

Deutsche Bundesbahn (DB)

Dieseltriebwagenzug VT08.5 der DB

für den Fernschnellverkehr,

(verstärkte) Doppereinheit, Epoche IIIb



Inhalt Shop-Set AG3411_TREND

erhältlich im Trend-Shop unter

<http://eepshopping.de/>

Fünfteilige Garnitur des VT08.5, bestehend aus

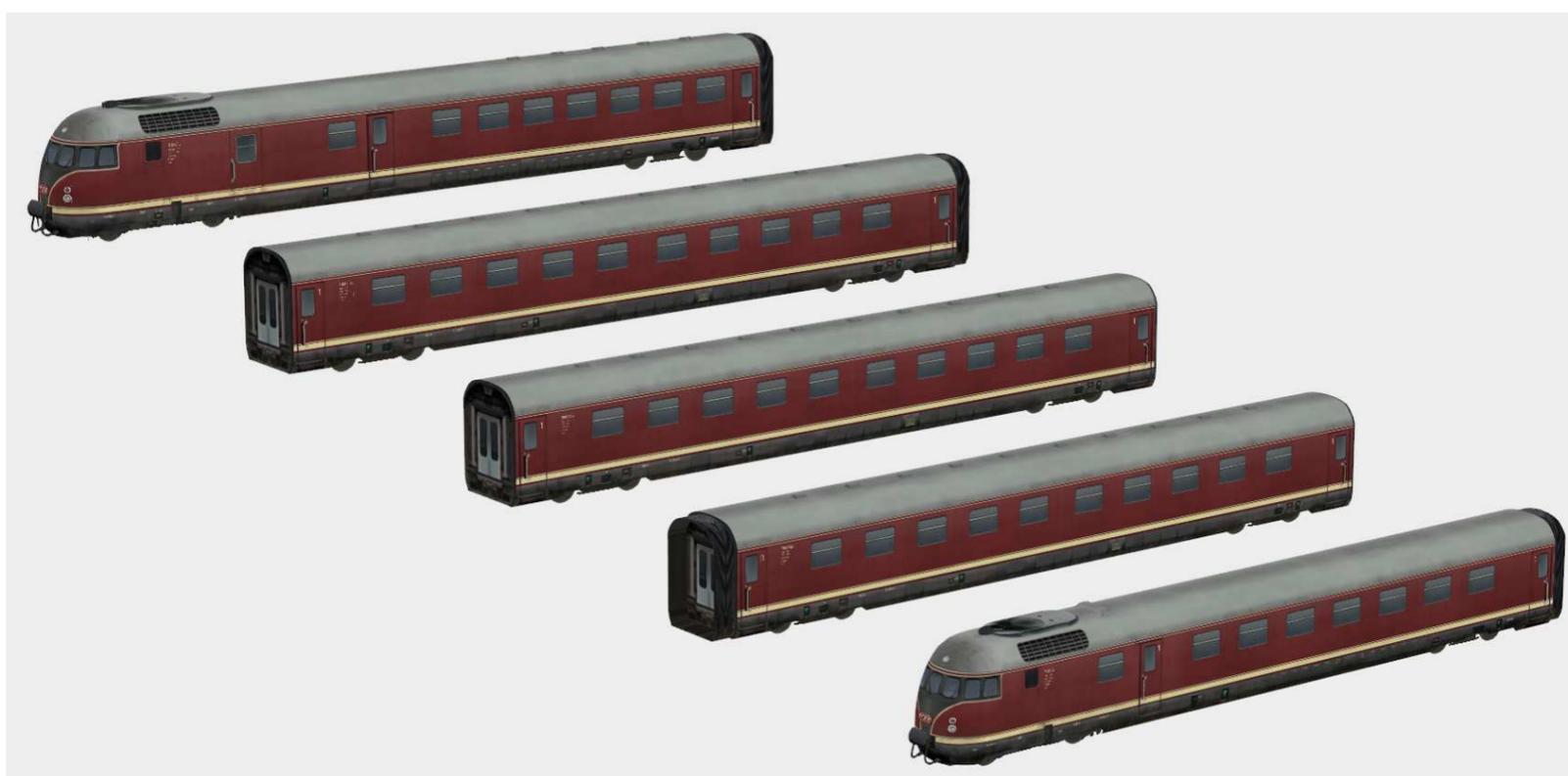
Motorwagen VT08-507Ffm-TEE (mit Gepäck- u. Speiseabteil),

Mittelwagen VM08-511Ffm (mit 10 Abteilen)

Mittelwagen VM08-512Ffm (mit 10 Abteilen)

Mittelwagen VM08-506Ffm (mit 10 Abteilen / für verstärkte
Doppereinheit)

Motorwagen VT08-514Ffm-TEE (mit 8 Abteilen),



Technische Daten

Baujahre:	1952-1954
Indienststellung:	ab 1952
Radsatzanordnung: (verstärkte) Doppereinheit	B`2`+ 2`2`+2`2`+(2`2`)+B`2`
Hersteller:	MAN (VT08-507Ffm-[TEE]) WMD (VM08-511Ffm,VM08-512Ffm, VM08-506Ffm) MAN (VT08-514Ffm-[TEE])
Leistung:	2x1000PS (736kW)
Kraftübertragung:	hydraulisch
Höchstgeschwindigkeit:	140km/h
Länge ü. Kupplung:	106,7m (VT+VM+VM+VT) ¹ 132,5m (VT+VM+VM+VM+VT) ²
Dienstgewicht:	186,4t ¹ 221.9t ²
Sitzplätze	162 (+ 24 im Speiseabteil) ¹ 222 (+ 24 im Speiseabteil) ²
Einsatz:	nationaler und internationaler Fernreiseverkehr, TEE-Verkehr

Beschreibung:

Die Entwicklung des VT08.5 begann im Jahre 1950. Die Deutsche Bundesbahn bestellte noch im selben Jahr die ersten 13 dreiteiligen Grundeinheiten mit jeweils einem Motor-, Mittel- und Steuerwagen. Im April 1952 nahm die DB den ersten VT08.5 auf einer Probefahrt auf der Frankenwaldbahn ab. Bis Anfang Juni 1953 wurden alle 13 Einheiten inklusive zweier Ersatzmittelwagen und eines Reserve-VT ausgeliefert. Die Motorwagen waren mit 12-Zylinder Diesellaggregaten ausgerüstet, die eine Leistung von 1000PS bereitstellten. Die mit Aufladeturbinen ausgestatteten Motoren kamen von MAN, Daimler-Benz und Maybach. Die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch.

Die anfangs ausgelieferten dreiteiligen Einheiten erwiesen sich aufgrund des großen Fahrgastzuspruchs allerdings relativ früh als zu klein. Um gut motorisierte größere Einheiten bilden zu können, gab die DB deshalb eine zweite Serie von Motorwagen in Auftrag, die anstatt des Speiseabteils mit normalen Sitzabteilen ausgestattet waren.

Mit den neuen Motorwagen konnten von nun an vier- bis fünfteilige Einheiten gebildet werden um die stark frequentierten Fernverbindungen besser bedienen zu können.

Mit dem Sommerfahrplan 1957 begann auch der TEE-Einsatz für den VT08.5. Diese Zugleistungen sollten ursprünglich von Anfang an von den neu bestellten VT11.5 übernommen werden, die allerdings aufgrund von Lieferverzögerungen noch nicht einsatzbereit.

Und so eröffneten die VT08.5 das TEE-Zeitalter bei der Deutschen Bundesbahn. Das Emblem der „TransEuropExpress“-Züge trugen sie frontseitig auf einer Metalltafel oberhalb der Scharfenbergkupplung

Die Triebwagen bedienten die TEE-Zugläufe „Helvetia“ (Hamburg Altona - Zürich), Paris-Ruhr, „Rhein-Main“ und „Saphir“ (Brüssel – Frankfurt/M.)

Ab Ende 1957 übernahmen dann allerdings nach und nach die neu ausgelieferten VT11.5 die TEE-Leistungen. Der VT 08 kam aber noch bis 1964 zu TEE-Ehren und wurde bei Ausfall sowie Verstärkung der VT11.5 bei hohem Verkehrsaufkommen eingesetzt, wobei die VT11.5 und die VT08.5 auch in Doppeltraktion verkehrten.

Das vorliegende Modell ist der vier- bzw. fünfteiligen Garnitur - auch "Doppeleinheit" genannt - bestehend aus 1 Motorwagen, 2 Mittelwagen und einem weiteren Motorwagen nachempfunden. Mit dem zusätzlich mitgelieferten Mittelwagen DB_VM08-506-Ffm-TEE können auch die fünfteiligen „verstärkten Doppeleinheiten“ mit 3 Mittelwagen gebildet werden.

Lieferumfang:

- DB_VT08-507-Ffm-TEE_AG3.gsb (Motorwagen mit Gepäck- u. Speiseabteil)
- DB_VM08-511-Ffm-TEE_AG3.gsb (Mittelwagen mit 10 Abteilen)
- DB_VM08-512-Ffm-TEE_AG3.gsb (Mittelwagen mit 10 Abteilen)
- DB_VM08-506-Ffm-TEE_AG3.gsb (Mittelwagen mit 10 Abteilen / für verstärkte Doppeleinheit)
- DB_VT08-514-Ffm-TEE_AG3.gsb (Motorwagen mit 8 Abteilen)

Dem Set sind auch zwei **Zugzusammenstellungen**

- DB_VT08.5_Doppeleinheit-TEE-Epochellb.rss
- DB_VT08.5_verstärkte-Doppeleinheit-TEE-Epochellb.rss

beigefügt

Hinweis:

Fahrzeuginnenbeleuchtung ab EEP3

Automatischer Spitzen- / Schluß-Signalwechsel bei Änderung der Fahrtrichtung
realistische Fahreigenschaften mit drehenden Treib- u. Laufrädern

An den Zugenden:

Kupplungsschutz an der Scharfenbergkupplung, TEE-Schild für den TEE-Einsatz, welche beide mittels Schieberegler manuell, ab EEP 5 auch über Kontaktpunkte, bewegt werden können.

Zusätzlich verfügen die Motorwagen über **realistischen VT08.5-Sound**