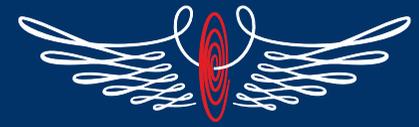


Neuheiten 2013



LILIPUT

www.liliput.de



Die Welt der Modelleisenbahn

H0 / H0e / N / Gartenbahn

Limitiertes Jubiläumsmodell zum 20-jährigen Bestehen der deutschen Niederlassung von Bachmann Europe Plc

Dampflokomotive Baureihe 45, DB, Museumslokomotive, Epoche VI

Durch den Brand des Lokomotivschuppens am 17. Oktober 2005 im Bw Nürnberg Hbf sind die dort untergestellten Fahrzeuge mehr oder weniger stark beschädigt worden. Inzwischen wurden einige, zumindest äußerlich, wieder restauriert: So unter anderem auch die 45 010. Dies gelang bei der Maschine vortrefflich, zumal einige Teile neu im Dampfloswerk Meiningen gefertigt werden mussten. Neu sind unter anderem die rotleuchtenden Henschel-Fabrikschilder an den beiden Zylindern. Entfernt wurden dagegen die Bretter am Kohlenkasten. Auch andere kleine Änderungen fallen dem Betrachter unseres Modells und des hervorragend restaurierten Originals sofort ins Auge. Da die Tenderbeschriftung am Original noch nicht korrekt ist, aber sehr bald korrigiert wird, haben wir am Modell bereits die endgültige Form der Beschriftung angebracht.

Somit erwerben Sie quasi mit unserem Modell eine exakt verkleinerte Kopie des Originals, das jetzt wieder zum Bestaunen im DB-Museum in Nürnberg stehen wird.



 Metallgehäuse

Die Auslieferung erfolgt in einer attraktiven Metallkiste



L131730 Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 45, Lok-Nr. 45 010, DB, Epoche VI
LüP 295 mm.



L131733 Baureihe 45, Lok-Nr. 45 010, DB, Epoche VI
Im Übrigen identisch mit L131730.



Güterzuglokomotiven mit Schlepptender, Baureihe 56²⁻⁸

L131560

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 56²⁻⁸, Lok-Nr. 56 376, DRG, Epoche II. LÜP 210 mm.



L131565

Baureihe 56²⁻⁸, Lok-Nr. 56 376, DRG, Epoche II. Im Übrigen identisch mit L131560.



Vorbildfoto 56 376

Vorbildfoto: Archiv Michael Meinhold



L131562

Güterzuglokomotive mit Schlepptender, Baureihe 56²⁻⁸, Lok-Nr. 56 338, DB, Epoche III. LÜP 210 mm.



L131567

Baureihe 56²⁻⁸, Nr. 56 338, DB, Epoche III. Im Übrigen identisch mit L131562.



Die preußische **Güterzuglokomotive** der Gattung **G 8¹**, spätere Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶, eine laufachslose Heißdampflokomotive (D h2), war mit ca. 5.000 Exemplaren die meistgebaute Länderbahnlokomotive überhaupt. In den Bestand der Deutschen Reichsbahn wurden noch 3.122 Stück übernommen. Wegen der fehlenden Vorlaufachse war sie allerdings nur 55 km/h schnell und infolge der hohen Achslast von 17,6 t nicht für Nebenbahnen zugelassen.

Um diese Nachteile zu beseitigen, entschied sich die DRG zum Umbau der Maschine. Die Lok erhielt eine Laufachse vorn, Kessel und Fahrgestell wurden angepasst, sodass die Höchstgeschwindigkeit auf **70 km/h** heraufgesetzt und die Lok nun auch im **Personenzugdienst** verwendet werden konnte.

Im Zeitraum von 1934 bis 1941 wurden so 691 Maschinen umgebaut und zur Unterscheidung von der Ursprungsbauart als Baureihe **56²⁻⁸** (preuß. G 8¹ mit Laufachse) eingereiht. Die Deutsche Bundesbahn hat noch 368 Exemplare in ihren Bestand übernommen.

Dieseltriebwagen

- Anordnung des Motors vorbildgerecht über dem Triebgestell
- Nachbildung der Kraftübertragung von der Blindscheibe und Kuppelstange auf die Antriebsräder

Für den Regionalverkehr bestellte die Deutsche Reichsbahn 1925/26 insgesamt 15 vierachsige Triebwagen bei der Waggonfabrik Wismar. Diese Dieseltriebwagen wurden schließlich zwischen 1926 und 1928 in zwei Serien (VT 853-861 und VT 866-871) ausgeliefert.

Angetrieben wurden die Fahrzeuge durch einen 150 PS (später 175 PS) starken Maybach-Motor mit einem mechanischen Viergang-Rädergetriebe über eine Blindwelle im vorderen Drehgestell, die über Kuppelstangen mit den beiden Radsätzen verbunden war.



L133021 Dieseltriebwagen VT 858, DRG, Epoche II
LüP 242 mm.



L133026 VT 858, DRG, Epoche II
Im Übrigen identisch mit L133021.



Die Dieseltriebwagen sind für den Einbau eines Sound-Decoders mit Lautsprecher vorbereitet



L133023 Dieseltriebwagen VT 62 904, DB, Epoche III
LüP 242 mm.



L133028 VT 62 904, DB, Epoche III
Im Übrigen identisch mit L133023.



Der VT 858 war in der RBD Mainz, im Bw Mainz Hbf, beheimatet. 1937 wechselte er nach Oberlahnstein. Zu Kriegsbeginn ab 1939/40 wurde er wegen Treibstoffeinsparungen abgestellt und schließlich am 28.11.1944 ausgemustert. Nach dem Krieg übernahm die DB nur noch VT 859 als VT 65 903. Erst im Dezember 1951 wurde nach Umbau auf 210 PS die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h erhöht und der Triebwagen in VT 62 904 umgezeichnet und vom Bw Friedrichshafen eingesetzt. Später gelangte er nach Braunschweig, wo er Nebenstrecken mit unterschiedlichen Personenwagen befuhr. Die Ausmusterung erfolgte 1957 nach einem Riss im Drehgestellrahmen.

Diesellokomotoren Typ LINT 27

Die Fahrzeuge der Alstom-Coradia-LINT-Familie wurden von der Firma LHB in Salzgitter, heute zum Alstom-Konzern gehörend, für den Regionalverkehr entwickelt.

Neukonstruktion

- LINT-Modelle zum Teil mit eingebautem Sound-Decoder und Lautsprecher
- Beleuchtete Zuglaufschilder

Neukonstruktion



L133101 Diesellokomotoren LINT 27, Vectus, Epoche V/VI
Mechanische Schalter zum Ausschalten der Innenbeleuchtung sowie zum Abschalten der Spitzenbeleuchtung am entsprechenden Fahrzeugende für Doppeltraktion, Originalnachbildung der Scharfenbergkupplung, Spezialkupplung zur Bildung einer Doppeltraktion liegt bei, Lük 313 mm.



L133111 Diesellokomotoren LINT 27, Vectus, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133101.



L133106 Diesellokomotoren LINT 27, Vectus, Epoche V/VI
Im Übrigen identisch mit L133101.



L133116 Diesellokomotoren LINT 27, Vectus, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133106.



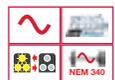
L133102 Diesellokomotoren LINT 27, HEX, Epoche V/VI
Mechanische Schalter zum Ausschalten der Innenbeleuchtung sowie zum Abschalten der Spitzenbeleuchtung am entsprechenden Fahrzeugende für Doppeltraktion, Originalnachbildung der Scharfenbergkupplung, Spezialkupplung zur Bildung einer Doppeltraktion liegt bei, Lük 313 mm.



L133112 Diesellokomotoren LINT 27, HEX, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133102.



L133107 Diesellokomotoren LINT 27, HEX, Epoche V/VI
Im Übrigen identisch mit L133102.



L133117 Diesellokomotoren LINT 27, HEX, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133107.



Der seit Oktober 2000 sich im Einsatz befindende einteilige Nahverkehrs-Dieseltriebwagen wird bei der Deutschen Bahn AG als Baureihe 640 geführt. Aber auch bei Privatbahnen ist er erfolgreich im Einsatz.



Neukonstruktion

Vorbildfoto: Armin Schwarz

L133100



Dieseltriebwagen LINT 27, Baureihe 640, DB, Epoche V/VI
Mechanische Schalter zum Ausschalten der Innenbeleuchtung sowie zum Abschalten der Spitzenbeleuchtung am entsprechenden Fahrzeugende für Doppeltraktion, Originalnachbildung der Scharfenbergkupplung, Spezialkupplung zur Bildung einer Doppeltraktion liegt bei, LÜK 313 mm.

L133110



Dieseltriebwagen LINT 27, Baureihe 640, DB, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133100.

L133105



Dieseltriebwagen LINT 27, Baureihe 640, DB, Epoche V/VI
Im Übrigen identisch mit L133100.

L133115



Dieseltriebwagen LINT 27, Baureihe 640, DB, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133105.

- LINT-Modelle zum Teil mit eingebautem Sound-Decoder und Lautsprecher
- Beleuchtete Zugaufschilder

L133103



Dieseltriebwagen LINT 27, HLB, Epoche V/VI. Mechanische Schalter zum Ausschalten der Innenbeleuchtung sowie zum Abschalten der Spitzenbeleuchtung am entsprechenden Fahrzeugende für Doppeltraktion, Originalnachbildung der Scharfenbergkupplung, Spezialkupplung zur Bildung einer Doppeltraktion liegt bei, LÜK 313 mm.

L133113



Dieseltriebwagen LINT 27, HLB, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133103.

L133108

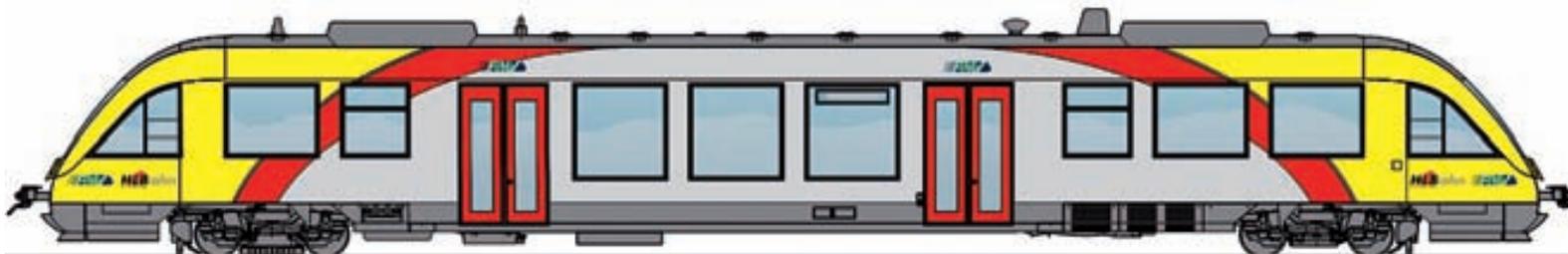


Dieseltriebwagen LINT 27, HLB, Epoche V/VI
Im Übrigen identisch mit L133103.

L133118



Dieseltriebwagen LINT 27, HLB, Epoche V/VI
Mit eingebautem Sound-Decoder. Im Übrigen identisch mit L133108.



+ Nahverkehrs-Pendelzug, Typ DOMINO



L133942 Nahverkehrs-Pendelzug, Typ DOMINO, RegionAlps, 3-teilig, Epoche V
 Das Set besteht aus 1 Triebwagen RBDe 560 NPZ, 1 Zwischenwagen B ohne WC und 1 Steuerwagen At NPZ. Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, zwei 5-polige, schräggenutete Motoren mit Schwungmasse, umschaltbar auf Oberleitung, schaltbare Stop-Funktion, LÜP 859 mm.



L133952
 Typ DOMINO, RegionAlps, 3-teilig, Epoche V
 Im Übrigen identisch mit L133942.



Einmalige Auflage anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der BLS

Historischer Zug:

Die zwischen 1959 und 1977 in Betrieb genommenen, nicht klimatisierten EW I-Reisezugwagen verfügen über 48 Sitzplätze. Die Wagen können für Events gemietet werden und zusammen mit der Nostalgie-Elektrolok Ae 6/8 sorgen diese für ein echtes Bahnerlebnis.



L230120
 Set bestehend aus 3 EW I Personenwagen 1. Klasse, Epoche VI
 Mit unterschiedlichen Betriebsnummern, LÜP je Wagen 282 mm.





Die RegionAlps wurde 2003 gegründet und ist eine Aktiengesellschaft, welche der SBB, der TMR (Verkehrsmittel Martigny und Umland) und dem Kanton Wallis gehört.

Seit 2009 fahren 13 NPZ-DOMINO-Kompositionen im RegionAlps Look im Walliser Rhonetal. Diese Züge bestehen aus je einem modernisierten Trieb- und Steuerwagen und

einem neuen Inova-Zwischenwagen der Firma Bombardier. Dank der Vielfachsteuerung können die Züge in Doppeltraktionen

eingesetzt werden, was die Platzkapazität auf insgesamt 576 Passagiere erhöht.

Schon ab 1885 kamen bei den großen Schweizerischen Privatbahnen Schlepptenderlokomotiven des Typs B 3/4 zum Einsatz. Die Serie B 3/4 1301 - 1369 wurde von 1905 bis 1916 bei der SLM für die SBB gebaut.

Die ersten Lokomotiven erhielten bereits einen Schmidt-Überhitzer und Kolbenschieber. Sie hatten ein Dienstgewicht mit Tender von 95 Tonnen und eine Leistung von 990 PS. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug

vorwärts 75 km/h und rückwärts 45 km/h. Dank ihrer guten Leistung, dem einfachen Aufbau und wirtschaftlicher Verbrauchswerte bewährte sich diese Lokserie im mittleren Personen- und Güterzugdienst.

Die letzten Lokomotiven wurden 1964 ausgemustert, einzig die Lok mit der Nummer 1367 wurde betriebsbereit erhalten und ist heute im Besitz der SBB Historic.

Neukonstruktion

L131950

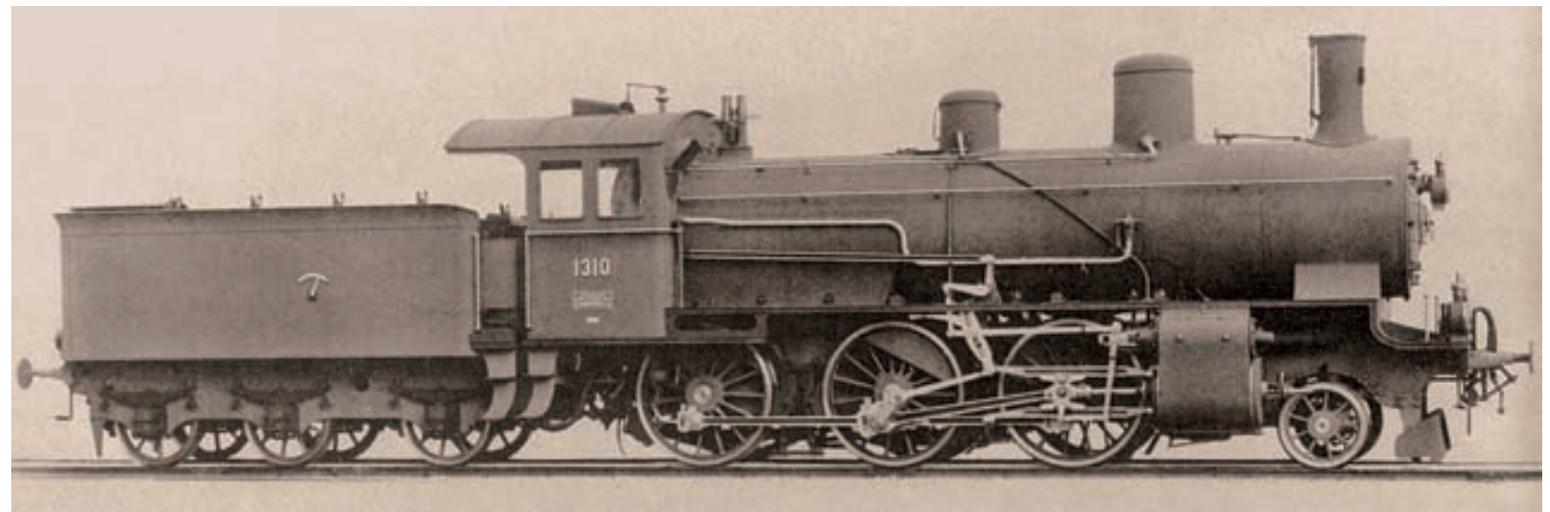
Schlepptenderlokomotive, B 3/4 1310, SBB, Ursprungsausführung, Epoche I
LüP 187 mm.



L131955



Schlepptenderlokomotive, B 3/4 1310, SBB, Ursprungsausführung, Epoche I
Im Übrigen identisch mit L133950.



Vorbildfoto: Archiv Arwico

 **Personenwagen, SBB**

L334971

Personenwagen EW I, 1. Klasse, SBB, Epoche IV

A 50 85 18-33 261-6, mit Gummiwulst, Federpuffer, LüP 272 mm.



L334972 **Personenwagen EW I, 2. Klasse, SBB, Epoche IV**

B 50 85 20-34 222-3, mit Gummiwulst, Federpuffer, LüP 272 mm.



Wagen in NPZ-Lackierung

L334973

Personenwagen EW I, 2. Klasse, SBB, Epoche V

B 50 85 20-35 139-8, mit Gummiwulst, Federpuffer, LüP 272 mm.



Wagen in NPZ-Lackierung



L334974

Personenwagen EW I, 1./2. Klasse, SBB, Epoche V

AB 50 85 30-35 205-5, mit Gummiwulst, Federpuffer, LüP 272 mm.



Gealterte Güterwagen

Witterungseinflüsse und vielseitiger Betriebseinsatz führen beim Eisenbahnvorbild zu entsprechenden Gebrauchsspuren. Einige dieser Modelle hat LILIPUT nun gealtert und bietet diese erstmals in 2013 an.

Mit Bremserhaus

L235032



Offener Güterwagen, DB, Epoche III
Om 21, 752 017, LüP 112 mm.



Mit Bremserbühne

L235094



Geschlossener Güterwagen, DB, Epoche III
Gr 20, 150 681, LüP 112 mm.

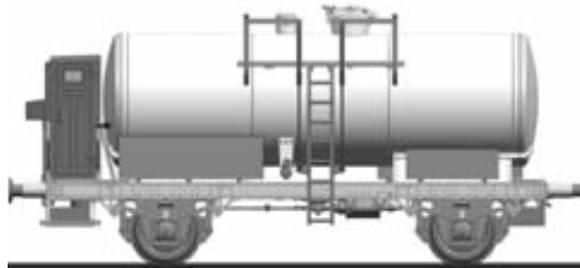


Mit Bremserhaus

L235353



Kesselwagen, DB, Epoche III
Vorkriegsbauart, geschweißter Kessel, LüP 101 mm.



L235005



Güterzug-Gepäckwagen, DR, Epoche II
Pwg Bad 21, Kar 123 696, LüP 107 mm.



L221229



Schwerlasttransporter, DB, Epoche III
SSym 46 965 084, Federpuffer, LüP 152 mm.



L235777



Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche V
Sahimms-u 901 31 80 487 7 115-4, 6-achsig, LüP 188 mm.

Schwerlasttransportwagen

L221226

Schwerlasttransporter,
DR, Epoche II
SSyms Köln 14 426,
Federpuffer, LüP 152 mm.



*L221226 - L221231:
Abklappbares Bremsergeländer,
Rungen zum Aufstecken*



L221228

Schwerlasttransporter, Bundeswehr, eingestellt
bei der DB, Epoche IV
Sammp 33 80 480 1542-2 Federpuffer, LüP 152 mm.



Transportwagen

Mit 6 Stahlträgern als Ladegut und hoher Stirnwand



L235764 Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV
Sahmms 711 31 80 486 9 092-2, 6-achsig, beladen mit 6 Stahlträgern, LüP 188 mm.



Mit blauer Schiebepanenhaube



L235776 Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche V
Sahimms 901 31 80 487 7 031-3, 6-achsig,
LüP 188 mm.



L221227

Schwerlasttransporter,
DR, Epoche III
SSyms 65-60-46,
Federpuffer, LüP 152 mm.



L221230

Schwerlasttransporter,
DR, Epoche IV
SSamm (SSy) 21 50 482 4108-2,
Federpuffer, LüP 152 mm.



L221231

Schwerlasttransporter, ÖBB, Epoche IV
Sa-y 31 80 480 0 005-2, Federpuffer,
LüP 152 mm.



Mit gelber Schiebepanenhabe und rotem Streifen



L235775 Transportwagen für Blechcoils, „Eisenbahn und Häfen GmbH“, Epoche VI
69 202 75-6, 6-achsig, LüP 188 mm.



Diese Wagen dienen bei der Bahn zur Beförderung nässeempfindlicher Coils und sind deshalb mit einer Plane ausgerüstet. Sie besitzen 6 Achsen, 7 Lademulden und ein Planenverdeck, das im geöffneten Zustand ca. 2/3 der Ladelänge freigibt.



Containertragwagen

Die verladende Wirtschaft hatte die seit den 60er Jahren eingesetzten Behältertragwagen mit der Vielzahl von Behältertypen sehr begrüßt. Schon bald wurden Großbehälter (= Container) besonders für den Überseeverkehr gefordert. Dafür mussten neue Tragwagen gebaut werden, so zum Beispiel der Lgjs 571.1, welchen wir als Vorbild für ein neues Modell genommen haben.

1974 wurden 150 Stück als Weiterentwicklung des 571.0 von den beiden Firmen Talbot und Orenstein & Koppel an die DB abgeliefert. In insgesamt 6 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 oder einem 40-Fuß-Container oder auch von zwei LKW-Wechselbehältern. Um eventuelle Rangierstöße abfedern zu können, besaßen die Wagen Stoßdämpfereinrichtungen unterschiedlichster Bauweisen.

Vorbildfoto: Fritz Willke, Sammlung Stefan Carstens

Neukonstruktion

L235220



Containertragwagen, DB, Epoche IV
Lgjs 571.1 mit zwei LKW-Wechselbehältern mit der Aufschrift „Schenker“, LÜP 196,5 mm.



Silowagen für Staubguttransport



L235874

Silowagen für Staubguttransport, „ENVILOC“, DB, Epoche VI
Uacns 37 80 9327 203-7,
LÜP 239 mm.



L235872

Silowagen für Staubguttransport, „Ermewa/RSB Logistic“, DB, Epoche VI
Uacns 37 80 9327 336-5,
LÜP 239 mm.





Mit Holzstämmen als Ladegut



L142124



Diesellokomotive O&K, V 11, RSE, Epoche III
Dreilicht-LED-Spitzensignal, LÜK 68 mm.



L240100



Drehschemelwagen-Set, 2-teilig, RSE, Epoche III
Niederbordwagen RSE 752 Hw, mit Bremserhaus und Niederbordwagen RSE 756 Hw, mit Bremserbühne, LÜK 89 mm je Wagen.

Deutsche Reichsbahn (DR)



L344412



Aussichtswagen, Wagen Nr. 2, DR, Epoche II
3-achsig, LÜK 111 mm.



L371014



Packwagen, DR, Epoche II
D/s 823, LÜK 96 mm.



L142123

Diesellokomotive, D 10,
Zillertalbahnhof, Epoche III
Dreilicht-LED-Spitzensignal,
LüK 68 mm.



Archiv: Dolischo

 Steiermärkische Landesbahnen (StLB)

Mit Bremserbühne



L294043 Niederbordwagen, StLB,
Epoche IV/V
Jn 1116, LüK 89 mm.



Mit Bremserhaus



L294011 Offener Güterwagen, StLB,
Epoche IV/V
K 905, LüK 89 mm.



Mit Bremserhaus



L294233 Gedeckter Güterwagen, StLB,
Epoche IV/V
G 166, LüK 89 mm.



Zu diesen Wagen passt die Diesellokomotive VL 6 der Steiermärkischen Landesbahnen (L142122, siehe Katalog S. 109)

Mit Bremserhaus



L294044 Niederbordwagen, ÖBB,
Epoche III
Ow/s 60 071, Lük 89 mm.



Mit Bremserhaus



L294012 Offener Güterwagen, ÖBB,
Epoche III
Ow/s 60 293, Lük 89 mm.



Mit Bremserhaus



L294234 Gedeckter Güterwagen, ÖBB,
Epoche III
Gw/s 10 253, Lük 89 mm.



L371013 Packwagen, ÖBB, Epoche III
D/s 6463, Lük 96 mm.



Dampfspeicherlokomotiven

Neukonstruktion

L161004

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C, „GKW Mannheim“, Epoche V. LüP 60,5 mm.



Das Vorbild des Modells der Bauart Meiningen Typ C hat bei einem Dienstgewicht von ca. 50 t, einem Wasserinhalt von 18 m³, einem Dampfinhalt von 3 m³ im Kessel und einem Dampfdruck von 20 kp/cm² eine Zugkraft von 94 kN. Nach 20 Minuten des Befüllens ist der Typ C in der Lage, ein bis zwei beladene Güterwagen längere Zeit auf ebener Strecke zu rangieren. Und dies bei einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 30 km/h. Als zu Beginn der 80er-Jahre in der DDR eine immer größere Verteuerung der Erdölprodukte einsetzte, wollte man in Industriebetrieben, in denen es technisch möglich war, Diesellokomotiven durch Dampfspeicherloks ersetzen. Von 1984 bis 1988 wurden 202 Maschinen als identischer Nachbau des Babelsberger Typs C durch das Ausbesserungswerk Meiningen gefertigt. Die erste Lokomotive wurde am 20. Februar 1984 im VEB Schwermaschinenbau Lauchhammer in Betrieb genommen. Die beiden letzten Loks gelangten im August 1988 in die damalige CSSR. Außerdem baute der VEB Lokomotivbau Karl Marx ca. 150 Stück in der Zeit von 1952 bis 1961 und 80 Stück in der Zeit von 1969 bis 1970.

Regional-Triebwagen, FLIRT

Neukonstruktion

FLIRT „Berchtesgadener LandBahn“



L163973 Elektrischer Regional-Triebwagen, Typ FLIRT, 3-teilig, BLB, Epoche V

Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorne und hinten, einschaltbare Stop-Funktion, Lük 364 mm.



Die Modellabbildungen der Dampfspeicherlokomotiven sind Fahrzeuge in Baugröße H0

Meininger Dampfspeicherlokomotiven sind nach der Vereinigung von BRD und DDR auch in andere Länder gelangt. Einigen dieser feuerlosen Lokomotiven kann man noch bei der Arbeit zusehen oder sie als Denkmal vor einem Werkstor betrachten.



Neukonstruktion



L161001

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meinigen Typ C, „Museum Dresden“, Epoche V. LÜP 60,5 mm.



L161003

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meinigen Typ C, „UK5 Wesseling“, Epoche V. LÜP 60,5 mm.



L163994

Elektrischer Regional-Triebwagen, RABe 521-523, Typ FLIRT, SBB, „Regio Basel“, 4-teilig, Epoche V
 Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf vorne und hinten, einschaltbare Stop-Funktion, LÜK 460 mm.



Schnellzugwagen, Deutsche Bundesbahn (DB), Epoche III

Die Karwendel-Express Wagen sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen L364550 und der Schnellzugwagen L364530 an einem Ende einen eingeschobenen Faltenbalg haben, an allen anderen Wagenenden aller Wagen sind ausgezogene Faltenbälge montiert. Damit ergibt sich ein geschlossenes Wagenbild, ohne dass vom Modellbahner die Faltenbälge ummontiert werden müssen.



L364556 Packwagen, DB, Epoche III
Pw4ye-29, 105 274 Mü, LüP 123 mm.



L364536 Schnellzugwagen 1. Klasse, DB, Epoche III
Bayerische Bauart, A4ye-29b, 25 001 Mü,
LüP 130 mm.



Die Modellabbildungen auf dieser Seite sind Fahrzeuge der Baugröße H0

L364537 Schnellzugwagen 2. Klasse, DB, Epoche III
Bayerische Bauart, B4ye-29b, 72 044 Mü,
LüP 130 mm.



L364538
Schnellzugwagen 2. Klasse,
DB, Epoche III
Bayerische Bauart, B4ye-29b,
72 046 Mü, LüP 130 mm.



Schneepflüge

Neukonstruktion



L260901 Schneepflug, DB, Epoche III
Hannover 6411
Länge mit Pflug 74 mm.



L260903 Schneepflug, DB, Epoche III
Bremen 979 4 192-9
Länge mit Pflug 74 mm.



Alle Modellabbildungen der Schneepflüge in Baugröße H0

Güterwagen



L265872 Silowagen für Staubguttransport,
„Ermewa / RSB Logistic“,
DB, Epoche VI
Uacns 37 80 9327 336-5,
LüP 130 mm.



L265116 Fischtransportwagen „August
Kraatz“, No. 9, Epoche II
530 255 [P] eingestellt bei der
DRG, LüP 56 mm.



L265874 Silowagen für Staubguttransport, „ENVILOC“, DB,
Epoche VI. Uacns 37 80 9327 203-7, LüP 130 mm.



Kesselwagen

Mit 480 hl Kessel und Bremserbühne



L265972

Kesselwagen „VTG-Castrol“, Epoche IV
Deutzer Bauart, 006 1 429-5 eingestellt bei der DB, LÜP 78 mm.

Mit 480 hl Kessel und Bremserbühne



Alle Modellabbildungen der Kesselwagen in Baugröße H0

L265962

Kesselwagen „BP“, Epoche III
Einheitsbauart, 581 334 eingestellt bei der DB, LÜP 78 mm.

Siehe auch Katalog S. 81 zu Bauarten

Mit 630 hl Kessel und Bremserbühne



L265997

Kesselwagen „ARAL“, Epoche IV/V
Deutzer Bauart, 774 3 128-0 eingestellt bei der DB, LÜP 78 mm.

Transportwagen

Rote Plane mit dem Logo der „RAILION Logistics“



L265774 Transportwagen für Blechcoils, „RAILION Logistics“, DB, Epoche V
Sahimms-u 901 31 80 487 7 188-1, 6-achsig, LÜP 102 mm.



Mit 6 Stahlträgern als Ladegut und hoher Stirnwand



L265764 Transportwagen für Blechcoils, DB, Epoche IV
Sahmms 711 31 80 486 9 092-2. 6-achsig, beladen mit 6 Stahlträgern, LÜP 188 mm.



Hochbordwagen

L95900

Hochbordwagen, Epoche III-V

95 900 S, mit Scheibenrädern,
LüK ca. 420 mm.

Dem Wagen liegen erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften zum Aufstecken bei, sowie handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen.



- Erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften liegen zum Aufstecken bei (siehe Katalog Seite 126)
- Wagen sind mit handelsüblicher Kupplung und serienmäßig mit Metallrädern ausgestattet

Mit Speichenrädern



L95901

Hochbordwagen, Epoche III-V

95 901 S, mit Speichenrädern,
LüK ca. 420 mm.

Dem Wagen liegen erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften zum Aufstecken bei, sowie handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen.

Die Bedeutung der Symbole

	Komplette Neukonstruktion		Empfohlener Mindestradius 360 mm (H0)
	Neue Form- oder Farbvariante		Empfohlener Mindestradius 192 mm (N)
	Fahrzeug-Gehäuse aus Metalldruckguss		Zweilicht-LED-Spitzensignal mit Fahrtrichtung wechselnd
	Fahrzeug teilweise aus Metalldruckguss		Dreilicht-LED-Spitzensignal mit Fahrtrichtung wechselnd
	5-poliger, schrägenuteter Motor mit Schwungmasse		Zweilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot mit Fahrtrichtung wechselnd
	Haftreifen		Dreilicht-LED-Spitzensignal weiß/rot mit Fahrtrichtung wechselnd
	Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators		Ein-/ausschaltbare Zweilicht- LED-Spitzenbeleuchtung
	Digitale Schnittstelle (6-polig, nach NEM 651)		Ein-/ausschaltbare Dreilicht- LED-Spitzenbeleuchtung
	Digitale Schnittstelle (21-polig, nach NEM 660)		Fahrzeug für das Mittelleiter- Wechselstromsystem
	Digitale Schnittstelle (Next18, nach NEM 662)		Mit eingebautem ESU Digital-Decoder
	Vorbereitet für den Einbau von Sound-Decoder und Lautsprecher		Wechselstromräder nach NEM 340
	Sound-Decoder und Lautsprecher eingebaut		Austauschradsätze für das Mittelleiter-Wechselstromsystem
	Elektr. leitende Kurzkupplungs- kinematik zwischen Lok / Tender bzw. Triebzügen		Mit Inneneinrichtung
	Kurzkupplungskinematik		Vorbereitet für den Einbau einer Innenbeleuchtung
	Kupplungsaufnahme nach NEM 362		Eingebaute Innenbeleuchtung, bei Triebwagen ein-/ausschaltbar
	Kupplungsaufnahme nach NEM 355		Eingebaute Zugschlussbeleuchtung



BACHMANN / LILIPUT ist auf folgenden Messen vertreten:

Intermodellbau, Dortmund 10.04.-14.04.2013

Internat. Modellbahnausstellung, Göppingen 13.09.-15.09.2013

modell-hobby-spiel, Leipzig 03.10.-6.10.2013

Die Modellbahn, München 01.11.-03.11.2013

Ihr Fachhändler:



L020139

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

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland
Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg
Tel: +49 (0)9187 / 9722 - 0 · Fax: + 49 (0)9187 / 972222
bachmann@liliput.de · www.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.



Weitere Modelleisenbahnen
bzw. Produktlinien im Vertrieb
von Bachmann Europe Plc:



Bachmann / Spectrum
(Spur H0, N, 0n30, IIm [Gartenbahn], amerikanische Modelle)



Bachmann Branch-Line
(Spur 00, englische Modelle)



Graham Farish
(Spur N, englische Modelle)



Bachmann China
(Spur H0, chinesische Modelle)



Scenecraft
(Figuren / Gebäudemodelle)



Woodland Scenics / DPM
(Landschaftsbau)