

Art.-Nr. 01756 – Reisezugwagenset der DB, Ep. IV, „DB-Designstudie“
bestehend aus 2 Nahverkehrswagen und 1 Liegewagen



DAS VORBILD

Die Bahnverwaltungen wechseln gern mal ihr Erscheinungsbild nach außen. Ziel ist es, moderner und attraktiver auf die Kunden verkehrswerbewirksam zu erscheinen. Bei der DB und deren Nachfolgern ist es üblich geworden, neue Farbsysteme einzuführen, noch bevor die letzten Fahrzeuge im letzten Farbschema einheitlich lackiert wurden. Oftmals läßt sich ein direkter Zusammenhang mit dem Wechsel des Bahnchefs herstellen. Dabei gab es früher auch öffentliche Feldversuche, wie die POP-Farben der Siebziger Jahre, die als Farbversuch für das Ocean-Blaue Farbkonzzept der DB ab Mitte der Siebziger Jahre anzusehen sind. In der letzten Zeit wurden vor der Einführung eines neuen Farbschemas Musterfahrzeuge einem breiten Entscheidungskreis vorgestellt. Dabei wurden teilweise Fahrzeuge auch auf beiden Seiten unterschiedlich lackiert, um die unterschiedlichen Farbgestaltungen auf den Betrachter im direkten Vergleich wirken zu lassen.

Die im Set dargestellten Fahrzeuge basieren auf der zweiten Designstudie aus Mitte der achtziger Jahre. Diese Designstudien wurden durch das DB-Design-Center durchgeführt. Dabei sollte das alte Farbschema aus Mitte der Siebziger Oceanblau / Elfenbein für die zweite Klasse und Purpurrot für die erste Klasse aufgegeben werden. Ziel war es, ein Farbschema nach Zuggattung zu kreieren. Die Fahrzeuge sollten dabei ohne Klassenunterschied gleichfarbig sein. Die Farbe der Wagen sollte die Art des Zuges kennzeichnen. Dabei wurden verschiedene Fahrzeuge unterschiedlich lackiert.

Der erste Entwurf mit einem schmalen Kennstreifen für die Zuggattung auf der Brüstung der Wagen unterhalb der Fensterkante wurde bei seiner Präsentation 1985 sofort verworfen und Anfang 1986 ein zweiter Designentwurf „vorgelegt“. Dieser wurde in Frankfurt auch der Öffentlichkeit präsentiert. Dabei wurden auch Silberlinge für die Präsentation der neuen Farben genutzt. Diesem Farbversuch folgte Ende 1986 ein dritter, finaler Farbversuch.

Dieser wurde im Dezember 1986 in Frankfurt auch öffentlich präsentiert und führte zu den bekannten roten, grünen, blauen und orangenen Fensterbändern mit abgetönten Begleitstreifen für Fernverkehr (IC/EC), Nahverkehr (RB), InterRegio (IR) und S-Bahn. Der Verlauf der Streifen am Wagenende wurde dabei gegenüber der zweiten Designstudie begradigt. Bemerkenswert ist, daß dieses neue Farbkonzept sich nicht mehr an die RAL Grundfarben hält. Es wurden spezielle Farben durch die Firma Wiederhold gemischt.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung der Fahrzeuge mit authentischer Farbgebung und Beschriftung.

Einige Zurüstteile können zur weiteren Detaillierung angebracht werden. Die Anbringung geht aus den Abbildungen auf Seite 2 hervor. Bremschläuche können aber nur dann angebracht werden, wenn die Modellkupplung nicht benötigt wird.

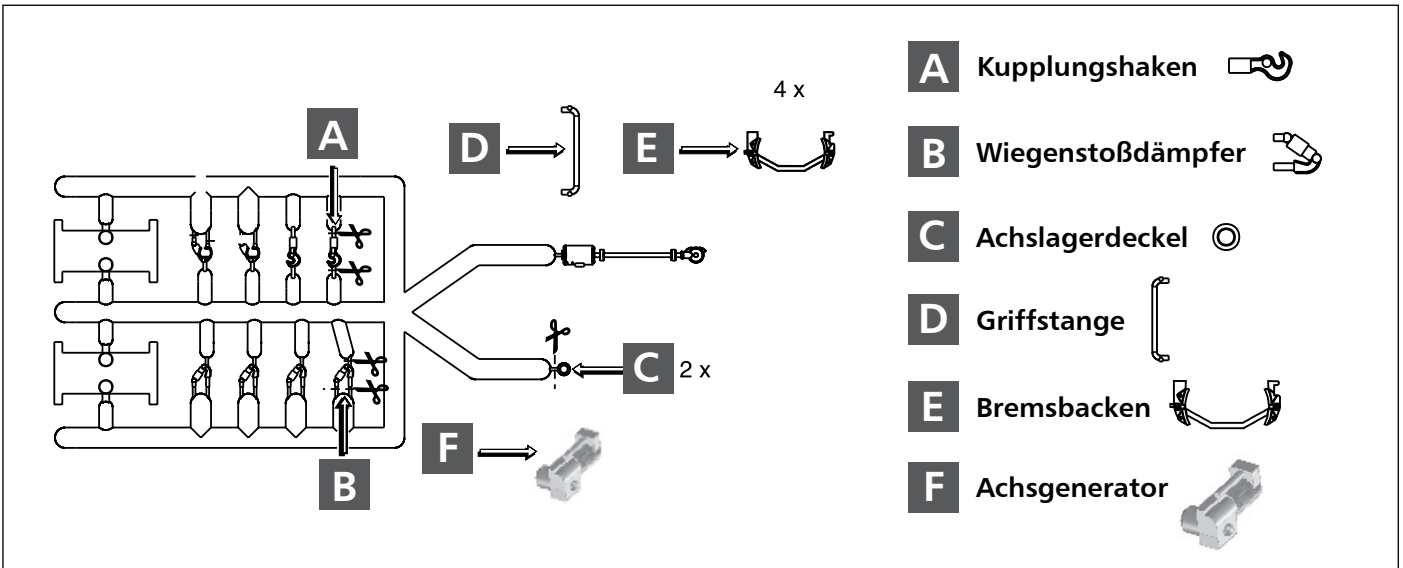
Die Lichtmaschine ist nur an Wagen ohne Kennbuchstaben „z“ (für zentrale Energieversorgung) anzubringen. Sie befindet sich auf der Fahrzeugseite, wo die Batteriekästen sind. Bei den Steuerwagen ist sie am führenden Drehgestell montiert. Die Löcher am Drehgestell ohne Lichtmaschine sind durch die Achslagerdeckel zu verschließen. Bremsbacken werden an Fahrzeugen mit Kennbuchstaben „r“ (für Scheibenbremse) nicht montiert.

INNENBELEUCHTUNG

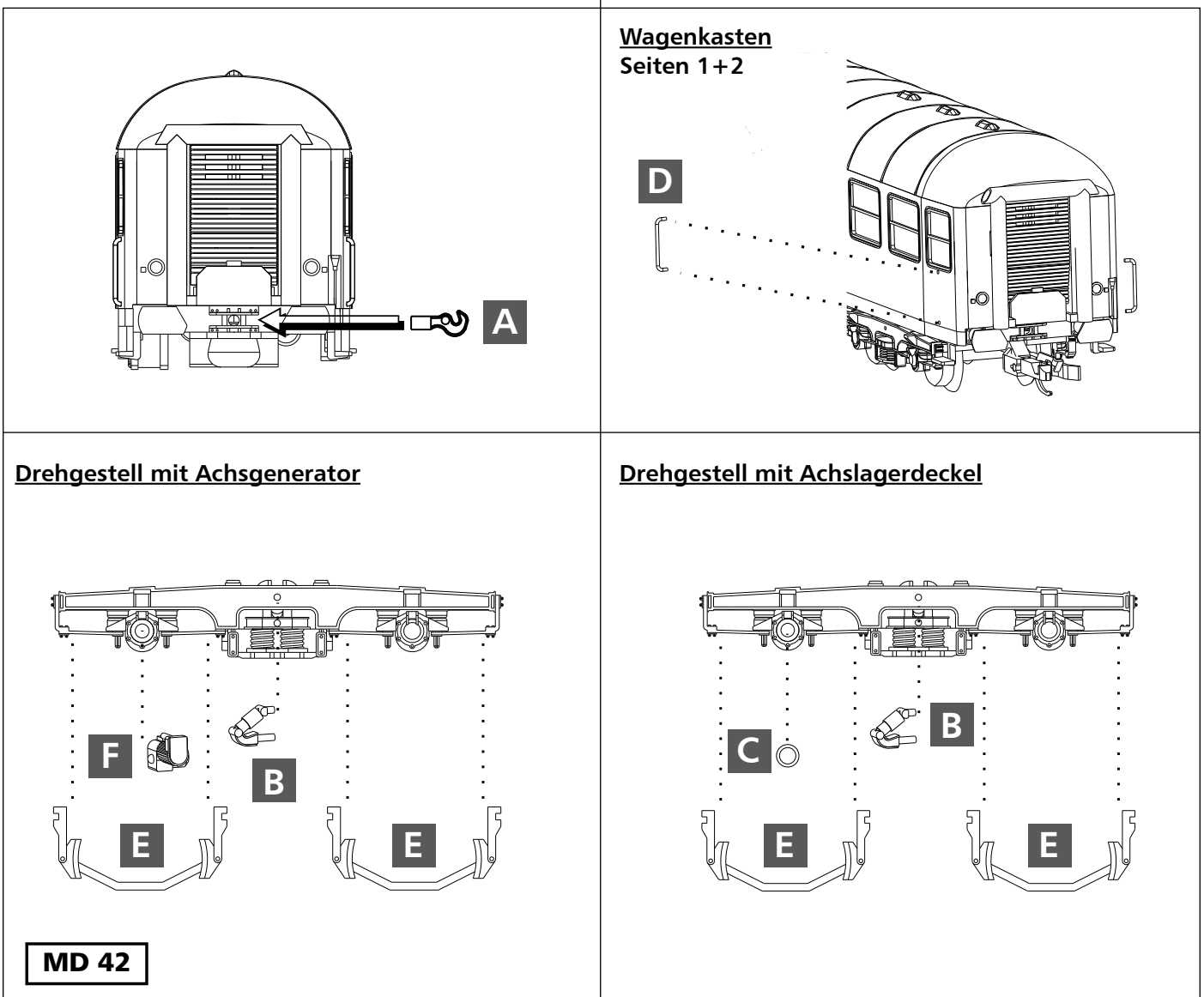
Die Modelle können mit einer Innenbeleuchtung eigener Wahl ausgestattet werden.

Die Sitzwagen haben unter der Inneneinrichtung, durch Schlitze zwischen den Sitzreihen zugänglich, Kontakte, unter denen die Anschlüsse der Beleuchtung geklemmt werden können.

Zurüstspritzlinge für Nahverkehrswagen



Anordnung Zurüstteile Nahverkehrswagen



Zurüstteile für Liegewagen

Die Drehgestelle können mit Wiegenstoßdämpfer, Lichtmaschine, Bremsbacken, Magnetschienenbremse und Achslagerdeckel zurüstet werden. Zum Zurüsten sollte das Drehgestell vom Wagenboden abgezogen werden. Die Zubehörteile sind sauber vom Spritzling abzutrennen.

Die Sitzwagen tragen nur an einem Drehgestell eine Lichtmaschine. Diese befindet sich unter dem Seitengang bei den Batteriekästen am Nichthandbremsende. Der Wiegenstoßdämpfer auf der Lichtmaschinenseite des Drehgestelles ist als erstes über die Kardanwelle der Lichtmaschine zu stecken. Dabei muss der Dämpfer leicht gespreizt werden. Dann ist der Zapfen der Lichtmaschine an das Drehgestell zu stecken. Erst nach dem Aufstecken des Wiegenstoßdämpfers ist das Achsgetriebe der Lichtmaschine in das Loch des Radlagers zu stecken. Diese Verbindung kann mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert werden. In das Drehgestell ohne Lichtmaschine wird der Achslagerdeckel eingeklebt.

Je nach Einsatzbereich des Wagens (Höchstgeschwindigkeit) hat das Drehgestell Klotzbremse; Klotzbremse und Magnetschienenbremse; Scheibenbremse (ohne Nachbildung am Modell) oder Scheibenbremse und Magnetschienenbremse. Die Bezeichnungen/Höchstgeschwindigkeiten lauten in gleicher Reihenfolge MD 33/140; MD 33/160; MD 36/140 und MD 36/160. Je nach Bauart und Höchstgeschwindigkeit der Wagen können dazu verschiedene Teilesätze zur Anwendung kommen.

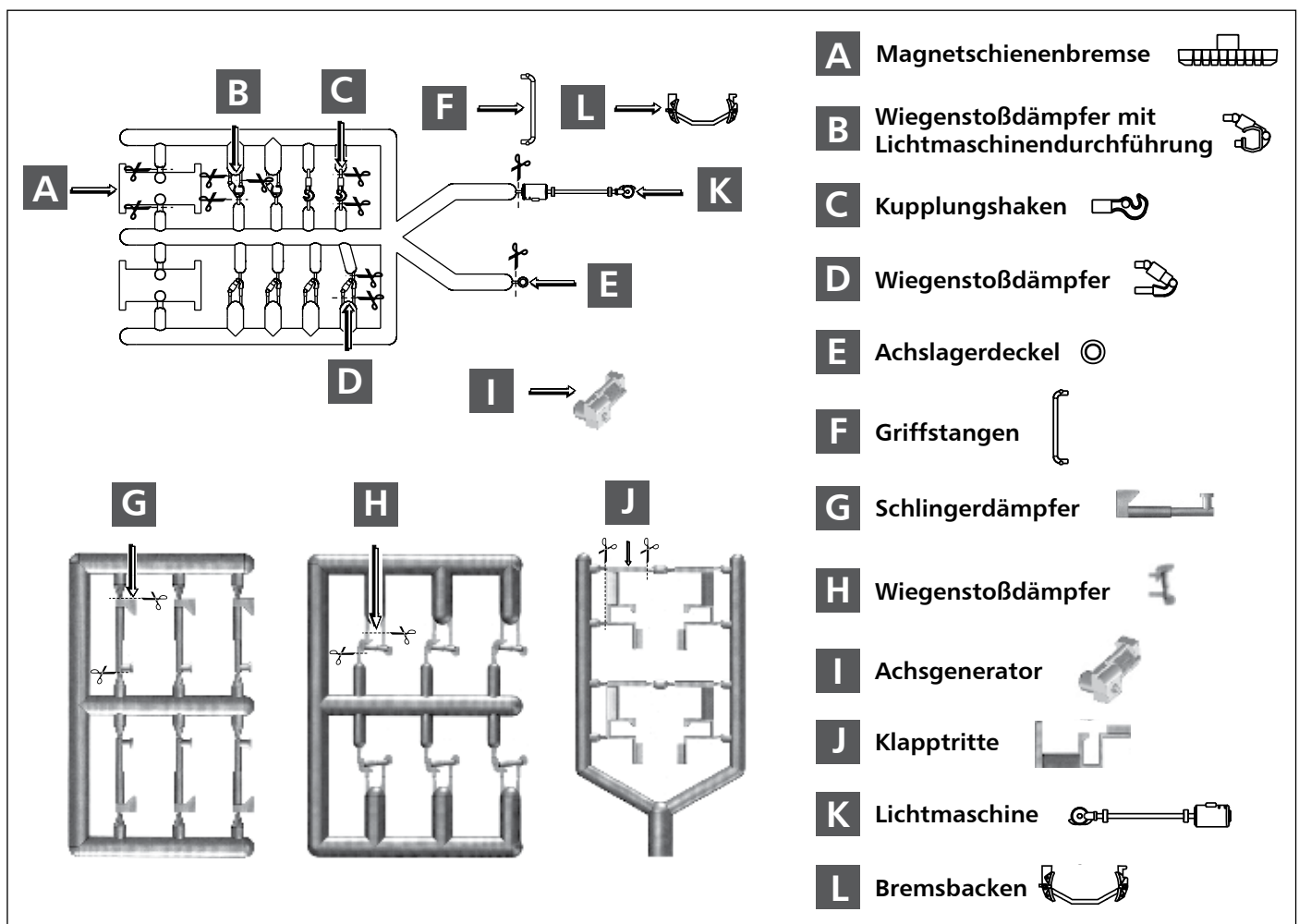
Die Teile **B** (Wiegenstoßdämpfer mit Limadurchführung); **D** (Wiegenstoßdämpfer); **K** (Lichtmaschine) werden an Wagen bis 120 km/h angebracht. Für Fahrzeuge bis 160 km/h werden die **Schlingerdämpfer G**, der **Wiegenstoßdämpfer H** und der **Achsgenerator I** verwendet. Ab 160 km/h (IC-Wagen) entfallen die **Bremsbacken L**. Die **Magnetschienenbremse A** und die **Dämpfer G und H** werden zusätzlich angebaut.

Die Magnetschienenbremse ist von unten in das Drehgestell zu kleben. Die Bremsbacken der Klotzbremse werden in das Drehgestell eingehangen, wobei die Nut fest am Drehgestellrahmen einrasten muss.

Für die weitere Detaillierung des Fahrzeuges liegen Griffstangen und Kupplungshaken bei. Alle Fahrzeuge, außer Epoche III-Wagen, besitzen als untere Trittstufe eine einklappbare Stufe. Diese kann am Modell nachgebildet werden, indem die untere, freistehende Trittstufe bündig mit dem Wagenboden abgeschnitten wird. Statt dessen wird die beiliegende **Trittstufe J** von unten an den Wagenboden geklebt (rechteckiger Zapfen in Ausparung an Wagenboden, senkrechter Steg seitlich gegen die Pufferbohlenspitze).

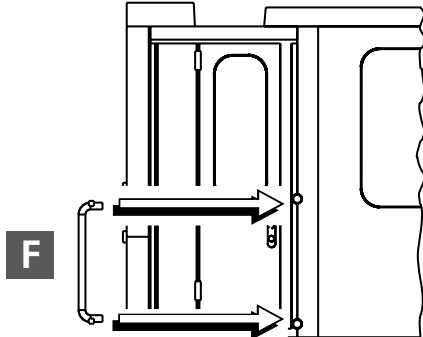
Beim BD-Wagen erhält nur der Einstieg am Abteilende eine Klapptrittstufe. Der Eingang am Gepäckabteil ist nicht für Fahrgäste vorgesehen (die Tür ist auch schmaler).

Zurüstspritzlinge für Liegewagen

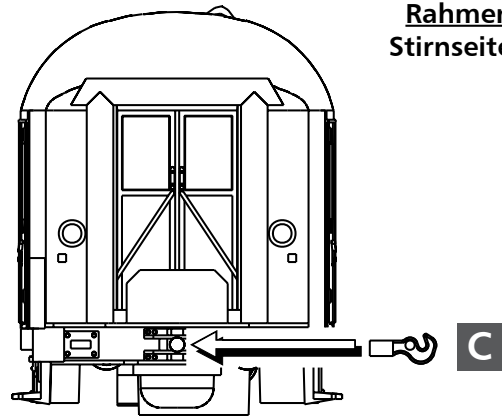


Anordnung Zurüstteile Liegewagen

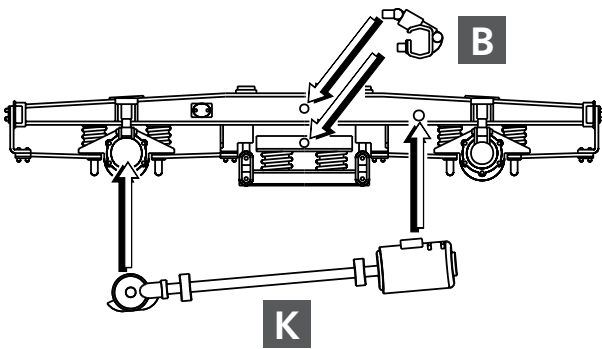
Wagenkasten
Seiten 1+2



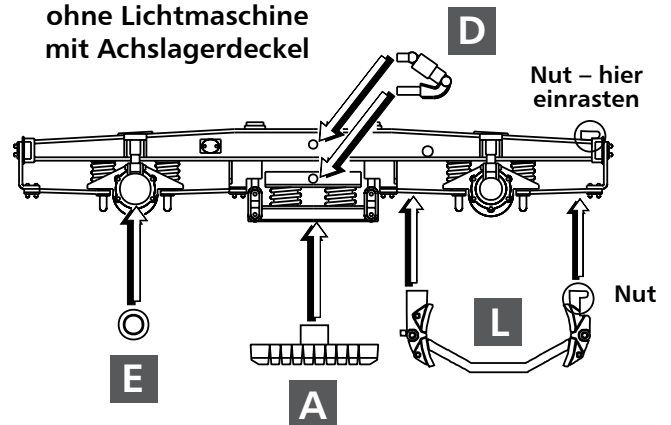
Rahmen
Stirnseiten



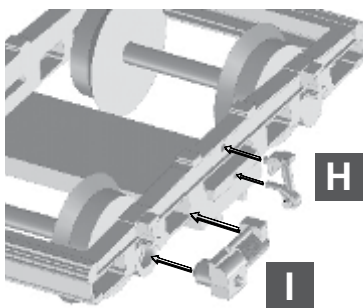
Drehgestell
mit Lichtmaschine



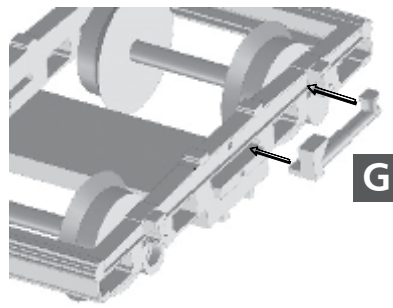
Drehgestell
ohne Lichtmaschine
mit Achslagerdeckel



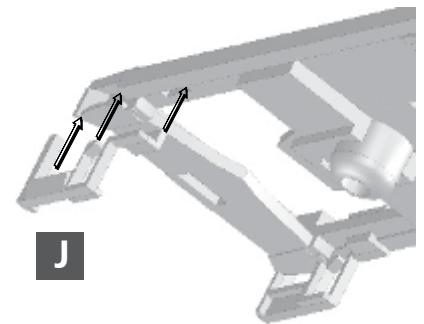
Drehgestell
mit Achsgenerator
und Dämpfer für
Geschwindigkeiten ≥ 140 km/h



Drehgestell
Dämpfer zeigen auf beiden
Seiten zur Wagenmitte



Trittstufen
außer Epoche III-Wagen



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden.

Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.