



BLS ABDe 4/8 751 (um 1970)

BLS / SEZ ABDe 4/8 751 / 752 (1970 und ab 1980) 1:87 / H0 16.5mm

VORBILD: Seit 1935 hat die Berner Alpenbahn Gesellschaft, BLS, verschiedene Leichttriebwagen für den Regional- und Ausflugsverkehr eingesetzt. 1945 wurde der erste Doppeltriebwagen des Typs BCFe4/8 741 abgeliefert. Dieser Doppeltriebwagen wurde weiterentwickelt und fand 1964 mit der Auslieferung der Serie ABDe4/8 751-755 den vorläufigen Abschluss. Danach folgte der Einsatz von individuellen Trieb- und Steuerwagen, die universell eingesetzt werden konnten bis man in den 90er-Jahren für den Lokalverkehr mit den NINA-Zügen zum ursprünglichen Konzept der Triebwagen-Pendelzüge zurückfand.

Diese letzten Doppel-Triebwagen von 1964 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125km/h wurden von den Firmen SIG und BBC für die Bahngesellschaften BLS, SEZ, GBS und BN hergestellt. Ende der 70er Jahre erfolgte ein Umbau der elektrischen Installationen, die optisch durch den Ersatz des Scheren-Pantographen durch die neuen Einholm-Pantographen und ergänzende Dachaufbauten sichtbar wurden. Die eleganten Doppel-Triebwagen waren bis nach 2000 im Einsatz und wurden danach ausrangiert. Die Triebwagen verkehrten speziell in den letzten Betriebsjahren im Regionalverkehr, hauptsächlich zwischen Thun und Reichenbach, resp. auf der BLS Südrampe, z.T. mit einem zusätzlichen Steuerwagen.

MODELL: H-R-F hat die Schnelltriebwagen mit den Betriebsnummern 751 und 752 im Originalzustand um 1970 und nach dem Umbau im Zustand 1980-ca.1995 möglichst exakt im Massstab 1:87 als Modelle nachgebildet. Wie beim Original werden die Achsen der beiden mittleren Drehgestelle angetrieben. Die Motoren sind nicht sichtbar und die Inneneinrichtung ist fast ausnahmslos nachgebildet. Auch eine Spitzen-/Schluss- und Innenbeleuchtung mit Konstantlicht ist eingebaut. Die Kupplung der beiden Einheiten kann originalgetreu (4.6mm) erfolgen um den Gesamteindruck zu wahren. Die in den letzten Jahren oft eingesetzten passenden Verstärkungs-Steuerwagen Bt 952, 953, 981 und 991 (Kat.Nrn.1667-6, -7, -1 und -2) sowie weitere Triebwagen der Serie 751-754 (752 & 753 um 2000 und 754 um 1980) wurden von H-R-F ebenfalls produziert.

Massstab: 1:87, H0 / 16.5mm, Radsätze NMRA RP25 (Radbreite 2.4mm)

Varianten:	Kat.No.	Triebwagen	Betriebsnummer	Eigentümer	Beschriftung	Zustand
	1661-0	ABDe 4/8	751	BLS	BLS	1980-ca.1995
	1661-5	ABDe 4/8	751	BLS	BLS	um 1970
	1661-6	ABDe 4/8	752	SEZ	SEZ	1980-ca.1995
	1661-7	ABDe 4/8	752	SEZ	SEZ	um 1970

Gewicht: Triebwagen (2-teilig) 890g

Fahrspannung: 0-12 Volt Gleichspannung. Die Stromaufnahme erfolgt über die Schienen oder über eine Schiene und die Oberleitung. Bei Oberleitungsbetrieb ist der Schalter am Chassis beider Triebwagen umzustellen und das beiliegende Verbindungskabel durch den Faltenbalg einzustecken. Weiterhin muss der Pantograph auf Leitfähigkeit geprüft werden. Die Lichtkontroll-Module für den Analogbetrieb sind in die NEM DCC-Digitalschnittstellen eingesteckt und können für den Digitalbetrieb durch einen Zimo Decoder MX64 V.1 ausgetauscht werden (Stirnlampen und Innenbeleuchtung an separaten Buchsen). Bei der Verwendung von anderen Decodern mit einer Ausgansgsspannung von 12Volt für die Beleuchtung, sind Vorwiderstände einzubauen, da die Modelle mit 1.5Volt Glühlampen ausgerüstet sind.

Antrieb: Je ein Faulhaber-Motor treibt die zwei Triebachsen in den beiden Triebwagenhälften wie beim Original an.

Kurvenradius:

Die Modelle werden, wenn nicht anders gewünscht, als Vitrinen-Modelle mit der massstäblichen kurzen Kupplung und dem Messing-Faltenbalg ausgeliefert. In diesem Zustand kann der Triebwagen nur Kurven mit einem Minimalradius von ca.196cm (Roco R20) durchfahren, was immer noch wesentlich enger ist als beim

Original.

Durch Verlängern des Kupplungs-Hakens mit Distanzbuchsen und der Verwendung des Gummifaltenbalgs können die Triebwagen Radien bis hinunter auf 48cm durchfahren. Mit den 3.5mm langen Distanzbuchsen bis 54cm (Roco R5) und mit den 5.5mm langen Distanzbuchsen bis 48cm (Roco R4).

Distanzbuchsen und Gummifaltenbalg liegen dem Modell bei.

- Bauart:** Messing, von Hand zusammengebaut und lackiert, Inneneinrichtung, wechselnde Stirnbeleuchtung 3/2 (weiss/rot) sowie Innenbeleuchtung.
- Beilagen:** Austausch Gummifaltenbalg (HAG 240029-50) mit Adapter, kurze und lange Kupplungs-Distanzbuchsen für enge Radien, Modell-Hakenkupplung, +Schraubenzieher zum Wechseln von Kupplung und Faltenbalg, Ersatzschrauben sowie Routentafeln-Boxen.
- Kupplungen:** Auslieferung mit original Hakenkupplungen an den beiden Enden. Eine einfache Modell-Hakenkupplung liegt zum Austausch bei. Passende spezial Kadee-Kupplungen (kurz, mittel oder lang) für Messingmodelle sind bei H-R-F auch erhältlich (Kat.Nrn.1923-4, -5 & -6). Die Kadee-Kupplungen sind geeignet für das Kuppeln eines Steuer- oder Verstärkungswagens.
- Unterhalt:** Bei regelmässigem Fahrbetrieb sind die Getriebe mit einem Kunststoff nicht angreifenden Oel oder Fett leicht zu schmieren (z.B. La Belle). Zum Austausch des Pantographen, dem Ersetzen von Glühlämpchen oder zum Einsetzen von Modell-Figuren ist der Kasten abzuheben (lösen der 6 resp. 5 Schrauben am Chassis, motorisierte Seite anheben, vorsichtig herausziehen).
- Gleise:** Roco, Shinohara etc. 1.8 bis 2.1mm Profilhöhe.
- Optionen:** Umbau für 3-Leiter Wechselspannung.
Ein Umbaukit bestehend aus 4 Antriebsachsen (2 davon mit Haftreifen) sowie 4 Laufachsen, zwei abgeänderten Induktionsmagnethaltern und zwei passenden [Schleifern](#) (HAG 160062-90) ist bei H-R-F solange Vorrat erhältlich (Kat.Nr.1661-9). Ein Schaltschema als Hilfe für den elektronischen Umbau (auch für Decoder) liegt dem Modell bei .

5.Januar 2009

