



Die Wagen verfügten über Glühlampenbeleuchtung und waren mit Lautsprechern ausgerüstet . Heizung, Belüftungs-Steuerung und sonstige Technik befanden sich in einem kleinen Technik-Abteil zwischen dem 2. und 3. Abteil (1.Klasse) bzw. 3. und 4. Abteil (2.Klasse).

Die Waggon liefen auf Drehgestellen verschiedener Bauarten mit Wagenfederung mittels Blattfedern, Wiegenfederung mittels Schraubenfederung und Torsionsstab-Drehgestellen. Sie waren ausgerüstet mit den üblichen Bremssystemen Oerlikon-Personenzugbremse, R-Bremse und teilweise zusätzliche Regulierbremse .

Während die Wagen der ersten Bauweise noch mit Faltenbalg-Bergungen ausgestattet waren, verfügten die Wagen der spätesten Bauweise bereits über moderne Gummiwulst-Bergungen, die anfangs der 1980er Jahre auch bei den älteren Wagen eingebaut wurden.

Die Wagen wurden im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt bis anfangs der 1990er Jahre.

So kamen sie in internationalen Zügen u.a. nach Deutschland , Italien , Frankreich und in die BeNeLux-Länder.

In Deutschland führte der Einsatzweg u.a. über die Rheinstrecke bis Köln (ggf. Dortmund).

In die Niederlande gab es einen Zuglauf bis Amsterdam; im Wechsel mit NS-Wagenmaterial.

In Italien führten die meisten Verbindungen bis Mailand; teilweise gab es aber auch Verlagerungen an die Riviera, nach Venedig und nach Rom.

Die Einsätze nach Frankreich konzentrierten sich überwiegend auf Zugläufe von und nach Paris.

Ein interessanter Zuglauf im länderübergreifenden europäischen Streckennetz waren zeitweise Einsätze im Simplon-Orient-Express Paris-Vallorbe-Lausanne-Brig-Milano-Trieste.

Die BLS-Schlieren-Wagen waren bis Mitte der 1990er Jahre im Einsatz. Die meisten wurden dann ausrangiert und abgebrochen.

Einige Wagen wurden nach Nordkorea verkauft.

Ä

Ä Ä

Ä Ä Ä Ä Zum Modell :Ä

Ä

Wir realisieren diese Wagen als komplette Neukonstruktion maßstäblich in 1:160 in Zusammenarbeit mit LS-Models .

Die Modelle zeichnen sich aus durch div. feinste Details; so z.B. ein feiner Metalldraht als Handlauf auf der Gangseite.Ä

Sie verfügen über eine mehrfarbige Inneneinrichtung mit bis zu 7 verschiedenen Farben.

Vorbildspezifische Besonderheiten wurden berücksichtigt. Speziell für die BLS-Varianten haben wir zusätzlich zu den Schraubenfeder-Drehgestellen der SBB-Wagen noch ein neues Drehgestell mit Torsionsstabfederung realisiert.

Für Wagen mit Faltenbalg-Bergungen haben wir als Zugteile eingezogene Faltenbälge beigelegt zum Austausch beim ersten und/oder letzten Wagen im Zug.

Für den Anlageneinsatz empfehlen wir einen Mindestradius von 230 mm .

Ä

[Lieferanteninformation](#)