

Art.-Nr. 13560 • 13561 • 13562 • 13563 • 13564 • 13565 • 13566



Abbildung zeigt Art.-Nr. 13564

© TILLIG

DAS VORBILD

Wendezüge im Personennahverkehr und bei leichten Eilzügen (Triebwagenzüge) sind bereits vor dem Zweiten Weltkrieg eingeführt worden. Eine verstärkte Zuwendung zu dieser Zugart gab es ab den fünfziger Jahren bevorzugt im Nahverkehr. Für Geschwindigkeiten über 120 km/h setzte man Steuerwagen erst ab 1996 in den IR (InterRegeo) Zügen ein, die heute schon wieder Geschichte sind.

Erster Wagentyp eines Steuerwagens für den IR war die Bauart Bimdzf 269.0. Diese erste Serie umfasste 20 Stück, die aus ehemalige Halberstädter Seitengangwagen der DR umgebaut wurden. Dazu wurde in Halberstadt am Nicht-handbremsende ein von LHB (Salzgitter) gefertigter Steuerkopf eingebaut. Dieser Kopf ist ein mit glasfaserverstärkten Kunststoff verkleidetes Stahlgerippe. Bei diesem Umbau blieb die Inneneinrichtung der Spenderwagen weitgehend erhalten. Sie entspricht von den Drehfalttüren und der Toilette am Handbremsende über die 2 Abteile und dem Großraum bis reichlich Fahrzeugmitte den Bimz 259. In Richtung Führerstand schließt sich dann ein heute Mehrzweckraum genanntes Traglastenabteil an. Er ist mit Stellplätzen für Fahrräder und Klappsitzen ausgestattet. Kennzeichen dieser Fahrzeuge ist die mit einer zweiteiligen Bugklappe verschlossene Pufferbohle. Diese gibt nach dem Öffnen den Kuppelhaken und die Bremsschläuche frei.

Eine weitere Serie von Wagen, die nur noch mit einer einteiligen Bugklappe im oberen Teil des Steuerwagenkopfes ausgestattet war, folgte. Diese Steuerwagen wurden speziell für den Einsatz in IC Zügen gebaut und erhielten die Wagen-gattung Bimdzf 269.2 sowie den Anstrich der IC Züge.

Mit der Abschaffung des Produktes InterRegio sind die blau gestalteten Wagen des IR-Verkehrs Geschichte und den Farben des IC-Parkes angeglichen worden. Sie sind nun auch in den Farben des ICE's lackiert. Allerdings gibt es nunmehr auch schon rote Steuerwagen.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Wiedergabe des Steuerwagens der DB AG mit vorbildentsprechender Farbgebung und Beschriftung. Das Modell ist mit einer Beleuchtung am Steuerwagenkopf ausgestattet. Diese wechselt mit der Fahrtrichtung automatisch. Bei konventionellem Betrieb leuchten bei Vorwärtsfahrt neben dem Spitzenlicht auch die Fernlichtscheinwerfer. Bei Digitalbetrieb lässt sich mit einem Decoder mit zusätzlicher Funktion das Fernlicht separat schalten. Die verschlossene untere Bugklappe kann auch in der geöffneten Version dargestellt werden.

Dazu kann der untere Teil der Bugklappe entfernt werden. Der untere Teil der Bugklappe ist in den Löchern für die Bremsschläuche eingesteckt und wird durch den Kopf gehalten. Der Abbau erfolgt entsprechend der Beschreibung im Abschnitt Digitalisierung bis einschließlich Schritt 3.

Nach Entfernen der Bugklappe kann die Pufferbohle mit Kuppelhaken und Bremsschläuchen ausgestattet werden. Weitere Zurrüsteile sind Griffstangen, die vorbildentsprechend nur an den hinteren Drehfalttüren zu montieren sind und Schlinger-dämpfer an den Drehgestellen. Eine Lichtmaschine besitzen die Fahrzeuge nicht.

DIGITALISIERUNG

Das Modell verfügt über eine Schnittstelle S nach NEM 651 zur Digitalisierung. Diese befindet sich unter dem Führerstand im Kopf. Wir empfehlen die Verwendung eines Decoders von Uhlenbrock (TILLIG Art.-Nr. 66031).

Das Öffnen des Modells erfolgt in folgenden Schritten:

1. Abziehen der Pufferteller am Steuerkopfende.
2. Abziehen des Daches nach oben.
3. Abziehen des Steuerkopfes nach vorn.
4. Ausrasten des Führerstandes an der stirnseitigen Rastnase am Fahrzeugboden und Ankippen des Führerstandes nach hinten über die vordere Rastnase.
5. Den Führerstand aus dem Fahrzeug nach vorn herausziehen.

Neben der Steckschnittstelle befindet sich ein Löt-punkt. An diesen kann durch einen zusätzlichen Funktionsausgang des Decoders das Fernlicht separat geschaltet werden, wenn an der mit dem Pfeil gekennzeichneten Stelle der Leiterzug auf der Leiterplatte durchtrennt wird.

Der Zusammenbau des Fahrzeuges erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Dabei ist zu beachten, daß der Führerstand an seinem hinteren Ende unter die Inneneinrichtung gesteckt wird, bevor er auf den Wagenboden gerastet wird.

⚠ Für den Betrieb von Fahrzeugen der Spurweiten TT, H0, H0e und H0m wird eine Digitalspannung von max. 14 Volt empfohlen.

Höhere Spannungen führen zu einem höheren Verschleiß der Motoren. Decoderdefekte (durch Überlast), die durch diese Ursache entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.

