

## Neuer 4-achsige Selbstentladewagen Fals-x 164 der DB AG von Arnold

### Vorbild

Auch Mitte der 70er Jahre bestand weiterhin Bedarf an Transportmitteln für nässeunempfindlichen Massengüter und daher mußte die DR weitere Sattelboden-Selbstentladewagen beschaffen. Der Produzent der ersten Lieferung, Konstal, war ausgeschieden, da er sich nunmehr mit Straßenbahnbau beschäftigte. In die Bresche

sprang dann die rumänische Firma UV Arad (heute Astra Rail) mit Sitz in Arad (Banat) ein, die nach Zeichnungen der DR bzw. Konstal weitere, aber modernisierte Wagen bauen konnte. Das Ladevolumen der neuen Wagen betrug 75m<sup>3</sup>, er konnte mit maximal 51t beladen werden. Entladen wurden die Wagen durch die eigene Schwerkraft, im Ladebereich war ein Sattel von 55° eingebaut, der durch Öffnen aller vier Seitenwände gleichzeitig entladen werden konnte. Diese Wagen wurden zunächst bei der DR als Fadrrs [6789] in Dienst gestellt, die meisten Wagen kamen zur DB AG und wurden dann als Fals (-zz,-x) 164 bezeichnet. Diese Wagen liefen auf Drehgestellen der Bauart Y25 Cs, und waren für 120 km/h zugelassen. 1998 war eine zuverlässige pneumatische Entladungsvorrichtung entwickelt worden, die in 436 Wagen bis 2002 eingebaut wurde. Dabei verloren die Wagen das Handrad und Feststell-Hebel in der Wagenmitte. Die umgebauten Wagen erhielten bei der DB AG die Bezeichnung Fals-x 164. Über 400 Wagen sind noch heute im Einsatz. Für den heutigen Einsatz bei der DB AG bzw. DB Cargo sind die Wagen nach dem Farbschema der Epoche VI rot lackiert.



Bild 1: Vorbild des Arnold-Wagens Fals-x 164

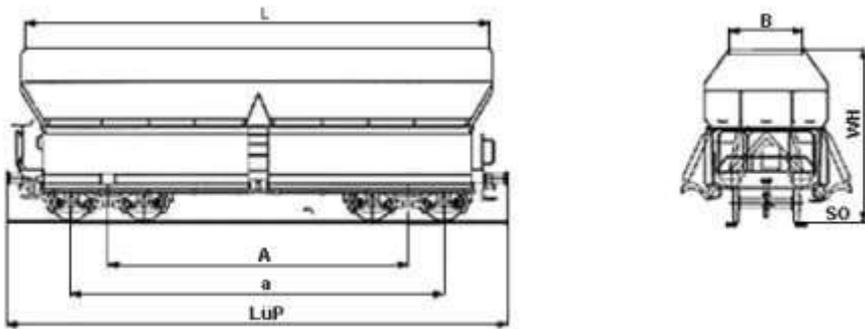


Bild 2: Vorbildskizze

## Modell

Im Frühjahr 2016 kam nach der Ankündigung bei der Spielwarenmesse 2015 die Wagen als 3er- und 6er Set in den Handel. Damit war Arnold erst der erste Hersteller, der einen neueren Selbstentladewagen der DR anbietet.



Bild 3: 6 Wagen des Sets



Bild 4: Fals-x 164



Bild 5: Fals-x 164 Cargo

Eine wahre Meisterleistung verbirgt sich hinter der Neu-Konstruktion des Wagens. Die Hauptabmessungen sind exakt im Maßstab 1:160 gehalten, LüP, Achsstand, Wagenhöhe und Ladebreite. Hier bewegen sich die Maßabweichungen im 1/10mm Bereich. Der Wagen selbst ist ein Genuss: Feine Geländer bei der Handbremse, angesetzte Griffstangen, und als Clou die durchbrochenen Querbleche zur Stabilisierung des Oberbaues. Auch die Bremshebel wurden farbig ausgelegt. Einzig die Ladelänge, die beim Vorbild 11.954 beträgt, wurde um 1 mm verfehlt. Das ist aber der Materialstärke des Ladekörpers zu zuschreiben, denn so dünne Wandstärken können nicht nachgebildet werden. Umgerechnet würde die Wandstärke des Laderaums beim Vorbild über 160mm betragen. Apropos Wandstärke: Das Plastik der Wagenwand ist sehr dünn, sodass eine Beleuchtung von oben durchscheinend ist. Ansonsten verweise ich auf die Ausführungen zum Set #HN 6349 und #HN 6350. Auch diese Wagen sind mit 13 gr ausgesprochene Leichtgewichte und sollten zusätzlich beschwert werden, wenn Ganzzüge eingesetzt werden sollen. Eigentümlich erscheint mir außerdem das unnatürlich rote Fahrgestell des Wagens. Nicht nachgebildet wurden die charakteristischen Zurrhaken über den Drehgestellen, die die Wagen nach dem Umbau bekamen. Wahrscheinlich hätte die Nachbildung die freie Bewegung der Drehgestelle behindert und sind daher weggelassen worden. Ohne Zurrhaken waren die Wagen bei Ablieferung.

### Übersicht der sechs Wagen des Sets

Best. Nr	Bauart	Wagen-Nr	Best. Nr	Bauart	Wagen-Nr
6348-1	Fals-x 164	665 7 230-2	6348-4	Fals-x 164	665 7 306-0
6348-2	Fals-x 164	665 7 589-1	6348-5	Fals-x 164 Cargo	665 6 055-4
6348-3	Fals-x 164	665 7 236-9	6348-6	Fals-x 164 Cargo	665 7 587-6



Bild 6 Die dünnen Wände des Fals-x



Bild 7 Fals-x von unten

### Einsatz auf der Modellbahn

Der Wagen gehört zu den Güterwagen des Spezialverkehrs und kann vielfältig für nässeunempfindliche Ladungen aller Art eingesetzt werden. Wie schon oben erwähnt, kann der Wagen im Rohbraunkohleverkehr, Erztransporte, Sand- oder Kiestransporte sowie Abtransport von Abraum beim Bergbau. Die Wagen waren zumeist in Verbänden eingesetzt, so in Zügen mit 10- 20 Wagen. was aber nicht ausschließt, das einzelne Wagen oder Wagengruppen in

„normale“ Güterzüge eingestellt wurden. In Epoche VI ist natürlich die Kombination mit DB- Bauarten von Selbstentladern in einem Zug möglich. Denkbar wäre auch ein Kurzpendel zwischen Bergbaubetrieb und Kraftwerk oder Abraumhalde. Für den roten Fals-x 164 kommen nur noch neuere Diesel- oder Elloks in Frage, so z.B. die BR 230, 202, 143, 145 oder 155.

### **Fazit**

Hiermit hat Arnold erstmals einen neueren 4-achsigen Selbstentladewagen mit Varianten der DB AG gebaut, der nicht nur als Klein(st)-Serie in Betrieb war und vorher eine DR- Vergangenheit hatte Damit hat Arnold eine Lücke geschlossen. Das Grundmodell eignet sich durchaus für weitere Varianten: Wegen der RGW-Politik, an einzelnen Standorten für alle Mitglieds-Länder Güterwagen zu produzieren, haben viele osteuropäische Bahnen den Wagen geordert. Warten wir mal die nächsten Messen ab.

Klaus Kosack

Lit.: S. Carstens, Güterwagen Band 4, off. Wagen der Sonderbauart, Nürnberg 2003  
S. Carstens, Güterwagen Bad 6, Bestände und Güterzuggepäckwagen, Nürnberg 2011  
S. Carstens et al., Güterwagen der DB AG, Fürstenfeldbruck 2014  
P. Terczynski, Atlas wagonow towarowych, Poznan 2011 (polnisch)  
Wagen, Archiv der dt. Reisezug- und Güterwagen, Stichwort Fals 164, München 2002