

märklin INSIDER

2020

39706 Insider Jahreslokomotive 2020 Spur H0



Diesellokomotive RAM TEE "EDELWEISS"

Highlights

- Komplette Neukonstruktion.
- Schwere Metall-Ausführung.
- Spielwelt mfx+ Digital-Decoder mit umfangreichen Sound- und Licht-Funktionen.
- Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und Tischlampen, digital schaltbar.
- Serienmäßig mit Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar.
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen, 4 Achsen angetrieben.

Zusammenstellung

www.mist72.de

Vorbild: Dieseltriebzug RAm TEE der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) als TEE "EDELWEISS", mit dem Zuglauf Amsterdam - Bruxelles Nord - Luxembourg - Strasbourg - Basel - Zürich. 4-teilige Garnitur in purpurrot/beiger Grundfarbgebung. 1 Motorwagen, 1 Abteilwagen, 1 Speisewagen, 1 Großraumwagen mit Steuerabteil. Dieseltriebzug-Nummer 501. Betriebszustand Ende der 1950er Jahre.

**Modell: 4-teilige Einheit. Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen, zentral eingebaut. Jeweils 2 von 3 Treibradsätzen in den beiden 3-achsigen Drehgestellen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Abteil-, Speise- und Großraumwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzenignal und 2 rote Schlusslichter sowie Innenbeleuchtung, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Innenbeleuchtung im Gepäckabteil des Motorwagens separat digital schaltbar. Maschinenraum-Beleuchtung im Motorwagen, Führerstandsbeleuchtung im Motorwagen und im Steuerabteil des Großraumwagens und Tischlampen im Speisewagen jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Kulissengeführte mehrpolige stromführende Spezialkupplung zwischen den Triebzug-Einheiten für eine durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Schleiferumschaltung mit fahrtrichtungsabhängiger Stromversorgung über den jeweils vorderen Motorwagen bzw. Großraumwagen mit Steuerabteil. Viele angesetzte Details. An beiden Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Befahrbarer Mindestradius 437,5 mm. Das Befahren des Radius 1 ist ohne Beachtung des Lichtraum-Profiles ebenfalls möglich.
Gesamtlänge des Triebzuges über Kupplung ca. 113 cm.**

Preis: 899,00 €

Der Dieseltriebzug RAm TEE

wird im Jahr 2020 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt

Zusammenstellung

www.mist72.de

Großbetrieb

SBB-Dieseltriebzug RAm, TEE „EDELWEISS“ Nach der 1954 beschlossenen Einführung eines hochwertigen TEE-Netzes in Europa zum 2. Juni 1957 vereinbarten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Niederländischen Eisenbahnen (Nederlandse Spoorwegen - NS) im Jahr 1955 die gemeinsame Entwicklung eines neuen Dieseltriebzugs in der Konfiguration VT+VM+VM+VS. Dabei wurden die Triebköpfe von Werkspoor in Amsterdam gebaut. Für die Mittel- und Steuerwagen hingegen zeichnete die Schweiz mit SIG in Neuhausen und Brown-Boveri in Baden für die Elektroinstallationen verantwortlich. Die markante Kopfform der Endwagen geht auf die bei Werkspoor beschäftigte Industriedesignerin Elsebeth van Blerkom zurück, welche die Eiform zum Vorbild nahm. Der Kasten des Triebkopfes war als verwindungssteife, selbsttragende Röhrenkonstruktion ausgeführt mit Führerstand, Maschinenraum, Gepäckabteil, Aufenthaltsräumen und einer Dienstoilette. Im Maschinenraum befanden sich zwei hochaufgeladene Werkspoor-Dieselmotoren des Typs RUHB 1616 mit 16 Zylindern in V-Form (je 1.000 PS / 735 kW). Die angeflanschten Hauptgeneratoren lieferten jeweils den Strom für je zwei BBC-Traktionsmotoren (je 292 kW Dauerleistung), welche auf die Endradsätze der beiden dreiachsigen Drehgestelle wirkten. Ein dritter Viertakt-Dieselmotor des Typs Werkspoor RUB 168 mit acht Zylindern und 300 PS Leistung versorgte über Generator das Bordnetz, die Klimaanlage und die Speisewagenküche. Die Kästen der Mittel- und Steuerwagen waren ebenfalls als selbsttragende, steife Röhrenkonstruktion analog den Leichtstahlwagen der SBB aufgebaut und mit einer normalen SBB-Drehgestellbauart ausgerüstet. Um den Fahrgästen ein angenehmes Reisen zu ermöglichen, standen besondere Komfortmerkmale zur Verfügung wie die Doppelverglasung der großen Fenster mit Jalousien dazwischen, die von den Reisenden mittels einer Kurbel leicht bedient werden konnten. Jeder Wagen besaß eine Klimaanlage zur Einhaltung einer gleichmäßigen Temperatur und fortwährender Lüfterneuerung. Alle Einzelsitze waren ausziehbar, mit verstellbarer Rückenlehne ausgestattet und mit erstklassigem Polstermöbelstoff überzogen. Stationiert waren alle fünf Triebzüge (SBB RAm 501–502, NS DE IV 1001–1003) in Zürich und vor folgenden TEE-Zügen eingesetzt: „EDELWEISS“ Zürich – Amsterdam, 06/57-05/74), „Étoile du Nord“ (Amsterdam – Paris, 06/57-08/64), „L’Oiseau bleu“ (Paris – Amsterdam, 06/57-05/64), „L’Arbalète“ (Zürich – Paris, 08/64-09/69) und „Bavaria“ (Zürich – München, 08/69-02/71). Nach dem verheerenden Unfall des „Bavaria“ bei Aitrang am Abend des 9. Februar 1971 standen die verbliebenen Fahrzeuge noch bis Ende Mai 1974 als TEE „EDELWEISS“ im Einsatz. 1977 wurden sie an die kanadische Ontario Northland Railway verkauft zum Einsatz auf ihrer 388 km langen Strecke Toronto – Timmins. Nach Einsatzende 1992 konnten 1998 zwei Steuerwagen, zwei Abteil- und ein Speisemittelwagen wieder nach Europa zurückgeholt werden, wo sie bis heute in den Niederlanden sukzessive aufgearbeitet werden.

Zusammenstellung

www.mist72.de