

# Insider Jahreslokomotiven Spur H0



## 2006

39080 / 42080    Insider Jahreslokomotive    H0    2006



39080 :

Schnell-Triebzug BR VT 08.5 der DB (dreiteilige Einheit)  
Achsfolge B' 2' + 2' 2' + 2' 2'.

Alle Wagen:

Schwarzes Guß-Fahrgestell mit weißen Aufschriften.

Weinrotes Guß-Gehäuse mit beigefarbenen Aufschriften und beigefarbenen Zierstreifen, Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, eingesetzte Fenster.

Zuglänge 85,6 cm.

Triebwagen (VT):

Neuer C-Sinus-Hochleistungs-Antrieb in kompakter Bauform, ein angetriebenes Drehgestell. mfx-Decoder, Geräuschmodul, Zweilicht-Spitzensignal und zwei integrierte rote Schlußlichter, Lichtwechsel weiß/rot mit Fahrtrichtungsänderung (in Verbindung mit dem Steuerwagen). Geräuschmodul, Spitzensignal sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Weitere Betriebs- und Umgebungsgeräusche wie Bahnsteigansage, die Nebengeräusche von schließenden Türen, zischende Druckluft, Abfahrtpfiff sowie eines Reportageausschnitts der "Fußball-Weltmeisterschaft 1954" mit "Märklin Systems" aktivierbar.  
Schleifer.

Mittelwagen (VM):

Weinrotes Guß-Gehäuse mit beigefarbenen Aufschriften, beigefarbenen Zierstreifen, Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, eingesetzte Fenster.

Steuerwagen (VS):

Weinrotes Guß-Gehäuse mit beigefarbenen Aufschriften und beigefarbenen Zierstreifen, Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, eingesetzte Fenster. Spitzensignal und zwei integrierte rote Schlußlichter, Schleifer.

€ 499.00



42080 :

Zwischenwagen A4ü zum Schnell-Triebzug VT 08.5.

Schwarzes Guß-Untergestell mit gelben Aufschriften.

Weinrotes Guß-Gehäuse mit gelben Aufschriften, Wagen-Nr.: VM 08 509, gelbe Zierstreifen, weiße Aufschrift: "FUSSBALL-WELTMEISTER 1954", graues Dach, Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, eingesetzte Fenster.

Presse-Auszug über die Heimfahrt der Fußball-Nationalmannschaft im VT 08 beiliegend.

Länge 28,8 cm.

€ 99.00

Früher Bundesbahn-Paradezug und das Wunder von Bern. Die ersten fünf Garnituren der Schnell-Triebwagenzüge VT 08 standen der Deutschen Bundesbahn bereits während des Sommerfahrplans 1952 zur Verfügung. Die Überlegungen zur Neuentwicklung von Diesel-Triebfahrzeugen mit hydraulischer Kraftübertragung hatten schon bis zur Gründung der Bundesbahn zurückgereicht. So entstanden bis 1953 für den hochwertigen Fern-Schnellverkehr im Rahmen des Neubauprogramms 13 dreiteilige Züge der ersten Bauserie. In einem zweiten Bauabschnitt kamen bis 1954 noch sechs Maschinenwagen mit Speisewagen-Einrichtung und sieben Mittelwagen hinzu. Diese Einheiten dienten vorrangig zur Verlängerung der vorhandenen Züge auf vier- und fünfteilige Zusammenstellungen mit Triebköpfen an beiden Enden.

Die modernen und komfortablen VT 08 repräsentierten das Aushängeschild der jungen Bundesbahn und erfreuten sich bei den Reisenden großer Beliebtheit. Die glatt gerundete Form der Zugenden führte schnell zum Spitznamen "Eierköpfe". Die luxuriösen Züge bedienten Langstrecken-Kurse mit so klingenden Namen wie "Rheinblitz", "Münchner Kindl", "Roland", "Schauinsland" oder "Saphir". Darüber hinaus waren die schnellen Züge aber auch auf ausländischen Routen unterwegs wie etwa "Paris-Ruhr" (Dortmund-Paris) sowie "Helvetia" (Hamburg-Zürich). Die Blütezeit der VT 08 reichte bis in die sechziger Jahre hinein.

Nach Elektrifizierung zahlreicher Magistralen waren die VT 08 dann teils auch noch im TEE-Einsatz. Später wurden die Fahrzeuge auf den einfacheren Eilzugstandard umgebaut.

#### Weltmeister-Heimreise anno 1954

Den zweifellos spektakulärsten Einsatz eines VT 08-Triebwagenszuges bildete die Rückfahrt der Deutschen Fußballnationalmannschaft nach der gewonnenen Weltmeisterschaft 1954 in Bern in diesem komfortablen Triebwagen-Sonderzug.

Dieser war eigens zu diesem Anlass mit dem Schriftzug "FUSSBALL-WELTMEISTER 1954" versehen worden. Auf der Fahrt von Spiez, dem Quartier der deutschen Mannschaft, nach München drängten sich hunderttausende Fußballbegeisterte auf den Bahnhöfen, um die Sensations-Mannschaft zu feiern. Allein den Grenzbahnhof Singen hatten über 20.000 Schaulustige geradezu überschwemmt. Sie standen auf Bahnsteigen, Bahnsteigdächern, Gleisen und wo auch immer sich sonst ein Blick auf den Zug erhaschen ließ. Mehrfach musste die Fahrt wegen der Menschenmassen unterbrochen werden.