



Feine Nietreihen und zahlreiche, bereits ab Werk vollständig montierte Anbauteile, von den Griffstangen bis zu den Schluss Scheibenhaltern, kennzeichnen die Liliput-Neukonstruktion. Ungewöhnlich, aber korrekt: die Beschriftung als „GGtrieb 69 901“

Stückgut-Schnellverkehr – Liliputs VT 69⁹

Gepäcktriebwagen gehören zu den Exoten des Schienenverkehrs. Nur drei Exemplare sind vom Vorbild des hier vorgestellten Modells entstanden. Mit dem markanten Schriftzug an den Flanken macht das Fahrzeug schon von Weitem auf seinen Einsatzzweck aufmerksam und bereichert so den Güterverkehr im Kleinen.

Ein- oder auch zweiteilige Triebwagen haben gegenüber langen Mehrteilern oder den meisten lokbespannten Zügen einen wesentlichen Vorteil in der Modellbahnpraxis: Dank ihrer geringen Länge passen sie bestens zu den gegenüber ihren Vorbildern stark verkürzten Modellbahnhöfen. Seit einiger Zeit bereichert eine Neukonstruktion von Liliput das Angebot in der Baugröße H0. Dabei hat man sich für ein eher exotisches Vorbild entschieden.

Das Vorbild

Um im Konkurrenzkampf mit dem Straßenverkehr mithalten zu können, beschaffte die DRG 1930 drei vierachsige Gepäcktriebwagen der Bauart Wismar-Maybach. Sie



Das Antriebsdrehgestell mit Blindwelle. Die Beschriftung ist sauber aufgedruckt, die Türen lassen sich öffnen



Auch das Laufdrehgestell hat vorbildgerecht Speichenräder. An diesem Ende ist die Modellkupplung installiert. Der Triebwagen darf Wagen mit insgesamt bis zu sechs Achsen und einem Gesamtgewicht von maximal 85 t befördern. Dies kann im Modell für optische Abwechslung sorgen

waren als VT 10 001 - VT 10 003 zunächst bei den RBD Köln und Münster im Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen sie als VT 69⁹ nach Osnabrück. Zuletzt wurde VT 69 902 im Juli 1962 ausgemustert.

Modelltechnik

Liliput hat den Motor, der über eine kleine Schwungmasse verfügt, zusammen mit dem Getriebe in kompakter Bauweise in das Antriebsdrehgestell integriert. Die Kraft wird auf die erste Achse übertragen, die zweite wird über die Kuppelstange am Vortrieb

beteiligt. Die beiden vorderen Räder sind mit Haftreifen belegt. Auch im Analogbetrieb lässt sich der Triebwagen im Schritttempo bewegen. Das Spitzentempo fällt mit gut 120 km/h moderat aus (Vorbild: 80 km/h). In Anbetracht des zierlichen Motors können keine Bärenkräfte erwartet werden. Die Leistung reicht jedoch für alle vorbildgerechten Einsätze völlig aus – z. B. mit bis zu drei zweiachsigen Güterwagen am Haken. Radschleifer an allen Rädern sorgen für eine zuverlässige Stromaufnahme. Dank des Bodens aus Zinkdruckguss bringt

der Triebwagen 214 g auf die Waage. Über einen Vierfach-Dipschalter, der sich unter dem Wagenboden im Batteriefach befindet, kann im Analogbetrieb die Beleuchtung individuell eingestellt werden. Im Werkzeugkasten daneben ist Platz für einen Digitaldecoder, der hier an die 21-polige Schnittstelle anzuschließen ist. Das Gehäuse ist auf den Rahmen aufgeklipst. Die lange Platine befindet sich direkt unter dem Dach und wird von zwei Schrauben fixiert. Zwei weitere Schraubchen halten das Antriebsdrehgestell im Rahmen.

Modellgestaltung

Obwohl es sich „nur“ um einen Wagenkasten handelt, weist das Fahrzeug eine Vielzahl an Details auf, von denen die meisten separat angesetzt sind, etwa die Griffstangen an Front und Seiten aus Metall – in

Conrad Electronic



Liliput Triebwagen VT 10 002 der DRG DC
Best.-Nr. 49 55 51-H4

Liliput Triebwagen VT 10 002 der DRG AC
Best.-Nr. 49 55 64-H4

Liliput Triebwagen VT 69 901 der DB DC
Best.-Nr. 49 55 60-H4

Liliput Triebwagen VT 69 901 der DB AC
Best.-Nr. 49 55 69-H4



Personen werden natürlich nicht befördert. Der Triebwagen hält trotzdem kurz am Bahnsteig, um eiliges Expressgut ein- und auszuladen