



Die Wagen sind untereinander mittels einer starren Kupplung verbunden.



Auch der Wagenboden der Sudexpress-Modelle ist fein detailliert.

Vorbild

Die österreichische Firma Innofreight wurde 2002 gegründet und entwickelt innovative Lösungen für den Gütertransport auf der Schiene. Die erste Entwicklung war damals

ein Container für den Transport von Holzhackschnitzeln. Zwischenzeitlich wurden Transportlösungen für unterschiedlichste Baustoffe und Industriesektoren entwickelt. Im Jahr 2018 machte sich Innofreight an die Revolution des Transports von Rundholz mit der Vorstellung des neu entwickelten Smart-GigaWood-Wagens, der ab 2019 in Serie produziert wurde. Inzwischen sind mehr als 350 Wagen auf den Schienen Europas unterwegs, die bei Tatrávágónka Poprad in der Slowakei hergestellt wurden.

Der Wagen basiert auf einem üblichen 90-Fuss-Tragwagen mit zwei Wagenhälften, jedoch mit vier Drehgestellen. Der Wagen ist gewichtsoptimiert und wiegt pro Halbwagen nur gerade 19 Tonnen. Pro Doppelwageneinheit können auf einer Ladelänge von 2×13,65 m bis zu 141 t Holz geladen werden, was ein Ladevolumen von 218 m³ ergibt. Dies sind rund 30% mehr als bei einem herkömmlichen Holztransportwagen. Dank den Spezialrungen von 3 m Höhe kann der Verlad von Holz ab 2,4 m Länge

ohne Spanngurte erfolgen, was die Be- und Entladezeiten verkürzt.

Seit 2020 verkehren 14 Wagen für den Schweizer Holzverarbeiter Swiss Krono aus Menznau (immatrikuliert beim Güterwagenvermieter VTG). Die Traktion erfolgte mehrheitlich durch Widmer Rail Services (WRS) in Ganzzügen.

Modell

Der Innenteil des Wagenrahmens ist aus Metall und verleiht dem Modell die notwendige Stabilität und das notwendige Gewicht. Die Doppelwageneinheit bringt ein Gewicht von 95 g auf die Waage. An beiden Enden der Einheit gibt es einen NEM-Schacht, der nach links und rechts ausschwenken kann. Es handelt sich jedoch nicht um eine vollständige Kurzkupplungskinematik. Ab Werk ist eine Bügelkupplung montiert. Die beiden Wagenhälften sind über eine starre Verbindungsstange gekuppelt. Daneben verlaufen drei flexible Leitungsverbindungen zwischen den Wagenhälften für die Bremsen.



Fotos: Matthias Emmenegger