



L.S. Models
Exclusive



H0 & N



2012 / 2013





Import und Vertrieb Bundesrepublik Deutschland



Wolfgang Lemke GmbH
Schallbruch 34a
D-42781 Haan (Rheinl.)
Deutschland
Telefon: (02129) 9369- 0
Fax: (02129) 52218
Email: info@lemkecollection.de
www.lemkecollection.de



LS Models Luxemburg
24 Wämperweeg
L-9980 Wilwerdange
Luxemburg

LS Models Belgien
Rue de Bosfagne 31
B-4950 Sourbrodt
Belgien
Fax: 0032 80 86 46 77
Email: info@lsmodels.com
www.lsmodels.com

Katalog Art-Nr. LS 10002 EAN 4250528604891

Weitere Informationen zu LS Models in Deutschland finden Sie auf der Homepage der Firma Lemke

www.lemkecollection.de



Unser internationales Programm finden Sie auf der LS Models-Homepage

www.lsmodels.com





LS Models in Deutschland

Wir freuen uns Ihnen nach zwei Jahren den neuen LS Models Deutschland Katalog zu präsentieren. Neben bereits angekündigten Modellen enthält er viele weitere attraktive Neuheiten. Wir sind trotz der Erfahrungen der Vergangenheit zuversichtlich, die hier präsentierten Modelle bis Ende 2013 ausliefern zu können.

Der Schwerpunkt liegt auf den bereits vorgestellten Modellen wie Metropolitan, ET 403, Rheingold usw. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit geben wir Lieferzeiten nicht mehr an. Wir sind jedoch zuversichtlich, die in diesem Katalog aufgeführten Modelle bis Ende 2013 liefern zu können.

Der vorliegende Katalog enthält neben den LS Models-Fahrzeugen auch Modelle unseres deutschen Importeurs Lemke, die in enger Zusammenarbeit mit LS Models gefertigt werden, so z.B. die Varianten von Epoche III Fahrzeugen sowie die alten CIWL Wagen mit Holzaufbauten. Diese werden hier unter dem Label HOBBYTRAIN by LEMKE geführt.

Von den deutschen Fahrzeugen fertigen wir grundsätzlich keine Wiederauflagen (sogenannte „re-runs“) an. Unsere Fahrzeugkonzepte sind so angelegt, dass in der Regel stets genügend Vorbildvarianten realisierbar sind.

Sobald Sie also in diesem Katalog ihre Favoriten gefunden haben, sichern Sie sich rechtzeitig Ihre Wunschmodelle mit einer Vorbestellung bei Ihrem Fachhändler.

Alle Angaben in diesem Prospekt ohne Gewähr. Wir behalten uns vor, Inhalte dieses Prospektes, sowie Eigenschaften der darin enthaltenen Produkte zu aktualisieren.

Viel Freude mit unseren Modellen wünschen Ihnen

LS Models, LEMKE Deutschland, LS Team Deutschland

Zeichenerklärung: **NF** neue Form - **VF** veränderte Form

Inhalt

Vorwort	2
Spur H0 1:87	
Lokomotiven, Züge, Wagen	
Epoche VI	4
Epoche V	8
Epoche IV	15
Epoche III	26
Themen	
City Night Line/DB Autozug	30
CIWL	32
N-Spur 1:160	
Züge, Wagen	
Epoche VI	40
Epoche V	42
Epoche IV	43
Themen	
City Night Line/DB Autozug	44
CIWL	45
LS Models in Deutschland	46
Epochen	46
Buchstabensalat	47

Spur HO 1:87

EPOCHE VI

Baureihe 101

In der Epoche VI ist die Baureihe 101 die Standardlokomotive für den IC- Verkehr in Deutschland. LS Models setzt diese Lokomotive mit außergewöhnlich vielen feinen Details um.

Baureihe 101 **NF**

16 049	91 80 6 101 110-5-D-DB verkehrsrot — DC analog
16 049S	91 80 6 101 110-5-D-DB verkehrsrot — DC digital mit Sound
16 549~	91 80 6 101 110-5-D-DB verkehrsrot — AC digital
16 549S~	91 80 6 101 110-5-D-DB verkehrsrot — AC digital mit Sound

**Alle unsere Triebfahrzeuge werden auch für das dreileitige Wechselstromsystem angeboten.
Für unsere Wagen halten wir Tauschradsätze für das Wechselstromsystem bereit.**



- zahlreiche separat angesetzte Bauteile
- geätzte Tritte, Dachgitter und Scheibenwischer
- filigrane Stromabnehmer der Bauart DSA 350 SEK
- Führerstände mit Sonnenrollos, Instrumentenbeleuchtung und eingesetzten Details
- Tiefanlenkung der Drehgestelle und spezielle Fahrwerkkonstruktion zur Erhöhung der Traktion
- feine Spurkränze (DC- Ausführung)
- alle Achsen angetrieben (AC und DC Ausführung)
- Motor mit 2 Schwungmassen
- 21-polige Schnittstelle
- längenverstellbare Kurzkupplung



© Siemens

Baureihe 193, Siemens Vectron

Siemens hat 2010 eine neue Lokfamilie mit Namen „Vectron“ vorgestellt. Wie mit der TRAXX von Bombardier soll ein möglichst großes Einsatzspektrum abgedeckt werden. Die Lok ist eine Weiterentwicklung der Europrinter- Serie ES 2007, welche u.a. in Belgien als Baureihe 18 im Einsatz ist. Angeboten werden derzeit die drei Elektro- Varianten. Die Diesel- Variante ist in Vorbereitung.



Abbildung N-Modell Hobbytrain

Baureihe 193, Siemens Vectron NF

- 16 061** **Vectron Mehrsystem-Vorserienlok 193 902-4**
Deko DNA — DC analog
- 16 061S** Vectron Mehrsystem-Vorserienlok 193 902-4
Deko DNA — DC digital mit Sound
- 16 561~** Vectron Mehrsystem-Vorserienlok 193 902-4
Deko DNA — AC digital
- 16 561S~** Vectron Mehrsystem-Vorserienlok 193 902-4
Deko DNA — AC digital mit Sound

- 16 063** **Vectron Wechselstrom-Vorserienlok 193 022-2**
Deko Europaflaggen — DC analog
- 16 063S** Vectron Wechselstrom-Vorserienlok 193 022-2
Deko Europaflaggen — DC digital mit Sound
- 16 563~** Vectron Wechselstrom-Vorserienlok 193 022-2
Deko Europaflaggen — AC digital
- 16 563S~** Vectron Wechselstrom-Vorserienlok 193 022-2
Deko Europaflaggen. — AC digital mit Sound

- 16 064** **Vectron Gleichstrom-Vorserienlok 191 951-3**
Deko Container — DC analog
- 16 064S** Vectron Gleichstrom-Vorserienlok 191 951-3
Deko Container — DC digital mit Sound
- 16 564~** Vectron Gleichstrom-Vorserienlok 191 951-3
Deko Container — AC digital
- 16 564S~** Vectron Gleichstrom-Vorserienlok 191 951-3
Deko Container — AC digital mit Sound



16 042 IC -Set 1 Lok mit 2 Wagen — DC analog

Lok 101 126-1 Verkehrsrot mit Spezialkupplung an einem Ende

Endwagen Apmz 116.0 „Traveller“ mit einseitig Puffern und Gummiwulst

Steuerwagen Apmbz 116.8 „Club“ mit in Fahrtrichtung wechselnden Front- /Schlusslichtern, Lok und Steuerwagen mit fahrtrichtungsabhängiger Stromaufnahme

16 042S IC -Set 1 Lok mit 2 Wagen — DC digital mit Sound

16 542~ IC -Set 1 Lok mit 2 Wagen — AC digital

16 542S~ IC -Set 1 Lok mit 2 Wagen — AC digital mit Sound

46 045 IC- Set 2 mit 3 Wagen

Mittelwagen Apmz 116.1 „Traveller“

Mittelwagen Apmkz 116.6 „Office/Bar“

Mittelwagen Apmz 116.4 „Office“

46 046 IC-Set 3 mit 2 Wagen

Mittelwagen Apmz 116.2 „Silence“

Mittelwagen Apmkz 116.6 „Club/Bar“

IC Berlin - München

Der Geschäftsreisezug MetropolitaN verkehrte von 1999 bis 2004. Die DB AG löste 2005 ihr Tochterunternehmen Metropolitan Express Train GmbH auf und lackierte die zuvor silbernen Fahrzeuge in das ICE Farbschema sowie die beiden Loks in Verkehrsrot um. Die Züge verkehrten danach zuerst als ICE, dann als IC auf verschiedenen Relationen, dann von 2009 bis 2011 als elfteilige Garnitur mit zwei Loks (Sandwich) im ICE-Verkehr zwischen Hamburg und Berlin. Derzeit verkehren die ehemaligen MetropolitaN-Züge wieder als zwei separate Einheiten auf mehreren ICE-Kursen zwischen Berlin, München, Leipzig und Hamburg.

Das Set 16042 enthält eine betriebsfähige Grundeinheit aus Lok, Endwagen sowie Steuerwagen und ist für 2013 auch in Spur N geplant.

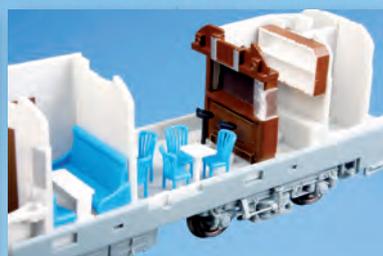




#48 026-2 - WLABmee — Handmuster

Nachtzug Paris- Berlin- Moskau

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde eine neue, luxuriöse Zugverbindung von Moskau über Berlin nach Paris und zurück eingeführt. Der aus acht russischen Schlafwagen und einem polnischen Speisewagen bestehende Zug verkehrt dreimal, im Sommer sogar fünfmal wöchentlich zwischen den europäischen Hauptstädten. Er legt auf seiner ca. 38 1/2 stündigen Fahrt durch Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland und Frankreich eine Strecke von über 3.000 km zurück. Im Zugverband laufen zwei Luxusschlafwagen WLSRmee mit, die jeweils nur über acht Bettplätze verfügen. Diese Wagen unterscheiden sich äußerlich durch zusätzliche Lüfter im Dachbereich und natürlich der geänderten Inneneinrichtung von den normalen Schlafwagen WLABmee. Alle Schlafwagen tragen die neue, sehr attraktive Lackierung der RZD in hellgrau/dunkelgrau mit roter Zierlinie und dem großen kyrillischen Schriftzug der russischen Bahnverwaltung. Den längsten Weg innerhalb Deutschlands legt der Zug dabei mit der Baureihe 120.1 - zurück, da die Züge auch über die Schnellfahrstrecken mit bis zu 200 km/h verkehren.



#48 028-2 - WLSRmee — Handmuster

#48 027-1 - WLABmee — Handmuster



- 48 027 Paris - Berlin - Moskau**
Set 1 mit 3 Wagen rot/grau
 Schlafwagen Standard WLABmee
 Schlafwagen Standard WLABmee
 Schlafwagen Standard WLABmee
- 48 028 Paris - Berlin - Moskau**
Set 2 mit 3 Wagen rot/grau
 Schlafwagen Standard WLABmee
 Schlafwagen Luxus WLSRmee
 Schlafwagen Luxus WLSRmee
- 48 026 Moskau - Berlin**
Set mit 3 Wagen rot/blau
 Schlafwagen Standard WLABmee
 Schlafwagen Standard WLABmee
 Schlafwagen Luxus WLSRmee

EPOCHE V

Baureihe 120.1

Die Serienlieferung der Baureihe 120.1 fällt Mitte der 80er Jahre bereits in die Zeit der sogenannten Produktfarben. Alle Fahrzeuge der Serie wurden in orientroter Lackierung ausgeliefert. Äußerlich sichtbar unterscheiden sich die Serienlokomotiven von den Prototypen durch die Anordnung der Sandkästen die umfangreichere Dachausrüstung und fehlende Dachrandverkleidung. LS Models setzt diese Lokomotive mit vielen feinen Details um. Dabei werden selbstverständlich Bauartunterschiede berücksichtigt.

- zahlreiche separat angesetzte Bauteile
- geätzte Tritte, Dachgitter und Scheibenwischer
- filigrane Stromabnehmer der Bauart SBS 81
- Führerstände mit Sonnenrollos, Instrumentenbeleuchtung und angesetzten Details
- Tiefanlenkung der Drehgestelle und spezielle Fahrwerkkonstruktion zur Erhöhung der Traktion
- niedrige Spurkränze (DC- Ausführung)
- alle Achsen angetrieben (AC und DC Ausführung)
- Motor mit 2 Schwungmassen
- 21-polige Schnittstelle
- längenverstellbare Kurzkupplung

16 083 120 116-9, DB, Orientrot, großer Latz
NF DC analog

16 083S 120 116-9, DB, Orientrot, großer Latz
 DC digital mit Sound

16 583~ 120 116-9, DB, Orientrot, großer Latz
 AC digital

16 583S~ 120 116-9, DB, Orientrot, großer Latz
 AC digital mit Sound

16 085 120 120-1, DBAG Verkehrsrot
NF Frontausstattung mit Steckdosen und
 Griffstangen entsprechend der Epoche VI
 DC analog

16 085S 120 120-1, DBAG Verkehrsrot
 Frontausstattung mit Steckdosen und Griffstangen
 entsprechend der Epoche VI — DC digital mit Sound

16 585~ 120 120-1, DBAG Verkehrsrot
 Frontausstattung mit Steckdosen und Griffstangen
 entsprechend der Epoche VI — AC digital

16 585S~ 120 120-1, DBAG Verkehrsrot
 Frontausstattung mit Steckdosen und Griffstangen
 entsprechend der Epoche VI — AC digital mit Sound



#16 085



#16 083



Baureihe 101

Die Baureihe 101 gehört zu den drei Ellokbauarten (101, 145 und 152), die aus einem Wettbewerb der Hersteller ADTranz und Siemens hervorgegangen sind. Basierend auf der Baureihe 120 und z.T. der Versuchslok 12X, bei denen bereits viele der Komponenten der Baureihe 101 erprobt werden konnten, entstand bei ADtranz (heute Bombardier) 1996 diese neue Schnellfahrlok. Die ersten drei Maschinen erhielten noch den orientroten Anstrich. Die Serienloks unterschieden sich in der Anordnung der Dachrandlüfter und kamen im verkehrsroten Gewand zur Anlieferung. LS Models setzt diese Lokomotiven mit vielen filigranen Details und in den entsprechenden Formvarianten um.

- zahlreiche separat angesetzte Bauteile
- geätzte Tritte, Dachgitter und Scheibenwischer
- filigrane Stromabnehmer der Bauart DSA 350 SEK
- Führerstände mit Sonnenrollos, Instrumentenbeleuchtung und eingesetzten Details
- Tiefanlenkung der Drehgestelle und spezielle Fahrwerkkonstruktion zur Erhöhung der Traktion, Schlingerdämpfung.
- niedrige Spurkränze (DC- Ausführung)
- alle Achsen angetrieben (AC und DC Ausführung)
- Motor mit 2 Schwungmassen
- 21-polige Schnittstelle
- längenverstellbare Kurzkupplung



- 16 045** 101 022-2, Verkehrsrot, DC analog
16 045S 101 022-2, Verkehrsrot, DC digital mit Sound
16 545~ 101 022-2, Verkehrsrot, AC digital
16 545S~ 101 022-2, Verkehrsrot, AC digital mit Sound

- 16 047** 101 003-2, Orientrot, DC analog
16 047S 101 003-2, Orientrot, DC digital mit Sound
16 547~ 101 003-2, Orientrot, AC digital
16 547S~ 101 003-2, Orientrot, AC digital mit Sound

- 16 048** 101 072-7, Werbung Baden-Württemberg
DC analog
16 048S 101 072-7, Werbung Baden-Württemberg
 DC digital mit Sound
16 548~ 101 072-7, Werbung Baden-Württemberg
 AC digital
16 548S~ 101 072-7, Werbung Baden-Württemberg
 AC digital mit Sound



MetropolitaN

Ab 1999 bot die DB eine schnelle und luxuriöse Zugverbindung zwischen Köln und Hamburg an. Zielgruppe waren vornehmlich Geschäftsreisende, denen man eine Alternative zum Binnenflugverkehr bieten wollte. Hierfür gründete die DBAG das Tochterunternehmen Metropolitan Express GmbH. Die Züge boten nur die Premium- Wagenklasse mit den Komfortbereichen Office mit Stromanschlüssen für Laptops, Silence für Reisende, die entspannen wollten, und Club für die geselligen Mitfahrer an. Bereits nach zwei Jahren wurde wegen schlechter Auslastung die sog. Traveller-Klasse eingeführt, wofür je zwei Wagen pro Garnitur umgebaut und die Wagenreihung im Zug verändert wurde. Diese Variante ist mit allen veränderten Details des Vorbildes bei LS Models in Vorbereitung und ist für 2013 auch in Spur N geplant.

MetropolitaN Köln-Hamburg von 1999 bis 2001 Ursprungsausführung MET-silber mit orangefarbenem Logo „MetropolitaN“

Gebaut wurden zwei siebenteilige Züge, deren Wagen durch Mittelpufferkupplungen verbunden waren. Puffer und Schraubenkupplungen besaßen nur End- und Steuerwagen. Vier Lokomotiven der Baureihe 101, zwei als Stammlok in silberner Lackierung und zwei verkehrsrote Reservelok, erhielten eine dem Zug angepasste technische Zusatzausrüstung. Die Wagen waren mit den Nummern 1 bis 7 durchnummeriert. Betriebsdienstlich behandelte die DB die Züge als Triebwagen.

16 040 MET Set 1 mit Lok und 2 Wagen — DC analog

NF

Lok 101 131-1 silbergrau mit Spezialkupplung an einem Ende.

Wagen 1 Endwagen Apmz 116.0 „Silence“ mit einseitig Puffern und Gummiwulstübergang.

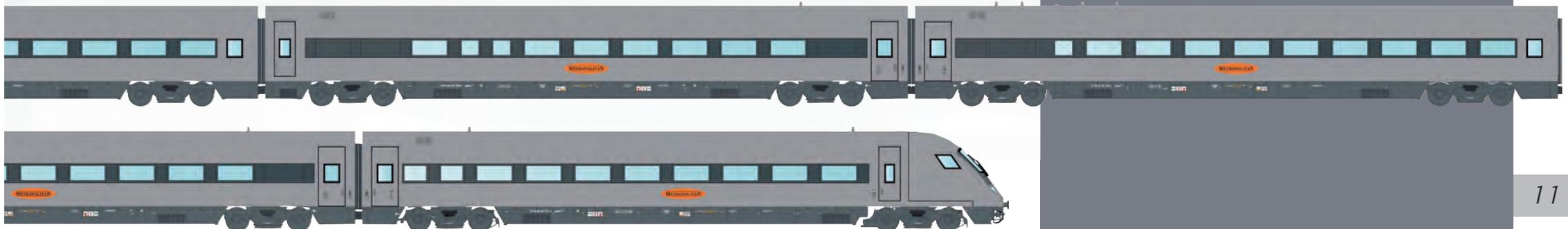
Wagen 7 Steuerwagen Apmz 116.8 „Club“ mit in Fahrtrichtung wechselnden Front- /Schlusslichtern, Lok und Steuerwagen mit fahrtrichtungsabhängiger Stromaufnahme.

16 040S MET Set 1 mit Lok und 2 Wagen
DC digital mit Sound

16 540~ MET Set 1 mit Lok und 2 Wagen
AC digital

16 540S~ MET Set 1 mit Lok und 2 Wagen
AC digital mit Sound





L.S. Models bildet den vollständigen Zug mit sieben Wagen einschließlich der Lok nach. Der Zug wird wie im Original als Triebwageneinheit betrachtet. Die Fahrzeuge erhalten elektrisch leitende Kupplungen. Dies ermöglicht eine schaltbare Innenbeleuchtung mit Effekten sowie eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stromaufnahme. Der Zug kommt somit in beiden Fahrrichtungen stets vor Halt zeigenden Signalen (mit Zugbeeinflussung) zum Stehen. Die Inneneinrichtung besteht aus einzelnen mehrteiligen und mehrfarbigen Sitzen. Die Innenwände sind vorbildgerecht lackiert und mit geätzten Metallteilen dekoriert. Das Set 16040 enthält eine betriebsfähige Grundeinheit aus Lok, Endwagen sowie Steuerwagen.

46 041 MET Set 2 mit 3 Wagen

NF Wagen 2 Apmz 116.2 "Silence"
Wagen 3 Apmz 116.6 "Office / Bar"
Wagen 4 Apmz 116.4 "Office"

46 042 MET Set 3 mit 2 Wagen

NF Wagen 5 Apmz 116.4 "Office"
Wagen 6 Apmz 116.6 "Club / Bar"



Schlafwagen Bauart T2S

Die im Bereich der DBAG verbliebenen T2S-Schlafwagen übernahm DB AutoZug. Alle Wagen erhielten ab 1998 die damals übliche Lackierung in rot/grau. Bereits ab 1987 wurden die Übersetzfenster durch Klappfenster ersetzt.

46154 WLABsm 166



WLABsm 166 - © Kurt Foncke



Liegewagen

Epoche Vb, Einsatz ab 1994. Einige der Liegewagen aus der Epoche IV wurden bis weit in die neunziger Jahre in den Farben ozeanblau/beige eingesetzt. Verwendet wurden die Wagen in Turnuszügen und dem (ehemaligen) TUI- Ferienexpress.

46076 Bcmh 246, Liegewagen in Tagstellung
Aufschrift DB Nachtzug

46077 Bctmh 257, Liegewagen in Tagstellung, UEX-Pool
Bocm 246, Liegewagen in Tagstellung



#46 076 Bcmh 246



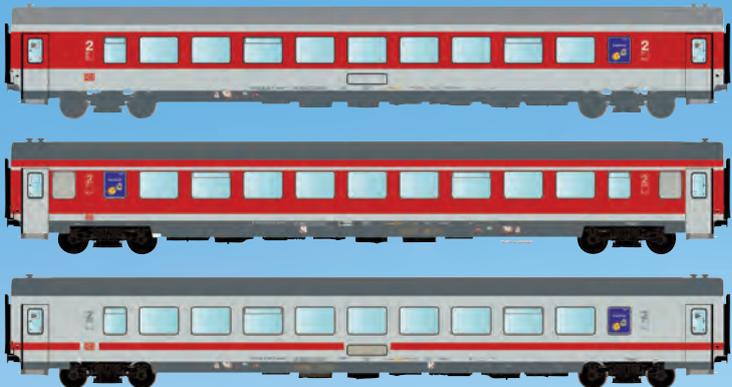
#46 077 Bctmh 257



#46 078 Bocm 246



#46 264 - Bpmz 291.2 Ep. Vc — Handmuster



#46 261 - Bpmbz 291.6 Ep. Vb — Handmuster



DB Fernverkehr

Epoche Vc: ab 2001 verwendete die DBAG das ICE- Farbschema lichtgrau mit rotem Zierstreifen. Aus dieser Zeit bietet LS Models Varianten des Großraumwagens der Bauart Bpmz 291 an.

- 46 264** Bpmz 291.2
- 46 266** Bpmbz 291.5, mit Behindertenabteil
- 46 267** Bpmz 291.3, geänderte Fahrzeugnummer
- 46 268** Bpmbkz 291.8, Snackpoint

Epoche Vb: Zwischen 1996 und 2001 verwendete die DBAG das Farbschema verkehrsrotes Fensterband und lichtgrauer Wagenkasten. Aus dieser Zeit bietet LS Models Varianten des Großraumwagens der Bauart Bpmz 291 an.

- 46 260** Bpmz 291.2
- 46 261** Bpmbz 291.6, mit Behindertenabteil
- 46 262** Bpmz 291.2, geänderte Fahrzeugnummer
- 46 263** Bpmbkz 291.8, Snackpoint

DB Regio

Epoche Vb: Die bei DB Regio eingesetzten Wagen erhielten einen verkehrsroten Wagenkasten mit weißen Streifen.

- 46 265** Bpmbkz 291.8, Snackpoint





- 16 016** Baureihe 184 003 ozeanblau/beige,
Zweifrequenzlok - DC analog
- 16 016S** Baureihe 184 003 ozeanblau/beige
Zweifrequenzlok - DC digital mit Sound
- 16 516~** Baureihe 184 003 ozeanblau/beige
Zweifrequenzlok - AC digital
- 16 516S~** Baureihe 184 003 ozeanblau/beige
Zweifrequenzlok - AC digital mit Sound

- Antrieb mit Mittelmotor
- Kardan und Schwungmassen auf alle 4 Achsen
- 2 Haftreifen
- Lichtwechsel weiß/rot
- feine vorbildentsprechende Pantographen der Bauart SBS 66 mit austauschbaren Schleifstücken
- 21-polige Schnittstelle
- Fein geätzte Dachlaufstege und Rangierritte



Baureihe 184, Epoche IVc

Die Baureihe 184 wurde bis Ende der siebziger Jahre von Köln Richtung Brüssel eingesetzt. Weil die extremen Spannungsschwankungen im Netz der SNCB/NMBS Schäden an der Hochspannungselektronik verursachten, wurden die Lokomotiven nach Saarbrücken abgegeben und dort der Gleichstromteil stillgelegt. Zusammen mit den von Beginn an dort stationierten Loks der Baureihe 181, erbrachten sie gute Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich. Immerhin wurden die letzten Lokomotiven erst nach knapp 37 Jahren 2003 ausgemustert.

In diesem Jahr bietet LS Models die 184 003 an, eine der beiden in ozeanblau/beige lackierten Lokomotiven. Die Lok ist im Bw Saarbrücken beheimatet und wird als Zweifrequenzlok betrieben. Neben vielen separat angesetzten Bauteilen sind vorbildentsprechend nur 2 Stromabnehmer montiert. In Spur N finden sie diese Neuheit bei Hobbytrain im Programm



EPOCHE IV

Baureihe 120 Vorserie, Epoche IVc

Im Jahre 1979 erhielt die DB ihre ersten Drehstromloks. Da die Technik noch nicht ausgereift war, wurden fünf Probeloks in der damals rot / beige IC- Lackierung geliefert. 120 005 erhielt für aerodynamische Versuche beidseitig eine abgewandelte Kopfform mit niedriger liegendem Frontknick, ein durch Aufspachteln erhöhtes Dach und kleiner Schürze unter dem Pufferträger. Schon vor der endgültigen Abnahme durch die Bundesbahn wurde das Dach den vier Schwesterlokomotiven angepasst und die Schürze entfernt. Einzig der tiefere Frontknick und die Halbleche für die Schürzen verblieben. Diese Lok bildet LS Models in der Ausführung nach dem Rückbau nach. Mit der 120 befindet sich eine ideale Zuglok für den IC der achtziger Jahre mit vielen feinen Details im Programm.

- zahlreiche separat angesetzte Bauteile
- geätzte Tritte, Dachgitter und Scheibenwischer
- filigrane Stromabnehmer der Bauart SBS 80AI
- Führerstände mit Sonnenrollos, Instrumentenbeleuchtung und eingesetzten Details
- Tiefanlenkung der Drehgestelle und spezielle Fahrwerkkonstruktion zur Erhöhung der Traktion
- niedrige Spurkränze (DC- Ausführung)
- alle Achsen angetrieben (AC und DC Ausführung)
- Motor mit 2 Schwungmassen
- 21-polige Schnittstelle
- längenverstellbare Kurzkupplung



#16 081



#16 082

- | | |
|-----------------|---|
| 16 081 | 120 001 Anlieferungszustand |
| NF | DC analog |
| 16 081S | 120 001 Anlieferungszustand |
| | DC digital mit Sound |
| 16 581~ | 120 001 Anlieferungszustand |
| | AC digital |
| 16 581S~ | 120 001 Anlieferungszustand |
| | AC digital mit Sound |
| 16 082 | 120 005 Stirnseite an Vorserie angepasst |
| NF | DC analog |
| 16 082S | 120 005 Stirnseite an Vorserie angepasst |
| | DC digital mit Sound |
| 16 582~ | 120 005 Stirnseite an Vorserie angepasst |
| | AC digital |
| 16 582S~ | 120 005 Stirnseite an Vorserie angepasst |
| | AC digital mit Sound |

ET 403 Lufthansa Airport Express, Epochen IVc bis Va

Eine zweite Blüte erlebten die Schnelltriebwagen der Baureihe ET 403 durch die Vermietung an die Lufthansa, die versuchte, ihre nach wie vor unrentablen Kurzstreckenflüge zwischen Düsseldorf, Köln und Frankfurt lukrativ zu gestalten. Bis 1993 standen die Triebwagen für die Lufthansa im Einsatz. Die zu hohen Kosten für die anstehende Revision beendeten die Einsätze. Die technische Ausführung des ET403 gestattete eine freizügige und damit bedarfsgerechte Zusammenstellung der Triebzüge. Es konnten zwei- bis sechsteilige Einheiten gebildet werden. Außerdem wurden die Triebzüge auch in Doppeltraktion gefahren.

LS Models hat alle für den Umbau in die Lufthansa- Variante erfolgten Änderungen bei der Umsetzung ins Modell berücksichtigt.



- 16 005** ET 403/404, Lufthansa, vierteilige Einheit
DC analog
- 16 005S** ET 403/404, Lufthansa, vierteilige Einheit
DC digital mit Sound
- 16 505~** ET 403/404, Lufthansa, vierteilige Einheit
AC analog
- 16 505S~** ET 403/404, Lufthansa, vierteilige Einheit
AC digital mit Sound
- 16 007** ex Küchenwagen (Ergänzungswagen)
- 16 008** Großraum (Ergänzungswagen)



Foto Saml. O. Strüber



ET 403 InterCity, Epoche IVb

Die Triebwagen der Baureihe ET 403 entstanden in einer Zeit, als die IC- Züge noch rein erstklassig fuhren. Bereits kurze Zeit nach der Inbetriebnahme entschied sich die Bahn für das wirtschaftlich sinnvollere zweiklassige IC- System. Die drei Triebwagenzüge wanderten in Sonderverkehre ab, wo sie in unterschiedlichen Zusammenstellungen mit bis zu 6 Teilen eingesetzt wurden. Die vom DB-Designcenter in München unter Leitung von Bundesbahndirektor Emil Schuh gestalteten Züge erregten von Beginn an durch ihre auffallende Form eine hohe Faszination, die bis heute nicht nachgelassen hat. LS Models bietet den Zug in dem bekannt hohen Detaillierungsgrad an. Die Grundsets bestehen vorbildgerecht aus 4 Teilen. Mit den einzeln erhältlichen Mittelwagen können die Züge auf 6 Wagen verlängert werden.



Foto W. Bündgen



- 16 001** ET 403/404, IC, vierteilige Einheit
DC analog
- 16 001S** ET 403/404, IC, vierteilige Einheit
DC digital mit Sound
- 16 501~** ET 403/404, IC, vierteilige Einheit
DC analog
- 16 501S~** ET 403/404, IC, vierteilige Einheit
DC digital mit Sound

- 16 003** Küchenwagen (Ergänzung)
- 16 004** Großraumwagen (Ergänzung)



Apmz 122 - Foto E. Bündgen

- 46 271 Set 1 Amsterdam-Basel mit 3 Wagen**
 Abteilwagen Avnz 111.1
 Abteilwagen Avnz 111.1
 Großraumwagen Apmz 122 (mit Schlusslichtern)
- 46 272 Set 2 Amsterdam-Basel mit 3 Wagen**
 Abteilwagen Avnz 111.1
 Abteilwagen Avnz 111.1
 Speisewagen WRmh 132
- 46 273 Set 3 Amsterdam-München**
 Abteilwagen Avnz 111.1 (mit Schlusslichtern)
 Großraumwagen Apmz 122
 Clubwagen WGMh 804

Züge

TEE Rheingold 1983 bis 1987, Epoche IVc

Die mit dem Niedergang der TEE-Verbindungen und dem Erfolg der zweiklassigen IC- Züge in den Hintergrund gedrängte Reisekultur versuchte die DB wieder zu beleben. Man behielt die traditionelle Touristenroute längs des Rheins bei und wählte den legendären international geschätzten Namen „Rheingold“ für den Zug.

Vollständig neue Wagen, wie im Jahr 1962 wollte die DB nicht mehr bauen. Aus der letzten Serien der Abteilwagen Avnz 111.2 und den letzten eigenständig entwickelten Serie 1. Klasse-Großraumwagen der Bauart Apmz 122, beide mit Schwenkschiebetüren, stammten die Sitzwagen des Zuges. Als Speisewagen setzte man die Bauart WRmh 132 ein. Dem Anspruch eines luxuriösen Zuges mit touristischer Ausrichtung entsprach letztendlich der Clubwagen der Bauart WGMh 804, der aus einem Avmh 121 umgebaut wurde. Äußerliches Merkmal des Rheingoldzuges war der orangefarbene Trennstreifen zwischen roter und beiger Farbe. Im Normalfall bestand der Zug aus bis zu neun Wagen, davon bis zu vier Avm, zwei Apm, einem Speisewagen und einem Clubwagen.

Der Zuglauf führte von Amsterdam nach Basel und München. In Mannheim wurde der Zug geteilt. Aus drei Wagen, Avnz, Apmz und Clubwagen wurde ein Flügelzug Richtung München gebildet. Die restlichen Wagen, einschließlich des Speisewagens verkehrten nach Basel. LS Models bildet den vollständigen 9-Wagen-Zug nach. Wie es bei LS Models Standard ist, besitzen die einzelnen Wagen detaillierte vorbildgerechte Inneneinrichtungen, Unterbodenausstattungen und Drehgestelle. Speise- und Clubwagen besitzen die breiteren Fensterrahmen der späten siebziger Jahre, die Sitzwagen sind mit den außen gummitfassten Aluminiumrahmen versehen. Die Endwagen haben funktionierende Schlusslichter. Die Drehgestelle einschließlich der verwendeten Generatorenbauarten entsprechen den Originalwagen.



Avnz 111.1 - Foto W. Bündgen



WRmh 132 - Foto W. Bündgen



WGMh 804 - Foto E. Bündgen



Intercity 173 „Tiziano“ Hamburg - Altona - Milano, Epoche IVc

Im Jahr 1979 führte die DB ein neues Premium-Produkt, den zweiklassigen Intercity ´79 deutschlandweit ein. Das IC-System mit dem Werbespruch „jede Stunde, jede Klasse“ war von Beginn an ein voller Erfolg. Die DB hatte jedoch versäumt, rechtzeitig neue Wagen zu beschaffen. Man griff in der 2. Klasse auf den damals bereit antiquierten Bm-Wagen mit seinem seit 1952 unveränderten Grundriss zurück. Auf Basis des UIC-Z-Standards entstand der Großraumwagen des Typs Bpmz 291. Zusammen mit Klimaanlage, einem ansprechenden Innendesign und verstellbaren Einzelsitzen verkaufte man diese Wagen den 2. Klasse-Passagieren als eine erhebliche Steigerung des Reisekomforts. Für die erste Klasse standen ausreichend Wagen aus dem sich auflösenden TEE- und dem 1. Klasse IC-Netz zur Verfügung. Die IC-Züge bestanden in der Regel aus 10 bis 12 Wagen, die in einem 1. Klasse- und einem 2. Klasse-Block zusammengefasst waren. Zwischen den Blöcken war ein Speisewagen eingereiht. Mit dem IC Tiziano bildet LS Models einen typischen IC Zug der frühen achtziger Jahre nach. Die einzelnen Wagen sind jeweils exakt dem entsprechendem Vorbild nachgebildet. Neben einer kompletten Unterbodenausrüstung ist auch eine mehrfarbige Inneneinrichtung vorhanden. Der Speisewagen gibt die Umbauten aus Mitte der siebziger Jahre mit den breiten Ersatzfensterrahmen und den geänderten Dachlüftern wieder. Die Endwagen, Apmz und ein Bm 235, werden mit funktionierenden, in Fahrtrichtung geschalteten Schlusslichtern ausgestattet. Die authentische Beschriftung der Wagen datiert den Zug in die Zeit ab Sommerfahrplan 1983.

Mit der Bestückung der Sets lassen sich mehrere individuelle Züge zusammenstellen. So sind Züge mit 5, 8 und 11 Wagen mit unterschiedlichen Wagennummern möglich. Als Lok für nationale IC-Züge bietet LS Models zwei Varianten der Baureihe 120.0 an.



Bpmz 291 - Foto W. Bündgen



Avmz 111.1 - Foto W. Bündgen



Apmz 122 - Foto W. Bündgen



WRmh 132 - Foto W. Bündgen

46 251 IC 79 Set 1 mit 2 Wagen

Bm 235
Bpmz 291.2



Bm 235

46 252 IC 79 Set 2 mit 3 Wagen

Avmz 111.2 (Drehfalttüren)
Bpmz 291.2
Bm 235 (Schlusslichter)

46 253 IC 79 Set 3 mit 3 Wagen

Avmz 111.2 (Drehfalttüren)
Bpmz 291.6
Bpmz 291.2

46 254 IC 79 Set 4 mit 3 Wagen

Apmz 122 (Schlusslichter)
Bm 235
WRmh 132



TEE „Moliere“ Paris – Köln, Epoche IVb, Exclusivserie für Lemke

Für den TEE „Moliere“ stellte die SNCF den Wagenpark, bestehend aus den damals hochmodernen Wagen der Serie Mistral 69. Der Zug verkehrte in der Regel mit bis zu sechs Wagen. Auf dem Abschnitt Brüssel-Köln beförderte meistens eine Viersystemlokomotive der Baureihe 184 den Zug. LS Models bildet den vollständigen Zug zwischen Brüssel und Köln in der Einsatzzeit von September 1973 bis Mai 1975, einschließlich der 184, als einmalige Sonderserie nach. Die AEG Bauart wird in diesem Set erstmalig als Lok des Bw Köln-Deutzerfeld Lok aufgelegt und ist limitiert auf 250 Stück.

16 017 Set 1 mit Lok und 2 Wagen DC analog

184 003 Bw Köln-Deutzerfeld

Maschinenwagen A4Dtux

1. Klasse- Abteilwagen A8tu

16 017S Set 1 mit Lok und 2 Wagen DC digital mit Sound

16 517~ Set 1 mit Lok und 2 Wagen AC digital

16 017S~ Set 1 mit Lok und 2 Wagen AC digital mit Sound



A8tu



A4Dtux



Vru



A8tu



A3rtu

41 000 Set 2 mit 4 Wagen

Speisewagen Vru

1. Klasse-Abteilwagen A8tu

1. Klasse-Großraumwagen A8u

Barwagen A3rtu



A8u

D311 „Wörthersee“, Epoche IVb

Mit dem D311 „Wörthersee“ bietet LS Models den klassischen Schnellzug der frühen siebziger Jahre als vollständigen Zug mit authentischem Vorbild an. Die Zugzusammenstellung orientiert sich am Laufweg des Zuges zwischen München und Salzburg aus dem Winterfahrplan 1971/1972. Die Wagenbeschriftung einschließlich der Zuglauf- und Ordnungsnummerschilder ist authentisch für diese Einsatzzeit.



#46 138-2 ARüm 216



46 138 D-Zug Set 1 mit 2 Wagen
 Halbgepäckwagen BDüm 272
 2. Klasse-Wagen Büm 234

46 139 D-Zug Set 2 mit 3 Wagen
 1./2. Klasse-Wagen ABüm 223
 1. Klasse-Wagen mit Speiseraum ARüm 216
 2. Klasse-Wagen Büm 234

46 140 D-Zug Set 3 mit 2 Wagen
 1. Klasse-Wagen Aüm 202
 2. Klassewagen Büm 232

46 141 D-Zug Ergänzungswagen
 2. Klasse-Wagen Büm 232

46 146 D-Zug Ergänzungswagen
 2. Klasse-Wagen Büm 234



Bcüm 243 - Foto DWM

46 065 Set 1 mit 3 Wagen

Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bctüm 256
Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bcüm 254
Liegewagen Bcüm 243 (mit Klotzbremsen)

46 066 Set 2 mit 3 Wagen

Touristikspeisewagen WRtüm 134
Liegewagen Bcüm 243 (mit Scheibenbremsen)
Liegewagen Bcüm 243 (mit Klotzbremsen)

46 064 Set 3 mit 2 Wagen

Liegewagen Bcüm 243 (mit Klotzbremsen)
Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bctüm 256



WRtüm 134 - Foto E. Bündgen

Touropa- Zug, Epochen IVa und IVb

Stärker werdende Konkurrenz durch Flugzeug und Straßenverkehr zwangen die alteingesessenen Reiseunternehmen wie Touropa und Scharnow bereits Ende der fünfziger Jahre zur Verbesserung ihrer Angebote. Den ersten Schritt vollzog die DB als Besitzer der Liegewagen auf Drängen der Touropa und baute in Liegewagen der Lieferjahre 1953 und 1954 je vier Vorzugsabteile ein. Zu den Umbauwagen der Bauarten Bc4ümg-53/60 und Bc4ümg-54/60 (später Bcm 242 und Bcm 252) gesellte sich 1960 noch eine Nachbauserie der Bauart Bc4ümg-60 (später Bcm 254). 1963 kamen die ersten UIC-X Liegewagen der Bauart Bc4üm-62 (später Bcm 243) auf die Schiene. Die neuen Liegewagen besaßen nur noch 10 Abteile und ein Pagenabteil.

In den regelmäßig eingesetzten Altbau-Speisewagen befanden sich zur Versorgung eines Touristikzuges zu wenig Lager- und Kühlräume. Deshalb beschaffte die DB im Zuge der Entwicklung neuer Speisewagen mit 27,5 m Länge auf die Touristik-Züge zugeschnittene Speisewagen der Bauart WRtüm-65 (später WRtm 134), die zu mehr als der Hälfte aus Kühlschränken und Küche bestanden.

Ab 1967 kamen nochmals neue 27,5 m lange Wagen mit Vorzugsabteilen (Bctm 256) hinzu und letztendlich prangten auf diesen Wagen die Firmennamen der großen Reiseveranstalter. Nach dem Zusammenschluss verschiedener Reiseunternehmer zur TUI (Touristik Union International) im Jahr 1969 verschwanden die Schriftzüge zu Beginn der siebziger Jahre. Einige Ferienzüge fuhren noch bis weit in die achtziger Jahre mit teilweise nochmals modernisierten Wagen der Bauarten Bcm 246 und Bctm 257.

Die Touristikwagen der sechziger Jahren wurden in das Programm von LS Models aufgenommen und zu einem blauen Turnuszug der Touropa im Zustand der späten sechziger Jahren zusammengestellt. Alle Liegewagen sind in Nachtstellung dargestellt. Die Abteile sind mit ausgeklappten Liegen und eingehängten Leitern aus Metall ausgestattet. Bcm 243 und 246 besitzen die veränderten Fensterabstände im Bereich des Pagenabteils und auf der Gangseite. Im Zug sind insgesamt fünf verschiedene Wagenbauarten vertreten.



Bctüm 256 - Foto Alstom/LHB



Liegewagen, Epoche IVb

Die ersten im ozeanblau/beigen Farbschema der DB umlackierten Wagen von 1974 besaßen noch einen umbragrauen Langträger. Hierzu gehörten auch einige Liegewagen der Bauarten Bcüm 243 und Bctüm 256. LS Models bietet diese Wagen in einer Sonderserie an.



#46 075 Bctüm 256



#46 076 Bcüm 243

Grüne Popwagen, Epoche IVb

Im Rahmen des 1970 eingeführten Farbkonzeptes der Popwagen erhielten neben den üblicherweise grün/grauen Gepäckwagen auch 4 verschiedene Abteilwagen diese Farbkombination. Drei davon befinden sich nun bei LS Models als Sonderserie im Programm. Diese Einzelstücke waren beim Vorbild in unterschiedlichen Betriebswerken stationiert und liefen praktisch nie gemeinsam in einem Zug. LS Models bietet die Wagen daher als Einzelstücke mit unterschiedlichen, authentischen Beheimatungsanschriften an.



- 46 075** Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bctüm 256
- 46 076** Liegewagen Bcüm 243

- 46103** 1. Klasse-Wagen Aüm 202 51 80 10-43 068-5
- 46113** 1./2. Klasse-Wagen ABüm 223 51 80 31-40 199-6
- 46125** 2. Klasse-Wagen Büm 232 51 80 31-40 778-8

Schlafwagen WLABsm 166, Epoche IVb

Die Beschaffung neuer Schlafwagen wurde Mitte der siebziger Jahre über den internationalen Schlafwagenpool (TEN) abgewickelt. Die Schweizer Waggonfabrik Schlieren entwickelte und lieferte 1975 den Einheitstyp T2S, von dem 63 Wagen gebaut wurden. Hiervon erhielt die DB 15 Wagen, die sie als Bauart WLABsm 166 einreichte. Die ersten Wagen hatten bei Ablieferung noch eine purpurrote Lackierung und ein silbernes Dach. Später erhielten sie den international verbindlichen blauen Anstrich für Schlafwagen, den sie bis nach der Jahrtausendwende behielten.

- 46 150** WLABsm 166
T2S Schlafwagen TEN rot mit silbernem Dach
- 46 152** WLABsm 166
T2S Schlafwagen TEN blau mit blauem Dach





EPOCHE III

Fahrzeuge der Epoche III werden in Deutschland Von LEMKE in Eigenregie unter dem Label "HOBBY-TRAIN" in Auftrag gegeben und vertrieben. Zur Lieferung vorgesehen sind für die Jahre 2012/2013 die hier aufgelisteten Fahrzeuge (Siehe auch LEMKE Katalog 2012/13).

**16 018 E410 001 AEG, BW Köln-Deutzerfeld
DC analog**

16 018S E410 001 AEG, BW Köln-Deutzerfeld
DC digital mit Sound

16 518~ E410 001 AEG, BW Köln-Deutzerfeld
AC digital

16 518S~ E410 001 AEG, BW Köln-Deutzerfeld
AC digital mit Sound

- Antrieb mit Mittelmotor
- Kardan und Schwungmassen auf alle 4 Achsen
- 2 Haftreifen
- Lichtwechsel weiß/rot
- filigrane vorbildentsprechende Einholmstromabnehmer der Bauart SBS 66 mit austauschbaren Schleifstücken
- 21-polige Digitalschnittstelle
- fein geätzte Dachlaufstege und Rangierertritte



Abbildung Handmuster

Baureihe E410, Epoche IIIb

Europa ohne Grenzen: Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Belgien und Frankreich beschaffte die DB 1966/67 die neuen Baureihen E410 (Viersystemlokom) und E310 (Zweifrequenzlokom). Die Baureihe E410, später 184, wurde bis Ende der siebziger Jahre von Köln aus in Richtung Brüssel eingesetzt. Das Lokmodell wird exklusiv für Lemke gefertigt.

In diesem Jahr bietet die Fa. Lemke die Viersystemlokom E410 001 aus der AEG-Serie in der Ursprungsausführung an. Beheimatet war die Lok zu dieser Zeit im Bw Köln-Deutzerfeld. Neben vielen separat angesetzten Details sind vorbildentsprechend vier Stromabnehmer mit verschiedenen Schleifstücken montiert. Das Spur N Modell finden Sie im HOBBYTRAIN Programm 2012/13.

F 44 „Roland“, Epoche IIIb

Der F44 „Roland“ ist ein typischer F-Zug der späten Epoche IIIb. Unser Vorbild war in der angebotenen Zusammenstellung ab Sommerfahrplan 1965 im Einsatz. Zuglaufschilder und Zusammenstellung des Modellzuges sind wie immer vorbildgerecht.

Die DB hatte in den frühen sechziger Jahren die Anordnung der Anschriften überarbeitet. Das Modell des F44 „Roland“ orientiert sich auch in diesem Punkt exakt am Vorbild. Der Speisewagen unterscheidet sich in Details und Beschriftung von den Speisewagen des D177 und des zuvor gelieferten F23 „Schwabenpfeil“.



Alle Abbildungen sind Handmuster

H43018 F-Zug Roland Set 1 mit 2 Wagen

- 1. Klasse-Wagen A4ümg-54
- 1. Klasse-Wagen A4ümg-54

H43017 F-Zug Roland, Set 2 mit 2 Wagen

- 1. Klasse-Wagen A4ümg-54
- 1. Klasse-Wagen mit Speiseraum AR4ümg-54 (Serie 1955)



D177 Frankfurt-Hamburg, Epoche IIIb

Für die Epoche IIIb bietet HOBBYTRAIN einen typischen Schnellzug ab Sommerfahrplan 1960 an. Als Vorbild hat Lemke den D177 auf dem Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Hannover gewählt. Auf dieser Strecke wurden alle Wagentypen dieser Zeit, die bei LS Models / HOBBYTRAIN verfügbar sind, eingesetzt. Mit den Wagen der angebotenen Sets kann man die genaue Zugbildung des Vorbilds nachstellen. Die Beschriftung der Wagen entspricht in allen Details der in dieser Zeit üblichen Form. Zu dem 2009 von Lemke gelieferten D- Zug sind inzwischen der Halbgepäckwagen BPw4ümg-59 und der (Halb-) Speisewagen AR4ümg-55 hinzugekommen. Der Speisewagen unterscheidet sich durch andere Beschriftung und den weiß hinterlegten Küchenfenster von den Speisewagen des F-44 „Roland“ und dem bereits 2010 gelieferten F23 „Schwabenpfeil“. Ausgelegt ist der Zug auf insgesamt 8 Wagen. Die Aufteilung der einzelnen Packungen lässt auch kürzere vorbildgerechte Züge zu.



#H43014-1 - BD4ümg 59



#H43014-2 - B4ümg 54



#H43014-3 - AB4ümg 54



#H43015-1 - AR4ümg 54



#H43015-2 - B4ümg 54



#H43015-3 - B4ümg 54



#H43016-1 - A4ümg 54



#H43016-2 - B4ümg 54

- H43014, D-Zug, Set 1 mit 3 Wagen**
 Halbgepäckwagen BD4ümg-59
 2. Klasse-Wagen B4ümg-54
 1./2. Klasse-Wagen AB4ümg-55

- H43015 D-Zug, Set 2 mit 3 Wagen**
 1. Klasse- Wagen mit Speiseraum AR4ümg-54
 (Serie 1955)
 2. Klasse-Wagen B4ümg-54
 2. Klasse-Wagen B4ümg-54

- H43016 D-Zug, Set 3 mit 2 Wagen**
 1. Klasse-Wagen A4ümg-54
 2. Klasse-Wagen B4ümg-54

BD4ümg 59 - Alle Abbildungen sind Handmuster





Touristikwagen der späten Epoche IIIb

Wachsende Konkurrenz vor allem auf der Straße veranlasste die DB zusammen mit den Reiseanbietern den Komfort in den Turnus- und Nachtzügen zu erhöhen. Den ersten wesentlichen Schritt bildete im Jahre 1960 der aus einem Standard-Liegewagen abgeleitete Wagen mit Vorzugsabteilen. Ihm folgten 1962 die an die UIC-X-Wagen angelehnten Liegewagen mit nur 10 Abteilen und einem Wirtschaftsabteil. Letztendlich wurden nach einem Versuch mit drei umgebauten Liegewagen der Bauserie von 1954 ab 1965 auch für die Touristik zugeschnittene neue entwickelte Speisewagen beschafft.



WRtüm-65 - Foto Hansa Waggon



Bc4ümg-62

Bc4ümg-60, Baujahr 1960

Die DB ließ im Jahr 1960 auf Wunsch der Touropa einige Wagen aus den fünfziger Jahren in einer Wagenhälfte mit Vorzugsabteilen ausstatten. Anstelle der sechs Normalabteile entstanden an gleicher Stelle vier in der Mitte teilbare Vorzugsabteile. Im selben Jahr erhielt die Touropa von WMD zusätzlich eine Neubauserie von Wagen, die gleich ab Werk mit Vorzugsabteilen ausgestattet waren. Neu- und Umbauten wurden saphirblau lackiert und erhielten den damals üblichen silbernen „Touropa“- Schriftzug. Einsatzzeitraum 1960 bis 1966. Die Neubauserie von 1960 hat LS Models als Vorbild für das Modell gewählt.



Bc4ümg-60

Bcümg-62 Baujahre 1962 bis 1966

Diese Neubauwagen entstanden in Anlehnung an das UIC-X-Schema und dienten ausschließlich für den DB-eigenen Gebrauch in Nachtzügen. Sie verfügten über 10 Liegeabteile und ein Reiseleiterabteil. Die Einsatzzeit mit dieser Beschriftung dauerte 1962 bis 1966. Lackiert waren die Wagen in Chromoxidgrün. Die ersten Wagen erhielten noch silberne Dächer, die späteren bekamen bereits umbragraue Dächer.

H43019 Liegewagen, Set mit 2 Wagen

Bcüm-62, chromoxidgrün, silbernes Dach
Bcüm-62, chromoxidgrün, silbernes Dach

WRtüm-65, Baujahr 1965

Wegen der wachsenden Konkurrenz von Auto und Flugzeug musste die DB ständig den Komfort ihrer Turnuszüge verbessern. Die Versorgung der Reisenden durch den Einsatz alter Vorkriegsspeisewagen war zu Beginn der sechziger Jahre nicht gerade attraktiv. So ließ die DB 1965 zur Verbesserung des Angebotes in Turnuszügen eine Serie 27,5 m langer Speisewagen bauen, deren Hauptmerkmal der große Anteil an Kühlraum war. Die Wagen waren von 1965 bis 1995 im Einsatz.

H43210 Speisewagen WRtüm-65, rot

Bc4ümg-60, Baujahr 1960

H43020 Liegewagen, Set mit 2 Wagen

Bc4ümg-60, blau „Touropa“
Bc4ümg-60, blau „Touropa“



EPOCHE VI

CNL 272/273 „Aurora“ Basel-Kopenhagen

Aus der aktuellen Epoche VI hat LS Models den Nachtzug Aurora von Basel nach Kopenhagen im Programm. Der Zug führt neben den deutschen City Night Line-Wagen 2 Kurswagen der RZD und BC mit.

19 001 City Night Line Set 1 mit Lok und 2 Wagen DC analog

Ellok der Baureihe 101
Gepäck/Liegewagen BDcm
Liegewagen Bcvmz in Lackierung DB AutoZug

19 001S City Night Line Set 1 mit Lok und 2 Wagen DC digital mit Sound

19 501~ City Night Line Set 1 mit Lok und 2 Wagen AC digital

19 501S~ City Night Line Set 1 mit Lok und 2 Wagen AC digital mit Sound

49 043 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLABmee der RZD
Schlafwagen WLABmee der BC

Als Ergänzung zu den City Night Line -Wagen aus früheren Jahren kann LS Models nun die bisher fehlenden Wagenbauarten in der aktuellen Epoche VI in zwei Sets anbieten. Die Lackierung entspricht dem neuen Farbschema von 2007 mit weißem Türbereich und rotem Fensterband.

49 016 CityNightLine Set mit 2 Wagen

2 Stück Ruhesesselwagen Bpm

49 018 CityNightLine Set mit 2 Wagen

Gepäck/Liegewagen BDcm
Loungewagen WRm

City Night Line / DB AutoZug

Im Jahr 2007 bündelte DB AutoZug alle Nachtverkehre (Autoreisezüge, Nachtzüge und City Night Line-Züge) unter dem Begriff City Night Line. Aus dem Fahrzeugpark wurden ältere Bauarten wie Schlafwagen T2s, ex TUI-Wagen und Gepäckwagen (Dms) ausgemustert. Gleichzeitig wurde ein neues Farbkonzept eingeführt. Die Wagenkästen sollten in Lichtgrau lackiert werden und zwischen den Türen ein an den Ecken abgerundetes verkehrsrotes Fensterband erhalten. Für die Übergangszeit klebte man bei den blauen City Night Line- und rot / grauen DB AutoZug-Wagen einen roten Aufkleber mit dem Hinweis „Die neue City Night Line“ auf oder neben die jeweils linke Tür. Die Umstellung ist bis heute (Jahr 2012) noch nicht abgeschlossen.

Der Geschäftsbetrieb der City Night Line wurde zum 1.1.2010 der DB AutoZug GmbH mit Firmensitz in Dortmund vollständig übertragen und die Firma CNL AG zum 11. November 2011 aus dem Handelsregister der Stadt Zürich gelöscht. City Night Line ist somit heute eine Marke der DB Autozug.



BDcm



Bpm



WRm



WLABmee RZD — Handmuster

EPOCHE Vb

Die 1992 von DB, ÖBB und SBB gegründete City Night Line wurde in einen sich schnell und häufig wandelnden Markt hinein geboren. Sitz der Firma war in der Schweiz. Im Mai 1995 fuhren die ersten mit neuem Fahrzeugmaterial bestückten blauen Nachtzüge auf den Verbindungen zwischen Hamburg, Dortmund, Zürich und Wien. Die Grundausstattung der Züge bestand aus Doppelstock-Schlafwagen (WLABm und WLBm), Loungewagen (WRm) und sogenannten Ruhesesselwagen Bpm). Nach dem Ausstieg der ÖBB im Jahr 1997 und hundertprozentiger Übernahme der Anteile durch die DBAG-Tochter „DB AutoZug“ wurden weitere internationale Verbindungen geschaffen und zusätzliche Fahrzeugtypen wie Liegewagen der Bauart Bvcmz (ab Winterfahrplan 1999/2000) und Fahrradwagen der Bauart BDcmz (ab Juli 2001) eingesetzt. Die Firma CNL AG blieb nach wie vor in der Schweiz und der Betrieb der Züge wurde weiterhin separat geführt. Ab 2002 kam eine Kooperation mit der Niederländischen NS zustande, die ehemalige TUI- Wagen in die Züge nach Amsterdam einstellte. Bis 2007 waren die blauen Nachtzüge der City Night Line ein vertrauter Anblick.



WLABm



Bvcmz

CNL 408/409 „Komet“ Zürich-Hamburg

Als Vertreter der „blauen Periode“ der City Night Line bietet LS Models den Nachtzug „Komet“, Hamburg und Zürich Einsatzzeit ab 2004 (Epoche Vb) an. Einsatzzeit ab 2004. Der Zug besteht aus Schlafwagen, Liegewagen, Servicewagen und Ruhesesselwagen. Wer die ersten Auflagen der blauen City Night Line - Wagen verpasst hat, erhält hier die Gelegenheit, nochmals einen vollständigen blauen Zug zu erwerben.

49 040 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLBm
Liegewagen Bvcmz

49 041 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLBm
Loungewagen WRm
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvmbz

49 042 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Ruhesesselwagen Bpm
Schlafwagen WLBm
Gepäck/Liegewagen BDcm

Als Ergänzung zu den City Night Line- Wagen aus früheren Jahren bietet LS Models nun die bisher fehlenden Wagenbauarten an. Diese werden jedoch erst nach dem CNL 408/409 „Komet“ erscheinen. Die Wagen sind in der Epoche Vb angesiedelt.

49 005 City Night Line Set mit 2 Wagen

Gepäck/Liegewagen BDcm
Loungewagen WRm

49 006 City Night Line Set mit 2 Wagen

2 Stück Ruhesesselwagen Bpm

CIWL-Wagen mit Stahlaufbau

Epoche IV

- 49 123** **Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen**
Ep IVa, 1968, 1. Klasse
- 49 128** Schlafwagen Typ F - Ep IVa 1968,
CIWL-Beschriftung, 1. Klasse
- 49 137** Schlafwagen Typ WL SG, Umbau - Ep IVa 1968
Mit kurzem Untergestell, Dach englische Bauform,
eingestellt bei der SNCF
- 49 138** Schlafwagen Typ WL STU, Umbau - Ep IVa 1968
Mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform,
eingestellt bei der SNCF
- 49 152** Schlafwagen Typ WL Yb, Hersteller Ansaldo
Ep IVa 1968, eingestellt bei der FS
- 49 159** Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ganz
Ep IVa 1968
- 49 217** Schlafwagen Typ WL Zo, Umbau - Ep IVa, 1968
- 49 218** Schlafwagen Typ WL Zo, Umbau - Ep IVa 1968,
2. Fahrzeugnummer

Die CIWL fuhr Ihre Luxuszüge und ihre Wagen quer durch Europa. Durch Deutschland verliefen die Kurse zwischen Frankreich und Osteuropa, bzw. Südosteuropa. Daher waren die CIWL-Wagen in Deutschland von der Epoche 1 bis 4 stets präsent. Kein Wunder also, dass die CIWL als spannendes Sammlerthema herausgebildet hat. Die Fa. Lemke hat die Zeit der Wagen mit Holzaufbau als Thema ausgewählt, LS Models hingegen die Ära der Stahlwagen.

Wagen mit Stahl-Wagenkästen von LS Models

LSM bietet Ihnen die verschiedenen Wagentypen der CIWL in mehreren vorbildgerechten Varianten und Epochen an. Umbauten der Vorbilder werden auch im Modell als Form-, Farb- und Beschriftungsvarianten umgesetzt. In den Sets sind in der Regel verschiedene Varianten der jeweiligen Wagenbauart enthalten. Abweichend von den Angaben auf der LS Models-Homepage wird in dieser Aufstellung die deutsche Epocheneinteilung nach NEM 806 D verwendet.

Schlafwagen Typ F (F- Ferry/Fährbootverkehr)

Für den Fährbootverkehr mit Großbritannien ließ die CIWL Schlafwagen mit englischem Lichtraumprofil entwickeln. So konnten die Reisenden ohne umzusteigen von England bis Paris oder Brüssel bequem im Kurswagen reisen. Diese Wagen kamen, wenn auch selten, auf deutschen Strecken zum Einsatz.

#49 123





#49 124



#49 125



49 178 Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“ - EP IVa 1968, Farbgebung blau

49 179 Pulmanwagen mit Küche Typ WPC „Côte Azur“ EP IVa 1968, Farbgebung blau

49 153 Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ansaldo Ep IVb 1971, eingestellt bei der DB

49 160 Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ganz Ep IVb 1971

49 124 **Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen**
Ep IVb 1974
1 Wagen mit CIWL - Beschriftung
2 Wagen Schlafwagenpool, mit TEN-Beschriftung

49 125 Schlafwagen Typ F Ep IVb 1974, CIWL-Beschriftung ohne CIWL-Emblem, Eingestellt bei der SNCF



Epoche III

- 49 156** Schlafwagen Typ WL Yb, Hersteller Ganz Ep II bis IIIa, ursprüngliche Lackierung und Beschriftung
- 49 157** Schlafwagen Typ WL Ytb, Hersteller Ganz Ep II bis IIIa, ursprüngliche Lackierung und Beschriftung
- 49 150** Schlafwagen Typ WL Yb, Hersteller Ansaldo Ep IIIa 1950, eingestellt bei der FS
- 49 132** Schlafwagen Typ WL SGT, Umbau - Ep IIIa 1952
Mit langem Untergestell, Dach englische Bauform, eingestellt bei der TCCD
- 49 122** **Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen**
Ep IIIb 1956, 1./2. Klasse
- 49 135** **Schlafwagen Typ WL S, Umbauten, Set mit 3 Wagen - Ep IIIb 1956**
1 Wagen Bauart WL S2T mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCF
1 Wagen Bauart WL STU mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der ÖBB (Umbau aus WL S1)
1 Wagen Bauart WL S1T mit langem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCF
- 49 136** Schlafwagen Typ WL SG, Umbau - Ep IIIb 1956
Mit langem Untergestell, Dach englische Bauform, eingestellt bei der SNCF
- 49 141** Schlafwagen Typ WL SG, Umbau - Ep IIIb 1956
Mit langem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der OSE



#49 136



#49 135-1

#49 136

Schlafwagen Typ S

Ab 1922 gebauter typischer Wagen für internationalen Verkehr in Europa und bis hinein nach Asien. Die Wagen wurden im Laufe der Jahre mehrfach durch Umbauten an die jeweiligen Einsatzgebiete angepasst. Insgesamt entstanden 16 verschiedenen Varianten. Eingesetzt waren die Wagen in Zügen wie dem Orient-Express und auch einzeln auf Verbindungen durch ganz Europa. Auch heute fahren diese Wagen noch in Nostalgiezügen.



#49 135-1





#49 101

Schlafwagen Typ P

1955 entstanden der anderthalbstöckige Schlafwagen Typ P. Das Einsatzgebiet der silbernen Wagen erstreckte sich hauptsächlich auf West- und Südeuropa. Später verkaufte die CIWL die Wagen an Bahnen wie ÖBB und NS, SNCB. Dort wurden die Wagen modernisiert und bis nach der Jahrtausendwende weiter eingesetzt.



#49 150

Schlafwagen Typ Y

Gebaut wurden die Wagen ab 1929. Hergestellt wurden die Wagen in Frankreich, England und Deutschland. Schwerpunkte der Einsätze lagen zwar in West- und Südeuropa, aber auch in anderen Europäischen Ländern sah man die Wagen häufig. Wie die anderen Schlafwagen bekamen auch die Y-Type häufig Umbauten, in den sechziger Jahren erhielten einzelne Wagen auch Drehgestellbauarten wie MD (Minden-Deutz) und Schlieren.

#49 131



- 49 142** Schlafwagen Typ WL STU, Umbau - Ep IIIb 1956
Mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der OSE
- 49 151** Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ansaldo
Ep IIIb 1956, eingestellt bei der SNCF
- 49 158** Schlafwagen Typ WL Yb, Hersteller Ganz
Ep IIIb 1956
- 49 214** Schlafwagen Typ WL Z3, Umbau - Ep IIIb 1956
- 49 215** Schlafwagen Typ WL Zo, Umbau - Ep IIIb 1956
- 49 216** Schlafwagen Typ WL Zo, Umbau - Ep IIIb 1956,
2. Fahrzeugnummer
- 49 192** Speisewagen Typ WR 52 - Ep IIIb 1956
- 41 195** Speisewagen Typ WR 52 PLs, Umbau - Ep IIIb 1956,
Einsatz in Luxuszügen, zugelassen für 160 km/h
- 49 176** Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“ - EP IIIb 1956,
Farbgebung blau/creme
- 49 177** Pulmanwagen mit Küche Typ WPc „Côte Azur“
EP IIIb 1956, Farbgebung blau/creme
- 49 100** Schlafwagen Typ WL P - Ep IIIb, mit Faltenbälgen,
eingestellt bei der SNCB/NMBS
- 49 101** Schlafwagen Typ WL P - Ep IIIb, mit Faltenbälgen,
eingestellt bei der SNCF
- 49 102** Schlafwagen Typ WL P - Ep IIIb, mit Faltenbälgen,
eingestellt bei der SNCF, 2. Fahrzeugnummer

Epoche II

- 49 190** Speisewagen Typ WR 52 - Ep II, Ursprungszustand
- 49 170 Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche
- 49 171 Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP, 2. Fahrzeugnummer
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche,
2. Fahrzeugnummer
- 49 172** Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme
- 49 131 Schlafwagen Typ WL S2, Set mit 3 Wagen
Ep II 1930**
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der FS
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCF
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCB/NMBS
- 49 211** Schlafwagen Typ WL Z - Ep II 1930
- 49 139 Schlafwagen Typ WL S1, Set mit 3 Wagen**
Ep II 1932, eingesetzt in Ägypten
Mit langem Untergestell, Dach englische Bauform.

Schlafwagen Typ Z

Zeitgleich mit der Bauart Y entstand 1929 die Bauart Z mit 12 Abteilen. Nach dem Krieg bekam ein großer Teil der Wagen Dreibettabteile für den Einsatz in der 3. Klasse.

Speisewagen WR 52

Die Speisewagen bekamen keine Typenbezeichnung. Hier verwendete die CIWL die Bezeichnung WR plus Anzahl der Plätze. Die von LS Models als Vorbild genommenen Speisewagen mit 52 Plätzen kamen auf ihren Einsätzen nahezu durch ganz Europa. Ihre Betriebszeit endete in den siebziger Jahren.

Pulmanwagen Typ „Côte Azur“

Die blau/weißen Pullmanwagen der Reihe „Côte Azur“ waren zuert in Luxuszügen auf der Verbindung Paris — Nizza eingesetzt. Daher stammt auch der Namen des Typs. Später kamen weitere Verbindungen wie Paris/Brüssel hinzu. Auch diese Wagen entgingen nicht der Anpassung an den Betrieb. Unter den Umbauten befanden sich sogar Barwagen.

#49 140





Pullmanwagen - © Marc Dahlsröm- Col. T. Nicolas



Speisewagen WR 52 - Foto G. Coudert



Schlafwagen Typ Z - Foto CIWL



49 133 Schlafwagen Typ WL S1, Set mit 3 Wagen Ep II 1935

1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach englische Bauform, eingestellt bei der SNCF

1 Wagen mit langem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der NS

1 Wagen mit langem Untergestell, Dach englische Bauform, eingestellt bei der SNCF

49 212 Schlafwagen Typ WL Z - Ep II 1935

49 213 Schlafwagen Typ WL ZT, Umbau - Ep II 1935

49 121 Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen

Ep II 1937, Anlieferzustand, 1./2. Klasse

49 173 Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen

Ep II bis IIIa, 1937 bis 1955, Farbgebung blau/creme

1 Salonwagen Typ WP

1 Salonwagen Typ WPc mit Küche

49 174 Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen

Ep II bis IIIa, 1937 bis 1955,

Farbgebung blau/creme

1 Salonwagen Typ WP, 2. Fahrzeugnummer

1 Salonwagen Typ WPc mit Küche,

2. Fahrzeugnummer

49 175 Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“

Ep II bis IIIa, 1937 bis 1955, Farbgebung blau/creme

49 140 Schlafwagen Typ WL S2, Umbau - Ep II 1940,

Lazarettwagen mit roten Kreuzen,

ohne CIWL- Emblem

Lizenzhinweis:

Modelle der CIWL-Wagen werden nach höchstem Standard gefertigt in Lizenz und mit Genehmigung der Wagons Lits Diffusion France, ein Unternehmen der Accor-Gruppe.



CIWL-Wagen mit Holzaufbau

Die frühe Zeit: Teakholz-Wagen

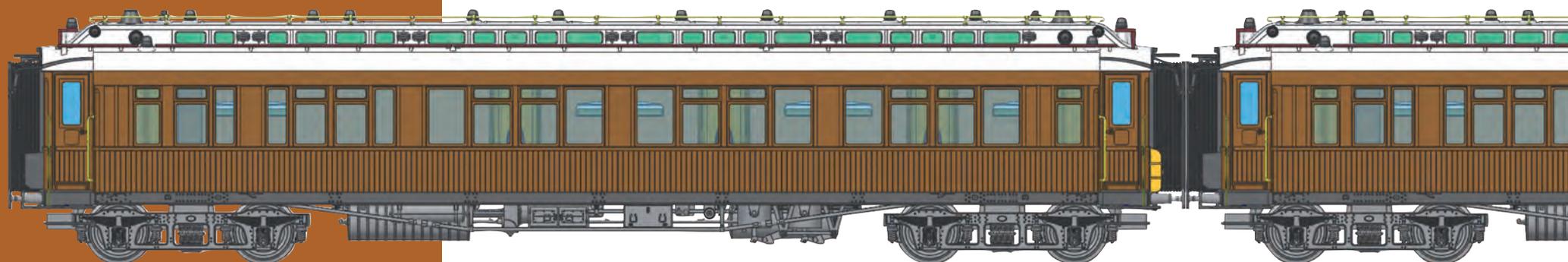
Die CIWL ließ in den Ländern, mit denen sie Betriebsverträge hatte, auch Wagen bauen. Hierzu gehörten Firmen wie van der Zypen & Charlier, MAN und Waggonbau Görlitz in Deutschland sowie Ringhoffer im heutigen Tschechien. Die Aufbauten der Wagen bestanden aus Teakholz. So sparte man sich korrosionsanfällige Blechverkleidungen und Lackierungen. Nebenbei hatte man auch noch eine gute Wärmeisolierung.

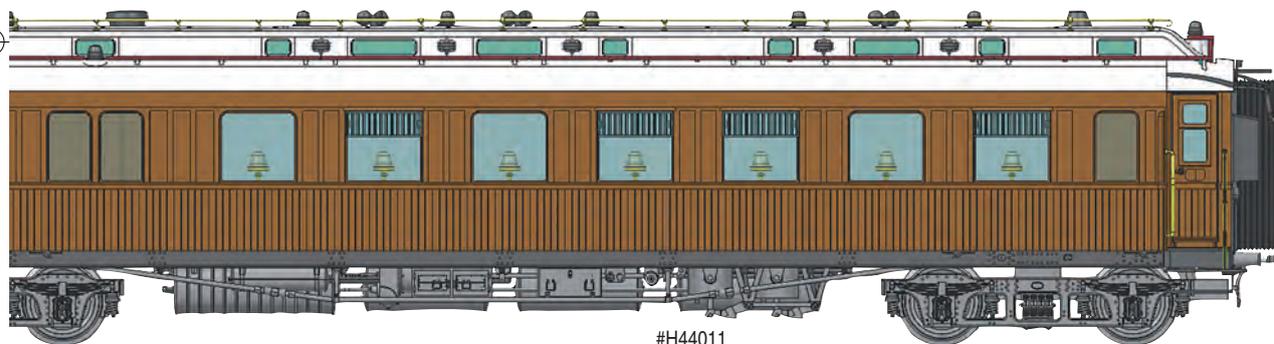
Wien-Oostende-Express

Für unseren Wien-Oostende-Express haben wir Gepäck- und Schlafwagen von MAN ausgewählt. Der Speisewagen stammt aus einer Serie von van der Zypen&Charlier. Der Wien-Oostende-Express fuhr in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. Dementsprechend sind die Wagen auch mit der vollständigen Dachausstattung für Gasbeleuchtung einschließlich der superfeinen Messing Handläufe ausgestattet. In Vorbereitung sind weitere Züge der Epochen I und II.



Einige der weit in der Entwicklung fortgeschrittenen Handmuster - Fotos Lemke





#H44011



#H44010

H44010 Wien-Oostende-Express, Set mit 3 Wagen

Gepäckwagen F3, Betriebsnummer 1067

Schlafwagen, Betriebsnummer 1775A

Schlafwagen, Betriebsnummer 1781A

H44011 Wien-Oostende-Express, Set mit 2 Wagen

Gepäck-Postwagen FP3, Betriebsnummer 1063

Speisewagen, Betriebsnummer 2092D



N-Spur 1:160

EPOCHE VI

Nachtzug Paris-Berlin-Moskau

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde eine neue, luxuriöse Zugverbindung von Moskau über Berlin nach Paris und zurück eingeführt. Der aus acht russischen Schlafwagen und einem polnischen Speisewagen bestehende Zug verkehrt dreimal, im Sommer sogar fünfmal wöchentlich zwischen den europäischen Hauptstädten. Er legt auf seiner ca. 38 1/2 stündigen Fahrt durch Russland, Weißrussland, Polen, Deutschland und Frankreich eine Strecke von über 3.000 km zurück. Im Zugverband laufen zwei Luxusschlafwagen WLSRmee mit, die jeweils nur über acht Bettplätze verfügen. Diese Wagen unterscheiden sich äußerlich durch zusätzliche Lüfter im Dachbereich und einer gegenüber den normalen Schlafwagen WLABmee geänderten Inneneinrichtung. Alle Schlafwagen tragen die neue, sehr attraktive Lackierung der RZD in hellgrau/dunkelgrau mit roter Zierlinie und dem großen kyrillischen Schriftzug der russischen Bahnverwaltung. Den längsten Weg innerhalb Deutschlands legt der Zug dabei mit der Baureihe 120.1 zurück, da die Züge auch über die Schnellfahrstrecken mit bis zu 200 km/h verkehren.



Foto Olaf Saenger



Abbildungen H0-Modelle

78 028 Paris-Berlin Moskau Set 1 mit 3 Wagen rot/grau

Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Luxus WLSRmee

78 029 Paris-Berlin Moskau Set 2 mit 3 Wagen rot/grau

Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Luxus WLSRmee

EPOCHE V



66 003 Glastransportwagen Smms, Set mit 2 Wagen
2 Wagen für Vegla

66 004 Gaskesselwagen Uas, Set mit 2 Wagen
Einsteller ATL, mit Sonnenschutz
Einsteller ATL, ohne Sonnenschutz

76 101 Gaskesselwagen Uas, Set mit 2 Wagen
Einsteller GATX, mit Sonnenschutz
Einsteller VTG, mit Sonnenschutz

76 102 Gaskesselwagen Uas, Set mit 2 Wagen
Einsteller Nacco, mit Sonnenschutz
Einsteller KVG, mit Sonnenschutz

76 104 Gaskesselwagen Uas, Set mit 2 Wagen
Einsteller Wascosa mit Sonnenschutz
Einsteller Wascosa ohne Sonnenschutz

Glastransportwagen

Die Glastransportwagen der Bauart Smms sind in Deutschland registriert und werden für verschiedene Glashersteller in der Epoche V eingesetzt.

Gaskesselwagen Uas

Im Set befinden sich Gaskesselwagen von verschiedenen Einstellern in der Epoche V. Je nach Vorbild sind die Wagen mit Sonnenschutzdächern ausgestattet.

Xt xxxx Glastransportwagen Smms
Xt xxxx Gaskesselwagen Uas



EPOCHE IV

TEE Paris-Ruhr, Epoche IVb

Für den TEE Paris-Ruhr stellte die SNCF den Wagenpark, bestehend aus den damals hochmodernen Wagen der Serie Mistral 69. Der Zug verkehrte in der Regel mit bis zu sechs Wagen. Auf dem Abschnitt Brüssel-Köln beförderte meistens eine Viersystemlok der Baureihe 184 den Zug. Exklusivserie für HOBBYTRAIN/LEMKE.



Klassische Zugkomposition
der siebziger Jahre

Mistral 69 - A8tu



Mistral 69 - A8tu



Mistral 69 - A3rtu



Mistral 69 - Vru



Mistral 69 - A8tu



Mistral 69 - A4Dtux



H22057 Set 1 mit Lok und 2 Wagen

Lok 184 003-2
Maschinenwagen A4Dtux
1. Klasse- Abteilwagen A8tu

H22058 Set 2 mit 4 Wagen

Speisewagen Vru
1. Klasse- Abteilwagen A8tu
1. Klasse- Großraumwagen A8u
Barwagen A3rtu

HOBBYTRAIN
BY
LEMKE

EPOCHE VI

CNL 272/273 „Aurora“ Basel-Kopenhagen

Aus der aktuellen Epoche VI befindet sich im Programm der Firma Lemke der Nachtzug Aurora von Basel nach Kopenhagen im Programm. Neben den deutschen City Night Line – Wagen führt der Zug auch 2 Kurswagen der RZD und BC mit.

H22055 CNL 272/273 „Aurora“, Set 1 mit Lok und 3 Wagen

Ellok ES 64 2U der Baureihe 182
Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLABm 171
Liegewagen Bvcmz 248

H22056 CNL 272/273 „Aurora“, Set 2 mit 4 Wagen

Liegewagen Bvcmzb 249
Liegewagen Bvcmzb 249
Schlafwagen WLABmee der RZD
Schlafwagen WLABmee der BC

Nachtzug City Night Line

Mit den neuen Wagen der Bauarten Bpm, BDcm und WRm kann LS Models nun einen vollständigen Zug in der aktuellen rot/grauen Lackierung anbieten.

79 010 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLBm 172

79 011 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Liegewagen Bvcmz 248
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvcmzb 249
Loungewagen WRm 131

79 016 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Ruhesesselwagen Bpm 875
Ruhesesselwagen Bpm 875
Gepäck/Liegewagen BDcm 874

City Night Line / DB AutoZug

Im Jahr 2007 bündelte DB AutoZug alle Nachtverkehre (Autoreisezüge, Nachtzüge und City Night Line-Züge) unter dem Begriff CityNightLine. Gleichzeitig wurde ein neues Farbkonzept eingeführt. Die Wagenkästen sollten in Lichtgrau lackiert werden und zwischen den Türen den Türen ein verkehrsrotes Fensterband erhalten. Die Umstellung konnte bis heute (Jahr 2012) noch nicht abgeschlossen werden.



WRm



WLABm - Handmuster



BDcm



Bpm



EPOCHE Vc

CNL 408 / 409 „Komet“ Zürich-Hamburg

Als Vertreter der „blauen Periode“ der City Night Line bietet LS Models den Nachtzug „Komet“, Hamburg und Zürich Einsatzzeit ab 2004 (Epoche Vb) an. Der Zug besteht aus Schlafwagen, Liegewagen, Servicewagen und Ruhesesselwagen. Wer die ersten Auflagen der blauen City Night Line-Wagen verpasst hat, erhält hier die Gelegenheit, nochmals einen vollständigen blauen Zug zu erwerben.



BDcm



Bpm

Typ-P Schlafwagen CIWL



WRm

79 022 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLBm

79 002 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Liegewagen Bcvmz
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvcmbz
Loungewagen WRm

79 015 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Ruhesesselwagen Bpm
Ruhesesselwagen Bpm
Gepäck/Liegewagen BDcm

CIWL

Aus dem Themenbereich CIWL hat LS Models den Schlafwagen Typ P im Programm

79 101 Schlafwagen Typ P, eingestellt bei SNCF
Epoche III mit Faltenbalg

79 105 Schlafwagen Typ P, eingestellt bei SNCF
Epoche IV mit Gummiwulst



LS Models in Deutschland

Züge

Das Konzept der authentischen Züge wurde in der Vergangenheit von unseren Kunden sehr positiv angenommen. Nicht nur die Zusammenstellungen entsprechen exakt den Originalzügen, sie besitzen auch die zugehörigen vorbildgerechten Zuglauf- und Ordnungsnummernschilder. Darüber hinaus variieren wir, genau wie beim Original, die Ausstattungsdetails der einzelnen Wagen, wie Sitzfarben, Drehgestellen und Beschriftungen. Der D311 Wörthersee wird z. B. aus fünf verschiedenen gestalteten Wagentypen gebildet.

Einmalige Serien

Die deutschen Fahrzeugserien von LS Models sind einmalig. Wiederauflagen (sogenannte „Reruns“) sind nicht vorgesehen. Unsere Fahrzeugkonzepte sind derart angelegt, dass in der Regel stets genügend Varianten für veränderte Auflagen verfügbar sind und Wiederholungen vermieden werden können. Ausnahmen, gibt es nur dort, wo auch beim Vorbild keine Varianten zur Verfügung stehen, wie z.B. bei den LHB-Prototypen. Hier gibt es beim Vorbild lediglich 2 Wagen, bei denen nur zweimal die Farbgebung geändert wurde. Bei ausreichender Nachfrage wird es also von derartigen Fahrzeugen Wiederauflagen geben.

Sichern Sie sich also ihre Wunschmodelle frühzeitig mit einer Vorbestellung bei Ihrem Fachhändler.

Wer steht hinter LS Models?

Vielen deutschen Modellbahnern ist der Namen LS Models bereits in Zeitschriften, Internetforen und bei Händlern begegnet, meistens im Zusammenhang mit vorbildgetreuen Modellen in hervorragender Ausführung und Vielfalt.

LS Models ist eine kleine belgische Firma, die sich die Herstellung von feinen, vorbildgetreuen Modellbahn-Fahrzeugen und Zubehör in den Baugrößen HO, TT und N nach europäischen Vorbildern zur Aufgabe gemacht hat. Sitz der Firma ist Sourbrodt in den Ardennen nahe der Stadt Eupen. Von hier aus steuert der Inhaber Daniel Piron mit seinem Team die Geschicke von LS Models.

LS Models wurde bereits im Jahre 1992 gegründet. In den ersten Jahren ließ die Firma LS Models bei verschiedenen europäischen Hersteller Sonderserien auf Basis vorhandener Modelle fertigen,

hauptsächlich für Frankreich, Belgien und die Niederlande. In Zusammenarbeit mit der Firma Sachsenmodelle konnten erstmals komplette Neukonstruktionen von Modellen nach belgischen und französischen Vorbildern angekündigt werden, die nach dem Konkurs von Sachsenmodelle dann im Auftrag von Heris bei der chinesischen Firma Modern Gala gefertigt wurden.

Nach der Trennung von Heris im Jahr 2005 blieb Modern Gala als Hersteller für LS Models erhalten. In den folgenden Jahren entstanden vorrangig Modelle nach französischen, niederländischen und belgischen Vorbildern in hoher Detailtreue. Qualität und Ausstattung erlebten seither ständige Verbesserungen.

2008 kamen in Zusammenarbeit mit Hobbytrain (Markennamen für die eigenen Modelle von Lemke) die deutschen m-Wagen der Gruppe 53 auf den Markt. Gleichzeitig begann die Konstruktion der Ellok- Baureihen 181 und 184, der ersten deutschen Lokomotiven von LS Models. Diesen Modellen folgten schnell weitere. Projektiert, konstruiert und beschriftet werden die deutschen Modelle von LS Models deutschen Mitarbeitern mit langjähriger Erfahrung im Hobby und in der Branche.

Den Vertrieb für LS Models in Deutschland hat seit Januar 2010 die Firma Lemke aus Haan / Rheinland übernommen.

Epochen nach NEM 806D

Jedes unserer Modelle ist auch ein Stück Eisenbahngeschichte. Die Vielfalt der unterschiedlichen Modelle mit verschiedensten Beschriftungen, Farbgebungen und anderen Merkmalen ist mittlerweile selbst für fachlich versierte Modellbahner schwer überschaubar geworden.

Damit die zahlreichen Varianten der Fahrzeuge von LS Models richtig in ihre Betriebszeit eingeordnet werden können, sollen die Angaben in diesem Katalog eine Hilfestellung geben. Darüber hinaus gibt die NEM 806D (D für Deutschland) Auskunft. Anzumerken ist noch, dass der Übergang zwischen zwei Epochen im Erscheinungsbild der Fahrzeuge stets fließend ist und sich stets über mehrere Jahre hinzieht. Für Neubauten Instandsetzungen gelten die Änderungen jedoch ab Stichtag.

Epoche VI ab 2007

Epoche des liberalisierten Schienenverkehrs in Deutschland

Neues Nummernschema nach UIC bzw. TSI (12-stellig auch für Triebfahrzeuge), aber keine einheitlich gestalteten Erkennungsanschriften.

Epoche V ab 1990

Epoche der Deutschen Bahn AG

Zusammenarbeit beider deutscher Staatsbahnen und Umwandlung in die Deutsche Bahn AG. Einführung des ICE-Verkehrs. An Einsatzarten orientiertes Farbkonzept beim Fahrzeugpark.

Periode „a“ von 1990 – 1994

Neues Farbkonzept der DB für Lokomotiven (rot) und einsatzorientiert (vier Kennfarben, die sogenannten „Produktfarben“) für bestimmte Triebfahrzeuge sowie Personenwagen; teilweise bereits von der DR übernommen.

Periode „b“ von 1994 - 2000

Zusammenführung von DB und DR in die „Deutsche Bahn AG“. Einführung eines neuen Firmenzeichens, gestaltet von Prof. Kurt Weidemann. Einheitliche Anwendung der neuen DB AG-Hausfarben Verkehrsrot und Lichtgrau für Triebfahrzeuge und Personenwagen.

Periode „c“ von 2000 – 2006

Personenverkehr weitgehend durch Triebwagen und Wendezüge, außer im internationalen Verkehr, in Ballungsgebieten durch Doppelstockwendezüge.

Epoche IV von 1965 bis 1990

Späte Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche

Die Traktionsumstellung auf Diesel- und elektrischen Betrieb ist weitgehend abgeschlossen. Man vereinbart eine internationale Fahrzeug-Kennzeichnung. Der Fahrzeugpark wechselt mehrmals seine Farben. Beim Übergang von Epoche IIIb zur Epoche IV gibt es von 1965 bis 1970 nach der NEM-Norm 806 eine Überschneidung. Das erleichtert dem Modellbahner keineswegs die genaue Zuordnung.

Periode „a“ von 1965 – 1970

(Überschneidung mit Epoche IIIb)

Ab 1966 neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gemäß internationaler Vereinbarung. Ab 1968 neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung.

Periode „b“ von 1970 – 1980

Die DB baut ein einklassiges Inter-City-Netz auf. Mit den sogenannten „Pop-Farben“ testet die DB ein neues Farbkonzept bei

Reisezugwagen im Fernverkehr, das sich aber nicht durchsetzt. Stattdessen stellt die DB 1974 auf ein firmenweites Farbschema um (beige / rot für TEE / IC bzw. beige / ozeanblau für alle Regelfahrzeuge, ozeanblau für Bahndienstfahrzeuge). Seit 1979 führen die Inter-City-Züge zwei Wagenklassen.

Periode „c“ von 1980 – 1990

Umstellung auf Farbkonzept von 1974 für Triebfahrzeuge und Personenwagen großenteils abgeschlossen. Nach dem 150-jährigen Jubiläum stellt die DB abermals auf ein auf neues Erscheinungsbild um. Es herrschen Pastelltöne vor, die auch auf stationären Einrichtungen Anwendung finden. Für Triebfahrzeuge und Personenfahrzeuge werden die sogenannten Produktfarben eingeführt.

Epoche III von 1949 bis 1970

Frühe Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche

Voneinander unabhängiger Aufbau und Modernisierung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Phase des Strukturwandels durch den Ausbau des Diesel- und elektrischen Zugbetriebs und allmähliche Abnahme der Dampflok-Zugförderung. Anmerkung: Der Übergang von Epoche III nach Epoche IV in den Jahren 1965 bis 1970 ist in der NEM nicht eindeutig definiert! Hier hat der Modellbahner die Qual der Wahl.

Periode „b“ von 1956 – 1970

Als Eigentumsmerkmal wird bei der Bundesbahn das von Professor Ege entworfene DB-Emblem eingeführt.

Der Rückgang des Dampflok-Einsatzes und somit eine Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes setzen sich fort. Die Serienbeschaffung von Diesel- und Ellok beginnt. In das Jahr 1957 fällt die Aufnahme des TEE-Verkehrs.

1956 beginnt das Zweiklassensystem im Personenverkehr, später wird die 1. Wagenklasse durch einen Kennzeichnungstreifen signalisiert. Die Personenwagen der 2. Klasse behalten bis 1960 ihre flaschengrüne Lackierung und wechseln ab Januar 1961 zu Chromoxidgrün. Nach dem Stahlblau der frühen fünfziger Jahre, dass auch für Fahrzeuge des Fernschnellzug-Netzes verwendet wird, bekommen ab 1955 Wagen der 1. Klasse einen kobaltblauen Anstrich.

Buchstabensalat (Wagenbezeichnungen)

Die Wagen von LS Models und Lemke orientieren sich am realen Vorbild und verwenden auch dessen originale Bezeichnungen. Was bedeuten nun die unterschiedlichen Buchstaben und Bauartnummern auf den Wagenseiten?

International werden seit langem die Wagenbauarten mit einer Buchstabenkombination in Verbindung mit einer Ziffernreihe bezeichnet. Deren Zusammensetzung hat sich über den Zeitraum, in dem die von uns ausgewählten Vorbilder im Einsatz standen, mehr oder weniger häufig im Detail verändert.

Alle Wagen besitzen eine Bezeichnung, die aus groß geschriebenen Hauptgattungszeichen und klein geschriebenen Nebengattungszeichen besteht. Die Hauptgattungszeichen stehen vorne, die Nebengattungszeichen hinten. Alle Buchstaben bezeichnen eine Eigenschaft des Wagens. Hier die wichtigsten in Deutschland für Reisezugwagen verwendeten Zeichen

Hauptgattungszeichen

A 1. Klasse
B 2. Klasse
AB 1. und 2. Klasse
D Gepäckwagen (ab 1961)

BD 2. Klasse mit Gepäckraum
Pw Gepäckwagen (bis 1961)
BPw 2. Klasse mit Gepäckraum
AR 1. Klasse mit Speiseraum
WG Gesellschaftswagen

WL Schlafwagen
WR Speisewagen

Nebengattungszeichen

b Ausstattung für Behinderte (ab ca. 1985)
c Liegewagen (couchette)
g Gummiwulst (bis 1961)
h Klimatisiert, Energieversorgung über Generator
k Kücheneinrichtung
m Länge mehr als 24 m
p Großraumwagen
t Touristikwagen
ü Geschlossener Übergang (bis 1976)
v Abteile Klimatisiert
z Zugsammelschiene
4 Vierachsiger Wagen (bis 1961)

Grundsätzlich lassen sich zwei Beschriftungsepochen unterscheiden:

Vor UIC bis 1966

Die noch von der Deutschen Reichsbahn übernommene Wagenbezeichnung besteht aus der angeschriebenen Gattungsbezeichnung (z.B. A4ümg) plus der Fahrzeugnummer und der in

Dokumenten verwendeten letzten beiden Ziffern der Bestellung / Entscheidung zur Beschaffung (z.B. A4ümg-54). Die Gattungsbezeichnung war zusammen mit der Fahrzeugnummer im Schriftfeld jeweils am linken Wagenende oben in der Nähe der Tür angeschrieben.

UIC- Nummer nach 1966

1966 führte die DB die zwölfstelligen international genormten UIC- Nummern ein. (z.B. 51 80 10-40 153-8). Bei den europäischen Bahnen dienen die 5. bis 8. Ziffer der Fahrzeugnummer zur Identifizierung der Wagenbauart (z.B. 61 85 06-94 226-6). Abweichend von den anderen europäischen Bahnen vergab die DB zusätzlich Bauartnummern, die in kleinerer Schrift hochgesetzt hinter der der Gattungsbezeichnung angeschrieben wurde (z.B. Am 202).

Fahrzeugnummer und Bauart waren unter dem Eigentumszeichen in Wagenmitte zwischen Rahmen und Fensterband positioniert. Ab 1987 verlegte man aus Designgründen diese Bezeichnungen auf den Langträger.

© **Sämtliche Fotos und Grafiken in diesem Prospekt sind urheberrechtlich geschützt. Weiterverwendung nur schriftlicher Genehmigung von LS Models.**

Gestaltung Deutschland-Katalog 2012/2013

LS Models
Wolfgang Lemke GmbH

Konzeption und Texte

LSM Deutschland Team:
- Wolfgang Bündgen
- Alfred Fordon
- Olaf Saenger

Modell-Grafiken

Alfred Fordon
Julian Fordon
Olaf Saenger

Layout und Modellfotos

Kurt Heidbreder - HK Luxembourg SA - LS Magazine



Abonnieren Sie ...

Das 100-seitige LS Magazine erscheint 6 Mal im Jahr

1 Jahr = 6 LS Magazine

für € 52,-*

* Preis für Europa - außerhalb Europa: € 68,-

Für die Abonnenten besteht die Möglichkeit, ein preisgünstiges Jahresmodell zu erwerben!

Schriftliche Bestellung an: LS Magazine - 24 Wäpmerweeg - L 9980 Wilwerdange - Luxemburg

Internet-Bestellung unter: www.lsmagazine.com oder www.lsmagazine.com

Tel.: (Mo-Fr. 09-17 U.) (00352) 621 287 380

Sondermodelle für Abonnenten

Als Sonderleistung bieten wir unseren Abonnenten jedes Jahr ein SEHR preiswertes Exklusiv-Modell an. 2012 beehrten wir die CIWL mit einem Set unterschiedlicher Schlafwagen.

Das hochwertige **LS Magazine** ist der großen und kleinen Bahn gewidmet. Neben hochinteressanten Eisenbahnthemen aus Europa und Übersee, werden auch **LS Models** Vorbild- und Modell-Fahrzeugberichte sowie Modellbauartikel angeboten. Wir informieren Sie über die aktuellsten **LS Models-Neuheiten**. So finden Sie sowohl die kürzlich ausgelieferten Neuheiten als auch die in Planung und Fertigung befindlichen Modelle. Letztere Vorstellungen helfen Sie noch rechtzeitig Ihre Wunschmodelle vor Auslieferung bei Ihrem gewohnten Fachhändler zu reservieren. **Das ABO ist eine sichere Möglichkeit kein Wunschmodell mehr zu verpassen! ...**

Infos: www.lsmagazine.com oder www.lsmagazine.com

