

Art.-Nr. 18001 · 18002 · 18003 · 18004 · 18005 · 18006



Das Modell bitte mit beiden Wagenteilen aus der Verpackung heben!



Abbildung zeigt Art.-Nr. 18001

TILLIG

DAS VORBILD

Mit den Doppeltragwagen werden Container, Wechselaufbauten oder auch kranbare Sattelaufleger (Trailer) auf der Schiene transportiert. Ursprünglich wurden diese von Kombiwaggon beschafft.

Beginnend in den 1980er Jahren wurden für den Transport von Wechselaufbauten und Containern, Doppeltragwagen bei den Bahnverwaltungen für den unbegleiteten kombinierten Straßen-Schienenverkehr eingeführt. Eingestellt wurden diese Fahrzeuge überwiegend von privaten Speditionen, die im kombinierten Ladungsverkehr arbeiten. 1987 begann die DB mit der Entwicklung solcher Waggons. Ausgeführt wurden die Arbeiten in Zusammenarbeit zwischen Kombiwaggon Projekt-Gesellschaft und dem Bundesbahn-Zentralamt Minden.

Auch wurden Fahrzeugeinheiten kreiert, die kranbare Sattelaufleger transportieren können. Aus dem Sggnos, der für Wechselbehälter und Containerverkehr vorgesehen ist, ließ die Kombiwaggon einen kombinierten Taschen-/Tragwagen entwickeln. Eine Waggonhälfte dient dabei als Tragwagen für Container und Wechselbehälter, die andere Hälfte kann als Taschenwagen sowohl kranbare Sattelaufleger wie auch Container und Wechselaufbauten transportieren. 1991/92 lieferte Talbot Aachen insgesamt 270 Einheiten der ursprünglich als Sdggnos 744 bezeichneten Bauart (spätere Bezeichnung Sdggmrs 744). Der Tragwagen entspricht konstruktiv dem Sggnos 715.

Der Taschenwagenteil ist aus einem Taschenwagen T3 von Talbot Aachen abgeleitet. Dieser kombinierte Wagentyp ist eine von vielen ähnlichen Entwicklungen, die als Doppeltragwagen oder Doppeltaschenwagen von verschiedenen Betreibern benutzt werden. Dabei zeichnet sich dieser Wagentyp durch seine Länge aus. Es ist der längste Typ aus diesen Entwicklungen und kann Container aller Abmessungen (auch solche, die in Europa weniger gebräuchlich sind) transportieren.

Kombiverkehr und Transfracht schieden aus der Kombiwaggon aus. Kombiwaggon selbst verschmolz 1996 als Folge der Bahnprivatisierung mit der DB Cargo. Damit gelangten die Fahrzeuge in den Bestand von DB Cargo, die inzwischen mehrfach ihre Bezeichnung geändert hat (inzwischen DB Schenker). Einige Fahrzeuge wurden für den Einsatz auf Schnellfahrstrecken 1997 für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 Km/h hergerichtet. Diese Fahrzeuge wurden als Sdggmrs 739 eingeordnet.

Außer Kombiwaggon beschaffte auch die Ökombi, als österreichischer Anbieter von kombinierten Ladungsverkehren, 100 Stück solcher Fahrzeuge. Auch hier gab es Umfirmierungen. Ökombi ging in der RailCargoAustria auf. Die vorhandenen Fahrzeuge gingen an die Industriegewaggon GmbH (eine RailCargoAustria Tochter), von wo aus der Einsatz koordiniert wird.

Die Farbgebung der Fahrzeuge erfolgte einheitlich in den Farben der Kombiwaggon: RAL enzianblau (Tragwagen), RAL gelborange (Taschenwagen). Diese auffällige Farbgebung führte zu dem Spitznamen »Papagei«.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Farbgebung und Dekoration.

Das Modell ist auch ohne Ladegut einsetzbar, wenn der nachfolgende Zugteil nicht übermäßig schwer ist.

Das Modell ist zweiteilig aufgebaut. Das erfordert eine gewisse Vorsicht bei der Handhabung des Modells. Es sollten grundsätzlich beide Fahrzeugteile bei der Handhabung in die Hand genommen werden. Sonst besteht die Gefahr, dass die Verbindung beschädigt wird. Die beiden Fahrzeugteile sind am mittleren Drehgestell mit einem kleinen Plastring über den Kurzkupplungszapfen gegen Trennung gesichert.

Das Modell kann mit Bremsschläuchen und Kuppelhaken als Zurüstteil je nach Einsatz ergänzt werden (**Abb. 1**).

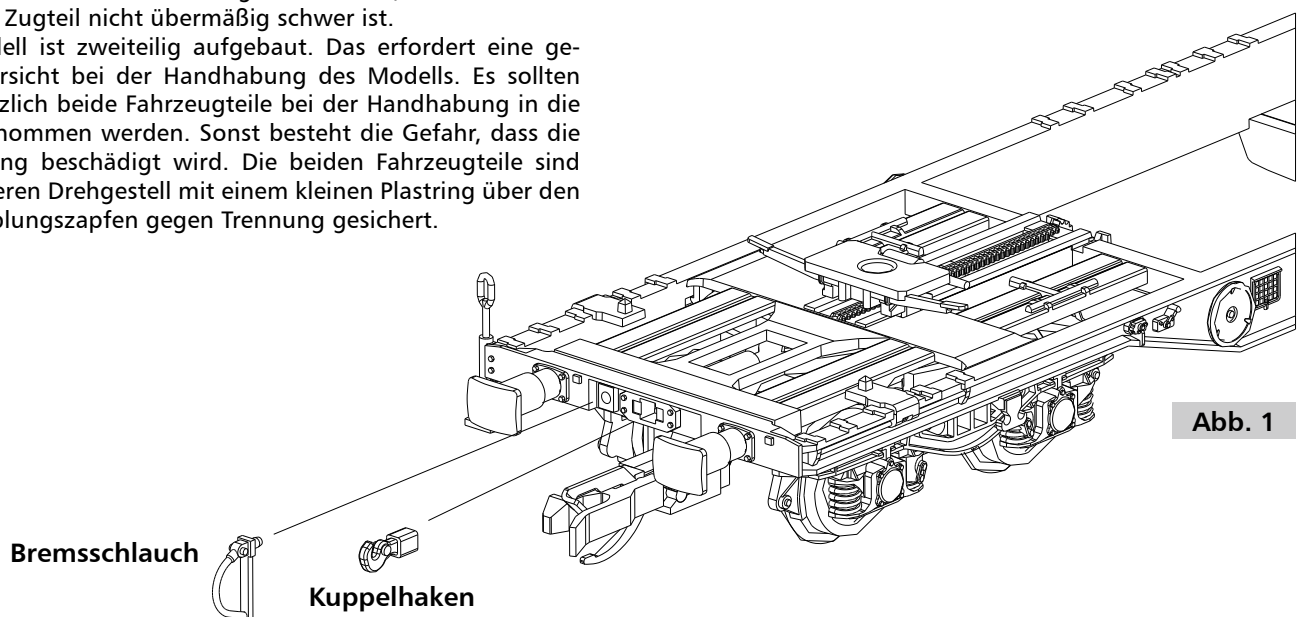
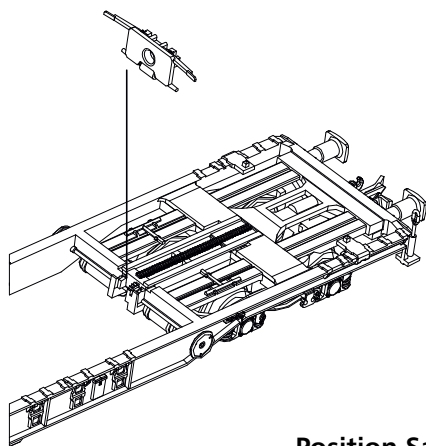


Abb. 1

Die für den Königszapfen des Sattelauflegers vorgesehene Stütze kann bei Transport von Containern in die abgeklappte Ruhestellung in der Tasche gesteckt werden. Bei Beladung mit einem Sattelaufleger ist er entsprechend des Auflegers in die Führungsbahn auf den Wagen zu stecken.

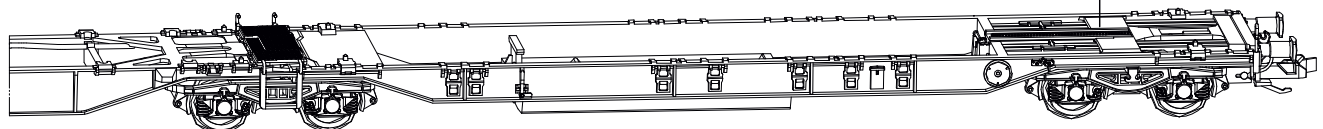
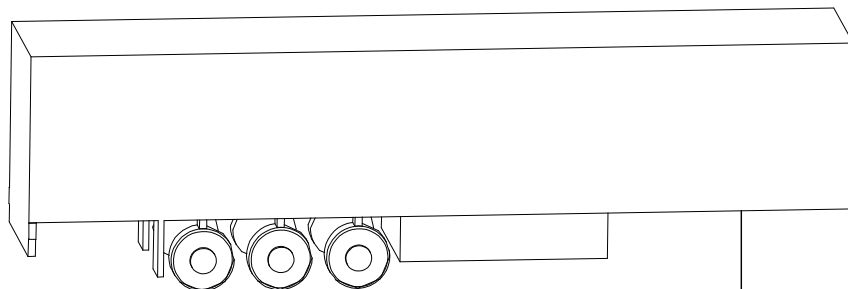
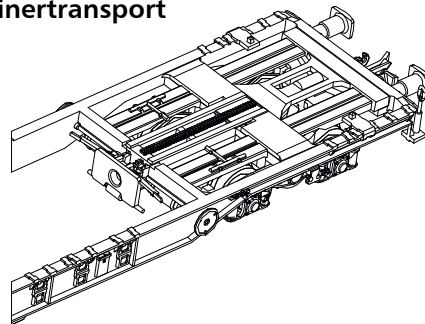
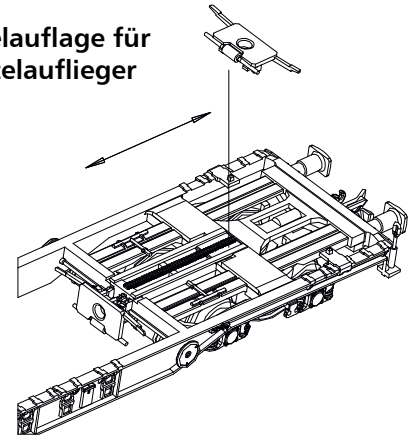
Das Loch in der Stütze ist an die HERPA Modelle angepaßt. Bei Benutzung der von Schirmer hergestellten Aufleger, ist der Zapfen des Auflegers entsprechend zu kürzen und die Stütze an diesen anzukleben (**Abb. 2**).

Abb. 2



**Position Sattelauflege
bei Containertransport**

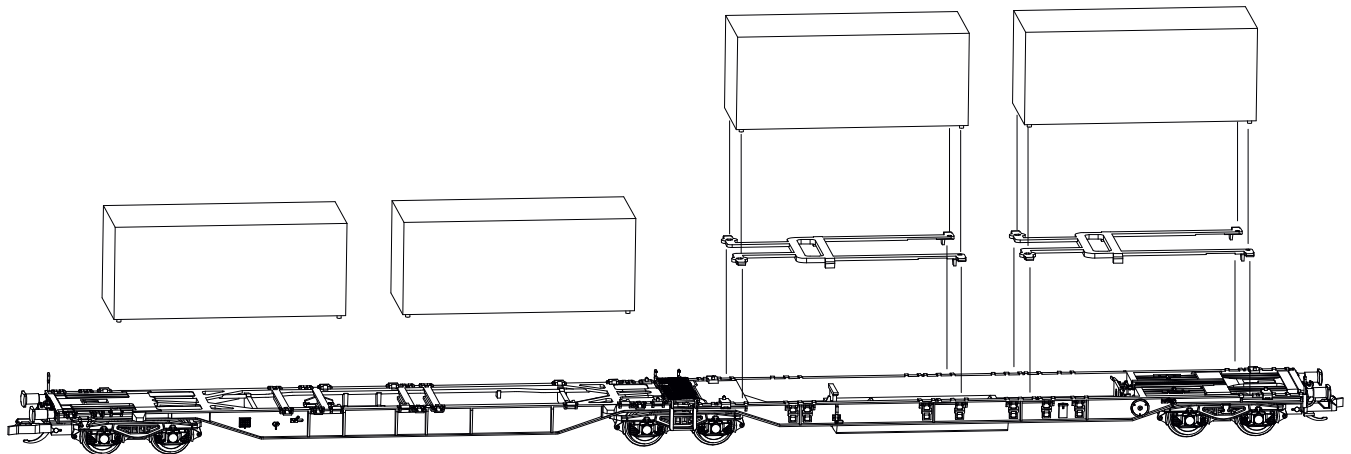
**Sattelauflege für
Sattelaufleger**



Werden Container oder Wechselaufbauten als Ladegut verwendet, so sind die entsprechenden Containerhalterungen zu nutzen. Für 20` und 40` Container gibt es gesonderte Halterungen. Die 40` Halterung berücksichtigt dabei die zapfenlose Ausführung der PSK Container. Die Container sollten auf die Halterung

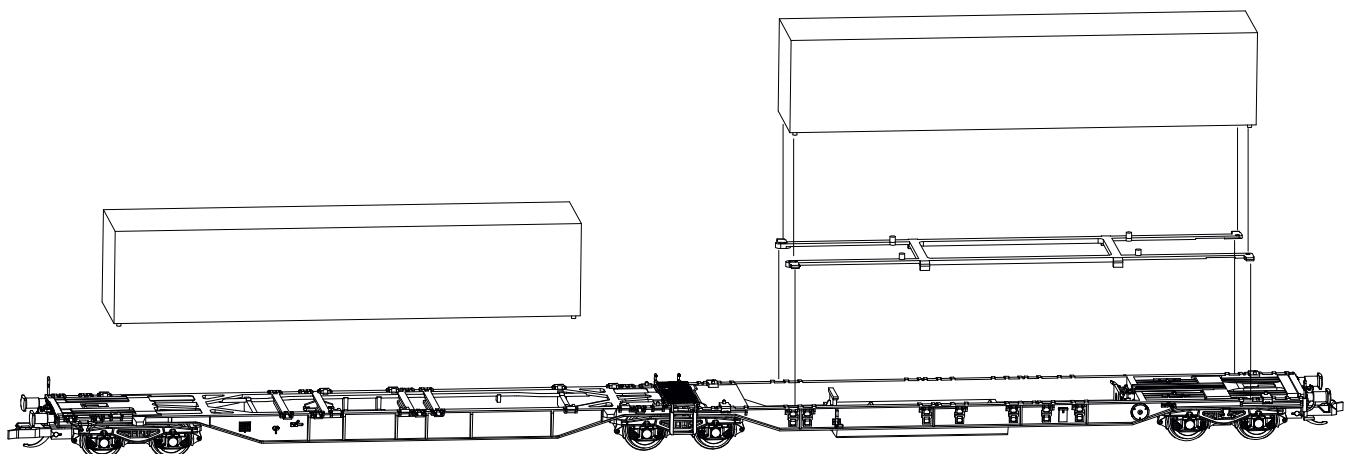
aufgeklebt werden. Für die Halterung sind Aussparungen in den beiden Langträgern des Taschenwagens vorhanden. In diese sind die Halterungen einzulegen und ggf. mit etwas Kontaktkleber zu sichern (Abb. 3).

Abb. 3



– TRAGWAGEN –

– TASCHENWAGEN –



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammel- punkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden.

Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.