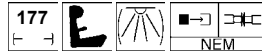


# Reisezugwagen Schürzenwagen



Art.-Nr. 16900 • 16901 • 16902 • 16920 • 16921 • 16922 • 16923 • 16924 • 16925 • 16926  
290798 (für Set 01579) • 290956 (für Set 01595) • 290957 (für Set 01595) • 290959 (für Set 01596)



Abbildung zeigt  
Art.-Nr. 16923

© TILLIG

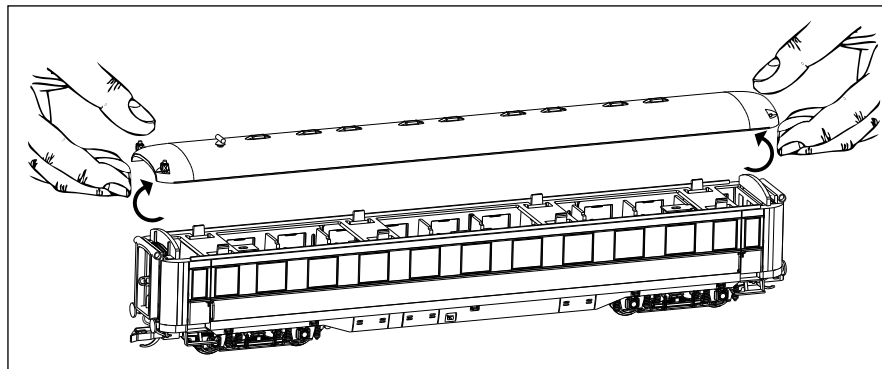
## DAS VORBILD

Die als Schürzenwagen in die deutsche Verkehrsgeschichte eingegangenen Reisezugwagen bilden den Abschluss und Höhepunkt der Entwicklung der Reisezugwagen vor dem Zweiten Weltkrieg bei der DR. Ihre Formgestaltung haben sie zu einem gewissen Kultstadium geführt. Um die gewünschte Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeiten der Züge in den dreißiger Jahren zu erreichen, musste leichter gebaut und der Luftwiderstand des Zuges verringert werden. Anvisiert waren Geschwindigkeiten von 150 km/h. Der Luftwiderstand macht bei einem Zug mit 100 km/h ungefähr ein Viertel des Fahrwiderstandes aus. Hier hatte man also die größten Möglichkeiten, durch eine Optimierung der Geschwindigkeit des Zuges zu erhöhen. Die technische Entwicklung hatte den Leichtbau auch in Reisezugwagen möglich gemacht. Seit 1935 wurden Schnell- und Eilzugwagen in geschweißter Bauform beschafft, bei denen der Wagenkasten in die tragende Konstruktion einbezogen wurde. Der damit röhrenförmige Aufbau kam mit wesentlich dünnwandigerem Material aus, um dennoch die gleiche Festigkeit zu erreichen. Neben den reinen Sitzwagen entstanden aber auch eine Reihe von Sonderwagen als Salonwagen für die Reichsregierung, Speisewagen und Schlafwagen für die MITROPA und Postwagen für die Reichspost. Sie lehnten sich dem äußeren Erscheinungsbild der Schürzenwagen an.

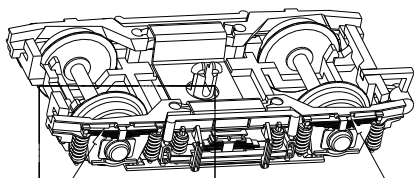
Inneneinrichtungen, Fensteranordnungen und Längen gestalteten sich entsprechend des Verwendungszweckes. Die nach dem Krieg vorhandenen und noch einsetzbaren Fahrzeuge sind von den alliierten Besatzungsmächten für ihre Zwecke requiriert worden. Die Schadfahrzeuge wurden von beiden deutschen Bahnverwaltungen und der ÖBB wieder instand gesetzt. Bei der DB fanden die Wagen nach dem Krieg eine Weiterverwendung unter anderem in dem wieder geschaffenen Rheingold. Bei der DB blieben die Schürzenwagen – dabei immer weiter in untergeordnete Dienste herabgesetzt – bis 1982 im Betriebsdienst. Die ÖBB hielt die Fahrzeuge bis 1989 im Einsatz. Bei der DR wurden diese Wagen in den sechziger Jahren in das Modernisierungsprogramm aufgenommen. Als sogenannte Modwagen wurden sie bis zum Ende der DR weiter eingesetzt. Da die meisten Wagen beim Umbau ihre Schürzen behielten, sind die zu Modwagen umgebauten Fahrzeuge recht leicht in dieser Fahrzeugfamilie zu erkennen. Bei der DR wurden 1951 auf den Konstruktionszeichnungen des ehemaligen 3. Klassewagens Neubauschlafwagen 1./2. Klasse gefertigt. Ursprünglich in grüner Farbgebung ausgeliefert, wurden diese Wagen für den Transport militärischer Einheiten der Russischen Streitkräfte benutzt, kamen sie nach Ende dieses Dienstes in den Bestand der MITROPA und waren bis Mitte der Siebziger im Einsatz.

## DAS MODELL

Die Modelle der Schürzenwagen sind maßstäbliche Nachbildungen ihrer Vorbilder in fein detaillierter Ausführung. Das Modell ist entsprechend der Bahnverwaltung und der Epoche authentisch lackiert und dekoriert. Ausgestattet mit Inneneinrichtung, Kurzkupplungsmechanik und Normaufnahme für die Kupplung verfügt das Modell über eine Stromübertragung von den Drehgestellen unter das Dach. Nach Abnehmen des aufgerasteten Daches werden die Kontakte zum Anschluss einer Innenbeleuchtung zugänglich. Zum Abnehmen des Daches ist dieses einfach nach oben abziehen. Die Modelle sind entsprechend der Vorbilder unterschiedlich lang und mit unterschiedlichen Drehgestellen und Details ausgestattet. Die Trittstufen sind seitenverschieblich gestaltet. Verschoben werden die Tritte durch die Drehgestelle. Rückholfedern sorgen für einen minimalen Ausschlag. An den Drehgestellen sind die Blattfedern mit Drehgestellrahmen über den Achslagern ebenfalls federnd gelagert. Diese Teile sind am Speisewagen generell nicht montiert. Durch den großen Achsstand ergibt sich auch ein größerer seitlicher Ausschlag. Da die Schürzen nicht weiter zurückgeschnitten sind, muss daher bei Radien unter 400 mm auf diese Federn verzichtet werden. Daher liegen die Teile den Wagen als Zurüstteile bei. Der Einsatz des Speisewagens auf Standardgleis mit Radius 280 mm ist nicht gewährleistet. Bei den Fahrzeugen mit 3,0 m Drehgestell können diese Teile des Drehgestells bis zu einem Radius von 310 mm hinab montiert bleiben. Gleisnicken führen dann aber an der unteren Radiengrenze zu Laufproblemen. In diesem Fall sind die Teile von den Drehgestellen zu entfernen. Aus diesem Grund sind die Federpakete bei diesen Modellen standardmäßig montiert.

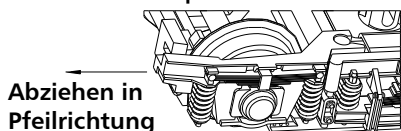


Verschoben werden die Tritte durch die Drehgestelle. Rückholfedern sorgen für einen minimalen Ausschlag. An den Drehgestellen sind die Blattfedern mit Drehgestellrahmen über den Achslagern ebenfalls federnd gelagert. Diese Teile sind am Speisewagen generell nicht montiert. Durch den großen Achsstand ergibt sich auch ein größerer seitlicher Ausschlag. Da die Schürzen nicht weiter zurückgeschnitten sind, muss daher bei Radien unter 400 mm auf diese Federn verzichtet werden. Daher liegen die Teile den Wagen als Zurüstteile bei. Der Einsatz des Speisewagens auf Standardgleis mit Radius 280 mm ist nicht gewährleistet. Bei den Fahrzeugen mit 3,0 m Drehgestell können diese Teile des Drehgestells bis zu einem Radius von 310 mm hinab montiert bleiben. Gleisnicken führen dann aber an der unteren Radiengrenze zu Laufproblemen. In diesem Fall sind die Teile von den Drehgestellen zu entfernen. Aus diesem Grund sind die Federpakete bei diesen Modellen standardmäßig montiert.



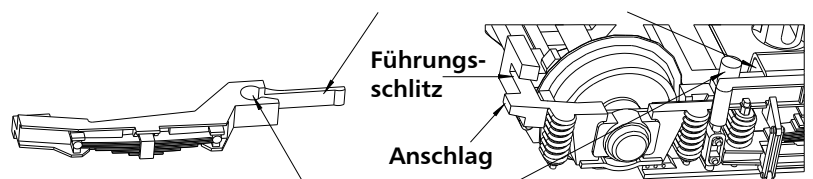
Federpakete – ausschwenkbar  
bei Kurvenfahrt nach Anschlag  
am Wagenboden.

Bei Kurvenradien unter 310 mm müssen  
diese Federpakete entfernt werden.



Abziehen in  
Pfeilrichtung

**Wiedermontage:** Federzunge in Freiraum zwischen  
Achslagerbrücke (Blechteil) und Drehgestellblende einführen.

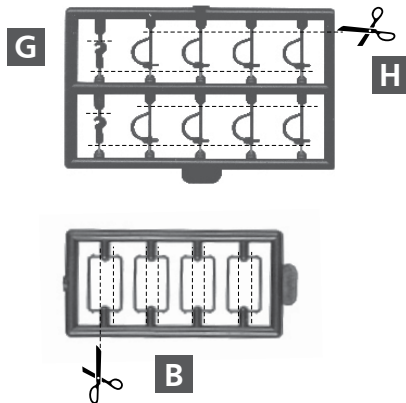


Sitz auf Führungsstift überprüfen! Federpaket muss sich leicht  
bewegen lassen und bei Geradeausfahrt in seine Ausgangslage  
zurückfedern.

## ZURÜSTTEILE

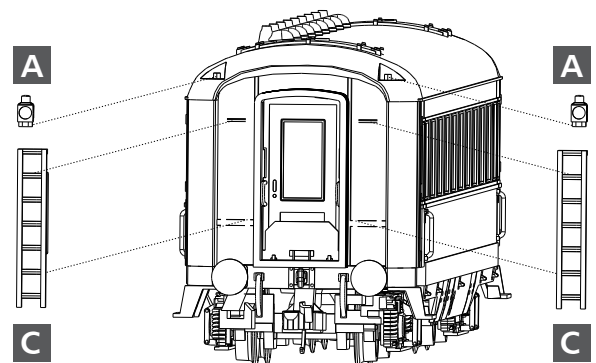
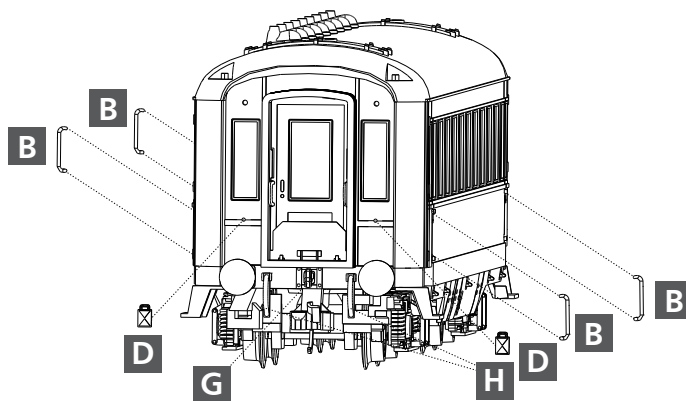
Weitere Zurüstteile liegen den Modellen je nach Ausführung zur Selbstmontage bei. Die Anbringung ist unter dem Aspekt der Verwendung der Modelle vorzunehmen. Die grafischen Darstellungen informieren über die Anbringung. Die Teile sollten mit einem Tropfen Sekundenkleber gesichert werden. Beim Betriebseinsatz ist zu beachten, dass die Bremsschläuche die Funktion der Kupplungsdeichsel behindern.

### Zurüstspritzlinge

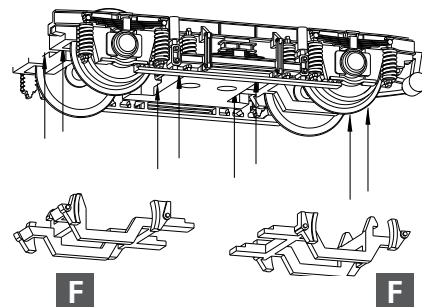
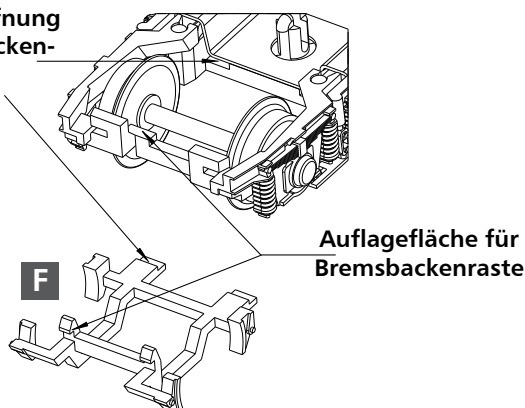


- A** Schlussleuchte oben, links und rechts (nicht bei Art. 290959)
- B** Griffstangen 4,5 mm
- C** Leitern
- D** Schlussleuchte unten, links und rechts (nicht bei Art. 290961)
- E** Faltenbalg
- F** Bremsbacken
- G** Kupplungshaken
- H** Bremsschlauch

### Anordnung Zurüstteile



### Aufnahmeöffnung für Bremsbackenlasche



**CE** 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.