



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Katalog 2016

Spurweiten:

H0

H0e

N

II m



www.liliput.de

Mit Neuheiten 2016

DYNAMIS ULTIMA[®]

Das neue drahtlose Digitalsteuerungssystem von Bachmann

Für den engagierten Modellbahner bietet Bachmann neue Highlights im Bereich der digitalen Steuerungstechnik an!

Dynamis Ultima vereint das Besondere von Dynamis und von Pro Box. Es vereinfacht so den Einstieg in die digitale Modellbahn-Welt. Im Gegensatz zum bisherigen Pro-System ist Dynamis Ultima kein Erweiterungspaket, sondern bildet ein komplett neues Digitalsteuerungssystem, das für Einsteiger wie auch für erfahrene DCC-Anwender in gleicher Weise interessant ist.

Durch die drahtlose Anwendung mit Hilfe der fortschrittlichen Infrarot-Technologie bietet Dynamis viel Freiheit bei der Bedienung von Modellbahnanlagen. Es ermöglicht dem Anwender, sich rund um die Anlage frei zu bewegen und gleichzeitig die Lokomotiven sowie sonstige Funktionen auf der Anlage zu steuern.

Die Ausgangsspannung des Dynamis Ultima-Systems ist einstellbar. Damit lassen sich alle Modellbahnen von der Baugröße N bis hin zur Gartenbahn leicht bedienen. Die kompakte Ausführung des Geräts lässt den Einsatz selbst in engsten Raumverhältnissen zu. Die Ausbaufähigkeit der Dynamis-Produktpalette erlaubt es, auch Anlagen größeren Ausmaßes zu steuern.

Informationen bzw. eine Übersicht zu den einzelnen Komponenten von Dynamis Ultima erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder im Internet unter: www.liliput.de



Ein Online-Video gibt es unter: www.dynamisdcc.com/videos/



Liebe Modellbahnfreunde,

endlich liegt er nun vor Ihnen – der neue LILIPUT-Katalog 2016. Sicher sind Sie am meisten daran interessiert, welche Neuheiten es in diesem Jahr geben wird. Deshalb haben wir für Sie auch heuer wieder alle Neuheiten zum schnellen Auffinden eindeutig gekennzeichnet. Zum Einen weist ein dicker, roter Balken beim Modell den direkten optischen Weg zu einer Neuheit. Zum Anderen gibt es bei den Modellen zwei Symbole, die auf eine Neuheit aufmerksam machen:

 = komplette Neukonstruktion

 = neue Form- oder Farbvariante

Außerdem haben wir 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 Kataloges. Nun aber zu den interessantesten Neuheiten in diesem Jahr.

Die Dieseltriebzüge der Baureihe 614 sind seit Mitte der 70er bis vor ein paar Jahren aus dem Regionalverkehr nicht wegzudenken gewesen. Grund genug, diesem bekannten Fahrzeug mit einem zeitgemäßen Modell zu huldigen. Formvarianten gibt es von der ÖBB-Reihe 671, vom recht beliebten Motorbahnwagen und vom Akku-Triebwagen ETA 180. Außerdem ergänzen zahlreiche Güterwagen-Farb- oder Bedruckungsvarianten das H0-Sortiment. Auch in der Spurweite H0e gibt es eine Formvariante des Motorbahnwagens.

Das Highlight in der Spurweite N ist die Neukonstruktion des modernen Dieseltriebwagens „LINT 27“ (Baureihe 640), den es als DB AG- und als HLB-Variante geben wird. Auch in N ergänzen viele Farbvarianten das Gesamt-Programm.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Stöbern und Entdecken neuer Möglichkeiten für Ihr Hobby Modellbahn.

Aktuelle Informationen rund um BACHMANN / LILIPUT finden Sie unter www.liliput.de.

Ihr BACHMANN-/LILIPUT-Team

Inhaltsübersicht

Epochendarstellung	4
Eisenbahnverwaltungen	4

H0

Triebfahrzeuge	6-25
Bahndienstfahrzeuge	26-29
Personenwagen	30-34
Güterwagen	35-47
Militärfahrzeuge	48
H0 Innenbeleuchtungen	49
H0 Ersatzteile und Zubehör	50/51
LILIPUT Mittelleiter-Wechselstrom-System	52

H0e

Fahrzeuge deutscher Bahngesellschaften	54/55
Fahrzeuge österreichischer Bahnen	55-58
H0e Zubehör	58

N

Triebfahrzeuge	60-63
Personenwagen	65-67
Güterwagen	69-78
N Ersatzteile und Zubehör	79/80

Gartenbahn

Güterwagen	82/83
Metallradsatz, Figuren (Scenecraft)	84
Modellbahn-Zubehör PROSES	85
Artikelverzeichnis	86/87

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.

Epoche I 1835 bis 1920

I

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.

Epoche II 1920 bis 1948

II

Mit Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft wurden die Bahnverwaltungen Deutschlands zusammengefasst. Einheitliche Lokomotiv- und Wagenbeschaffungsprogramme wurden begonnen, die zur Entwicklung der Einheitsbau-reihen führten.

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

III

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.

Epoche IV 1968 bis 1990

IV

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.

Epoche V 1990 bis 2007

V

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.

Epoche VI 2007 bis heute

VI

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.

Eisenbahnverwaltungen

Die Kurzbezeichnung der Bahngesellschaften finden Sie auch bei den jeweiligen Modellen. Zusammen mit den Epochenangaben lassen sich somit vorbildgerechte Züge zusammenstellen. Die jüngeren Epochen lassen sich allerdings nicht mehr so eindeutig trennen, so dass ohne Weiteres auch epochenübergreifende Fahrzeugkombinationen auf einer Anlage denkbar sind. Nachfolgend die wichtigsten Bahngesellschaften.

Deutschland

K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung Epoche I
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft 1924–1937 Epoche II
DR (DRB)	Deutsche Reichsbahn 1937–1945 Epoche II
DR (Ost)	Deutsche Reichsbahn 1945–1994 Epoche III-V
DB	Deutsche Bundesbahn 1949–1994 Epoche III/IV
DB AG	Deutsche Bahn AG ab 1994 Epoche V/VI
HEX	HarzElbeExpress/Veolia Verkehr GmbH Epoche V/VI
HLB	Hessische Landesbahn GmbH Epoche V/VI
HSB	Harzer Schmalspurbahnen Epoche V/VI
RSE	Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (frühere Brölthaler Eisenbahn-Actien-Gesellschaft) Epoche III/IV
vectus	Vectus Verkehrsgesellschaft mbH Epoche V/VI

Österreich

ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ab 1947
WESTbahn	WESTbahn Management GmbH, Tochtergesellschaft der Rail Holding AG
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
ZB	Zillertalbahn

Schweiz

SBB/CFF/FFS	Schweizerische Bundesbahnen/ Chemins de Fer Fédéraux Suisses/ Ferrovie Federali Svizzere
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon Bahn

Frankreich

SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
------	---

Belgien

NMBS/SNCB	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen/ Société Nationale des Chemins de fer Belges
-----------	---

H0

Der am weitesten verbreitete Maßstab

Mit den H0-Modellen von LILIPUT lassen sich viele Modelleisenbahn-Wunschwelten realisieren. Im Maßstab 1:87 haben Sie die Wahl zwischen Modellen verschiedener Epochen sowie zwischen Dampf-, Diesel-, Elektroloks oder Triebwagen. Dazu gibt es eine große Auswahl an Personen- und Güterwagen.



Spurweite H0

Die Badische VI b war die erste deutsche Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1'C1'. Sie wurde von Maffei für die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn entwickelt, um den Betrieb unter anderem auf der Höllentalbahn zu verbessern. 1900 wurden 15 Exemplare noch als Nassdampfmaschinen in Dienst gestellt. Bis 1908 folgten weitere acht Serien mit etwa 100 Maschinen.

Auffallend an diesen Lokomotiven war das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen. Mit ihren 540 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h waren sie für den Dienst auf Hauptstrecken bald zu schwach und wurden nach und nach von der stärkeren sowie schnelleren und auch um ca. 1000 mm längeren Nachfolgerin, der Reihe VIc, verdrängt.



Die Tenderlokomotiven der Badischen VI b waren nicht nur auf der Höllentalbahn im Einsatz, sondern auf dem gesamten badischen Streckennetz. Diese Lokomotiven hatten verhältnismäßig gute identische Laufeigenschaften bei Vor- und Rückwärtsfahrten.

Vorn nicht abgeschrägte Wasserkästen, ohne Ausschnitt in den Wasserkästen, Zylinder mit Kolbenstangen-Schutzrohren (beiliegend), zweischienige Kreuzkopfführung, Länge über Puffer 135 mm durch kürzeren Vorbau.



L131180

Tenderlokomotive, Badische VI b, Betriebs-Nr. 235, Baden, LüP 135 mm.

Die Lok passt zu den badischen Eilzugwagen.



Vorn abgeschrägte Wasserkästen, Ausschnitt in den Wasserkästen für die Steuerung, Zylinder mit Kolbenstangen-Schutzrohren (beiliegend), einschienige Kreuzkopfführung, LüP 139 mm durch längeren Vorbau.

L131191

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³, ehemalige Bad VI b, Betriebs-Nr. 75 278, DRG, LüP 139 mm.

L131196

Wie Artikel L131191, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Vorn abgeschrägte Wasserkästen, Ausschnitt in den Wasserkästen für die Steuerung, Zylinder mit Kolbenstangen-Schutzrohren (beiliegend), einschienige Kreuzkopfführung, LüP 139 mm durch längeren Vorbau.



L131182

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³, ehem. Bad VI b, Betriebs-Nr. 75 270, DB, LüP 139 mm.

L131187

Wie Artikel L131182, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L131182: III        L131187:    

Vorn nicht abgeschrägte Wasserkästen, ohne Ausschnitt in den Wasserkästen, Zylinder mit Kolbenstangen-Schutzrohren (beiliegend), zweischienige Kreuzkopfführung, Länge über Puffer 135 mm durch kürzeren Vorbau.



L131193

Tenderlokomotive, Baureihe 75¹⁻³, ehemalige Bad VI b, Betriebs-Nr. 75 227, DR, LüP 135 mm.

III       



Tenderlok nach belgischem Vorbild.
Die zu dieser Lok passenden Wagen sind beispielsweise L334050, L334052 und L334405.



L131351

Tenderlokomotive, ehemalige Badische X b, Betriebs-Nr. 91.001, SNCB, LüP 123 mm.

L131361

Wie Artikel L131351, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L131351: II        L131361:    

Die preußische Güterzuglokomotive der Gattung G8' war mit ca. 5.000 Exemplaren die meistgebaute Länderbahnlokomotive, wegen der fehlenden Vorlaufachse jedoch nicht für Nebenbahnen zugelassen. Um diesen Nachteil 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 und auf Nebenbahnen verwendet werden konnte.

Ausstattungsmerkmale der Modelle Baureihe 56²⁻⁸:

- Vielfach bewährte, leicht trennbare, elektro-mechanische Lok-Tender-Kurzkupplung mit Kulissenführung
- Filigrane Steckteile am Umlauf, an der Rauchkammertür, an den Sanddomen und am Führerhaus
- Kesseleinspeiseventil mit winzigen, angesteckten und durchbrochenen Handrädern
- Nahezu sämtliche Leitungen am Kessel angesteckt, zum Teil aus Metall
- Vorbereitet für den Einbau eines Sound-Decoders mit Lautsprecher
- Bewegliche, fein geriffelte Tenderbrücke zwischen Lok und Tender
- Leiter zum Kessel, Griffstangen, Handläufe jeweils aus Metall
- Abnehmbarer Schlot zum Einbau eines Rauchgenerators
- Warmweiße LED-Beleuchtung

L131560

Schleppenderlokomotive, Baureihe 56²⁻⁸, Betriebs-Nr. 56 376, DRG, LüP 210 mm.

L131565

Wie Artikel L131560, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L131560:              L131565:       

L131562

Schleppenderlokomotive, Baureihe 56²⁻⁸, Betriebs-Nr. 56 338, DB, LüP 210 mm.

L131567

Wie Artikel L131562, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L131562:              L131567:       



Foto: © Archiv Michael Meinhold

Für den immer wichtiger werdenden Eilgüterzug-Sektor mit Geschwindigkeiten über 80 km/h fehlte im ersten Dampflokprogramm der Deutschen Reichsbahn eine entsprechende Type. Sie wurde erst 1936/37 in Auftrag gegeben. Ursprünglich sollten 350 Maschinen gebaut werden, doch die Erfordernisse des 2. Weltkrieges setzten andere Prioritäten. Nach dem Zusammenbruch waren alle außer der 45024 im Bw Würzburg beheimatet. Ein Teil der Lokomotiven wurde neu bekesselt.



Die Baureihe 45 fuhr, wie das Bild zeigt, auch vor Reisezügen. In den Monaten Juni/Juli 1951 war sie sogar im Schnellzugverkehr eingesetzt.

Mit Wagner-Windleitblechen, Zweilichtspitzenbeleuchtung, Pufferteller weiß, Kesselringe silberfarbig.



Das Modell ist werkseitig ausverkauft.

Für die Modelle L131722 und L131723 gilt:

- Neubaukessel in Ganzmetallausführung
- Sehr hohe Zugkraft durch Neukonstruktion des Antriebskonzeptes mit höhengefederten Laufachsen im Tender und dessen Eigengewicht von 275 g
- Kohlenaufsatz ist beidseitig mit einzeln angesteckten und vorbildgerecht durchbrochenen Stützstreben bestückt
- 21-polige Schnittstelle: leichter Zugriff durch einfaches Abnehmen des Kohlenaufsatzes
- Wartungsfreundlich durch leicht trennbare, elektrisch leitende Lok-Tender-Kurzkupplung
- Viele einzeln angesteckte Leitungen am Lok- und Tenderchassis
- Vordere Lokkupplungsdeichsel mit Kurzkupplungskinematik
- Vor- und Nachlauftradsätze vorbildgerecht ungebremst
- Vorbereitet für den Einbau eines Rauchgenerators
- Vorbereitet für den Einbau eines Sound-Decoders mit Lautsprecher

L131722
Schleptenderlokomotive, Baureihe 45, Betriebs-Nr. 45 019, DB, LüP 295 mm.

Mit Witte-Windleitblechen, Dreilichtspitzenbeleuchtung, Pufferteller weiß, hinter dem Kohlenaufsatz ist ein Betriebsmittelkasten aufgesteckt.



L131723
Schleptenderlokomotive, Baureihe 45, Betriebs-Nr. 45 023, DB, LüP 295 mm.

Für die „k.k. priv. südliche Staatseisenbahn-Gesellschaft“ wurden von der Lokomotivfabrik StEG ab 1860 mehr als 200 Exemplare von 3-achsigen Güterzuglokomotiven geliefert, welche bei dieser unter der Reihenbezeichnung 29 geführt wurden.

Unter den ersten, 1860 abgelieferten Lokomotiven, befand sich auch die heutige, seit 1925 bei der Graz-Köflacher-Bahn (GKB) beheimatete und betriebsfähig erhaltene Lok 671. Sie gilt als älteste betriebsfähig erhaltene Dampflokomotive der Welt, die – abgesehen von Instandhaltungsarbeiten – ununterbrochen im Einsatz stand. Die „671“ steht unter Denkmalschutz und wird auch heute noch vor Sonderzügen eingesetzt.

Im Laufe ihrer inzwischen 153-jährigen Betriebsgeschichte wechselte sie zur BBÖ unter der Reihenbezeichnung 49 und in der Ära der Deutschen Reichsbahn erhielt sie die Baureihenbezeichnung 53.71.



Foto: © Dolischo



L131962

Schleptenderlokomotive
Baureihe 53.71, Betriebs-
Nr. 53 7116, DRB,
LüP 166 mm.



Neuheit 2016

L131961

Schleptenderlokomotive
BBÖ 153 7114,
LüP 166 mm.



In den 1970er Jahren wurden die Strecken der Graz-Köflacher Bahn vermehrt zum Anziehungspunkt für Eisenbahnliebhaber und -fotografen, da die GKB eine der letzten Bahnverwaltungen in Österreich war, die im Rangier- und Vershubdienst sowie teilweise noch im Streckendienst Dampflokomotiven einsetzte. So blieb, betreut vom Verein „Steirische Eisenbahnfreunde“ (StEF), der in enger Zusammenarbeit mit der GKB steht, die Dampflokomotive 671 (Baureihe 29), Baujahr 1860 und damit eine der ältesten betriebsfähigen und die **dienstälteste Dampflokomotive der Welt**, erhalten. Sie ist 2004 unter Denkmalschutz gestellt worden.

Weltrekord: Älteste betriebsfähig erhaltene Dampflokomotive der Welt



L131969
Schleptenderlokomotive 671 der Graz-Köflacher Bahn, LüP 166 mm.



Neuheit 2016

L131963
Schleptenderlokomotive 677 der Graz-Köflacher Bahn, Museumslok, LüP 166 mm.



Die Schleptenderlokomotive GKB 680 aus dem Jahre 1860 der österreichischen Südbahn steht heute im Deutschen Technikmuseum in Berlin.



Neuheit 2016

L131968
Schleptenderlokomotive 680 der Graz-Köflacher Bahn, Museumslok, LüP 166 mm.



Schon ab 1885 kamen bei den großen Schweizerischen Privatbahnen Schleppenderlokomotiven 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.



L131950

Schleppenderlokomotive, B 3/4, Betriebs-Nr. 1359, SBB-CFF, Ursprungsausführung, LüP 188 mm.

L131955

Wie Artikel L131950, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L131950:          L131955:    

*Ausstattungsmerkmale für L131950/52/55:
Aufwendige Mehrfarbbedruckung, auch im Führerstand, Lokmodell mit vielen separat aufgesetzten Einzelteilen, serienmäßig mit LILIPUT-Kurzkupplungen.*



L131952

Schleppenderlokomotive, B 3/4, Betriebs-Nr. 1364, SBB-CFF, LüP 188 mm.



L131952:          



Die DE 2500 von Henschel/BBC bezeichnet eine Kleinserie von drei dieselektrischen Versuchslokomotiven. Bei der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 202 bezeichnet, wurden diese im Probetrieb und teilweise mit verschiedenen Versuchsumbauten bis in die 80er-Jahre eingesetzt. Die Lokomotiven sind modular aufgebaut und konnten sowohl auf zweiachsigen wie auch auf dreiachsigen Drehgestellen (für Strecken mit geringerer Achslast) eingesetzt werden. Die drei Maschinen wurden in den 1970er-Jahren ausgiebig von der Deutschen Bundesbahn getestet und regelmäßig vom Bw Mannheim aus eingesetzt. Ihre Betriebsnummern waren 202 002-2 (weißer Anstrich), 202 003-0 (rotoranger Anstrich) und 202 004-8 (blauer Anstrich).

Aus Sicht der Lokomotivindustrie, welche die drei Exemplare auf eigene Kosten gebaut hatte, war die DE 2500 vor allem ein Versuchsträger. Ihr technikgeschichtlicher Wert ist sehr hoch einzuschätzen, weil ihre Konstruktionsprinzipien die moderne Lokomotivtechnik weitgehend geprägt haben. Ein unmittelbarer Weiterbau in Serie schied zwar aus, weil die Deutsche Bundesbahn über eine ausreichende Anzahl von modernen Streckendieselloks verfügte. Bei der Konstruktion von Drehstrom-Elektrolokomotiven flossen die mit dieser Lok gewonnenen Erfahrungen jedoch ein, zunächst bei der Baureihe 120.

Modell aus ersten Formteilen



Foto: © Sammlung Harald Ott



Lokmodell mit zweiachsigen Drehgestellen, serienmäßig mit LILIPUT-Kurzkupplungen.

L132051

Diesellokomotive DE 2500, Betriebs-Nr. 202 003-0, DB, LüP 207 mm.

L132056

Wie Artikel L132051, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L132051:            L132056:    

Abbildung zeigt Fotomontage



Lokmodell mit dreiachsigen Drehgestellen, serienmäßig mit LILIPUT-Kurzkupplungen.

L132052

Diesellokomotive DE 2500, Betriebs-Nr. 202 004-8, DB, LüP 207 mm.

L132057

Wie Artikel L132052, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L132052:            L132057:    

Ausstattungsmerkmale für alle Baureihen:

Unterschiedliche Lüftergitter, unterschiedliche Drehgestellgravuren, unterschiedliche freistehende Leitungen, unterschiedliche Dachaufbauten.

L132023

Diesellokomotive, Baureihe 219, Betriebs-Nr. 219 001-5, DB, LüP 188 mm.

Gasturbine, Lüftergitter in der jeweils rechten Tür, ellipsenförmige Abgashutze auf dem Dach. Mit eingebautem Sound-Decoder und Lautsprecher bei den Modellen L132024 und L132034.



Ursprünglich hatte die Baureihe unseres Vorbilds die Bezeichnung V 169 001. Sie war der Prototyp für Diesellokomotiven mit einer Gasturbine als Zusatzantrieb.

L132033

Wie Artikel L132023, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L132024

Diesellokomotive, Baureihe 219, Betriebs-Nr. 219 001-5, DB, LüP 188 mm.

L132034

Wie Artikel L132024, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Silberfarbig lackierte Scheibenbremsen, zwei zusätzliche Abgashutzen.

L132006

Diesellokomotive, Baureihe 217, Betriebs-Nr. 217 014-0, DB AG, LüP 188 mm.



L132016

Wie Artikel L132006, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Im April 1989 wurden die beiden Prototyplokomotiven der Diesellok-Baureihe 217 001 und 002 offiziell zu Bahndienstfahrzeugen für den innerdienstlichen Zweck erklärt, womit eine Änderung der Betriebsnummern in 753 001 und 753 002 erfolgte. Beide Lokomotiven waren bereits seit 1974 häufig für Test- und Messfahrten im Zusammenhang mit der Erprobung von Fahrzeugen herangezogen worden.

Eingereiht als Bahndienstfahrzeug in rot-beiger TEE-Lackierung.



Viele Ansteckteile wie zum Beispiel die Handlaufgriffe

L132029

Diesellokomotive, Baureihe 753, Betriebs-Nr. 753 002-5, DB AG, LüP 188 mm.



L132039

Wie Artikel L132029, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Farbig abgesetzter Tankverschlussgriff hinter durchbrochenem Gehäuse





Foto: © Gabi Brandl

Die bis etwa 1930 gebauten Elektrolokomotiven der Baureihe E 44.5 hatten entweder direkten Stangen- oder Blindwellenantrieb mit einem Großmotor. Die sich abzeichnende Weltwirtschaftskrise zwang einerseits zu Sparsamkeit bei den Materialien, andererseits sollte langfristig die Endgeschwindigkeit der Lokomotiven gesteigert werden.

Dies konnte nicht mit den alten Antriebssystemen realisiert werden. Nach erfolgreicher Erprobung der Probelok E 44 101 mit zweiachsigen Drehgestellen und je einem Motor pro Achse wurden weitere Vorserien-Loks ab 1933 in zwei verschiedenen Versionen (E 44 102-105 und E 44 106-109) gebaut. Alle Vorserien-Loks waren ohne Vorbau, erst die Serienlokomotiven erhielten den für die E 44 typischen Vorbau.

Nachdem von der Serienlok mehr als 100 Stück gebaut wurden, mussten die Vorserien-Loks ab 1938 in E 44 501-509 umbenannt werden. Die Loks waren hauptsächlich im Betriebswerk Freilassing beheimatet und kamen von da bis nach Salzburg, Berchtesgaden und Innsbruck. Die E 44 503 und 504 waren von 1946 bis 1950 in Garmisch stationiert. Die Lokomotiven versahen bis Ende der 70er-, Anfang der 80er-Jahre ihren Dienst. Die E 44 502 steht als Denkmal-Lok im Bahnhofsbereich von Freilassing.

7 Sandkästen auf der einen Seite, 8 Sandkästen auf der anderen Seite, umschaltbar auf Oberleitung.



Auszeichnungen für die Modelle der E 44.5: „eisenbahn magazin“ und „Verlagsgruppe Bahn“



L132544

Elektrolokomotive, Baureihe E 44.5, Betriebs-Nr. E 44 505, DB, LüP 155 mm.

4 Sandkästen pro Seite, Pantograph mit Doppelschleifstück, umschaltbar auf Oberleitung.



L132543

Elektrolokomotive, Baureihe 144, Betriebs-Nr. 144 505-5, DB, LüP 155 mm.

Die E 10 001 wurde im August 1952 ausgeliefert und war 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München zu sehen. In den letzten Jahren war sie hauptsächlich vor Nahverkehrszügen oder Güterzügen eingesetzt. Diese Lokomotiven haben mehr als vier Jahrzehnte das Erscheinungsbild der DB geprägt. Die Ausmusterung der Lok erfolgte 1975.



Silberfarbene Seitenlüfter und vorbildgerechte Dachstromabnehmer mit einer Diagonalsstrebe und einem Zweifachschleifstück

Lokmodell serienmäßig mit LILIPUT-Kurzkupplungen, Dreilicht-LED-Spitzensignal, Stirnfenster mit Heizescheiben, Indusi, umschaltbar auf Oberleitung.

L132522

Elektrolokomotive, Baureihe 110, Vorserienlok, Betriebs-Nr. 110 001-5, DB, LüP 185 mm.

L132527

Wie Artikel L132522, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L132522:          

L132527:    

Foto: © Gabi Brandl



Für L133030/31/35/36 gilt: Gepäckraumtüren zum Öffnen, Nachbildung der Kuppelstangen zur Kraftübertragung auf die Antriebsräder, Multi-Funktionsschalter für unterschiedliche Beleuchtungsoptionen, Anordnung des Motors vorbildgerecht über dem Triebgestell und Indusi.



L133030

Diesel-Gepäcktriebwagen, Betriebs-Nr. VT 10 001, DRG, LüP 242 mm.

L133035

Wie Artikel L133030, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L133031

Diesel-Gepäcktriebwagen, Betriebs-Nr. VT 10 002, DRG, LüP 242 mm.

L133036

Wie Artikel L133031, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Für L133023/16/28/17 gilt: Nachbildung der Kuppelstangen zur Kraftübertragung auf die Antriebsräder, Multi-Funktionsschalter für unterschiedliche Beleuchtungsoptionen, Anordnung des Motors vorbildgerecht über dem Triebgestell.



L133023

Dieseltriebwagen, Betriebs-Nr. VT 62 904, DB, LüP 242 mm.

L133028

Wie Artikel L133023, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L133016

Dieseltriebwagen, Betriebs-Nr. 600.03, SNCB, LüP 242 mm.

L133017

Wie Artikel L133016, jedoch für Wechselstrombetrieb.



Gemeinsame Ausstattungsmerkmale Akku-Triebwagen: Seidenweicher Antrieb, ausgewogene Fahreigenschaften, Innenbeleuchtung auch analog mit Schalter am Fahrzeugboden separat schaltbar.

Für L133502/03/07/08 gilt: Gegenüber dem dreiteiligen Triebwagen sind sämtliche Detailunterschiede (z.B. die Türanordnung, WC, usw.) berücksichtigt.



L133503

Akku-Triebwagen, Betriebs-Nr. AT 485/486, 2-teilig, DRG, LüP 300 mm.

L133503:       

L133508

Wie Artikel L133503, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133508:    

Neuheit 2016



L133502

Akku-Triebwagen, Betriebs-Nr. ETA 180 018, 2-teilig, DB, LüP 300 mm.

L133502:       

L133507

Wie Artikel L133502, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133507:    

Foto: © Karl Gebele



Dreiteiliger Akku-Triebwagen

Zur Vergrößerung des Platzangebots wurden 1913/14 acht Einheiten mit einem „Einschalteil“, somit also dreiteilig, beschafft. Diese besaßen neben 3. Klasse-Plätzen auch Abteile für Post und Gepäck. Im Gegensatz zu den zweiteiligen Ausführungen wirkten die Motoren auf die beiden Achsen des Mittelteils. Während die sechs langen und ein kurzes Mittelteil teils durch Kriegseinwirkungen, teils durch Umbauten der DDR-Reichsbahn ausschieden, verblieb der 1948 umgebaute ETA 178 051 bei der DB. Bis zu seiner Ausmusterung 1960 war er im Bw Duisburg beheimatet.

Vorbildgerecht in Beige/Braun und Beige/Grau



L133510

Akku-Triebwagen, Betriebs-Nr. AT 535/535a/536, 3-teilig, K.P.E.V, LüP 412 mm.

L133510:          

L133515

Wie Artikel L133510, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133515:     

Der ETA 178 051 war der einzige bei der DB eingesetzte 3-teilige Wittfeld-Triebwagen



Foto: © Karl Gebele



L133512

Akku-Triebwagen, Betriebs-Nr. ETA 178 051, 3-teilig, DB, LüP 412 mm.

L133512:          

L133517

Wie Artikel L133512, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133517:     

Foto: © Karl Gebele



1971 ließ die DB zwei Prototypen der Baureihe 614 entwickeln. Diese speziell für den Bezirks- und Regionalverkehr konzipierten Dieseltriebzüge bekamen einen nach oben etwas verjüngten Wagenkasten, weil eine so genannte „gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung (GSt)“ eingebaut werden sollte. Dies gab dem Triebzug seine typische Form. Da die GSt aber letztlich nichts brachte, wurde bei den zwischen 1973 und 1976 gebauten 40 Serienfahrzeugen darauf verzichtet – die Gehäuseform aber blieb.

MAN fertigte für 25 Einheiten die Mittelwagen, während die Waggonfabrik Uerdingen die mit je einem 367-kW-Motor (später 448 kW) ausgerüsteten Triebwagen dazu herstellte. Die letzten 15 Garnituren (ab 1975) wurden dann komplett bei MAN gefertigt.



Foto: © Slg. Harald Ott

Neuheit 2016

Modelle aus ersten Formteilen



L133151

Dieseltriebwagen, Baureihe 614, orange/grau, DB, 3-teilig, LüP 913 mm.



L133156

Wie Artikel L133151, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L133161

Mittelwagen, Baureihe 614, orange/grau, DB, LüK 301 mm. Zur Ergänzung von L133151/133156.

Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung, für den Betrieb auf Wechselstrom-Gleisen liegen Austauschradsätze nach NEM 340 bei.



Zwar waren die Triebzüge als 3-teilige Einheiten konzipiert (204 Plätze in der zweiten und 2 x 12 Plätze in der ersten Klasse), sie wurden aber mehrfachtraktionsfähig ausgeführt und oft auch 4-teilig mit einem zusätzlichen Mittelwagen gefahren.

Typische Farbgebungen waren je nach Region Ozeanblau/Beige, die „Pop“-Lackierung Orange/Hellgrau, Minttürkis/Hellgrau und später dann fast ausschließlich Verkehrsrot. Die meisten der von der DB AG zuletzt in Nürnberg und Braunschweig stationierten Fahrzeuge wurden am Ende noch einmal innen und außen modernisiert, das Gepäckabteil fiel weg und ein Fenster kam hinzu. Selbstverständlich wurden diese gehäusespezifischen Änderungen auch bei den LILIPUT-Modellen berücksichtigt!



Foto: © H.+ W. Brutzer

Neuheit 2016

Modelle aus ersten Formteilen



L133154

Diesetriebwagen, Baureihe 614, verkehrsrot, DB, 3-teilig, LüP 913 mm.



L133159

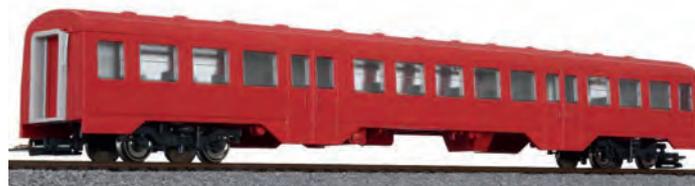
Wie Artikel L133154, jedoch für Wechselstrombetrieb.



L133164

Mittelwagen, Baureihe 614, verkehrsrot, DB, LüK 301 mm. Zur Ergänzung von L133154/L133159.

Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung, für den Betrieb auf Wechselstrom-Gleisen liegen Austauschradsätze nach NEM 340 bei.



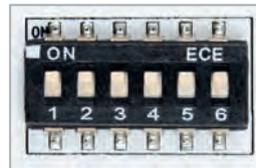


Die Fahrzeuge der Alstom-Coradia-LINT-Familie wurden von der Firma LHB in Salzgitter, heute zum Alstom-Konzern gehörend, für den Regionalverkehr entwickelt. Die für die einteilige Variante gebräuchliche Typenbezeichnung „LINT 27“ steht für **Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen** mit einer präzisen Länge über Kupplung von 27,26 m. Das einteilige Fahrzeug wird von einem 315-kW-Dieselmotor angetrieben und erreicht dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

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

Gemeinsame Ausstattungsmerkmale LINT 27:

- Vorbildgerechte Nachbildung der Dachausstattung bei den Triebwagen-Varianten der verschiedenen Bahngesellschaften
- Bei Doppeltraktionsbetrieb zwischen den gekuppelten Wagen LED-Spitzenbeleuchtung ausschaltbar
- Spezialkupplungen zum Befahren verschiedener Radien für Doppeltraktion liegen bei
- Multi-Funktionsschalter für unterschiedliche Beleuchtungsoptionen
- Abgesetzte Tankeinfüllstutzen mit entsprechender Bedruckung
- Doppeltraktion mit Fremdfabrikat LINT 41 möglich
- Nachbildung der Scharfenbergkupplung
- Beleuchtete seitliche Zuglaufschilder
- Beleuchtete Front-Zuglaufschilder
- Lokführerpult farblich abgesetzt
- Zuschaltbares Fernlicht



L133100 Diesetriebwagen LINT 27, Baureihe 640, Betriebs-Nr. 9580 0 640 011-2 D-DB, DB AG, Lük 313 mm.

L133110
Wie Artikel L133100,
jedoch mit eingebautem
Sound-Decoder.

L133120
Wie Artikel L133100,
jedoch mit eingebautem
DCC-Decoder.

L133105
Wie Artikel L133100,
jedoch für Wechselstrom-
betrieb.

L133115
Wie Artikel L133105,
jedoch mit eingebautem
Sound-Decoder.

L133100 / 01 / 02 / 03:         

L133110 / 11 / 12 / 13:   



L133101 Diesellokomotive LINT 27, Baureihe VT 207, Vectus, Betriebs-Nr. 95 80 0640 107-8 D-VCT, Lük 313 mm.

L133111

Wie Artikel L133101, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.

L133121

Wie Artikel L133101, jedoch mit eingebautem DCC-Decoder.

L133106

Wie Artikel L133101, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133116

Wie Artikel L133106, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.



L133102 Diesellokomotive LINT 27, Baureihe VT 872, HEX, Betriebs-Nr. 9580 0640 123-5 D-HEX, Lük 313 mm.

L133112

Wie Artikel L133102, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.

L133122

Wie Artikel L133102, jedoch mit eingebautem DCC-Decoder.

L133107

Wie Artikel L133102, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133117

Wie Artikel L133107, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.



L133103 Diesellokomotive LINT 27, Baureihe VT 201, HLB, Betriebs-Nr. 95 80 0640 101-1 D-HEB, Lük 313 mm.

L133113

Wie Artikel L133103, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.

L133123

Wie Artikel L133103, jedoch mit eingebautem DCC-Decoder.

L133108

Wie Artikel L133103, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133118

Wie Artikel L133108, jedoch mit eingebautem Sound-Decoder.

L133105 / 06 / 07 / 08: 

L133115 / 16 / 17 / 18: 

L133120 / 21 / 22 / 23: 



Der RABe 511 kommt auf Strecken der SBB seit 2011 zum Einsatz. Die 150 m bzw. 100 m langen Garnituren werden jeweils durch die beiden Endwagen angetrieben und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.



L133920

Elektrischer Doppelstocktriebzug, Betriebs-Nr. RABe 511 005, Typ Dosto, SBB-ZVV, 4-teilig, Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf, umschaltbar auf Oberleitung, einschaltbare Stopp-Funktion, Lük 1150 mm.

L133920:

L133930 Wie Artikel L133920, jedoch für Wechselstrombetrieb.

L133930:

„Das goldene Gleis“ 2015

Das Modell überzeugte die Leser der Zeitschriften MIBA, ModellEisenBahner, Eisenbahn-Journal und ZÜGE in der Kategorie „Ausländische Triebfahrzeuge“.

Wir freuen uns über diesen Preis und bedanken uns herzlich bei Ihnen, unseren Fans und Kunden, für diese Auszeichnung.



L133921

Mittelwagen-Set, Typ Dosto, SBB-ZVV, 2-teilig. Zur Ergänzung von L133920 oder L133930 zu einer vorbildgerechten 6-teiligen Einheit. Abschaltbare LED-Innenbeleuchtung, für den Betrieb auf Wechselstrom-Gleisen liegen Austauschradsätze nach NEM 340 bei, stromführende Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen, Set verlängert den Triebzug um 575 mm.



Die Firma Stadler lieferte insgesamt 7 sechsteilige Züge an die WESTbahn Management GmbH in Österreich. Die WESTbahn nahm Dezember 2011 den Betrieb zwischen Wien und Salzburg mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h auf. Der 150 Meter lange Doppelstock-Zug entspricht dem Komfort des 1. Klasse-Standards, alle Zwischenwagen haben ein Bistro. Jeder Zug wird mit 6 Zugbegleitern besetzt, die sich um den Ticketverkauf und den „Rundumservice“ kümmern.



L133926

Elektrischer Doppelstocktriebzug, Betriebs-Nr. 93 85 4010 007-1, 4-teilig, Typ KISS, WESTbahn, Fahrgestell in den angetriebenen Einheiten aus Metalldruckguss, jeweils 1 Motor vorbildgerecht in jedem Triebkopf, umschaltbar auf Oberleitung, einschaltbare Stopp-Funktion, Lük 1150 mm.



L133927

Mittelwagen-Set, 2-teilig, Typ KISS, WESTbahn, zur Ergänzung von L133926 zu einer vorbildgerechten 6-teiligen Einheit. Ansonsten technisch wie L133921.

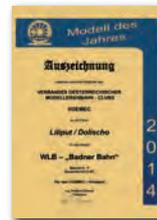


L133893/94/95: LED-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd, alle Lampen jeweils stirnseitig sowie Innenbeleuchtung in beiden Wagen ein-/ausschaltbar, Motor mit 2 Schwungmassen, Antrieb auf alle 4 Achsen, umschaltbar auf Oberleitung, aufwendige Führerstands-Einrichtung, vorbildgerecht im Motorwagen ohne Innenbeleuchtung. Beiwagen L133893/94: Einteilige, trapezförmige Seitenfenster, 2-flügelige Falttüren, Oberlichter seitlich im Dach.



L133893
Straßenbahntriebwagen mit Beiwagen der Wiener Lokalbahnen AG (WLB), Mindestradius 204 mm, Lük 330 mm.

2014 wurden alle Straßenbahn-Modelle der Wiener Lokalbahnen – „Badner Bahn“ zum „Modell des Jahres“ gewählt.



L133894
Straßenbahntriebwagen mit Beiwagen der Wiener Lokalbahnen AG (WLB), Mindestradius 204 mm, Lük 330 mm.

Im Vergleich zu den beiden Fahrzeugen L133893/L133894: Motorwagen mit Einholm-Dachstromabnehmer, Seitenfenster mit abgerundeten Ecken. Beiwagen L133895: Seitenfenster als Überwurf-Fenster, 3-flügelige Falttüren und 4 aufgesetzte Dachlüfter.



L133895
Straßenbahntriebwagen mit Beiwagen der Wiener Lokalbahnen AG, (WLB), Mindestradius 204 mm, Lük 330 mm.

L133893 / L133894: III-IV

L133895: IV

Aus Gründen der Sicherheit und des Fahrkomforts müssen beim Vorbild die Gleise regelmäßig überprüft und überarbeitet werden. Das LILIPUT-Modell stellt eine so genannte Zweischwellen-Gleisstopfmaschine der Firma „Plasser & Theurer“ dar. Mit diesem Oberbaufahrzeug können ca. 1000 Meter Gleis in einer Stunde bearbeitet werden. Geliefert wurde diese Maschine an viele Bahngesellschaften, aber auch an private Gleisbaufirmen.

Serienmäßig mit eingelötetem Digital-Decoder

L136100
Gleisstopfmaschine,
Plasser & Theurer, DB,
LüP 201 mm.



Serienmäßig mit eingelötetem Digital-Decoder

L136101
Gleisstopfmaschine,
Plasser & Theurer, DR,
LüP 201 mm.



Gleisstopfmaschinen
serienmäßig
mit eingebautem
Decoder



Serienmäßig mit eingelötetem Digital-Decoder

L136102
Gleisstopfmaschine,
Plasser & Theurer,
SNCF, LüP 201 mm.



Das Foto zeigt
die vorbildliche
Beschriftung des
französischen
Fahrzeugs



Serienmäßig mit eingelötetem Digital-Decoder

L136104
Gleisstopfmaschine,
Plasser & Theurer,
SNCB, LüP 201 mm.



Serienmäßig mit eingelötetem Digital-Decoder

L136105
Gleisstopfmaschine,
Plasser & Theurer, CD,
LüP 201 mm.



L136100 / L136101 / L136104:    

L136102 / L136105:    

Als Turmwagen werden Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeuge bezeichnet, die speziell für Arbeiten an der Oberleitung konstruiert sind. Die ersten Fahrzeuge dieser Art waren einfache, antriebslose Flachwagen. Aber es dauerte nicht lange und gilt auch gegenwärtig, dass die Standardfahrzeuge für Arbeiten an der Oberleitung bei den meisten Bahngesellschaften Turmtriebwagen waren bzw. sind. Dabei handelt es sich um Spezialfahrzeuge auf der Basis normaler Triebwagen. Sie verfügen auf dem Dach über eine Arbeitsplattform (meist heb- und schwenkbar) sowie eine kleine Werkstatt im Wageninneren.

Die fortschreitende Elektrifizierung der Haupt- aber auch der Nebenstrecken erforderte Instandhaltungsfahrzeuge für einen optimalen Zustand der Oberleitung. Um die überalterten Fahrzeuge aus der Anfangszeit ausmustern zu können, wurden von der Deutschen Reichsbahn ab Ende der 20er-Jahre Neubauten beschafft. Während die Fahrzeuge von J.A. Maffei hergestellt wurden, kam die elektrische Ausrüstung von SSW (Siemens-Schuckert-Werke) und die Akkumulatoren von AFA (Akkumulatoren-Fabrik AG). Das Vorbild unseres Modells wurde um 1930 gebaut. Es wurde zunächst mit der Nr. Mü 701 406 in Dienst gestellt, bei der DB erhielt der Triebwagen die Nummer München 6205, dann zum Schluss die Computernummer 703 003-4. Er war noch 1971 im Einsatz. Bedauerlicherweise wurde er nicht museal erhalten, ebenso wenig wie seine Schwesterwagen.



Foto: © Slg. Dr. B. Rampp

L136133

Oberleitungs-Instandhaltungsfahrzeug, Turmtriebwagen, Betriebs-Nr. 703 003-4, DB, umschaltbar auf Oberleitung, LüP 145 mm.

L136138

Wie Artikel L136133, jedoch für Wechselstrombetrieb.

Das LILIPUT-Modell ist mit einer drehbaren Bühne und mit klappbarem Gelände ausgestattet. Die Farbgebung des Fahrzeugs ist vorbildgerecht purpurrot.

L136133:        

L136138:    



Foto: © Karl-Friedrich Seitz



L133000

Motorbahnwagen X 625.033, ÖBB.
LED-Einlicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.



Bereits in der Epoche III wurden auf nahezu allen größeren Bahnhöfen Motorbahnwagen mit unterschiedlichen Loren angetroffen. Die beiden Liliput-Loren L235180 und L235181 passen zum Motorwagen L133000 und zum Set.

L235180

Flachwagen X 601.3564, ÖBB.
Fahrgestell, Ladefläche und Räder aus Metall, Mittelpuffer-Imitation, Kuppelstangen liegen bei, LüK 57 mm.



L235181

Niederbordwagen X 601.3563, ÖBB.
Fahrgestell, Ladefläche und Räder aus Metall, Mittelpuffer-Imitation, Kuppelstangen liegen bei, LüK 57 mm.



Neuheit 2016

L133001

Motorwagen X 625.030, ÖBB.
LED-Einlicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.
Flachwagen, ÖBB, LüK 57 mm.
Niederbordwagen, ÖBB, LüK 57 mm.



Das Modell ist werkseitig ausverkauft.



Die Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Seiten des Motorbahnwagens. Er ist mit zwei funktionsfähigen Blinklichtern ausgestattet.



Neuheit 2016

L133007

Motorbahnwagen, X 626.116, ÖBB. Mit Warnlicht auf dem Dach, Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61 mm.



Die Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Seiten des Motorbahnwagens.

Neuheit 2016

L133008

Motorbahnwagen 99 81 9485 541-2, RTS. Mittelpuffer-Imitation, Kupplungshaken, Kuppelstangen liegen bei, LüP 61mm.



L132476

Diesellokomotive, ehemalige ÖBB, Reihe 2060, SNCF, Austauschachse mit einem Haftreifen für eine höhere Zugkraft liegt bei, LüP 76 mm.

L334055

Personenwagen, Bauart A-21, 1. Klasse, Betriebs-Nr. 21 007 Hmb, DB, LüP 160 mm.



Die Wagen dieses Typs wurden ab 1956 (Epoche III b) mit dem DB-Keks versehen. Die Abteile der 3. Klasse wurden zur 2. Klasse hochgestuft.

L334056

Personenwagen, Bauart Bd-27, 2. Klasse, Betriebs-Nr. 45 645 Han, leihweise Hmb, DB, LüP 160 mm.



L334057

Personenwagen, Bauart B-21, 2. Klasse, Betriebs-Nr. 43 314 Hmb, DB, LüP 160 mm.



L334058

Personenwagen, Bauart ABb-21, 1./2. Klasse, Betriebs-Nr. 31 003 Hmb, DB, LüP 160 mm.



L334406

Packwagen, Bauart Pw3 Pr11, Betriebs-Nr. 0111 278 Hmb, DB, LüP 148 mm.





L334004

Personenwagen, Bauart Ci, 3. Klasse, Betriebs-Nr. 27.385, SNCB, LüP 157 mm.



L334009

Personenwagen, Bauart Ci, 3. Klasse, Betriebs-Nr. 27.324, SNCB, LüP 157 mm.



L334050

Personenwagen, Bauart Cd-21, 3. Klasse, Betriebs-Nr. 27.316, SNCB, LüP 160 mm.



L334052

Personenwagen, Bauart Cdr-21/31, 3. Klasse, Betriebs-Nr. 27.311, SNCB, LüP 160 mm.



L334405

Packwagen, Bauart Pw3, Betriebs-Nr. 37.407, SNCB, LüP 148 mm.



Alle Wagen mit bedruckten Fensterscheiben und klappbaren Übergangsblechen.

L334560

Eilzugwagen 1./2. Klasse,
Wagen-Nr. 14446,
Baden, LüP 208 mm.



L334561

Eilzugwagen 1./2./3. Klasse,
Wagen-Nr. 14449,
Baden, LüP 208 mm.



Wagen vorbildgerecht mit Holzrahmenfenstern.



L334562

Eilzugwagen 3. Klasse,
Wagen-Nr. 14497,
Baden, LüP 208 mm.



Die passende Lokomotive zu den Eilzugwagen ist z.B. die badische Tenderlok VI b (Artikel-Nr. L131180).



Das Set besteht aus 4 Personenwagen der Epoche II mit unterschiedlichen Wagen-Nummern und einem Gepäckwagen.
Alle Wagen des Sets sind serienmäßig mit LILIPUT-Kurzkupplungen ausgerüstet und nicht einzeln erhältlich.



L330500
Fünfteiliges Eilzugwagen-Set „Karwendel-Express“ um 1932, DRG.

Eilzugwagen 3. Klasse, Betriebs-Nr. 16 522, DRG, LüP 238 mm.



Eilzugwagen 3. Klasse, Betriebs-Nr. 16 525, DRG, LüP 238 mm.



Eilzugwagen 3. Klasse, „Karwendel-Express“, Betriebs-Nr. 16 528, DRG, LüP 238 mm.



Eilzugwagen 1./2./3. Klasse, Betriebs-Nr. 14 136, DRG, LüP 238 mm.

Wagen mit Zugführerkanzel



Gepäckwagen „Karwendel-Express“, Pw4ü-35, mit Zugführerkanzel, Betriebs-Nr. 105 533, DRG, Federpuffer, LüP 250 mm.



Foto: © Karl Gebele

Die Zuggarnitur „Dompfeil“ bestand aus nur drei Wagen: zwei Wagen 2. Klasse und einem Halbspeisewagen. Da es vorkam, dass 2.-Klasse-Wagen fehlten, wurden mit Hilfe einer drehbaren Abdeckscheibe die Ziffern der 1. Wagenklasse einfach abgedeckt und so kurzerhand aus einem AB-Wagen ein B-Wagen gemacht. LILIPUT hat dies bei den 2. Klasse-Wagen dieses Sets vorbildgerecht nachgebildet.

L330501

Dreiteiliges Personenwagen-Set „Dompfeil“, DB. Das Set besteht aus 3 Wagen.

F-Zug-Halbspeisewagen,
Bauart ABR4üe-29/52,
Betriebs-Nr. 11 570 Köl,
DB, Federpuffer,
LüP 250 mm.



F-Zugwagen 2. Klasse,
Bauart AB4üe-28/52,
Betriebs-Nr. 11 382 Han,
DB, Federpuffer,
LüP 250 mm.



F-Zugwagen 2. Klasse,
Bauart AB4üe-28/52,
Betriebs-Nr. 11 522 Han,
DB, Federpuffer,
LüP 250 mm.



Mit Maschinenteilen (Bausatz) als Ladegut



L235150
Flachwagen, Xflmnr 37, mit Maschinenteilen (Bausatz) als Ladegut, DB, LüP 124 mm.



Die Packung beinhaltet einen weiteren Satz des Ladeguts, beispielsweise zum Abstellen auf einer Laderampe oder für einen weiteren Wagen.

Mit Flugzeug-Tragflächenrippen (Bausatz) als Ladegut



L235151
Flachwagen, Xflmnr 37, mit Flugzeug-Tragflächenrippen (Bausatz) als Ladegut, DB, LüP 124 mm.



Mit Kabeltrommeln (Bausatz) als Ladegut



L235152
Flachwagen, Xflmnr 37, mit Kabeltrommeln (Bausatz) als Ladegut, DB, LüP 124 mm.



L235240
Rungenwagen-Einheit für den Holztransport, Laaps 565, bestehend aus 2 Wagen, DB AG, Gesamtlänge: LüP 327 mm.



Foto: © Dailen Simex



L235241
Rungenwagen-Einheit für den Holztransport, Laaps, bestehend aus 2 Wagen, RAILTRANS, Gesamtlänge: LüP 327 mm.



Foto: © Jürgen Lorenz



Modellabbildung aus ersten Formteilen

Eine Kuppelstange zum Kuppeln der Einheit liegt bei. Es kann aber auch eine Standard-Steckkupplung nach NEM verwendet werden.





Mit steckbaren, bedruckten Holzrungen

L235040

Rungenwagen, Kbcm, Betriebs-Nr. 322 5 531-0, SBB-CFF, LüP 138 mm.



Das Modell ist werkseitig ausverkauft



Mit umklappbaren Stahlungen und bedruckten Coils als Ladegut

L235052

Rungenwagen, Fs, Betriebs-Nr. 21 85 610 0 106-4, SBB-CFF, LüP 138 mm.



Mit steckbaren Holzrungen und Bretteraufbau-Bordwänden

L230124

Rungenwagen-Set, Fbk, Betriebs-Nummern 21 85 606 8 288-0 und 21 85 606 8 327-6, SBB-CFF, LüP je Wagen 138 mm.



Neuheit 2016

L235781

Transportwagen mit österreichischem „Gräf & Stift“ Postbus als Ladegut, Betriebs-Nr. 977 0 000-4, ÖBB, LüP 152 mm.



L235782

Transportwagen mit „Gräf & Stift“-Omnibus als Ladegut, Betriebs-Nr. 977 0 001-2, SLB, LüP 152 mm.



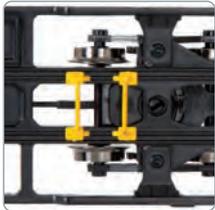


L235783

Transportwagen mit „Gräf & Stift“-Bahnbus als Ladegut, Betriebs-Nr. 977 0 001-2, ÖBB, LüP 152 mm.



Die Detailfotos zeigen die beiden aufsteckbaren Unterleg-Bremskeile (gelb) zur Sicherung des Transportgutes.



Neuheit 2016

L235786

Transportwagen mit H0e-Personenwagen (Bi/s 3638) als Ladegut, ÖBB, LüP 152 mm.



L235787

Transportwagen mit H0e-Güterwagen (K 905 der St.L.B.) als Ladegut, ÖBB, LüP 152 mm.



Das Modell ist werkseitig ausverkauft



L235788

Transportwagen mit H0e-Güterwagen (Jh/s 1116 der St.L.B.) als Ladegut, ÖBB, LüP 152 mm.



Das Modell ist werkseitig ausverkauft



L235789

Transportwagen mit H0e-Güterwagen (G 166 der St.L.B.) als Ladegut, ÖBB, LüP 152 mm.





Foto: © Bildersammlung Horvay



Foto: © M. Knaden / MIBA-Verlag

Alle Behältertragwagen sind weitgehend in Metallbauweise gefertigt. Somit haben sie auch unbeladen sichere Laufeigenschaften. Die sehr fein detaillierten Behälter sind mit unterschiedlichen Nummern ausgestattet und bei allen Fahrzeugen mit NEM-Aufnahmesystem einsetzbar.

L235120

Behältertragwagen, BTms 55, mit 4 Behältern Eoskr 021 aus der Serie „von Haus zu Haus“, Betriebs-Nr. 015 314, DB, LüP 126 mm.



Behälter innen farblich abgesetzt.

L235125

Behältertragwagen, BTms 55, mit 4 Behältern Efrk 421 aus der Serie „von Haus zu Haus“, Betriebs-Nr. 015 222, DB, LüP 132 mm.



Behälter mit unterschiedlichen Aufstiegen.

Mit vorbildentsprechendem Blech-Bremserhaus

L235140

Behältertragwagen, BTms 55, mit 4 Behältern Ekr 231 aus der Serie „von Haus zu Haus“, Betriebs-Nr. 015 288, DB, LüP 132 mm.



Farbliche Abhebung der kunststoffbeschichteten Sperrholzplatten.

L235130

Behältertragwagen, Lbs 584, mit 4 Behältern Edzkr 571 aus der Serie „von Haus zu Haus“, Betriebs-Nr. 21 80 411 2 381-9, DB, LüP 126 mm.



Detaillierte Darstellung der Bedienelemente.

Sehr fein detaillierte Behälter mit zwei verschiedenen Logos der „Dortmunder Union Brauerei“.



Nachbildung der Behälterreinigung zur optimalen Entleerung.



L235121

Behältertragwagen, BTms 55, mit 4 Bierbehältern Ddikir 624, Betriebs-Nr. 042 1 206-2 , eingestellt bei der DB, LüP 126 mm.



Mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Schenker als Ladegut



Das Ladegut ist abnehmbar und einsetzbar bei allen Fahrzeugen mit NEM-Aufnahmesystem.

L235220

Containertragwagen, Lgjss 571, Betriebs-Nr. 20 80 440 2 911-3, DB, LüP 196,5 mm.



Mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Hans Pfab als Ladegut



L235221

Containertragwagen, Lgjss 571, Betriebs-Nr. 20 80 440 2 771-1, DB, LüP 196,5 mm.



Mit Stirnwand-Aufsatz und umklappbaren Stahlungen



L235763

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahrms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 9 062-8, DB, LüP 188 mm.



Ohne Stirnwand-Aufsatz, mit 7 Blechcoils als Ladegut



L235769

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahrms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 8 301-4, DB AG, LüP 188 mm.





GEALTERT

L221229

Schwerlasttransportwagen, 6-achsig, SSym 46, Betriebs-Nr. 965 084, gealtert, mit Kessel als Ladegut, DB, Federpuffer, LüP 152 mm.



- *Verwitterter Betriebszustand*
- *Kessel als Ladegut*
- *Abklappbares Geländer*
- *Rungen zum Aufstecken*

Abklappbares Geländer, Rungen zum Aufstecken

L221227

Schwerlasttransportwagen, 6-achsig, SSyms, Betriebs-Nr. 65-60-46, DR, Federpuffer, LüP 152 mm.



Abklappbares Geländer, Rungen zum Aufstecken

L221230

Schwerlasttransportwagen, 6-achsig, SSamm (SSy), Betriebs-Nr. 21 50 482 4108-2, DR, Federpuffer, LüP 152 mm.



L235095

Gedeckter Güterwagen, Gr 20, Betriebs-Nr. 150 681, DB, LüP 112 mm.



Mit Bremserbühne

Oppeln

Die Wagen der Bauart Gs Oppeln wurden 1936 von der Deutschen Reichsbahn für den Stückgutverkehr entwickelt. Sie konnten wegen ihres Achsstandes von 6000 mm bis 90 km/h eingesetzt werden und fielen durch ihr bauartbedingt spitzes Sprengwerk auf.

Ab 1938 wurden durch den kriegsbedingt hohen Bedarf an Güterwagen 28077 Wagen mit Handbremse und 6150 Stück ohne Handbremse gebaut. Viele Wagen konnten sogar als Stückgutwagen in Eil- und Schnellzüge eingestellt werden, da eine Dampf- bzw. später auch Elektroheizung eingebaut wurde.

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges fand man die Wagen bei Bahnverwaltungen in ganz Europa. Bei der DB wurden die „Gs Oppeln“ zum „Gms 30“ umbenannt, sie waren international verwendungsfähig und viele der Wagen wurden ab 1961 zu UIC-Standardwagen Gmms 40 aufgearbeitet. Die letzten Gms 30 wurden nach 1964 zu Gms 200 und fuhrten bis in die Epoche IV hinein, die letzten DB-Wagen wurden etwa 1979 ausgemustert.



L235073

Gedekter EUROP-Güterwagen, Gmrs 30, ehemalige Bauart Oppeln, Betriebs-Nr. 236 139, DB, Federpuffer, LüP 102 mm.



L235072

Gerätewagen, ehemalige Bauart Oppeln, Betriebs-Nr. Nürnberg 5712, DB, Federpuffer, LüP 102 mm.



Neuheit 2016

L235071

Gedekter Güterwagen, ehemalige Bauart Oppeln, Betriebs-Nr. S-CHO 14 618, NS, Federpuffer, LüP 102 mm.



Gestalten Sie Ihr individuelles Modell – LILIPUT macht's möglich!

Neutral für Werbeaufdrucke.

Austauschradsätze für das Mittelleiter-Wechselstromsystem optional bei LILIPUT erhältlich.



L222799

Privatwagen, Gbs, Rent a Wagon, Betriebs-Nr. 155 1 851-2 [E], eingestellt bei der DB AG, Federpuffer, LüP 108 mm.



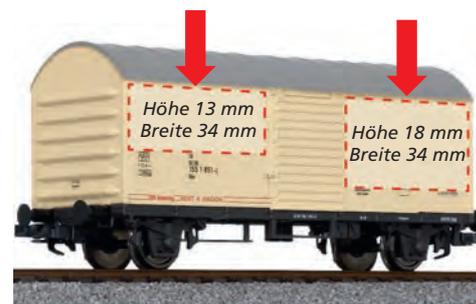
Der ideale Wagen für Werbeaufdrucke, als Unikat auf Ihrer Anlage oder als persönliches Geschenk für Ihre Geschäftspartner, Freunde oder Vereinsmitglieder.

Die Abbildung zeigt eine Möglichkeit der Gestaltung bzw. Bedruckung, wobei auch Varianten mit mehreren Farben möglich sind.

Weitere Informationen unter:



Foto mit freundlicher Genehmigung des Modellbahn-Clubs Mainz 70



Die umrandeten Flächen stehen zur beidseitigen Bedruckung des Wagens zur Verfügung.

Mit Sonnenschutzdach und Bremserbühne

L235112

Kühlwagen „Spaten“,
Betriebs-Nr. 516 703 ,
eingestellt bei der DB,
LüP 102 mm.



Mit Sonnenschutzdach, Dachlaufstegen und
Bremserbühne

L235113

Kühlwagen „Löwenbräu“,
Betriebs-Nr. 516 692 ,
eingestellt bei der DB,
LüP 102 mm.



Mit Sonnenschutzdach, Dachlaufstegen und
Bremserbühne

L235114

Kühlwagen „Hacker-Pschorr“, Betriebs-Nr.
516 619 , eingestellt
bei der DB, LüP 102 mm.



Mit Bremserbühne

L235655

Kühlwagen „VELTINS“,
4-achsig, ehem.
TThs 43, Betriebs-Nr.
33 80 836 3 056-0 ,
eingestellt bei der DB,
LüP 192 mm.



Mit Bremserbühne

L235660

Kühlwagen „König
Pilsener“, 4-achsig, ehem.
TThs 43, Betriebs-Nr.
33 80 836 3 048-7 ,
eingestellt bei der DB,
LüP 192 mm.



Mit Schiebepanahaube und GPS-Antenne, im verwitterten Betriebszustand



GEALERT

Neuheit 2016

L235774

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahimms-u 901, Betriebs-Nr. 31 80 487 7 188-1, RAILION, DB Logistics, LüP 188 mm.



Unterschiedliche Graffiti auf beiden Wagenseiten



GEALERT

L235779

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahimms 901, Betriebs-Nr. 31 80 487 7 045-3, DB AG, LüP 188 mm.



L235872

Silowagen für Staubguttransport, ERMEWA / RSB LOGISTIC, 4-achsig, Uacns, Betriebs-Nr. 37 80 9327 336-5, LüP 239 mm.



L235874

Silowagen für Staubguttransport, „ENVILOC“, 4-achsig, Uacns, Betriebs-Nr. 37 80 9327 203-7, LüP 239 mm.



Alle Silowagen mit Bremserbühne und vordrigerechter Nachbildung der Silo-Entladevorrichtung am Wagenboden.

Mit 200-hl-Kessel

GEALERT

L235353

Kesselwagen „VTG“, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nr. 587 826 , eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.



Bei allen 2-achsigen Kesselwagen:
Fein detaillierte Nachbildung der Bremsrichtung am Wagenboden.

Mit jeweils 114-hl-Kessel

L235390:



L235390 Chemiekesselwagen „BASF“, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nr. 578 212 , eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.



L235391 Chemiekesselwagen „BASF“, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nr. 578 175 , eingestellt bei der DB, LüP 101 mm.

L235391:



L230139

Kesselwagen-Set „BP“, 2-teilig, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nummern 580 092  und 581 892 , eingestellt bei der DB, LüP je Wagen 101 mm.



Separat montiertes Firmenschild

Mit 195-hl- und 267-hl-Kessel

L230117

Kesselwagen-Set, 2-teilig, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nummern 52-06-75  und 7-50-13-43, eingestellt bei der DR, LüP je Wagen 101 mm.



Mit jeweils 200-hl-Kessel

L230116

Kesselwagen-Set „Esso“, 2-teilig, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nummern 21 80 000 2 984-1  u. 21 80 000 3 177-1 , eingestellt bei der DB, LüP je Wagen 101 mm.



Separat montiertes Firmenschild

Mit 195-hl- und 220-hl-Kessel

Mit 267-hl- und 114-hl-Kessel



L230122

Kesselwagen-Set, 2-teilig, Vorkriegsbauart, Betriebs-Nummern 21 50 705 4218-2 und 25 50 716 7403-0 [P], eingestellt bei der DR, LüP je Wagen 101 mm.



Mit Speichenrädern, Bremserhaus und 180-hl-Kessel

Die mittlere Achse ist seitenverschiebbar



L235485

Kesselwagen „DEROP“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Hannover 565 385 [P], eingestellt bei der DRG, LüP 112 mm.



Mit 480-hl-Kessel



Separat montiertes Firmenschild



Neuheit 2016

L235964

Kesselwagen „DEA“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 581 204 [P], eingestellt bei der DB, LüP 145 mm.



Bei allen Drehgestell-Kesselwagen: Schienen-Reinigungs-Set L939980 montierbar (s. Zubehör).

Mit 480-hl-Kessel



L235963

Kesselwagen „TEXACO“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 33 80 770 3 011-6 [P], eingestellt bei der DB, LüP 145 mm.



Mit 630-hl-Kessel



Separat montiertes Firmenschild



L235984

Kesselwagen „BP“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 21 80 005 1 291-1 [P], eingestellt bei der DB, LüP 145 mm.





L230107

Schotterwagen-Set, 2-teilig, Betriebs-Nummern Xs 95 72 139-5 und Xs 95 72 158-5, SBB-CFF, LüP je Wagen 118 mm.



L230109

Schotterwagen-Set, 2-teilig, Betriebs-Nummern Xs 95 72 142-9 und Xs 95 72 169-2, SBB-CFF, LüP je Wagen 118 mm.



Mit Schotterladung



Neuheit 2016

L230111

Schotterwagen-Set, 2-teilig, Betriebs-Nummern Xs 9354 782-6 und Xs 9354 780-0, BLS, LüP je Wagen 118 mm.



Mit Schotterladung



Neuheit 2016

L230113

Schotterwagen-Set, 2-teilig, Betriebs-Nummern Xds 95-72 238-1 und Xds 95-72 236-5, SOB, LüP je Wagen 118 mm.



Mit Schotterladung



L235520

Kieswagen, Betriebs-Nr. Xas 80 85 98 73 747-2, SBB-CFF, Federpuffer, LüP 174 mm.



Mit Kiesladung



L235521

Kieswagen, Betriebs-Nr. Xas 80 85 98 73 423-0, SBB-CFF, Federpuffer, LüP 174 mm.



Mit Kiesladung



Beschriftung vorbildgerecht zweisprachig: deutsch / französisch



L235588

Muldenkippwagen,
4-achsig, Bauart
Fans-u, Betriebs-Nr.
31 85 677 0 707-6,
SBB-CFF, LüP 146 mm.



Alle Muldenkippwagen
sind mit Bremserbühne
und vorbildgerechter
Detailierung der unter-
schiedlichen Stirnseiten
ausgestattet.



L235585

Muldenkippwagen,
4-achsig, Bauart
Fans-u, Betriebs-Nr.
31 63 677 0 528-2,
BLS, LüP 146 mm.



Alle Wagen mit
beidseitig klappbaren
Seitenwänden



L235584

Muldenkippwagen,
4-achsig, Bauart
Fans-u, Betriebs-Nr.
31 63 677 0 511-8,
RTS/SWIETELSKY,
LüP 146 mm.



Alle Wagen mit
unterschiedlichen
Kippfunktionen



L235583

Muldenkippwagen,
4-achsig, Bauart
Eakkmos, Betriebs-Nr.
82 37 5366 003-9,
WLB, LüP 146 mm.



L235586

Muldenkippwagen,
4-achsig, Bauart Fans-u,
Betriebs-Nr. 7407,
CLF (Costruzioni Linee
Ferroviarie – Bologna),
LüP 146 mm.



L230134

Kesselwagen-Set, 2-teilig, Deutzer Bauart, Betriebs-Nummern Kassel 941 183 [P] und Königsmberg 930 760 [P], eingestellt bei der DRB, LüP je Wagen 145 mm.



Mit 630-hl- und 480-hl-Kessel



L235730

Schwerlasttransportwagen, 6-achsig, SSyms, Betriebs-Nr. Köln 14 508, DRB, Federpuffer, LüP 152 mm.



Mit Klein-U-Boot Götz 013 als Ladegut

U-Boot mit Wappen „Götz“



L230132

U-Boot-Transport-Set mit Schwerlasttransportwagen SSyms Köln, Betriebs-Nr. 14 518 und Flachwagen Omm Linz, Betriebs-Nr. 19 084, DRB, Gesamtlänge: LüP 276 mm.



Mit Klein-U-Boot Typ Seehund 114 und 4 Torpedos als Ladegut



L230136

Hilfs-Lazarettwagen-Set, 2-teilig, Bauart Gr, Betriebs-Nummern Kassel 81 076 und Kassel 85 126, DRB, LüP 112 mm und 104 mm.



Neuheit 2016

L230138

Wagen-Set BVZ (Behelfsmäßiger Verwundetentransportzug), 2-teilig, Bauart Grhs, Betriebs-Nummern Opp 27 053 und Oppeln 194, DRB, LüP je Wagen 104 mm.



Mit großen Rotkreuz-Symbolen auf dem Dach zum Schutz vor Tieffliegern.



Innenbeleuchtung mit LEDs

Für Personenwagen unterschiedlicher Länge bietet LILIPUT eine LED-Innenbeleuchtung an, die mit vier Radkontakten, vier Kontaktbügeln und mit Flackerschutz durch einen eingebauten Kondensator ausgestattet ist.

Die gelben LEDs geben ein vorbildgerechtes Glühlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen II bis III), die weißen LEDs geben ein vorbildgerechtes Neonlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen IV bis VI) wieder.

Die Innenbeleuchtungen sind für alle üblichen Modellbahn-Stromsysteme geeignet und können auch in Fahrzeuge bestimmter anderer Hersteller installiert werden.



Gelbe LEDs für 2-achsige Wagen

L938950
Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für 2-achsige Wagen, Leuchtstab 110 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

L938951
Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für 2-achsige Wagen, Leuchtstab 140 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

Gelbe LEDs für Drehgestell-Wagen

L938941
Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 150 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

L938940
Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 175 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

Weißer LEDs für 2-achsige Wagen

L938955
Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für 2-achsige Wagen, Leuchtstab 110 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

L938956
Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für 2-achsige Wagen, Leuchtstab 140 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

Weißer LEDs für Drehgestell-Wagen

L938946
Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 150 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

L938945
Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs für Drehgestell-Wagen, Leuchtstab 175 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

Passende Innenbeleuchtungen für LILIPUT-Personenwagen

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L334004	938950
L334009	938950
L334050	938951

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L334052	938951
L334055	938951
L334056	938951

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L334057	938951
L334058	938951
L334560	938951

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L334561	938941
L334562	938941



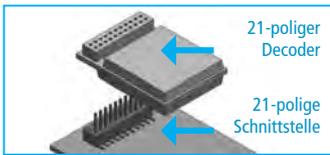
Faltenbalg

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Inhalt / Stück
L939930		Faltenbalg eingezogen	1

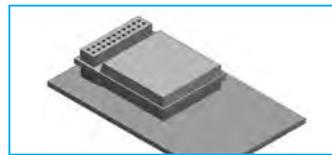
Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Inhalt / Stück
L939931		Faltenbalg ausgefahren	1

21-poliger Decoder und Adapter

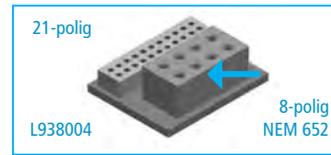
Neukonstruktionen (Triebfahrzeuge, Steuerwagen) werden bei LILIPUT mit einer 21-poligen Schnittstelle ausgestattet. Diese Schnittstelle gestattet beim Einbau ein platzsparendes Montieren des Decoders ohne Kabel direkt auf den Basisstecker und erfordert einen dazu passenden Decoder mit 21-poliger Buchsenleiste. Ein solcher Decoder (von verschiedenen Herstellern) ist bei Ihrem Händler erhältlich. Auch ein Sounddecoder lässt sich nun ohne zusätzliche Lötarbeiten direkt in diese Schnittstelle stecken.



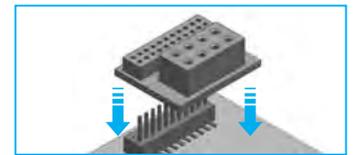
Decoder vor der Montage



Montierter Decoder



Für Modellbahner, die noch einen 8-poligen Decoder mit der Schnittstelle nach NEM 652 verwenden wollen, bietet LILIPUT einen Adapter unter der Artikel-Nummer L938004 an.



L938000

Brückenstecker für 8-polige Schnittstelle nach NEM 652

L938003

Brückenstecker für 21-polige Schnittstelle nach NEM 660

L938004

Adapter 21-pin / 8-pin

L938005 (ohne Abb.)

Brückenstecker für 6-polige Schnittstelle nach NEM 651

Vorprogrammierter ESU-Decoder



L32023-852-1 (Abb. links)

Speziell vorprogrammierter ESU-Sound-Decoder mit angelötetem Lautsprecher für Gasturbinen-Lok Baureihe 219

L33100-852-1 (ohne Abb.)

Speziell vorprogrammierter ESU-Sound-Decoder mit angelötetem Lautsprecher für LINT 27

L33100-851-1 (ohne Abb.)

Speziell vorprogrammierter ESU-Digital-Decoder für LINT 27
Über die Funktionstasten der Digitalzentrale lassen sich zahlreiche Beleuchtungsoptionen schalten.

Weitere Informationen zum Thema Sound finden Sie unter www.liliput.de

In der Regel sind alle LILIPUT-Modelle bereits mit montierten Standardteilen ausgestattet bzw. liegen diese in der Packung bei, so dass keine Zurüstung von weiteren Teilen erfolgen muss. Sollten Sie jedoch verlorene oder beschädigte Teile ersetzen wollen, finden Sie nachfolgend einige Zubehör- und Zurüstteile für Ihren Bedarf.

Kupplungen/Stabfedern

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Inhalt/Stück
L939100		Bügelkupplung für NEM-Schacht	2
L939101			50
L939104		Kurzkupplung für NEM-Schacht	2
L939105			50
L939108		Kuppelstange für NEM-Schacht	50
L939109			5
L939112	ohne	Kupplungsschacht für kleine Loks mit Bügelkupplung	2
L939120		NEM-Schacht für US-Modelle mit Bügelkupplung	2
L939130		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 1	2
L939131		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 2	2
L939132		Kurzkupplungsdeichsel, Typ 3	2
L939150		Stabfeder 27 mm	10
L939151		Stabfeder 25 mm	10
L939152		Stabfeder 23 mm	10

Kupplungshaken und Bremsschläuche

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt/Stück
L939870		Pufferbohlen-Steckteile Set lang	schwarz	1
L939871		Pufferbohlen-Steckteile Set kurz	schwarz	1

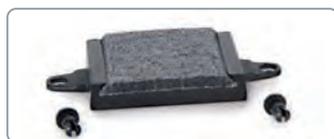
Drehgestell-Haltebolzen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt/Stück
L939600		Drehgestell-Haltebolzen	schwarz	4

Haftreifen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser (mm)	Inhalt/Stück
L939380		Haftreifen	9,8	4
L939381		Haftreifen	6,1	4
L939382		Haftreifen	10,5	4
L939383		Haftreifen	8,8	4
L939385		Haftreifen	15,0	4

Schienen-Reinigung



L939990 (ohne Abbildung)
Reinigungsfilz zum Austauschen.
Packungsinhalt 3 Stück.

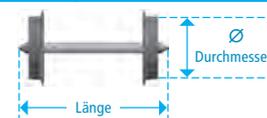
L939980
Schienen-Reinigungs-Set.
Zum Einbau in L230134, L235963,
L235964 und L235984.

zu L939980:
Das Reinigungs-Set L939980 lässt sich auch in frühere 4-achsige Kesselwagen-Drehgestelle mit den dafür vorhandenen Bohrungen einklippsen.

Puffer zum Austauschen

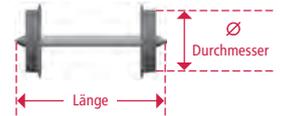
Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Maße	Farbe	Form	Inhalt / Stück
L939881		Hülspuffer-Set	Ø 4,3 mm, Schaft 2,2 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939882		Stangenpuffer-Set	Ø 4,3 mm, Schaft 1,2 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939883		Hülspuffer-Set	Ø 5,0 mm, Schaft 2,2 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939884		Hülspuffer	Ø 5,0 mm, Schaft 2,2 mm	schwarz, Warnanstrich	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L939885		Puffer-Set	5 x 4 mm	schwarz	rechteckig	4 x flach
L939886		Puffer-Set	5,2 x 3,8 mm	schwarz	rechteckig	4 x flach
L939890		Puffer-Set	6,36 x 3,36 mm	schwarz	abgeflacht mit Schräge	4 x flach
L939900	ohne Abb.	Federpuffer-Set	Ø 5,0 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L524400	ohne Abb.	Federpuffer-Set	5 x 4 mm	schwarz	rechteckig	2 x flach, 2 x gewölbt
L524401	ohne Abb.	Federpuffer-Set	5 x 4 mm	braun	rechteckig	2 x flach, 2 x gewölbt

Wagen-Radsätze für den Einsatz auf Gleisen mit Gleichstrom-Betrieb



Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Länge	Durchmesser	Norm	Inhalt / Stück
L939300		Scheibenradsatz isoliert	24,7 mm	10,8 mm	NEM 311	2
L939301						50
L939304		Speichenradsatz isoliert	24,7 mm	10,5 mm	NEM 311	2
L939305						50
L939306		Scheibenradsatz isoliert	24,7 mm	9,0 mm	NEM 311	2
L939307						50
L939308		Scheibenradsatz isoliert	23,2 mm	10,8 mm	NEM 311	2
L939309						50
L939360		Scheibenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	24,7 mm	10,8 mm	NEM 311.1	2
L939361						50
L939364		Speichenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	24,7 mm	10,5 mm	NEM 311.1	2
L939365						50
L939368		Scheibenradsatz isoliert, mit niedrigem Spurkranz	23,2 mm	10,8 mm	NEM 311.1	2
L939369						50

Wagen-Radsätze für das Wechselstrom-System



Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Länge	Durchmesser	Norm	Inhalt / Stück
L939330		Wechselstrom-Scheibenradsatz	24,7 mm	10,8 mm	NEM 340	2
Neu L939341						25
L939332		Wechselstrom-Scheibenradsatz	23,2 mm	10,8 mm	NEM 340	2
L939333						50
L939334		Wechselstrom-Speichenradsatz	24,7 mm	10,5 mm	NEM 340	2
L939335						50
L939336		Wechselstrom-Scheibenradsatz	24,7 mm	9,0 mm	NEM 340	2
Neu L939347						25

Übersicht der LILIPUT-Austausch-Radsätze für das Wechselstrom-System

Art.-Nr.	R-Satz	Typ	AC-R-Satz																
L221227	6	0	939330	L235040	2	0	939330	L235152	2	0	939330	L235655	4	0	939330	L235984	4	0	939330
L221229	6	0	939330	L235042	2	0	939330	L235220	2	0	939330	L235660	4	0	939330	L330500	20	0	939330
L221230	6	0	939330	L235052	2	0	939330	L235221	2	0	939330	L235730	8	0	939330	L334004	2	1	939334
L222799	2	0	939330	L235071	2	0	939330	L235240	4	0	939330	L235763	6	0	939330	L334009	2	1	939334
L230107	4	0	939330	L235072	2	0	939330	L235241	4	0	939330	L235769	6	0	939330	L334024	2	0	939330
L230109	4	0	939330	L235073	2	0	939330	L235353	2	0	939330	L235774	6	0	939330	L334026	2	0	939330
L230111	4	0	939330	L235094	2	0	939330	L235390	2	0	939330	L235779	6	0	939330	L334027	2	0	939330
L230113	4	0	939330	L235095	2	0	939330	L235391	2	0	939330	L235781	4	0	939330	L334050	2	0	939330
L230116	4	0	939330	L235112	2	0	939330	L235485	3	1	939334	L235782	4	0	939330	L334052	2	0	939330
L230117	4	0	939330	L235113	2	0	939330	L235520	4	0	939330	L235783	4	0	939330	L334055	2	0	939330
L230122	4	0	939330	L235114	2	0	939330	L235521	4	0	939330	L235786	4	0	939330	L334056	2	0	939330
L230124	4	0	939330	L235120	2	0	939330	L235540	4	0	939330	L235787	4	0	939330	L334057	2	0	939330
L230132	8	0	939330	L235121	2	0	939330	L235541	4	0	939330	L235788	4	0	939330	L334058	2	0	939330
L230134	8	0	939330	L235125	2	0	939330	L235583	4	0	939330	L235789	4	0	939330	L334405	3	0	939330
L230136	4	0	939330	L235130	2	0	939330	L235584	4	0	939330	L235872	4	0	939330	L334406	3	0	939330
L230138	4	0	939330	L235140	2	0	939330	L235585	4	0	939330	L235874	4	0	939330	L334560	4	1	939334
L230139	4	0	939330	L235150	2	0	939330	L235586	4	0	939330	L235963	4	0	939330	L334561	4	1	939334
L235025	2	0	939330	L235151	2	0	939330	L235588	4	0	939330	L235964	4	0	939330	L334562	4	1	939334

R-Satz = Radsätze pro Fahrzeug; Typ: 0 = Scheiben-Radsatz, Typ: 1 = Speichen-Radsatz; AC-R-Satz = LILIPUT-Artikel-Nr. des Wechselstrom-Radsatzes

Schleifer und Halter für Wechselstrom-Fahrzeuge



L938991
Mittelkontakt-Schleifer für Wechselstrom-Triebfahrzeuge.



L938995
Mittelkontakt-Schleifer für Drehgestellwagen. Geeignet auch für Drehgestellwagen anderer Hersteller.

Zur Ergänzung der nachrüstbaren Innenbeleuchtung oder der bereits eingebauten Zugschlussbeleuchtung



L939998
Halter Typ 1 für Mittelkontakt-Schleifer.



L938999
Halter Typ 2 für Mittelkontakt-Schleifer.



L938997
Halter Typ 3 für Mittelkontakt-Schleifer.

Großer Maßstab auf schmaler Spur

Geringere Spurweite, kleinere und leichtere Fahrzeuge, sparsamere Dimensionierung des Oberbaus: Argumente für den Bau von Schmalspurbahnen, deren Bau und Unterhalt einfacher gehalten und somit preisgünstiger zu betreiben sind.

Neben diesen Kostenfaktoren ermöglicht es die Schmalspur auch, topographisch interessante Gebiete zu erschließen. Viele Bahnen, z.B. in Sachsen, in Österreich oder der Schweiz erreichen noch heute Gebiete in Tälern, die Normalspurbahnen verschlossen geblieben wären.



Aufgrund ihrer großen Stückzahl sind heute noch zahlreiche Maschinen dieses Loktyps bei Museums- und Touristikbahnen betriebsfähig erhalten. Einige Exemplare wurden auch als Lokomotiv-Denkmal aufgestellt.



Deutsche Reichsbahn

L141487

Tenderlokomotive,
Baureihe 99, Typ U,
Betriebs-Nr. 99 7821,
DRG, Lük 92 mm.



Mit Holzstämmen als Ladegut, Wagen jeweils mit Bremserhaus und Bremserbühne.

L240105

Drehschemelwagen-Set mit
Niederbordwagen, Linz,
Betr.-Nr. 11023 Hw und
Betr.-Nr. 11034 Hw, DRG,
Lük 89 mm je Wagen.



Mit Bremserhaus und Stahlrungen, mittlere Achse ist seitenverschiebbar.

L245400

Offener Güterwagen,
Omlr/s, Betriebs-Nr.
6221, 3-achsig, DRG,
Lük 111 mm.



Fein detaillierter Dachaufbau mit Lampennachbildung, mittlere Achse ist seitenverschiebbar.

L344412

Ehemaliger Güterwagen,
umgebaut zum „Aus-
sichtswagen 2“, 3-achsig,
DRG, Lük 111 mm.

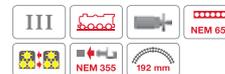


Rhein-Sieg-Eisenbahn

Die Vorbild-Lokomotiven unserer Modelle wurden von der Firma „O & K“ (Orenstein & Koppel) gebaut.



L142126
Diesellokomotive V 13, „O & K“, RSE (Rhein-Sieg-Eisenbahn), Lük 70 mm.



Mit Holzstämmen als Ladegut, Wagen jeweils mit Bremserhaus und Bremserbühne.



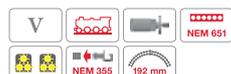
Rhein-Sieg-Eisenbahn

L240100
Drehschemelwagen-Set mit Niederbordwagen, Betr.-Nr. RSE 752 Hw und Betr.-Nr. RSE 756 Hw, RSE, Lük 89 mm je Wagen.



Lokomotiven jeweils mit voll funktionsfähigem, ein-/ausschaltbarem Warnlicht.

L142127
Diesellokomotive „O & K“, Werklok Nr. 2, gelb/grün, Lük 70 mm.



L142128
Diesellokomotive „O & K“, Werklok Nr. 5, blau, Lük 70 mm.



Mariazellerbahn

Mit Bremserbühne, mittlere Achse ist seitenverschiebbar.



L344407
Postwagen, F3hw/s, Nr. 8502-2, 3-achsig, Mariazellerbahn, Lük 111 mm.



Mariazellerbahn

Mit Schiebetüren zum Öffnen, mittlere Achse ist seitenverschiebbar.



L344401
Packwagen, D3ho/s, Nr. 6301, 3-achsig, Mariazellerbahn, Lük 111 mm.





ÖBB

L141488

Tenderlokomotive
298.52, Typ U, ÖBB,
LüK 92 mm.



Die Lokomotiven des Typs U bewährten sich sehr gut, so dass sie von nahezu allen Betreibern schmalspuriger Bahnstrecken Österreichs in großer Stückzahl bestellt und von mehreren Lokomotivfabriken gebaut wurden.



Foto: © Walter Schober

L294044

Niederbordwagen Nw/s,
Nr. 40 201, ÖBB, LüK
89 mm.



L294044



L294012

L294012

Offner Güterwagen Ow/s,
Nr. 60 293, ÖBB, LüK
89 mm.

L294234

Gedeckter Güterwagen
Gw/s, Nr. 10 253,
ÖBB, LüK 89 mm.



L344353 • Personenwagen Bi/s, mit
Haubendach, ÖBB, LüK 96 mm.



L344354 • Personenwagen Bi/s, mit Ton-
nendach, ÖBB, LüK 96 mm.



L344354 • Personenwagen Bi/s, mit
Halbfenstern, ÖBB, LüK 96 mm.



Fotos: © Archiv Walter Schober

Zum Vorbild der Rollwagen: Um das aufwendige Umladen der Güter von Normalspurwagen auf Schmalspurwagen zu vermeiden, werden Rollwagen eingesetzt. Mit diesen können Normalspurfahrzeuge auf Schmalspurgleisen transportiert werden. Zum Beladen werden die Rollwagen zusammengeschoben. Die Normalspurwagen können über eine Rampe von einer Normalspurlok auf die flachen Schmalspurwagen geschoben werden.

Fortsetzung, siehe nächste Seite Artikel L291909

L291907

Rollwagen WW/s,
89 711-1, 6-achsig,
ÖBB, LüK 108 mm.



Foto: © Herbert Rubarth; www.alpenbahnen.net





StLB



L143000
Motorbahnwagen X 626.205, StLB, Mittelpuffer-Imitation, LüP 61 mm.



L245180
Flachwagen X 601.9310, StLB, Mittelpuffer-Imitation, Lük 57 mm.



L245181
Niederbordwagen X 601.9311, StLB, Mittelpuffer-Imitation, Lük 57 mm.



L344356 Foto: © Archiv Walter Schober



L294233
Gedeckter Güterwagen G 166, StLB, Lük 89 mm.



L294233



Foto: © Archiv Dolischo



Die Lokomotive war zunächst in den „Hausfarben“ der Zillertalbahn lackiert und bekam im März 2011 eine Vollflächenwerbung der „Mayrhofner Bergbahnen“. Sie bewirbt mit ihrem „Adler“ die Greifvogelvorführungen am Ahorn in Mayrhofen.

Foto: © Willi Kissau



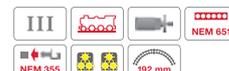
Auf diese Art können auch Drehgestellwagen transportiert werden. Die Fixierung der Normspurwagen erfolgt durch Bremsklötze, die Rollwagen werden mit unterschiedlich langen Kuppelstangen verbunden. In den Jahren 1950 bis 1968 wurden von der ÖBB 51 und von der Zillertalbahn 7 Rollwagen beschafft.



L291909
Rollwagen WW 346, 6-achsig, Zillertalbahn, Lük 108 mm.



L142123
Diesellokomotive D 10, „O & K“, Zillertalbahn, Lük 70 mm.



L142109
Diesellok D16, Zillertalbahn, Lük 163 mm.





Die Modelle der Personenwagen erhalten neue filigrane Bühnengeländer und separat angesteckte Teile.



L344360

Personenwagen C569, Welshpool & Llanfair, ehem. B25 der Zillertalbahn, mit Haubendach, Lük 96 mm.



L344361

Personenwagen B27, Welshpool & Llanfair, ehemalige Zillertalbahn, mit Haubendach, Lük 96 mm.



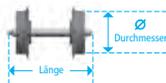
L344362

Personenwagen B20, Welshpool & Llanfair, ehemalige Zillertalbahn, Lük 96 mm.



Zubehör H0e

Die in diesem Katalog abgebildeten Schmalspur-Neuheiten werden zum Teil mit der Kupplungsaufnahme nach NEM 355 ausgestattet und mit dem Standard H0e-Kupplungskopf ausgeliefert. Die Aufnahme nach NEM 355 gestattet einen Tausch mit handelsüblichen N-Kupplungsköpfen.



Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Länge	Norm	Radsatz	Inhalt/Stück
L949300		H0e Radsatz	7,5 mm	14,7 mm	NEM 311	Scheibenradsatz	2
L949301							50

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Norm	Inhalt/Stück
L949130		H0e-Kupplungsschacht	NEM 355	4
L949135		H0e-Kupplungsdeichsel	NEM 355	4
L949140		H0e-Haltebolzen für Kupplungsdeichsel		10
L949141		H0e-Haltebolzen für Kupplungsschacht		10
L949110		Kuppeleisen für Bosna-Kupplung		5

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Norm	Inhalt/Stück
L949100		H0e-Bügelkupplung	NEM 355	2
L949101				50
L949112		H0e-Kuppelstange 15 mm	NEM 355	5
L949115		H0e-Kupplungshaken	NEM 355	10
L949116				50
L949120		H0e-Kadee Kupplung	NEM 355	2
L949121				50

Kleiner Maßstab – große Details

Seit dem Einstieg von LILIPUT in die Spurweite N hat sich viel getan – die Produktpalette für den Maßstab 1:160 wächst ständig um neue, detailreiche Modelle, welche die N-Anlage beleben und bereichern. Ob Dampf-, Dampfspeicher- oder Elektroloks, ob Triebzüge, Personen- oder Güterwagen – sicher ist auch für Ihren Geschmack und für Ihre Epoche etwas dabei.



Die preußische Güterzuglokomotive der Gattung G8' war mit ca. 5.000 Exemplaren die meistgebaute Länderbahnlokomotive, wegen der fehlenden Vorlaufachse jedoch nicht für Nebenbahnen zugelassen.

Um diesen Nachteil 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 herabgesetzt und die Lok nun auch im Personenzugdienst und auf Nebenbahnen verwendet werden konnte.

L161560

Schleptenderlokomotive, Baureihe 56²⁻⁸, Betriebs-Nr. 56 376, DRG, Antrieb in der Lok durch Glockenankermotor mit Schwungmasse, LüP 114 mm.



Unsere Liebe zum Detail:



Vorbildgetreuer, freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrgestell



Elektrisch leitende Kurzkupplungen zwischen Lok und Tender



Warmweiße LED-Beleuchtung an Lok und Tender

L161561

Schleptenderlokomotive, Baureihe 56²⁻⁸, Betriebs-Nr. 56 444, DB, Antrieb in der Lok durch Glockenankermotor mit Schwungmasse, LüP 114 mm.



Ausstattungsmerkmale der Baureihe 56²⁻⁸:

- Lokkessel und Fahrgestell aus Metall
- Griffstangen und Handläufe angesteckt
- Warmweiße LED-Beleuchtung

L161563

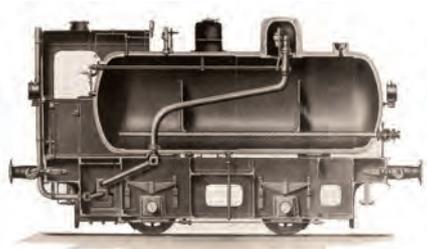
Schleptenderlokomotive, Baureihe 56²⁻⁸, Betriebs-Nr. 56 765, DR, Antrieb in der Lok durch Glockenankermotor mit Schwungmasse, LüP 114 mm.



Eine Besonderheit im Bestand der DR war die 56 765, mit 3-domigem Kessel, davon einer mit versetztem Sandkasten, ohne Oberflächenvorwärmer und mit rundem Führerhausdach. Die Windleitbleche der Bauart Witte waren nur an den Lokomotiven des Bw Heringsdorf auf der Insel Usedom anzutreffen.

Fritz Reuter war der mecklenburgische Heimtdichter des 19. Jahrhunderts.

Kraft durch Dampf



Schnittbild einer Dampfspeicherlok

Überall, wo Dampf in entsprechender Menge erzeugt wird und man ein wirtschaftlich und einfach zu bedienendes Zugfördermittel benötigt, ist eine Dampfspeicherlokomotive die praktikabelste Lösung. Auch die Möglichkeit, sie an explosionsgefährlichen Stellen einsetzen zu können, spricht für die Dampfspeicherlokomotive.

Der Hauptbestandteil einer Dampfspeicherlok ist der mit heißem Wasser gefüllte, druckdichte Kessel. Dem Kesselwasser wird unter Druck an entsprechenden Befüllungsstationen Dampf zugeführt. Dieser Dampf erzeugt im Wasser weiteren Dampf, der durch den entstehenden Überdruck als Energieträger genutzt werden kann. Dabei bestimmen die Größe des Kessels und der Fülldruck die Nutzungszeit und die Leistung der Lok.

Eine dem LILIPUT-Modell ähnliche Vorbild-Lok wartet im Großkraftwerk Mannheim auf ihren nächsten Einsatz.



Foto: © W. Kilian

Bauart Meiningen Typ C

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.

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.



L161001

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C, Museumslok Dresden, LüP 60,5 mm.



L161003

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C, UK 5 Wesseling, LüP 60,5 mm.



L161004

Dampfspeicherlokomotive, Bauart Meiningen Typ C, GKW Mannheim, GKM 4, LüP 60,5 mm.



Modellabbildung aus ersten Formteilen



Zum Befahren der verschiedenen Gleisradien bei der Bildung von Doppeltraktionen liegen unterschiedliche Spezialkupplungen bei

Die Fahrzeuge der Alstom-Coradia-LINT-Familie wurden von der Firma LHB in Salzgitter, heute zum Alstom-Konzern gehörend, für den Regionalverkehr entwickelt. Die für die einteilige Variante gebräuchliche Typenbezeichnung „LINT 27“ steht für Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen mit einer präzisen Länge über Kupplung von 27,26 m.

Das einteilige Fahrzeug wird von einem 315-kW-Dieselmotor angetrieben und erreicht dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

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

Gemeinsame Ausstattungsmerkmale LINT 27:

- Komplette Neukonstruktion
- Nachbildung der Scharfenbergkupplung
- Beleuchtete Zugaufschilder
- Nachbildung der Inneneinrichtung
- Eingebaute Innenbeleuchtung ein-/ausschaltbar
- Spezialkupplungen zum Befahren verschiedener Radien für Doppeltraktion liegen bei
- Abgesetzte Tankeinfüllstutzen mit entsprechender Bedruckung

Zusätzliches Merkmal der DB-Baureihe:
Glasverkleidung oberhalb der beiden Frontfenster nachgebildet

Neuheit 2016

L163100

Diesetriebwagen LINT 27, Baureihe 640, Betriebs-Nr. 9580 0 640 011-2 D-DB, DB AG, Lük 170 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

Neuheit 2016

L163103

Diesetriebwagen LINT 27, Baureihe VT 201, Betriebs-Nr. 95 80 0640 101-1 D-HEB, HLB, Lük 170 mm.



Abbildung zeigt Fotomontage

Baureihe E 10

Die E 10 001 wurde im August 1952 ausgeliefert und war 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München zu sehen. In den letzten Jahren war sie hauptsächlich vor Nahverkehrszügen oder Güterzügen eingesetzt.

Diese Lokomotiven haben mehrere Jahrzehnte das Erscheinungsbild der DB geprägt. Ihre Ausmusterung erfolgte 1975.

Ausstattungsmerkmale:

- Verwitterter Betriebszustand
- Dreilicht-LED-Spitzensignal
- Indusi
- Grau-aluminiumfarbenes Dach
- Stirnfenster mit Heihscheiben
- Pufferteller-Warnanstrich



GEALERT

L162523

Elektrolokomotive Baureihe E 10, Vorserienlok, Betriebs-Nr. E 10 001, DB, gealert, LüP 101 mm.

Baureihe E 44.5

Die bis etwa 1930 gebauten Elektrolokomotiven der Baureihe E 44.5 hatten entweder direkten Stangen- oder Blindwellenantrieb mit einem Großmotor. Die sich abzeichnende Weltwirtschaftskrise zwang einerseits zu Sparsamkeit bei den Materialien, andererseits sollte langfristig die Endgeschwindigkeit der Lokomotiven gesteigert werden.

Dies konnte nicht mit den alten Antriebssystemen realisiert werden. Nach erfolgreicher Erprobung der Probelok E 44 101 mit zweiachsigen Drehgestellen und je einem Motor pro Achse wurden weitere Vorserien-Loks ab 1933 in zwei verschiedenen Versionen (E 44 102-105 und E 44 106-109) gebaut. Alle Vorserien-Loks waren ohne Vorbau, erst die Serienlokomotiven erhielten den für die E 44 typischen Vorbau. Nachdem von der Serienlok mehr als 100 Stück gebaut wurden, mussten die Vorserien-Loks ab 1938 in E 44 501-509 umbenannt werden. Die Loks waren hauptsächlich im Betriebswerk Freilassing beheimatet und kamen von da bis nach Salzburg, Berchtesgaden und Innsbruck. Die E 44 503 und 504 waren von 1946 bis 1950 in Garmisch stationiert. Die Lokomotiven versahen bis Ende der 70er-, Anfang der 80er-Jahre ihren Dienst.

Die E 44 502 steht als Denkmal-Lok im Bahnhofsbereich von Freilassing.

Ausstattungsmerkmale:

- Epochenspezifische Datailnachbildungen an den Drehgestellblenden
- Mit 8 bzw. 7 Sandkästen pro Seite
- Vorbildgerechter Dachstromabnehmer mit Einfachschleifstück
- Epochengerecht mit Schienenräumern



L162542

Elektrolokomotive Baureihe E 44.5, Betriebs-Nr. E 44 505, DB, LüP 84 mm.

Ausstattungsmerkmale:

- Epochenspezifische Datailnachbildungen an den Drehgestellblenden
- Mit 4 Sandkästen pro Seite
- Vorbildgerechter Dachstromabnehmer mit Einfachschleifstück
- Epochengerecht mit Schienen- und Schneeräumern



L162544

Elektrolokomotive Baureihe 144.5, Museumslok, Betriebs-Nr. 144 502-2, DB, LüP 84 mm.



Spurweite N

Die Wagen basieren auf dem ehemaligen „Karwendel-Express“

Die Wagen sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen und ein Schnellzugwagen 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.



L364536

Schnellzugwagen 1. Klasse, Bayerische Bauart, A4ye-29b, Betriebs-Nr. 25 001 Mü, DB, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



L364537

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bayerische Bauart, B4ye-29b, Betriebs-Nr. 72 044 Mü, DB, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



L364538

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bayerische Bauart, B4ye-29b, Betriebs-Nr. 72 046 Mü, DB, LüP 130 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg



L364556

Packwagen Pw4üe-29, Betriebs-Nr. 105 274 Mü, DB, LüP 123 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg

Die Wagen basieren auf dem ehemaligen „Karwendel-Express“

L364539

Schnellzugwagen 1. Klasse,
Bayerische Bauart, Aye 602,
Betriebs-Nr. 50 80 18-43
099-3, DB, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



Die Wagen sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen und ein Schnellzugwagen an einem Ende einen **eingeschobenen** Faltenbalg haben, an allen anderen Wagenenden aller Wagen sind **ausgezogene** Faltenbälge montiert.

L364540

Schnellzugwagen 2. Klasse,
Bayerische Bauart, Bye 654,
Betriebs-Nr. 50 80 29-13
020-2, DB, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



Damit ergibt sich ein geschlossenes Wagenbild, ohne dass vom Modellbahner die Faltenbälge ummontiert werden müssen.

L364541

Schnellzugwagen 2. Klasse,
Bayerische Bauart, Bye 654,
Betriebs-Nr. 50 80 29-13
021-0, DB, LüP 130 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg



L364557

Packwagen Düe 927, Betriebs-Nr. 51 80 92-43 072-8, DB, LüP 123 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg



Die Wagen basieren auf dem ehemaligen „Karwendel-Express“

Die Wagen sind so gestaltet, dass jeweils der Packwagen und ein Schnellzugwagen 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.



L364542

Schnellzugwagen 1. Klasse, Bayerische Bauart, A4ümp, Betriebs-Nr. 241-015, DR, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



L364543

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bayerische Bauart, B4ümp, Betriebs-Nr. 241-213, DR, LüP 130 mm.

Zwei ausgezogene Faltenbälge



L364544

Schnellzugwagen 2. Klasse, Bayerische Bauart, B4ümp, Betriebs-Nr. 241-215, DR, LüP 130 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg



L364558

Packwagen Pw4ü, Betriebs-Nr. 641-013, DR, LüP 123 mm.

Ein ausgezogener, ein eingeschobener Faltenbalg





Spurweite N

Schneepflüge

Aus frei gewordenen Wannentendern ließ die Deutsche Bundesbahn in den 50er-Jahren mehrere Schneepflüge bauen. Diese waren in fast allen Direktionsbezirken der DB eingesetzt.



L260903

Schneepflug Bremen, Betriebs-Nr. 30 80 979 4 192-9, DB, Länge mit Pflug 74 mm.



L260904

Schneepflug München, Betriebs-Nr. 30 80 979 4 147-4, DB, Länge mit Pflug 74 mm.



- ① Vorbildgerechte Nachbildung der Beschriftung
- ② Feine Bedruckung
- ③ Angesetzte Leiter
- ④ Freistehende Handläufe
- ⑤ Separate Lampeneinsätze
- ⑥ Plastische Drehgestellnachbildung
- ⑦ Bremsbacken in Radlaufe Ebene angeordnet

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, welchen wir als Vorbild für ein neues Modell genommen haben.

1974 wurden 150 Stück dieses Wagentyps 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, einem 40-Fuß-Container oder auch zwei LKW-Wechselbehältern.

Mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Schenker als Ladegut



Abbildung zeigt Fotomontage

Das Ladegut ist abnehmbar und einsetzbar bei allen Fahrzeugen mit NEM-Aufnahmesystem.

L265220

Containertragwagen, Lgjs 571, Betriebs-Nr. 20 80 440 2 911-3, DB, mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Schenker als Ladegut, LüP 107 mm.

Mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Hans Pfab als Ladegut



Abbildung zeigt Fotomontage

Neuheit 2016

L265221

Containertragwagen, Lgjs 571, Betriebs-Nr. 20 80 440 2 771-1, DB, mit zwei LKW-Wechselbehältern der Spedition Hans Pfab als Ladegut, LüP 107 mm.

Ohne Stirnwand-Aufsatz

L265761

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahlms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 8 334-2, DB AG, Lüp 102 mm.



Mit Stirnwand-Aufsatz und umklappbaren Stahlungen

L265763

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahlms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 9 062-8, DB, Lüp 102 mm.



Mit Stirnwand-Aufsatz, umklappbaren Stahlungen und 6 Stahlträgern als Ladegut

L265764

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahlms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 9 092-2, DB, Lüp 102 mm.



Ohne Stirnwand-Aufsatz, mit 7 Blechcoils als Ladegut

L265769

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahlms 711, Betriebs-Nr. 31 80 486 8 301-4, DB AG, Lüp 102 mm.



Diese Transportwagen dienen bei der Bahn hauptsächlich 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.

Mit Schiebepanenhaube und GPS-Antenne



L265774

Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahimms-u 901, Betriebs-Nr. 31 80 487 7 188-1, RAILION, DB Logistics, LüP 102 mm.



Mit Schiebepanenhaube und GPS-Antenne, im verwitterten Betriebszustand



GEALTERT

L265780

Transportwagen für Blechcoils, wie Artikel L265774, jedoch im verwitterten Betriebszustand.



Neuheit 2016

GEALTERT



Unterschiedliche Graffiti auf beiden Wagenseiten



L265779

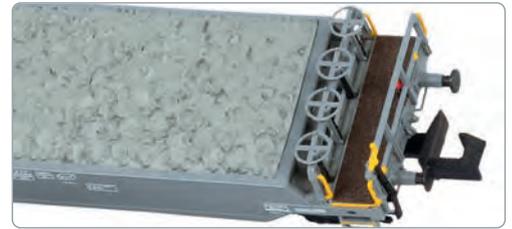
Transportwagen für Blechcoils, 6-achsig, Sahimms 901, Betriebs-Nr. 31 80 487 7 045-3, DB AG, gealtert, LüP 102 mm.



Schotterwagen Schweiz

Alle Schotterwagen mit Bremserbühne, zahlreichen separat angeetzten Teilen, feinsten Bedruckung / Lackierung und vorbildgerechter Nachbildung der Aggregate auch unterhalb der Schutzabdeckung.

Beide Sets bestehen jeweils aus 3 Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.



L260101

Schotterwagen-Set, 3-teilig, SBB-CFF, LüP je Wagen 64 mm.



L260102

Schotterwagen-Set, 3-teilig, mit Schotterladung, SBB-CFF, LüP je Wagen 64 mm.



Mit Schotterladung



Kühlwagen Schweiz

Alle Kühlwagen mit freistehenden Griffstangen. Je nach Ausführung mit vorbildgerecht unterschiedlichen Dachausführungen, Dachlaufstegen und Aufstiegsleitern.



L265112

Kühlwagen „INTERFRIGO“, Betriebs-Nr. Pd 553 119 , eingestellt bei der SBB-CFF, LüP 56 mm.



L265114

Kühlwagen „Bell“, Betriebs-Nr. Pd 553 017 , eingestellt bei der SBB-CFF, LüP 56 mm.

Mit Sonnenschutzdach



L265115

Kühlwagen „Société Chimique“, Betriebs-Nr. Pd 553 216 , eingestellt bei der SBB-CFF, LüP 56 mm.

Die zweiachsigen Kühlwagen durften nur in Zügen bis Höchstgeschwindigkeit maximal 100 km/h eingereiht werden. Damit das empfindliche Kühlgut aber noch schneller in den entfernten Empfangsbahnhöfen eintreffen konnte, wurden Drehgestell-Kühlwagen konstruiert, die auch in D-Zügen bis zu einer

Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h mitgenommen werden konnten. 1942 war der erste Wagen (Prototyp) fertig, doch die Kriegswirtschaft erlaubte keinen Serienbau.

Erst 1949 wurden 21 Wagen hergestellt. Diese erhielten 1951 die Bezeichnung TThs 43. Und

ab 1968 erhielten die letzten drei Wagen noch die UIC-Bezeichnung lachs 417.

Letzte Einsätze erfolgten im Jahr 1977. Sie waren für den Transport von Fischgut und Gefriergut gebaut. Fischgut wurde mit Wasser-eis, Gefriergut mit Trockeneis gekühlt.

Alle Kühlwagen sind mit Bremserbühne und freistehenden Griffstangen ausgestattet.



L265651

Kühlwagen, 4-achsig, TThs 43, Betriebs-Nr. 308 112, DB, LüP 104 mm.



L265654

Kühlwagen „SELTERS“, 4-achsig, ehem. TThs 43, Betriebs-Nr. 33 80 864 0 001-1 [P], eingestellt bei der DB, LüP 104 mm.



L265655

Kühlwagen „VELTINS“, 4-achsig, ehem. TThs 43, Betriebs-Nr. 33 80 836 3 056-0 [P], eingestellt bei der DB, LüP 104 mm.



L265657

Kühlwagen „Apollinaris“, 4-achsig, ehem. TThs 43, Betriebs-Nr. 33 80 864 0 003-7 [P], eingestellt bei der DB, LüP 104 mm.



Neuheit 2016

L265660

Kühlwagen „König Pilsener“, 4-achsig, ehem. TThs 43, Betriebs-Nr. 33 80 836 3 048-7 [P], eingestellt bei der DB, LüP 104 mm.



Für den Transport von Braunkohlenstaub wurden bei der Firma FELDBINDER 145 vierachsige Silowagen vom Typ Uacns bestellt. Bei einem Fassungsvermögen von 128 m³

können diese Wagen bis zu 69,7 t Staub aufnehmen. Die Wagen sind mit den neu konstruierten Drehgestellen vom Typ Y25 Lsif-C ausgestattet.

Unter anderem wurden die Wagen an die Firmen ERMEWA, RSB LOGISTIC und ENVILOC geliefert.

Alle Silowagen mit Bremserbühne und vorbildgerechter Nachbildung der Silo-Entladevorrichtung am Wagenboden.

L265871

Silowagen für Staubguttransport, ERMEWA, 4-achsig, Uacns, Betriebs-Nr. 37 80 9327 011-4, LüP 130 mm.



L265872

Silowagen für Staubguttransport, ERMEWA / RSB LOGISTIC, 4-achsig, Uacns, Betriebs-Nr. 37 80 9327 336-5, LüP 130 mm.



L265874

Silowagen für Staubguttransport, ENVILOC, 4-achsig, Uacns, Betriebs-Nr. 37 80 9327 203-7, LüP 130 mm.





L265583

Muldenkippwagen, 4-achsig, Bauart Eakkmos, Betriebs-Nr. 82 37 5366 003-9, WLB, LüP 79 mm.



L265584

Muldenkippwagen, 4-achsig, Bauart Fans-u, Betriebs-Nr. 31 63 677 0 511-8, RTS/SWIETELSKY, LüP 79 mm.



Alle Muldenkippwagen sind mit Bremserbühne und vorbildgerechter Detailierung der unterschiedlichen Stirnseiten ausgestattet.



Neuheit 2016

L265585

Muldenkippwagen, 4-achsig, Bauart Fans-u, Betriebs-Nr. 31 63 677 0 528-2, BLS, LüP 79 mm.



L265587

Muldenkippwagen „Holcim“, 4-achsig, Bauart Fans-u, Betriebs-Nr. 33 85 677 0 666-2 P, eingestellt bei der SBB-CFF, LüP 79 mm.



Neuheit 2016

L265588

Muldenkippwagen, 4-achsig, Bauart Fans-u, Betriebs-Nr. 31 85 677 0 707-6, SBB-CFF, LüP 79 mm.



L265586

Muldenkippwagen, 4-achsig, Bauart Fans-u, Betriebs-Nr. 7407, CLF (Costruzioni Linee Ferroviarie – Bologna), LüP 79 mm.



Mit 188-hl-Kessel und Bremserhaus

L265480

Kesselwagen „SHELL“, 3-achsig, Betriebs-Nr. München 518 322 , eingestellt bei der DRG, LüP 61 mm.



Mit 188-hl-Kessel, Bremserhaus und Speichenrädern

Neuheit 2016

L265482

Kesselwagen „Bad. Ges. zur Zuckerfabrikation“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Württemberg 502 132 , eingestellt bei der K.W.St.E., LüP 61 mm.



Mit 205-hl-Kessel und Bremserhaus

L265483

Kesselwagen, 3-achsig, Betriebs-Nr. 51-33-28 , eingestellt bei der DR, LüP 61 mm.



Mit 180-hl-Kessel, Bremserhaus und Speichenrädern

Neuheit 2016

L265484

Kesselwagen „CHEM. FABRIK ERNST CHUR“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Elberfeld 541 362 , eingestellt bei der DRG, LüP 61 mm.



Mit 300-hl-Kessel und Bremserbühne

L265490

Kesselwagen „Chem. Fabrik von Heyden AG“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Dresden 550 933 , eingestellt bei der DRB, LüP 61 mm.



Mit 188-hl-Kessel, Bremserhaus und Speichenrädern

Neuheit 2016

L265486

Kesselwagen „Holzverkohlungs-Industrie A.G.“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Baden 503 431 , eingestellt bei der BadStB, LüP 61 mm.





Foto: © Dujardin-Vertriebs GmbH

Mit 293-hl-Kessel und Bremserhaus



L265495
Kesselwagen „Dujardin“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Köln 540 562 [P], eingestellt bei der DRG, LüP 61 mm.



Mit 290-hl-Kessel und Bremserbühne

L265497
Kesselwagen „Dujardin“, 3-achsig, Betriebs-Nr. 536 018 [P], eingestellt bei der DB, LüP 61 mm.



Mit 290-hl-Kessel und Bremserbühne



L265499
Kesselwagen „B.B.O.-ORION“, 3-achsig, Betriebs-Nr. Hannover 565 327 [P], eingestellt bei der DB, LüP 61 mm.



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 an die vielen Frontabschnitte zu trans-

portieren. Deshalb wurden von verschiedenen Firmen ab 1942 Probeserien eines neuen Drehgestell-Kesselwagens gebaut und geliefert.

In Serie wurden daraufhin von 1943 bis 1947 etwa 1300 Wagen der Einheitsbauart mit

480 hl und 630 hl Inhalt gebaut, die der Bauart Deutz in etlichen Punkten ähnlich sind. Die letzten wurden direkt an die Deutsche Shell geliefert.

Nach Kriegsende befanden sich diese Kesselwagen in ganz Europa im Einsatz.

Mit 480-hl-Kessel und Bremserbühne



L265972
Kesselwagen „VTG-Castrol“, 4-achsig, Deutzer Bauart, Betriebs-Nr. 21 80 006 1 429-5 [P], eingestellt bei der DB, LüP 78 mm.



Mit 630-hl-Kessel und Bremserbühne



L265997
Kesselwagen „ARAL“, 4-achsig, Deutzer Bauart, Betriebs-Nr. 33 80 774 3 128-0 [P], eingestellt bei der DB AG, LüP 78 mm.



L265962

Kesselwagen „BP“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 581 334 , eingestellt bei der DB, LüP 78 mm.



Mit 480-hl-Kessel und Bremserbühne

L265963

Kesselwagen „TEXACO“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 33 80 770 3 011-6 , eingestellt bei der DB, LüP 78 mm.



Mit 480-hl-Kessel und Bremserbühne

Neuheit 2016

Mit 480-hl-Kessel und Bremserbühne

L265964

Kesselwagen „DEA“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 581 204 , eingestellt bei der DB, LüP 78 mm.



Separat montiertes Firmenschild

Mit 630-hl-Kessel und Bremserbühne

L265984

Kesselwagen „BP“, 4-achsig, Einheitsbauart, Betriebs-Nr. 21 80 005 1 291-1 , eingestellt bei der DB, LüP 78 mm.



Separat montiertes Firmenschild



Innenbeleuchtungen mit LEDs



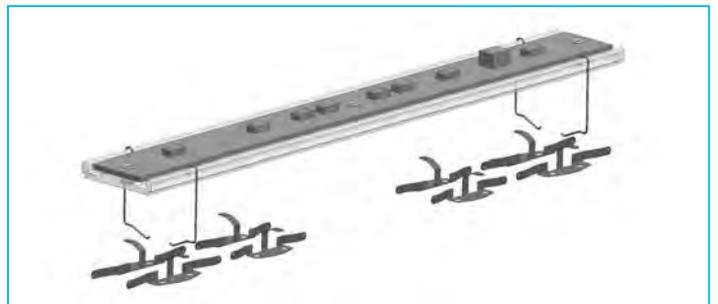
Für N-Personenwagen bietet LILIPUT eine LED-Innenbeleuchtung an, die mit vier Radkontakten, vier Kontaktbügeln und mit Flackerschutz durch einen eingebauten Kondensator ausgestattet ist. Die gelben LEDs geben ein vorbildgerechtes Glühlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen II bis III), die weißen LEDs geben ein vorbildgerechtes Neonlampenlicht (vorwiegend für Wagen der Epochen IV bis VI) wieder.

L968940 Gelbe LEDs für Drehgestell-Wagen



Innenbeleuchtung, mit gelben LEDs für Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Glühlampenlicht-Effekt“.

L968945 Weiße LEDs für Drehgestell-Wagen



Innenbeleuchtung, mit weißen LEDs Wagen mit Drehgestellen, Leuchtstab 100 mm lang, „Neonlampenlicht-Effekt“.

Passende Innenbeleuchtungen für LILIPUT-Personenwagen in Spurweite N

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L364536	L968940
L364537	L968940
L364538	L968940

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L364539	L968945
L364540	L968945
L364541	L968945

Personenwagen	Innenbeleuchtung
L364542	L968940
L364543	L968940
L364544	L968940

Packwagen	Innenbeleuchtung
L364556	L968940
L364557	L968945
L364558	L968940

Drehgestell-Haltebolzen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt/Stück
L969600		Drehgestell-Haltebolzen	schwarz	4

Haftreifen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Inhalt/Stück
L969380		Haftreifen	4,1 mm	4
L969381		Haftreifen	7,6 mm	4

Faltenbalg (für alle bisher angebotenen Schnellzug-/ Packwagen in Spurweite N)

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt/Stück
L969930		Faltenbalg eingezogen	schwarz	1

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Farbe	Inhalt/Stück
L969931		Faltenbalg ausgefahren	schwarz	1

Wagen-Radsätze

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Durchmesser	Norm	Inhalt/Stück
L969300		Scheibenradsatz, niedrig Spurkranzhöhe 0,55 mm	5,6 mm	NEM 311.1	2
L969301					50
L969304		Speichenradsatz, standard Spurkranzhöhe 0,8 mm	5,6 mm	NEM 311	2
L969305					50
L969310		Scheibenradsatz, standard Spurkranzhöhe 0,8 mm	5,6 mm	NEM 311	2
L969311					50

Kupplungen / Stabfedern

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Norm	Inhalt/Stück
L969100		N-Standard Kupplungskopf	NEM 357	5
L969101				50
L969130		N-Kurzkupplungsdeichsel Typ 1 mit Kupplungsaufnahme	NEM 355	2
L969150		N-Stabfeder 15 mm für Kurzkupplungsdeichsel		10

Brückenstecker

Artikel-Nr.	Abbildung	Inhalt/Stück
L968002		1
Brückenstecker für Next18-Schnittstelle		

Puffer zum Austauschen

Artikel-Nr.	Abbildung	Bezeichnung	Maße	Farbe	Form	Inhalt/Stück
L969881		Hülsenpuffer-Set	Ø 2,4 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L969882		Stangenpuffer-Set	Ø 2,4 mm	schwarz	rund	2 x flach, 2 x gewölbt
L969885		Puffer-Set	2,7 mm x 2,2 mm	schwarz	eckig	4 x flach

N-Figuren von SCENECRAFT



- Handbemalte Figuren aus Resin
- Umfangreiches Programm, realitätsnah und detailreich
- Figuren sind thematisch in Sets zusammengefasst

Figuren von SCENECRAFT sind auch in H0/00 und für die Gartenbahn verfügbar.



379-315 • Reisende



379-309 • Bahnarbeiter



379-341 • Kühe

Diese Modelle sind nur eine kleine Auswahl. Weitere Modelle finden Sie in der SCENECRAFT-Preisliste unter:



Steigen Sie ein in die Gartenbahn

LILIPUT bereichert das Hobby auch mit Fahrzeugen für die Spur Hm. Diese robusten Modelle sind für Kinder und Erwachsene gleichermaßen geeignet, wetterfest und deshalb ideal für eine Gartenbahn. Die handliche Größe der Güterwagen erlaubt richtige Gütertransporte auf 45 mm Spurweite. Rangierbetrieb, Auf- und Abladen bringen viel Spielspaß.

Ernsthafte Modellbahner können die Modelle leicht an ihre bevorzugte Bahngesellschaft anpassen. Dafür liegen bei einigen Modellen erhabene Schilder bekannter Eisenbahnen aus der Schweiz, Österreich und Deutschland bei. Sie werden einfach eingesteckt und sind austauschbar, falls das Thema mal wechselt.





Erhabene Schilder von verschiedenen Bahngesellschaften liegen zum Aufstecken bei.

Ausstattungsmerkmale der Flach- und Hochbordwagen auf dieser Seite:

- Serienmäßig mit Metallrädern
- Erhabene Schilder zum Aufstecken
- Handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei

L95752

Flachwagen, 4-achsig, Betriebs-Nr. 95 752 SS, mit Speichenrädern aus Metall, Lük ca. 420 mm.

III-V



Mit Steckungen und Baumstämmen als Ladegut

L95753

Flachwagen, 4-achsig, Betriebs-Nr. 95 753 SS, mit Speichenrädern aus Metall, Lük ca. 420 mm.

III-V



Mit Steckungen

L95900

Hochbordwagen, 4-achsig, Betriebs-Nr. 95 900 S, mit Scheibenrädern aus Metall, Lük ca. 420 mm.

III-V



L95901

Hochbordwagen, 4-achsig, Betriebs-Nr. 95 901 S, mit Speichenrädern aus Metall, Lük ca. 420 mm.

III-V



Ausstattungsmerkmale der Kühlwagen auf dieser Seite:

- Serienmäßig mit Metallrädern
- Handelsübliche Kupplungen und Klauenkupplungen liegen bei
- Dachluken und Türen zum Öffnen



L95984

Kühlwagen „Wernesgrüner“, 4-achsig, Betriebs-Nr. 99-02-61 , mit Scheibenrädern aus Metall, eingestellt bei der HSB, Lük ca. 420 mm.



L95988

Kühlwagen „Porter“, 4-achsig, Betriebs-Nr. 99-02-62 , mit Speichenrädern aus Metall, eingestellt bei der HSB, Lük ca. 420 mm.



L95987

Kühlwagen „Muraueer Bier“, 4-achsig, Betriebs-Nr. GGm 987, mit Speichenrädern aus Metall, St.L.B., Lük ca. 420 mm.



L95986

Kühlwagen „Brauerei Warteck, Basel“, 4-achsig, Betriebs-Nr. 513 214 , mit Speichenrädern aus Metall, eingestellt bei der SBB-CFF, Lük ca. 420 mm.



Gartenbahn-Zubehör



L999300 Metall-Scheibenradsatz

Inhalt: 4 Radsätze, Ø 31,4 mm.
Zum Austausch der Radsätze von anderen Fabrikaten nach NEM 313.



L999304 Metall-Speichenradsatz

Inhalt: 4 Radsätze, Ø 31,4 mm.
Zum Austausch der Radsätze von anderen Fabrikaten nach NEM 313.



L999100 Kupplung

Inhalt: 1 Kupplung komplett.
Zum Austausch von Klauenkupplungen.

Gartenbahn-Figuren von SCENECRAFT



- *Handbemalte Figuren aus Resin*
- *Umfangreiches Programm, realitätsnah und detailreich*
- *Figuren sind thematisch in 2er-Sets zusammengefasst*

Figuren von SCENECRAFT sind auch in H0/00 und N verfügbar.



22-184 • Junges Paar



22-188 • Wanderer



22-183 • Sitzendes Paar



22-185 • Service-Mitarbeiter



22-186 • Bahnarbeiter



22-187 • Lokpersonal

Diese Modelle sind nur eine kleine Auswahl. Weitere Modelle finden Sie in der SCENECRAFT-Preisliste unter:

Modellbahnzubehör von PROSES

Mit einer großen Auswahl an Modellbauhilfen, Spezialwerkzeugen, Bausätzen und Zubehör für Modelleisenbahnen bietet PROSES in den Spurweiten Z, N, TT, H0, 00, 0 und G vielfältige Möglichkeiten rund um das Thema Bauen und Basteln.

Schotterhilfen



PBS-N-01
Schotter-verteiler
Baugröße N



PBS-FIX-01
Schotter-
kleber-
Applikator,
zum einfachen
und schnellen
Verkleben von
losem Schotter
Baugröße
H0/00



PBS-H0-01
Schotter-
verteiler
Baugröße
H0/00

Die Schotterverteiler von PROSES helfen Ihnen bei der Gestaltung Ihrer Anlage. Einfach in der Handhabung und verfügbar in allen gängigen Modellmaßstäben sind sie die perfekte Ergänzung in Ihrem Werkzeug-Set. Einfach Schotterhilfe auf das Gleis setzen, Schotter einfüllen und los geht's!

Prüf- und Wartungsbänke



PLB-901

Wartungsliegebank für Modelleisenbahn-Lokomotiven und Wagen für die Spurweiten N, TT, H0, 00 und 0. Beinhaltet 45- und 90-Grad verschiebbare und gummierte Halterungsauflagen.



PLB-902

Drehbare Wartungsbank für Modelleisenbahn-Lokomotiven und Wagen für die Spurweiten N, TT, H0, 00 und 0. Beinhaltet unterschiedliche und einstellbare gummierte Halterungsauflagen.

Stellpult



SWB-01

Stellpult zur Weichensteuerung. Steuert Magnetweichenmotoren und Signale. Für alle Maßstäbe einsetzbar.

Schneidehilfe



PTC-100-M

Modellbau-Schneidegerät für Holz und Profile. Einfaches und sauberes Schneiden von Vollmaterial oder Röhrenform aus Kunststoff, Weichholz oder Styropor. Verstellbarer Winkel zwischen 30° und 90°.

Weiteres Zubehör entnehmen Sie bitte dem PROSES-Katalog oder unserer Homepage unter:

Artikel-Nr.	Seite
H0 Lokomotiven,	
H0 Triebfahrzeuge	
L131180	6
L131182	7
L131187	7
L131191	6
L131193	7
L131196	6
L131351	7
L131361	7
L131560	8
L131562	8
L131565	8
L131567	8
L131722	9
L131723	9
L131950	12
L131952	12
L131955	12
L131961	10
L131962	10
L131963	11
L131968	11
L131969	11
L132006	14
L132016	14
L132023	14
L132024	14
L132029	14
L132033	14
L132034	14
L132039	14
L132051	13
L132052	13
L132056	13
L132057	13
L132476	29
L132522	16
L132527	16
L132543	15
L132544	15
L133000	28
L133001	28
L133007	29
L133008	29
L133016	17
L133017	17
L133023	17
L133028	17
L133030	17
L133031	17
L133035	17
L133036	17
L133100	22
L133101	23
L133102	23

Artikel-Nr.	Seite
L133103	23
L133105	22
L133106	23
L133107	23
L133108	23
L133110	22
L133111	23
L133112	23
L133113	23
L133115	22
L133116	23
L133117	23
L133118	23
L133120	22
L133121	23
L133122	23
L133123	23
L133151	20
L133154	21
L133156	20
L133159	21
L133161	20
L133164	21
L133502	18
L133507	18
L133503	18
L133508	18
L133510	19
L133512	19
L133515	19
L133517	19
L133893	25
L133894	25
L133895	25
L133920	24
L133921	24
L133926	24
L133927	24
L133930	24
L136100	26
L136101	26
L136102	26
L136104	26
L136105	26
L136133	27
L136138	27
H0 Güterwagen	
L221227	40
L221229	40
L221230	40
L222799	41
L230107	46
L230109	46

Artikel-Nr.	Seite
L230111	46
L230113	46
L230116	44
L230117	44
L230122	45
L230124	36
L230132	48
L230134	48
L230136	48
L230138	48
L230139	44
L235040	36
L235052	36
L235071	41
L235072	41
L235073	41
L235095	40
L235112	42
L235113	42
L235114	42
L235120	38
L235121	39
L235125	38
L235130	38
L235140	38
L235150	35
L235151	35
L235152	35
L235180	28
L235181	28
L235220	39
L235221	39
L235240	35
L235241	35
L235353	44
L235390	44
L235391	44
L235485	45
L235520	46
L235521	46
L235583	47
L235584	47
L235585	47
L235586	47
L235588	47
L235655	42
L235660	42
L235730	48
L235763	39
L235769	39
L235774	43
L235779	43
L235781	36
L235782	36

Artikel-Nr.	Seite
L235783	37
L235786	37
L235787	37
L235788	37
L235789	37
L235872	43
L235874	43
L235963	45
L235964	45
L235984	45
H0 Personenwagen	
L330500	33
L330501	34
L334004	31
L334009	31
L334050	31
L334052	31
L334055	30
L334056	30
L334057	30
L334058	30
L334405	31
L334406	30
L334560	32
L334561	32
L334562	32
H0 Zubehör	
L32023-852-1	50
L33100-851-1	50
L33100-852-1	50
L524400	51
L524401	51
L938000	50
L938003	50
L938004	50
L938005	50
L938940	49
L938941	49
L938945	49
L938946	49
L938950	49
L938951	49
L938955	49
L938956	49
L938991	52
L938995	52
L938997	52
L938998	52
L938999	52

Artikel-Nr.	Seite
L939100	50
L939101	50
L939104	50
L939105	50
L939108	50
L939109	50
L939112	50
L939120	50
L939130	50
L939131	50
L939132	50
L939150	50
L939151	50
L939152	50
L939300	51
L939301	51
L939304	51
L939305	51
L939306	51
L939307	51
L939308	51
L939309	51
L939330	52
L939332	52
L939333	52
L939334	52
L939335	52
L939336	52
L939341	52
L939347	52
L939360	51
L939361	51
L939364	51
L939365	51
L939368	51
L939369	51
L939380	50
L939381	50
L939382	50
L939383	50
L939385	50
L939600	50
L939870	50
L939871	50
L939881	51
L939882	51
L939883	51
L939884	51
L939885	51
L939886	51
L939890	51
L939900	51
L939930	49
L939931	49
L939980	51
L939990	51

Artikel-Nr.	Seite
H0e Lokomotiven	
L141487	54
L141488	56
L142109	57
L142123	57
L142126	55
L142127	55
L142128	55
L143000	57
H0e Güterwagen	
L240100	55
L240105	54
L245180	57
L245181	57
L245400	54
L291907	56
L291909	57
L294012	56
L294044	56
L294233	57
L294234	56
H0e Personenwagen	
L344353	56
L344354	56
L344355	56
L344356	57
L344360	58
L344361	58
L344362	58
L344401	55
L344407	55
L344412	54
H0e Zubehör	
L949100	58
L949101	58
L949110	58
L949112	58
L949115	58
L949116	58
L949120	58
L949121	58
L949130	58
L949135	58
L949140	58
L949141	58
L949300	58
L949301	58

Artikel-Nr.	Seite
N Lokomotiven,	
N Triebfahrzeuge	
L161001	61
L161003	61
L161004	61
L161560	60
L161561	60
L161563	60
L162523	63
L162542	63
L162544	63
L163100	62
L163103	62
N Güterwagen	
L260101	72
L260102	72
L260903	69
L260904	69
L265112	72
L265114	72
L265115	72
L265220	69
L265221	69
L265480	76
L265482	76
L265483	76
L265484	76
L265486	76
L265490	76
L265495	77
L265497	77
L265499	77
L265583	75
L265584	75
L265585	75
L265586	75
L265587	75
L265588	75
L265651	73
L265654	73
L265655	73
L265657	73
L265660	73
L265761	70
L265763	70
L265764	70
L265769	70
L265774	71

Artikel-Nr.	Seite
L265779	71
L265780	71
L265871	74
L265872	74
L265874	74
L265962	78
L265963	78
L265964	78
L265972	77
L265984	78
L265997	77
N Personenwagen	
L364536	65
L364537	65
L364538	65
L364539	66
L364540	66
L364541	66
L364542	67
L364543	67
L364544	67
L364556	65
L364557	66
L364558	67
N Zubehör	
L968002	80
L968940	79
L968945	79
L969100	80
L969101	80
L969130	80
L969150	80
L969300	80
L969301	80
L969304	80
L969305	80
L969311	80
L969380	79
L969381	79
L969600	79
L969881	80
L969882	80
L969885	80
L969930	79
L969931	79

Artikel-Nr.	Seite
IIm Güterwagen	
L95752	82
L95753	82
L95900	82
L95901	82
L95984	83
L95986	83
L95987	83
L95988	83
L999100	84
L999300	84
L999304	84
IIm Zubehör	
L999100	84
L999300	84
L999304	84
IIm Figuren	
22-183	84
22-184	84
22-185	84
22-186	84
22-187	84
22-188	84



LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

www.liliput.de

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

Ihr Fachhändler:



L020150 UVP 5,00 €



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.