

Spur/scale



LEMKE

setzt : Maßstäbe

NEUHEITEN 2015

HOBBYTRAIN
Präzisionsmodelle : Spur H0 / N / TT



LEMKE
KATO



LEMKE
collection

MINIS
Maßstab 1:160



MEHANO



Zeichenerklärung / Légende / Legend

K = KATO

H = HOBBYTRAIN

LC = LEMKE collection



UVP n. F. = Preis nach Fertigstellung

Konstruktion Deutschland / Produktion EU
Construction Allemagne / Production EU
Construction Germany / Production EU

mit Decoder
with decoder
avec décodeur

Frontbeleuchtung
Front light
Éclairage frontale

Lichtwechsel rot/weiß
Light changes red / white
La lumière change rouge / blanc

Vorbereitet für Innenbeleuchtung
Prepared for room light
Prépare pour éclairage d'intérieur

mit Innenbeleuchtung
with Room light
avec Éclairage d'intérieur

NEM-Schacht
Holder for NEM couplers
Support s'attelage NEM

5-poliger Motor
5-pole motor
Moteur à 5 pôles

mit Sound
with Sound
avec Sound

Empfohlener Radius
recommended radius
rayon recommandé

Empfohlener Radius
recommended radius
rayon recommandé

Empfohlener Radius
recommended radius
rayon recommandé

Gleichstrom
Direct current
Courant continu

Wechselstrom
Alternating current
Courant alternatif

Vorbereitet für Decoder
Prepared for decoder
Prépare pour décodeur

AC Digital
AC Digital
AC Digital

Federpuffer
Spring Butter
amortisseur ressort

Epochen Epochs Époques

1835 – 1920

1920 – 1945

1948 – 1968

1968 – 1985

1985 – 2009

2009 – heute

E-Lok BR 17/117 FORMNEUHEIT

1927 bestellte die DRG für den mittelschweren Schnellzugdienst insgesamt 38 Elektrolokomotiven der Baureihe E17. Sie waren die ersten Schnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 1D1.

Die Loks waren für den Einsatz in Süddeutschland und Mitteldeutschland vorgesehen und wurden entsprechend den DBs München und Leipzig zugeordnet.

Während die E17-101, 106 und E17-112 direkt an das BW Leipzig geliefert wurden, kamen die Loks E17-107 bis 111 erst einmal im Frühjahr und Sommer 1929 nach München. Vermutlich, um dort für die Sonderzüge im Rahmen der Oberammergauer Passionsspiele zur Verfügung zu stehen. Im Dezember 1929 wurden sie dann nach Leipzig umgesetzt.

Ab 1933 kamen sie beim BW Stuttgart und Ulm zum Einsatz.

Die E17-113/E17-120 waren für den Einsatz im schlesischen Netz vorgesehen. Fünf davon kamen zum BW Breslau.

Nach dem 2. Weltkrieg waren noch 26 Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn und zwei bei der Deutschen Reichsbahn Ost im Einsatz. Die beiden DR-Maschinen wurden 1968 ausgemustert, während die letzte 117-106 erst am 24. April 1980 ausgemustert wurde.

In über 52 Jahren Planeinsatz zählt die Baureihe 17 zu den E-Loks mit den längsten Dienstjahren im Regeleinsatz.

Zur Verbesserung der Kühlung ließ die DB zusätzliche Lüftungsgitter im unteren Bereich der Seitenwände einbauen. 1968 erfolgte für alle bei der DB verbliebenen 26 Lokomotiven die Umzeichnung von Baureihe E17 in BR117 gemäß UIC-Tabelle.

Nach der Ausmusterung sind zwei E17 der Nachwelt erhalten geblieben; die E17-113 steht im Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße und E17-103 steht im BW Lichtenfels.

Im Einsatz waren die E17-117 überwiegend im Schnellzugbereich, sowie vor F- und FD-Zügen.. Vor dem Orient Express kamen sie in den 50er-Jahren zum Einsatz.



Foto © Hans J. Lange



H2891 E17 DR Ep. III UVP 229,98

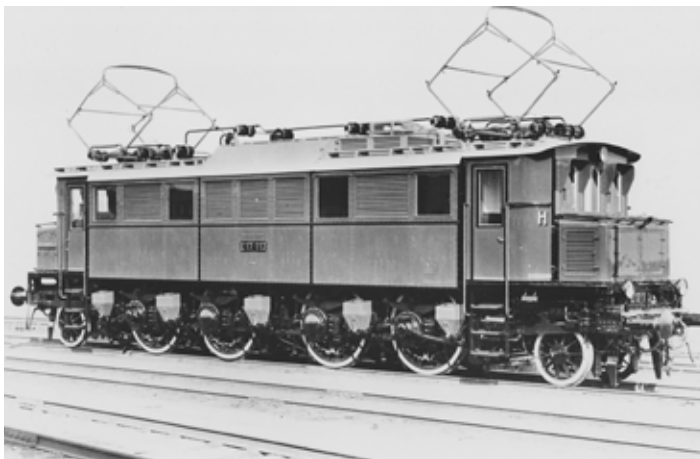


Foto © Archiv DB



H2890 E17 DR Ep. II UVP 229,98



Foto © Ulrich Budde



H2892 E17 DB Ep. III UVP 229,98

E-Lok E71

Am 02. August 1921 wurde der sogenannte „Wechmann-Plan“ (nach Wilhelm Wechmann, ab 1920 zuständiger Dezernent für Elektrischen Bahnbetrieb) verabschiedet. Dieser enthielt u.a. auch alle Vorgaben zur Beschaffung und Ausführung elektrischer Lokomotiven, die einen einheitlichen braunen Anstrich erhalten sollten. Im relevanten Zeitraum

wurden die EG 531 / E71 31, 532 / E71 32 und 534 / E 71 34 abgeliefert, die somit für eine entsprechende Farbgebung hinreichend belegbar in Frage kommen. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich die Loks noch im Ursprungszustand ohne die umgebauten Widerstände und das zusätzliche Seitenfenster.



H2844 E71 30 DR Ep. III UVP 254,98
H2844D dto., digital mit ESU Lokpilot UVP 294,98



H2845 E71 14 DRG Ep. II braun UVP 254,98
H2845D dto., digital mit ESU Lokpilot UVP 294,98



H2846 E71 32 DB EP. IIIa UVP 254,98
H2846D dto., digital mit ESU Lokpilot UVP 294,98

Traxx F140 AC 3 „last mile“ FORMNEUHEIT

Traxx III BR187 / Traxx III BR147

Als erste Variante der neuesten **Traxx III** - Reihe wurde im Frühjahr 2011 von Bombardier die Baureihe 187 präsentiert.

Dies ist eine für Wechselstrom ausgerüstete Lokomotive, die optional zusätzlich mit einem starken Dieselmotormotor ausgestattet ist, um gegebenenfalls auf Streckenabschnitten ohne Oberleitung (last mile) fahren zu können..

Erstmalig wurden die Seitenflächen einer E-Lok mit einer Vorrichtung zum Einspannen von Planen, auf denen Werbung angebracht werden kann, ausgestattet.

Die interne Bezeichnung von Bombardier für diese Lokomotive lautet Traxx F140AC3.

Im Mai 2013 kam es zu einem Rahmenvertrag der Deutschen Bahn mit Bombardier. Aus diesem Vertrag werden 110 Loks für die DB Schenker Rail und 20 für DB Regio gefertigt. Die erste Lok aus der neuen Baureihe 187 Traxx III soll im Frühjahr 2015 von Bombardier an die DB zu Testzwecken ausgeliefert werden. Weitere Bestellungen, so z.B. von Railpool und BLS erfolgten bereits an Bombardier. Da europaweite Einsatz dieser Loks in den nächsten Jahren damit sicher ist, werden die Traxx zu einem starken Mitbewerber für Taurus und Vectron von Siemens. Hobbytrain wird dieses Modell in allen Details sowohl in der Güterzugvariante als BR187 als auch in der Personenzugvariante als BR147 umsetzen.



Foto © Bombardier/Railpool

H3001 Railpool BR 187 Traxx 140 AC 3, Ep. VI UVP n. F.



Foto © Bombardier

H3000 DB BR 187 Traxx 140 AC 3, DB Ep. VI UVP n. F.



Foto © Gerald Stahl

H3002 BLS BR 187 Traxx 140 AC 3, Ep. VI UVP n. F.

Neue Vectron – Modelle

European Locomotive Leasing (ELL) hat über 50 Vectron Lokomotiven bei Siemens bestellt und vermietet diese an diverse Bahnunternehmen. Das Designkonzept sieht eine freie Fläche auf der Lok für Kundenlogos oder

Werbung vor. ELL vermietet unter anderem Loks an die Rurtalbahn und SBB Cargo Int.



H2971 ELL Rurtalbahn UVP 139,90



H2972 ELL SBB Cargo UVP UVP 139,90

E-Lok E10.3 / BR 110 „Bügelalte“

Die Baureihe E 10 ist eine für die Deutsche Bundesbahn erstmals ab 1952 gebaute Einheitslokomotive für den Schnellzugverkehr. Seit 1968 werden die Loks als Baureihe 110 sowie als Baureihen 112 bis 115 geführt. Die E 10 war Jahrzehnte lang die wichtigste Lokomotive im DB Schnellzugverkehr.

Die ersten Loks der Baureihe E 10 wurden als Baureihe E 10.1 bezeichnet. Ab Dezember 1956 wurden insgesamt 379 Fahrzeuge ausgeliefert. Ab E 10 288 wurde ein neuer Lokkasten, der zuvor bei der E 10.12 eingeführt worden war, auch bei allen weiteren E 10 verwendet. Diese Lokomotiven werden daher auch als E 10.3 bezeichnet. Durch den markanten Knick in der Front erhielten Sie schnell den Spitznamen „Bügelalte“. Das Modell der BF E10 ist grundlegend modifiziert worden.



H2806 BR 112 DB Ep. IV creme-rot „TEE“ mit Schnellfahrdrehgestellen UVP 129,90



H2807 E10.12 DB Ep. III crème-blaue „Rheingold“ mit Schnellfahrdrehgestellen UVP 129,90



H2808 E10.3 DB Ep. III blau UVP 129,90

Diesellok Vossloh G 2000 / Am840

Die Lok Vossloh G 2000 BB ist die zur Zeit stärkste dieselhydraulische Lokomotive der Vossloh Lokomotiv GmbH und wird seit dem Jahr 2000 gebaut. Zugelassen in Deutschland, Italien, Niederlande, Belgien, Frankreich, Schweden, Dänemark und Polen, findet man diese Dieselloks mit den markanten beiden Führerhäusern praktisch in ganz Europa.

Die WLE setzt für den Transport der Warsteiner Containerzüge eine G2000 in Warsteiner Lackierung ein.



H2980 G 2000 Warsteiner UVP 139,90

Renfe 308.031.4.VW Think Blue

Diese Loks der BR 308 befördern Autotransportwagen in Ganzzügen mit neuen VW bzw. Seat PKW aus dem VW Werk in Spanien.



H60400 Renfe 308.031.4 VW **UVP 149,90**



E-Lok Siemens BR 189 / ES 64 F4 / Re474

Von Siemens als ES64 F4 und 4-Stromsystem-Lok entwickelt, ist diese Lok in Deutschland vor allem als Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG im Einsatz.

SBB Cargo hat mehrer Maschinen der BR 189 von MRCE gemietet und setzte diese Europaweit mit werbewirksamen SBB Cargo Int. Logos ein.



H2921 BR 189 MRCE SBB Cargo Int **UVP 139,90**

Nach den blauen und roten Zebras hat Lokomotion wieder ein neues attraktives Zebra Design in silber-schwarz auf einer gemieteten MRCE Lok realisiert.



H2922 BR 189 MRCE Lokomotion **UVP 139,90**

Taurus-Eupalok Siemens ES 64 U2 / BR 182 / ÖBB 1116 / SZ 541

Die Werbelok „SCOTCH“ wurde im November 2013 in Slowenien beklebt; am Montag den 25. November ging die Lok offiziell unter dem Namen „SCOTCH SZ 541 - 001-8“ auf Schiene. Charakteristisch für diese Werbelokomotive ist ihr klares Design: der satte Grünton, der die gesamte Lok bedeckt, sowie der gelb-schwarz-grün karierte Streifen, das Markenzeichen der SCOTCH-Klebestreifen, der längs um die Lok verläuft.



Abb. RailAD H0-Muster



H2728 SZ Scotch, Ep. VI **UVP 139,90**

Anlässlich ihres 10. Geburtstages soll Österreichs beliebteste elektronische Karte viel öfter sichtbar sein, als nur im Augenblick des Steckens beim Arzt, im Spital oder in Ambulanzen. Der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger und Austria Card als neuer Partner für die Kartenproduktion haben sich daher gemeinsam zum Informationsprojekt „e-card-Taurus der Sozialversicherung“ entschlossen. Im Zentrum steht eine Taurus Lok der ÖBB, gebrandet und künstlerisch gestaltet im Design der e-card. Das Design stammt von der bekannten Künstlerin Gudrun Gaiblinger die schon diverse Sonderlackierungen von Taurus Loks realisiert hat.



H2751 ÖBB Ecard, Ep. VI **UVP 149,90**

Die Chiquita „Bananen-Lok“ 541 101-6 wird 2015 auf die Schienen kommen. Wieder einmal beweist die SZ, dass Ihre Loks zu den auffälligsten und attraktivsten Werbe-Loks zählen.



H2729 SZ Chiquita, Ep. VI **UVP 139,90**

Sonderlackierung zum Jubiläum „40 Jahre S-Bahn Dresden“: Ein Ticket alles fahren VVO.



H2771 BR 182 DB / VVO - Ein Ticket Alles fahren **UVP 115,90**

Berliner S-Bahn, Baureihe 481 **FORMNEUEHEIT**

Sie ist die aktuellste Baureihe der S-Bahn Berlin und zugleich die verbreitetste. 1990 setzten sich die Vertreter der BVG und der Deutschen Reichsbahn (die S-Bahn Netze waren damals noch getrennt) zusammen, um die Anforderungen für eine neue, gemeinsame Baureihe zu entwickeln.

1993 wurde der erste Prototyp der Öffentlichkeit vorgestellt, und die erste Auslieferung eines Serienfahrzeuges erfolgt im Januar 1996.

Mit diesen Zügen wurde das BVG - ¼-Zug-Konzept (BR 480) wieder verlassen und die Halbzugkonfiguration favorisiert. Bis 2004

wurden insgesamt 250 Halbzüge an die S-Bahn übergeben. Je zwei Triebwagen, einer mit Führerstand (481), der andere ohne (482) sind durch einen Übergang miteinander verbunden. Zwischen den beiden Waggonen 482 besteht kein Übergang, sondern eine normale Kuppung.

Bei der Farbgebung experimentierte man bei der S-Bahn mit verschiedenen Zusammenstellungen, die aber alle nicht die Zustimmung der breiten Öffentlichkeit fanden. Die Berliner wollten „ihre“ S-Bahn in der traditionellen Farbgebung. Ab der Baureihe 481/482.225 kamen die Traditionsfarben zum Einsatz, und damit entsprach die Farbgebung auch dem

traditionellen Lackierungsschema der Baureihe 480.

Alle vorher in der Ursprungslackierung ausgelieferten Fahrzeuge wurden in der Folgezeit bei Hauptuntersuchung umlackiert, was Ende 2007 zum Abschluss kam.

Seither gibt es bei der Berliner S-Bahn nur noch die traditionelle Farbaufteilung, die seit Jahrzehnten, nicht nur für die Berliner, sondern auch für viele Touristen ein Markenzeichen der deutschen Hauptstadt war und ist.

Hobbytrain bringt die Berliner S-Bahn BR 481 als 4-tlg. Halbzug, motorisiert, und als Ergänzung zum ¼- oder Ganzzug, jeweils einen (un)motorisierten ¼-Zug.



Foto © E. Kolodziej



H2610 BR 481 S-Bahn Berlin GmbH, Ep. V-VI, 4-tlg. Halbzug komplett **UVP n.F.**

H2611 BR 481 S-Bahn Berlin GmbH, Ep. V-VI, 2-tlg. Viertelzug Ergänzung 1 **UVP n.F.**

H2612 BR 481 S-Bahn Berlin GmbH, Ep. V-VI, 2-tlg. Viertelzug unmotorisierte Ergänzung 2 **UVP n.F.**

DB Doppelstock-Wagen

1950 wurden die ersten drei 22,4 m Doppelstockwagen mit Einheitswagenkasten für den Reiseverkehr bei Wegmann in Kassel gebaut. 1951 folgten die drei 26,4 m Wagen. In der Epoche IIIa fuhren ursprünglich zwei Züge mit je drei Wagen als 3. Klasse, 2/3 Klasse und ein Speisewagen in der markanten blauen Farbgebung. Ab der Epoche IIIb fuhren beide Wagen-Typen in einem Zug.

Bis zu 5 Wagen waren maximal eingesetzt. Der sechste Wagen blieb Reserve. Der Speisewagen wurde zu einem reinen Sitzwagen umgebaut. Diese Wagen wurden auch mit „normalen“ D-Zug-Wagen als Zug kombiniert. 1951 in Dienst gestellt, verkehrten sie zwischen dem Ruhrgebiet und Frankfurt, ab 1953 im Städteverkehr Hamburg/Bremen, ab 1963/64 Kiel/Lübeck, ab 1966/67 Großraum Köln. Anfang der 70er Jahre wurden die Fahrzeuge nach fast 20-jährigem Einsatz ausgemustert. Im Laufe ihres fast 20-jährigen Einsatzes wechselte die Lackierung von stahlblau, Ep. IIIb, über flaschengrün Ep. IIIb zu chromoxydgrün Ep. IIIb – IV.



H22060 DB Ep. IIIb, grün, 5er Set
3x 26,4 m, 2x 22,4 m **UVP n.F.**



H22059 DB Ep. IIIa, blau,
3er Set 3x 26,4 m **UVP n.F.**



Siemens ÖBB Railjet / Wagenserie



Abb. beispielhaft



H25216 ÖBB Railjet, Set 4-teilig, Steuerwagen, 2x 2. Klasse, Endwagen, aktuelle Lackierung **UVP 209,90**



Abb. beispielhaft

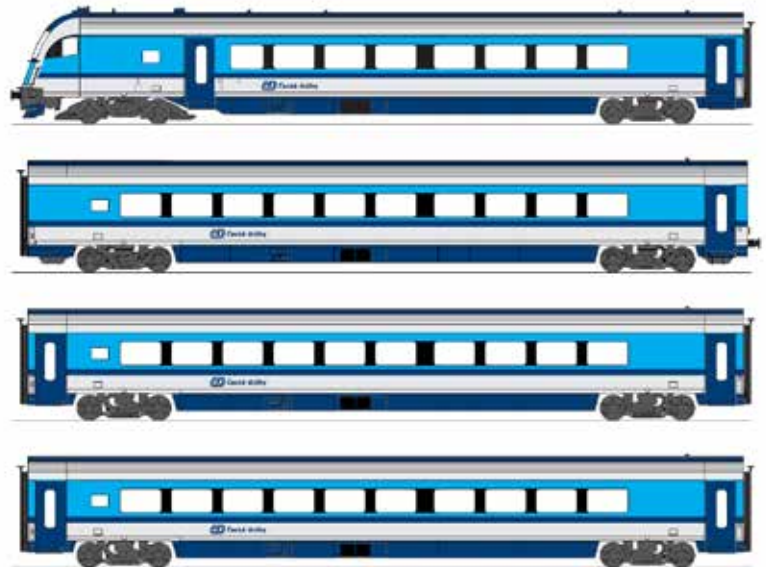


H25217 ÖBB Railjet, Set 3-teilig, Barwagen, 1. Klasse, 2. Klasse, aktuelle Lackierung **UVP 149,90**

Siemens CD Railjet

Die Railjets verbinden dank eines gemeinsamen Projektes der Tschechischen Bahnen und der Österreichischen Bundesbahnen ab dem 14.12.2014 in einem regelmäßigen Zwei-Stunden-Takt die Städte Prag, Pardubice, Česká Třebová, Brünn, Břeclav, Wien, Wiener Neustadt, Semmering, Mürzzuschlag, Kapfenberg, Bruck an der Mur und Graz.

Sie gewährleisten somit eine schnelle, bequeme und komfortable Verbindung zwischen der Tschechischen Republik und Österreich. Railjet Züge für Komfortreisen über weitere Entfernungen im Rahmen der Tschechischen Republik und in das Ausland halten nur in den wichtigsten Bahnhöfen; für die Züge werden in der Regel moderne Railjet-Einheiten eingesetzt, mit Wagen der 1. Klasse (First), der 2. Klasse (Economy), mit einem Businessabteil (1. Klasse mit Reservierungspflicht) und einem Bistrowagen.



Grafiken © CD



H25218 CD Railjet Set 4-teilig, Steuerwagen, 2. Klasse, 2. Klasse, Endwagen, aktuelle Lackierung **UVP 209,90**



H25219 CD Railjet Set 3-teilig, Barwagen, 1. Klasse, 2. Klasse, aktuelle Lackierung **UVP 149,90**

Container-Taschenwagen Sdggmrs 744 „Papagei“

In den Jahren 1991/92 baut Talbot insgesamt 270 Gelenkwagen für die Kombiwaggon, die bei der DB als Sdggnos 744 eingestellt wurden. Der Container-Tragwagenteil ist für Wechselbehälter und Container geeignet. Der Taschenwagenteil besitzt zwölf Containerzapfen und kann sowohl mit Containern als auch mit LKW Aufliegern beladen werden.

Durch die blau und gelborange Lackierung erhielten die Wagen schnell den Spitznamen Papagei. Die Wagen werden unter anderem auch bei der ÖBB Cargo eingesetzt.

Passende Loks zu den Wagen sind z.B. die BR189, Vectron, Class 66/77, G2000 oder Taurus



H23751 Sdggmrs 744 Kombiwaggon „Hangartner“ Ep. V - VI
UVP 55,90



H23752 Sdggmrs 744 Kombiwaggon „Walter“ Ep. V - VI
UVP 55,90



H23753 Sdggmrs 744 ÖBB „Alfred Talke/Wenzel“ Ep. V - VI
UVP 55,90

Doppeltaschen-Wagen Sdggmrss 104 „Megapack“



H23754 Doppeltaschenwaggon Sdggmrss 104 AAE DB Schenker Ep. VI
UVP 59,90



H23755 Doppeltaschenwaggon Sdggmrss 104 AAE DHL Ep. VI
UVP 59,90

Class77 / Diesellok GM JT 42CWRM - 5 Türen

Das Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo der Kooperationspartner Häfen Güterverkehr Köln und Neuss Düsseldorf hat von diesen die Aufgaben des Hafenumschlags und des Eisenbahn-Güterverkehrs übernommen. Aus diesem Anlass wurde in unserem Auftrag

eine Class 77 mit aktuellem RheinCargo Logo designed. Das Design und der Slogan versinnbildlichen die erfolgreiche Verknüpfung dieser beiden Unternehmen. Die Lok soll später auch im Original in diesem Design verwirklicht werden und auf der Schiene zu sehen sein.

limitiert 250 Stück



K10832 Rhein Cargo / Lemke Class 77, Designstudie, Ep.VI UVP 149,90



E-Lok Re6/6 / Re620 FORMVARIANTE

Die 6-achsigen Loks der Baureihe Re 6/6, aktuell als RE 620 bezeichnet, sind seit Jahren bei der SBB im Personen- und Güterzugdienst eingesetzt. Die Loks wurden mittlerweile modifiziert, was unter anderem an der Seitenklappe für neue Klimaanlage deutlich wird. Die SBB Cargo Loks tragen das typische Cargo Design.

Das Modell wird entsprechend überarbeitet und erhält erstmalig eine digitale Schnittstelle.



K10173 Re 620 SBB mit Klimaanlage Ep. V-VI, rot UVP n.F.



alle Fotos © Christian Ochsner



K10174 Re 620 SBB mit Klimaanlage Ep. V-VI, grün UVP n.F.



K10175 Re 620 SBB-Cargo mit Klimaanlage Ep. V-VI UVP n.F.



K10176 Re 620 SBB-Cargo X-Rail mit Klimaanlage Ep. V-VI UVP n.F.

Schnellzugwagen SBB/CFF RIC FORMNEUHEIT Bm 12 Abteile

Ab 1964 kam es auch bei der SBB zu einer grundsätzlichen Erneuerung des Wagenparks unter dem Aspekt des internationalen Verkehrs. Auch die ÖBB ließ im Rahmen eines Lizenzvertrages 1976 diese Waggons bei den Jenbacherwerken bauen und setzte sie auf dem österreichischen Schienennetz ein.

Die SBB experimentierte mit verschiedenen Grünvarianten, die auch im Modell nachgebildet werden. Passend zu den Personenwagen wurden auch Schlaf- bzw. Liegewagen und Restaurantwagen in Dienst genommen und auf den grenzübergreifenden Strecken nach Österreich, Italien und Deutschland eingesetzt.



K23011 SBB RIC Bm 2. Klasse Ep. IV mit altem Logo, Abteilwagen 2x 12 Fenster, 1x 11 Fenster, inkl. Innenbeleuchtung UVP 169,90



K23012 SBB RIC Bm 2. Klasse Ep. V-VI mit neuem Logo, Abteilwagen 2x 12 Fenster, 1x 11 Fenster, inkl. Innenbeleuchtung UVP 169,90



K23009 SBB RIC Bcm Liege-Wagen 2er-Set, altes Logo, inkl. Innenbeleuchtung UVP 109,90



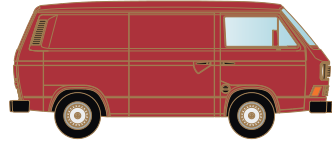
K23010 RIC Bcm Liege-Wagen 2er-Set, „Alpen-Express“, inkl. Innenbeleuchtung UVP 109,90



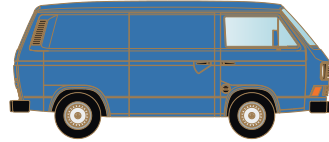
FORMENNEUHEIT VW T3

Der VW T3 von Volkswagen war die dritte Generation des VW-Transporters. Sie wurde von 1979 bis 1992 produziert und war die letzte Transporter-Baureihe mit Heckantrieb. Nach dem VW 411/412 aus dem Jahr 1968 war der T3 die letzte Neuentwicklung eines Fahrzeugs von Volkswagen mit luftgekühltem Heckmotor.

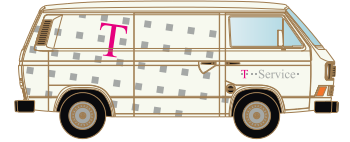
Wie alle VW-Busse trug auch die dritte Generation die Typbezeichnung Typ 2. Innerhalb dieser Baureihe wurden die einzelnen Modelle T1, T2 und T3 intern durchnummeriert.



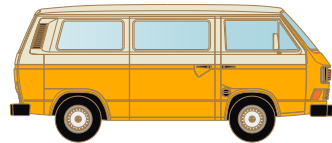
LC4301 VW T3 Kasten orientrot
UVP 9,95



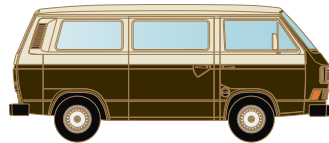
LC4317 VW T3 blau
UVP 9,95



LC4303 VW T3 Telekom
UVP 10,95



LC4304 VW T3 orange-weiß
UVP 9,95



LC4321 VW T3 creme-braun
UVP 9,95



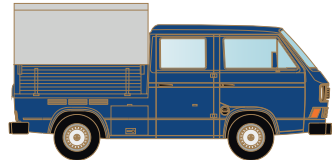
LC4319 VW T3 Pritsche-Plane grau
UVP 10,95

Display VW T3

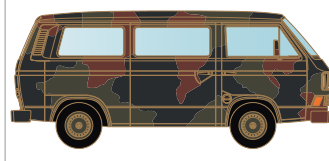
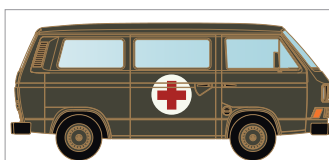
LC4300 VW T3 28-tlg. Display

Inhalt je 4 Stück:

- LC4301
- LC4317
- LC4303
- LC4304
- LC4321
- LC4319
- LC4320



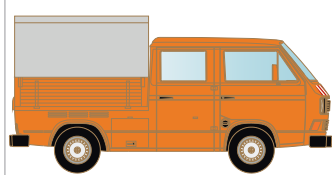
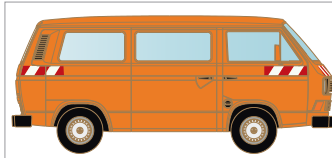
LC4320 VW T3 DoKa blau
UVP 10,95



LC4312 3er Set BW UVP 31,95



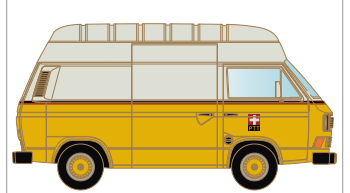
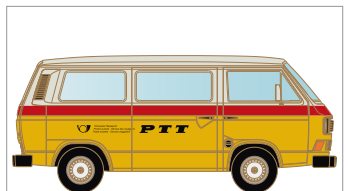
LC4305 2er Set Westfalia Camper
UVP 22,95



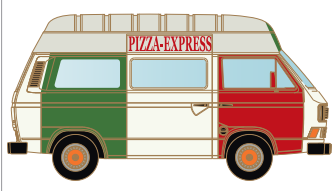
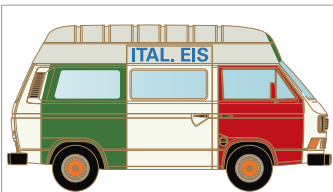
LC4314 VW T3 3er Set Kommunal
UVP 31,95



LC4316 2er Set Schenker
UVP 22,95



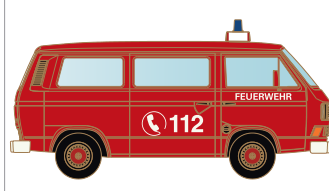
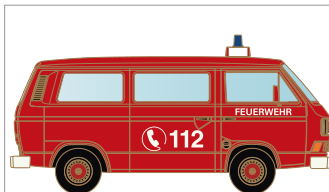
LC4315 2er Set PTT
UVP 22,95



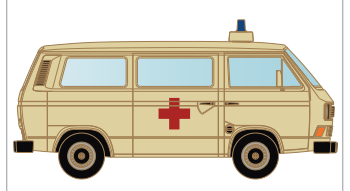
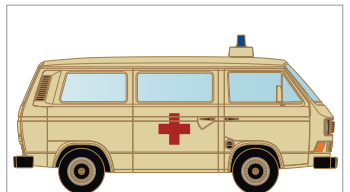
LC4307 2er Set Eis- Pizza Wagen
UVP 22,95



LC4308 VW T3 2er Set Polizei
UVP 22,95



LC4309 VW T3 2er Set Feuerwehr
UVP 22,95



LC4310 VW T3 2er Set Krankenwagen UVP 22,95

VW 1600 L Typ 3 (1965-1973)

Der Typ 3 war der erste Mittelklassewagen von Volkswagen, gefertigt mit zwei verschiedenen Limousinenkarosserien und als Kombi; er wurde 1961 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt als VW 1500 vorgestellt. Von dem nur zweitürig angebotenen Modell wurden bis Mitte 1973 fast 2,6 Millionen Wagen hergestellt. Mit Stufenheck wurde der Typ 3 von 1961 bis 1973 gebaut, der Variant hatte zwei Türen und eine umlegbare Rücksitzbank.



LC4119 VW 1600 L Limousine, orange,
2er Set **UVP 19,95**



LC4110 VW 1600 L Kombi Post,
2er Set **UVP 21,95**



LC4118 VW 1600 L Kombi, weiß,
2er Set **UVP 19,95**



LC4115 VW 1600 L Kombi ADAC,
2er Set **UVP 21,95**



LC4111 VW 1600 L Kombi, Polizei,
2er Set **UVP 21,95**



LC4113 VW 1600 L Kombi, Feuerwehr,
2er Set **UVP 21,95**

Büssing Omnibus – Aero 1½-Deck-Linienbus



LC3915 Büssing Aero 1½ Deck Omnibus „KVB 4711“
UVP 24,95

MAN SÜ 240



LC3936 MAN Sü 240 DB Jägermeister
UVP 21,95

Mercedes Benz O 307 Überlandbus



LC4015 MB O 307 Überlandbus DB rot
„Stadtparkasse“ **UVP 21,95**



LC4016 MB O 307 Überlandbus DB rot-weiß
„Volksbank“ **UVP 21,95**



LC4020 MB O 307 Überlandbus PTT CH
UVP 22,95

MAN F90

1986 erschien die Baureihe F 90, die die bisherige Baureihe F 9 ablöste. Die Fahrerkabine, wurde komplett neu konstruiert, wobei sich das Design an den F9 anlehnte. Die F-90-Modelle bekamen allesamt die neue, weiterentwickelte Motorengeneration. Die Spitzenmotorisierung betrug nun 460 PS, was den F90 vorerst zum stärksten Straßenlastwagen machte, und stieg später auf 500 PS.

Der F90 wurde unter anderem durch den Einsatz in einer beliebten Vorabendserie der 80er und 90er Jahre bekannt.



Vorserienmuster



LC4054 MAN F90 Sattelzug
Spedition Wandt **UVP 27,95**



LC4056 MAN F90 Sattelzug
Schenker **UVP 27,95**



LC4057 MAN F90 Sattelzug
UVP 27,95

Display MAN F90 Sattelzugmaschinen (für den Handel nur im Display erhältlich)

LC4049 MAN F90 Sattelzugmaschinen Display 28-tlg. **UVP 12,95 € pro Stück**

Inhalt je 4 Stück:
LC4050-1, LC4051-1, LC4052-1,
LC4053-1, LC4054-1, LC4055-1, LC4056-1



LC4050-1



LC4051-1



LC4052-1



LC4053-1



LC4054-1



LC4055-1



LC4056-1



H0 Berliner S-Bahn, Baureihe 480



Foto © E. Kolodziej

Als Baureihe 480 bestellten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ab 1986 eine Serie von neuen S-Bahn Triebzügen. Diese Züge stellten einen enormen technischen Fortschritt dar, denn in der Entwicklung wurde in vielen Bereichen Neuland betreten. Auch das äußere Design unterschied sich gravierend von dem bisherigen Erscheinungsbild der Berliner S-Bahn und löste die in die Jahre gekommenen Triebzüge der Baureihe 475 ab. Neu war auch, dass an jedem Ende eines 2-tlg. ¼-Zuges der neuen Bau-

reihe sich ein Führerstand befindet, wodurch eine große Flexibilität im Einsatz erreicht werden kann. Die ersten vier Prototypen wurden Ende 1986 an die BVG testweise in einer kristallblauen Lackierung abgeliefert. Diese Lackierung kam aber bei den Berlinern nicht an, so dass die zweite Bauserie ab 1990 wieder in der traditionellen Lackierung Creme/rot geliefert wurde. Die Fahrzeuge Nr. 480.0046/546 bis 480.059/559 gingen an die Deutsche Reichsbahn (DR) und die nachfolgenden an die Deutsche Bahn AG (BVG) als neuer Besitzer der S-Bahn.

1994 kam es dann zum Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichsbahn, und im Anschluss daran kam es zur Umzeichnung aller Triebwagen mit dem neuen Logo der S-Bahn Berlin GmbH.

Hobbytrain entwickelt und produziert die S-Bahn Modelle in Kooperation mit der S-Bahn Berlin.

Durch den bereits als ¼-Zug (2-tlg. Einheit) möglichen Einsatz können die S-Bahnen auch auf kleineren Anlagen eingesetzt werden. Durch das Zusammenkuppeln mehrerer ¼-Züge erreicht man auch die vorbildgerechte Umsetzung bis zum Ganzzug.



Foto © E. Kolodziej



H305000 BR 480 S-Bahn Berlin DR Ep. IV 2-tl. Motorisiert
UVP n.F.

H305010 BR 480 S-Bahn Berlin DR Ep. IV 2-tl. Unmotorisierte Ergänzung n.F.

H305001 BR 480 S-Bahn Berlin DR Ep. IV 2-tl. Motorisiert AC
UVP n.F.

H305011 BR 480 S-Bahn Berlin DR Ep. IV 2-tl. Unmotorisierte Ergänzung AC n.F.



Foto © E. Kolodziej



H305100 BR 480 S-Bahn Berlin DB Ep. V 2-tl. Motorisiert
UVP n.F.

H305110 BR 480 S-Bahn Berlin DB Ep. V 2-tl. Unmotorisierte Ergänzung UVP n.F.

H305101 BR 480 S-Bahn Berlin DB Ep. V 2-tl. Motorisiert AC
UVP n.F.

H305111 BR 480 S-Bahn Berlin DB Ep. V 2-tl. Unmotorisierte Ergänzung AC UVP n.F.

KLV 12 DB Draisine – Bahnmeisterei 1955 - 1997 AC-Digital

Draisinen Kleinwagen mit Verbrennungsmotor. In den 50er bis Mitte der 60er Jahre teilte die DB den KLV12 verschiedenen Gleis- und Signalunterhaltungsmeistereien zu. Mit einer Leistung von 28 PS wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erreicht.

Das Erfolgsmodell jetzt auch als WS-Version.



H14509 KLV 12 DB Ep. III, AC digital, mit kleiner Motorhaube UVP 139,90
H14529 dto., beleuchtet UVP 173,90



H14510 KLV 12 Privatbahn MKB, Ep. III, AC digital, UVP 139,90
H14530 dto., beleuchtet UVP 173,90

DB Doppelstock-Wagen



Abb. zeigt N-Modell



H42010 DB Ep. IIIa, blau 3er Set 26,4 m UVP n.F.

Containertragwagen Typ Sgmsrs 90



58815 AAE/WLE, 2x Warsteiner 43' Container UVP 75,90



58816 AAE, 2x Tankcontainer BTT UVP 72,90



58817 CBR, 2x 40' Container P&O / tex UVP 72,90



58818 DLC, 1x Tank Rinnen 1x 40' CMA CGM UVP 74,90

Containertragwagen Typ Sgkms 698

Die DB bestellte ab 1998 über 200 Containertragwagen Sgkms 698. Die Wagen wurden speziell für die Beförderung von über 3m hohen Jumbo-Wechselbehältern angeschafft.

Die Ladefläche wurde daher abgesenkt um einen Transport der Behälter im internationalen Verkehr zu ermöglichen. Die Wagen werden im Betrieb mit ein oder zwei Jumbo-Wechselbe-

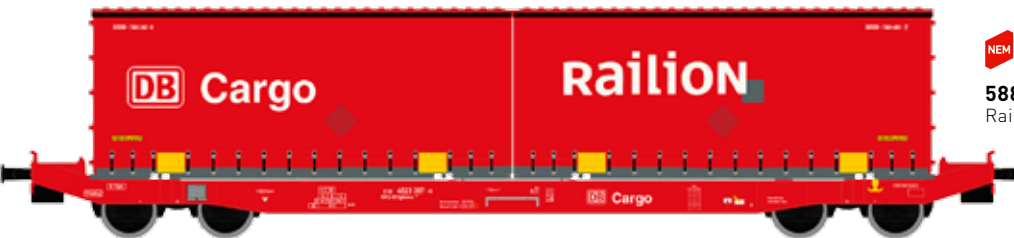
hältern, ein oder zwei 20-Fuß Containern oder einem 40' Container beladen. Passende Loks zu den Wagen sind z.B. die G2000 oder Class 66/77.



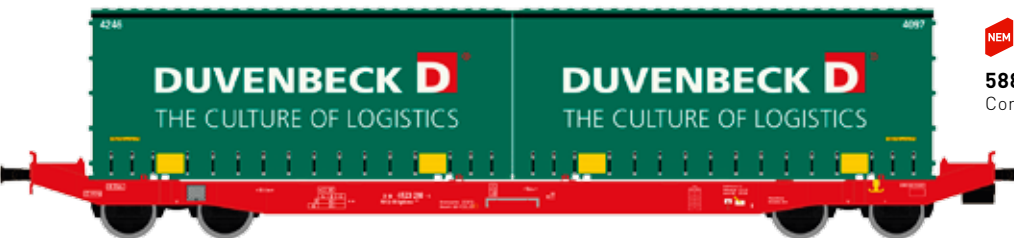
58810 DB, Ep. VI mit 1x Tankcontainer
Railion **UVP 31,90**



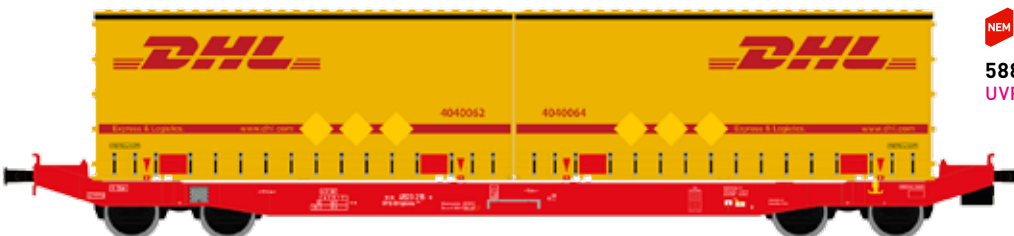
58811 DB Cargo, Ep. VI mit 40' Container
Hamburg Süd **UVP 31,90**



58812 DB Cargo, Ep. VI mit DB Cargo und
Railion Container **UVP 31,90**



58813 DB, Ep. VI mit 2x Duvvenbeck
Container **UVP 31,90**



58814 DB, Ep. VI mit 2x DHL Container
UVP 31,90

Mehano TGV und ICE via Straßburg

Die Deutsche Bahn und die Französische SNCF vereinbarten am 23.09.2014 ihre weitere Zusammenarbeit im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 2020.

Das ist uns eine Neuauflage der attraktiven hochwertigen Mehano TGVs wert.

Alle TGVs sind grundsätzlich im Original als 10-er Einheiten im Betrieb. Als HO – Modell hat der Modellbahner die Möglichkeit, aufbauend auf einem 4-tlg. Basisset 7- oder 10-tlg. zu fahren, da zwei verschiedene 3-tlg. Ergänzungssets zur Verfügung stehen.

Die TGVs von Mehano sind exakt 1:87. Die Chassis bestehen aus Zinkdruckguss, Motor mit Schwungmasse, alle Achsen angetrieben, rot-weißer Lichtwechsel, Schnittstelle/NEM 652, funktionstüchtiger Stromabnehmer mit Umschaltung auf Oberleitung.

Die TGVs sind so konzipiert, dass sie auch kleinere Radien befahren können.



TGV Lyria La Neige

Der TGV Lyria verkehrt zwischen Frankreich und der Schweiz. TGV Lyria ist eine Tochtergesellschaft der SNCF und der SBB, die speziell für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den beiden Ländern gegründet wurde. Im Winter verkehren eigens dafür eingesetzte TGV Lyria De Neige in die Wintersportorte der Alpen.



- 58823** TGV Lyria La Neige 4-tlg. Basisset
- 58833** TGV Lyria La Neige 3-tlg. Ergänzung 1 mit Barwagen
- 58834** TGV Lyria La Neige 3-tlg. Ergänzung 2
- 58824** TGV Lyria La Neige 4-tlg. AC Digital
- 58835** TGV Lyria La Neige 3-tlg. Ergänzung 1 mit Barwagen AC Digital
- 58836** TGV Lyria La Neige 3-tlg. Ergänzung 2 AC Digital



TGV Duplex Carmillon-Design

Die Doppelstockweise der TGV Duplex bietet den Reisenden einen hohen Komfort. Seit 2011 verbinden die TGV Duplex Frankreich mit Deutschland, Luxemburg und der Schweiz. Ab 2014 erhalten alle TGV Duplex – Einheiten nach und nach das aktuelle, neue SNCF Camillon – Design.



- 58819** TGV Duplex Carmillon Design 4-tlg. Basisset
- 58825** TGV Duplex Carmillon Design 3-tlg. Ergänzung 1 mit Barwagen
- 58826** TGV Duplex Carmillon Design 3-tlg. Ergänzung 2
- 58820** TGV Duplex Carmillon Design 4-tlg. AC Digital
- 58827** TGV Duplex Carmillon Design 3-tlg. Ergänzung 1 mit Barwagen AC Digital
- 58828** TGV Duplex Carmillon Design 3-tlg. Ergänzung 2 AC Digital

TGV OUIGO-Design

Das Konzept der OUIGO – Züge basiert auf der Idee der Billigreisen à la Ryan Air oder Easyjet, hier auf die Schiene übertragen.

Für die OUIGO – Strecken werden vier modifizierte TGV Duplex Züge verwendet, die ausschließlich über eine zweite Reiseklasse verfügen. Einen Bar- oder Speisewagen oder 1. Klasse gibt es in diesem Konzept nicht. Dafür können aber bis zu 634 Fahrgäste in einem Zug befördert

werden. Die befahrenen Strecken Süd-Ost Rhone Alpes und Mediterrané Nord-Süd gehören zu den meist genutzten Bahnstrecken im französischen Hochgeschwindigkeitsnetz.

Auffällig ist das markante Design der OUIGO TGVs, die nach der Vorstellung des Konzeptes im Frühjahr 2013 in Betrieb genommen wurden und sich mittlerweile steigender Benutzerzahlen erfreuen können.



- 58821** TGV Duplex OUIGO Design 4-tlg. Basisset
- 58829** TGV Duplex OUIGO Design 3-tlg. Ergänzung 1
- 58830** TGV Duplex OUIGO Design 3-tlg. Ergänzung 2
- 58822** TGV Duplex OUIGO Design 4-tlg. AC Digital
- 58831** TGV Duplex OUIGO Design 3-tlg. Ergänzung 1 AC Digital
- 58832** TGV Duplex OUIGO Design 3-tlg. Ergänzung 2 AC Digital

Foto © Christoph de la Chapelle

Deutschland-Vertrieb der Marken:



Art. K 10-2014

UVP inkl. Versand 5,00 €



Art. JC 100 015 Hauptkatalog 2015

JC-Katalog UVP 3,00 €

Den LEMKE Katalog sowie die Kataloge unserer Vertriebspartner erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei uns.



Wolfgang Lemke GmbH

Schallbruch 34a · D-42781 Haan

Telefon +49 2129 93690 · Telefax +49 2129 52218

info@lemkecollection.de · www.lemkecollection.de

