



Aus dem Lima-EW-I-Urmodell unter der Kat.-Nr. 9112 aus dem Jahr 1963 entstand auch der Speisewagen WR 101632 (Kat.-Nr. 9205).



Der Vergleich zwischen Alt und Neu sagt mehr als viele Worte: Hier bestand wirklich Handlungsbedarf.

kam auch das Wissen, dass diese Aktion einige Hunderttausend Franken kosten würde, musste doch eine grosse Zahl von Formen und Werkzeugen neu geschaffen werden. Nun was wirkt also überzeugend? Klar: grosse Zahlen, um die Kosten gut verteilen zu können. In einem «Stammbaum» in einfachster Weise dargestellt, wurde an der Nürnberger Messe 1987 der Geschäftsleitung von Lima das Projekt vorgestellt. Das wirkte überzeugend: Allein vom B-Wagen konnten mit Farbänderungen 19 verschiedene Modelle hergestellt werden. Die Fabrikation wurde in diesem Sinn aufgenommen. Jetzt begann jedoch erst die richtige Arbeit für Lima, Liliput, die Schweizer Generalvertretungen und den Modellberater. Da gingen Pläne, Zeichnungen, ergänzende Bilder sowie Farb- und Produktmuster zwischen Italien, Österreich und der Schweiz hin und her. Aber auch die Telefone liefen heiss. Internet mit Mails gab es noch nicht, das Fax war das höchste aller Gefühle. Die Arbeit war anspruchsvoll, da zwei unterschiedliche Unternehmenskulturen zusammengeführt werden mussten. Schliesslich musste, besonders bei den NPZ-EW-I-Wagen, alles übereinstimmen. Rückblickend lässt sich aber festhalten, dass diese einmalige Arbeitsteilung zwischen drei Konkurrenten vorzüglich gelungen ist.

Der Dritte im Bunde

Nun, um einen vorbildgetreuen NPZ auf die Modellschienen stellen zu können, musste noch der dritte Konkurrent einbezogen werden, nämlich Roco in Salzburg. Hier wurden die SBB-Wagen der EW-II-Serie bereits gefertigt. So musste kein neues Modell geschaffen werden, da der EW II AB (1./2. Kl.) bereits vorhanden war. Bei der Kontaktaufnahme zeigte sich sehr bald, dass man auch hier gewillt war, bei diesem wohl einmaligen Experiment mitzumachen. Drei machen einen Zug! Roco wurde in der Folge in den Datentausch einbezogen, und die vier unterschiedlichen Züge wurden zu einem erfreulichen Erfolg.

Die Modelle von Liliput Wien

Bei der Produktion in Wien lief alles in normalen Bahnen ab. Einzig bei den Lüftungsgittern für die Triebwagen gab es mit dem Hersteller Probleme, da man unberechtigte Kopierereien der patentgeschützten Produkte befürchtete. Gespräche konnten aber Klarheit schaffen. Die eigentlichen Wagenbauer waren sich dagegen Anfragen der Modellbahnhersteller gewohnt.

Liliput war zu dieser Zeit führend bei der eigentlichen Modellherstellung bezüglich Massstab und Detaillierung. Auch die NPZ-Fahrzeuge waren schöne Modelle. Viele

Zurüstteile, der Antrieb mit Schwungmasse, das Wechsellicht, umschaltbar für Ober- und Unterleitung, und die Kurzkupplungs-kinematik zwischen Trieb- und Steuerwagen entsprachen dem Liliput-Standard. Der Zug war 457 mm lang und wog 367 g. Wie oft bei Liliput konnten allerdings die technischen Standards die Freude am Modell vermiesen. So neigten die Böden der langen Fahrzeuge zum Durchhängen. Die Motorleistung und die Adhäsion waren auch nicht besonders gut. Produziert wurden ab 1986/87 vorerst die vier Prototypfahrzeuge, die aus den gleichen Werkzeugen entstanden. Einzig die Farbgebung und die Nummerierung mussten sehr sorgfältig ausgeführt werden. Für die kommende Zusammenarbeit mit der «Konkurrenz» wurde entschieden, die Farbauswahl, wie beim Vorbild, auf der Basis des NCS-Systems vorzunehmen. Unter Kat.-Nr. 14450 entstand der grün-grüne RBDe 4/4 2100 mit dem Wappen von Altstätten. Kat.-Nr. 14451 zeigte den RBDe 4/4 2101 «Münsingen» auch in Grün, jedoch mit roten Stirnfronten. Mit der Kat.-Nr. 14452 stellte sich der RBDe 4/4 2103 «Frenkendorf-Füllinsdorf» in Grau-Blau mit roter Stirnfront vor. Alle drei Fahrzeuge besaßen rote Türen. Das einzige Fahrzeug mit gelben Türen war die Kat.-Nr. 14453 mit dem RBDe 4/4 2102 «Sempach-Neuenkirch» in Grau mit einem schmalen blauen Fensterband.

Nach der Auslieferung folgte auch bald der Serienzug mit der Kat.-Nr. 144 54 und mit den von den Fahrgästen gewählten Farben Grau und Blau sowie mit roten Fronten und gelben Türen. Alle Modelle waren auch für Wechselstrombetrieb erhältlich. Die Werkzeuge konnten in den folgenden Jahren gut noch weiter genutzt werden. In Abständen erschienen Fahrzeuge der Serie und auch von Privatbahnunternehmungen.

Die Modelle von Lima

In Vicenza mussten gänzlich neue Werkzeuge hergestellt werden, was die Beschaf-