

# Die Wagen des SUPERPANORAMIC - EXPRESS der MOB.

In den 80er Jahren begannen die europäischen Staatsbahnen sukzessive ihre erstklassigen TEE-Züge zugunsten zweiklassiger Intercity-Züge aufzugeben. Zur gleichen Zeit und ungeachtet dieser Entwicklung, traf die Direktion der MOB den mutigen Entscheid, einen rein erstklassigen Luxuszug, den "Superpanoramic-Express", in ihr Angebot aufzunehmen. Dies im Anschluss an den bereits 1977 in Betrieb genommenen und erfolgreichen "Panoramic-Express". 1985, dem Jahr seiner Inbetriebnahme, bestand der "Superpanoramic Express" aus dem Triebwagen BDe 4/4 3005, dem Salon-Barwagen Ars 115, sowie dem Steuerwagen Ast 116 "Grande vue". In dieser Konfiguration verkehrte er bis 1986, zu welchem Zeitpunkt er durch den Triebwagen BDe 4/4 3006 und den Steuerwagen Ast 117 ergänzt wurde. Die Wagenkasten wurden wie die "Panoramic"-Wagen bei der Karosseriefirma Ramseier & Jenzer hergestellt. Die Fertigung der Untergestelle, der Innenausbau sowie der Einbau der Führerstandseinrichtung wurden in der Werkstätte Chernex in eigener Regie vorgenommen, SIG lieferten die Drehgestelle. Wahrscheinlich typischstes Merkmal dieses Zuges sind die Steuerwagen mit den im Dach und von der Wagenfront zurückgesetzt angebrachten Führerständen. Diese Massnahme ermöglichte es, an den Stirnseiten je ein 10-plätziges Fahrgastabteil anzuordnen das den Fahrgästen erlaubt, die durchfahrene Landschaft aus der Sicht des Lokführers geniessen zu können.

Der "Superpanoramic-Express" war ein voller kommerzieller Erfolg und weit über unsere Grenzen hinaus bekannt. Er erbrachte den Beweis, dass auch Schmalspurbahnen dank neuer Ideen und attraktiven Angeboten viele Reisende von der Strasse weg auf die Schiene zu locken vermögen. Der Zug verkehrte in regelmässigem Turnus bis 1994, zu welchem Zeitpunkt die MOB ein neues Produkt, den "Golden Panoramic-Express" in Betrieb setzten. Für diesen Zug wurden die Wagen teilweise umgebaut um die Kompatibilität mit neueren Triebfahrzeugen sicherzustellen. Sie erhielten auch einen, dem 1993 in Betrieb genommenen "Crystal Panoramic-Express" entsprechenden Aussenanstrich.

Technische Daten	Ast 116/117	Ars 115
Länge über Puffer	17'295 mm	17'125 mm
Gewicht	20 t	19 t
Sitzplätze total	50 Pl.	44 Pl.
Sitzplätze im "Grande vue" Abteil	10 Pl.	--
Plätze an der Bar	--	8 Pl.
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	100 km/h

## Der "Superpanoramic-Express" verkehrte in folgenden Kompositionen

1985:	Seite Zweisimmen	Ast 116, Ars 115, BDe 4/4 3005	Seite Montreux
ab 1986:	Seite Zweisimmen	Ast 116, Ars 115, BDe 4/4 3005, BDe 4/4 3006, Ast 117	Seite Montreux

Mit Hilfe der früheren Lemaco-Triebwagenodelle **Kat.-Nr HOm-010, BDe 4/4 3005/3006** können vorbildgetreue "Superpanoramic"-Kompositionen zusammengestellt werden. Sehr oft wurde auch der Triebwagen **BDe 4/4 3004** zur Führung des Zuges eingesetzt.

## ZERTIFIKAT

### Die LEMACO-Modelle in Spur HOm, Massstab 1 : 87

Weitere Supermodelle der Lemaco-Modellbauer. In feinsten Handarbeit ausschliesslich in Messing aus über 200 einzelnen Teilen hergestellt, fein lackiert und beschriftet. Jeder Wagen ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten	Ars 115	Ast 116/117		Ars 115	Ast 116/117
Länge über Kupplungen	198.7 mm	199.6 mm	Gewicht	182 g	174 g
Stromaufnahme bei 12 V	44 mA	→ 115 mA ← 86 mA	Mindestradius	330 mm	330 mm

### Die Produktion umfasst folgende Versionen

<b>Kat.-Nr HOm-013/1</b>	MOB Ars 115, Salon-Barwagen, dunkelblau-creme	1 – 155	155 Exemplare 2001
<b>Kat.-Nr HOm-013/2a</b>	MOB Ast 116, Steuerwagen, dunkelblau-creme	1 – 130	130 Exemplare 2001
<b>Kat.-Nr HOm-013/2b</b>	MOB Ast 117, Steuerwagen, dunkelblau-creme	1 – 125	125 Exemplare 2001

- Detaillierte Inneneinrichtung
- Fahrtrichtungsabhängige, konstante Front- und Schlussbeleuchtung 1.5 V
- Konstante Innenbeleuchtung 1,5 V
- Bemo-kompatible Kupplungen
- Übergangsgitter liegen bei
- Superpanoramic-Tafeln zum Anbringen liegen bei

# Les voitures SUPERPANORAMIC - EXPRESS du MOB.

Dans les années 80, les chemins de fer européens commencèrent à supprimer progressivement les trains TEE à classe unique en faveur des trains Intercity à deux classes. A la même époque et en dépit de cette évolution, la direction du MOB prit la décision courageuse d'ajouter à ses prestations un train luxueux et de première classe uniquement, le "Superpanoramic Express". En 1977 déjà, le "Panoramic Express" fut mis en service, et devint un succès commercial remarquable. En 1985, l'année de sa mise en service, le "Superpanoramic" consistait en l'automotrice BDe 4/4 3005, la voiture salon-bar Ars 115 et la voiture pilote Ast 116 "Grande vue". Il circula dans cette configuration jusqu'en 1986, puis fut complété par l'automotrice BDe 4/4 3006 et la voiture-pilote Ast 117, également "Grande vue". Comme c'était le cas des voitures du "Panoramic Express", les caisses des véhicules furent construites chez Ramseier & Jenzer. La construction des châssis, l'aménagement intérieur et des cabines de conduite fut effectué aux ateliers principaux MOB à Chernex. Les bogies furent livrés par SIG. Sans doute l'aspect le plus caractéristique de ces véhicules fut les voitures-pilote avec leurs cabines de conduite installées dans le toit et reculées du front du véhicule. Cette disposition permit l'aménagement d'un compartiment voyageurs à 10 places, offrant ainsi aux passagers la possibilité d'observer avec le même champ de visibilité que le mécanicien, le tracé et le magnifique paysage parcourus. D'où le nom "Grande vue".

Le "Superpanoramic Express" fut également un succès commercial total et fut connu bien au-delà de nos frontières. Il apporta la preuve qu'avec de l'imagination et de nouvelles idées, même un chemin de fer à voie métrique peut attirer du monde de la route sur le rail. Le train circula régulièrement jusqu'à 1994, quand le nouveau produit "Golden Panoramic Express" fut mis en service par le MOB. Pour celui-ci, les voitures "Superpanoramic" furent passablement transformées pour assurer leur compatibilité avec du matériel de traction plus récent, et leur livrée adaptée à celle du "Crystal Panoramic Express" mis en service en 1993.

Données techniques	Ast 116/117	Ars 115
Longueur hors tampons	17'295 mm	17'125 mm
Poids	20 t	19 t
Nombre total de places assises	50 pl.	44 pl.
Nombre de places assises "Grande vue"	10 pl.	--
Nombre de places au bar	--	8 pl.
Vitesse maximale autorisée	100 km/h	100 km/h

## Le "Superpanoramic-Express" circula dans les configurations suivantes

1985:	côté Zweisimmen	Ast 116, Ars 115, BDe 4/4 3005	côté Montreux
Dès 1986:	côté Zweisimmen	Ast 116, Ars 115, BDe 4/4 3005, BDe 4/4 3006, Ast 117	côté Montreux

Les modèles Lemaco précédents, **No cat. HOm-010, automotrices BDe 4/4 3005/3006**, permettent de former des compositions "Superpanoramic" authentiques. A nombreuses occasions l'automotrice **BDe 4/4 3004** fut également employé comme moyen de traction.

## CERTIFICAT

### Les modèles LEMACO en écartement HOm, échelle 1 : 87

De construction artisanale en laiton, reproduits jusque dans les plus petits détails, finement peints et décorés, ces nouveaux super-modèles des ateliers Lemaco se composent chacun de plus de 200 pièces. Tous les modèles sont numérotés et datés individuellement.

Données techniques	Ars 115	Ast 116/117		Ars 115	Ast 116/117
Longueur hors attelages	198.7 mm	199.6 mm	Poids	182 g	174 g
Consommation à 12 V	44 mA	→ 115 mA ← 86 mA	Rayon minimal	330 mm	330 mm

### La production comprend les versions suivantes

<b>No cat. HOm-013/1</b>	MOB Ars 115, voiture salon-bar, bleu foncé-crème	1 – 155	155 exemplaires 2001
<b>No cat. HOm-013/2a</b>	MOB Ast 116, voiture-pilote, bleu foncé-crème	1 – 130	130 exemplaires 2001
<b>No cat. HOm-013/2b</b>	MOB Ast 117, voiture-pilote, bleu foncé-crème	1 – 125	125 exemplaires 2001

- Aménagement intérieur détaillé
- Eclairage avant/arrière bidirectionnel constant 1,5 V
- Eclairage intérieur constant 1,5 V
- Attelages compatibles Bemo
- Barrières d'intercirculation sont annexées
- Plaques "Superpanoramic" sont annexées