

# 4-achsiger Reisezugwagen

155 E NEM

# TILLIGTBAHN

Art.-Nr. 501907 – Reko Reisezugwagen 2. Kl., der D-TTC, Ep. VI



© TILLIG

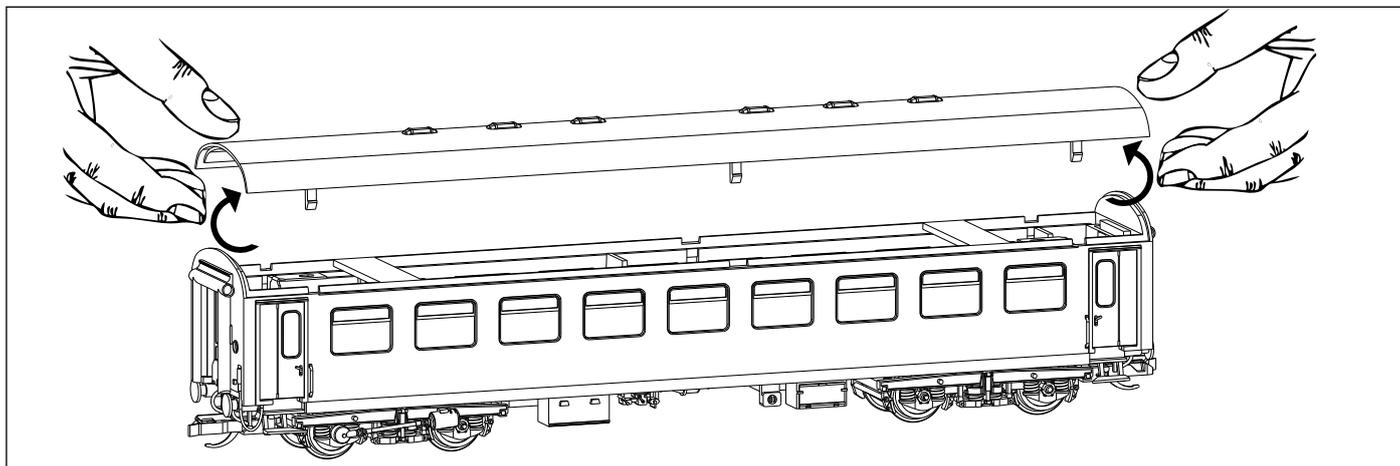
## DAS VORBILD

Unter Rekonstruktion verstand die DR einen Umbau von Fahrzeugen, die neben der verlängerten Lebensdauer der Fahrzeuge auch eine Leistungssteigerung brachte. Im Fall der Personenwagen wurde unter Leistungssteigerung eine bessere Instandhaltung und Reinigung sowie ein verbesserter Reisekomfort verstanden. Unter diesem Gesichtspunkt wurden alte zwei- und dreiachsige Reisezugwagen aus der Länderbahnzeit ebenso umgebaut wie die vierachsigen Wagen. Grund war die zu geringe Kapazität des Schienenfahrzeugbaus der DDR für die Herstellung von Fahrzeugen für die DR. Somit beschäftigte sich die DR in ihrem Ausbesserungswerk Halberstadt selbst mit der Herstellung von Reisezugwagen. Die Bedingungen an diesem Standort beschränkte die DR zu einer maximalen Länge der Fahrzeuge von 18,70 m. Die Musterwagen wurden 1963 und 1964 gefertigt. Auf deren Basis begann ab 1965 in Serie der Umbau alter Spenderwagen. Beim Umbau wurden die Rahmen der umzubauenden Wagen an die Länge des Wagenkastens angepaßt und meist die ursprünglichen Drehgestelle weiterverwendet. Später wurden beim Umbau ausschließlich Drehgestelle Görlitz V verwendet und auch die Ursprungsdrehgestelle schrittweise ersetzt. Der Bau der Fahrzeuge erstreckte sich bis 1977. Dabei wurden aber ab ca. 1970 alle Wagen aus völlig neuen Bauteilen aufgebaut, weil es keine alten Spenderwagen mehr gab. Insgesamt entstanden so 3031 Fahrzeuge, die fast ausschließlich im Binnenverkehr als universelle Reisezugwagen zum Einsatz kamen. Der Wagenkasten war vergleichsweise einfach aufgebaut und spartanisch eingerichtet. Auch die Fenster waren von einfacher Konstruktion, wo nur das

obere Drittel angekippt werden konnte. Es gab zwei getrennte Großräume mit Mittelgang und 4+4 Sitzbänken in vis-à-vis Anordnung. Einer der Großräume war für Raucher vorgesehen. Kennzeichnend für die Fahrzeuge war, daß am Toilettenende der Vorraum der Wagen zum Transport von Kinderwagen, Fahrrädern und anderem sperrigen Reisegepäck größer ausgebildet wurde. So waren praktisch alle Wagen für "Reisende mit Traglasten" konzipiert, ohne daß dies je außen am Wagen gekennzeichnet wurde. Neben dem reinen Sitzwagen, den es nur als 2.Klasse Fahrzeug gab, wurden auch kombinierte Sitz/Dienstwagen ab 1969 gefertigt. Diese enthalten neben dem Großraumabteil für Fahrgäste ein Pack- und ein Dienstabteil für den Zugführer. Auch eine Serie von Speisewagen entstand in den Siebzigern. Die Farbgebung der Wagen war ursprünglich grün mit hellgrauem Dach. Dabei war der Langträger schwarz lackiert und es gab einen hellen Zierstreifen unter den Fenstern an der Seite des Fahrzeuges. Um 1972 entfiel bei Neulackierungen in chromoxidgrün der andersfarbige Langträger. Der Zierstreifen entfiel bereits früher. Die meisten Fahrzeuge trugen in den Achtzigern dazu ein rehbraunes Dach. Nur einzelne Sitzwagen und einige der kombinierten Wagen hatten die bei den Schnellzügen eingeführte grün/elfenbein/rehbraune Farbgebung, weil sie in dieser Zuggattung zum Einsatz kamen. Der Einsatz der Fahrzeuge erstreckte sich bis kurz nach Gründung der DBAG. Dabei überlebten die kombinierten Wagen etwas länger, weil die Zugbildungspläne 1995 noch nicht gänzlich auf Packwagen verzichteten. Noch heute existieren von allen Bauarten eine große Anzahl betriebsfähiger Museumswagen.

## DAS MODELL

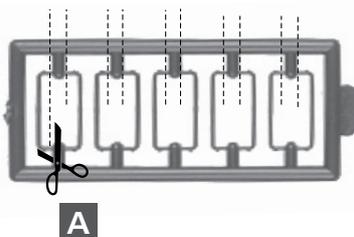
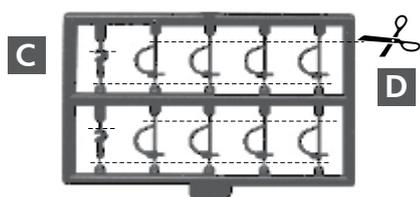
Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung der Fahrzeuge mit authentischer Farbgebung und Beschriftung, Inneneinrichtung und Kurzkupplung. Eine Innenbeleuchtung ist vorbereitet. Die Anschlüsse werden nach Abnehmen des Daches (aufgerastet) nach oben zugänglich. Einige Zurüstteile können zur weiteren Detaillierung angebracht werden. Die Anbringung geht aus den Abbildungen hervor. Bremsschläuche können aber nur dann angebracht werden, wenn die Modellkupplung nicht benötigt wird.



## ZURÜSTTEILE

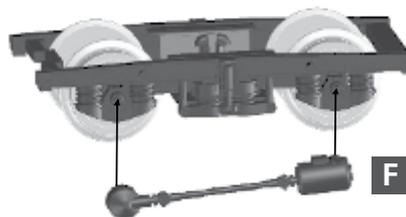
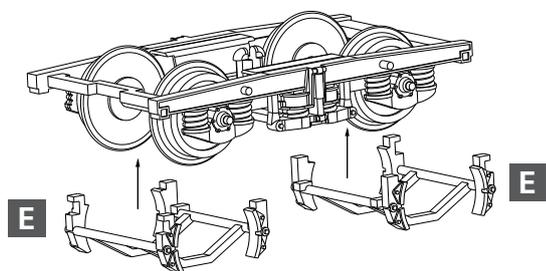
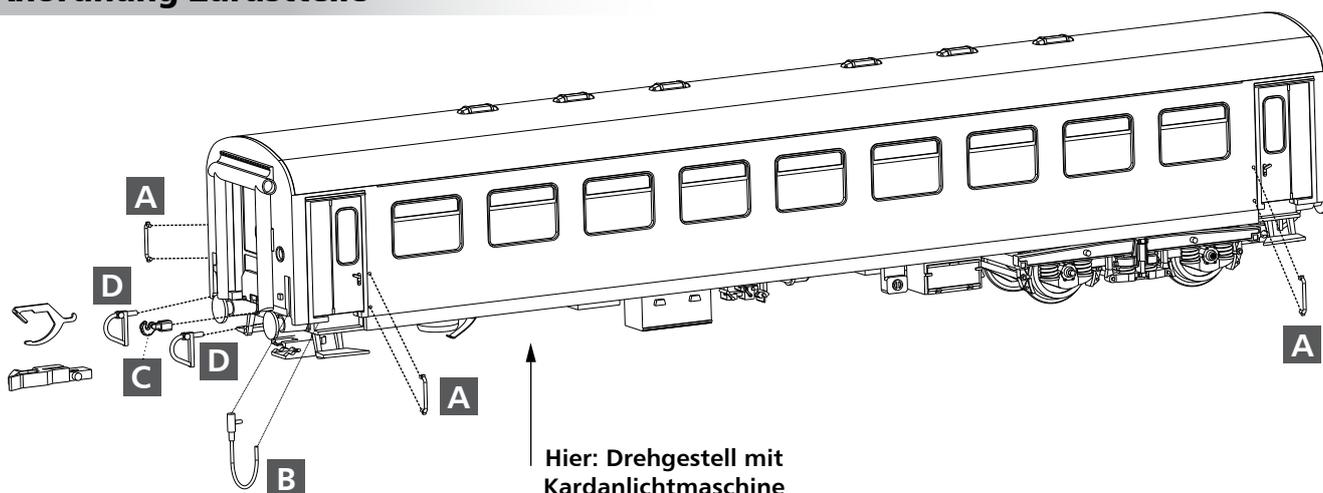
Dem Modell sind zur weiteren Detaillierung Zurüstteile beigelegt, die entsprechend der Darstellung angebracht werden können. Die Zubehörteile sind sauber vom Spritzling abzutrennen. Die Teile sollten mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert werden. Beim Betriebseinsatz ist zu beachten, dass die Bremsschläuche die Funktion der Kupplungsdeichsel behindern.

### Zurüstspritzlinge



- A** Griffstangen 
- B** Heizungsstecker 
- C** Kupplungshaken 
- D** Bremsschlauch 
- E** Bremsbacken 
- F** Kardanlichtmaschine 

### Anordnung Zurüstteile



Drehgestell vollst. m. Kardanlichtmaschine 290938  
Drehgestell vollst. o. Kardanlichtmaschine 290581



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammel- punkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden.

Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

### 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](http://www.tillig.com)

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.