art. nr. NMJT 90.402



CFR "Dolphine" 92-53-0-477-785-6in Arad, Romania March 2008.



Servtrans 40-0861

Locomotiva aparține operatorului feroviar român Servtrans. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca VI a locomotivei, realizat în vopsirea specifică Servtrans, cu pantografe asimetrice, faruri centrale duble și aer condiționat.

The locomotive belongs to the Romanian railway company Servtrans. The exact 1:87 model is the age VI version of the locomotive, with one-leg pantographs, double head-lights, air-condition units and the specific Servtrans livery.

Art. nr. NMJT 90.403

Romanian Servtrans 40-0861

NEW





40-2003-2, CFR Calatori, age VI

În septembrie 2009 CFR Călători a achiziționat de la Softronic cea de-a treia locomotivă a seriei "Phoenix", cu o viteză maximă de 200 km/h. Modelul la scara 1:87 reproduce toate detaliile noului tip de caroserie.

In September 2009 CFR Passengers bought from Softronic the third locomotive of the "Phoenix" project, with a top speed of 200 km/h. The exact 1:87 model has all the details of the new locomotive.

Art. nr. NMJT 90.503

Romanian CFR 40, Softronic

NEW



40-2001-2 "Phoenix", Softronic, age VI

ROMANIAN:
„Phoenix” este prima locomotivă electrică realizată în România după 1991 și reprezintă prototipul unei noi serii bazată pe proiectul 060 EA. Modelul la scara 1:87 reproduce toate detaliile noului tip de caroserie și este realizat în vopsirea specială a prototipului.

„Phoenix” is the first electric locomotive built in Romania after 1991 and it is also the prototype of a new series based on the 060 EA project. The exact 1:87 model has all the details of the new locomotive, in the specific livery of the prototype locomotive.

Art. nr. NMJT 90.501





91 55 0400 628-8, MMV, Hungary

Locomotiva a fost achiziționată în 2004 de operatorul maghiar Magyar Magánvasút (MMV). Modelul exact la scara 1:87 reproduce toate detaliile modelului, în vopsirea specifică MMV.

The locomotive was bought by the Hungarian railway company Magyar Magánvasút (MMV) in 2004. The exact 1:87 model has all the details of the locomotive, in the specific MMV livery.

Art. nr. NMJT 90.404

NEW

Hungarian MMV 91 55



91 55 0478 002-3, MMV, Hungary, ageVI

În primăvara lui 2009 operatorul maghiar MMV a achiziționat de la Softronic cea de a doua locomotivă a seriei "Phoenix". Modelul la scara 1:87 reproduce toate detaliile noului tip de caroserie și este realizat în vopsirea specială a prototipului.

In the Spring of 2009, the Hungarian railway company MMV bought from Softronic the second locomotive of the „Phoenix” project. The exact 1:87 model has all the details of the new locomotive, in the specific MMV livery.

Art. nr. NMJT 90.502





BZK 40-0177-2, age V

Prima locomotivă 060 EA din parcul operatorului bulgar BZK, divizie a operatorului român GFR, păstrează aspectul original ASEA. Modelul la scara 1:87 reprezintă versiunea de epoca V a locomotivei, cu pantografe simetrice și un faruri central simple.

The first 060 EA locomotive of the Bulgarian company BZK, a subdivision of the Romanian company GFR, still has the original look. The exact 1:87 model is the age V version of the locomotive, with two-leg pantographs and a single head-light.

Art. nr. NMJT 90.104

NEW

Bulgarian BZK 40, BDZ 46



BDZ 46 125.1, age VI

Locomotiva este una dintre cele trei modificate pentru a atinge viteza maximă de 160 km/h. A fost distrusă în urma unui accident feroviar în 2005, dar a fost complet reconstruită în Depoul Burgas. De atunci asigură serviciul trenurilor rapide și expres. Modelul exact la scara 1:87 reproduce toate detaliile modelului, în vopsirea specifică originală a clasei 46 la BDZ.

The locomotive is one of the three engines regeared for reaching a top speed of 160 km/h. After a train collision in 2005 it was severely destroyed, but it was completely restored in Burgas Depot and started servicing regularly the fast and express passenger trains ever since. The exact 1:87 model has all the characteristics of the locomotive, in the specific livery of the class 46 in Bulgaria.

Art. nr. NMJT 90.305



Koncar Works, Sofia. Foto: Konstantin Planinski



A 90-es évek elején a MÁV-nak, a nemzetközi forgalmú személykocsi parkjának korszerűsítése és bővítése céljából új és modern járművekre volt szüksége. A MÁV e célból 8 típusú, összesen 76 darab kocsiból álló járműcsalád beszerzése mellett döntött. A legkedvezőbb fizetési feltételeknek köszönhetően a spanyol CAF cég kapta a megrendelést. A CAF kocsikat 200 km/h sebességre tervezték, valamint zárt WC-vel és légjavító berendezéssel lettek felszerelve.



Hungarian MAV CAF-series

NEW
2010



MAV Apmz 10-91

MAV Apmz 10-91 106-3, 1. osztályú
termes kocsi.

Gyártás helye és éve: Beasain, Spa-
nyolország, 1994

Sorozat és pályaszám: Apmz 10-91
100...107

Darabszám: 8

MAV Apmz 10-91 106-3, first class
open coach.

Builder and year of manufacture:
Beasain, Spain, 1994

Series and railway number: Apmz
10-91 100...107

Number of units: 8

Art. nr. NMJT 401.101



MAV Amz 19-91

MAV Amz 19-91 107-2, 1. osztályú
fülkés kocsi.

Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spa-
nyolország, 1994

Sorozat és pályaszám: Amz 19-91
100...108

Darabszám: 9

MAV Amz 19-91 107-2, first class
compartment coach.

Builder and year of manufacture:
Zaragoza, Spain, 1994

Series and railway number: Amz
19-91 100...108

Number of units: 9

Art. nr. NMJT 402.101



MAV Bpmz 20-91

MAV Bpmz 20-91 105-3, 2. osztályú termes kocsi.
Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spanyolország, 1994
Sorozat és pályaszám: Bpmz 20-91 100...117
Darabszám: 18

*MAV Bpmz 20-91 105-3, second class open coach.
Builder and year of manufacture: Zaragoza, Spain, 1994
Series and railway number: Bpmz 20-91 100...117
Number of units: 18*

Art. nr. NMJT 403.101



MAV Bmz 21-91

MAV Bmz 21-91 111-0, 2. osztályú fülkés kocsi.
Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spanyolország, 1993
Sorozat és pályaszám: Bmz 21-91 100...111
Darabszám: 12

*MAV Bmz 21-91 111-0, second class compartment coach.
Builder and year of manufacture: Zaragoza, Spain, 1993
Series and railway number: Bmz 21-91 100...111
Number of units: 12*

Art. nr. NMJT 404.101



MAV Bcmz 50-91

MAV Bcmz 50-91 107-2, fekvőhelyes kocsi.
Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spanyolország, 1994
Sorozat és pályaszám: Bcmz 50-91 100...108
Darabszám: 9

*MAV Bcmz 50-91 107-2, couchette-car.
Builder and year of manufacture: Zaragoza, Spain, 1994
Series and railway number: Bcmz 50-91 100...108
Number of units: 9*

Art. nr. NMJT 405.101

At the beginning of the 90's, the MÁV (Hungarian Railways) needed for modernisation and expansion of the international traffic passenger stock, new modern coaches. MAV decided on the purchase of a series of passenger-coaches consisting of 76 vehicles in 8 different types. Due to the most favourable terms of payment, the Spanish CAF company got the order. The CAF coaches were constructed for a speed of 200 km/h, and were fitted with vacuum toilet and air conditioning equipment. Beyond the listed features, the vehicles are designed for pressure resistance, with loud speakers.



MAV WLABmz 71-91

MAV WLABmz 71-91 104-4, háló kocsi.
Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spanyolország, 1994
Sorozat és pályaszám: WLABmz 71-91 100...105
Darabszám: 6

MAV WLABmz 71-91 104-4, sleeping-car.
Builder and year of manufacture: Zaragoza, Spain, 1994
Series and railway number: WLABmz 71-91 100...105
Number of units: 6

Art. nr. NMJT 406.101



MAV WRmz 88-91

MAV WRmz 88-91 107-8, étkező kocsi.
Gyártás helye és éve: Beasain, Spanyolország, 1994
Sorozat és pályaszám: WRmz 88-91 100...108
Darabszám: 9

MAV WRmz 88-91 107-8, dining car.
Builder and year of manufacture: Beasain, Spain, 1994
Series and railway number: WRmz 88-91 100...108
Number of units: 9

Art. nr. NMJT 407.101



MAV Dms 85-91

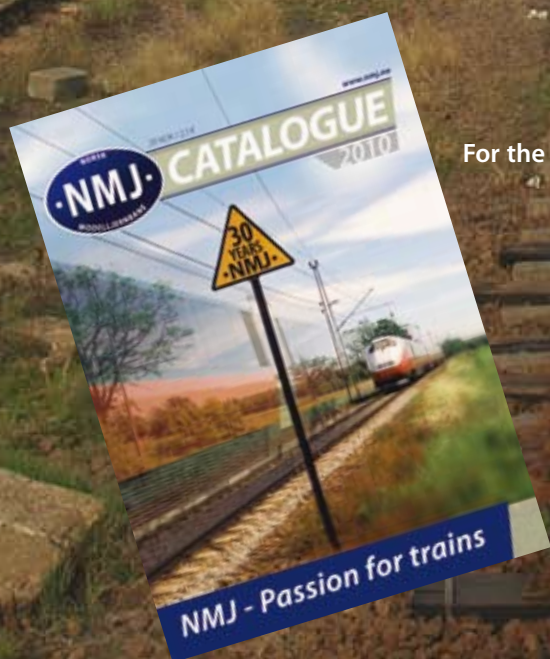
MAV Dms 85-91 102-2, poggyászkocsi
Gyártás helye és éve: Zaragoza, Spanyolország, 1995
Sorozat és pályaszám: Dms 85-91 100...104
Darabszám: 5

MAV Dms 95-91 102-2, baggage-car.
Builder and year of manufacture: Zaragoza, Spain, 1995
Series and railway number: Dms 85-91 100...104
Number of units: 5

Art. nr. NMJT 408.101



For the complete sortiment, please order our 88 pages full colour NMJ catalogue. Euro 2.50 + postage



Norsk Modelljernbane AS

Postboks 54, N-2011 Strømmen, Norge
Strømsveien 102, N-2010 Strømmen, Norge

Tlf. +47 64 84 57 30. - Fax +47 64 84 57 39

Internet: www.nmj.no - E-mail: info@nmj.no

Bankkonti / Bank Accounts:
Nordea, Oslo 6201.05.15667
IBAN: NO04 6201 0515 667
BIC: NDEANOKK

Postgirot Sverige 6193277-8

Postbank Hamburg
Konto Nr. 723623-204 BLZ 20010020
IBAN: DE82 2001 0020 0723 6232 04
BIC: PBNKDEFF

**Åpningstider /
Opening hours:**

Mon: 10 - 18
Tue: 10 - 18
Wed: 10 - 18
Thur: 10 - 19
Fri: 10 - 18
Sat: 09 - 15