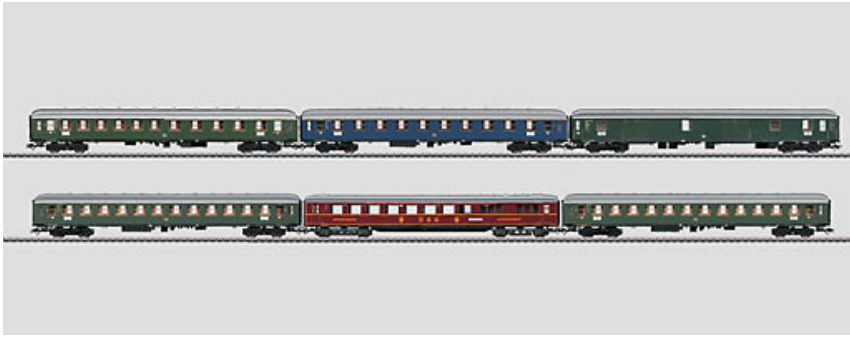


Schnellzugwagen-Set.

H0 - Art.Nr. 43969



Spur: H0 Epoche: III

Vorbild: 6 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB) als D-Zug D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen, authentisch für den Streckenabschnitt Köln – Hagen. 1 Gepäckwagen D4üm-60, 1 Abteilwagen A4üm-61, 1. Klasse, 1 Abteilwagen AB4üm-63, 1./2. Klasse, 2 Abteilwagen B4üm-63, 2. Klasse, 1 Speisewagen WR4ü(e)-39. Betriebszustand um 1963.

Modell: Neukonstruktion des Gepäckwagens in chromoxidgrüner Farbgebung. Vorbildgemäß detaillierte Fahrwerksparte mit Klotzbremsen und Achsgeneratoren. Alle Wagen vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021. Gepäck- und Personenwagen im großzügigen Längenmaßstab 1:93,5, vorbereitet für Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x), Schleifer 73406 sowie Zugschlussbeleuchtung 73407. Schürzen-Speisewagen im vollen Längenmaßstab, vorbereitet für Innenbeleuchtung 73150. Gepäck- und Personenwagen mit aufgedruckten Zuglaufschildern und Ordnungsnummern. Für den Zugschluss ist ein 2. Klasse Schnellzugwagen bereits serienmäßig ausgestattet mit roter Schlussbeleuchtung. Gesamtlänge über Puffer 169,0 cm. Gleichstromradsätze je Wagen 4 x 700580.

Highlights:

- Authentische Nachbildung des D-Zuges D 265 Basel SBB - via Wuppertal - Hagen.
- Passender D-Zug zur Schnellzug-Dampflokomotive BR 03.10 (Insider-Modell 2010).
- Komplette Neukonstruktion des Reisezug-Gewäckwagens Bauart D4üm-60, spätere Bauart Dm 902.

Das D-Zug Wagenset 43969 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Die durch den Zweiten Weltkrieg und seine Nachwirkungen in Deutschland fast vollständig unterbrochene Entwicklung beim Reisezugwageneubau lebte erst Ende der 1940er Jahre mit der Planung und dem Bau von insgesamt 16 Probewagen wieder auf. Während sich die ersten dieser Probewagen konstruktiv und im Grundriss im Wesentlichen an die Vorkriegsbauarten anlehnten, stellte Wegmann aus Kassel drei neuartige, 26,4 m lange Eilzugwagen mit Mitteleinstieg auf die Schienen. Die Grundkonzeption und die wesentlichen Merkmale der technischen Ausrüstung dieser Wagen wurden nicht nur weitgehend unverändert für verschiedene Serien von insgesamt rund 750 solcher Eilzugwagen übernommen, sondern bildete darüber den Ausgangspunkt der Nachkriegsentwicklung im deutschen Reisezugwagenbau schlechthin und entwickelte sich sogar zum UIC-Standard (UIC = Union Internationale des Chemins de fer = Internationaler Eisenbahnverband). Die neue Entwicklung im Bau von Reisezugwagen war damit primär durch die Verlängerung der Wagen auf eine für alle Gattungen einheitliche Länge von 26,4 m über Puffer gekennzeichnet. Sämtliche neuen Reisezugwagen erhielten das schraubengefederte Drehgestell der Bauart Minden-Deutz. Ferner kam zu den konstruktiven Vorteilen des Drehgestells an sich die große, geführte Länge des Fahrzeugs hinzu, die sich aus dem ungewöhnlichen Drehzapfenabstand von 19 Meter ergab. Kennzeichnend für die 26,4 m- Wagen der DB waren daher für die Mehrzahl der Sitzplätze vorzügliche Laufeigenschaften, die mit einem einfachen Laufwerk erzielt wurden und über lange Betriebszeiten erhalten blieben. Abgesehen von der größeren Sitzbreite konnte man allgemein eine beachtliche Erhöhung des Reisekomforts in beiden Wagenklassen der Fahrzeuge für den Fernverkehr konstatieren. Bewirkt wurde dies durch eine bessere Beleuchtung mit Leuchtstofflampen, in Liegestellung ausziehbare, gepolsterte Sitze, verstellbare Kopfpolster, Leselampen, zusätzliche Waschräume sowie insgesamt eine zweckmäßige Innenausstattung, die eine bessere Sauberhaltung des Wageninnern ermöglichte. Die Wagenkästen aller 26,4 m-Wagen glichen sich weitgehend und waren aus

leichten Walzträgern geschweißt, wobei die Außenhaut mit zu den tragenden Teilen gehörte. Nachdem auch für den Fernverkehr die ersten Prototypen geliefert worden waren, lief ab 1952 die Serienfertigung verschiedener Bauarten der neuen Schnellzugwagen an. Neue Vorschriften der UIC bezüglich der Festigkeit erforderten ab 1960 eine Modifizierung des Wagenkastens, so dass der Bereich am Wagenende stoßfester ausgeführt wurde. Dies wiederum bedingte eine modifizierte Rahmenkonstruktion. Statt der bisherigen vierflügeligen Falttür wurde am Wagenende nun eine zweiflügelige von Hand zu bedienende Schiebetür eingebaut. Von den wesentlichen Gattungen wurden folgende Stückzahlen von der DB beschafft: 344 Abteilwagen 1. Klasse (A4üm), 718 Abteilwagen 1./2. Klasse (AB4üm), 3.180 Abteilwagen 2. Klasse (B4üm), 182 Gepäckwagen (D4üm) sowie 301 kombinierte Gepäck- und Abteilwagen 2. Klasse (BD4üm). Zu weiteren, neuen Ehren kamen die 26,4 m-Schnellzugwagen beim Start des erstklassigen Intercity-Netzes 1971 sowie der Erweiterung der IC auf die zweite Wagenklasse im Jahr 1979. Dort war ihr Einsatz erst 2005 beendet.

Die passende Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 wird unter der Artikelnummer 37915 ebenfalls exklusiv für Insider-Mitglieder angeboten.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23446 exklusiv für Trix Profi-Club Mitglieder.

Eigenschaften:         

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2010 - Gesamtprogramm 2010/2011