

Automotrice électrique 491 001-4 de la DB



Époque : IV

14+



Réf. art. : 79197



€239,90

Automotrice électrique 491 001, le « Train de verre » de la Deutsche Bundesbahn.

■ Modèle en livrée rouge-beige avec inscription Epoch IV disponible pour la première fois

Au début des années 1930, afin de rendre le trafic de voyage et d'excursion à nouveau plus attrayant pour la population en Allemagne, la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) de l'époque a décidé de construire au total de cinq automotrices panoramiques. À l'époque, la DRG estimait qu'il était important de pouvoir résister à la concurrence croissante des autobus dans le secteur du trafic d'excursion. L'objectif de la construction des wagons était de donner à tous les passagers une vue du paysage aussi libre et dégagée que possible. En plus de trois véhicules diesel-hydrauliques, deux ont été commandés pour la traction électrique. Le fabricant de wagons H. Fuchs à Heidelberg était responsable de la partie mécanique, la partie électrique était fournie par l'AEG à Berlin.

L'ET 1998, la première des deux automotrices électriques, qui a été présentée au public dès 1935, a été remise au client le 27 février 1936 après son voyage d'essai menant de Munich à la gare frontière autrichienne de Kufstein et retour. Les deux automotrices ET 91 01 et 02, qui ont reçu le nom mélodieux de « Train de verre » par le peuple, se sont rapidement imposés parmi les passagers. Les excursions les plus populaires étaient le circuit Karwendel via Mittenwald à Innsbruck ou le circuit alpin via Salzbourg, Bischofshofen et Kufstein à Munich.

Alors que l'ET 91 02 a brûlé lors d'un raid de bombardement à Munich dans la nuit du 9 au 10 mars 1943 et a été complètement détruit, un lieu sûr pour l'ET 91 01 a été envisagé. Il a été transféré vers la ville bavaroise de Bichl et emmuré au dépôt de locomotives de l'endroit qui s'y trouve. C'est le seul « Train de verre » électrique à avoir survécu à la guerre et il sera bientôt être à nouveau utilisé après pour des excursions.

Ce n'est que le 12 décembre 1995, après de nombreuses années de service. Qu'il sera subitement mis hors service, suite à une collision avec la locomotive 1044 des ÖBB, en gare de Garmisch-Partenkirchen. Le châssis et les équipements électriques tels que le moteur de traction et le transformateur ont été fortement endommagés et ont conduit à la mise hors service du véhicule.

Caractéristiques techniques :

Données universelles

Aménagement intérieur	Modèle avec aménagement intérieur
Attelage	Boîtier d'attelage selon NEM 362 sans cinématique d'attelage court.
Rayon minimal	358 mm
Nombre d'essieux avec bandages d'adhérence	1

Donnes universel

Nombre d'essieux entraînés	2
----------------------------	---

Masse d'équilibrage	Oui
---------------------	-----

Donnes électrique

Interface	Interface électrique conforme à la norme NEM 652 avec connecteurs pour unités de traction
-----------	---

Fanal	Trois feux avant et deux feux de fin de convoi inversés en fonction du sens de marche.
-------	--

Lumière intérieure	Oui
--------------------	-----

Décodeur numérique	NEM 652
--------------------	---------

Mesurages

Longueur tampons compris	236 mm
--------------------------	--------