

Einheitswagen EW IV der SBB und BLS

Auf den vom Publikum sehr sehr positiv aufgenommenen EW I und II basierend, versuchten die SBB mit den "Swiss Express" EW III eine weitere Komfortsteigerung einzuführen. In vieler Hinsicht waren diese Wagen der Zeit voraus, litten jedoch auch an einigen technischen Unzulänglichkeiten. Sie waren in Hinsicht auf die europaweit einzuführende automatische Zentralkupplung bereits mit dieser ausgerüstet. Das Projekt dieser umwälzenden Neuerung wurde jedoch von den europäischen Bahnen nicht weiterverfolgt. Zusätzlich begünstigten die nachteiligen Einflüsse der Erdölkrise von 1973 und 1975 den Entscheid der SBB, diese Wagenserie nicht weiter auszubauen. Ab 1975 wurden die Studien für einen neuen Inlandwagen vorangetrieben und führten schliesslich zum Entwurf eines 26.4m langen, vollklimatisierten Wagens. Diese Wagenlänge wurde gewählt, da sie bei einem Sitzplatzteller von 2'055mm in der ersten und 1'867mm in der zweiten Klasse 4,37% mehr Sitzplätze bei gleichbleibender Zuglänge unterbringen liess. Der Wagen lehnt sich, für Schweizer Inlandfahrzeuge ein wenig ungewohnt, profilmässig an die Gegebenheiten der im internationalen Verkehr eingesetzten Wagen an. Zur Optimierung des zur Verfügung stehenden Fahrgastraumes, sowie um relativ bequeme Einstiege zu gewährleisten, wurden die Eingänge und den Wagenenden, ausserhalb der Drehgestelle angebracht. Erstmals in der Geschichte der Fahrzeugbeschaffung der SBB wurden keine Prototypen konstruiert. Die äusserst tiefgreifenden technischen und marktorientierten Untersuchungen erlaubten, direkt in die Produktion einzusteigen. Total wurden 496 Wagen an die SBB und 44 Wagen an Privatbahnen abgeliefert. Die Fahrzeuge haben sich im harten Betrieb nicht nur sehr gut bewährt, sie wurden auch zu einem eigentlichen Publikumserfolg.

Technische Daten

Länge über Puffer	26'400 mm	Raddurchmesser	920 mm
Breite	2'825 mm	Höchstgeschwindigkeit	160 / 200 km/h
Höhe	4'050 mm	Minimaler Kurvenradius	
Fussbodenhöhe Einstieg	1'160 mm	beladen, gekuppelt	150 m
Fussbodenhöhe Abteil	1'180 mm	leer, ungekuppelt	90 m
Drehzapfenabstand	18'600 mm	Sitzplätze 1. Klasse	60
Wagenüberhang	2 x 3'900 mm	Sitzplätze 2. Klasse	86
Drehgestellachsstand	2'500 mm	Taragewicht	ca. 39 - 42 t

ZERTIFIKAT

Die LEMACO-Modelle in Spur I - Massstab 1 : 32

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit grösstenteils aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 800 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten

Länge über Puffer	829 mm	Stromaufnahme bei 12 V (Innenbeleuchtung und zwei Schlusslichter)	440 mA
Gewicht	ca. 3'700 g		
Mindestradius	1'800 mm		

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat. No I-017/1a	SBB EW IV Personenwagen 1. Kl.	A 50 85 <u>10-73 183-1</u>		
Kat. No I-017/1b		A 50 85 <u>10-73 176-5</u>	Total	70 Exemplare 1997
Kat. No I-017/2a	SBB EW IV Personenwagen 2. Kl.	B 50 85 <u>21-73 161-4</u>		
Kat. No I-017/2b		B 50 85 <u>21-73 183-8</u>		
Kat. No I-017/2c		B 50 85 <u>21-73 197-8</u>	Total	120 Exemplare 1997
Kat. No I-018/1a	BLS EW IV Personenwagen 1. Kl.	A 50 63 <u>10-73 409-6</u>		
Kat. No I-018/1b		A 50 63 <u>10-73 410-4</u>	Total	50 Exemplare 1997
Kat. No I-018/2a	BLS EW IV Personenwagen 2. Kl.	B 50 63 <u>21-73 411-9</u>		
Kat. No I-018/2b		B 50 63 <u>21-73 414-3</u>		
Kat. No I-018/2c		B 50 63 <u>21-73 415-0</u>	Total	75 Exemplare 1997

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Vorbildgetreu detaillierte Inneneinrichtung
- Abschaltbare, konstante Innenbeleuchtung
- Individuell abschaltbare Schlusslichter

- Standard-Schraubenkupplung. Adapter für Märklin - Kupplung liegt bei
- Ansteckbare, vergrösserte Pufferteller für engere Radien und S-Kurven liegen bei

Voitures unifiées IV des CFF et du BLS

Se basant sur les voitures unifiées I et II, très appréciées par les voyageurs, les CFF tentèrent d'introduire un degré de confort encore plus marqué avec les voitures unifiées III "Swiss Express". Ces voitures étaient très à l'avant-garde, mais souffraient aussi de quelques déficiences techniques. En vue de l'éventuelle introduction au niveau européen de l'attelage central automatique, les VU III étaient déjà équipées de celui-ci. Cependant, ce projet ne fut, malheureusement, jamais réalisé. En plus, les effets économiques négatifs de la crise du pétrole de 1973 et 1975 conduisirent les CFF à renoncer à faire évoluer cette série de voitures. A partir de 1975 des études pour une nouvelle génération de voitures pour le trafic interne fut mise en route et conduisit au projet d'un véhicule entièrement climatisé et d'une longueur hors tampons de 26,4 m. Cette longueur fut choisie parce qu'elle permettait l'augmentation de 4,73% de places assises sans ajouter à la longueur totale d'une composition, ceci en tenant compte d'une distance entre les sièges de 2'055 mm en première et de 1'867 mm en deuxième classe. Un peu inhabituel pour la Suisse, le profil des voitures est semblable à celui des véhicules destinés au trafic international. Comme ceux-ci, les portes d'entrée furent installées aux deux extrémités à l'extérieur des bogies. Cette configuration offre non seulement un accès plus aisé, mais permet également l'optimisation de l'espace intérieur disponible. Pour la première fois dans l'histoire d'acquisition de matériel roulant des CFF, aucun prototype ne fut construit. Les études approfondies des exigences techniques et commerciales permirent, suite à l'approbation par les CFF, de démarrer directement la production définitive. Un total de 496 unités furent livrées aux CFF et 44 à différents chemins de fers privés. Après bien des années de service, l'on peut constater que ces véhicules n'ont pas seulement prouvé leur extraordinaire fiabilité, mais ils ont également su séduire le public par leur confort et leur silence de roulement.

Données techniques

Longueur hors tampons	26'400 mm	Diamètre des roues	920 mm
Largeur	2'825 mm	Vitesse maximale autorisée	160 / 200 km/h
Hauteur	4'050 mm	Rayon minimal	
Hauteur du plancher d'entrée	1'160 mm	chargée, attelée	150 m
Haut. du plancher compart.	1'180 mm	vide, non attelée	90 m
Entraxe des bogies	18'600 mm	Places assises 1ère classe	60
Porte-à-faux	2 x 3'900 mm	2ème classe	86
Empattement des bogies	2'500 mm	Tare	env. 39 - 42 t

CERTIFICAT

Les modèles Lemaco en écartement I, à échelle 1 : 32

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 de plus de 800 pièces.

Données techniques

Longueur hors tampons	829 mm	Consommation de courant à 12V	440 mA
Poids	env. 3'700 g	(Eclairage intérieur et deux feux de fin de convoi)	
Rayon minimal	1'800 mm		

Les versions suivantes sont produites:

No cat. I-017/1a	Voiture unifiée IV CFF 1ère cl.	A 50 85 <u>10-73 183-1</u>		
No cat. I-017/1b		A 50 85 <u>10-73 176-5</u>	Total	70 exemplaires 1997
No cat. I-017/2a	Voiture unifiée IV CFF 2ème cl.	B 50 85 <u>21-73 161-4</u>		
No cat. I-017/2b		B 50 85 <u>21-73 183-8</u>		
No cat. I-017/2c		B 50 85 <u>21-73 197-8</u>	Total	120 exemplaires 1997
No cat. I-018/1a	Voiture unifiée IV BLS 1ère cl.	A 50 63 <u>10-73 409-6</u>		
No cat. I-018/1b		A 50 63 <u>10-73 410-4</u>	Total	50 exemplaires 1997
No cat. I-018/2a	Voiture unifiée IV BLS 2ème cl.	B 50 63 <u>21-73 411-9</u>		
No cat. I-018/2b		B 50 63 <u>21-73 414-3</u>		
No cat. I-018/2c		B 50 63 <u>21-73 415-0</u>	Total	75 exemplaires 1997

Chaque voiture est datée et numérotée individuellement

- Aménagement intérieur fidèle à l'original
- Eclairage intérieur constant, déclenchable
- Feux de fin de convoi constants, déclenchables individuellement
- Attelages standards à vis, adaptateurs pour attelages Märklin annexés
- Des disques de tampon élargis pour des rayons réduits et pour des courbes et contre-courbes sont annexés