LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Neuheiten Februar 2022

H0 H0e N

Liebe Modellbahnfreunde,

nachdem wir ja im letzten Jahr wieder einen Gesamtkatalog gemacht hatten, gibt es für 2022 wie gehabt lediglich einen LILIPUT-Neuheiten-Prospekt. Der Gesamtkatalog 2021/22 ist neben diesem Neuheiten-Prospekt weiterhin gültig, die mittlerweile ab Werk ausverkauften Artikel finden Sie hier auf Seite 12.

Allerdings wird es heuer im Laufe des Jahres ganz bestimmt nochmal eine weitere Ankündigung von Neuheiten geben, die dann auch zeitnah lieferbar sein werden.

Wir lassen nämlich ab diesem Jahr unserer Ankündigung vom letzten Jahr Taten folgen und werden in Zukunft nur noch dann Neuheiten vorstellen, wenn sie auch in absehbarer Zeit lieferbar sind.

Deshalb ist auch wegen der Abarbeitung der noch ausstehenden Neuheiten der letzten Jahre dieser Neuheiten-Prospekt Februar 2022 ein wenig „dünner“ ausgefallen.

Wie immer in unseren Katalogen und Prospekten sind die wichtigsten Modell-Merkmale bzw. deren technische Spezifikationen übersichtlich anhand von Symbolen dargestellt, die Sie bei den Fahrzeugen finden. Eine Übersicht der Symbole sehen Sie auf Seite 13 dieses Prospektes.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Entdecken unserer neuen Modelle für Ihr Hobby Modellbahn,

Ihr BACHMANN- / LILIPUT-Team

Inhaltsübersicht

H0

Spurweite H0

Tenderlokomotiven 4
Militärfahrzeuge 5
Güterwagen 6–7
Zubehör 7

H0e

Spurweite H0e

Personenwagen 8

N

Spurweite N

Dieseltriebwagen 9–10
Zubehör 11

Entfallene Artikel 12
Symbol-Erklärungen 13
Service-Hinweise 15

Bahn-Epochen

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

Epoche I
1835 – 1920
I

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

Epoche II
1920 – 1948
II

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

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

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

Epoche IV
1968 – 1990
IV

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

Epoche V
1990 – 2007
V

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

Epoche VI
2007 – heute
VI

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

Eisenbahnverwaltungen

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

Deutschland

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

Österreich

BBÖ	Bundesbahnen Österreich ab 1921
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ab 1947
SLB	Salzburger Lokalbahn
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
WLB	Wiener Lokalbahnen AG
ZB	Zillertalbahn

Schweiz

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

Frankreich

SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français

Belgien

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

Niederlande

NS	Nederlandse Spoorwegen / Niederländische Staatsbahn

Italien

FS	Ferrovie dello Stato Italiane (Italienische Staatseisenbahnen)

Reihe 378 / 93 der BBÖ / ÖBB – Die wohl bekannteste Tenderlokomotive Österreichs

In den 20er-Jahren beauftragte die BBÖ die Lokomotivfabrik Floridsdorf mit der Herstellung einer Heißdampf-Tenderlok, die als Nebenbahn-Lokomotive eingesetzt werden sollte. Sie sollte mehr Leistung als bisherige Baureihen bringen und diese nach und nach ersetzen. Zudem sollten die wesentlichen Bauteile mit der sich gleichzeitig in der Entwicklung befindlichen Verschub-Lokomotive der Baureihe 478 kompatibel sein. Man begann ab 1926 mit der Serienfertigung der Lok, ohne dass ein Prototyp gefertigt worden war, und baute bis 1931 insgesamt 167 Stück der neuen Maschinen mit der Baureihen-Bezeichnung 378.

Seit ihrer Indienststellung prägte die Baureihe 378 mit der Achsformel 1'D1' das Bild der Tenderlokomotiven in Österreich entscheidend mit. Auf fast allen österreichischen Nebenstrecken waren die Loks hauptsächlich im Personenverkehr im Einsatz und daher bis zum Ende des Dampfbetriebes schier unentbehrlich.

Die Deutsche Reichsbahn benannte die Baureihenbezeichnung später um in die Baureihe 93. Diese Bezeichnung behielt sie auch danach bei der ÖBB bei, 128 Lokomotiven wurden in den österreichischen Fahrzeugpark übernommen. 1957/58 wurden 72 Loks mit Giesl-Flachejektoren ausgerüstet, wodurch die Leistung von 875 auf fast 1000 PS gesteigert werden konnte.

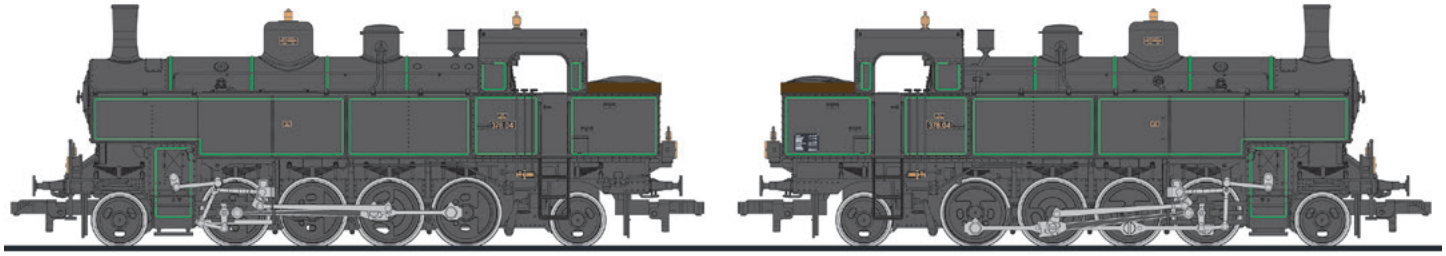
Die Loks waren die letzten Normalspur-Dampfloks im Bestand der ÖBB. Der planmäßige Dampfbetrieb auf Normalspuren der ÖBB endete zum Jahresschluss 1976, doch einige der Loks wurden als „strategische Reserve" sogar noch bis 1982 erhalten. Es sind etliche Fahrzeuge museal erhalten geblieben, einige davon dampfen sogar heute noch zur Freude vieler Dampflokliebhaber bei Vereinen und Sonderfahrten.

L131407

FORMÄNDERUNG

Die 378.04 gehört zur ersten Serie der Reihe 378, die ursprünglich mit normalem Rundschlot ausgeliefert wurde.

Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 378.04 mit Rundschlot, Betriebszustand um 1930, LüP 137 mm.



Entwurfszeichnung zeigt linke und rechte Seite der Lok

II | 0 | NEM 660 | NEM 362 | 360 mm

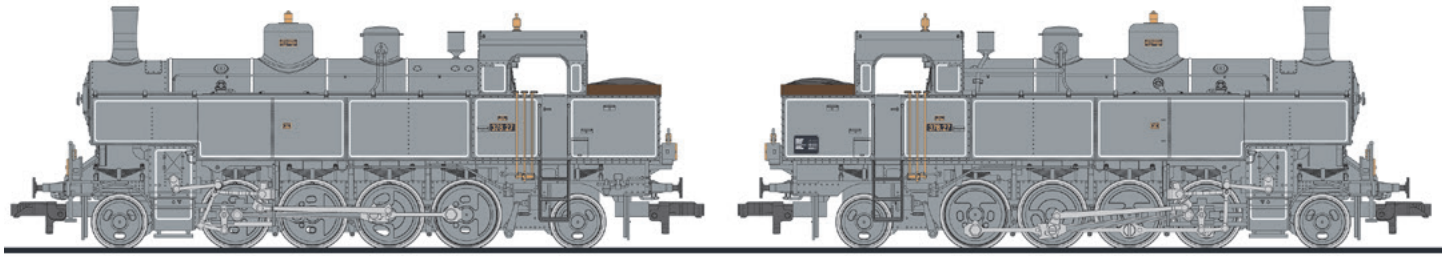
ACHTUNG! Wir haben ein offenes Ohr für unsere Kunden! Aus diesem Grund haben wir bei dieser Lok auf vielfachen Kundenwunsch hin eine Formänderung vorgenommen und machen nun eine Variante, die es bisher bei LILIPUT noch nicht gab. Deshalb wird die Lok auch nicht – wie ursprünglich angekündigt und wie es im Katalog 2021/22 zu lesen ist – die Betriebsnummer 378.08 tragen, sondern die Betriebsnummer 378.04. Wie Sie auf den Zeichnungen sehen können, wird diese Version der Lok auf beiden Seiten komplett nach vorn gezogene Wasserkästen und noch einige andere entsprechende Detailänderungen gegenüber den bisherigen Ausführungen vorweisen.

L131409

FORMÄNDERUNG

Einige der 378er bekamen zur besseren Fotografierbarkeit einen so genannten Fotografieranstrich in Grau, bevor sie dann schwarz lackiert in Dienst gestellt wurden – so auch die 378.27.

Tenderlokomotive, Reihe 378 der BBÖ, Betriebs-Nr. 378.27 mit Rundschlot, Betriebszustand 1927, LüP 137 mm.



Entwurfszeichnung zeigt linke und rechte Seite der Lok

II | 0 | NEM 660 | NEM 362 | 360 mm

Truppen-Transport

Die Bahn spielte schon immer eine nicht unerhebliche Rolle beim Transport von Truppen. So wurden Soldaten und Offiziere mit den verschiedensten, oft schnell (und auch oft provisorisch) aus vorhandenem Wagen-Material umgebauten oder auch nur umlackierten Transport-Zügen an die Front gebracht. Teilweise waren diese Züge auch mit Tarnlackierungen unterwegs.

Diese Wagen sind eine perfekte Ergänzung zu unserem Zug-Set „Truppen-Transport“ im Katalog 2021/22 auf Seite 57.

L336600

Personenwagen (Schürzenwagen) 1./2. Klasse, umfunktioniert als Transport-Wagen für Offiziere, Betriebs-Nr. 11 648 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, LüP 247 mm.

II NEM 362 360 mm

L336601

Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert als Mannschaftstransport-Wagen, Betriebs-Nr. 16 342 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, LüP 247 mm.

II NEM 362 360 mm

L336602

Personenwagen 3. Klasse, umfunktioniert als Mannschaftstransport-Wagen, Betriebs-Nr. 72 081 Berlin der DRB mit Tarnanstrich, LüP 240 mm.

II NEM 362 360 mm

L230173

2-teiliges Set, 6-achsige Schwerlast-Transportwagen SSyms der DRB, beladen mit zwei Panzern in Tarnanstrich, Betriebs-Nummern 14 592 und 14 617, LüP je Wagen 152 mm.

- *Abklappbare Geländer*

II NEM 362 NEM 340 360 mm

4-achsige Kesselwagen

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

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

L230167

Die Kesselwagen 972 3 009-4 und 972 3 105-0 – jeweils Baujahr 1943 – waren ursprünglich Bestandteile des im Bw Seelze beheimateten Wasserversorgungszuges Nr. 10, sie bildeten die Löschwasser-Reserve bei erhöhter Waldbrandgefahr. Beide Wagen wurden im AW Paderborn im Mai/Juni 1991 gelb umlackiert und für den ab 1992 im Rbf Seelze stationierten Feuerlöschzug „Wilhelm Köhler" als Wasserwagen umgerüstet. Seinen Namen erhielt dieser Zug nach dem ehemaligen Leiter der Bahnfeuerwehr des Aw Leinhausen, Wilhelm Köhler. Der komplette Zug bestand aus diesen beiden Wasserwagen und einem Löschmittelwagen (aus einem der früheren Tunnelrettungszüge), der mit Pumpen ausgestattet und mittig zwischen beiden angeordnet war. So konnte bei Bränden entlang der Schiene oder bei Waldbränden auf je 48.000 Liter Wasser in den Wasserwagen und 20.000 Liter im Löschmittelwagen gleichzeitig zugegriffen werden. Die letzte HU erhielten beide Wagen 1997, im Jahr 2000 wurden sie ausgemustert und befinden sich seitdem bei der Bundesschule des THW in Hoya, wo sie zu Übungszwecken verwendet werden.

2-teiliges Set „Löschzug Wilhelm Köhler", bestehend aus zwei 4-achsigen Kesselwagen der DB AG, Ausführung als Wasserwagen, Deutzer Bauart, Betriebs-Nrn. 972 3 009-4 und 972 3 105-0, Betriebszustand 1992, LüP je Wagen 145 mm.

Original-Foto

- *Mit 480 hl-Kessel*

V NEM 362 NEM 340 360 mm

L235972

4-achsiger Kesselwagen, „Ambrosoli & Villa Domodossola", Einheits-Bauart, Betriebsnummer 506 700 P, eingestellt bei der FS, Betriebszustand ca. 1960, LüP 145 mm.

- *Mit 480 hl-Kessel*

III NEM 362 NEM 340 360 mm

L235986

4-achsiger Kesselwagen, „VTG", Einheits-Bauart, Betriebsnummer 075 0 080-2 P, eingestellt bei der DB, Betriebszustand ca. 1988, LüP 145 mm.

- *Mit 630 hl-Kessel*

IV NEM 362 NEM 340 360 mm

Güterzugbegleitwagen

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

L334612

Zweiachsiger Dienstgüterwagen
der Graz-Köflacher Bahn (GKB),
graue Farbgebung,
Betriebsnummer Dg 121,
Federpuffer, LüP 102 mm.

IV NEM 362 NEM 340 360 mm

L937401

Ladegut: Stahlplatten

2 Stück, gealtert, angerostete Optik,
mit unterschiedlich farbigen Verzurrbändern.
Fertig zum Einsatz auf Coiltransportwagen,
aber auch geeignet für andere Flach- oder
Rungenwagen.

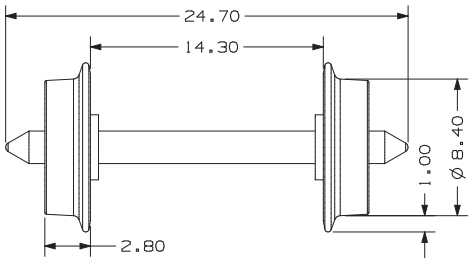
Abmessungen:
je ca. (L x B x H) 141,5 x 27,6 x 6,9 mm.

ACHTUNG! Aus fertigungstechnischen Gründen finden Sie in Abweichung vom Hauptkatalog 2021/22, Seite 66 unter dieser Artikelnummer nun 2 Stück in einem Set, wodurch wir den Preis pro Stück reduzieren konnten!

L939312

Wagen-Radsatz für Gleichstrom-Betrieb

2 Stück, Scheibenradsatz isoliert,
speziell für die Großraum-Güterwagen,
siehe Katalog 2021/22, Seiten 50 bis 54.
Achslänge 24,7 mm, Durchmesser 8,4 mm.



Schmalspur-Personenwagen der Zillertalbahn, Epoche III

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

L340020

3-teiliges Zugset der Zillertalbahn, bestehend aus einem 2-achsigen Personenwagen Bi / s 17, einem 2-achsigen Personenwagen Bi / s 20 und einem 2-achsigen Dienstwagen PF / s 51, LüK je Wagen 97 mm.

- *Mit Bretterwänden*
- *Mit Speichenrädern*

Foto: © Harald Nave

III NEM 355 192 mm

L344556

4-achsiger Personenwagen, B4 31 der Zillertalbahn, LüK 139 mm.

- *Aktuelle Epoche-VI-Version dieses Wagens, gab es bisher noch nie von LILIPUT als Modell.*
- *Passend zu den Zillertalbahn-Wagen im Katalog 2021/22, Seiten 78 – 80.*

Foto: © Günter Denoth

VI NEM 355 192 mm

Baureihe 628.0

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

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

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

Ausstattungsmerkmale der Baureihe 628.0:

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

Foto: © Martin Treutler

L163216

Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Soltau“ ist der erste nach Braunschweig gelieferte VT 628, er fuhr u.a. auf der eingleisigen Bahnstrecke Hannover – Soltau, einem Teil der so genannten Heidebahn (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 123). Die etwa 88 km lange Strecke führt durch die Nordheide.

Front mit Scharfenberg-Kupplung, CAD Zeichnung

Dieseltriebwagen, 2-teilig,
Baureihe 628.0 der DB, ozeanblau / beige
mit Scharfenberg-Kupplungen,
Betriebs-Nr. 628 004-4 / 628 014-3,
Betriebszustand 1974, LüK 278 mm.

IV | 0 | Next18 NEM 662 | NEM 355 | 192 mm

Foto: © H.+W. Brutzer

L163218

Unser Vorbild mit der Zugzielanzeige „Schongau“ war der zweite ursprünglich nach Braunschweig gelieferte VT 628, der dann ab Juni 1980 nach Kempten umbeheimatet wurde. Er fuhr u.a. auf der Bahnstrecke Weilheim – Schongau, auch Pfaffenwinkel-Bahn genannt (aktuelle DB-Kursbuchstrecke 962). Die etwa 24 km lange, eingleisige Nebenbahn in Oberbayern führt durch den namensgebenden Pfaffenwinkel von Weilheim über Peißenberg und Peiting nach Schongau.

- *Mit vorbildgerechter Darstellung der provisorisch überklebten „Raucher“-Beschriftungen (siehe Foto).*

Original-Foto

Front mit Pufferbohlen, CAD Zeichnung

Dieseltriebwagen, 2-teilig,
Baureihe 628.0 der DB AG,
ozeanblau / beige mit Pufferbohlen,
Betriebs-Nr. 628 005-1 / 628 015-0,
Betriebszustand 2002, LüP 284 mm.

V | 0 | Next18 NEM 662 | NEM 355 | 192 mm

Foto: © H.+W. Brutzer

L967401

Ladegut: Stahlplatten

2 Stück, gealtert, angerostete Optik,
mit unterschiedlich farbigen Verzurrbändern.
Fertig zum Einsatz auf Coiltransportwagen,
aber auch geeignet für andere Flach- oder
Rungenwagen.

Abmessungen: je ca. (L x B x H) 77,6 x 15,2 x 4 mm.

ACHTUNG! Aus fertigungstechnischen Gründen finden Sie in Abweichung vom Hauptkatalog 2021/22, Seite 138 unter dieser Artikelnummer nun 2 Stück in einem Set, wodurch wir den Preis pro Stück reduzieren konnten!

Stromabnehmer DBS 54

Die Stromabnehmer (gemeinhin auch „Pantographen“ genannt) mit der Bezeichnung DBS 54 (Doppelschleifstück-Bahn-Stromabnehmer, Entwicklungsjahr 1954) wurden bei der DB in verschiedenen Varianten mit kleinen Änderungen bei vielen Elektrolokomotiven und auch als Prüfstromabnehmer bei Bahndienstfahrzeugen verwendet. Mit ihnen ist beim Vorbild ein Betrieb (mit einem Stromabnehmer) bis 160 km/h möglich.

Der 275 kg schwere DBS 54 besteht aus einem Grundrahmen, der mit Hilfe von vier Isolatoren am Lokomotivdach befestigt ist. Auf der linken und rechten Seite des Grundrahmens sitzt je eine Schere. Wälzlager (mit Kupferdrähten überbrückt) sorgen für die zur Höhenregulierung nötige Beweglichkeit. Auf den Scheren sitzt eine federnd gelagerte Wippe mit zwei Schleifstücken. Zum Heben und Senken besitzt er Federn, für die Schleifstücke wird Hartkohle verwendet.

Im Normalbetrieb wird jeweils der hintere Stromabnehmer der Lok benutzt. Der vordere Stromabnehmer wird dann eingesetzt, wenn hinter der Lok Wagen laufen, die durch Funkenflug gefährdet sind (z. B. Kesselwagen mit Benzin, Gas u. a.) oder solche, die Güter befördern, die möglichst wenig verschmutzt werden sollen (z. B. Autotransportwagen). Bei Doppeltraktion dürfen nur die jeweils äußeren Stromabnehmer benutzt werden, um den Druck auf die Fahrleitung besser zu verteilen.

Verwendbar sind die Stromabnehmer DBS 54 u.a. bei E 10, BR 103 (i.d.R. kurze Version), BR 112 (112 485 bis 504), BR 140, BR 141, BR 701/702, BR 704 und anderen.

L969200

Stromabnehmer DBS 54, rot

Sehr filigran gearbeiteter Stromabnehmer
zur Verwendung an Fahrzeugen aller Marken.
Eine Anleitung zur Montage sowie eine Bohr-
schablone liegen bei. Mit Isolatoren.
Ohne elektrische Funktion.

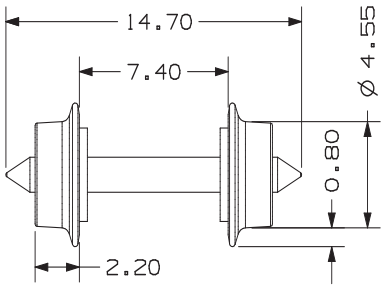
L969201

Stromabnehmer DBS 54, grau

L969312

Wagen-Radsatz

2 Stück, Scheibenradsatz isoliert,
speziell für die Großraum-Güterwagen,
siehe Katalog 2021/22,
Seiten 116 bis 120.
Achslänge 14,7 mm,
Durchmesser 4,55 mm.



Entfallene Artikel 2022

Der LILIPUT-Katalog 2021/22 behält nach wie vor seine Gültigkeit. Die auf dieser Seite aufgeführten Artikel entfallen jedoch aus dem Katalog 2021/22 und sind ab Werk nicht mehr lieferbar.
(Stand 1. Februar 2022)

H0-Lokomotiven, Triebfahrzeuge

L131351	Tenderlok, ehem. Bad. Xb, Lok Nr. 91 001, SNCB, Epoche II
L131962	Schlepptenderlok, BR 53.71, DR, Epoche II
L132057	Diesellok, DE 2500, 202 004-8, 6-achsig, DB, blau, Epoche IV (AC digital)
L132475	Diesellok, 2060.83, blutorange, ÖBB, Epoche IV
L132480	Diesellok, 2060.10, tannengrün, ÖBB, Epoche III
L133101	Dieseltriebwagen, LINT 27, Vectus, Epoche VI
L133156	Dieseltriebwagen, BR 614, blutorange/kieselgrau, 3-teilig, DB, Epoche IV (AC digital)
L133159	Dieseltriebwagen, BR 614, verkehrsrot, 3-teilig, DB AG, Epoche V (AC digital)
L133503	Akku-Triebwagen, Betr.-Nr. AT 485/486, 2-teilig, DRG, Epoche II

H0-Güterwagen-Sets, Güterwagen

L230158	2-tlg. Set großräumiger Güterwagen, Hbbks, DB, „SILLAN“, Epoche III (lang)
L235221	Containertragwagen, Lgjs, Hans Pfab, DB, Epoche IV
L235243	Rungenwagen-Einheit für Holztransport, 2-tlg., Laaps, ÖBB, Epoche VI
L235742	6-achs. Schwerlasttransportwagen, Sammp, Bundeswehr, Epoche IV, mit 4 Panzermotoren
L235794	6-achs. Coiltransportwagen, Sahmms 711, Ladung Stahlplatten, DB AG, Epoche V, braun, gealtert

H0-Personenwagen

L334050	Personenwagen 3. Kl., Cd-21, 27.316, SNCB, Epoche II
L334052	Personenwagen 3. Kl., Cdtr-21/31, 27.311, SNCB, Epoche II
L334405	Packwagen 3-achsig, Pw3, 37.407, SNCB, Epoche II
L334406	Packwagen 3-achsig, Pw3, Pr11, DB, Epoche III
L334582	D-Zug-Personenwagen, 2.Kl., B4üe-38/53, DB, Epoche III (1. Betriebsnummer)
L334585	Speisewagen, WR4üe-39, DSG, Epoche III

H0-Zubehör

L937400	Ladegut Maybach-Panzermotoren (Inhalt 6 Stück)
L939381	Haftreifen D = 6,1 mm (4 Stück)
L33100-851-1	ESU Digital-Decoder für Dieseltriebwagen LINT 27
L33100-852-1	ESU Sound-Decoder für Dieseltriebwagen LINT 27, mit Lautsprecher

H0e-Lokomotiven

L142108	Diesellok D15, „Black Beauty“, Zillertalbahn, Epoche VI

H0e-Wagen

L240001	Fassl‘wagen, Zillertalbahn, Epoche V-VI
L340501	2-tlg. Set Steuerwagen VS 7 und Mittelwagen B4 34, Zillertalbahn, Epoche VI
L340502	2-tlg. Set Steuerwagen VSs 102 „Zell am See“ und Mittelwagen VBs 202, SLB, Epoche VI

H0e-Zubehör

L947000	Lokschuppen

N-Güterwagen

L265032	Umbau-Bahndienstwagen, Wohn-Schlafwagen 434, grün, DB AG, Epoche VI
L265036	Umbau-Bahndienstwagen, Wohn-Werkstattwagen, gelb, DB AG, Epoche V
L265042	Umbau-Bahndienstwagen, Wohn-Schlafwagen, rot, DB Notfalltechnik, Epoche V
L265984	Kesselwagen „BP“, 4-achsig, Einheits-Bauart, DB, Epoche IV

Die Bedeutung der Symbole

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

Für Ihre Notizen

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Wichtige Information – LILIPUT-Ersatzteil- und Reparaturservice

Liebe Modellbahner und LILIPUT-Kunden,

im Jahr 2019 mussten wir unseren Ersatzteil- und Reparaturservice aus betrieblichen Gründen neu organisieren. Seit Dezember 2019 werden deshalb sowohl die Ersatzteil-Versorgung als auch die Reparaturen für LILIPUT-Modelle durch folgende und von uns autorisierte Firma durchgeführt:

LILIPUT-Service
Robert-Stolz-Str. 6
85591 Vaterstetten
Tel: +49 (0) 8106 303 296
Fax: +49 (0) 8106 37 99 695
E-Mail für Ersatzteile: liliput-ersatzteile@ctnmuc.com
E-Mail für Reparaturen: liliput-reparaturservice@ctnmuc.com
Shop: www.liliput-ersatzteile.de

Sie erreichen die freundlichen Mitarbeiter des LILIPUT-Service telefonisch:
Mo., Mi., Do., Fr. jeweils von 13.00 bis 16.00 und Di. von 17.00 bis 19.00 Uhr.

Wir möchten Sie daher herzlichst bitten, Ihre Ersatzteil-Bestellung oder Ihren Reparatur-Auftrag ausschließlich dorthin zu richten. Sie als Endverbraucher erhalten ausschließlich von dort Ersatzteile und/oder Reparaturen für die Marke LILIPUT, da bei uns in Altdorf kein Service-Mitarbeiter dafür mehr zur Verfügung steht, der Ihre Aufträge entgegennehmen oder sich um Ersatzteile kümmern kann. Wir bitten hierfür um Verständnis.

Die Abrechnung an Sie als Endverbraucher erfolgt dann direkt über den LILIPUT-Service. Natürlich steht Ihnen unser LILIPUT-Service bei technischen Rückfragen ebenso gerne zur Verfügung.

Selbstverständlich können Sie sich nach wie vor auch an Ihren Fachhändler wenden, der dann eine Reparatur für Sie abwickeln kann oder Ersatzteile nach korrekter Angabe Ihrer Ersatzteil-Nummern für Sie bestellen kann.

Bei Umtausch oder Reparaturen im Rahmen von Garantie- bzw. Gewährleistungsfällen wenden Sie sich bitte ausschließlich an Ihren Fachhändler.

Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Ihr BACHMANN-/LILIPUT-Team aus Altdorf

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

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

Ihr Fachhändler:

5 026368 202202

L020220 · UVP 1,00 €

Bachmann Europe Plc · Niederlassung Deutschland · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg
Tel: +49 (0) 91 87 / 97 22 - 0 · Fax: +49 (0) 91 87 / 97 22 22 · bachmann@liliput.de

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