

AKKU- TRIEBWAGEN DER BAUREIHE ETA 176

Kat.Nr. HO-001

Triebwagen, deren Elektromotoren aus mitgeführten Accumulatorenbatterien gespeist wurden, fuhren bereits in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Den ersten Fahrzeugen war allerdings noch kein durchschlagender Erfolg beschieden. Erst die in den Jahren 1906 und 1907 von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung beschafften Triebwagen und die Fahrzeuge der früheren Deutschen Reichsbahn, Baujahre 1925 und 1927, entsprachen den Anforderungen. Einige der Triebwagen gelangten sogar noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn.

Mit der Entwicklung der Baureihe ETA 176 begann dann im Jahre 1952 ein neuer Zeitabschnitt im Bau von Akku-Triebwagen. Die beiden Prototypen einer neuen Fahrzeuggeneration entstanden bei der Waggonfabrik Wegmann & Co. in Kassel unter Mitwirkung der Firmen AEG, Schaltbau und Accumulatorenfabrik AG, Hagen. Der ETA 176 001 mit der Fabriknummer 918 wurde am 9. April 1952 abgenommen, der ETA 176 002 mit der Fabriknummer 919 am 12. Mai 1952.

In die Konstruktion der Fahrzeuge flossen die Erfahrungen aus dem Flugzeugbau ein. Der Wagenkasten wurde als selbsttragende, verwindungssteife Röhre in kombinierter Spanten- und Schalenebauweise hergestellt und vollständig geschweisst. Zur Verringerung des Luftwiderstandes haben die Wagen eine seitliche Schürze und eine geschlossene Bodenwanne erhalten, die zur Aufnahme der elektrischen Ausrüstung und der Batterien diente und durch Klappen von aussen zugänglich war. Sowohl das Triebgestell mit den beiden Elektromotoren, als auch das Laufgestell der Bauart München-Kassel hatten einen Achstand von 2500 mm und waren ebenfalls als Schweisskonstruktion ausgeführt.

Auch die nachfolgenden Fahrzeuge ETA 176 003 bis 005 entstanden bei Wegmann in Kassel und wurden in den Jahren 1953 und 1954 in Dienst gestellt. Von den Prototypen unterschieden sich diese Triebwagen vor allem durch eine andere Aufteilung des Innenraums und einer geänderten Türanordnung.

Die letzten drei Triebwagen mit den Betriebsnummern ETA 176 006 bis 008 lieferte die Waggon- und Maschinenbau GmbH, Donauwörth. Zu den Triebwagen wurden auch noch acht typengleiche Steuerwagen ESA 176 001 bis 008 gebaut. Im Gegensatz zu den Triebwagen, die noch ein Abteil der damaligen 2. Klasse erhielten, waren die Steuerwagen als reine Einklassen-Fahrzeuge der 3. Klasse ausgeführt. Alle Fahrzeuge wurden mit einer Mittelpufferkupplung der Bauart Scharfenberg ausgestattet, welche die Luft- und Stromleitungen mitkuppelt. In den Steuerwagen befand sich nur an einem Wagenende ein Führerstand.

Die Trieb- und Steuerwagen der Baureihe ETA/ESA 176 waren zunächst bei den Bahnbetriebswerken Limburg, Hameln und Kassel beheimatet, wurden dann aber alle im Bw Limburg zusammengefasst. Daher rührt auch ihr Beiname "Limburger Zigarren", unter dem sie bei Eisenbahnfreunden bekannt geworden sind. Nach der Umzeichnung der Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn am 1. Januar 1968 fuhren die Triebwagen mit den neuen Nummern 517 001 bis 008 und die Steuerwagen als 817 601 bis 608. Obwohl die Fahrzeuge ohne nennenswerte Beanstandungen liefen, wurden die letzten Exemplare im Jahre 1985 ausgemustert. Erhalten geblieben und im Bestand der Museumsfahrzeuge der DB ist nur der Triebwagen ETA 176 001.

Technische Daten:

Achsfolge	Bo' 2'	Nennleistung	200 kW/34 km/h
Gattung	BC Pw4 (ABDm)	Dienstlast	55,6 t
Höchstgeschwindigkeit	90/100* km/h	Achslast maximum	16,0 t
Treibrad-Ø	980 mm	Sitzplätze, gesamt	72
Lauftrad-Ø	930 mm	Batteriekapazität	398 kWh/3h
Länge über Kupplung	27 000 mm	Indienststellung	1952 - 1954

* ab ETA 176 003

bitte wenden

LEMACO-Modell DB ETA 176 001

Das Modell ist aus über 250 Einzelteilen zusammengebaut und besticht durch die exakte Wiedergabe der eleganten Linien und Form des grossen Vorbildes. Der Antrieb durch einen 5-poligen 12 Volt Präzisions-Rundmotor, verbunden mit einer Schwungmasse, verleihen dem ETA 176 ausgezeichnete Fahreigenschaften und eine vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit.
Mindestradius 400 mm.

Voll nachgebildet wurde die Inneneinrichtung. Auch durchbrochene Gepäckablagen wurden nicht vergessen. Drehgestellblenden, Bremseinrichtung und die bewegliche Scharfenbergkupplung an den Frontrundungen sind fein nachgebildet worden. Die mehrfarbige Lackierung mit den verschiedenen Zierlinien sind perfekt wiedergegeben. Die lupenreine Beschriftung entspricht genau dem heute noch erhaltenen Museumfahrzeug. Keinerlei unschöne Motoraufbauten im Inneren des Triebwagens trüben den freien Fensterdurchblick. Das Modell ist mit einer konstanten Innen- und mit in Fahrrichtung wechselnder Stirnbeleuchtung versehen.

Die begrenzte, einzeln nummerierte und datierte Auflage von 400 Exemplaren geben auch diesem LEMACO-Supermodell eine besondere Exklusivität.
Davon werden einige Exemplare unter HO-001/V verwittert ausgeliefert.