LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Neuheiten 2020



H0 H0e N

Neuheiten 2020

H0 H0e N

Liebe Modellbahnfreunde,

in diesem Jahr gibt es gegenüber den Jahren zuvor eine kleine Änderung: Wir verzichten – nicht zuletzt aus umwelttechnischen Aspekten – auf einen neuen Gesamtkatalog und geben Ihnen an Stelle eines neuen, dicken Kataloges diesen Neuheitenprospekt an die Hand.

Neben diesem Prospekt behält der Gesamtkatalog 2019 allerdings weiterhin seine Gültigkeit und Sie finden auf der letzten Seite eine Liste mit den Produkten, die aus dem Gesamtkatalog 2019 entfallen.

Selbstverständlich haben wir für Sie auch in diesem Prospekt wieder alle Neuheiten zum schnellen Auffinden eindeutig gekennzeichnet. Es sind zwei Symbole, die auf eine Neuheit aufmerksam machen:

n *= komplette Neukonstruktion*

n *= neue Form- oder Farbvariante*

Wie immer sind außerdem die wichtigsten Modell-Merkmale bzw. deren technische Spezifikationen übersichtlich anhand von Symbolen dargestellt, die Sie bei den Fahrzeugen finden. Eine Übersicht der Symbole sehen Sie auf der praktischen Ausklapp-Seite am Ende dieses Prospekts.

Wir hoffen sehr, dass wir auch diesmal mit unserer Neuheiten-Auswahl, die wir Ihnen in diesem Neuheitenprospekt vorstellen, für jeden Geschmack, für jede Epoche und auch für Ihre Spurweite etwas Passendes gefunden haben. Falls nicht – wir haben vor, unsere Neuheiten eventuell im Laufe des Jahres noch ein bisschen zu ergänzen. Lassen Sie sich einfach mal überraschen…

In H0 gibt es auf vielfachen Kundenwunsch ein Wiedersehen mit der Baureihe 84. Auf Grund der großen Beliebtheit der Serie von Dampfloks mit Tarnanstrich lassen wir der bereits vorgestellten BR 42 mit Winter-Tarnanstrich nun auch eine ähnlich getarnte BR 52 folgen. Von der ÖBB-Reihe 93 gibt es eine Variante mit Giesl-Ejektor und eine mit Rundschlot. Auch vom Turmtriebwagen folgt nach dem Erfolg des ersten Modells eine neue Epoche-II-Version. Letztendlich runden drei neue Ausführungen der beliebten Motordraisine (Motorbahnwagen) mit dazu passenden Arbeitswagen das Triebfahrzeug-Programm ab. Der großräumige Güterwagen der Baureihe Hbbks/Hbks kommt in vier neuen Versionen und nach längerer „Kesselwagen-Abstinenz“ werden nun wieder etliche neue Kesselwagen Abwechslung auf die Anlage bringen. Außerdem ergänzen zusätzlich zu diversen Güterwagen-Farb- oder Bedruckungsvarianten neue Militärwagen das H0-Sortiment, die alle aufeinander abgestimmt sind und die mit ihrer Tarnanstrich-Ausführung auch perfekt zu unseren bereits ausgelieferten Militär-Fahrzeugen der letzten Jahre passen.

In der Spurweite H0e gibt es Typ-U-Dampflok-Varianten der Zillertalbahn und des Club 760, die exakt auf unsere bisher gelieferten 2-achsigen Wagen der Epoche III und VI abgestimmt sind. Außerdem ergänzen wir diese Wagen-Serien mit neuen Varianten und starten jeweils neue Wagen-Serien der ÖBB und der Waldviertelbahn zum Sammeln, die in den folgenden Jahren bis zum kompletten Zug ergänzt werden. Zudem gibt es auch in H0e wieder neue Motordraisinen und zwei passende Arbeitswagen dazu.

Das Highlight in der Spurweite N ist die Neukonstruktion der digitalen Rangierlok Köf III bzw. BR 332/333/335 mit Beleuchtung und elektronischer Kupplung. Eine High-Tech-Lokomotive mit neuester Technik, die es gleich zu Beginn in etlichen Varianten geben wird und von der noch viele folgen werden. Daneben ergänzen etliche Güterwagen-Farbvarianten sowie neue Ausführungen des großräumigen Güterwagens der Baureihe Hbbks/Hbks das Gesamt-Programm. Eine interessante Variante des Umbau-Bahndienstwagens und zwei Containertragwagen runden das N-Programm des „rollenden Materials“ ab. Höchst interessant für alle N-Bahner ist sicherlich zum Einen die neue, lange Universal-Klarsichtbox mit Inlay zum Zuschneiden für alle N-Fahrzeuge sowie zum Anderen das Universal-Zurüst-Set für Pufferbohlen, das außer für LILIPUT auch für alle anderen N-Fahrzeuge verwendet werden kann.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Entdecken von neuem „Material“ für Ihr Hobby Modellbahn,

Ihr BACHMANN-/LILIPUT-Team

Unser Titelfoto stammt aus den Alben von H.+W. Brutzer

Spurweite H0

H0 Triebfahrzeuge	**5 – 10**
H0 Flachwagen	**10**
H0 Personenwagen	**11**
H0 Güterwagen	**12 – 19**

Spurweite H0e

H0e Triebfahrzeuge	**20 – 23**
H0e Flachwagen	**23**
H0e Personenwagen	**24 – 28**

Spurweite N

N Triebfahrzeuge	**32 – 37**
N Güterwagen	**38 – 41**
N Zubehör	**42**
Entfallene Artikel	**43**
Die Bedeutung der Symbole (auf der Ausklappseite)	**44**

LILIPUT bedankt sich hiermit ganz herzlich bei:

- Fotostudio Michael Braune, Schwarzenbruck, für die investierte Zeit und die tollen Fotos
- Günter Denoth und der Zillertalbahn, die uns in der Not geholfen haben
- Den freundlichen Mitarbeitern der SLB
- Stefan Carstens und H.+W. Brutzer, ohne deren Hilfe und freundliche Zurverfügungstellung von Fotos wir es nicht geschafft hätten
- Allen, die durch ihre Hilfe oder Fotos zur rechtzeitigen Fertigstellung dieses Prospektes beigetragen haben
- Jörg Müller von „Müller und Trawny“ für den tollen Einsatz auch außerhalb der üblichen Bürozeiten

Bahn-Epochen

Die Eisenbahnepochen geben an, welcher Zeit, historisch gesehen, ein Fahrzeug zuzuordnen ist. Über Jahre hinweg änderten sich oft die Organisationsformen der Eisenbahnverwaltungen und damit auch das Erscheinungsbild der Lokomotiven und Wagen. Durch diese Epochendarstellung können Sie sich leichter orientieren, welche Modelle vom Vorbild her bei den deutschen Bahnen zueinander passen. Bei Bahnen anderer Länder gelten teilweise abweichende Einteilungen.

I

Epoche I
1835 bis 1920

Diese Epoche beschreibt die Zeit der Länderbahnen von 1835 bis etwa 1920. Deutschland war bis zum Zusammenbruch der Monarchien in Kleinstaaten mit eigenen Bahnverwaltungen aufgeteilt. Fast jede Bahnverwaltung verfolgte ihre eigenen Konstruktionen beim Lokomotiv- und Wagenbau. Die Fahrzeuge hatten teilweise ein charakteristisches farbliches Erscheinungsbild.

II

Epoche II
1920 bis 1948

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurden die Bahnverwaltungen Deutschlands zusammengefasst. Einheitliche Lokomotiv- und Wagenbeschaffungsprogramme wurden begonnen, die zur Entwicklung der Einheitsbaureihen führten. Unter die Epoche II fallen die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (1920 bis 1937), die im Allgemeinen mit DRG abgekürzt wird, aber auch die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (1937 bis 1945), für die das Kürzel DRB steht.

III

Epoche III
1949 bis 1968 (DB)
bzw. 1970 (DR)

Gründung der DB in Westdeutschland und der DR in Ostdeutschland. In dieser Zeit waren Lokomotiven aus der Länderbahnzeit, der Reichsbahnzeit und Neukonstruktionen der 50er- und 60er-Jahre auf den Schienen beider Verwaltungen unterwegs. Neue stärkere Diesel- und Elektrolokomotiven wurden entwickelt.

IV

Epoche IV
1968 bis 1990

In dieser Zeit entstand die europaweit einheitliche computergerechte „UIC"-Beschriftung der Fahrzeuge. Dampflokomotiven wurden nach und nach ausgemustert, waren aber speziell in der DDR noch lange im Einsatz.

V

Epoche V
1990 bis 2007

Die Neuzeit der modernen Bahn begann. Die Verkehrsmittel der Bahn erhielten neue Farbgebungen. Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn wurden in Schritten zur Deutschen Bahn AG vereint. Viele Privatbahngesellschaften werden gegründet.

VI

Epoche VI
2007 bis heute

Im Herbst 2007 wurde beim MOROP-Kongress die NEM 806 D „Eisenbahn-Epochen in Deutschland" um die Epoche VI erweitert. Im Hinblick auf die länderübergreifende Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa wurde ein neues UIC- bzw. TSI-Nummernschema mit 12-stelligen Computernummern festgelegt, allerdings ohne einheitlich gestaltete Erkennungsanschriften. Damit wurde dem zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr von Triebfahrzeugen Rechnung getragen. Im Übrigen ergibt sich nicht immer eine exakte Abgrenzung zur vorangegangenen Epoche, auf die eine Reihe der angeführten Kriterien auch zutreffen. Die neue Epoche ist geprägt von immer mehr privaten Verkehrsunternehmen. Der Personenverkehr erfolgt weitgehend nur noch durch Triebwagen oder Wendezüge mit einem uneinheitlichen Erscheinungsbild.



Baureihe 84 – Auf vielfachen Kundenwunsch erneut aufgelegt

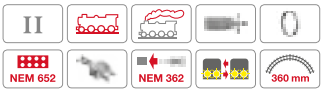
Für die auf Normalspur umgestellte Strecke Heidenau-Altenberg (Müglitztalbahn) waren neue Lokomotiven erforderlich, die die engen Radien und die starken Steigungen bewältigen konnten. Als Probeloks lieferten zum Jahreswechsel 1935/1936 die beiden Firmen Schwartzkopff in Berlin die 84 001 und 84 002 sowie Orenstein und Koppel die 84 003 und 84 004. Erstere waren 3-Zylinder-Maschinen mit den speziellen Schwartzkopff-Lenkgestellen. Sie bewährten sich im Gegensatz zu den beiden O&K-Loks, die ein 2-Zylinder-Triebwerk und Luttermöller-Endachsen besaßen, sehr gut, so dass nach der Erprobungsphase acht weitere Loks bei Schwartzkopff bestellt wurden.

Die Serienloks 84 005 bis 84 012 wurden auf Basis der 84 001 gebaut. 84 009 unterschied sich allerdings von den anderen Loks durch ein geändertes Führerhausdach und eine nun geschlossene Frontschürze unterhalb der Rauchkammertür. Zu Beginn ihrer Laufbahn waren alle 84er im Bw Dresden-Altstadt beheimatet. Bedauerlicherweise wurde keine der schönen Maschinen erhalten, als letzte wurde 84 008 Ende der 60er-Jahre ausgemustert und verschrottet.

L131200

Tenderlokomotive, Baureihe 84 der DRG, Betriebs-Nr. 84 001, LüP 179 mm.

- *Fahrgestell und Gestänge aus Metalldruckguss*
- *Vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators*



L131208

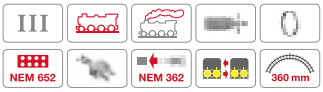
Wie Art. L131200, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L131201

Tenderlokomotive, Baureihe 84 der DR, Betriebs-Nr. 84 002, LüP 179 mm.

- *Fahrgestell und Gestänge aus Metalldruckguss*
- *Vorbereitet zum Einbau eines Rauchgenerators*
- *Geänderter Kohlekasten-Aufbau*



L131209

Wie Art. L131201, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Reihe 378 / 93 der BBÖ / ÖBB – Auf vielfachen Kundenwunsch neue Varianten

Der erste Weltkrieg mit seinen Folgeerscheinungen machte in Österreich eine Neuordnung des überalterten Fahrzeugparks erforderlich. Für den Betrieb auf vielen Nebenbahnen wurde eine neue, 60 km/h schnelle 1'D1'-Tenderlok entwickelt. Sie sollte im Personen- und Güterverkehr gleichermaßen einsatzfähig sein. Aber erst 1927 kam es zur Auslieferung der ersten von insgesamt 167 Maschinen.

Diese Loks wurden bei der BBÖ als 378.01 bis 378.167 bezeichnet – in der Reichsbahnzeit mit 93 1301 bis 93 1467. Bei der ÖBB behielten die Maschinen dann ihre Nummern, nur die Schreibweise änderte sich (z.B. 93.1301). Am 20.09.1982 wurde mit der 93.1326 die letzte Lok ausgemustert, allerdings sind mehrere Loks als Museumslok erhalten geblieben, z.B. bei der Tegernseebahn und der Wutachtalbahn.

L131406

Tenderlokomotive, Reihe 93.13 der ÖBB, ehemalige Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 93.1447 mit Giesl-Ejektor, Betriebszustand um 1969, LüP 137 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L131407

Die 378.08 gehört zur ersten Serie der Reihe 378, die ursprünglich mit normalem Rundschlot ausgeliefert wurde.

Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 378.08 mit Rundschlot, Betriebszustand um 1930, LüP 137 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

Baureihe 52

Viele Kriegslokomotiven der Baureihe 42 und 52 wurden seinerzeit mit den unterschiedlichsten „Tarnlackierungen“ versehen – je nach Jahreszeit und Einsatzgebiet. Im Museum Sinsheim war die dort beheimatete 52er als „52 3109“ lange Zeit zur Demonstration mit diesem Winter-Tarnanstrich versehen, allerdings mit anderem Tender und anderer Ausstattung.

L131524

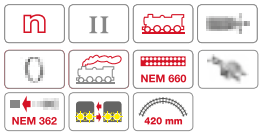
Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender, Baureihe 52 („Kriegslokomotive“), Betriebs-Nr. 52 3109 der DRB mit Winter-Tarnanstrich, LüP 268 mm.

- *Fahrgestell, Gestänge, Räder und Tender aus Metalldruckguss*
- *Federpuffer an Lok und Tender*
- *Tarnlichter und Schlotabdeckung*
- *Mit beleuchteter Feuerbüchse*



Abbildung zeigt die beleuchtete Feuerbüchse





Triebwagen, Reihe 5146 / 6546 der ÖBB

Für den Nahverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen wurden von der ÖBB die Dieseltriebwagen der Reihe 5146 beschafft. Diese Triebwagen wurden zwischen 1959 und 1961 von Simmering-Graz-Pauker (SGP) gebaut. Sie versahen zusammen mit den Steuerwagen der Reihe 6546 und manchmal mit Zwischenwagen auf nichtelektrifizierten Strecken in Niederösterreich ihren Dienst. Verschiedene Umbauten wurden durch Änderungen der Reihenbezeichnung dokumentiert (5146.1 ff bzw. 5146.2 ff). Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Ab 1987 wurden die in die Jahre gekommenen Triebwagen nach und nach von der neuen Reihe 5047 abgelöst, 1997 wurde der letzte ausgemustert. Der 5146.205 wurde an die Südburgenländische Regionalbahn (SRB), die beiden Triebwagen 5146.203 und 5146.206 an die Raab-Ödenburger Eisenbahn (GySEV) verkauft. Einige Fahrzeuge sind museal erhalten geblieben.

L133131

Diesel-Nebenbahntriebwagen, Reihe 5146 der ÖBB mit Steuerwagen der Reihe 6546, blau/beige mit „Pflatsch“, Betriebs-Nummern 5146.204-2 und 6546.208-7, Betriebszustand ca. 1989, LüP 282 mm und 264 mm.

- *Schlusslicht und Innenbeleuchtung beim Triebwagen digital und analog schaltbar*
- *Wechselnde Stirnbeleuchtung beim Steuerwagen digital schaltbar*



Abbildung zeigt Fotomontage



Motordraisinen / Motorbahnwagen

Bereits in der Epoche III wurden auf nahezu allen größeren Bahnhöfen Österreichs Motordraisinen bzw. Motorbahnwagen mit unterschiedlichen Beiwagen bzw. Bahndienst-Flachwagen angetroffen.

L133011

Motordraisine, X 626.189, ÖBB, Betriebszustand um 2003, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L133041

Draisinen-Steuerwagen, „Österreichisches Rotes Kreuz“ (X 501.6113), Betriebszustand um 2014, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.

Der X 501.6113 mit der Werbung für das Österreichische Rote Kreuz wurde als erster Draisinen-Steuerwagen Österreichs aus der ehemaligen Motordraisine X 626.113 umgebaut und in Asparn an der Zaya in Betrieb genommen. Er ist durch eine Hauptluftbehälterleitung mit einem Triebfahrzeug verbunden und verkehrt z.B. zwischen Mistelbach und Asparn/Zaya beim Zayataler Schienentaxi.



Foto: © Karl Seltenhammer



Abbildung zeigt Fotomontage

L133042

Motordraisine, VT 95 (ehemals X 626.217), STB, Betriebszustand 2018, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.

Der VT 95 der STB (Steyrtalbahn) wurde aus dem Motorbahnwagen X 626.217 im Jahr 2015 auf Schmalspur-Betrieb umgespurt und verkehrt seither in den Farben der alten DB-Schienenbusse auf der Steyrtalbahn. Wir finden, er macht in diesem Design aber auch als Normalspur-Version eine gute Figur!



Abbildung zeigt Fotomontage

L235182

Flachwagen ohne Seitenborde, ÖBB, passend zu allen Motordraisinen/ Motorbahnwagen, LüK 57 mm.

n | IV-VI | 360 mm



Abbildung zeigt Fotomontage

L235183

Flachwagen mit Aluminium-Seitenborden, ÖBB, passend zu allen Motordraisinen/Motorbahnwagen, LüK 57 mm.

n | IV-VI | 360 mm



Abbildung zeigt Fotomontage

L136134

Akku-Turmtriebwagen, Betriebs-Nr. 701 420 „Neuoffingen“, DRB, braungrün, LüP 145 mm.



Die beiden Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Seiten des Modells und mit eingeklapptem sowie mit ausgeklapptem Bühnengeländer.

L136139

Wie Art. L136134, jedoch für Wechselstrombetrieb.

NEM 340



n | II | NEM 660 | NEM 362 | 360 mm

Österreichische Personenwagen / Güterzugbegleitwagen

Die österreichischen Personenwagen der Serie Be und Ce wurden viele Jahre in allen BBÖ/ÖBB-Fernpersonenzügen der Epochen II und III eingesetzt.

Die Güterzugbegleitwagen (Dienstwagen) der Gattung Pwgs fuhren nicht nur in Güterzügen für die Beförderung und den Aufenthalt der Verschubmannschaft, sondern fallweise auch als Gepäckwagen in Personenzügen auf Haupt- und Nebenbahnen.

L330516

4-teiliges Set, 2-achsige Personenwagen der ÖBB, bestehend aus einem Wagen der 2. Klasse (Serie Be), zwei Wagen der 3. Klasse (Serie Ce) sowie einem Bahnpostwagen (Bauart Post), Betriebszustand ca. 1962, LüP je Wagen 132 mm.

- *Geschlossene Plattformen*
- *Mit Federpuffern und Scheibenrädern*



Abbildung zeigt Fotomontage



L330517

4-teiliges Set, 2-achsige Personenwagen der BBÖ, bestehend aus einem Wagen der 2. Klasse (Serie Be), zwei Wagen der 3. Klasse (Serie Ce) sowie einem Bahnpostwagen (Bauart Post), Betriebszustand ca. 1939, LüP je Wagen 132 mm.

- *Geschlossene Plattformen*
- *Mit Federpuffern und Speichenrädern*



Abbildung zeigt Fotomontage



L334611

Zweiachsiger Güterzugbegleitwagen (Dienstwagen), Gattung Pwgs der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), tannengrüne Farbgebung, Betriebs-Nr. 78 139, LüP 102 mm.

- *Mit Federpuffern*





Abbildung zeigt Fotomontage

Behältertragwagen / Containertragwagen

In den 60er-Jahren wurden Großbehälter (= Container) besonders für den Überseeverkehr gefordert. Dafür mussten neue Tragwagen gebaut werden, so zum Beispiel der Lgjs 571.1, welcher als Vorbild für unser Modell gedient hat.

1974 wurden 150 Stück dieses Wagentyps an die DB abgeliefert. In insgesamt sechs Bauserien wurden von 1970 bis 1980 knapp 700 Wagen dieses Typs in Dienst gestellt. Die letzten wurden etwa 1997 ausgemustert.

Ihr langer Achsstand von 10,00 m bei einer LüP von 17,10 m ließ den Einsatz im RIV-Verkehr nicht zu. Die Ladelänge von 14,60 m erlaubte die Beladung mit zwei 20-Fuß-Containern, einem 40-Fuß-Container oder auch zwei LKW-Wechselpritschen.

L235223

Containertragwagen, Bauart Lgjs 571
der DB, Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 440 4 621-1,
LüP 196,5 mm.

- *Mit Wechselpritschen der Firma „Vaillant“*





Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

L235224

Containertragwagen, Bauart Lgjs 571
der DB, Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 440 4 668-2,
LüP 196,5 mm.

- *Mit Wechselpritschen der Spedition „MOLL“*




Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

Großräumige Güterwagen

Neue Varianten der unterschiedlich langen großräumigen Güterwagen von Talbot! LILIPUT stellt die Modelle dieser großräumigen Güterwagen – im Bahn-Jargon auch gerne mal „Schaumstoffwagen“ oder „Wattewagen“ genannt – absolut vorbildgerecht in allen drei Längen her, so dass jede der Varianten immer dem konkreten Vorbild entspricht.

L230157

Die Vorbilder unseres Sets stellen zwei der letzten von zu dieser Zeit bereits in die Jahre gekommenen Wagen dar, die ursprünglich der Firma Grünzweig + Hartmann (G+H) gehörten. G+H und deren Marke „Isover“ wurden bereits in den 70er-Jahren von Saint-Gobain übernommen und den Wagen wurde am Ende nochmals eine letzte optische Überarbeitung zuteil. So fuhren sie mit dem neuen „Isover“-Logo noch bis in die Epoche V hinein, beheimatet waren sie in Speyer Hbf.

2-tlg. Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „Isover“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1995, unterschiedliche Betriebs-Nummern, LüP je Wagen 192 mm.

- *Lange Ausführung der Wagen*
- *Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt*







Foto: © Dailen Simex

L235800

Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzelstück. Er gehörte der 1964 gegründeten AlgoStat GmbH & Co KG, einer Firma, die zu dieser Zeit Dämmstoffe (Hartschaum-Isolierung) herstellte. Beheimatet war der Wagen im Bahnhof Celle.

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „AlgoStat“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1970, Betriebs-Nr. 022 0 000-3 P, LüP 192 mm.

- *Lange Ausführung des Wagens*
- *Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt*





Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

L235808

Das Vorbild unseres Wagens war einer von ein paar Exemplaren mit dieser Werbung. Besitzer war die SOGEFA Waggonvermietungs GmbH mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Greiner, die in Deutschland und Österreich verschiedenste Schaumstoffe herstellt. Heimatbahnhof war Düsseldorf-Derendorf.

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbks, „Schaumstoffe Greiner“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand ca. 1979,
Betriebs-Nr. 022 0 356-9 P,
LüP 172 mm.

- *Kurze Ausführung des Wagens*
- *Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt*

IV NEM 362 360 mm



Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

L235814

Das Vorbild unseres Wagens war einer von mehreren Wagen mit dieser Werbung. Besitzer der Wagen war die Deutsche Rockwool GmbH mit Sitz in Gladbeck, für die der Wagen sehr auffällig Werbung machte. Er war beheimatet im Bahnhof Gladbeck West.

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbbks, „Rockwool“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 232 0 003-4 P,
LüP 183 mm.

- *Mittellange Ausführung des Wagens*
- *Lenkachsen für optimale Kurvenfahrt*

IV NEM 362 360 mm



Abbildung zeigt Fotomontage, Originalfoto: © Michael Kempe

Wieder im Programm: 2-achsige und 4-achsige Kesselwagen in neuen Ausführungen

Mitte der 30 er-Jahre wurden die ersten geschweißten Kesselwagen gebaut. Diese Wagen hatten ein in Anlehnung an offene Wagen entwickeltes Untergestell mit einer einheitlichen LüP von 8,80 m und 4,50 m Achsstand. Auf diese Untergestelle wurden Ein- oder Mehrkammerkessel mit etwa 20 bis 22 m^3 (ggf. mit Isolierung), später auch bis zu 27 m^3 Inhalt gesetzt. Weiterhin gab es auf gleichem Untergestell zahlreiche Varianten von Chemie-Kesselwagen mit einem Volumen von etwa 10 bis 16 m^3. Die Wagen wurden in großen Stückzahlen beschafft und prägten über Jahrzehnte das Bild der Güterzüge. Die letzten wurden – inzwischen mit Rollenlager-Radsätzen ausgerüstet – erst Ende der 90 er-Jahre ausgemustert.

L235350

2-achsiger Kesselwagen, „ARAL“,
Betriebs-Nr. 503 749 P,
eingestellt bei der DB,
LüP 101 mm.

- *Mit 267 hl-Kessel*



Foto: © Historisches Archiv BP/ARAL

L235354

2-achsiger Kesselwagen,
„HALTERMANN“,
Betriebs-Nr. 000 3 289-4 P,
eingestellt bei der DB,
LüP 101 mm.

- *Mit 267 hl-Kessel*



Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Peter Driesch

L235356

2-achsiger Kesselwagen,
„D.A.P.G.“ (Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft Hamburg),
Betriebs-Nr. 526 466 P,
eingestellt bei der DB,
LüP 101 mm.

• Mit 200 hl-Kessel

II | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm



Foto: © Stefan Carstens, Werksfoto Deutz

L235360

2-achsiger Kesselwagen,
„ETRA AG ZÜRICH“,
Betriebs-Nr. 072 4 210-3 P,
eingestellt bei der SBB-CFF,
LüP 101 mm.

• Mit 267 hl-Kessel

IV | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm



Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

L235392

2-achsiger Chemiekesselwagen,
„Kali-Chemie AG Hannover“,
Betriebs-Nr. 566 033 P,
eingestellt bei der DB,
LüP 101 mm.

• Mit 115 hl-Kessel

III | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm



Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

*Ab 1941 wurden etwa 1400 Leichtbau-Drehgestell-Kesselwagen der **Bauart Deutz** gebaut und bei der DRG eingestellt. Im Zweiten Weltkrieg waren jedoch gewaltige Mengen an Kraftstoff von Deutschland aus zu den vielen Frontabschnitten zu transportieren. Deshalb wurden von verschiedenen Hersteller-Firmen ab 1942 Probeserien eines neuen Einheits-Drehgestell-Wagens gebaut und geliefert.*

*In Serie wurden daraufhin von 1943 bis 1947 etwa 1300 Wagen dieser **Einheits-Bauart** mit 480 hl und 630 hl Tankinhalt produziert, die der Deutzer Bauart in vielen Punkten ähnlich sind. Die letzten Wagen wurden direkt an die Deutsche Shell geliefert. Nach Kriegsende befanden sich beide Bauarten in ganz Europa im Einsatz und fuhren bis in die Epoche V hinein. Im Ausland fahren sie z.T. heute noch, in Deutschland sind sie z.B. noch als Dienstwagen oder Wasserwagen zu finden.*

L235965

4-achsiger Kesselwagen, Bauart Uahw ZZw (Einheits-Bauart) der DR, Betriebs-Nr. 725 1027-8, LüP 145 mm.

- *Mit 480 hl-Kessel*

IV | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm

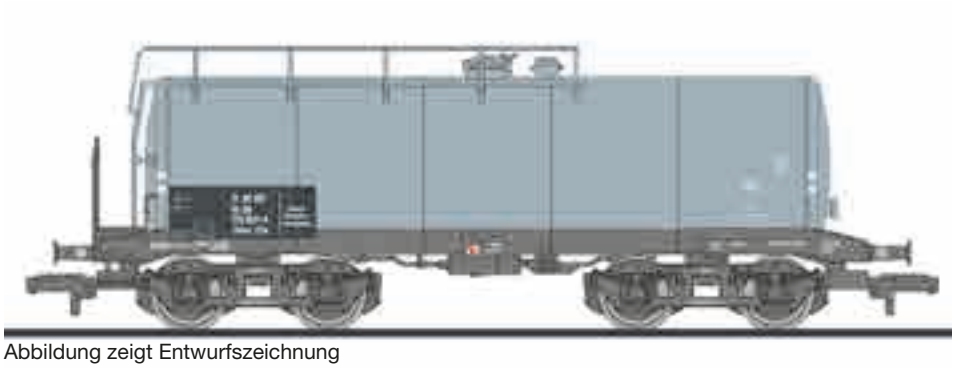


Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

L235966

4-achsiger Kesselwagen, „Fuchs Mineralölwerk GmbH Mannheim“, Einheits-Bauart, Betriebs-Nr. 774 3 125-6 P, eingestellt bei der DB, LüP 145 mm.

- *Mit 630 hl-Kessel*

IV | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm



Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Peter Driesch

L235985

4-achsiger Kesselwagen, Deutzer Bauart, „Österreichische Mineralölverwaltung Wien“, Betriebs-Nr. 537 383 P, eingestellt bei der ÖBB, LüP 145 mm.

- *Mit 630 hl-Kessel*

III | NEM 362 | NEM 340 | 360 mm

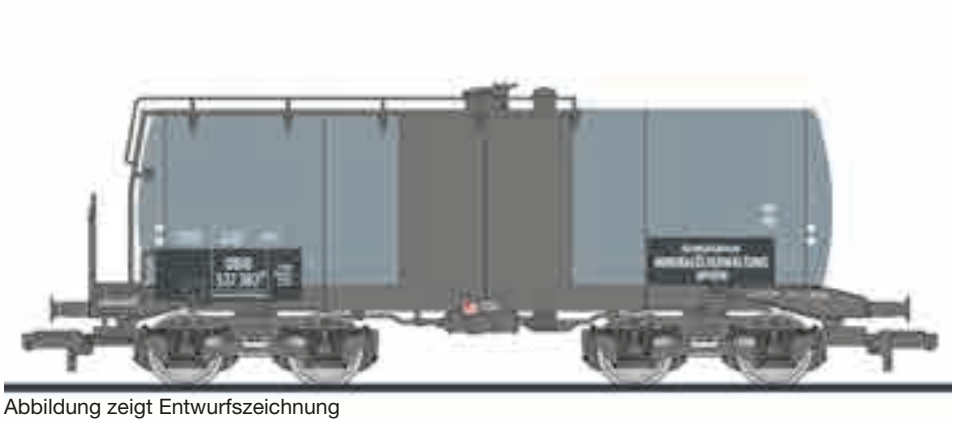


Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

Auch das Militär nutzte allzeit die Bahn

Unsere neuen Militärwagen passen in der Farbgebung des Tarnanstrichs sowie der Ausführung nicht nur optimal zueinander, sondern sie passen ebenso perfekt zu den bereits in den letzten Jahren gelieferten Waggons mit dieser Art des Tarnanstrichs.

L230170

2-teiliges Set, 6-achsige Schwerlast-Transportwagen der DRB, beladen mit Transport-Kisten in Tarnanstrich, unterschiedliche Betriebs-Nummern, LüP je Wagen 152 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235280

Offener Wagen, Bauart Ommru (Villach) der DRB, ohne Bremserhaus, mit Tarnanstrich, LüP 116 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235281

Offener Wagen, Bauart Ommru (Villach) der DRB, mit Bremserhaus, mit Tarnanstrich, LüP 125 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235282

Offener Wagen, Bauart Omm (Linz) der DRB, mit Tarnanstrich, LüP 116 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235283

Geschlossener Wagen, Bauart Grhs (Oppeln) der DRB, mit Tarnanstrich, LüP 103 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

L235284

Flachwagen, Bauart Omm (Linz) der DRB, beladen mit 4 Torpedos, LüP 116 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

Dampflokomotiven Typ U

Die Tenderlokomotiven des Typs U bewährten sich so gut, dass sie von nahezu allen Betreibern schmalspuriger Bahnstrecken Österreichs in großer Stückzahl beschafft und von mehreren Lokomotiv-Fabriken gebaut wurden.

Auf Grund ihrer großen Stückzahl sind heute noch zahlreiche Maschinen dieses Typs bei Museums- und Touristikbahnen betriebsfähig erhalten. Einige Exemplare wurden auch als Lokomotiv-Denkmäler aufgestellt.

L141470

Die Lok Nummer 2 der Zillertalbahn ist aktuell hauptsächlich vor dem Nostalgie-Zug mit den 2-achsigen Personenwagen im Einsatz, die LILIPUT ebenfalls im Programm hat und laufend um neue Wagen ergänzt. Sie passt somit perfekt zum Epoche-VI-Zug mit den Wagen L344350/51/52/57/58/59/60/65/66/67.

Tenderlokomotive, Typ U,
Lok Nummer 2 *„ZILLERTAL“*
der Zillertalbahn,
LüK 92 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage



Foto: © Günter Denoth

L141471

Unsere Epoche-III-Version der Lok Nummer 1 der Zillertalbahn ist im selben Zeitraum angesiedelt wie unsere 2-achsigen Personenwagen dieser Epoche, für die wir unseren Zug aktuell wiederum um zwei Ergänzungswagen erweitern. Sie können nun mit den Wagen L344361/62/63/64 und dieser Lok bereits einen kleinen Zug bilden.

Tenderlokomotive, Typ U,
Lok Nummer 1 *„RAIMUND“*
der Zillertalbahn, LüK 92 mm.



Foto: © Günter Denoth



Abbildung zeigt Fotomontage

L141472

Die Typ-U-Lok mit der Nummer 298.56 des Österreichischen Club 760 wurde 2017 auf den Namen „MARIAPFARR“ getauft. Sie absolvierte bzw. fährt z.B. Nostalgiefahrten auf diversen Schmalspurstrecken in Österreich, so auch auf der Waldviertelbahn. Sie passt deshalb auch zu unserer Serie mit aktuellen Nostalgiewagen der Waldviertelbahn, die wir in diesem Jahr starten (Artikel L344380/81/82).

Tenderlokomotive, Typ U,
Lok Nummer 298.56 „MARIAPFARR“
des Club 760, LüK 92 mm.



Foto: © Markus Strässle



Abbildung zeigt Fotomontage

Motordraisinen / Motorbahnwagen

Bereits in der Epoche III wurden auf nahezu allen größeren Bahnhöfen Österreichs Motordraisinen bzw. Motorbahnwagen in verschiedenen Ausführungen mit unterschiedlichen Beiwagen bzw. Bahndienst-Flachwagen angetroffen – sowohl auf Normalspur- als auch auf Schmalspur-Gleisen.

L143003

Der VT 95 der STB (Steyrtalbahn) wurde aus dem Motorbahnwagen X 626.217 im Jahr 2015 auf Schmalspur-Betrieb umgespurt und verkehrt seither auf der Steyrtalbahn. Sein Anstrich in Purpurrot mit silbernem Zierstreifen ist eine Hommage an die alten DB-Schienenbusse.

Motordraisine, VT 95
(ehem. X 626.217), STB,
Betriebszustand 2018,
Mittelpuffer-Imitation,
LüK 61 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

- *Verschiedene Kuppelstangen liegen bei*



Foto: © K. Kämpfe

L143002

Die Motordraisine OB1 der NÖVOG ist aktuell in Gmünd stationiert und wird in erster Linie auf der Waldviertelbahn eingesetzt.

Motordraisine, OB1 Gmünd, NÖVOG, Betriebszustand 2018, Mittelpuffer-Imitation, LüK 61 mm.

- *Verschiedene Kuppelstangen liegen bei*



Foto: © Manfred Böbel

L245182

Flachwagen ohne Seitenborde, ÖBB, passend zu allen Motordraisinen/Motorbahnwagen, LüK 57 mm.

- *Verschiedene Kupplungsköpfe und unterschiedliche Kuppelstangen liegen bei*
- *Mittelpuffer-Imitation*
- *Passend zu allen bisher erschienenen H0e-Motordraisinen/-Motorbahnwagen*


Abbildung zeigt Fotomontage

L245183

Flachwagen mit Aluminium-Seitenborden, ÖBB, passend zu allen Motordraisinen/Motorbahnwagen, LüK 57 mm.

- *Verschiedene Kupplungsköpfe und unterschiedliche Kuppelstangen liegen bei*
- *Mittelpuffer-Imitation*
- *Passend zu allen bisher erschienenen H0e-Motordraisinen/-Motorbahnwagen*


Abbildung zeigt Fotomontage

Schmalspur-Personenwagen der Zillertalbahn, Epoche III

Zur Bildung eines kompletten Epoche-III-Zuges der Zillertalbahn folgen den bisherigen Artikeln L344361 und L344362 in diesem Jahr der AB 1 (L344363) und der B 27 (L344364).

Wie beim Vorbild sind die LILIPUT-Modelle dieses Zuges der Jahre 1968/1969 in unterschiedlichen Braun-Farbtönen lackiert und auch unterschiedlich beschriftet. Eine Abweichung der Farbtöne der Wagenkästen und der Dächer sowie die Art der Beschriftung sind also gewollt und absolut vorbildgerecht!

L344363

Personenwagen ABi/s der Zillertalbahn, Betriebs-Nr. AB 1, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*
- *Speichenräder*



Abbildung zeigt Fotomontage

L344364

Personenwagen Bi/s der Zillertalbahn, Betriebs-Nr. B 27, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*
- *Speichenräder*



Abbildung zeigt Fotomontage



Foto: © Günter Denoth

Schmalspur-Personenwagen der Zillertalbahn, Epoche VI

Zur Bildung eines kompletten Epoche-VI-Zuges der Zillertalbahn folgen den bisherigen Artikeln L344350 bis L344352 und L344357 bis L344360 in diesem Jahr der B 25 (L344365), der AB 1 (L344366) und der B 24 (L344367).
Eine Abweichung der Farbtöne der Dächer ist auch hier absolut vorbildgerecht!

L344365

Personenwagen Bi der Zillertalbahn, Betriebs-Nr. B 25 „Gemeinde Tux“ (WC-Wagen), LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*


Abbildung zeigt Fotomontage

L344366

Personenwagen ABi der Zillertalbahn, Betriebs-Nr. AB 1 „Ramsau/Hippach“, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*


Abbildung zeigt Fotomontage

L344367

Personenwagen Bi der Zillertalbahn, Betriebs-Nr. B 24 „Gemeinde Strass“, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*


Abbildung zeigt Fotomontage



Foto: © Claus Möhrke

Schmalspur-Personenwagen der Waldviertelbahn

Mit den Modellen L344380 bis L344382 starten wir eine neue Wagenreihe der Waldviertelbahn in der aktuellen Epoche-VI-Ausführung! Diese werden in den nächsten Jahren immer wieder mit Wagen bis zum kompletten Zug ergänzt. Die Waldviertelbahn bzw. die Waldviertler Schmalspurbahnen sind ein Netz von drei zusammenhängenden Eisenbahnstrecken, die von Gmünd in Niederösterreich aus das nordwestliche Waldviertel auf den Strecken nach Litschau, Heidenreichstein und Groß Gerungs erschließen. Alle Streckenäste werden ausschließlich touristisch genutzt und von der NÖVOG bzw. einem Eisenbahnverein seit Januar 2012 mit eigenem Personal betrieben.

Übrigens: Die LILIPUT-Modelle sind genau wie beim Vorbild auf einer Seite lediglich mit der Wagennummer versehen, während auf der anderen Wagenseite die kompletten bahntechnischen Anschriften vorhanden sind.

L344380

Personenwagen der Waldviertelbahn, Betriebs-Nr. 910, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*



Foto: © Claus Möhrke



L344381

Personenwagen der Waldviertelbahn, Betriebs-Nr. 911, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*



Foto: © Claus Möhrke

L344382

Personenwagen der Waldviertelbahn, Betriebs-Nr. 913, LüK 97 mm.

- *Wagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*



Foto: © Claus Möhrke

Schmalspur-Personenwagen der ÖBB

Für den Zugverkehr auf den österreichischen Schmalspurstrecken setzte die ÖBB diese 2-achsigen Personenwagen ein.

Unser Set besteht aus 3 Personenwagen und einem Gepäckwagen. Es wird im nächsten Jahr um weitere Wagen ergänzt werden.

L340505

4-teiliges Personenwagen-Set der ÖBB, bestehend aus drei 2-achsigen Personenwagen und einem Packwagen, LüK je Wagen 97 mm.

Es handelt sich bei diesem Set um folgende Wagen-Ausführungen und Betriebs-Nummern: Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3612 mit Tonnendach und Holzfenstern, Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3667 mit Haubendach und Holzfenstern, Personenwagen Bi/s, Betriebs-Nr. 3885 mit Tonnendach und Aluminiumfenstern und Packwagen Di/s, Betriebs-Nr. 6503.

- *Personenwagen mit neuem, filigranem Bühnengeländer*



Abbildung zeigt Fotomontage

III-IV | NEM 355 | 192 mm

L344555

4-achsiger Personenwagen,
2. Klasse, Bauart B4ipho/s der ÖBB,
Betriebs-Nr. 3016, LüK 139 mm.

- *Passend zu den 2-achsigen Wagen der ÖBB (Set L340505)*



Abbildung zeigt Fotomontage

III-IV | NEM 355 | 192 mm

Die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III

(Köf 10 und 11 bzw. Baureihen 331, 332, 333 und 335)

Die Leistungsgruppe III wurde 1956 von der Deutschen Bundesbahn für Kleinloks mit einer Leistung von mehr als 150 PS eingeführt, da es Bedarf an stärkeren Kleinlokomotiven gab, die auch im Übergabedienst vor schwereren Güterzügen eingesetzt werden konnten. So entstanden die Kleinloks mit den Baureihenbezeichnungen Köf 10, Köf 11 bzw. später BR 331, 332, 333 und 335, die von den Gleisen der DB seit Ende der 50 er-Jahre nicht mehr wegzudenken sind und die auch noch heute bei vielen Industrie- und Werkbahnen im In- und Ausland unermüdlich im Einsatz stehen.



Foto: © H. Deiderich, Alben H.+W. Brutzer

Köf 10/11 bzw. Baureihe 331/332

Die Firma Gmeinder entwickelte zunächst acht Prototyploks, darunter jeweils drei Köf 10 (später BR 331) und Köf 11. Die Leistungsübertragung erfolgte über Ketten, was sich bereits zuvor bewährt hatte. Die DB entschied sich zur Beschaffung der Köf 11, der späteren Baureihe 332. Es wurden insgesamt 312 Serienloks beschafft. Die erste Bauserie bis zur Köf 11 036 wies noch die alten Einheitsloklaternen der DB auf, ab der Köf 11 037 wurden neue, fest eingebaute Lampen verwendet. Am Bau der Köf 11 waren neben Gmeinder noch die Lokfabriken Jung Jungenthal und Orenstein & Koppel beteiligt.

Ab 1990 wurden die Maschinen durch den Rückgang des Güter- und vor allem Rangierverkehrs auf der Schiene nach und nach abgestellt, als letzte ist im Jahr 2002 die 332 262 offiziell aus dem Bestand der DB ausgeschieden. Eine sehr große Anzahl dieser Maschinen fand aber neue Aufgaben bei Privat- und Industriebahnen oder auch bei Museumsbahnen, bei denen sie immer noch im Einsatz sind.

Baureihe 333

Allerdings entwickelte Gmeinder die Loks noch während der laufenden Produktion weiter und sie bekamen einen Gelenkwellenantrieb. Diese Maschinen, die sich äußerlich nicht von ihren Vorgängern unterschieden, wurden ab 1968 bis zur Ordnungsnummer 101 unter der neuen Baureihenbezeichnung 333 ausgeliefert.

Nach vierjähriger Lieferpause wurden zwischen 1973 und 1977 weitere 150 Loks der Reihe 333 beschafft (ab Nummern 333 102), die sich nun aber optisch durch eine neue, verbesserte Kühleranlage deutlich von den früheren Loks unterschieden.

Insgesamt wurden 251 Loks der Baureihe 333 in Dienst gestellt, an deren Bau ebenfalls die drei Firmen Gmeinder, Jung und Orenstein & Koppel beteiligt waren.

Im Februar 1978 endete die Beschaffung von Kleinlokomotiven durch die DB. Es wurden insgesamt 571 Maschinen gebaut, die sich alle sehr gut bewährten.

Baureihe 335

Ab Ende der achtziger Jahre wurde ein Großteil der Loks mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, um Personaleinsparungen zu ermöglichen. Diese Loks erhielten die neue Baureihenbezeichnung 335. Im Jahr 2003 wurde allerdings bei einigen 335 die Funkfernsteuerung wieder stillgelegt, da man sie nun nicht mehr benötigte. Etliche 335er sind noch heute bei der DB AG im Einsatz, teilweise wieder ohne Funkfernsteuerung als BR 333.

Das LILIPUT-Modell

Unser High-Tech-Modell der Köf III für die Spur N stellt dar, was derzeit bei einem Großserienmodell in dieser Größe technisch möglich ist.



Abbildung zeigt CAD-Zeichnung

Die Technik

Fahrwerk und Gehäuse der Lok bestehen bis auf wenige Ausnahmen aus Metall, um möglichst viel Gewicht zu erreichen. Besonders hoher Wert wurde auf optimale Stromaufnahme gelegt, damit die Lok auch im Kriechgang rangieren kann. Trotzdem ist es durch den sehr engen Achsstand der Lok möglich, dass bei bestimmten Weichen ein Rad einmal keinen Kontakt geben kann, weil es gerade „in der Luft hängt“. Dies ist kein Fehler und technisch unvermeidbar. In der Regel helfen aber die integrierte Schwungmasse und die Elektronik über solche Problemstellen oder über kleine Schmutzpartikel auf den Gleisen hinweg.

Als Motor verwenden wir den bereits in der Dampfspeicherlok bewährten Glockenanker-Motor, der sicherlich das Seine dazu tut, damit die Lok leise und sichere Fahreigenschaften hat. In Sachen Antrieb sind wir auf Grund der Größe der Lok neue Wege gegangen: Der Riemenantrieb ist kräftig und sehr leise!

Die Lok ist ab Werk mit einem eingelöteten Decoder von ESU ausgestattet, der dem LokPilot Micro entspricht. Dieser ist in der Lage, die Lok auch im Analogbetrieb weich anzufahren und auch ausreichend langsam zu steuern – man muss dazu lediglich den Trafo/das Steuergerät ein bisschen „weiter aufdrehen“ als gewohnt. Insofern ist die Lok also auch analog-tauglich.

Die Optik

Bei der Einhaltung der Abmessungen und der Details wurde größter Wert auf Vorbildtreue gelegt – so erhält z.B. jede Variante exakt die Lampenform (alt oder neu), die Dachausrüstung oder auch die Führerhaus-Rückseite, die auch das Vorbild im entsprechend gewählten Zeitraum hat bzw. hatte. Allein bei der Dachausrüstung gibt es zig Möglichkeiten durch verschieden große Dachluken oder verschiedene Dachantennen sowie deren Position auf dem Dach. Auf der Führerhaus-Rückseite gibt es je nach Lok entweder eine glatte Führerhaus-Rückwand oder verschiedene, durch die technische Ausrüstung bedingte Kästen. Auch die Leitungsführung, die seitlichen Griffstangen und ein seitlicher Tank können variieren.

Trotz der Winzigkeit des Modells sind alle filigranen Details vorhanden. Die seitlichen Trittroste sind durchbrochen in feiner Metall-Ätztechnik ausgeführt, die optisch markanten Durchbrüche im Fahrwerk sind vorhanden, ein Bedienpult im Führerhaus ist angedeutet. Ein Pufferbohlen-Zurüstsatz liegt jeder Lok bei, mit dem sich die Leitungen und der Kupplungshaken bei Bedarf bzw. für den Einsatz in der Vitrine zurüsten lassen. Den Modellen, bei dem das Vorbild eine automatische Rangierkupplung besitzt, liegt eine solche Kupplung für möglichst große optische Vorbildtreue als Zurüstteil bei, welches sich problemlos aufstecken lässt.

Ein kleiner Kompromiss wurde lediglich bei den Haltegriffen gemacht, da sich diese durch das doch sehr häufige Anfassen beim Aufgleisen durch diejenigen, die viel mit den Loks spielen, sehr schnell verbiegen oder gar abbrechen würden. Um das zu vermeiden, sind die Haltegriffe angeformt.

Die elektronische Kupplung

Das absolute Highlight der Lok ist die von MEW entwickelte Funktion, die jede digitale Rangierlok der Zukunft braucht: **Die elektronische Kupplung.** Damit kann mittels Decoder und Funktionstasten am digitalen Steuergerät bzw. an der Zentrale auf beiden Seiten der Lok die Kupplung an jeder beliebigen Stelle auf der Anlage angehoben und somit ein Zug oder auch nur ein einzelner Wagen entkuppelt werden. Im Analogbetrieb ist die elektronische Kupplung ohne Funktion.

Und so funktioniert die elektronische Kupplung:

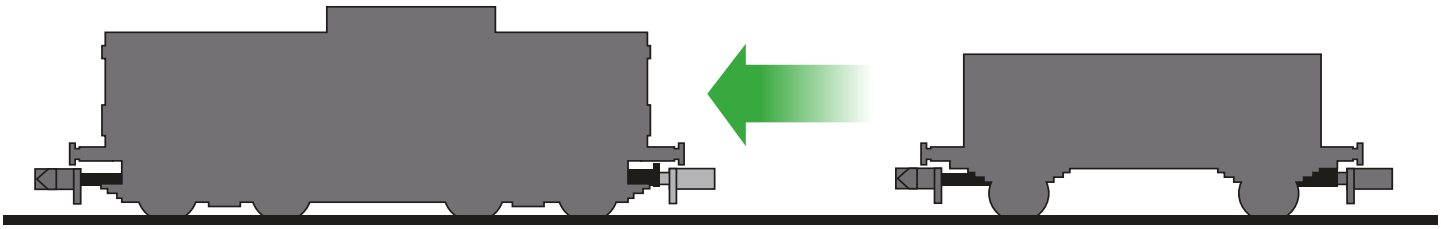
1. **Den Zug an jeder beliebigen Stelle anhalten. Je nach Situation teilweise sogar in großen Kurven-Radien!**



2. **Die Funktionstaste auf dem digitalen Steuergerät/der Zentrale für die Entkuppelfunktion nur kurz betätigen. Die Kupplung hebt sich!**



3. **Möglichst zeitgleich mit dem Betätigen der Entkuppelfunktion die Lokomotive vom Wagen wegfahren. Fertig.**



Das funktioniert natürlich auch in umgekehrter Reihenfolge – man kann die Lok somit auch jederzeit an den Zug (oder auch an einen einzelnen Wagen) ankuppeln.

Vorteil Nummer Eins:

Die elektronische Kupplung ist zwar fest in die Lok eingebaut, trotzdem besitzt sie beidseitig Kupplungsaufnahmen nach NEM 355, so dass (bei Analog-Betrieb und somit Nichtnutzung der elektronischen Entkupplungs-Funktion) sowohl eine Standard-Kupplung als auch Kupplungen anderer Hersteller nach NEM in den Kupplungsschacht eingesteckt werden können.

Vorteil Nummer Zwei:

Die elektronische Kupplung funktioniert sowohl mit der Standard-Kupplung als auch mit der Fleischmann Profi-Kupplung®. Es liegt der Lok hierfür ein spezieller Kupplungskopf für das Entkuppeln mit der Profi-Kupplung bei, während der Kupplungskopf für das Entkuppeln mit der Standard-Kupplung bereits eingesteckt ist. Adapter für weitere Kupplungen sind in Vorbereitung.

L162584

Die Lok mit der Betriebsnummer Köf 11 019 wurde mit der Fabriknummer 26314 von O&K am 22.03.1963 ausgeliefert. Sie war bis 1987 im Bw Lübeck stationiert und verrichtete dort den Verschubdienst.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Typ Köf 11, Betriebs-Nr. Köf 11 019 der DB, purpurrot, Betriebszustand 1966, LüP 49 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage, Original-Foto: © H.+W. Brutzer



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

n | III | NEM 355 | 192 mm

L162586

Die Lok mit der Betriebsnummer 332 008-2 wurde als Köf 11 008 mit der Fabriknummer 26303 von O&K am 18.12.1962 ausgeliefert. Am 01.01.1968 wurde sie in 332 008-2 umgezeichnet. Ursprünglich in Altenbeken stationiert, wanderte sie über das Bw Hannover (1982 bis 1984) und das Bw Braunschweig (1985 bis 1988) wieder ins Bw Altenbeken zurück, wo sie von 1988 bis 1993 ihren Dienst tat. Ihren purpurroten Ansrich behielt sie bis Ende 1992.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332, Betriebs-Nr. 332 008-2 der DB, purpurrot, Betriebszustand 1989, LüP 49 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

n | IV | NEM 355 | 192 mm

L162591

Die Lok mit der Betriebsnummer 332 025-6 wurde als Köf 11 025 mit der Fabriknummer 5263 von Gmeinder am 18.02.1963 ausgeliefert. Am 01.01.1968 wurde sie in 332 025-6 umgezeichnet. Bis 1973 war sie im Bw München Hbf stationiert, bis 1989 in Augsburg und ab 1989 im Bw Ingolstadt. Den Anstrich in Ozeanblau/Elfenbein bekam sie im August 1987.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332, Betriebs-Nr. 332 025-6 der DB AG, ozeanblau/elfenbein, Betriebszustand 1997, LüP 49 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

L162593

Die Lok mit der Betriebsnummer 332 021-5 wurde als Köf 11 021 mit der Fabriknummer 5258 von Gmeinder 1962 ausgeliefert und am 01.12.1962 abgenommen. Am 01.01.1968 wurde sie in 332 021-5 umgezeichnet. Bis 1981 war sie im Bw Stuttgart stationiert, bis 1987 in Kornwestheim, bis 1997 im Bw Singen und ab 1997 wieder im Bw Kornwestheim. Den Anstrich in Orientrot/Lichtgrau bekam sie im Juli 1991.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332, Betriebs-Nr. 332 021-5 der DB, orientrot/lichtgrau, Betriebszustand 1991, LüP 49 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

L162601

Die Lok mit der Betriebsnummer 332 013-2 wurde als Köf 11 013 mit der Fabriknummer 26308 von O&K im Januar 1963 ausgeliefert und am 17.01.1963 abgenommen. Am 01.01.1968 wurde sie in 332 013-2 umgezeichnet. Bis 1998 war sie im Bw Gremberg und bis zu Ihrer Ausmusterung 1999 in Saarbrücken stationiert. Danach ging sie an die Deutsche Gleisbau GmbH und gehört heute der DB Bahnbau Gruppe. Den gelben Anstrich bekam sie im März 2002.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Baureihe 332, Betriebs-Nr. 332 013-2 der DBG, gelb/blau, Betriebszustand 2003, LüP 49 mm.



Foto: © Svetlana Linberg



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

n | V | NEM 355 | 192 mm

L162607

Die auffallend bunt lackierte und in Harpstedt stationierte Lok 10 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE) ist im Wesentlichen rund um das Margarinewerk in Delmenhorst-Süd eingesetzt und verschiebt dort in erster Linie Güterzüge. Sie wurde als Köf 11 028 mit der Fabriknummer 5266 von Gmeinder am 1. April 1963 ausgeliefert und am 10.04.1963 abgenommen. Am 01.01.1968 wurde sie in 332 028-0 umgezeichnet. Sie war bis 1994 im Bw Würzburg, bis 1995 in Göttingen und bis zu Ihrer Ausmusterung im Dezember 1998 im Bw Braunschweig stationiert. 1999 wurde sie an die MWB (Mittelweserbahn) und im November 2003 an die DHE verkauft. Dort erhielt sie 2007 die NVR-Nummer.

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, Lok 10 der DHE, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. 98 80 3332 028-0 D-DHE, Betriebszustand 2013, LüP 49 mm.



Foto: © Joachim Kothe, Archiv DHEF



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

n | VI | NEM 355 | 192 mm

Sondermodelle in limitierter Auflage

L162621

Die Lok Nummer 507 der in Gaggenau ansässigen Recycling-Firma „Gerhard Lang Recycling GmbH & Co. KG“ wurde von Lang im Jahr 1999 käuflich erworben, nachdem die ehemalige 332 035-5 im März 1999 von der DB ausgemustert worden war. Die Lok wurde ursprünglich als Köf 11 035 im März 1963 an die DB geliefert und am 18.03.1963 abgenommen. Ab 01.01.1968 gehörte sie zum Bw Kaiserslautern, ab 1983 zum Aw und ab 1987 wieder zum Bw Kaiserslautern, ab 1989 zum Bw Singen und ab 1996 bis zuletzt zum Bw Offenburg. Nach einem Unfall im Jahr 2015 wurde die Lok 2017 von Lang verkauft.



Foto: © H.+W. Brutzer

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. 507 der Gerhard Lang Recycling, Betriebszustand 2007, LüP 49 mm.

Sondermodell in limitierter Auflage!



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

L162630

Die „CAT 3406“ wurde von der französischen TSO 2004 und 2005 in Nigeria eingesetzt. Sie wurde als Köf 11 180 mit der Fabriknummer 13793 von Jung im August 1964 ausgeliefert und am 03.09.1964 abgenommen.
Am 01.01.1968 wurde sie in 332 035-5 umgezeichnet. Sie war im Bw Nürnberg 2 und in Würzburg stationiert. Im Dezember 1993 wurde sie ausgemustert und um 2000 an die französische TSO (Travaux Du Sud Ouest SA) verkauft. Die Lok ist in neuer Lackierung noch heute in Mézy-Moulins/Frankreich im Einsatz.



Foto: © Dailen Simex

Diesel-Rangierlokomotive für Digital- und Analogbetrieb, ehemalige Baureihe 332, Betriebs-Nr. CAT 3406 der französischen TSO, Betriebszustand 2005, LüP 49 mm.

Sondermodell in limitierter Auflage!



CAD-Zeichnung der technischen Ausführung

Baureihe 628.0

Anfang der 70er-Jahre begann das Bundesbahn-Zentralamt München in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen damit, einen Nachfolger für die Uerdinger Schienenbusse (VT 95 – VT 98) zu konzipieren. Die neue Baureihe sollte die Schienenbusse und die Akku-Triebwagen der BR 515 ersetzen. Die Fahrzeuge sollten auch auf Hauptbahnen einsetzbar, aber in punkto Betriebskosten nicht teurer als ein Schienenbus sein.

1974 stellten die Waggonfabrik Uerdingen dann zusammen mit MaK die Prototypen der zweiteiligen Baureihe 628.0 und der einteiligen Variante BR 627 vor. Im Unterschied zu allen späteren Serien der Baureihe 628 waren bei den 628.0 und den 627 die Seitenwände unterhalb der Fenster gesickt. Einige Einheiten kamen zum Bw Braunschweig und von dort auf die nicht elektrifizierten Strecken in Harz und Weserbergland. Die übrigen wurden im Bw Kempten (Allgäu) stationiert, wohin ihnen die Braunschweiger 628.0 im Juni 1980 folgten. Von dort aus waren sie bis Ende 2002 auf sämtlichen Strecken im Allgäu im Einsatz. 1985 wurdn die Scharfenberg-Kupplungen der Fahrzeuge durch Pufferbohlen ersetzt. Ab 2003 befuhren sie nur noch die Außerfernbahn, im Januar 2005 wurde das letzte Fahrzeug (628 008/018) abgestellt. Einige wurden verschrottet, andere nach Polen verkauft.

Trotz langer Erprobung und guter Bewährung des 628.0 kam es jedoch nicht zu einer größeren Serienfertigung, da von politischer Seite der Schienenpersonennahverkehr gerade neu bewertet wurde und es unklar war, wie viele Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht wurden. Erst einige Jahre später entschloss man sich dazu, die Baureihe 628 weiterzuführen. Es entstanden nach und nach die Baureihen 628.1 und daraus später 628.2 und 628.4, deren Erfolgsgeschichte als Retter der Nebenbahnen hinlänglich bekannt ist…

Gemeinsame Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.0 (Neukonstruktion):

- *Stromaufnahme von allen 16 Rädern, im Analogbetrieb schaltbar auf 8 Räder der führenden Einheit für Stopp-Funktion vor Signalen (in stromlosen Abschnitten)*
- *Eingebaute Innenbeleuchtung ein-/ausschaltbar*
- *Antrieb auf 4 Räder, davon 2 mit Haftreifen*
- *Nachbildung der Inneneinrichtung*
- *Nahezu freier Durchblick durch die Fahrzeuge*
- *Beide Fahrzeugteile kurzgekuppelt*
- *Next-18-Digitalschnittstelle*
- *Vorbereitet für Sound*

Foto: © Martin Treutler



L163215

Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Lindau“ ist der zweite nach Kempten gelieferte VT 628.0, der am 24.06.1974 abgenommen wurde. Er fuhr u.a. auf der Bahnstrecke Kempten – Lindau, einem Teil der Bayerischen Allgäu-Bahn (klassische Allgäu-Bahn, aktuelle DB-Kursbuchstrecke 970). Die etwa 90 km lange Strecke führt durch eine malerische Landschaft von Kempten bis an den Bodensee.



Front mit Scharfenberg-Kupplung, CAD Zeichnung

Dieseltriebwagen 2-teilig,
Baureihe 628.0 der DB,
ozeanblau/beige
mit Scharfenberg-Kupplungen,
Betriebs-Nr. 628 001-0/628 011-9,
Betriebszustand 1974, LüP 277 mm.



Foto: © BBC, Bildarchiv LILIPUT

L163217

Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Augsburg“ ist einer der von Beginn an in Kempten stationierten VT 628.0, die im Mai 1985 ihre Scharfenberg-Kupplungen zugunsten herkömmlicher Zug- und Stoßvorrichtungen verloren und hierfür eine Pufferbohle angebaut bekamen. Er wurde am 08.11.1974 abgenommen und fuhr u.a. auf der knapp 40 km langen, nicht elektrifizierten zweigleisigen Bahnstrecke Augsburg – Buchloe (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 971).



Front mit Pufferbohle, CAD Zeichnung

Dieseltriebwagen 2-teilig,
Baureihe 628.0 der DB,
ozeanblau/beige mit Pufferbohlen,
Betriebs-Nr. 628 008-5/628 018-4,
Betriebszustand 1988, LüP 277 mm.



Foto: © H.+W. Brutzer

Behältertragwagen / Containertragwagen

In den 60er-Jahren wurden Großbehälter (= Container) besonders für den Überseeverkehr gefordert. Dafür mussten neue Tragwagen gebaut werden, so zum Beispiel der Lgjs 571.1, welcher als Vorbild für unser Modell gedient hat.

1974 wurden 150 Stück dieses Wagentyps an die DB abgeliefert. In insgesamt sechs Bauserien wurden von 1970 bis 1980 knapp 700 Wagen dieses Typs in Dienst gestellt. Die letzten wurden etwa 1997 ausgemustert.

Ihr langer Achsstand von 10,00 m bei einer LüP von 17,10 m ließ den Einsatz im RIV-Verkehr nicht zu. Die Ladelänge von 14,60 m erlaubte die Beladung mit zwei 20-Fuß-Containern, einem 40-Fuß-Container oder auch zwei LKW-Wechselpritschen.

L265223

Containertragwagen, Bauart Lgjs 571
der DB, Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 440 4 621-1,
LüP 107 mm.

- *Mit Wechselpritschen der Firma „Vaillant“*





Abbildung zeigt Entwurfszeichnung

L265224

Containertragwagen, Bauart Lgjs 571
der DB, Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 440 4 668-2,
LüP 107 mm.

- *Mit Wechselpritschen der Spedition „MOLL“*




Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

Großräumige Güterwagen

Neue Varianten der unterschiedlich langen großräumigen Güterwagen von Talbot! LILIPUT stellt die Modelle dieser großräumigen Güterwagen – im Bahn-Jargon auch gerne mal „Schaumstoffwagen“ oder „Wattewagen“ genannt – absolut vorbildgerecht in allen drei Längen her, so dass jede der Varianten immer dem konkreten Vorbild entspricht.

L260157

Die Vorbilder unseres Sets stellen zwei der letzten von zu dieser Zeit bereits in die Jahre gekommenen Wagen dar, die ursprünglich der Firma Grünzweig + Hartmann (G+H) gehörten. G+H und deren Marke „Isover“ wurden bereits in den 70er-Jahren von Saint-Gobain übernommen und den Wagen wurde am Ende nochmals eine letzte optische Überarbeitung zuteil. So fuhren sie mit dem neuen „Isover“-Logo noch bis in die Epoche V hinein, beheimatet waren sie in Speyer Hbf.

2-tlg. Set großräumige Güterwagen, Bauart Hbbks, „Isover“, eingestellt bei der DB AG, Betriebszustand 1995, unterschiedliche Betriebs-Nummern, LüP je Wagen 104,5 mm.

- *Lange Ausführung der Wagen*







Foto: © Dailen Simex

L265800

Das Vorbild unseres Wagens war ein Einzelstück. Er gehörte der 1964 gegründeten AlgoStat GmbH & Co KG, einer Firma, die zu dieser Zeit Dämmstoffe (Hartschaum-Isolierung) herstellte. Beheimatet war der Wagen im Bahnhof Celle.

Großräumiger Güterwagen, Bauart Hbbks, „AlgoStat“, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1970, Betriebs-Nr. 022 0 000-3 P, LüP 104,5 mm.

- *Lange Ausführung des Wagens*





Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

L265808

Das Vorbild unseres Wagens war einer von ein paar Exemplaren mit dieser Werbung. Besitzer war die SOGEFA Waggonvermietungs GmbH mit Sitz in Düsseldorf, vermietet war er an die Firma Greiner, die in Deutschland und Österreich verschiedenste Schaumstoffe herstellt. Heimatbahnhof war Düsseldorf-Derendorf.

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbks, „Schaumstoffe Greiner“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand ca. 1979,
Betriebs-Nr. 022 0 356-9 P,
LüP 93,6 mm.

- *Kurze Ausführung des Wagens*



Foto: © Stefan Carstens, Sammlung Fritz Willke

L265814

Das Vorbild unseres Wagens war einer von mehreren Wagen mit dieser Werbung. Besitzer der Wagen war die Deutsche Rockwool GmbH mit Sitz in Gladbeck, für die der Wagen sehr auffällig Werbung machte. Er war beheimatet im Bahnhof Gladbeck West.

Großräumiger Güterwagen,
Bauart Hbbks, „Rockwool“,
eingestellt bei der DB,
Betriebszustand 1980,
Betriebs-Nr. 232 0 003-4 P,
LüP 99,6 mm.

- *Mittellange Ausführung des Wagens*



Abbildung zeigt Fotomontage, Originalfoto: © Michael Kempe

Sondermodell in limitierter Auflage

Ab 1970 wurden bei der DB moderne Bahndienstwagen benötigt. Mangels zuvor verwendeter geeigneter Personen-Spenderwagen wurde auf die in großer Anzahl vorhandenen Fahrgestelle der Güterwagen-Bauart Gbs 245 zurückgegriffen. Es blieb aber am Ende beim Umbau einer Kleinserie von insgesamt 58 Wagen.

Gebaut wurden (u.a. im DB-Ausbesserungswerk Offenburg) ein Bürowagen der Bauart 412, 17 Wohn-Schlafwagen der Bauart 433, 14 Wohn-Schlafwagen der Bauart 434, 22 Wohn-Werkstattwagen der Bauart 440 sowie je ein Aufenthaltswagen (Bauart 450), ein Küchenwagen (Bauart 505), ein Küchenbeiwagen (Bauart 519) und ein Aufenthalts-Umkleidewagen (Bauart 583). Die meisten der Wagen stehen heute noch im Dienst, teilweise auch bei Privatfirmen.

L265042

Umbau-Bahndienstwagen, Bauart Wohn-Schlafwagen 433 der DB AG, „Notfalltechnik Lehrhilfszug“, Betriebs-Nr. 956 0 007-3, LüP 78 mm.





Seite 1



Seite 2

LEDs eingebaut:



Praktisch: Als Lampen sind über den Einstiegstüren bereits warmweiße LEDs eingesetzt (und im Innern befindet sich eine anschlussfertige Beleuchtungsplatine), die der geschickte Bastler als Außenbeleuchtung nutzen kann. Die Platine muss nur noch angeschlossen werden.

Jalousien beiliegend:

Zur Darstellung unterschiedlicher Betriebs-Situationen liegen den Umbau-Bahndienstwagen zehn Jalousien bei, 5 Stück im geschlossenen und 5 Stück im halb geschlossenen Zustand. Diese können in die Fenster-Ausschnitte eingedrückt werden. So kann das Modell – ganz wie beim Vorbild – mit ganz geöffneten, mit teils halb oder ganz geschlossenen oder (z.B. im abgestellten Zustand) auch mit komplett geschlossenen Jalousien dargestellt bzw. eingesetzt werden, wobei das Toilettenfenster sowie beim Vorbild als auch beim Modell generell keine Jalousie besitzt.





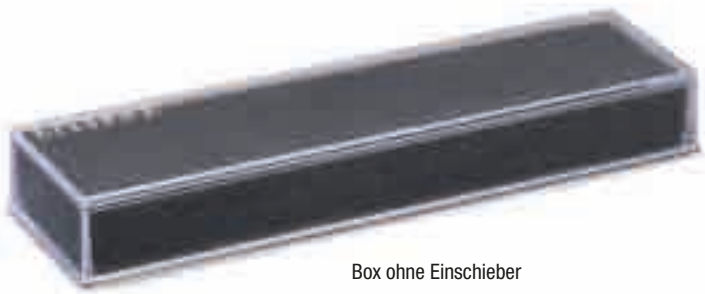
L967998

Neue Klarsichtbox für längere N-Fahrzeuge

Universal-Klarsichtbox für längere Spur-N-Fahrzeuge. Mit Unterteil und Deckel sowie neutralem LILIPUT-Karton-Einschieber. Universal-Inlay aus schwarzem Hartschaum-Material, bestehend aus dünnem Bodenteil und dickem Oberteil zum Selbstzuschneiden.
Abmessungen ca. (L x B x H) 222 x 62 x 33 mm.



Box komplett mit Einschieber



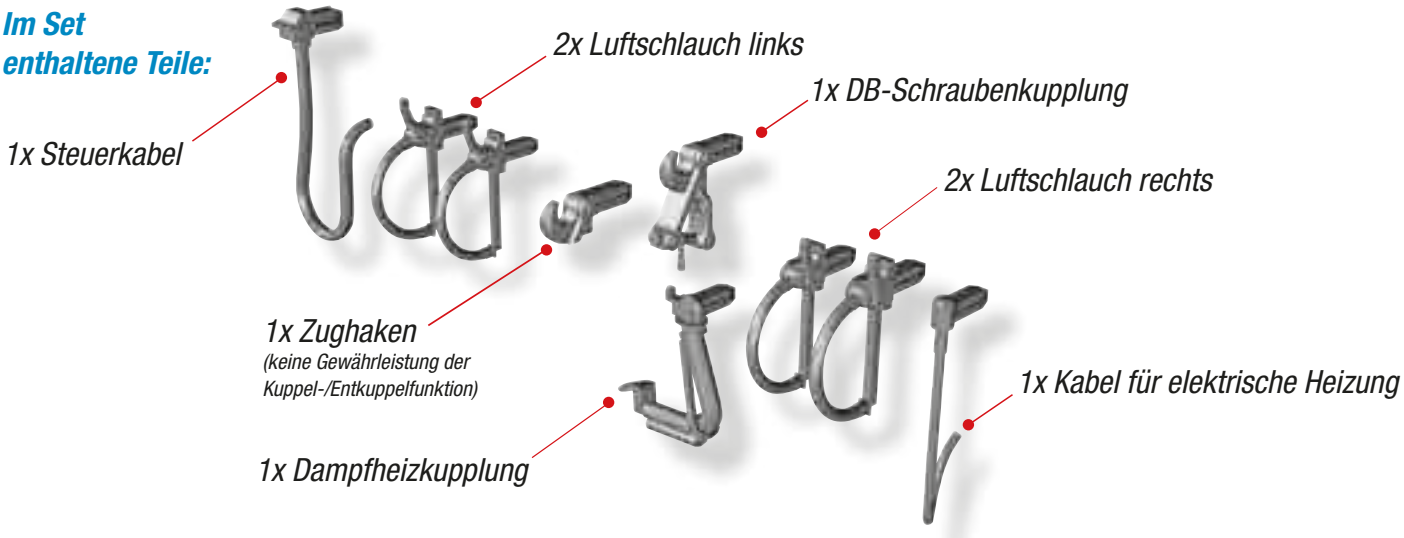
Box ohne Einschieber

L969870

Universal-Zurüst-Set für Pufferbohlen

Endlich gibt es ein Universal-Zurüst-Set für Spur-N-Fahrzeuge jeglicher Art, das keine Wünsche mehr offen lässt! An einem Kunststoff-Spritzling finden Sie alle Teile, Leitungen und Haken, die zum Zurüsten der Pufferbohlen von Loks, Triebfahrzeugen und Wagen benötigt werden. Das Set ist (mit kleinen Kompromissen) für alle Epochen von Epoche II bis heute verwendbar.

Im Set enthaltene Teile:



Allen künftigen LILIPUT-N-Triebfahrzeugen liegt dieses Set automatisch bei. Für alle, die sich ihre Pufferbohlen von Loks und Wagen selbst zurüsten wollen, liegt eine Information bei, welchen Durchmesser die entsprechenden Bohrungen in der Pufferbohle haben müssen. Durch entsprechende Formgebung halten die Teile dann nach dem Einstecken entsprechend in der Bohrung und sollten von hinten mit einem flüssigen, geeigneten Kleber verklebt werden.

Der LILIPUT-Katalog 2019 behält nach wie vor seine Gültigkeit. Die auf dieser Seite aufgeführten Artikel entfallen jedoch aus dem Katalog 2019 und sind ab Werk nicht mehr lieferbar.
(Stand 1. Januar 2020)

H0 – Lokomotiven, Triebfahrzeuge

L131196	Tenderlok, BR 75 278, DR, Ep. II, WS dig.
L131361	Tenderlok, ehem. Bad. Xb, Lok Nr. 91 001, SNCB, Ep. II, WS dig.
L131567	Güterzuglok, BR 56 338, DB, Ep. III, WS dig.
L132033	Diesellok, BR 219, DB, Ep. IV, WS dig.
L132039	Diesellok, 753 002-5, DB, Ep. V, WS dig.
L132527	Elektr. Lokomotive, E 110 001-5, DB, Ep. IV, WS dig.
L133002	Motorbahnwagen, X 625.043, orange, ÖBB, Ep. V
L133009	Motorbahnwagen, X 626.112, blau-beige, ÖBB, Ep. VI
L133017	Dieseltriebw., Nr. 600.03, SNCB, Ep. II, WS dig.
L133035	Diesel-Gepäcktriebw., VT 10 001, DRG, Ep. II, WS dig.
L133105	Dieseltriebw., LINT 27, BR 640 DB, Ep. V/VI, WS dig.
L133106	Dieseltriebw., LINT 27 Vectus, Ep. V/VI, WS dig.
L133107	Dieseltriebw., LINT 27 HEX, Ep. V/VI, WS dig.
L133108	Dieseltriebw., LINT 27 HLB, Ep. V/V,I WS dig.
L133170	Dieseltriebw., 614/914, ozeanblau/elfenbein, 4-tlg., DB, Ep. IV, GS, mit Sound
L133171	Dieseltriebw., 614/914, ozeanblau/elfenbein, 4-tlg., DB, Ep. IV, WS, mit Sound
L133172	Dieseltriebw., 614/914, mint/lichtgrau, 4-tlg., DB, Ep. V, GS mit Sound
L133507	Akku-Triebwagen, ETA 180 018, 2-teilig, DB, Ep. III, WS dig.
L133508	Akku-Triebwagen, 2-teilig, AT 485/486, DRG, Ep. II, WS dig.
L133510	Akku-Triebwagen, AT 535/535a/536, K.P.E.V, Ep. I
L133515	Akku-Triebwagen, AT 535/535a/536, K.P.E.V, Ep. I, WS dig.
L136105	Gleisstopfmaschine, Plasser & Theurer, CD, Ep. V, dig.

H0 – Güterwagen Sets

L230146	2-teiliges Schwerlasttransportwagen-Set, Sammp 705, DB AG, Ep. V

H0 – Güterwagen

L235120	Behältertragwagen, BTms 55 mit 4 Behältern Eoskrt 021, DB, Ep. III
L235121	Behältertragwagen, BTms 55 mit 4 Behältern Ddikr 624, DB, Ep. IV
L235220	Containertragwagen, Lgjss 571, 2 Wechselpritschen „SCHENKER“, DB, Ep. IV
L235391	Chemiekesselwagen, „BASF“, DB, Ep. III
L235560	Wagen für Tonerde-Transport, Uacos, „ALUSUISSE“, SBB-CFF, Ep. IV
L235604	Offener Güterwagen, Eaos, StLB, Ep. V
L235655	4-achsiger Kühlwagen, VELTINS, DB, Ep. IV
L235660	4-achsiger Kühlwagen, König Pilsener, DB, Ep. IV
L235737	6-achsiger Wagen für Elektro-Baumaschinen 570, DB, Ep. IV
L235964	4-achsiger Kesselwagen, 480 hl, DEA, DB, Ep. III

H0e – Lokomotiven

L143000	Schmalspur-Motorbahnwagen, STLB, Ep. V-VI

H0e – Personenwagen

L344353	Personenwagen mit Haubendach, Bi/s 3641, ÖBB, Ep. III-V
L344354	Personenwagen mit Tonnendach, Bi/s 3876, ÖBB, Ep. III-V
L344355	Personenwagen mit Halbfenster, Bi/s 3886, ÖBB, Ep. III-V

N – Lokomotiven, Triebwagen

L163103	Dieseltriebwagen, LINT 27 HLB, Ep. VI

N – Güterwagen

L265031	Umbau-Bahndienstwagen, Wohn-Werkstattwagen 440, ozeanblau, DB AG, Ep. V
L265220	Containertragwagen, Lgjs 571, 2 Wechselpritschen Schenker, DB, Ep. IV
L265221	Containertragwagen, Lgjs 571, 2 Wechselpritschen Hans Pfab, DB, Ep. IV
L265779	6-achsiger Transportwagen mit blauer Plane „Graffiti“, DB AG, Ep. V, gealtert

N – Personenwagen

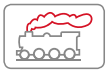
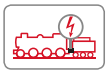
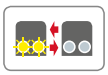
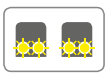
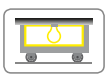
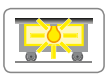
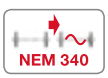
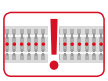
L364542	Schnellzugwagen, 1. Kl., DR, Ep. III
L364543	Schnellzugwagen, 2. Klasse, B4ümp, 241-213, DR, Ep. III
L364544	Schnellzugwagen, 2. Klasse, B4ümp, 241-215, DR, Ep. III
L364558	Packwagen, DR, Ep. III

H0 – Zubehör

L938000	Brückenstecker für 8-poligen Decoder, NEM 652

Die Bedeutung der Symbole

LILIPUT

H0	Spurweite H0 1 : 87
H0e	Spurweite H0e 1 : 87
N	Spurweite N 1 : 160
VI	Symbol für Epoche (Beispiel Epoche VI)
n	Neukonstruktion
n	Neue Form- oder Farbvariante
	Fahrzeug-Gehäuse aus Metalldruckguss
	Fahrzeug teilweise aus Metalldruckguss
	Motor mit Schwungmasse
	Haftreifen
	Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators
 NEM 651	Digitale Schnittstelle (6-polig, nach NEM 651)
 NEM 652	Digitale Schnittstelle (8-polig, nach NEM 652)
 NEM 660	Digitale Schnittstelle (21-polig, nach NEM 660)
Next18 NEM 662	Digitale Schnittstelle (Next18, nach NEM 662)
	Vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher
	Sound-Decoder und Lautsprecher eingebaut
	Elektrisch leitende Kurzkupplungskinematik zwischen Lok / Tender bzw. Triebzügen
	Kurzkupplungskinematik
	LILIPUT-Kurzkupplung
 NEM 362	Kupplungsaufnahme nach NEM 362
 NEM 355	Kupplungsaufnahme nach NEM 355
	Gleichstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
204 mm	Empfohlener Mindestradius 204 mm (H0)
360 mm	Empfohlener Mindestradius 360 mm (H0)
420 mm	Empfohlener Mindestradius 420 mm (H0)
192 mm	Empfohlener Mindestradius 192 mm (N)
225 mm	Empfohlener Mindestradius 225 mm (N)
	Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Dreilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Dreilicht/Zweilicht-LED-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Zweilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß / rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Ein- / ausschaltbare Zweilicht-LED-Spitzenbeleuchtung
	Ein- / ausschaltbare Dreilicht-LED-Spitzenbeleuchtung
	Zweilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
	Dreilicht-LED-Spitzensignal (Dauerlicht)
	Mit Inneneinrichtung
	Vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung
	Eingebaute Innenbeleuchtung, bei Triebwagen ein- / ausschaltbar
	Eingebaute Zugschlussbeleuchtung
 NEM 340	Austausch-Radsätze für Wechselstrom-Betrieb optional bei LILIPUT erhältlich
	Fahrzeug für Wechselstrombetrieb
	Wechselstrom-Fahrzeug mit eingebautem ESU Digital-Decoder
 NEM 340	Fahrzeug mit Wechselstrom-Radsatz nach NEM 340 ausgestattet
	Volle Funktionalität für Märklin M-Gleis nicht garantiert

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Fragen Sie Ihren Händler nach Informationsmaterial oder fordern Sie dieses direkt bei der Niederlassung in Altdorf bei Nürnberg an.

Ihr Fachhändler:

L020200 · UVP 2,00 €

BACHMANN EUROPE Plc

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg
Tel: +49 (0)9187 / 97 22 - 0 · Fax: +49 (0)9187 / 97 22 22 · bachmann@liliput.de

Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Daten, Maßangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck, auch auszugsweise verboten.
Printed in Germany. Copyright Bachmann Europe Plc, Niederlassung Deutschland.