

# Die dieselektrischen Triebzüge

## SBB RA<sup>m</sup> TEE<sup>1</sup> 501 - 502 / "Northlander" ONR 1980 - 1983

Zum Aufbau schneller internationaler Städteverbindungen nach dem zweiten Weltkrieg wurden von mehreren Bahnen im Rahmen des TEE-Konzeptes schnelle und komfortable Triebzüge angeschafft. Die SBB und die NS bestellten 1955 als Gemeinschaftswerk fünf vierteilige dieselektrische Triebzüge. Diese bestanden aus einem Maschinenwagen, einem Abteilwagen mit Seitengang, einem Speisewagen und einem Grossraum-Steuerwagen, wobei die letzteren drei mit Klimaanlage ausgerüstet waren.

Ab 1957 befuhren die Züge im TEE-Netz integrierte Strecken wie Zürich-Luxembourg-Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Paris und ab 1964 Zürich-Basel-Paris und Zürich-München. 1971 erlitt Zug Nr 501 bei Aitrang einen schweren Unfall und musste - teilweise an Ort und Stelle - abgebrochen werden. Die restlichen vier Züge wurden 1976 ausrangiert und 1977 an die Ontario Northland Railway in Kanada verkauft, wo sie nach verschiedenen technischen Anpassungen die Nummern 1980 - 1983 und einen blau-gelben Anstrich erhielten. Den Zügen war in Kanada jedoch kein grosser Erfolg beschieden und die Maschinenwagen wurden ab 1984 zurückgestellt und durch traditionelle Diesellokomotiven ersetzt. 1991/1992 wurde auch das Wagenmaterial ausrangiert.

### Technische Daten

Gesamtlänge des Zuges	98'060 mm	Nutzleistung des Hilfsmotors	300 PS
Raddurchmesser des Triebwagens	1'040 mm	Max. Anfahrzugkraft am Rad	13'000 kg
Raddurchmesser der übrigen Wagen	940 mm	Zugkraft am Rad bei 70 km/h	5'700 kg
Anzahl elektrischer Triebmotoren	4	Leistung am Rad	1'500 PS
Dienstgewicht 228 t	Anzahl Sitzplätze	114	
Max. Reibungsgewicht	75 t	Restaurationsplätze	32
Nennleistung der Hauptmotoren	2 x 1'000 PS	Max. Geschwindigkeit	140 km/h

## ZERTIFIKAT

### DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR I - MASSSTAB 1 : 32

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus weit über 3'000 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Scharfenberg-Kupplungen	3'048 mm	Gewicht des ganzen Zuges	23'635 g
Stromaufnahme bei 12 V Analogbetrieb, voll beleuchtet	2,0 - 3,0 A	Mindestradius	2'000 mm
Ohne Beleuchtung	700 - 1200 mA		

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr I-023/a</b>	SBB RA <sup>m</sup> TEE <sup>1</sup> 501, creme/rot	1 – 14	14 Exemplare 2003
<b>Kat.-Nr I-023/b</b>	SBB RA <sup>m</sup> TEE <sup>1</sup> 502, creme/rot	1 – 10	10 Exemplare 2003
<b>Kat. Nr I-023/2</b>	ONR "Northlander" 1980, blau/gelb	1 – 06	06 Exemplare 2003

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und Stromaufnahme
- Nachbildung bis ins kleinste Detail der Drehgestelle, Bremsgestänge und Räder
- Abfederung wie beim Vorbild
- Alle Achsen sind kugelgelagert
- Türen zum Öffnen, vorbildgetreue Fahrgasträume und Führerstände, abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5V
- Freilauf-Einzelachsantrieb (4 Achsen wie beim Vorbild) mit vier 5-poligen CANON EN35 -Präzisions-Permanentmagnetmotoren 12/14 V Gleichstrom verleiht dem Modell ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten
- Fahrtrichtungsabhängige Stromabnahme vom Maschinen- oder Steuerwagen
- Möglichkeit der Beleuchtung des stehenden Modells im Analogbetrieb (Motoren abgeschaltet)
- Fahrtrichtungsabhängige, abschaltbare Spitzen- Schluss- und Führerstands-Konstantbeleuchtung 1,5 V, automatisches Abschalten der Führerstandsbeleuchtung nach der Anfahrt, funktionierende Lüfter
- Stromaufnahme über alle Räder des Motor- und Steuerwagens
- Der ganze Zug ist kurzgekuppelt
- Vorbildgetreue Übergangsabdeckungen für die Vitrine
- Ausgerüstet mit einem Decoder für das **Märklin-Motorola® Digitalsystem**, umschaltbar zwischen Gleichstrom- und Digitalbetrieb, letzterer mit automatischem Lastausgleich, Dieselgeräusch Horn und Glocke (Northlander)
- In beiden Betriebsarten kann die Höchstgeschwindigkeit individuell eingestellt werden, im Digitalbetrieb zusätzlich die Anfahr- und Bremsverzögerung. Eine elektrodynamische Bremse ist ebenfalls eingebaut

## Les rames diesel-électriques

### CFF RAm TEE<sup>1</sup> 501 - 502 / "Northlander" ONR 1980 - 1983

Dans le but de réaliser des liaisons internationales rapides entre les grandes villes européennes après la deuxième guerre mondiale, plusieurs compagnies se procurèrent des automotrices modernes et confortables. En 1955 les NS et les CFF commandèrent en régie commune et dans le cadre du concept TEE cinq rames diesel-électriques. Celles-ci étaient composées d'une motrice, d'une voiture à compartiments et couloir latéral, d'une voiture restaurant et d'une voiture - pilote à couloir central, toutes climatisées.

Dès 1957 ces rames circulèrent sur des lignes intégrées dans le réseau TEE, telles que Zurich-Luxembourg-Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Paris et à partir de 1964 Zurich-Bâle-Paris et Zurich-Munich en 1969. En 1971 la rame CFF 501 fut victime d'un grave accident à Aitrang et fut démolie, partiellement même sur place. Les quatre rames restantes furent retirées du service en 1976 et vendues en 1977 à l'Ontario Northland Railway au Canada où elles reçurent, après moult adaptations, les nos 1980 - 1983 et une livrée bleue/jaune. Cependant, le matériel ne fut pas un grand succès et les motrices furent retirées du service et remplacées par des locomotives diesel conventionnelles. En 1991/1992 les voitures subirent le même sort et furent mises hors service. L'association TEE-CLASSICS a l'intention de rapatrier les voitures et voitures-pilotes restantes, de les soumettre à une révision totale et de les faire circuler à nouveau. Pour une participation financière éventuelle prendre contact directement avec TEE-CLASSICS, Postfach 9105, CH-8050 Zürich.

#### Données techniques

Longueur totale	98'060 mm	Rendement du moteur auxiliaire	300 ch
Diamètre des roues de la motrice	1'040 mm	Effort de traction au démarrage	13'000 kg
Diamètre des roues des voitures	940 mm	Effort de traction à la jante à 70 km/h	5'700 kg
Nombre de moteurs de traction	4	Rendement à la jante	1'500 ch
Poids en service	228 t	Nombre de places assises	114
Poids adhérent max.	75 t	Nombre de places de restauration	32
Rendement nominal des moteurs diesel	2 x 1'000 ch	Vitesse max.	140 km/h

## CERTIFICAT

#### Les modèles LEMACO en écartement I à l'échelle 1 : 32

De nouveaux bijoux des ateliers LEMACO. Ces modèles en laiton, de fabrication artisanale, sont composés de plus de 3'000 pièces, finement peints et munis d'inscriptions conformes. Chaque modèle est numéroté et daté individuellement.

#### Données techniques

Longueur hors attelages Scharfenberg	3'048 mm	Poids de la rame entière	23'635 g
Consommation à 12 V (en mode analogique, entièrement éclairé)	2,0 - 3,0 A	Rayon minimal	2'000 mm
Non éclairé	700 - 1'200 mA		

## La production comprend les versions suivantes

<b>No cat. I-023/a</b>	CFF RAm TEE <sup>1</sup> 501, crème/rouge	1 – 14	14 exemplaires 2003
<b>No cat. I-023/b</b>	CFF RAm TEE <sup>1</sup> 502, crème/rouge	1 – 10	10 exemplaires 2003
<b>No cat. I-023/2</b>	ONR "Northlander" 1980, bleu/jaune	1 – 06	06 exemplaires 2003

- Des bandages en maillechort garantissent une adhérence et prise de courant parfaites
- Reproduction fidèle des bogies et de la timonerie de frein
- Tous les essieux sur ressorts et roulements à billes
- Cabines et intérieurs des voitures avec aménagement complet et éclairage déclenchant, portes fonctionnelles. Possibilité d'éclairage du modèle à l'arrêt en mode analogique (moteurs déconnectés)
- Entraînement à transmission libre sur 4 essieux par 4 moteurs de précision à 5 pôles et aimant permanent CANON EN35 courant continu 12/14 V. Prise de courant par toutes les roues de la motrice/voiture-pilote selon le sens de marche, commutation automatique
- Eclairage constant 1,5 V avant et arrière et des cabines, commutation automatique selon le sens de marche, déclenchant. L'éclairage des cabines s'éteint automatiquement au démarrage. Ventilateurs fonctionnels
- Attelages semi-automatiques à élongation entre les voitures
- Soufflets conformes à l'original pour la vitrine
- Décodeur **Märklin-Motorola®** permettant le fonctionnement en modes analogique (courant continu) et digital, ce dernier avec compensation automatique de charge. Vitesse maximale réglable dans les deux modes de fonctionnement, en mode digital, taux d'accélération/ralentissement réglable et sonorisation (Moteur diesel, avertisseur, cloche sur le Northlander). Frein électrodynamique incorporé