

n-Wagen 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Bahn AG mit Führerstandseinrichtung und Gepäckabteil (Silber, Karlsruher Kopf)

Hallo,

dieses Paket enthält verschiedene Modelle der Nahverkehrssteuerwagen BDnf 735 und BDnrzf 740 in silberner Farbgebung.
Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im TS ist der BIN-Patch erforderlich!

Bauartbeschreibung

Zu den Ende der 50er Jahre geplanten neuen Nahverkehrswagen gehörte neben einem Wagen 2. und einem gemischtklassigen Wagen 1. und 2. Klasse auch ein Steuerwagen für den Wendezugverkehr. Dieser sollte neben dem Fahrgastraum auch ein Gepäckabteil mit breiten Ladetüren und Ladeschaffnerabteil erhalten, außerdem wurde eine Übergangsmöglichkeit am Führerraumende gefordert, um den Wagen auch mitten in Zugverbände einreihen zu können. Die aus diesen Forderungen heraus entwickelte Bauart, der BPw4nf-59, war beim Fahrpersonal jedoch nicht besonders beliebt. Die Gründe waren unter anderem die Enge auf dem Führerstand, die eingeschränkte Sicht und ein geringer Schutz bei Unfällen.

In der Praxis zeigte sich schnell, daß die Übergangsmöglichkeit der Steuerwagen kaum genutzt wurde. Daher entwickelte das AW Karlsruhe in den Jahren 1970/71 den Prototypen einer neuen Steuerwagengeneration mit einem vergrößerten Führerstand ohne Übergang. Die Form des neuen Kopfes war an die des ET 420 angelehnt, über den Frontscheiben befand sich ein beleuchteter Zugzielanzeiger. Der Innenraum war nun in der Breite vollständig nutzbar, zudem war die Rückwand des Führerstandes weiter nach hinten gesetzt als bei den Vorgängern, womit der zur Verfügung stehende Platz deutlich erhöht wurde. Die großflächig verglaste Front bot ein gutes Sichtfeld, außerdem erhielten die Wagen neben einer Zusatzbremse auch weitere Annehmlichkeiten für den Lokführer wie z.B. ein Thermofach und einen speziell abgefederten Sitz. Der Unfallschutz war durch die zurückgesetzte Position des Lokführers und verstärkte Streben deutlich erhöht. Als Konsequenz aus dem vergrößerten Führerstand verkleinerte sich der Gepäckraum auf 13 m², der Fahrgastraum blieb jedoch unverändert.

Auf dem Prototypen aufbauend entstanden 1971 die ersten 20 Serienwagen unter der Bezeichnung BDnrzf 740.1. Ab 1972 folgten dann 287 verbesserte BDnrzf 740.2, die sich von den 740.1 in der Hauptsache durch eine eigene Batterie mit Ladegerät für die Wendezugsteuerung unterschieden.

Insgesamt wurden zwischen 1971 und 1977 durch das AW Karlsruhe 308 BDnrzf 740 gebaut. Ein Wagen ging als Steuerwagen für die Versuchslok BR 202 mit Meßeinrichtung und Klotzbremse ausgerüstet an das BZA München, einer wurde mit technischen Änderungen als Bnrzf 734 für den Karlsruher Versuchszug fertiggestellt. Ein Einzelstück war auch der als "Häßliches Entlein" bekannt gewordene BDnrzf 740.3 mit GFK-Kopf.

Ab 1978 wurden auch die Steuerwagen der ersten Generation, seit 1966 als BDnf 738 bezeichnet, mit den neuen Köpfen nachgerüstet. In der Führerstands-ausrüstung bis auf einige Details identisch mit den BDnrzf 740, behielten sie jedoch ihre technische Ausstattung, die Klotzbremse, Dampfheizung und generatorische Batterieladung umfaßte. Zur besseren Absicherung der Wendezugsteuerung erhielten sie allerdings einen zweiten Generator am führerstandsseitigen Drehgestell. Auch das im Gegensatz zu den BDnrzf 740 offene Ladeschaffnerabteil blieb bestehen, wurde nun jedoch in Richtung Wagenmitte und auf die andere Wagenseite versetzt.

Zweihundert Wagen der Bauart BDnf 738 wurden bis 1982 im AW Karlsruhe umgebaut, ihre neue Bezeichnung lautete BDnf 735. In der Hauptsache wurden sie zusammen mit Triebfahrzeugen ohne elektrische Zugheizung eingesetzt, wie etwa der BR 215/216 und BR 211/212. Ein Teil der Wagen war zunächst nur für eine Geschwindigkeit von 120 km/h zugelassen, wurde jedoch später für 140 km/h ertüchtigt.

Die Farbgebung der BDnf 735 und BDnrzf 740 war identisch. Die ersten BDnrzf 740.1 wurden vollständig ohne Frontlackierung ausgeliefert. Bis Anfang der 80er Jahre war die Front aller weiteren Wagen durch orange Warnbalken gekennzeichnet. Danach wurde der Kopf bei Neulackierungen im gefälligen Ozeanblau-Beige mit zum Gepäckraum hin hochgezogenen blauen Streifen lackiert.

Technische Daten BDnf 735

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	30 t
Sitzplätze:	64 + 2 Klappsitze
Ladefläche:	14 m ²
Vmax:	120 bzw. 140 km/h
Höhe über S.O.: 4,05 m	
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GP-A-mZ
Heizung:	Nkohzs/El. Hzs

Technische Daten BDnrzf 740.1/BDnrzf 740.2

LüP:	26,4 m
Gewicht (leer):	31 t/33 t
Sitzplätze:	64 + 2 Klappsitze
Ladefläche:	13 m ²
Vmax:	140 km/h
Höhe über S.O.: 4,05 m	
Breite:	2,83 m
Bremse:	KE-GPR-A-mZ (D)
Heizung:	El. Hzs

Modell

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

- BDnf 735 Epoche 4 (Orange Warnstreifen)
- BDnf 735 Epoche 5 (Orange Warnstreifen)
- BDnf 735 Epoche 6 (Orange Warnstreifen)
- BDnf 735 Epoche 4 (Blau-Beige)
- BDnf 735 Epoche 5 (Blau-Beige)
- BDnf 735 Epoche 6 (Blau-Beige)

- BDnrzf 740.1 Epoche 4a (schwarzer Rahmen, ohne Warnanstrich)

- BDnrzf 740.2 Epoche 4a (schwarzer Rahmen, orange Warnstreifen)
- BDnrzf 740.2 Epoche 4 (blauer Rahmen, orange Warnstreifen)
- BDnrzf 740.2 Epoche 5 (Orange Warnstreifen)
- BDnrzf 740.2 Epoche 6 (Orange Warnstreifen)
- BDnrzf 740.2 Epoche 4 (Blau-Beige)
- BDnrzf 740.2 Epoche 5 (Blau-Beige)
- BDnrzf 740.2 Epoche 6 (Blau-Beige)

Jeder der Steuerwagen ist in zwei Versionen enthalten: Zum einen für den Betrieb mit Diesel-, zum anderen für den Betrieb mit E-Loks. Die Modelle besitzen einen jeweils angepaßten Führerstand.

Modellfunktionen

Die Steuerwagen sind mit zu öffnenden Einstiegs- und Ladetüren ausgestattet. Geöffnet werden die Einstiegstüren seitenabhängig mit den Tasten Strg+Num 7 und Strg+Num 9. Die Ladetüren lassen sich beidseitig mit Strg+Num 8 öffnen (nur, wenn der Zug vom entsprechenden Wagen aus gesteuert wird).

Die BDnrzf aus dem Zeitraum bis ca. 1978 besitzen funktionsfähige Türleuchtmelder.

Der Lichtwechsel von Weiß auf Rot findet automatisch statt, wenn auf die Lok bzw. in den Steuerwagen gewechselt wird.

Installation

1. Zip-Ordner entpacken
2. Ordner "Sp_BDnf" und "Common.Cab" in das Verzeichnis .../Train Simulator/Trains/Trainset kopieren (vorhandene Dateien ggf. überschreiben).
3. Installation von Heiko Müllers BDnf-Führerständen (erhältlich auf www.thopil.de und www.german-railroads.de).
4. Installation des *DB Steuerwagensound bis 140 km/h* von Hibu (erhältlich auf www.thetrain.de).
5. Im Aufgabeneditor einen Zugverband erstellen. Die Wagen werden dort unter den Diesel- bzw. E-Loks aufgeführt.

Zur Installation von Sound und Führerständen bitte unbedingt die jeweils beigefügten Liesmich-Dateien beachten!

Für die wertvolle Unterstützung bei diesem Projekt bedanken darf ich mich bei:

TS-Sounddesigner	(Recherche, Betatest und Fotos)
Heiko Müller	(Betatest, Führerstände)
Waggondesigner	(Technische Daten)
RLF	(Betatest)
wander-baustelle	(Hinweise und Dateibearbeitung)
VEP_Dexter	(Hinweise zur Umsetzung der Ladetüranimation)
Achim Groteclaes	(Hinweise)
deepguiness	(Betatest)

Außerdem geht Dank an Thomas Pilder, ohne dessen Programm PolyMaster die Erstellung hochdetaillierter Fahrzeuge mit dem TS Designer nicht möglich wäre und dessen Hinweise zur Fehlerbeseitigung bei einigen Modellen sehr hilfreich waren. Ein besonders großes Dankeschön auch an Heiko Müller für die Erstellung und Anpassung der hochdetaillierten Führerstände (Cabview-Ansicht), ohne die die Wagen nicht vollständig wären.

Gute Fahrt!

Spike
Spike_TS@web.de

Diese Modelle sind Freeware und dürfen ausschließlich so genutzt werden. Vor der Veröffentlichung von Repaints schickt bitte ein kurzes Mail, natürlich auch bei Anregungen und Kritik. Für eventuelle Schäden an Hard- und Software übernehme ich keine Haftung.

