



# L.S. Models

*Exclusive*

€ 0,50

## H0 Neuheiten 2010/2011



Handmuster



Noch mehr Infos zu unseren Produkten finden Sie in unseren HO- und N-Hauptkatalogen 2010/2011

## Generalvertrieb LS Models

### LS Models Luxemburg

Route de Weiswampach 43G  
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](mailto:info@lsmodels.com)  
[www.lsmodels.com](http://www.lsmodels.com)

## Die deutschen Modelle von L.S.Models

L.S.Models hat in den vergangenen Jahren überwiegend den westeuropäischen Modellbahnmarkt beliefert. Die große Resonanz auf in Deutschland verkehrende Wagen wie Mistral 69, TEE „Goethe“, Corail-Wagen sowie TUI-Ferienexpress, die CityNight-Line-Wagen und die D-Zug-Wagen der Gruppe 53 sind für uns Grund genug, auch künftig Modelle nach deutschen Vorbildern zu fertigen.

Allen Modellbahnern, die an fein detaillierten und maßstabsgetreuen Modellen ihre Freude haben, möchten wir unsere Lokomotiven, Triebwagen und Wagen nach deutschen Vorbildern umfassend vorstellen. Falls Sie Varianten aus unserem Hauptkatalog vermissen: Dieses Informationsblatt zeigt das Programm, das wir über den Zeitraum von einem Jahr auch liefern können.

L.S.Models setzt auf Vielfalt in der Modellbahnwelt. Alle angebotenen Modelle sind weitgehend Einmalserien. Spätere Nachproduktionen sind in der Regel Beschriftungsvarianten, bei denen Fahrzeugnummern, Daten oder Beheimatungen, soweit beim Vorbild verfügbar, verändert.

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

Die Vielfalt der internationalen Modellbahnwelt finden Sie in unserem Hauptkatalog von 2010.

Ihr L.S.Models- Team

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



#16 025 - Handmuster

## Baureihe 181 und 184

Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Belgien und Frankreich beschaffte die DB 1966/67 die neuen Baureihen E 410 (Viersystemlok) und E 310 (Zweifrequenzlok). Die E 410, später 184, wurde bis Ende der siebziger Jahre von Köln Richtung Brüssel eingesetzt. Nachdem die häufigen Ausfälle, besonders im Gleichstrombereich der SNCB/NMBS, nicht beseitigt werden konnten, wurden die Loks nach Saarbrücken abgegeben und dort der Gleichstromteil stillgelegt. Zusammen mit den von Beginn an dort stationierten Loks der Baureihe E 310, später 181, brachten sie gute Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich. Immerhin wurden die letzten Lokomotiven erst nach knapp 37 Jahren 2003 ausgemustert.

**Weitergehende Informationen finden Sie im L.S. Magazine Nr. 2.**

## Baureihe 181

**16 025** E310 001, Epoche III, blau  
**16 525~** Anlieferzustand von 1967  
**NF** Lieferung vorgesehen: 2. Quartal 2010

**16 027** 181 001-9, Epoche IVb, ozeanblau/beige  
**16 527~** Ausführung letzter Betriebszustand  
Ohne vorderen Handlauf  
Mit Rangierritten und kleinen Handgriffen  
**NF** Lieferung vorgesehen: 2. Quartal 2010



#16 027 - Handmuster



#16 015 - Handmuster

## Baureihe 184, Lieferung AEG

**16 015** 184 003-2, Epoche V, ozeanblau/beige  
**16 515~** Zweifrequenzlok mit 2 Stromabnehmern  
BD/Bw Saarbrücken ab 1994  
DBAG- Logo  
**NF** Lieferung vorgesehen: 2. Quartal 2010

## Baureihe 184, Lieferung BBC

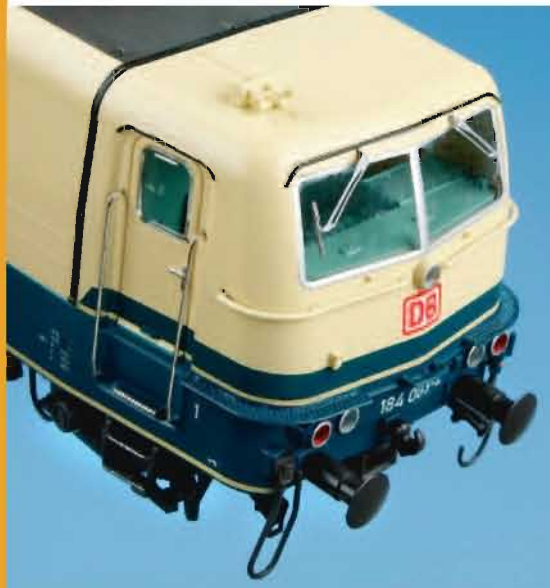
**16 011** E 410 012 Epoche III  
**16 511~** Zustand wie 1967 ausgeliefert  
**NF** Ohne UIC- Steckdose  
**Lieferung vorgesehen:** 4. Quartal 2010

**16 013** 184 111-3 Epoche IVa  
**16 513~** Betriebszustand 1977/78  
**NF** Isolatoren für Pantograph Nr. 1 bis 3 geänderte Bauart  
Antrieb für äußere Pantographen geänderte Bauart  
Lage seitliche DB-Zeichen jeweils vorne rechts  
Ohne graue Dachlackierung  
Beschriftung BD Köln/Bw Deutzerfeld, Rev. 1979  
**Lieferung vorgesehen:** 2. Quartal 2010  
(Modell ohne Abbildung)

Alle unsere Triebfahrzeuge werden auch für das dreileiter Wechselstromsystem angeboten.



#16 511~ - Handmuster



#16 015 - Handmuster

Die Baureihen 181 und 184 basieren beim Vorbild auf einer hohen Zahl von einheitlichen Teilen. L.S.Models ist es möglich, auf dieser Grundlage eine Vielzahl verschiedener Varianten in den Epochen III bis V zu realisieren. Für die Nachbildung beider Baureihen stehen insgesamt 5 verschiedene Formteile für die Stirnseiten neben einer Vielzahl von Dachteilen, Unterböden und Drehgestell-Anbauteilen, zur Verfügung.

Im Jahr 2010 werden vorerst zwei Varianten der E 310/BR 181 und drei Varianten der E 410/BR 184 angeboten, die restlichen bei ausreichender Nachfrage innerhalb der nächsten Jahre.

Antrieb mit Mittelmotor. Kardan und Schwungmassen auf alle 4 Achsen. 2 Haftreifen. Lichtwechsel Weiß/Rot. Feine vorbildentsprechende Pantographen mit Funktion. Umschaltung Ober-/Unterleitung. 21-polige Digitalschnittstelle. Vorbildgerechte Pantographen der Bauart SBS 66 mit austauschbaren Schleifstücken. Fein geätzte Dachlaufstege und Rangiertritte aus Messing.

## ET 403

Der ET 403 entstand 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 ET 403 wanderten in die Sonderverkehre ab, wo sie auch bis zu 6-teilig eingesetzt wurden. Eine zweite Blüte erlebten die Züge durch die Vermietung an die Deutsche Lufthansa, die versuchte, ihre unrentablen Kurzstreckenflüge zwischen Düsseldorf, Köln und Frankfurt nun auf der Schiene rentabel zu gestalten. Auf den LH-Kursen wurden die Züge 2- bis 6-teilig sowie in Doppeltraktionen eingesetzt.

Die vom DB-Designcenter unter Leitung von Prof. Emil Schuh gestalteten Züge erregten von Beginn an durch ihre auffallende Form eine hohe Faszination, die bis heute nicht nachgelassen hat.

L.S.Models bietet den Zug in der bekannt hohen Detaillierung vorerst als IC an. Das Grundset besteht vorbildgerecht aus 4 Teilen, Einzelwagen zur Verlängerung werden zu einem späteren Zeitpunkt angeboten.



#16 001 - Handmuster

### Intercity 189 „Hermes“ Bremen-München, Epoche IV

16 001 ET 403 Epoche IVa

16 501~ Vierteiliges Set

NF

Lieferung vorgesehen: 3. Quartal 2010



16 003 ET 403 Epoche IVa

NF

Mittelwagen mit Restaurant

Lieferung vorgesehen: 2011



16 004 ET 404 Epoche IVa

NF

Mittelwagen mit Großraum

Lieferung vorgesehen: 2011



## D 311 „Wörthersee“. Frankfurt – Klagenfurt Epoche IVa

Der Zug ist zur Lieferung im 3. Quartal 2010 vorgesehen.

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



BDüm 272

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



Bm 234

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

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

## 26,4 m- Wagen

Im Jahre 1954 kamen die ersten Serienwagen der 26,4 m-D-Zugwagen der Bauart AB4ümg-54 (später A4ümg-54 und Am 202) in den Einsatz, denen 1955 die Ausführungen B4ümg-54 (später A4ümg-54 und Am 202), BC4ümg-54 (später AB4ümg-54 und ABm 223) und C4ümg (später B4ümg-54 und Bm 232) folgten. Im Laufe der Bauzeit erlebten die Wagen einige technische Modifikationen, deren auffälligste Merkmale die Lichtmaschinen unter dem Wagenboden sowie die zweifachen Zugschlusslampen (oben und Mitte) waren. Bis zum Serienende im Jahre 1960 wurden hunderte dieser Wagen gebaut, die noch lange Jahre das Zugbild der DB beherrschen sollten.

L.S.Models liefert seit 2008 die Bauarten der 1., 1./2. und 2. Klasse in der Ausführung ab 1959. Zu dieser Zeit besaßen alle Vorbildwagen von L.S.Models die in der Mitte liegenden UIC-Zugschlusslampen sowie die am Drehgestell angebrachten Generatoren der Bauart D150. Außerdem waren die Wagen als Mehrspannungswagen ausgeführt. Diese Merkmale behielten die Wagen bis in die späte Epoche IV. Im Jahr 2010 liefert L.S.Models als Ergänzung den Halbspeisewagen der Bauart ARm 216 (ex BR4ümg-54), den 2. Klasse-Wagen Bm 234 (ex B4ümg-63) und den Halbgepäckwagen BDm 272 (ex BPw4ümg-59). Den Anfang machen in diesem Jahr je ein D-Zug aus den frühen siebziger Jahren mit Raucher/Nicht-raucher-Schildern sowie ein Schnellzug aus den frühen achtziger Jahren in Ozeanblau/Beige mit Piktogrammen.



ABüm 223 - Handmuster



ARüm 216 - Handmuster



Am 202 - Handmuster



BÜm 232 - Handmuster



ABm 223 - Handmuster



Am 202 - Handmuster



Bm 232 - Handmuster

## D 347 Köln – Berlin Stadtbahn Epoche IVb

Der Zug ist zur Lieferung im 2. Quartal 2010 vorgesehen.

**46 142 D-Zug Set 1 mit 2 Wagen**  
Halbgepäckwagen BDM 272 **NF**  
2.-Klasse-Wagen Bm 234 mit Klapptrittstufen und  
Scheibenbremsen **VF**

**46 143 D-Zug Set 2 mit 3 Wagen**  
1./2.-Klasse-Wagen ABm 223  
Halbspisewagen ARm 216 **NF**  
2.-Klasse-Wagen Bm 234 mit feststehenden  
Trittstufen und Klotzbremsen **VF**



ARm 216

**46 144 D-Zug Set 3 mit 2 Wagen**  
1.-Klasse-Wagen Am 202  
2.-Klasse-Wagen Bm 234 mit feststehenden  
Trittstufen und Klotzbremsen **VF**

**46 145 D-Zug Ergänzungswagen**  
2.-Klasse-Wagen Bm 232

Ein D-Zug in der Epoche III ist von Hobbytrain bei der Fa. Lemke in Haan erhältlich.

## Touropa-Zug Epoche IVa

Der Touropa Fernexpress gibt den Zug wieder, wie er im Zeitraum zwischen 1968 und 1971 im Einsatz war. Die speziell an die Touropa vermieteten Wagen mit den Vorzugsabteilen tragen noch den aufgemalten „Touropa“-Schriftzug. Beim Bcüm 254 waren die Aluminium-Buchstaben dem gelb auflackierten Schriftzug gewichen. Üblich war zu dieser Zeit eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Serienlieferung der Bauart Bcüm 243 wurde für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und die Wagen besaßen MD 36-Drehgestelle mit Scheibenbremsen.

**Der Zug ist zur Lieferung im 4. Quartal 2010 vorgesehen.**

### 46065 Touropa Fernexpress Set 1 mit 3 Wagen

NF

Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bauart Bctüm 256 blau, Touropa-Schriftzug gelb  
Liegewagen mit Vorzugsabteilen Bauart Bcüm 254 blau mit Schürze, Touropa-Schriftzug gelb  
Liegewagen UIC-X Bauart Bcüm 243 blau



Bcm 246



WRtüm 134

### 46066 Touropa Fernexpress Set 2 mit 3 Wagen

NF

Speisewagen WRtüm 134 rot mit beige Zierlinien  
Liegewagen Bcüm 243 blau mit Scheibenbremse  
Liegewagen Bcüm 243 blau mit Klotzbremse

### 46064 Touropa Fernexpress Set 3 mit 2 Wagen

NF

Liegewagen Bcüm 243 blau, mit Klotzbremse  
Liegewagen Bctüm 256 blau, mit Vorzugsabteilen  
Touropa-Schriftzug beige

## Touristikzüge

Stärker werdende Konkurrenz durch Flugzeug und Straßenverkehr zwangen die alteingesessenen Reiseunternehmen wie Touropa und Scharnow bereits zum Ende der fünfziger Jahre zur Verbesserung ihrer Angebote. Den ersten Schritt tat die DB als Besitzer der Liegewagen auf Drängen der Touropa und baute Liegewagen der Lieferjahre 1953 und 1954 auf Vorzugsabteile um. 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. Altbau-Speisewagen hatten zur Versorgung eines Touristikzuges viel zu wenig Lager- und Kühlräume. Im Zuge der Entwicklung neuer Speisewagen mit 27,5 m Länge beschaffte die DB auch für die Touristik-Züge neue Speisewagen der Bauart WRtüm-65 (später WRtm 134), die zu mehr als der Hälfte aus Kühlschränken und Küche bestanden. Ab 1967 gab es nochmals neue 27,5 m lange Wagen mit Vorzugsabteilen (Bctm 256) und letztmalig erschienen Firmennamen der großen Reiseveranstalter auf den Seitenwänden der Wagen. Nach dem Zusammenschluss verschiedener Reiseunternehmer zur TUI (Touristik Union International) im Jahr 1969 verschwanden die Schriftzüge zu Beginn der siebziger Jahre. Ferienzüge hingegen fuhren noch bis weit in die achtziger Jahre mit teilweise nochmals modernisierten Wagen der Bauarten Bcm 246 und Bctm 257.

L.S.Models hat die Wagenbauarten der Touristikzüge aus den sechziger Jahren in das Programm aufgenommen und startet 2010 mit einem blauen Turnuszug der Touropa aus den späten sechziger Jahren sowie einem blau/beigen Ferienzug aus der Mitte der achtziger Jahre. Alle Liegewagen sind in Nachtstellung dargestellt. Die Abteile sind mit ausgeklappten Liegen und eingehangenen Leitern aus Metall ausgestattet. Beim Bcm 243/246 wurden die veränderten Fensterabstände im Bereich des Pagenabteils und auf der Gangseite dargestellt.





BCm 243 - Foto K. Adam



Bcm 246



WRtm 134



BCüm 243



WRüm 134



BCm 254



BCm 254 - Handmuster

## Turnuszug Epoche IVb

In den siebziger Jahren verlor der Turnusverkehr gegenüber Flugzeug und Auto deutlich an Bedeutung. Trotzdem verbesserte die DB nochmals den Komfort Ihrer Liegewagen und stattete die Bauarten Bcm 243 (neue Bauart Bcm 246) und Bctm 256 (neue Bauart Bctm 257) mit einer mechanischen Belüftungsanlage für die Abteile aus. Erkennbar sind diese Wagen an den Lüftungsgittern über den Pagenabteilen und den fehlenden Kuckuckslüftern auf dem Dach.

**Der Zug ist zur Lieferung im 3. Quartal 2010 vorgesehen.**

### 46071 Ferienzug Set 1 mit 3 Wagen mit 3 Wagen

NF

Liegewagen Bctm 256 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

Liegewagen Bctm 257 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

VF

Liegewagen Bcm 254 ozeanblau/beige, ohne Schürze, mit Klotzbremsen

### 46072 Ferienzug Set 2 mit 3 Wagen

NF

Speisewagen WRtm 134 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

Liegewagen Bctm 257 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

Liegewagen Bcm 246 ozeanblau/beige, kleines Fenster im Pagenabteil, mit Scheibenbremsen

### 46073 Ferienzug Set 3 mit 2 Wagen

NF

Liegewagen Bcm 246 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

Liegewagen Bcm 243 ozeanblau/beige, mit Scheibenbremsen

Den Liegewagen der Bauart Bc4üm-62 wird Lemke/Hobbytrain in der Epoche III anbieten.

## Intercity 173 „Tiziano“ Hamburg-Altona – Milano, Epoche IVb

**46 251** **IC Set 1 mit 2 Wagen**  
**NF** 2.-Klasse-Abteilwagen Bm 235  
 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291  
**Lieferung vorgesehen:** 2. Quartal 2010



Bm 235

**46 252** **IC Set 2 mit 3 Wagen**  
**NF** 1.-Klasse-Abteilwagen Avmz 111.2 mit Drehfalltüren  
 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291  
 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291 mit  
 Schlusslicht  
**Lieferung vorgesehen:** 3. Quartal 2010

**46 253** **IC Set 3 mit 3 Wagen**  
**NF** 1.-Klasse-Abteilwagen Avmz 111.2 mit Drehfalltüren  
 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291  
 2.-Klasse-Großraumwagen Bpmz 291  
**Lieferung vorgesehen:** 3. Quartal 2010

**46 254** **IC Set 4 mit 3 Wagen**  
**NF** 1.-Klasse-Großraumwagen Apmz 122,  
 mit Schlusslichtern  
 2.-Klasse-Abteilwagen Bm 235  
 Speisewagen WRmh 132, „Restaurant“- Schriftzug  
**Lieferung vorgesehen:** 4. Quartal 2010

## Intercity IC'79

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. Versäumt hatte es die DB jedoch, rechtzeitig neue Wagen zu beschaffen. Man griff in der 2. Klasse auf den damals bereits antiquierten Bm-Wagen mit dem seit 1952 unveränderten Grundriss zurück. Die Entwicklung eines entsprechenden Abteilwagens bzw. die Beschaffung des 2.-Klasse-Eurofima-Wagens scheiterte am sprichwörtlichen Geiz der Kaufleute. Aus diesem Gedanken entstand auf Basis des UIC-Z-Wagens der Großraumwagen des Typs Bpmz 291, in den man nochmals 8 Personen mehr als im Bm 235 unterbringen konnte. Zusammen mit Klimaanlage, ansprechendem Innendesign und verstellbaren Einzelsitzen verkaufte man diese Wagen als erhebliche Steigerung des Reisekomforts. Für die 1. Klasse standen ausreichend Wagen aus dem sich auflösenden TEE- und dem rein erstklassigen IC-Netz zur Verfügung.

Die IC-Züge bestanden in der Regel aus 10 bis 12 Wagen, die in je einem 1.-Klasse- und 2.-Klasse-Block zusammengefasst waren. Zwischen den Blöcken war ein Speisewagen eingereiht. Mit der weiteren Ausdehnung der IC-Verbindungen entstanden auch kürzere Züge bis hin zu nur 4 Wagen.

L.S.Models bildet den typischen IC-Zug der frühen achtziger Jahre nach. Die einzelnen Wagen sind rundherum dem Vorbild nachempfunden. So bekommt jeder Wagen seine spezielle vorbildgerechte Unterboden-, Drehgestell-, und mehrfarbige Innendetailierung. Der Speisewagen gibt die Umbauten aus Mitte der siebziger Jahre mit den breiten Ersatzfensterrahmen und den geänderten Dachlüftern wieder. Die Endwagen, Apmz und ein Bpmz, werden mit funktionierenden, in Fahrtrichtung geschalteten Schlusslichtern ausgestattet.

Die Zusammenstellung der Sets bietet mehrere Varianten, um individuelle Züge zusammenzustellen. So sind Züge mit 5, 8 und 11 Wagen mit unterschiedlichen Wagennummern möglich.



Bpmz 291



Avmz 111.2



Apmz 122



WRmh 134

## Rheingold 1983

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 wählte die traditionelle Touristenroute längs des Rheins und belebte den legendären, international geschätzten Namen „Rheingold“ wieder.

Vollständig neue Wagen wie im Jahr 1962 konnte die DB nicht mehr bauen. Aus der letzten Serie der Abteilwagen Avmz 111.2 und den letzten eigenständig entwickelten 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 aus einem Avmh 121 umgebaut wurde. Äußerliches Merkmal des Rheingoldzuges war der orange Trennstreifen zwischen roter und beiger Farbe.

Der Zuglauf führte von Amsterdam nach Basel und München. In Mannheim wurde der Zug geteilt. Im Normalfall bestand der Zug aus bis zu neun Wagen: bis zu vier Avm, zwei Apm, Speisewagen und Clubwagen. Aus drei Wagen, einschließlich des Clubwagens, wurde der Flügelzug Richtung München gebildet. Die restlichen Wagen, einschließlich des Speisewagens, verkehrten nach Basel.

L.S.Models bildet den vollständigen 9-Wagen-Zug nach. Wie immer besitzen die einzelnen Wagen detaillierte vorbildgerechte Inneneinrichtungen, Unterbodenausstattungen und Drehgestelle. Speise- und Clubwagen erhalten die breiteren Ersatzfensterrahmen der späten siebziger Jahre, die Sitzwagen sind mit den außen gummigefassten Aluminiumrahmen versehen. Die Endwagen haben funktionierende Schlusslichter. Die Drehgestelle einschließlich der Generatoren entsprechen den Originalwagen.

**Der Zug ist zur Lieferung im 1. Quartal 2011 vorgesehen.**



Avmz 111.1



WRmh 132



WGmh 804

## Rheingold Amsterdam – Basel, Epoche IVb

### 46 271 „Rheingold“-Zug Amsterdam - Basel Set 1 mit 3 Wagen

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1,  
mit Schwenkschiebetüren **VF**

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1,  
mit Schwenkschiebetüren **VF**

Großraumwagen 1. Klasse Apmz 122  
mit Schlusslichtern.

### 46 272 „Rheingold“-Zug Amsterdam - Basel Set 2 mit 3 Wagen

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1,  
mit Schwenkschiebetüren **VF**

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1,  
mit Schwenkschiebetüren und Schlusslichtern **VF**

Speisewagen WRmh 132 im Bauzustand 1983

### 46 273 „Rheingold“-Zug Amsterdam - München Set 3 mit 3 Wagen

Abteilwagen 1. Klasse Avmz 111.1,  
mit Schwenkschiebetüren und Schlusslichtern **VF**

Großraumwagen 1. Klasse Apmz 122  
Clubwagen WGmh 804 **NF**



Apmz 122

## Metropolitan Köln – Hamburg 1999, Epoche V

### 16040 MET Set 1 mit Lok und 2 Wagen

NF

Lok 101 silbern mit Metropolitan-Logo  
Wagen 1: Endwagen mit Puffern und Faltenbalg  
Apmz 116.0 Silence  
Wagen 7: Steuerwagen Apmz 116.8 Club mit  
Stromaufnahme und wechselnden  
Front-/Schlusslichtern.



Apmz 116.8 - Foto R. Schulz

### 46041 MET Set 2 mit 3 Wagen

NF

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

### 46042 MET Set 3 mit 2 Wagen

NF

Wagen 5 Apmz 116.4 Office  
Wagen 6 Apmz 116.6 Club/Office



Apmz 116.6 - Foto R. Schulz

## Metropolitan

Im Jahre 1999 bot die DB nochmals eine schnelle und luxuriöse Zugverbindung zwischen Köln und Hamburg an. Als Zielgruppe hatte die DB Geschäftsreisende erkoren, die man dem Flugverkehr abzunehmen hoffte. Hierfür entstand eine eigene Betriebsgesellschaft. Angeboten wurden innerhalb einer Wagenklasse die Komfortbereiche Office für die arbeitenden Reisenden mit Stromanschluss für Laptops, Silence für Reisende, die eine Fahrt genießen wollten, und Club für die geselligen Mitfahrer. Bereits 2 Jahre später kam als weitere Variante der Traveller-Bereich hinzu. Hier waren die Sitze enger angeordnet und die Preise konnten daher gesenkt werden.

Gebaut wurden zwei siebenteilige Züge, deren Wagen durch Mittelpufferkupplungen verbunden waren. Puffer und normale Kupplungen besaßen nur der Endwagen und der Steuerwagen. Gefahren wurden die Züge mit der Baureihe 101, aus der man vier Lokomotiven speziell für den Metropolitan umbaute. Bei der DB wurden die Züge eher als Triebwagen denn als lokbespannter Zug angesehen.

Der Metropolitan verkehrte von 1999 bis 2005. Dann übernahm die DBAG die Betriebsgesellschaft und reihte die beiden Züge als normale „ICE“ auf der Strecke Köln – Hamburg ein. Ende 2008 entstand aus den beiden Zügen ein 11-Wagen-Zug, der mehrfach täglich zwischen Hamburg und Berlin verkehrt.

Äußerlich bot der Metropolitan mit seiner silbernen Farbe und den orangen Firmenzeichen ein elegantes Erscheinungsbild. Die orangen Firmenzeichen ersetzte später das normale DBAG-Logo. Ab 2006 erhielten beide Züge die übliche DB-Fernverkehrsfarbgebung, die Loks bekamen das Einheitsrot.

L.S.Models bildet den vollständigen Zug mit sieben Wagen einschließlich der Lok der Baureihe 101 nach. Der Zug wird wie im Original als Triebwageneinheit betrachtet. Die Fahrzeuge erhalten elektrisch leitende Kupplungen. Dies ermöglicht die schaltbare Innenbeleuchtung sowie eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stromabnahme. Der Zug kommt somit in beiden Fahrtrichtungen stets vor rotem Signal mit Zugbeeinflussung zum Stehen. Die Inneneinrichtung besteht aus einzelnen mehrfarbigen Sitzen. Abteile, Wände und Innenwände sind vorbildgerecht lackiert.



Foto R. Schulz

Die passende Lok der Baureihe 101 ist von allen Seiten fein detailliert mit filigraner Dachausrüstung, vorbildgerechten Stromabnehmern, einzeln aufgesetzten Scheibenwischern und vorbildgerechter Unterbodendetaillierung. Als Antrieb dient ein fünfpoliger Motor mit Schwungmasse. Auf der Platine sind eine 21-polige Schnittstelle sowie ein Platz für den Lautsprecher vorhanden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h bei 12 V. Am hinteren Ende besitzt die Lok eine elektrisch leitende Spezialkupplung, vorne sind Bremsschläuche, Originalkupplung und Heizkupplung fein nachgebildet.

L.S.Models bietet den Zug in der Ursprungsausführung von 1999 an.

**Der Zug ist zur Lieferung im 1. Quartal 2011 vorgesehen.**

## Probewagen 1972

Im Jahr 1972 lieferte LHB zwei im Auftrag der DB neu entwickelte Schnellzugwagen. Die Wagen sollten Prototypen einer neuen Generation von Schnellzugwagen sein, die den seit dem Bau der m-Wagen stark gestiegenen Komfortansprüchen genügen sollten. Neu war die Klimaanlage für beide Klassen sowie die Außenbeleuchtung aus gewelltem Nirostastahl. Einen Serienbau verhinderten die zahlreichen, noch recht jungen m-Wagen, jedoch wurden die beiden Wagen zu den Stammvätern der späteren Eurofima- bzw. UIC-Z-Wagen. Beide Wagen setzte die DB in verschiedensten Schnellzügen ein. Zur Zeit der Auslieferung waren die Popfarben aktuell und die Wagen erhielten ein oranges (1./2.-Klasse-Wagen) und ein blaues Fensterband (2.-Klasse-Wagen). In den achtziger Jahren erfolgte die Umlackierung in Ozeanblau/Beige. Die beiden Einzelgänger unterschieden sich in der technischen Ausrüstung sowohl von den m-Wagen als auch von den Eurofimawagen. Daher wurden sie nach knapp 20 Jahren Betriebsdienst in den frühen neunziger Jahren ausgemustert.



## Eurofima & UIC-Z Prototypen

### 46011 Anlieferungszustand, Epoche IVa - Set mit 2 Wagen

**NF**  
 ABwüMZ 227 orange/silbern  
 BwüMZ 237 blau/silbern

**Lieferung vorgesehen:** 2. Quartal 2010

### 46012 Epoche IVa/b - Set mit 2 Wagen

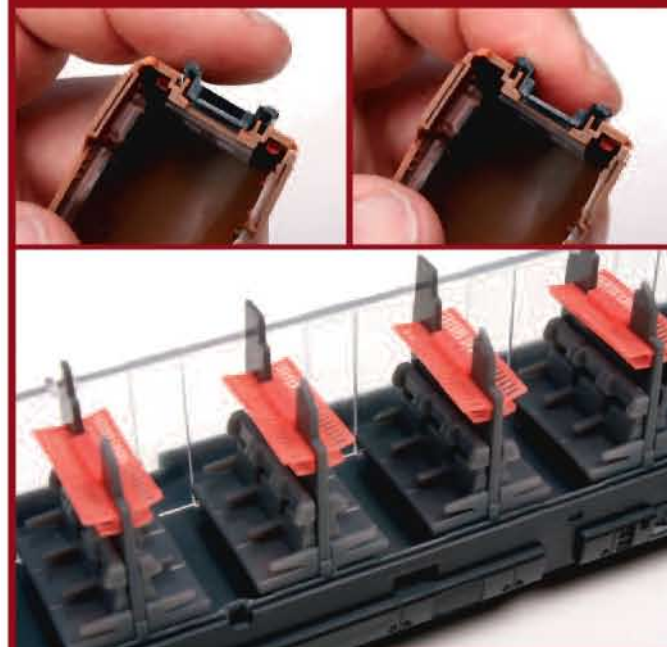
**NF**  
 ABvMZ 227 orange/silbern mit vollständig orangen Türen  
 BvMZ 237 blau/silbern mit vollständig blauen Türen

**Lieferung vorgesehen:** 3. Quartal 2010

### 46013 Epoche IVb - Set mit 2 Wagen

**NF**  
 ABvMZ 227 ozeanblau/beige  
 BvMZ 237 ozeanblau/beige

**Lieferung vorgesehen:** 2. Quartal 2010



## Die Welt von L.S.Models

All denjenigen, die mehr über L.S.Models erfahren möchten, präsentieren wir hier unsere Firma und unsere Vorstellungen von Modellen.

### Wer ist L.S.Models?

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

L.S.Models ist eine kleine luxemburgisch/belgische Firma, die sich die Herstellung von feinen, vorbildgetreuen Modellbahnfahrzeugen und Zubehör in den Baugrößen HO, TT und N nach europäischen Vorbildern zur Aufgabe gemacht hat.

Sitze der Firma sind Wilwerdange in Luxemburg und Sourbrodt in den Ardennen nahe der Stadt Eupen. Von dort aus steuert der Inhaber Daniel Piron mit seinem Team die Geschicke von L.S.Models. L.S.Models wurde bereits im Jahre 1992 gegründet. In den ersten Jahren ließ L.S.Models bei verschiedenen europäischen Herstellern Sonderserien auf Basis vorhandener Modelle fertigen, hauptsächlich für Frankreich, Belgien und die Niederlande. Mit Sachsenmodelle konnten erstmals komplette Neukonstruktionen von Modellen nach belgischen und französischen Vorbildern angekündigt werden, die nach dem Konkurs von Sachsenmodelle dann im Auftrag von Heris bei der chinesischen Firma Modern Gala gefertigt wurden.

Nach der Trennung von Heris im Jahr 2005 blieb Modern Gala als Hersteller der LSM-Modelle erhalten. In den folgenden Jah-

ren entwickelte L.S.Models vorrangig Modelle nach französischen, niederländischen und belgischen Vorbildern. Qualität und Detaillierung erlebten seither ständige Verbesserungen. Als „Nebenprodukt“ des niederländischen Marktes erschienen für Deutschland die blauen Wagen der CityNightLine und der TUI-Ferienexpress in vielen Varianten.

2008 kamen in Zusammenarbeit zwischen L.S.Models und Hobbytrain (Fa. Lemke, Haan/Rheinl.) die deutschen m-Wagen der Gruppe 53 auf den Markt. Gleichzeitig begann die Konstruktion der Baureihen 181/184, der ersten deutschen Lokomotiven von L.S.Models. Diese Wagen und Lokomotiven bildeten den Grundstock für den Eintritt in den deutschen Markt.

Die positiven Reaktionen der Modellbahner auf die fein detaillierten Wagen haben L.S.Models ermutigt, sein Programm für den deutschen Markt weiter auszubauen. Mit der bekannten Firma Lemke aus Haan, die jahrzehntelange Erfahrung mit Herstellung, Import und Vertrieb von Modellbahnartikeln besitzt, konnte ab Januar 2010 ein kompetenter Partner für den Vertrieb der L.S.Models-Produkte in Deutschland gewonnen werden.

### Modelle von L.S.Models

Wichtigste Voraussetzung für die Verwirklichung unserer Modelle ist Begeisterung für das schöne Hobby Modelleisenbahn. Im LS-Team, bei Konstruktion und Dokumentation arbeiten Modellbahnfreunde aus vielen europäischen Ländern, die die Freude an der Eisenbahn und schönen Modellen mit unseren Kunden teilen. Aus diesem Elan entstehen ständig neue Modelle mit immer weiter entwickelten Detaillierungen und technischen Merkmalen. Allein im Jahre 2009 hat L.S.Models 36 Formneuheiten in HO präsent-

tiert, mehr als jeder andere Hersteller im letzten Jahr, Varianten sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Zu Beginn stehen die Vorschläge für neue Modelle. Diese werden von Händlern und Kunden (meistens per Email) an L.S.Models das ganze Jahr über mitgeteilt. An dieser Stelle auch ein herzliches Dankeschön an unsere Kunden für die vielen Anregungen. Aus den vorliegenden Vorschlägen wird das Lieferprogramm international zusammengestellt und über das Jahr ständig erweitert.

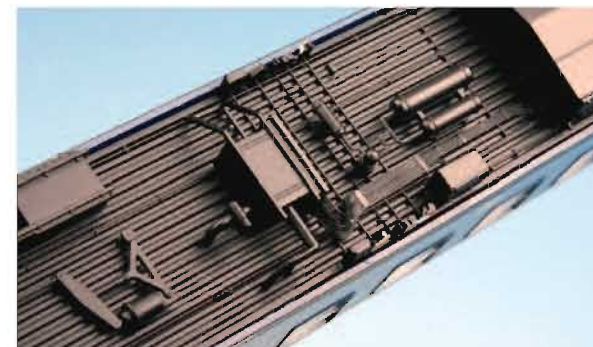
Im nächsten Schritt erfolgt die Recherche und Zusammenstellung der notwendigen Dokumentation sowie die Beschreibung der Anforderung für die jeweiligen Modelle. Hier kann L.S.Models auf Unterstützung durch viele Bahngesellschaften sowie Eisenbahnfreunde aus ganz Europa zählen, die alle ein Interesse daran haben, dass die Originale so vorbildgetreu wie möglich nachgebildet werden. Grundsätzlich gilt: Fahrzeuge werden in dem Land dokumentiert und geprüft, für das sie auch bestimmt sind. Im Klartext: Die Vorgaben für deutsche Modelle kommen auch aus deutschen Ländern.

Konstruiert werden die Fahrzeuge von erfahrenen europäischen Ingenieuren auf CAD und dreidimensional, wobei jeder Konstrukteur auf bestimmte Modelltypen spezialisiert ist. Während der Konstruktion erfolgt eine ständige Abstimmung zwischen Konstrukteur und Dokumentation.

Die fertig gestellte und anhand der Dokumentation geprüfte Konstruktion wird an Modern Gala in China gesendet. Hier erfolgt dann der Werkzeugbau (Formenbau). Sobald genügend Formen vorliegen, erhält L.S.Models erste Abgüsse zur Beurteilung. Diese zeigen, wie das fertige Modell aussehen wird, bieten aber auch eine letzte Chance zu kleineren Formänderungen. Zeitgleich mit den Kontrollen der ersten Muster werden die Anweisungen für Be-



ARüm 216 - Handmuster



schriftung und Farbgebung erstellt.

Nach den letzten Korrekturen der Werkzeuge fertigt Modern Gala lackierte und beschriftete Muster, die den produktionsreifen Zustand zeigen. Die Muster veröffentlicht L.S.Models in der Regel auf seiner Webseite, so dass der Modellbahner bereits sehen kann, was innerhalb der nächsten Wochen auf ihn zurollt.

Nach Prüfung und Freigabe der letzten Muster startet kurze Zeit später die Produktion.

## Züge

Waren in der Vergangenheit Einzelwagen die Regel, aus denen sich der Modellbahner mehr oder weniger vorbildgetreue Zugkompositionen zusammensetzen konnte, so stehen heute verstärkt reale existierende Züge, sei es aktuell oder historisch, im Vordergrund. Viele Fachzeitschriften und Informationen aus dem Internet ermöglichen hierüber meist eine schnelle umfassende Information. Der Zug wird unweigerlich zum Thema. Das gilt insbesondere für Reisezüge, deren enorme Vielfalt in den letzten Jahren von den Medien aufgearbeitet wurde. Historisch verbrieft Züge wecken natürlich Wünsche für die eigene Modellbahn.

L.S.Models realisiert Themen, wie Touristik-Züge, CityNightLine, D-Zug, IC 79 oder Rheingold 83. Deren Zusammenstellungen, einschließlich Anstrich und Beschriftung, entsprechen exakt historisch existierenden Vorbildern. L.S.Models baut vor allem vollständige Wagenserien. Die bei anderen Herstellern häufig vernachlässigten Speise-, Gepäck-, 1./2.-Klasse- und Sonderwagen werden von vornherein einschließlich der meisten Varianten mit geplant und mit den Zügen auch gefertigt.

Grenzen setzen hier nur die trotz aller Suche nicht immer greifbaren Unterlagen aus den verschiedenen Zeitepochen. Zur Verfü-

gung stehen häufig Zugbildungspläne, Fahrpläne, Wagenkarten, Untersuchungsdaten, Beheimatungen, Fotos und weitere. Sind einmal nicht alle Informationen lückenlos verfügbar, werden Annahmen getroffen, die zu den vorhandenen Angaben plausibel und passend sind.

## Zugsets

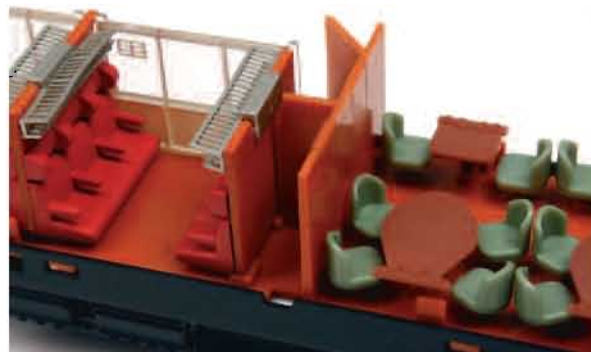
L.S.Models bietet seine Züge als vollständiges Thema in verschiedenen Sets an, die, wenn es sinnvoll erscheint, durch Einzelwagen ergänzt werden können. Die Zusammenstellung der Zugsets berücksichtigt, dass mit dem jeweils in mehreren Sets angebotenen Wagen sowohl kürzere als auch vorbildgerecht längere Züge gebildet werden können. In den Sets werden die Wagen einzeln verpackt in einer Umverpackung geliefert. Werden vom Modellbahner einzelne Wagen gewünscht, so helfen viele Händler sicherlich weiter.

Zugsets haben auch den Vorteil, dass bei Neuauflagen neben neuen Fahrzeugnummern auch neue Zugläufe angeboten werden. Hier wird Sammlern und vorbildorientierten Modellbahnern die Möglichkeit geboten, keinen L.S.Models-Zug zweimal mit gleicher Beschriftung einsetzen zu müssen.

## Fahrzeuge von L.S.Models

Für eine steigende Anzahl von Modellbahnern enden Vorbildtreue und Maßstäblichkeit nicht mehr hinter den Puffern der Lok. Sie haben an die Wagen, die eine in allen Details perfekte Lok zieht, dieselben Qualitätsansprüche wie an das Zugfahrzeug. Diese Ansprüche sind bei L.S.Models Grundlage zum Programm. Hierfür stehen hohe Anforderungen, nach denen Fahrzeuge von L.S.Models entwickelt und gebaut werden.

- Hoher Detaillierungsgrad rundherum
  - Hohe Vorbildtreue. Bei Elloks feine vorbildgetreue Nachbildung von Dach, Unterboden und Führerstandseinrichtung sowie Formvarianten. Bei Wagen in der Form vorbildentsprechende, fein detaillierte mehrfarbige Inneneinrichtungen, vorbildgetreue Unterbodenausstattung und Drehgestelle.
  - Stimmige Formgebung. Auch in 1:87 ist das Vorbild auf den ersten Blick zweifelsfrei wiedererkennbar. Dieser Grundsatz stellt extrem hohe Ansprüche an die Konstrukteure.
  - Betriebssicherheit bereits ab Radius 420 mm. Das optische Problem der maßstäblichen Fahrzeuge in engen Radien ist L.S.Models bewusst. Radien unterhalb 420 mm Radius fordern jedoch zu viele Kompromisse bei der Nachbildung von Details.
  - Zurüsterie werden weitestgehend im Werk montiert. Im Beipack liegen lediglich die Teile zur Ausrüstung als Vitrinenmodell.
  - Ersatzteile wie Griffstangen, Bremsschläuche usw. im Beipack.
  - Enger Fahrzeugabstand durch federnde Puffer und bei Reisezugwagen federnde Wagenübergänge.
  - Ständige technische Weiterentwicklung unserer Produkte.
  - Varianten in Form und Farbe vorbildgerecht. Formänderungen sowie geänderte Anbauteile beim Vorbild werden berücksichtigt. Wenn eine Formvariante wirtschaftlich nicht mehr vertretbar ist, werden bei Sonderserien mit geringen Auflagen auch kleinere Kompromisse gemacht.
  - Bei Wagen Tauschradsätze von NEM auf Finescale.
- © **Sämtliche Fotos in diesem Prospekt sind urheberrechtlich geschützt.**

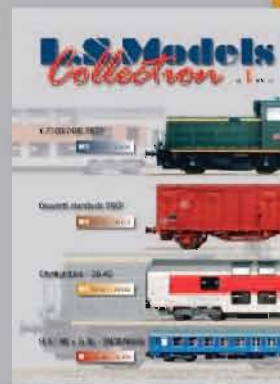


**Kennen Sie unsere Hauszeitschrift?**

**L.S. Magazine**  
*Model News*



**L.S. Models**  
*Collection*



**Infos:** [www.lsmodels-magazine.com](http://www.lsmodels-magazine.com) oder [www.lsmodels.com](http://www.lsmodels.com)

## Abonnieren Sie ...

... gleichzeitig unser Magazin und unser Sammelwerk !

Im ABO-Beitrag sind beide Publikationen enthalten:

**Das 48-seitige LS Magazine erscheint 4 Mal im Jahr**

**Die 64-seitigen Sammelwerkergänzungen erscheinen 2 Mal im Jahr**

1 Jahr = 4 LS Magazine + 2 LS Models Collection

**für € 56,-\***

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

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

**Das Sammelwerk „LS Models Collection“ erscheint zeitnah zu jeder zweiten LS Magazine-Ausgabe.**

In unserem Sammelwerk stellen wir Ihnen alle unsere Modelle auf leicht zu ordnenden Datenblättern vor. Die Modellrubriken sind nach Bahngesellschaften, Verwendungszwecken und Fahrzeuggattungen sortiert.

**Schriftliche Bestellung an:** LS Magazine - 43G Route de Weiswampach - L 9980 Wilwerdange - Luxemburg  
**Internet-Bestellung unter:** [www.lsmodels-magazine.com](http://www.lsmodels-magazine.com) oder [www.lsmodels.com](http://www.lsmodels.com)