

GELBE BRUMMER.

1955 begann der Serienbau des zweimotorigen Schienenbusses, des VT 98.9. Im selben Jahr verließ ein weiterer Triebwagen die Hallen des Waggon- und Maschinenbaus Donauwörth (WMD).

Die Zukunft der Bahn lag in der elektrischen Traktion. Die Bundesbahn startete ein ehrgeiziges Investitionsprogramm. Es sah zum einen die Beschaffung neuer Triebfahrzeuge vor, deren Typen nach einheitlichen Baukriterien entstehen sollten. Zum anderen sollten Zug um Zug alle bedeutenden Strecken elektrifiziert werden.

Für einen störungsfreien elektrischen Betrieb genügte es aber keineswegs, nur Lokomotiven und Triebwagen zu kaufen und Fahrleitungen zu spannen. Auch die Bautrupps verlangten nach einer zeitgemäßen Ausstattung. Schnell zeichnete sich ab, dass die Bundesbahn eine größere Zahl neuer Oberleitungsinstandhaltungsfahrzeuge benötigte.

Eigens für den Bahndienst einen neuen Typ zu entwickeln, hätte sich nicht gelohnt. Also schauten sich die Verantwortlichen nach einer besseren Lösung um.

Diese fand sich im Schienenbus. Seit 1952 bediente der einmotorige VT 95.9 zahlreiche Nebenstrecken. Da dessen Leistung nicht für alle Bereiche ausreichte, ließ die Bundesbahn den „roten Brummer“ überarbeiten. Aus dem VT 95.9 leitete sich der zweimotorige VT 98.9 ab, der gewissermaßen zum Standardtyp des Schienenbusses wurde. Gemeinsam entwickelten der WMD und das Bundesbahn-Zentralamt München aus dem VT 98.9 den fortan als „Einheits-“ oder „Regelturmtriebwagen“ bezeichneten Bahndienstwagen.

Insgesamt entstanden von dem heute in Gelb gespritzten, seit 1968 als Baureihe 701 bezeichneten Typ 166 Exemplare. Doch diese Zahl wird sich 2009 deutlich erhöhen, wenn das Trix Profi-Club-Modell in den Handel kommt...

Torsten Berndt

HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion.
- + DCC/Selectrix-Decoder mit Analogerkennung.
- + Interessantes Wartungsfahrzeug der DB.

€ 209,95 *



12560 Turmtriebwagen.

Vorbild: Wartungsfahrzeug Baureihe 701 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit beweglicher Arbeitsbühne und Scherenstromabnehmer. Einsatz zur Instandhaltung und Kontrolle der Fahrleitungen.

Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf beide Achsen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. 3-Licht Spitzensignal und rote Schlusslichter mit wartungsfreien LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Arbeits-

bühne manuell dreh-, heb- und senkbar. Angesetzte Details: Oberlicht, Antenne, Horn, Scheinwerfer und Leitern. Pantograph am Dach ohne elektrische Funktion. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden. Länge über Puffer 87,5 mm. Lieferung in Holzschatulle.

Der Turmtriebwagen 12560 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.

* unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

www.trix.de

TRIX

MINITRIX

Profi-Club-Modell

2009

TRIX. DIE FASZINATION DES ORIGINALS.

GELBE BRUMMER.

