

Art.-Nr. 70004 • 70021 • 70022 • 70032 • 74191 • 74192 • 74193

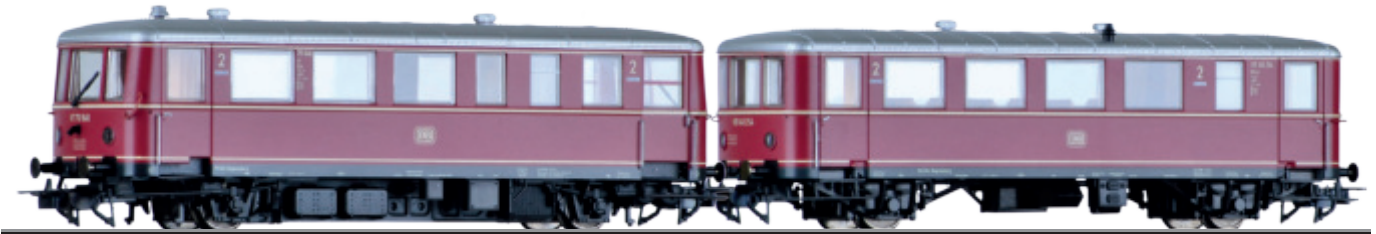


Abbildung zeigt 70032

© TILLIG




## DAS VORBILD

Zu Beginn der dreißiger Jahre war das Problem der Kraftübertragung vom Verbrennungsmotor auf die Räder für kleinere Motorenleistungen soweit gelöst, dass der Verbrennungsmotor auch bei den Schienenfahrzeugen Einzug hielt. Eine Vielzahl von Versuchsfahrzeugen und Kleinstserien verschiedener Hersteller entstanden. Diese Fahrzeuge wurden intensiven Untersuchungen unterzogen. Da insbesondere der Nebenbahnbetrieb nach effektiveren Betriebsmitteln suchte, entschloss man sich 1936 aus den verschiedenartigen Fahrzeugen einheitliche Baukriterien abzuleiten. Durch die Anwendung des Leichtbaues für Wagenkasten und Hilfsrahmen für die Maschinenanlage entstand bis 1937 dieser zweiachsige Einheitsnebenbahntriebwagen VT 135. Die Fahrzeuge wurden mit den Nummern VT 135 061-064, 067-076 und 083...132 in den Fahrzeugpark der DR eingegliedert.

Die gesamte Antriebsanlage des Fahrzeuges war unterflur eingebaut. Dabei ruhen Motor, Kupplung und Getriebe in einem Hilfsrahmen, der auf den Achsen des Triebwagens gelagert ist. Die installierte Leistung von 111 kW (150 PS) reicht für eine Geschwindigkeit von 75 km/h. Die für den Nebenbahnbetrieb angepasste Inneneinrichtung teilt sich in einen Einstiegsraum mit Führerstand, einen Fahrgastraum und einen Gepäckraum, der auch über feste und Klappsitze verfügt, mit Führerstand. Der Gepäckraum ist über Schiebetüren, der Fahrgastraum über Drehtüren mit innen liegendem Drehpunkt zu erreichen. Der Türbereich war auch bei der Drehtür durch die Wahl des Drehpunktes erstmals nicht mehr eingezogen.

Die Fahrzeuge bewährten sich im Nebenbahnbetrieb sehr gut. Auf Grund dessen fanden sie eine große Verbreitung. Einige Exemplare waren bei der DR bis Ende der Siebziger Jahre als Baureihe 186.0 und 186.2 im Einsatz, obwohl auch hier die Neubautriebwagen der Sechziger Jahre bereits das Streckenbild beherrschten. Die DB ordnete die Fahrzeuge als VT 70.9 ein. Eingesetzt wurden die Triebwagen auch mit Beiwagen unterschiedlicher Bauart.

Speziell zu diesem Triebwagen wurden zwei unterschiedliche Beiwagen gebaut. Äußerlich glichen sich die Fahrzeuge dem Triebwagen bis auf die Frontgestaltung. Hier hatte man auf die Neigung der Frontpartie im Fensterbereich verzichtet. Bei der ersten Bauform der CvPost – 35 hatte ein separates Postabteil im Fahrgastbereich gegenüber der Toilette. Drehtüren gab es hier an beiden Fahrzeugenden. Die zweite Bauform, der CvPost – 36, hatte, ähnlich dem Triebwagen mit dem Packabteil, einen der Vorräume als Postabteil eingerichtet. Demgemäß war an dieser Stelle ebenfalls eine Schiebetür angeordnet. Neben der Änderung der Fensterteilung unterschied sich letzteres Fahrzeug damit nur noch in der Gestaltung der Frontseite vom Triebwagen. In der Kombination Trieb- und Beiwagen war somit Gepäck- und Postbeförderung möglich.

	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 Sammelpunkt 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](http://www.tillig.com)

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.