

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

Schlafwagen WLABsm 166, Epoche IVb

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



EPOCHE III

Fahrzeuge der Epoche III werden in Deutschland von der Fa. Lemke in Eigenregie und unter der Marke „Hobbytrain“ in Auftrag gegeben und vertrieben. Zur Lieferung vorgesehen sind für die Jahre 2012/2013 die hier aufgelisteten Fahrzeuge (Siehe auch Katalog der Firma Lemke, Haan)



Abbildung Handmuster

Baureihe E410, Epoche IIIb

Europa ohne Grenzen: Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Belgien und Frankreich beschaffte die DB 1966/67 die neuen Baureihen E410 (Viersystemlok) und E310 (Zweifrequenzlok). Die Baureihe E410, später 184, wurde bis Ende der siebziger Jahre von Köln aus in Richtung Brüssel eingesetzt.

Das Lokmodell wird exklusiv für Lemke gefertigt.

In diesem Jahr bietet die Fa. Lemke die Viersystemlok E410 001 aus der AEG-Serie in der Ursprungsausführung an. Beheimatet war die Lok zu dieser Zeit im Bw Köln-Deutzerfeld. Neben vielen separat angesetzten Details sind vorbildentsprechend vier Stromabnehmer mit verschiedenen Schleifstücken montiert.

F 44 „Roland“, Epoche IIIb

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

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



Alle Abbildungen sind Handmuster



H43018 F-Zug Roland Set 1 mit 2 Wagen
1. Klasse-Wagen A4ümg-54
1. Klasse-Wagen A4ümg-54

H43017 F-Zug Roland, Set 2 mit 2 Wagen
1. Klasse-Wagen A4ümg-54
1. Klasse-Wagen mit Speiseraum AR4ümg-54 (Serie 1955)

D177 Frankfurt-Hamburg, Epoche IIIb

Für die Epoche IIIb bietet Lemke einen typischen Schnellzug ab Sommerfahrplan 1960 an. Als Vorbild hat Lemke den D177 auf dem Streckenabschnitt zwischen Frankfurt und Hannover gewählt. Auf dieser Strecke wurden alle Wagentypen dieser Zeit, die bei LS Models / Lemke verfügbar sind, eingesetzt. Mit den Wagen der angebotenen Sets kann man die genaue Zugbildung des Vorbilds nachstellen. Die Beschriftung der Wagen entspricht in allen Details der in dieser Zeit üblichen Form.

Zu dem 2009 von Lemke gelieferten D- Zug sind inzwischen der Halbgepäckwagen BPw4ümg-59 und der (Halb-) Speisewagen AR4ümg-55 hinzugekommen. Der Speisewagen unterscheidet sich durch andere Beschriftung und den weiß hinterlegten Küchenfenster von den Speisewagen des F-44 „Roland“ und dem bereits 2010 gelieferten F23 „Schwabenpfeil“.

Ausgelegt ist der Zug auf insgesamt 8 Wagen. Die Aufteilung der einzelnen Packungen lässt auch kürzere vorbildgerechte Züge zu.



#H43014-1 - BD4ümg 59



#H43014-2 - B4ümg 54



#H43014-3 - AB4ümg 54



#H43015-1 - AR4ümg 54



#H43015-2 - B4ümg 54



#H43015-3 - B4ümg 54



#H43016-1 - A4ümg 54



#H43016-2 - B4ümg 54

BD4ümg 59 - Alle Abbildungen sind Handmuster



H43014, D-Zug, Set 1 mit 3 Wagen

Halbgepäckwagen BD4ümg-59
2. Klasse-Wagen B4ümg-54
1./2. Klasse-Wagen AB4ümg-55

H43015, D-Zug, Set 2 mit 3 Wagen

1. Klasse- Wagen mit Speiseraum AR4ümg-54 (Serie 1955)
2. Klasse-Wagen B4ümg-54
2. Klasse-Wagen B4ümg-54

H43016, D-Zug, Set 3 mit 2 Wagen

1. Klasse-Wagen A4ümg-54
2. Klasse-Wagen B4ümg-54

Touristikwagen der späten Epoche IIIb

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



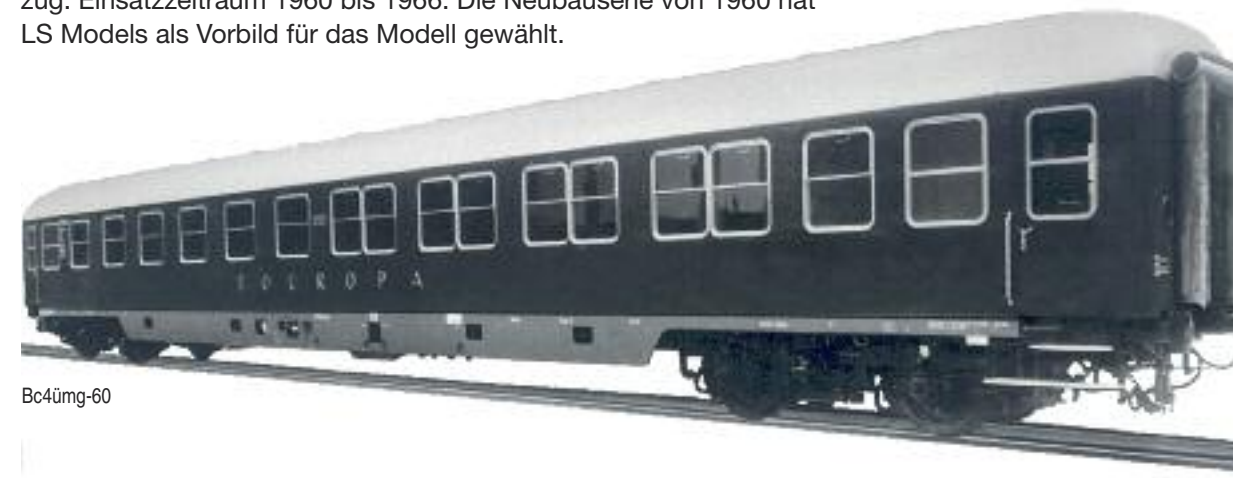
WRTüm-65 - Foto Hansa Waggon



Bc4ümg-62

Bc4ümg-60, Baujahr 1960

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



Bc4ümg-60

Bcüm-62 Baujahre 1962 bis 1966

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

H43019 Liegewagen, Set mit 2 Wagen

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

WRTüm-65, Baujahr 1965

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

H43210 Speisewagen WRTüm-65, rot

Bc4ümg-60, Baujahr 1960

H43020 Liegewagen, Set mit 2 Wagen

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

EPOCHE VI

CNL 272/273 „Aurora“ Basel-Kopenhagen

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

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

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

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

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

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

49 043 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLABmee der RZD
Schlafwagen WLABmee der BC

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

49 016 CityNightLine Set mit 2 Wagen

2 Stück Ruhesesselwagen Bpm

49 018 CityNightLine Set mit 2 Wagen

Gepäck/Liegewagen BDcm
Loungewagen WRm

City Night Line / DB AutoZug

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

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



WLABmee RZD — Handmuster

EPOCHE Vb

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



Wagenreihung CNL 408 / 409 Komet im Jahr 2004



WLBm



Bvcmz

CNL 408/409 „Komet“ Zürich-Hamburg

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

49 040 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLBm
Liegewagen Bcvmz

49 041 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Schlafwagen WLBm
Loungewagen WRm
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvmbz

49 042 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen

Ruhesesselwagen Bpm
Schlafwagen WLBm
Gepäck/Liegewagen BDcm

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

49 005 City Night Line Set mit 2 Wagen

Gepäck/Liegewagen BDcm
Loungewagen WRm

49 006 City Night Line Set mit 2 Wagen

2 Stück Ruhesesselwagen Bpm

CIWL-Wagen mit Stahlaufbau

Epoche IV

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

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

Wagen mit Stahl-Wagenkästen von LS Models

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

Schlafwagen Typ F (F- Ferry/Fährbootverkehr)

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



#49 124



#49 125



- 49 178** Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“ - EP IVa 1968,
Farbgebung blau
- 49 179** Pulmanwagen mit Küche Typ WPc „Côte Azur“
EP IVa 1968, Farbgebung blau
- 49 153** Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ansaldo
Ep IVb 1971, eingestellt bei der DB
- 49 160** Schlafwagen Typ WL Ub, Hersteller Ganz
Ep IVb 1971
- 49 124** **Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen**
Ep IVb 1974
1 Wagen mit CIWL- Beschriftung
2 Wagen Schlafwagenpool, mit TEN-Beschriftung
- 49 125** Schlafwagen Typ F Ep IVb 1974,
CIWL-Beschriftung ohne CIWL -Emblem,
Eingestellt bei der SNCF

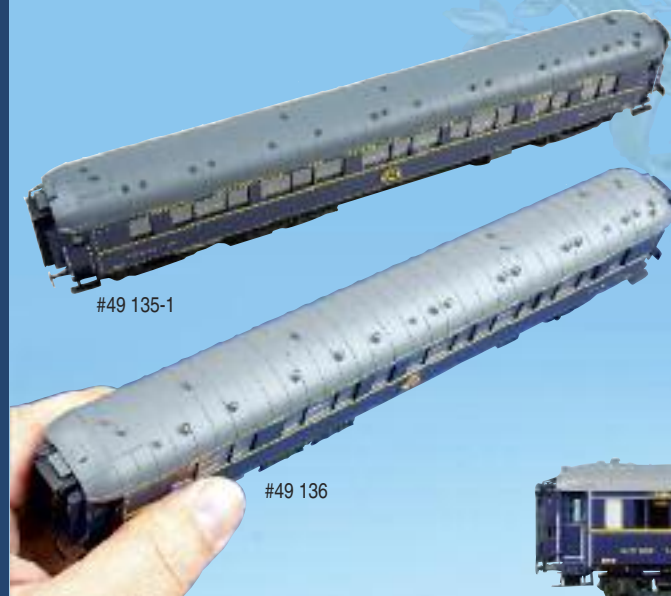


Epoche III

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



#49 136



#49 135-1

#49 136



#49 135-1



Schlafwagen Typ S

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



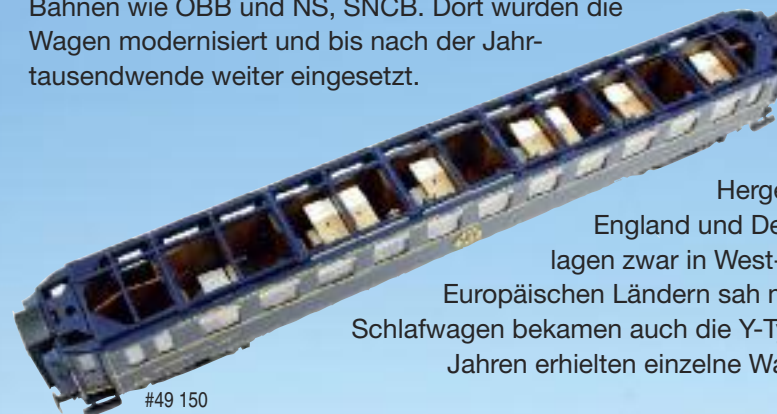
#49 101

Schlafwagen Typ P

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

Schlafwagen Typ Y

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



#49 150

#49 131



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

Epoche II

49 190 Speisewagen Typ WR 52 - Ep II, Ursprungszustand

49 170 **Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche

49 171 **Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP, 2. Fahrzeugnummer
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche,
2. Fahrzeugnummer

49 172 Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“
EP II, Ursprungszustand, Farbgebung blau/creme

49 131 **Schlafwagen Typ WL S2, Set mit 3 Wagen**
Ep II 1930
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der FS
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCF
1 Wagen mit kurzem Untergestell, Dach normale Bauform, eingestellt bei der SNCB/NMBS

49 211 Schlafwagen Typ WL Z - Ep II 1930

49 139 **Schlafwagen Typ WL S1, Set mit 3 Wagen**
Ep II 1932, eingesetzt in Ägypten
Mit langem Untergestell, Dach englische Bauform.

Schlafwagen Typ Z

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

Speisewagen WR 52

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

Pullmanwagen Typ „Côte Azur“

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



Pullmanwagen - © Marc Dahlsröm- Col. T. Nicolas



Speisewagen WR 52 - Foto G. Coudert



Schlafwagen Typ Z - Foto CIWL



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

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

49 212 Schlafwagen Typ WL Z - Ep II 1935

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

49 121 **Schlafwagen Typ F, Set mit 3 Wagen**
Ep II 1937, Anlieferzustand, 1./2. Klasse

49 173 **Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II bis IIIa, 1937 bis 1955, Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche

49 174 **Pulmanwagen „Côte Azur“, Set mit 2 Wagen**
EP II bis IIIa, 1937 bis 1955,
Farbgebung blau/creme
1 Salonwagen Typ WP, 2. Fahrzeugnummer
1 Salonwagen Typ WPc mit Küche,
2. Fahrzeugnummer

49 175 Pulmanwagen Typ WP „Côte Azur“
EP II bis IIIa, 1937 bis 1955, Farbgebung blau/creme

49 140 Schlafwagen Typ WL S2, Umbau - Ep II 1940,
Lazarettwagen mit roten Kreuzen,
ohne CIWL- Emblem

CIWL-Wagen mit Holzaufbau

Die frühe Zeit: Teakholz-Wagen

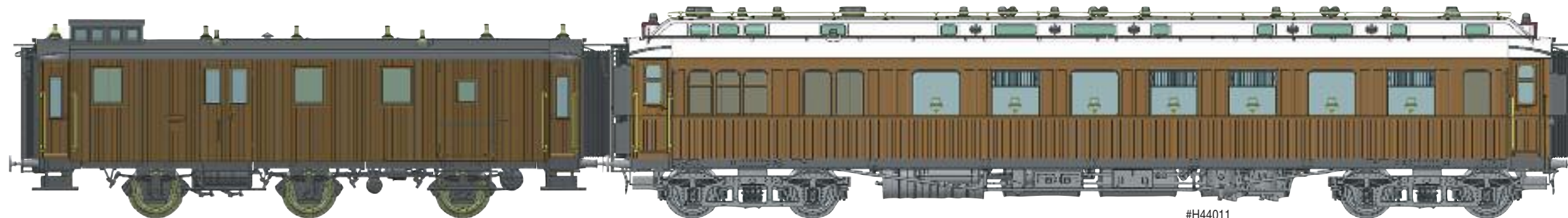
Die CIWL ließ in den Ländern, mit denen sie Betriebsverträge hatte, auch Wagen bauen. Hierzu gehörten Firmen wie van der Zypen & Charlier, MAN und Waggonbau Görlitz in Deutschland sowie Ringhofer im heutigen Tschechien. Die Aufbauten der Wagen bestanden aus Teakholz. So sparte man sich korrosionsanfällige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

Wien-Oostende-Express

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

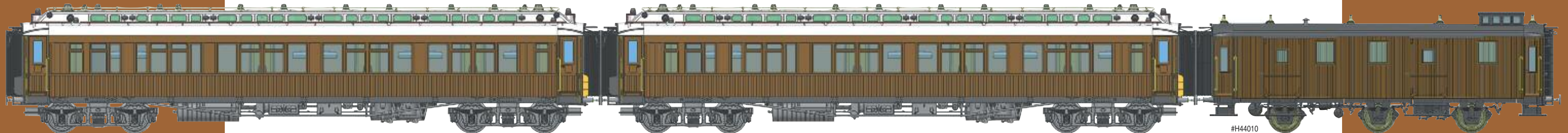


Einige der weit in der Entwicklung fortgeschrittenen Handmuster - Fotos Lemke



H44010 Wien-Oostende-Express, Set mit 3 Wagen
Gepäckwagen F3, Betriebsnummer 1067
Schlafwagen, Betriebsnummer 1775A
Schlafwagen, Betriebsnummer 1781A

H44011 Wien-Oostende-Express, Set mit 2 Wagen
Gepäck-Postwagen FP3, Betriebsnummer 1063
Speisewagen, Betriebsnummer 2092D



Nachtzug Paris-Berlin-Moskau

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



Foto Olaf Saenger



Abbildungen H0-Modelle

78 028 Paris-Berlin Moskau Set 1 mit 3 Wagen rot/grau
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Luxus WLSRmee

78 029 Paris-Berlin Moskau Set 2 mit 3 Wagen rot/grau
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Standart WLABmee
Schlafwagen Luxus WLSRmee

EPOCHE V



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

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

Glastransportwagen

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

Gaskesselwagen Uas

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

Xx xxx Glastransportwagen Smms



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

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

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

EPOCHE IV

TEE Paris-Ruhr, Epoche IVb

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



Klassische Zugkomposition
der siebziger Jahre

Mistral 69 - A8tu



Mistral 69 - A8u



Mistral 69 - A3rtu



Mistral 69 - Vru



Mistral 69 - A8u



Mistral 69 - A4Dtux



H22057 Set 1 mit Lok und 2 Wagen
Lok 184 003-2
Maschinenwagen A4Dtux
1. Klasse- Abteilwagen A8tu

H22058 Set 2 mit 4 Wagen
Speisewagen Vru
1. Klasse- Abteilwagen A8tu
1. Klasse- Großraumwagen A8u
Barwagen A3rtu

EPOCHE VI

CNL 272/273 „Aurora“ Basel-Kopenhagen

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

H22055 CNL 272/273 „Aurora“, Set 1 mit Lok und 3 Wagen
Ellok ES 64 2U der Baureihe 182
Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLABm 171
Liegewagen Bvcmz 248

H22056 CNL 272/273 „Aurora“, Set 2 mit 4 Wagen
Liegewagen Bvcmbz 249
Liegewagen Bvcmbz 249
Schlafwagen WLABmee der RZD
Schlafwagen WLABmee der BC

Nachtzug City Night Line

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

79 010 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen
Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLABm 171
Schlafwagen WLBm 172

79 011 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen
Liegewagen Bvcmz 248
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvcmbz 249
Loungewagen WRm 131

79 016 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen
Ruhesesselwagen Bpm 875
Ruhesesselwagen Bpm 875
Gepäck/Liegewagen BDcm 874

City Night Line / DB AutoZug

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



WRm



WLABm - Handmuster



BDcm



Bpm



EPOCHE Vc

CNL 408 / 409 „Komet“ Zürich-Hamburg

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



BDcm



Bpm



Typ-P Schlafwagen CIWL



WRm

79 022 City Night Line Set 1 mit 3 Wagen
Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLABm
Schlafwagen WLBm

79 002 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen
Liegewagen Bvcmz
Liegewagen mit Behindertenausstattung Bvcmbz
Loungewagen WRm

79 015 City Night Line Set 2 mit 3 Wagen
Ruhesesselwagen Bpm
Ruhesesselwagen Bpm
Gepäck/Liegewagen BDcm

CIWL

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

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

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



LS Models in Deutschland

Züge

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

Einmalige Serien

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

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

Wer steht hinter LS Models?

Vielen deutschen Modellbahnern ist der Namen LS Models bereits in Zeitschriften, Internetforen und bei Händlern begegnet, meistens im Zusammenhang mit vorbildgetreuen Modellen in hervorragender Ausführung und Vielfalt. LS Models ist eine kleine belgische Firma, die sich die Herstellung von feinen, vorbildgetreuen Modellbahn-Fahrzeugen und Zubehör in den Baugrößen HO, TT und N nach europäischen Vorbildern zur Aufgabe gemacht hat. Sitz der Firma ist Sourbrodt in den Ardennen nahe der Stadt Eupen. Von hier aus steuert der Inhaber Daniel Piron mit seinem Team die Geschicke von LS Models. LS Models wurde bereits im Jahre 1992 gegründet. In den ersten Jahren ließ die Firma LS Models bei verschiedenen europäischen Hersteller Sonderserien auf Basis vorhandener Modelle fertigen,

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

Nach der Trennung von Heris im Jahr 2005 blieb Modern Gala als Hersteller für LS Models erhalten. In den folgenden Jahren entstanden vorrangig Modelle nach französischen, niederländischen und belgischen Vorbildern in hoher Detailtreue. Qualität und Ausstattung erlebten seither ständige Verbesserungen. 2008 kamen in Zusammenarbeit mit Hobbytrain (Markennamen für die eigenen Modelle von Lemke) die deutschen m-Wagen der Gruppe 53 auf den Markt. Gleichzeitig begann die Konstruktion der Ellok- Baureihen 181 und 184, der ersten deutschen Lokomotiven von LS Models. Diesen Modellen folgten schnell weitere. Projektiert, konstruiert und beschriftet werden die deutschen Modelle von LS Models deutschen Mitarbeitern mit langjähriger Erfahrung im Hobby und in der Branche. Den Vertrieb für LS Models in Deutschland hat seit Januar 2010 die Firma Lemke aus Haan / Rheinland übernommen.

Epochen nach NEM 806D

Jedes unserer Modelle ist auch ein Stück Eisenbahngeschichte. Die Vielfalt der unterschiedlichen Modelle mit verschiedensten Beschriftungen, Farbgebungen und anderen Merkmalen ist mittlerweile selbst für fachlich versierte Modellbahner schwer überschaubar geworden. Damit die zahlreichen Varianten der Fahrzeuge von LS Models richtig in ihre Betriebszeit eingeordnet werden können, sollen die Angaben in diesem Katalog eine Hilfestellung geben. Darüber hinaus gibt die NEM 806D (D für Deutschland) Auskunft. Anzumerken ist noch, dass der Übergang zwischen zwei Epochen im Erscheinungsbild der Fahrzeuge stets fließend ist und sich stets über mehrere Jahre hinzieht. Für Neubauten Instandsetzungen gelten die Änderungen jedoch ab Stichtag.

Epoche VI ab 2007

Epoche des liberalisierten Schienenverkehrs in Deutschland
Neues Nummernschema nach UIC bzw. TSI (12-stellig auch für Triebfahrzeuge), aber keine einheitlich gestalteten Erkennungsanschriften.

Epoche V ab 1990

Epoche der Deutschen Bahn AG

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

Periode „a“ von 1990 – 1994

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

Periode „b“ von 1994 - 2000

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

Periode „c“ von 2000 – 2006

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

Epoche IV von 1965 bis 1990

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

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

Periode „a“ von 1965 – 1970

(Überschneidung mit Epoche IIIb)

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

Periode „b“ von 1970 – 1980

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

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

Periode „c“ von 1980 – 1990

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

Epoche III von 1949 bis 1970

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

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

Periode „b“ von 1956 – 1970

Als Eigentumsmerkmal wird bei der Bundesbahn das von Professor Ege entworfene DB-Emblem eingeführt. Der Rückgang des Dampflok-Einsatzes und somit eine Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes setzen sich fort. Die Serienbeschaffung von Diesel- und Ellok beginnt. In das Jahr 1957 fällt die Aufnahme des TEE-Verkehrs. 1956 beginnt das Zweiklassensystem im Personenverkehr, später wird die 1. Wagenklasse durch einen Kennzeichnungsstreifen signalisiert. Die Personenwagen der 2. Klasse behalten bis 1960 ihre flaschengrüne Lackierung und wechseln ab Januar 1961 zu Chromoxidgrün. Nach dem Stahlblau der frühen fünfziger Jahre, dass auch für Fahrzeuge des Fernschnellzug-Netzes verwendet wird, bekommen ab 1955 Wagen der 1. Klasse einen kobaltblauen Anstrich.

Buchstabensalat (Wagenbezeichnungen)

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

International werden seit langem die Wagenbauarten mit einer Buchstabenkombination in Verbindung mit einer Ziffernreihe bezeichnet. Deren Zusammensetzung hat sich über den Zeitraum, in dem die von uns ausgewählten Vorbilder im Einsatz standen, mehr oder weniger häufig im Detail verändert. Alle Wagen besitzen eine Bezeichnung, die aus groß geschriebenen Hauptgattungszeichen und klein geschriebenen Nebengattungszeichen besteht. Die Hauptgattungszeichen stehen vorne, die Nebengattungszeichen hinten. Alle Buchstaben bezeichnen eine Eigenschaft des Wagens. Hier die wichtigsten in Deutschland für Reisezugwagen verwendeten Zeichen

Hauptgattungszeichen	Nebengattungszeichen
A 1. Klasse	b Ausstattung für Behinderte (ab ca. 1985)
B 2. Klasse	c Liegewagen (couchette)
AB 1. und 2. Klasse	g Gummiwulst (bis 1961)
D Gepäckwagen (ab 1961)	h Klimatisiert, Energieversorgung über Generator
BD 2. Klasse mit Gepäckraum	k Kücheneinrichtung
Pw Gepäckwagen (bis 1961)	m Länge mehr als 24 m
BPw 2. Klasse mit Gepäckraum	p Großraumwagen
AR 1. Klasse mit Speiseraum	t Touristikwagen
WG Gesellschaftswagen	ü Geschlossener Übergang (bis 1976)
WL Schlafwagen	v Abteile Klimatisiert
WR Speisewagen	z Zugsammelschiene
	4 Vierachsiger Wagen (bis 1961)

Grundsätzlich lassen sich zwei Beschriftungsepochen unterscheiden:

Vor UIC bis 1966

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

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

UIC- Nummer nach 1966

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

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

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

Gestaltung Deutschland-Katalog 2012/2013

LS Models
Lemke

Konzeption und Texte

LSM Deutschland Team:

- Wolfgang Bündgen
- Alfred Fordon
- Olaf Saenger

Modell-Grafiken

Alfred Fordon
Julian Fordon
Olaf Saenger

Layout und Modellfotos

Kurt Heidbreder - HK Luxembourg SA - LS Magazine