



eep ag3 Exklusivmodell

Dokumentation

Deutsche Bundesbahn (DB)

VT12.5 Dieseltriebwagenzug der DB

für den Bezirks- und Städteschnellverkehr

Epoche IIIb

Dreiteilige Garnitur des VT12.5, bestehend aus
Motorwagen VT12-5-502-Ham (mit Großraum 2.Klasse, Gepäck- u. Postabteil),
Mittelwagen VM12-5-502-Ham (mit Großraum 1. und 2.Klasse)
Steuerwagen VS12-5-502-Ham (mit Großraum 1. und 2.Klasse)
Epoche IIIb, in der Farbgebung ab 1957/58.



Beschreibung

Noch bevor die ersten VT08.5 für den Fernschnellverkehr fertig gestellt wurden, bestellte die Deutsche Bundesbahn bei der Waggonbaufabrik Rathgeber dreiteilige Dieseltriebzüge für den Bezirks- und Städteschnellverkehr – den VT12.5.

Die Triebzüge entsprachen im wagenbaulichen und maschinellen Teil weitgehend dem „großen Bruder“ für den Fernschnellverkehr – in der Innenraumaufteilung und -ausstattung wiesen sie jedoch erhebliche Unterschiede zu den VT08.5 auf.

Die Motorwagen führten anstatt des Speiseabteils einen Großraum 2.Klasse (3.Klasse vor der Klassenreform 1955/56) und die Mittel- und Steuerwagen wurden mit Großräumen 1. und 2.Klasse ausgestattet.

Die VT12.5 verfügen in Motor-, Mittel und Steuerwagen über zusätzliche Mitteleinstiege für die Aufnahme einer großen Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste. Ebenfalls weisen sie gegenüber den VT08.5 eine komplett unterschiedliche Fensteraufteilung auf.

Bei Indienststellung galt für die VT12.5 eine Höchstgeschwindigkeit von 120km/h – diese wurde nachdem der Oberbau vieler Strecken im Laufe der 1950iger Jahre saniert worden war auf 140km/h angehoben. Einen interessanten Unterschied zum VT08.5 weist der 12.5er auch im Heizungssystem auf – während bei den VT08.5 jeder einzelne Wagen über eine ölgefeuerte Warmwasserheizung verfügte, war bei den Einheiten des VT12.5 ein zentraler Ölheizkessel, der sich im Motorwagen befand für die Wärmeversorgung zuständig. Die Übertragung zum Mittel- und Steuerwagen erfolgte über spezielle Kontakte der Scharfenbergkupplung.

Die Triebwenzüge erreichten eine Reisegeschwindigkeit von 140km/h und wurden im Bezirks- und Städteschnellverkehr eingesetzt. Zu den Paradeleistungen des VT12.5 gehörte die Verbindung als Kobenhavn-Express – der Einsatz auf der so genannten „Vogelfluglinie“

Das Modell als eep.ag3 Exklusivmodell in EEP

„Steigen sie ein“ und genießen das 1.Klasseabteil des Mittelwagens oder schauen sie doch einfach dem Triebfahrzeugführer im Steuerwagen des VT12.5 bei der Arbeit „über die Schulter“ ...

Denn bei dem vorliegenden Exklusivmodell ist besonders auf eine detailgetreue Inneneinrichtung wertgelegt worden. Der exklusive Charakter lässt sich insbesondere daran erkennen, dass sich neben den Außentüren auch alle Innenraumtüren der Großraumabteile öffnen lassen. Des Weiteren besticht der Steuerwagen der dreiteiligen Garnitur durch eine besonders imposante Innensicht. Die Türen des Gepäckabteils des VT sind ebenfalls ansteuerbar. Alle Türöffnungen sind mit einem eigenen Sound unterlegt.

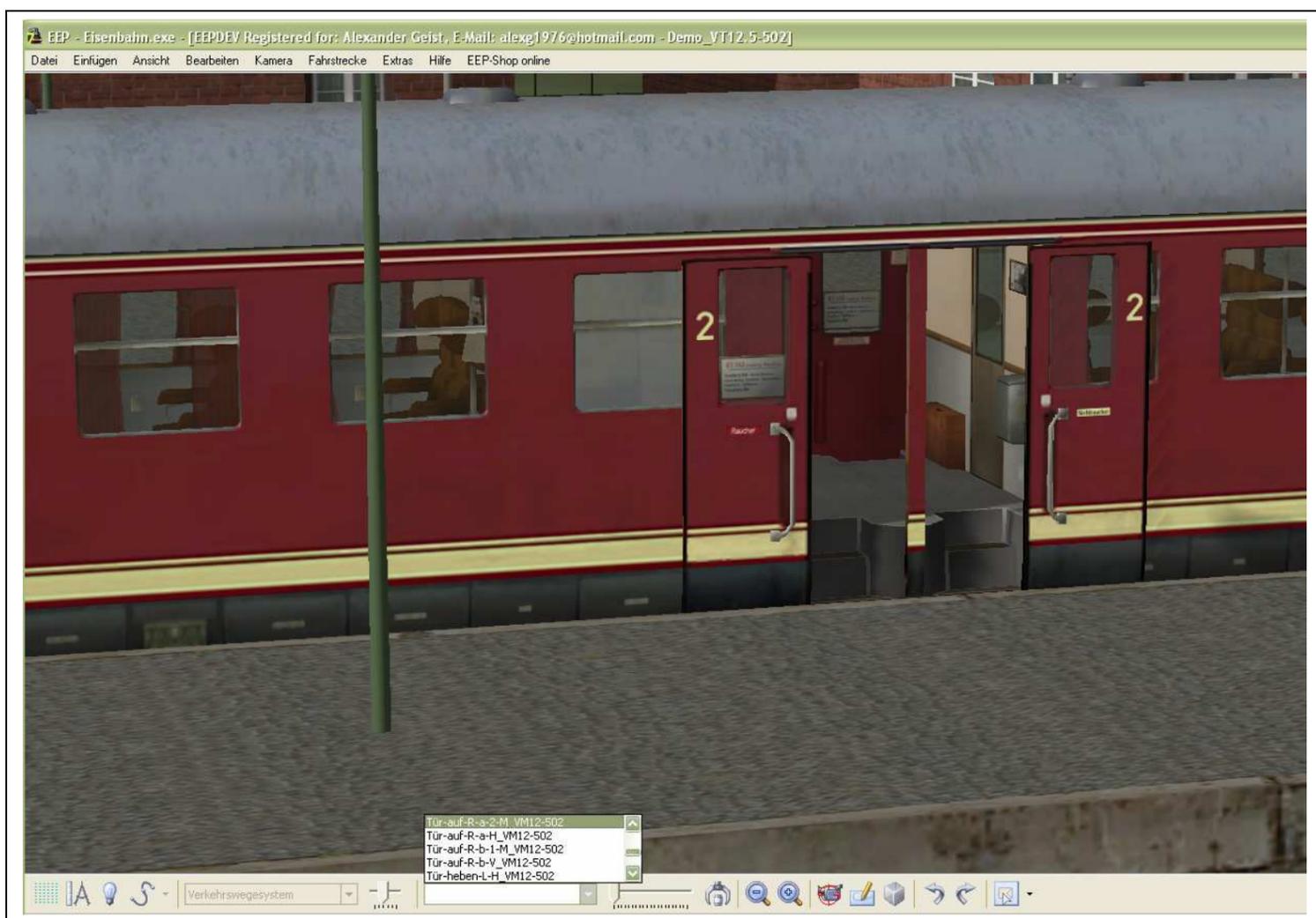
Das Modell ist der dreiteiligen Version - bestehend aus einem Motorwagen einem Mittelwagen und einem Steuerwagen - nachempfunden und im Zustand der Epoche IIIb nach der Klassenreform 1956/57 ausgeführt.

Die Triebwenzüge verfügen über komplett ausgeführte Inneneinrichtungen und neben den zu öffnenden Außen- und Innentüren über austauschbare Zuglaufschilder und weitere ansteuerbare Achsen – wie den fahrbaren Kupplungsschutz und Lokführer.

Als Zugläufe sind „Hamburg-Flensburg“ und die Paradeleistung des VT12.5 der „Kobenhavn-Express“ anwählbar. Beim Einsatz als „Kobenhavn-Express“ lässt sich am Mittelwagen zusätzlich ein Blechschild aktivieren.

Funktionen in EEP

- Das Öffnen der Außentüren des Triebwagenkopfs (VT) des Mittelwagens (VM) und des Steuerwagens erfolgt über den Steuerdialog oder über Kontaktpunkte



im Steuerdialog (Bsp.)

1 Tür-heben-R-a-2-M_VM12-502

2 Tür-heben-R-a-2-M_VM12-502

über Kontaktpunkte

- **Auswahl des Zuges**

- **Wahl der Achse**

- **Verzögerung Aktivierung**

Siehe hierzu: 2D-Ansicht (Demo-Anlage)

-> Bearbeiten -> Signalsystem

- Fahrbarer Kupplungsschutz und Lokführer
- Beleuchtung mit automatischem Spitzen-/Rücklichtwechsel je nach Fahrtrichtung

(inkl. Lichtkegel u. Flare Effekte; steuerbar auch über das Lampensymbol



- Austauschbare Zuglaufschilder



1_Dt Zuglauf „Kobenhavn-Express“

2_Dt Zuglauf “Hamburg-Flensburg“



Technische Daten

Baujahre:	1952-1954
Indienststellung:	ab 1952-1955
Radsatzanordnung:	B`2` - 2`2`-2`2`
(5-teilig)	
Hersteller:	Rathgeber
Leistung VT:	1000PS (736kW)
Kraftübertragung:	hydraulisch
Höchstgeschwindigkeit:	140km/h
Länge ü.Kupplung:	80,82m (VT+VM+VS)
Dienstgewicht:	123,4t
Sitzplätze:	1.Klasse 48 / 2.Klasse 176
Einsatz:	nationaler und internationaler Bezirks- und Städteschnellverkehr