



22131 TEE Dieseltriebwagenzug RAm der Schweizerischen Bundesbahnen.



22132 TEE Dieseltriebwagenzug DE der Niederländischen Staatsbahnen.

2007 jährt sich die Einführung des TEE Verkehrs in Europa zum fünfzigsten Mal. Hochwertige und komfortable Reisezüge verbanden die Metropolen des EWG Wirtschaftsraumes und der Schweiz miteinander. Diese Züge führten nur die erste Wagenklasse. Schnell wurden die TEE Züge zu den Paradezügen und Aushängeschildern der beteiligten Bahnverwaltungen und zum Synonym für Komfort auf Schienen.

Vorbild: 1957 stellten die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Staatsbahnen baugleiche TEE Dieseltriebzüge für das neu geschaffene TEE Netz in Dienst. Neben den VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn waren diese insgesamt 5 Garnituren die Stars auf Europas Schienen, was Komfort und Prestige betraf. Die vierteiligen Züge bestanden aus einem Triebkopf mit einer Leistung von 2000 PS, einem Abteilwagen, einem Speisewagen und einem Steuerwagen mit Großraumabteil. Gefertigt wurden die Triebköpfe bei Werkspoor in den Niederlanden und die Wagen bei SIG in der Schweiz. Deshalb erinnert die Kopfform von Trieb- und Steuerwagen an holländische Konstruktionen und die Zwischenwagen weisen Merkmale schweizerischer Reisezugwagen auf. Mit 97,16 m Gesamtlänge bot die Garnitur 114 Reisenden in der ersten Klasse und 32 im Speisewagen Platz. Mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden die eleganten Züge auf der Relation Amsterdam - Zürich (TEE „Edelweiss“) und Amsterdam – Paris (TEE „Etoile du Nord“) eingesetzt, später auch zwischen Brüssel und Paris (TEE „Oiseau Bleu“). Später kamen die Züge auch als TEE Verbindung Paris – Zürich zum Einsatz. Später folgte schließlich der Einsatz als TEE „Bavaria“ zwischen Zürich und München. 1976 wurden die 5 Garnituren nach Kanada verkauft und verkehrte bei der „Ontario Northland“ als „Northlander“ auf der Strecke Timmins-Toronto. Die Triebköpfe wurden nach einiger Zeit durch US Dieselloks des Typs F7 ersetzt und verschrottet. 5 Wagen befinden sich mittlerweile wieder in Europa und warten auf eine Wiederaufarbeitung als RAm TEE I.

Modell 22131: Dieser Zug gehört zu einer Reihe von Modellen, die speziell für den Gleichstrommarkt entwickelt werden. Die maßstäbliche 1:87 Länge des Modells und die hohe Detaillierung des Modells, die auch höchsten Ansprüchen genügt, verbunden mit seidenweichen aber kraftvollen Fahreigenschaften machen es zum besonderen Highlight jeder H0 Gleichstromanlage, aber auch in der Vitrine macht der Zug eine gute Figur. Das hochdetaillierte Kunststoffgehäuse des Triebkopfs sitzt auf einem Fahrgestell aus Metalldruckguss. Die Zwischen- und der Steuerwagen werden aus Kunststoff gefertigt. Im Triebkopf ist ein 5-poliger Motor mit schräg genutetem gewuchtetem Anker und Schwungmasse zentral eingebaut der beide Drehgestelle über Kardan antreibt. Das Spitzensignal verfügt über einen Lichtwechsel mit warmweißen und roten LEDs. Der Zug hat als Vorbild einen Zug der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ist mit einem DCC/Selectrix Decoder mit Soundfunktionen ausgerüstet. Das Dieselmotorgeräusch, Signalhorn und Bahnhofsansagen auf Schweizerdeutsch und auf Niederländisch sind schaltbar. Der Zug verfügt über Spezialkupplungen mit Kulissenführung zwischen den Fahrzeugen. Im Führerstand des Triebkopfs befindet sich eine Lokführerfigur. In den Zwischenwagen ist die Innenbeleuchtung 66719 nachrüstbar. Angesetzte Metall-Griffstangen und weitere Details. Gleisbogen befahrbar ab Mindestradius 415 mm. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung. Gesamtlänge des Zuges 1130 mm.

Unverbindliche Preisempfehlung € 349,00.

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Vorbild: schweizerische Version.**
- **Ganzer Zug in voller maßstäblicher Länge.**
- **Detaillierte Ausführung.**
- **DCC / Sx-Decoder mit Dieselmotorgeräusch, mehrsprachigen Bahnhofsansagen und vielem mehr.**

Modell 22132: Dieser Zug gehört zu einer Reihe von Modellen, die speziell für den Gleichstrommarkt entwickelt werden. Die maßstäbliche 1:87 Länge des Modells und die hohe Detaillierung des Modells, die auch höchsten Ansprüchen genügt, verbunden mit seidenweichen aber kraftvollen Fahreigenschaften machen es zum besonderen Highlight jeder H0 Gleichstromanlage, aber auch in der Vitrine macht der Zug eine gute Figur. Das hochdetaillierte Kunststoffgehäuse des Triebkopfs sitzt auf einem Fahrgestell aus Metalldruckguss. Die Zwischen- und der Steuerwagen werden aus Kunststoff gefertigt. Im Triebkopf ist ein 5-poliger Motor mit schräg genutetem gewuchtetem Anker und Schwungmasse zentral eingebaut der beide Drehgestelle über Kardan antreibt. Das Spitzensignal verfügt über einen Lichtwechsel mit warmweißen und roten LEDs. Der Zug hat als Vorbild einen Zug der Niederländischen Staatsbahnen NS und ist mit einer modernen 21-poligen Digitalschnittstelle ausgerüstet, die den Zug zusammen mit dem Decoder 66839 für den Digitalbetrieb im DCC und Selectrix Format macht. Der Zug verfügt über Spezialkupplungen mit Kulissenführung zwischen den Fahrzeugen. Im Führerstand des Triebkopfs befindet sich eine Lokführerfigur. In den Zwischenwagen ist die Innenbeleuchtung 66719 nachrüstbar. Angesetzte Metall-Griffstangen und weitere Details. Gleisbogen befahrbar ab Mindestradius 415 mm. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung. Gesamtlänge des Zuges 1130 mm.

Unverbindliche Preisempfehlung € 299,00.

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Vorbild: niederländische Version.**
- **Ganzer Zug in voller maßstäblicher Länge.**
- **Detaillierte Ausführung.**

Handmuster

TRIX

Das Highlight 2007:

TEE-Dieseltriebwagenzug

TRIX H0