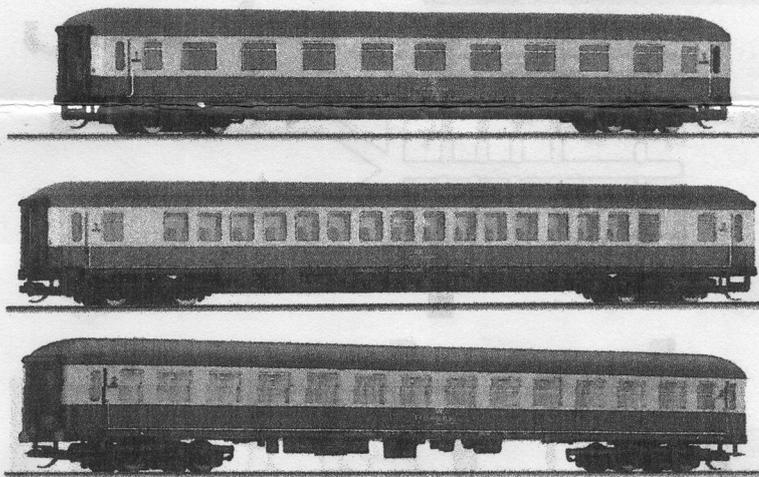


Trans-Europ- Express-Set 2



Art.-Nr.: 01656 -
1 x Abteilwagen Avmz 111
1 x Großraumwagen Apmz 121
1 x Reisezugwagen Bimz
der DBAG, Ep. VI



DAS VORBILD

“TEE” – Europäische Fernzüge mit hohem Reisekomfort

Die “TEE”- (Trans Europ Express) Züge gehen auf die Initiative des Präsidenten der Niederländischen Staatsbahn zurück. Dieser gründete mit NS, SBB, SNCB, CFL und DS 1954 eine Kommission, die für europäische Fernzüge einen einheitlichen Wagenpark für dieselgetriebene Fahrzeuge schaffen sollte. Diese hochwertigen Triebwagenfernzüge verbanden die europäischen Metropolen ab 1957. Kennzeichen dieser Züge war die rot/beige Farbgebung der Fahrzeuge und das große “TEE”-Logo an der Zugspitze. Die Vereinheitlichung des Fahrzeugparkes fand aber lediglich zwischen der NS und SBB statt, die gemeinsam eine Triebzugbaureihe beschafften. Die anderen Bahnverwaltungen beschafften sich jeweils eigene Fahrzeuge. Da die Beschaffung dieser Triebzüge einerseits recht aufwendig war und andererseits sich deren Einsatz nicht sehr flexibel gestalten ließ, wurden diese Triebzüge durch lokomotivbespannte Reisezüge mit luxuriösen Reisezugwagen ergänzt und schließlich die Triebzüge durch diese Züge ersetzt. Einer der berühmten “TEE” war der Rheingold, der Basel und Amsterdam als “TEE” bis Sommer 1987 miteinander verband. 1962 mit luxuriösen Sonderfahrzeugen an die Vorkriegszeit anknüpfend, verkehrte er zunächst als F-Zug in historischen blau/elfenbeinfarbenen Äußeren. Erst 1965 wurde dieser Zug als “TEE” eingestuft und entsprechend umlackiert. Die für diesen Zug gebaute „Bügefalten-E 10“ wurde in weiteren Bauserien auch für andere “TEE”- und Schnellzüge beschafft. Die “TEE”-Züge trugen neben der für den Bahndienst üblichen Zugnummer alle klingvolle Namen. Diese internationalen “TEE”-Züge wurden ab 1971 durch IC-Züge, die bis Sommer 1976 nur die erste Klasse führten, als innerdeutsche Fernzüge ergänzt. Auch hier wurde das hochwertige Wagenmaterial der “TEE” verwendet. Die Länge der “TEE”-Züge konnte dem Verkehrsaufkommen angepasst werden. Bei großer Auslastung der Züge und in Reparaturfällen wurden auch Am-Wagen aus dem normalen Wagenbestand der DB als Verstärkung oder Ersatz in die Züge eingestellt. Auch die Bildung von Flügelzügen wurde genutzt, die z. T. auch auf eingleisigen Strecken unterwegs waren. So sind Zuglängen von 2 bis 14 Wagen möglich.

1957 wurden die “TEE”-Verbindungen mit zehn internationalen Zügen begonnen. Der Höhepunkt dieser Züge war 1974/75 mit 45 Zügen, wovon 30, die Zahl der Züge, nationale Verbindungen waren. Durch die Verstärkung des Luftverkehrs wurden diese Züge aber reduziert. Die Inlandsverbindungen wurden am längsten gehalten. 1987 gab es nur noch vier internationale Züge. Mit der Europäischen Fahrplankonferenz 1986 wurde als Nachfolger der einklassigen “TEE” die zweiklassigen EuroCity-Züge begründet. Durch die Reduzierung der “TEE”-Verbindungen wurden Fahrzeuge frei, die entweder an Reisebüros verkauft wurden (Aussichts-, Bar- und Buckelspeisewagen) oder aber, zunächst ohne Umlackierung, in den IC-Zügen zum Einsatz kamen (Sitz- und Speisewagen).

Zu den Fahrzeugen, die von der DB für den lokbespannten “TEE”-Einsatz beschafft wurden, gehören neben der Bügefalte E 10 auch die E 03 (welche die E 10 in diesem Dienst weitgehend ablöste), die Reisezugwagen der Bauarten SA4üm-62 (Avümh 111) als Abteilwagen, Ap4ümh-62 (Apümh 121) als Großraumwagen, SAD4üm-62 (ADümh 101) „Domcar“ Aussichts- und Barwagen, ARDümh 105 als Barwagen, die Speisewagen WRüm-62 (WRümh 131) „Buckelspeisewagen“, WRümh 132 und WRümh 135 als vollelektrische Variante des 132er Speisewagens mit Dachstromabnehmer.

Die Fahrzeuge der “TEE”-Züge hatten die einheitliche Farbgebung rot mit elfenbeinfarbenen Fensterband, schwarzgrauer Wagenschürze und silbernem Dach. Die Schürze der Wagen wurde 1983 ebenfalls rot lackiert und zwischen dem Fensterband und der Brüstung ein orangener Trennstreifen ergänzt. Die Dachfarbe wechselte später zu grau. Auffallend an den Wagen ist von außen die Wärmeschutzverglasung, mit der sie sich deutlich von anderen Reisezugwagen abheben.

ZURÜSTTEILE

Die Drehgestelle können mit Wiegenstoßdämpfer, Lichtmaschine, Bremsbacken, Magnetschienenbremse und Achslagerdeckel zugerüstet 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 Nighthandbremsende.

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 2 (Wiegenstoßdämpfer mit Limadurchführung); 4 (Wiegenstoßdämpfer); 5 (Lichtmaschine) werden an Wagen bis 120 km/h angebracht. Für Fahrzeuge bis 160 km/h werden die Schwingungsdämpfer 9, der Wiegenstoßdämpfer 10 und der Achsgenerator 11 verwendet. Ab 160 km/h (IC-Wagen) entfallen die Bremsbacken 8. Die Magnetschienenbremse 1 und die Dämpfer 9 und 10 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 Kupplungstaken bei.

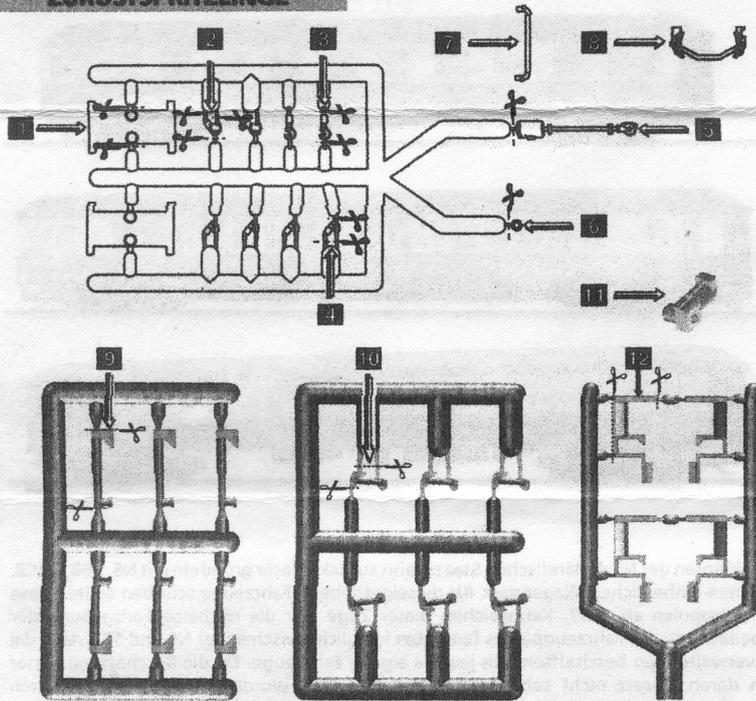
Alle Fahrzeuge, außer Epoche III-Wagen, besitzen als untere Trittstufe eine einklappbare Stufe. Diese kann am Modell nachgebildet werden, indem die untere, freistehende Trittstufe bündig mit dem Wagenboden abgeschnitten wird. Statt dessen wird die beiliegende Trittstufe 12 von unten an den Wagenboden geklebt (rechteckiger Zapfen in Aussparung an Wagenboden, senkrechter Steg seitlich gegen die Pufferbohlenspitze).

Trans-Europ- Express-Set 2



TILLIG **T**BAHN

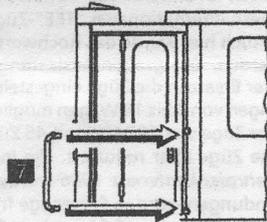
ZURÜSTSPRITZLINGE



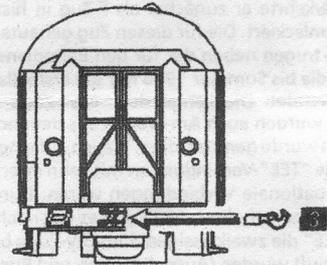
- 1 Magnetschienenbremse
- 2 Wiegenstoßdämpfer mit Lichtmaschinendurchführung
- 3 Kupplungshaken
- 4 Wiegenstoßdämpfer
- 5 Lichtmaschine
- 6 Achslagerdeckel
- 7 Griffstangen
- 8 Bremsbacken
- 9 Schlingerdämpfer
- 10 Wiegenstoßdämpfer
- 11 Achsgenerator
- 12 Klapptritt

ANORDNUNG - ZURÜSTTEILE

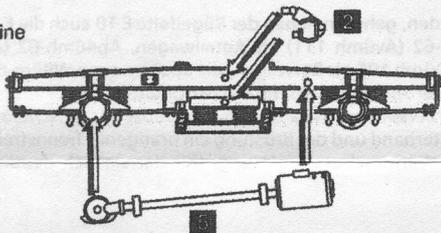
Wagenkasten -
Seiten 1+2



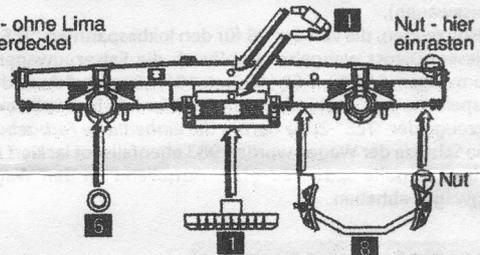
Rahmen -
Stirnseiten



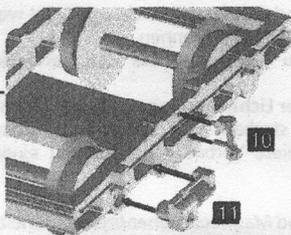
Drehgestell -
mit Lichtmaschine



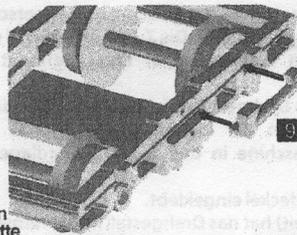
Drehgestell - ohne Lima
mit Achslagerdeckel



Drehgestell -
mit Achs-
generator
und Dämpfer
für Geschwin-
digkeiten
≥ 140 km/h

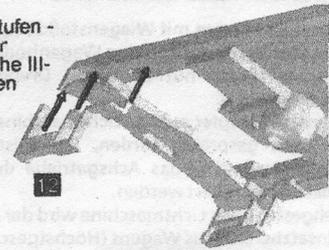


Drehgestell



Dämpfer
zeigen auf
beiden Seiten
zur Wagenmitte

Trittstufen -
außer
Epoche III-
Wagen



tillig.com



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.



Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



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