



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 Wämperweg - L 9980 Wilwerdange - Luxemburg

Internet-Bestellung unter: www.lsmodels-magazine.com oder www.lsmodels.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 hochwerige **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.lsmodels-magazine.com oder www.lsmodels.com

LS 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

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.

Wenn Sie also in diesem Prospekt 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

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

Inhalt

Vorwort 2

Spur HO 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

Epochen	46
Buchstabensalat	47

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.



- 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

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.



© Siemens

Baureihe 193, Siemens Vectron NF

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 Apmz 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 Apmz 116.6 „Office/Bar“

Mittelwagen Apmz 116.4 „Office“

46 046 IC-Set 3 mit 2 Wagen

Mittelwagen Apmz 116.2 „Silence“

Mittelwagen Apmz 116.6 „Club/Bar“

ICE Berlin - Düsseldorf

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.



#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



#16 047

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

16 083 120 116-9, 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



#16 045

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



#16 048

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 Apmzf 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

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.



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 Fahrtrichtungen 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 Rangiertritte



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.



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



#16 082

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



#16 081



- 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)

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.



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

TEE Rheingold 1983 bis 1987, Epoche IVc

- 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

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 gummierten 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

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



Apmz 122 - Foto W. Bündgen



Avnz 111.1 - Foto W. Bündgen



WRmh 132 - Foto W. Bündgen

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

- 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**
 Avnz 111.2 (Drehfalttüren)
 Bpmz 291.2
 Bm 235 (Schlusslichter)

- 46 253 IC 79 Set 3 mit 3 Wagen**
 Avnz 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 Viersystemlok 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.

- 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



- 41 000** Set 2 mit 4 Wagen
Speisewagen Vru
1. Klasse-Abteilwagen A8tu
1. Klasse-Großraumwagen A8u
Barwagen A3rtu



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** 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

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 Jahre 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.



Bctm 256 - Foto Alstom/LHB



Bcüm 243 - Foto DWM

46 065 Set 1 mit 3 Wagen

Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bctm 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 Bctm 256



WRtüm 134 - Foto E. Bündgen

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 Bctm 256. LS Models bietet diese Wagen in einer Sonderserie an.



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 Bctm 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