



Spur N 1:160



SBB Leichtstahlwagen

Die Modelle verfügen als Wagenübergänge an den Stirnseiten über Faltenbälge.

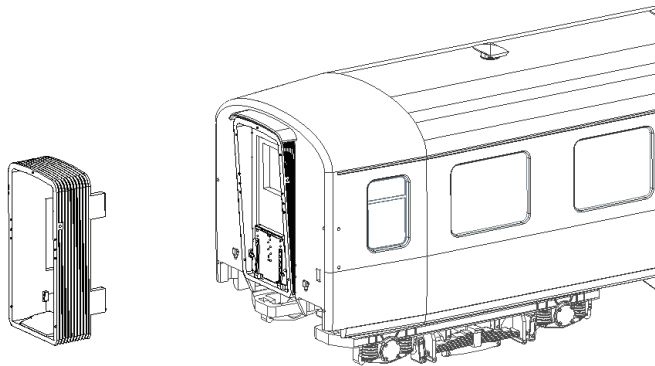
Ausgezogene und eingezogene Faltenbälge können getauscht werden; sie sind gesteckt, nicht geklebt.

So kann man die Modelle nach Wunsch ausrüsten; entweder mit ausgezogenem Faltenbalg, wie es für Wagen im Betriebseinsatz innerhalb eines Zugverbandes üblich war; oder mit eingezogenem Faltenbalg für den Einsatz der Wagen an der Spitze des Zuges oder am Zugschluß.

Für den Tausch gibt es 2 Möglichkeiten:

- 1) Von außen den am Modell gesteckten Faltenbalg abziehen und den neuen Faltenbalg einstecken
- 2) Gehäuse abnehmen. Durch leichtes Spreizen der Seitenwände an der Unterseite läßt sich das gesamte Interieur heraus nehmen. Den Faltenbalg dann von innen an den 4 Rastnasen mit einem Zahnstocher o.ä. heraus drücken

Die folgende Skizze zeigt den Austausch :



Bei allen Aktionen ist die nötige Vorsicht geboten, um die Teile nicht zu beschädigen !
Der Faltenbalg-Tausch erfolgt auf eigene Gefahr. Ersatzteile sind nicht verfügbar.

MW-Modell

Michael Werning
Nesselstr.14
D-33699 Bielefeld
Tel. 0049 (0) 521 - 3292286 , und - 2018498
email: info@mw-modell.de
web: www.mw-modell.de

AARE-VALLEY-MODELS

Stefan Luzi
Station 24
CH-3111 Tägertschi
Tel. 0041 (0) 31 - 6307070
email: info@aare-valley-models.ch
web: www.aare-valley-models.ch



Spur N 1:160



SBB Leichtstahlwagen

Zum Vorbild

Zwischen 1937 und 1957 wurden insgesamt über 1100 Exemplare dieser Bauart „Leichtstahl“ in Betrieb gesetzt; in verschiedenen Ausführungen wie 2.Kl., 2./3.Kl., 3.Kl., Speise/Buffer-Wagen, Gepäckwagen, Steuerwagen etc. . Abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen gab es bei den Personenwagen grundsätzlich eine sehr einheitliche Bauweise, was sich sowohl an den recht einheitlich Abmessungen als auch an den Ausstattungen und Drehgestellen zeigte. Die meisten Wagen hatten 2 Einstiegstüren auf der Seite im ungefähren Drittelabstand; es gab aber auch eine kleine Serie 3.Kl. mit Mitteleinstiegen. Großraum-Abteile mit Mittelgang waren die übliche Ausführung, während die Anordnung mit Seitengang und Abteilen eher die Ausnahme war. Die Sitze waren ursprünglich in den 3.Kl.-Abteilen als Holzsitze ausgeführt; 2. und 1.Kl. hatten Polstersitze. Die Fenster hatten anfangs noch Kiemenlüfter und einen hölzernen Innenrahmen. Nach den ursprünglichen Anschriften SBB-CFF auf beiden Wagenseiten wechselten diese ab ca.1950 auf das dreisprachige SBB-CFF-FFS, ab ca.1962 auf SBB-CFF und SBB-FFS und schließlich ab ca.1968 auf die UIC-Beschriftung. Mit der Klassenreform 1956 galt auch bei dieser Wagenfamilie die Umzeichnung auf neu 1.Kl., 1./2.Kl. und 2.Kl. . Ab 1957 gab es für die 1.Kl. zur besseren Erkennbarkeit einen gelben Streifen oberhalb der Fenster. Im Zeitraum ca.1958 - ca.1966 fanden die ersten größeren Revisionen und Modernisierungen statt. Neu wurde z.B. die Oerlikon-R-Bremse eingebaut, die Dachbleche über den WC wurden entfernt und die alten Fenster wurden durch moderne rahmenlose Senkfenster ohne Kiemenlüfter ersetzt. In der 2.Kl. wurden noch bestehende Holzsitze durch leicht gepolsterte Kunstledersitze ersetzt, während in der 1.Kl. Polstersitze (grün für Nichtraucher, rot für Raucher) installiert wurden. Anfangs der 1970er Jahre erfolgten nochmals kleinere Anpassungen. In diesem Zustand blieben die meisten Leichtstahlwagen bis zur Ausrangierung unverändert. Auch die Faltenbälge wurden bis zur Ausmusterung nicht ersetzt. Die Wagen wurden anfangs als Städte-Express auf der Ost-West-Achse eingesetzt, erschienen dann aber recht rasch auch im übrigen Land, so auch am Gotthard und am Lötschberg, meist in Schnellzügen. Einige Wagen wurden auch ausgerüstet für den internationalen Verkehr mit Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich. Später wurden sie dann überwiegend in Regionalzügen eingesetzt. Die letzten Exemplare waren bis in die 1990er Jahre im Einsatz. Nach ihrer Karriere bei den SBB wurden einige Wagen verkauft an Schweizer Privatbahnen oder ins Ausland, hier besonders Italien. Einige Exemplare haben bis heute überlebt bei sbbhistoric oder bei privaten Museumsbahnen.

Speziell ein paar Daten zu den Vorbildern unserer Modelle:

Die 1.Kl.-Wagen stammen aus einer Serie von 34 Wagen, die 1941-1950 als B4ü gebaut wurden. Mit den Ausstattungsmerkmalen und Modernisierungen wie oben beschrieben wurden sie umgezeichnet ca.1948 zu B4ü 2207-2240, 1956 zu A4ü 2207-2240, ca.1963 zu A 2207-2240 und ca.1968 zu A 50 85 18-33006...33039. Die Ausmusterung erfolgte bis ca.1995. Einige Wagen wurden dann an die SOB und nach Italien verkauft.

Die 1./2.Kl.-Wagen entstammen einer Serie, die 1940-1948 als BC4ü 4811-4830 in Dienst gestellt wurde. Auch für diese Wagenserie gelten die schon erwähnten Ausstattungsmerkmale und Modernisierungen. Umzeichnungen erfolgten ca. 1950 zu BC4ü 3701-3720, 1956 zu AB4ü 3701-3720, ca.1963 zu AB 3701-3720 und ca.1968 zu AB 50 85 38-33000...33019 . Aus dieser Serie, die bis ca.1995 ausgemustert wurde, ist kein Exemplar erhalten geblieben.

Die 2.Kl.-Mitteleinstiegswagen wurden 1953-1957 in Betrieb genommen als C4ü/B4ü 6001-6210. Sie wurden umgezeichnet 1956 zu B4ü 6001-6210, ca.1960 zu B4ü 5751-5960, ca.1963 zu B 5751-5960 und 1968 zu B 50 85 20-33000...33059 sowie 39000...39149 mit zusätzlicher Heizspannung 3000V für den Verkehr nach Italien. Die Wagen hatten in der Ursprungsausführung sowohl noch Holzbänke als auch bereits etwas komfortablere leicht gepolsterte Kunstledersitze. Sie verfügten bereits ab Werk über die neue Oerlikon-R-Bremse und die Fenster waren bereits als rahmenlose Senkfenster ohne Kiemenlüfter ausgeführt. Auf Grund neuartiger Wasserbehälter konnte auf die Revisionsbleche auf dem Dach über den WC verzichtet werden. Bei den Einstiegstüren gab es sowohl silberfarbene Alutüren als auch leicht eloxierte Türen. Besonders erwähnt seien einmal der C4ü 6184, der als „1000. Leichtstahlwagen“ mit entspr. Anschriften in deutsch und französisch versehen wurde, und die Serien 6118-6162 und 6195-6210, die gemäß dem damals aufkommenden Zeitgeist ein wenig „pop-farben“ bei der Innenausstattung gestaltet wurden, mit braunem Bodenbelag, hellgrünen Wandverkleidungen in den Abteilen, gelben Wänden in den Vorräumen und cremefarbenen Decken. Für den Einsatz in den direkten Zügen Genf-Zürich-Lindau-München ab 1954 wurden die Wagen 6069-6080 besonders ausgerüstet mit Dampfheizung und zusätzlichem Batteriekasten. 1987 wurden einige Wagen mit einer neuen auffälligen Lackierung „JURAIL-Express“ versehen, um den Kanton Jura in einer Werbekampagne bekannter zu machen und Publikum – überwiegend Schulklassen – mit Extrazügen aus diesen Wagen ins Jura zu bringen. Alle 2.Kl.-Mitteleinstiegswagen wurden bis 1993 ausrangiert. Einige Exemplare wurden an Museumsbahnen und nach Italien – speziell FNM – verkauft, und haben teilweise bis heute überlebt.

Zum Modell

Wir realisieren diese Wagen als komplette Neukonstruktion maßstäblich in 1:160 in Zusammenarbeit mit Aare-Valley-Models . Zuerst erscheinen die 2.Kl.-Mittleinstiegswagen zusammen mit 1.Kl. und 1./2.Kl. .

Bei der Modellumsetzung werden Unterschiede in den verschiedenen Bauarten/Wagentypen und Epochen vorbildgerecht umgesetzt; so z.B. verschiedene Einstiegstüren, Fenster, Dachgestaltung etc. .

Die Griffstangen sind als separat eingesteckte freistehende Ätzteile/Drahtbiegeteile ausgeführt.

Die Modelle sind für Innenbeleuchtung vorbereitet, die als Zubehör erhältlich sein wird.

Ausgezogene und eingezogene Faltenbälge können getauscht werden. So kann man die Modelle nach Wunsch ausrüsten; entweder mit ausgezogenem Faltenbalg, wie es für Wagen im Betriebseinsatz innerhalb eines Zugverbandes üblich war; oder mit eingezogenem Faltenbalg für den Einsatz der Wagen an der Spitze des Zuges oder am Zugschluß.

Faltenbalgaufhängungen sind als filigrane Zurüstteile erhältlich.

Für den Fahrbetrieb empfehlen wir einen Mindestradius von 230 mm.

Bei den 2.Kl.-Mittleinstiegswagen der Ep.III sind alle 3 Exemplare etwas unterschiedlich gestaltet:

Silberfarbene Alutüren und leicht eloxierte Türen; Holzbänke und leicht gepolsterte Sitze; „bunte“ Innenausstattung und normal.

Modelldetails:

- Kurzkupplungskinematik nach NEM
- epochegerechte Fenster, mit und ohne Kiemenlüfter
- epochegerechte Dachgestaltung, mit und ohne Dach-Bleche
- epochegerechte Bremsanlagen
- verschiedenartige Einstiegstüren
- bis zu 16 separat eingesetzte filigrane Griffstangen als Ätzteile/Drahtbiegeteile je Waggon
- mehrfarbige Inneneinrichtungen mit bis zu 7 verschiedenen Farben
- für Innenbeleuchtung vorbereitet;
- reibungsarme Stromaufnahme über Metallbuchsen in den Achslagern
- konstruiert in Deutschland

Es wurden produziert:

N-CH-220a	SBB Epoche IIIb , Wagenset :	1/2. Kl. AB4 3712 2. Kl. B4 5843 2. Kl. B4 5956
N-CH-220b	SBB Epoche IIIb , Wagenset :	1. Kl. A4 2230 2. Kl. B4 5802
N-CH-220c	SBB Epoche IVa , Wagenset :	1/2. Kl. AB 50 85 38 - 33012 - 9 2. Kl. B 50 85 20 - 33036 - 8 2. Kl. B 50 85 20 - 33023 - 6
N-CH-220d	SBB Epoche IVa , Wagenset :	1. Kl. A 50 85 18 - 33028 - 9 2. Kl. B 50 85 20 - 33054 - 1
N-CH-220e	SBB Epoche IIIa , Einzelwagen *** Sondermodell ***	3.Kl. C4ü 6184 „1000. Leichtstahlwagen“ ,
N-CH-220f	SBB Epoche IVb , Wagenset *** Sondermodell ***	„JURAIL-Express“ 2. Kl. B 50 85 20 - 39120 - 4 2. Kl. B 50 85 20 - 39124 - 6 2. Kl. B 50 85 20 - 39130 - 3
N-CH-220g	SBB Epoche V , Einzelwagen ex 2.Kl., *** Sondermodell ***	Dienstwagen SERSA Vas 80 85 98 - 08330 - 7

MW-Modell

Michael Werning

Nesselstr.14

D-33699 Bielefeld

Tel. 0049 (0) 521 - 3292286 , und - 2018498

email: info@mw-modell.de

web: www.mw-modell.de

AARE-VALLEY-MODELS

Stefan Luzi

Station 24

CH-3111 Tägertschi

Tel. 0041 (0) 31 - 6307070

email: info@aare-valley-models.ch

web: www.aare-valley-models.ch