

n-Wagen der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Bahn AG in minttürkiser Lackierung

Hallo,

dieses Paket enthält verschiedene Modelle von Nahverkehrswagen der n-Wagen-Serie in den Produktfarben Minttürkis/Lichtgrau. **Achtung, für den Einsatz dieser Wagen im MSTs ist der BIN-Patch erforderlich!**

Das Vorbild

Mitte der 80er Jahre machte sich die Deutsche Bundesbahn verstärkt Gedanken über ein neues, modernes Farbkonzept, um die verschiedenen Zugkategorien optisch zu unterscheiden und für den Fahrgast dem Zeitgeschmack entsprechend angenehm zu gestalten. Das endgültig vorgestellte Konzept sah die Grundfarbe Lichtgrau (RAL 7035) für Brüstung und Rahmen der Wagen vor. Für die Fensterbänder sollte im Nahverkehr Minttürkis (RAL 6033), im schnellen überregionalen Verkehr, den geplanten Interregios, Fernblau (RAL 5023) und für Intercitys Orientrot (RAL 3031) zum Einsatz kommen, jeweils ergänzt um einen pastellfarbenen Absetzstreifen unter dem Fensterband. Die Lokomotiven erhielten einen orientroten Lokkasten mit lichtgrauem "Lätzchen" als Kontrastfläche.

Die Farbzusammenstellung war auf eine möglichst harmonische Wirkung im Zusammenspiel aller Farben ausgelegt, denn nicht nur mußten ja die Loks zu allen Wagen passen, sondern es sollte nach wie vor Kurswagen geben. Dementsprechend konnten Nahverkehrs- und IC- oder IR-Wagen gemeinsam eingesetzt werden.

Die neue, ab 1987 eingeführte Farbgebung überzeugte nicht jeden, was allerdings zum Teil auch daran lag, daß erstmals Lacke auf Wasserbasis eingesetzt wurden, die zwar umweltfreundlich, aber nicht UV-beständig waren. Schnell zeigten sich die Farben unansehnlich und ausgebleicht; vor allem das Orientrot war betroffen. Dennoch fuhren viele Loks und Wagen noch lange nach der neuerlichen Umstellung auf Verkehrsrot ab 1997 in Produktfarben. Die letzten Wagen in Minttürkis konnten ca. 2006 beobachtet werden.

Ein weiterer Kritikpunkt an den Produktfarben betraf den seit den späten 50er Jahren üblichen gelben oder orangen Streifen über den Fenstern, der die 1. Klasse kennzeichnete. Das Design sah diesen nicht mehr vor. Im Fernverkehr war das kein großes Problem, denn die Blockzugbildung der Intercitys und Interregios machte das Auffinden der jeweiligen Klasse sehr einfach, zudem wurde die Reihung ja an den Bahnsteigen angezeigt. Im Nahverkehr dagegen gab es außer an den Klassenziffern keine Orientierungsmöglichkeit von außen, was für Unmut bei den Reisenden sorgte. Im Sommer 1991 wurde daher zunächst ein Versuch mit geteiltem Streifen unternommen. Nach positiver Resonanz von Kundschaft und Fachpresse kam es schließlich bei den minttürkisen Wagen zur Wiedereinführung des durchgehenden gelben Streifens über den Fenstern der 1. Klasse.

Parallel zu den neuen Farben gab es auch Überlegungen zu modernisierten Einrichtungen. Die Citybahn Köln - Gummersbach hatte ab 1984 gezeigt, daß es möglich war, mit ansprechenden, auf den übrigen Nahverkehr abgestimmten Fahrzeiten und modernen Einrichtungen der Wagen viele neue Fahrgäste zu gewinnen. Die für die Citybahn vorgenommenen Umbauten waren aber viel zu teuer, selbst wenn sie nur auf die n-Wagen angewendet werden sollten. Alle übrigen Nahverkehrswagen (also die Mitteleinstiegs- und Umbauwagen) standen zwar bis 1990 zur Ausmusterung an, doch handelte es sich immer noch um Tausende von Fahrzeugen, die betroffen waren. Die Lösung kam schließlich - versuchsweise mit dem Design "Aalen" vorweggenommen - mit dem Design "Hannover". Hier wurde die Einrichtung der n-Wagen weitgehend beibehalten und es waren relativ geringe Anpassungen am Wagen selbst nötig. Die größten Änderungen waren neben neuen Farben und dem Ersatz des Kunstleders der Sitze durch Polster die neuen Übersetzfenster und die Anbringung der Gepäckablagen in der 2. Klasse über den Fenstern statt wie bisher über den Sitzen selbst. Die 1. Klasse blieb relativ unverändert. Bei den Steuerwagen blieb zunächst das Gepäckabteil erhalten, doch schon nach kurzer Zeit wurde bei den weiteren Umbauten stattdessen ein Mehrzweckabteil mit Klappsitzen eingerichtet.

So gelang es, eine erste große Serie an n-Wagen zu modernisieren. Nur im Innenraum bereits umgebaute Fahrzeuge erhielten die neue Lackierung in Minttürkis, so daß sie auch von außen schnell zu identifizieren waren.

Wenn auch das Design "Hannover" einen besseren Komfort gegenüber der jahrzehntealten Einrichtung der n-Wagen bedeutete, konnte es mit seinen eher dunklen Farben und der klar erkennbaren Herkunft doch nicht wirklich zufriedenstellen. Nach 1990 wurden daher weitere Versuche mit Einrichtungen verschiedener Hersteller gemacht. Der allergrößten Teil der folgenden Umbauten wurde schließlich mit dem Design der italienischen Firma OFV versehen. Zunächst ging es auch hier nur um eine Minimal-Modernisierung mit gegenüber "Hannover" geänderten helleren Farben und Sitzbezügen, doch wurde ab 1994 das verbesserte Design OFV verbaut, das zwar wieder dunkle Zwischenwände besaß, die jedoch Glastrennwände erhielten. Damit erschien der gesamte Innenraum der Wagen offener und heller.

Die meisten türkisfarbenen Wagen behielten ihre jeweilige Einrichtung bis zu ihrer Ausmusterung oder nochmaligen Modernisierung in den 2000er Jahren.

Die Modelle

In diesem Paket sind folgende Wagen enthalten:

Bundesbahn

- ABn 773.2 (Einrichtung Hannover)
- ABnrzb 772.5 (Einrichtung Hannover)
- Bnb 779.1 (Einrichtung Hannover)
- Bnrzb 778.3 (Einrichtung Hannover)
- BDnf 786 (Einrichtung Hannover, Mehrzweckraum)
- BDnrzf 784.3 (Einrichtung Hannover, Gepäckraum)

Deutsche Bahn AG

- ABn 404 (Einrichtung Hannover)
- ABn 417 (Einrichtung OFV)
- ABnrz 403 (Einrichtung Hannover)
- ABnrz 418.1 (Einrichtung OFV)
- Bn 433 (Einrichtung Hannover)
- Bn 447 (Einrichtung OFV)
- Bn 448 (Einrichtung OFV)
- Bnrz 436 (Einrichtung Hannover)
- Bnr 451.0 (Einrichtung OFV)
- Bnrz 451.1 (Einrichtung OFV)
- Bnrzd 451.9 (Einrichtung OFV, Fahrradabteil)
- Bnrz 452.1 (Einrichtung OFV, Steildach)
- Bndf 478 (Einrichtung Hannover, Mehrzweckraum, Karlsruher Kopf)
- Bnrzd 463 (Einrichtung Hannover, Gepäckraum, Karlsruher Kopf)
- Bnrzd 477 (Einrichtung OFV, Mehrzweckraum, Karlsruher Kopf)
- Bnrzd 477.2 (Einrichtung OFV, Mehrzweckraum mit Doppeltür, Karlsruher Kopf)
- Bndzf 479.0 (Einrichtung OFV, Mehrzweckraum, Wittenberger Kopf, ohne Zusatzscheinwerfer)
- Bnrzd 483.0 (Einrichtung OFV, Mehrzweckraum, Wittenberger Kopf)

Die Steuerwagen sind jeweils in einer Diesel- und einer E-Version vorhanden.

Besonderheiten

Die Wagen sind mit zu öffnenden Einstiegstüren ausgestattet. Geöffnet werden die Türen seitenabhängig mit den Tasten Strg+Num 7 und Strg+Num 9. Bei den Steuerwagen mit Gepäckabteil lassen sich die Gepäckraumtüren mit Strg+Num 8 betätigen, wenn der Steuerwagen das Spielerfahrzeug ist.

Im Ordner Sp_Bndf/Zuglaufschilder befinden sich Zugzielanzeigen und Zuglaufschilder für verschiedene Strecken sowie Sonderziele. Zum einfachen Austausch genügt ein Doppelklick auf die Batch-Datei für das entsprechende Zugziel, es werden dann die Anzeigen für alle modernisierten n-Wagen gleichzeitig geändert.

Für die Wittenberger Steuerwagen existiert leider noch kein Freeware-Cabview, so daß hier auf den ähnlichen Führerstand der BR 111 zurückgegriffen wurde.

Installation

1. Zip-Ordner entpacken
2. Die enthaltenen Ordner in das Verzeichnis .../Train Simulator/Trains/Trainset kopieren (vorhandene Dateien ggf. überschreiben).
3. Installation von Heiko Müllers BDnf-Führerständen nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Common.cab. Erhältlich auf www.thopil.de und www.german-railroads.de.
4. Installation des Führerstandes der BR 111 von Björn Hehlhans ("CABVIEW111", Original Markus Schaufler) nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Sp_Bndf. Erhältlich auf www.thetrain.de.
5. Installation des *DB Steuerwagensound bis 140 km/h* von Hibu nach .../Train Simulator/Trains/Trainset/Sp_Bndf. Erhältlich auf www.thetrain.de.
6. Im Aufgabeneditor einen Zugverband erstellen. Die reinen Sitzwagen werden dort unter den Personenwagen aufgeführt, die Steuerwagen unter den E- und Dieselloks.

Zur Installation von Sound und Führerständen bitte unbedingt die jeweils beigefügten Liesmich-Dateien beachten!

Für die wertvolle Unterstützung beim Bau der n-Wagen für den MSTS bedanken darf ich mich bei:

TS-Sounddesigner	(Recherche, Betatest und Fotos)
Heiko Müller	(Führerstände und Betatest)
Waggondesigner	(Technische Daten)
RLF	(Betatest)
Peter Hanslip	(Hinweise und Einzelteile des Kardangenerators für den BDnf 737)
wander-baustelle	(Hinweise)
Achim Groteclaes	(Hinweise)
deepguiness	(Betatest)

Besonderer Dank geht auch an Thomas Pilder, ohne dessen Programm PolyMaster die Erstellung hochdetaillierter Fahrzeuge mit dem TS Designer überhaupt nicht möglich wäre und das darüber hinaus sehr nützlich zum Optimieren von mit anderen Programmen erstellten Shapedateien ist.

Vielen Dank auch an alle MSTS-Nutzer, die im Laufe der Jahre mit Anregungen und Vorbildfotos den Bau der Wagen vorangebracht haben!

Spike
Spike_TS@web.de

Diese Modelle sind Freeware und dürfen ausschließlich so genutzt werden. Vor der Veröffentlichung von Repaints schickt bitte ein kurzes Mail, natürlich auch bei Anregungen und Kritik. Für eventuelle Schäden an Hard- und Software übernehme ich keine Haftung.