



Einsatz als Verstärkungswagen ...



... oder als Ersatz eines defekten EW-I. Das sind nur zwei der möglichen Einsatzgebiete.

Die über eine Kinematik mit Spiralfeder verfügenden Wagen zeigten bei ausgedehnten Fahrtests auf einer Modularanlage keine speziellen Auffälligkeiten bezüglich Zugs trennungen. Mit eingesetzten Kurzkupplungen verbleibt ein Spalt von rund 1 mm zwischen den Faltenbälgen respektive Gummiwülsten. Die Wagen harmonieren bezüglich Pufferhöhe gut mit aktuellen Neukonstruktionen der Mitbewerber, sodass sie sich harmonisch in den Zugsverband einfügen. Leider zeigten die Testmodelle ein etwas schwergängiges Rollverhalten. Die Ursache ist vermutlich im zu kleinen Zwischenraum zwischen Radsatzachse und Boden des Drehgestells zu suchen. Die Abzüge im Rollverhalten und bei den nicht extra ange setzten Griffstangen trüben aber die Freude an diesen neuen Wagen nur wenig. Die BLS setzte die Wagen selten in mehr als drei Einheiten pro Zugsverband ein, meist war ein Zweierpaket aus A und B die Regel. Internationale Züge der 1960er- bis 1980er-Jahre vom Mittelmeer bis zur Nordsee lassen sich nun auch in Spurweite N mit diesem markanten Wagen ergänzen. Sie sind im Fachhandel oder direkt beim Hersteller erhältlich. Bereits sind seitens des Herstellers auch entsprechende Ausführungen der SBB und der Hupac sowie als Sondermodell für einen deutschen Händler der TCDD angekündigt.



Zu Beginn der 1960er-Jahre Inbegriff der BLS: der Muni (Ae 8/8) und die Schlieren-RIC.