

EC 114/115 "Blauer Enzian"



In dem Modellpaket sind zahlreiche Wagen unterschiedlicher Bauarten für die Zugbildung des EC 114/115 "Blauer Enzian", sowie die entsprechenden Zugverbände und dazugehörige Tauschtexturvorgaben enthalten.

In dieser kurzen Dokumentation möchte ich auf die Geschichte der Wagenbauart, die Modelle und deren Funktion, sowie den Einsatz der mitgelieferten Zugverbände eingehen.

Für den Einsatz auf zahlreichen in den 90er Jahren eröffneten Schnellfahrstrecken, bzw. deren Tunnelabschnitten wurden über 250 Wagen unterschiedlicher Bauarten durch Umbau druckertüchtigt. Unter anderem durch Verwendung besonderer Isoliergummis um Fenster und Türen, druckdichter Wagenübergänge, Druckschutzklappen, Druckschutzlüfter und geschlossener WC-Systeme ließ sich ein von äußeren Druckeinflüssen weitgehend unabhängiges System erreichen, das die auftretenden Druckschwankungen von Personal und Reisenden weitgehend fernhielt. Mit den so ausgerüsteten Eurofima-Wagen der Bauarten Apmz (1. Klasse Großraumwagen), Avmz (1. Klasse Abteilwagen) und Bpm(bd)z (2. Klasse Großraumwagen) ließen sich, ergänzt durch den ab Werk druckertüchtigten 2. Klasse Abteilwagen der Bauart Bvmz¹⁸⁵ und den umgebauten Speisewagen WRmz¹³⁷ komplette Garnituren bilden.

Ein Beispiel für die druckertüchtigten Züge, welche in den späten 90er Jahren die Neubaustrecken befuhren, ist der vorliegende EuroCity "Blauer Enzian", welcher unter den Zugnummern 114/115 zwischen Dortmund und Klagenfurt verkehrte. Er ist stolzer Nachfolger des erstmalig in den 50er Jahren zwischen Hamburg und München eingesetzten F-Zuges, der später auch als TEE (1965–1979) und InterCity (1979–1987) auf leicht variierenden Routen verkehrte.

Die Modelle dieses Sets sind für den Einsatz in IC/EC-Zügen im Zeitraum 1996-2001 geeignet und tragen im Auslieferungszustand die Zuglaufschilder des oben genannten Zuges für das Fahrplanjahr 2000.

Per Tauschtextur lassen sich die Modellen aber auch in anderen Zugläufen der späten 90er Jahre einsetzen.

Lieferumfang



Neben den Modellen, die in EEP beim Rollmaterial in der Kategorie "Personenwagen" unter folgenden Namen zu finden sind

- DBAG Apmz123 Fvr 01 EpV +
- DBAG Apmz123 Fvr 02 EpV +
- DBAG Avmz107 Fvr 01 EpV +
- DBAG Avmz107 Fvr 02 EpV +
- DBAG Avmz107 Fvr 03 EpV +
- DBAG Avmz107 Fvr 04 EpV +
- DBAG Bpmz293.1 Fvr 01 EpV +
- DBAG Bpmz293.1 Fvr 02 EpV +
- DBAG Bpmz293.1 Fvr 03 EpV +
- DBAG Bpmz293.2 Fvr 01 EpV +
- DBAG Bpmz293.2 Fvr 01 EpV +
- DBAG Bpmbz293.6 Fvr 01 EpV +
- DBAG Bpmbz293.6 Fvr 02 EpV +

werden auch vorgefertigte Zugverbände installiert, die im Ordner *Resourcen\Blocks\Rolling_Stock* als

- *EC114_Blauer-Enzian_2000.rss*
- *EC115_Blauer-Enzian_2000.rss*

zu finden sind und in jeder Anlage im 3D-Modus über „Datei -> Zug öffnen“ eingefügt werden können. Für die Verwendung dieser vorbildgerechten Zugverbände werden u.a. weitere Modelle aus den Sets

V11NSB30125	- 2. Klasse Abteilwagen	vom Typ Bvmz ¹⁸⁵	der DB-AG in Ep. V
V11NSB30126	- IC-BordRestaurant	vom Typ WRmz ¹³⁷	der DB-AG in Ep. V
V11NSB30131	- 2. Klasse Großraum-/Fahrradwagen	vom Typ Bpmdz ^{293.8}	der DB-AG in Ep. V
V11NSB30135	- 2. Klasse Abteilwagen	vom Typ Bvmz ¹⁸⁵	der DB-AG in Ep. V

benötigt.



Die Modelle dieses Sets verfügen über zahlreiche Funktionen auf die ich im Folgenden eingehen möchte:

Bewegliche SIG-Übergänge und Puffer

Die bei diesen Modellen verwendeten Wagenübergänge der Bauart "SIG" verschließen sich beim Vorbild im Gegensatz zu den gewöhnlichen Gummiwulstübergängen druckdicht. Da eine Überlagerung dieser Übergänge konstruktionsbedingt ausscheidet, mussten sie für EEP genau wie beim Vorbild beweglich konstruiert werden, um ein geschlossenes Bild in Kurven zu wahren. Die angewandte Technik richtet den Übergang am Streckenverlauf aus und ermöglicht so die Durchfahrt von Kurven mit einem Radius >190m. Dabei werden auch die Puffer zusammengedrückt, damit es nicht mehr zur Überlagerung der Pufferteller kommt. Ich mache darauf aufmerksam, dass diese Funktionen selbstverständlich auch das Zugende betreffen und dort unter bestimmten Betrachtungswinkeln als "unrealistisches Verhalten" auffallen können. Die Bewegungen sind allerdings mit max. 4° Rotation, bzw. 5cm Verschiebung der Puffer sehr gering.

einzeln öffnende Türen, inkl. beweglichem Trittbrett und Soundkulisse

Die Achsen für das Öffnen der Türen sind mit "Tuer1", "Tuer2", "Tuer3" und "Tuer4" bezeichnet. Dabei liegen jeweils die geraden und ungeraden Zahlen gemeinsam auf einer Wagenseite - nicht jedoch an einem Wagenende! Die Ansteuerung dieser Achsen per Kontaktpunkt macht es erforderlich, dass die Bezeichnung im gesamten Zugverband einheitlich ist und bedingt eine sorgfältige Auswahl und Reihung des Rollmaterials. Damit das Zugbild dennoch nicht langweilig erscheint, sind die Achsenbezeichnungen bei einigen Modellen in diesem Set absichtlich "vertauscht". Diese Modelle müssen nach dem Aufgleisen gedreht werden, damit die Türen mit der selben Bezeichnung wieder auf der selben Zugseite liegen. Bei den mitgelieferten Zugverbänden ist dies bereits berücksichtigt. Es ist daher wichtig, dass diese nur auf Gleisen eingesetzt werden, die alle in eine Richtung verlegt wurden, da es sonst zu Fehlern kommt. Für die mitgelieferten Modelle gilt beim manuellen Aufgleisen ohne Zugverband folgende Faustregel:

Wagen mit einer **ungeraden** Ordnungsnummer (z.B. " DBAG Apmz123 Fvr **01** EpV +") bleiben **un**verändert und Wagen mit einer **geraden** Ordnungsnummer (z.B. " DBAG Apmz123 Fvr **02** EpV +") müssen nach dem Einsetzen **ge**dreht werden!

Tauschtexturen

Die Blanko-Vorlagen für die Tauschtexturen der Zuglaufschilder werden als PNG-Dateien in den Ordner *Ressourcen\Tauschtexturen\SB3\Personenwaggons* installiert. Die Namensgebung der Dateien entspricht dabei denen der dazugehörigen Wagenmodelle. Auf der Tauschtextur-Vorlage finden sich Hinweise, welche Bereich bearbeitet werden dürfen und wo das Zuglaufschild platziert werden muss.

Beleuchtungsfunktion inkl. einzeln schaltbaren Zugschlussignalen

Die Modelle verfügen über eine zusätzliche schaltbare Slider-Achse "Schlusslicht", welche die automatische Lichtfunktion abschaltet und die Möglichkeit bietet das Schlusslicht auch tagsüber, unabhängig von der Innenbeleuchtung am vorderen oder hinteren Wagenende dauerhaft einzuschalten. Befindet sich der Slider in der Ausgangsposition (Mitte) ist die automatische Funktion aktiv, d.h. die Zugschlusssignale werden gemeinsam mit der Innenbeleuchtung eingeschaltet, wechseln je nach Fahrtrichtung und werden an gekuppelten Wagenenden automatisch abgeschaltet. Bewegt man den Slider in eine der Anschlagpositionen (links oder rechts) wird damit das Zugschlussignal vorne oder hinten manuell dauerhaft eingeschaltet und die oben beschriebene Automatik deaktiviert. Im Gegensatz zu den automatischen Zugschlussignalen ist das manuelle Zugschlussignal in seinen Farbwerten, Bloom- und Flare-Effekten auf die Verwendung bei Tageslicht abgestimmt und bei Dunkelheit nicht so deutlich zu erkennen. Ich empfehle daher im Nachtbetrieb weiterhin die automatische Lichtfunktion zu nutzen.

Ich wünsche Euch viel Freude an den Modellen und bedanke mich bei Stefan Köhler-Sauerstein (SK2) für die Bereitstellung von Konstruktionsdaten, bei Andreas Hempel (AH1) für die Figuren aus dem Nachlass des Konstrukteurs Norbert Popp und bei Andreas Peter (ap-ka) für Anregungen zu den Modellen.

Für Fragen, Anregung oder Kritik bin ich gern per Mail unter sven-eike.bauer@t-online.de erreichbar. Informationen zu bisherigen und zukünftigen Projekten finden Sie auf www.eisenbahnbauer.jimdo.com.