

## **Die neuen Eilzugwagen von ARNOLD**

Zur Messe 1985 brachte Arnold erstmals die Mitteleinstiegs- Eilzugwagen der DB heraus, die der frühen DB- Beschaffungsperiode angehören. Es waren dies der C4ymg-51 und BC4ymg-51, in Epoche IIIa- Dekor (vor der Klassenreform 1956). Ein Jahr später folgte der CPw4ymgf-51, wobei dies die ersten Wagen in N überhaupt im Epoche IIIa- Dekor waren. Anno 1988 folgten grüne Wagen, diesmal in Epoche IV- Beschriftung. Diese Wagen wurden bis Anfang der 90er Jahre produziert.

Die zweite Generation der Mitteleinstiegswagen folgte ab 1992: Dem Zeichen der Zeit folgend, hatte Arnold den Wagen eine Kurzkupplungsmechanik spendiert. Die dritte Generation kam 2000 auf dem Markt: Die Kurzkupplung wurde überarbeitet, die Wagen waren nur in Epoche IV lieferbar, zusätzlich auch in beige/ blau. Mit etwas Verspätung wurde im März 2010 die Neuheiten von 2009 als „nächste Generation“ ausgeliefert und als Nachzügler im September 2011 der zugehörige Steuerwagen.

### **Vorbild**

Die Wagen gehörten zur ersten Beschaffungsperiode der 26,4 m Wagen der jungen DB. Nach den üblichen Probewagen folgte schon ein Jahr später die Serienlieferung der Wagen: Fünf Typen wurden beschafft: BC4ymg, C4ymg, C4ymgf, CR4ymg (alle Bauart -51) und CPw4ymgf-52. Später folgten noch die beiden Bauarten AB4ymg-54 und der Prototyp Pw4ymg-54. Bis 1955 war die Beschaffung der 745 Wagen abgeschlossen. Es wurden 321 C4ymg- Wagen, 260 AB4ymg-Wagen, 51 C4ymgf- Wagen, 38 CPw4ymg, 35 CR4ymg- Wagen unter anderem beschafft.

Schon bald fanden die Wagen Einzug in den Schnellzug- Verkehr: Die DB erfand die so genannten LS-Züge, die überwiegend mit den Neubauwagen bespannt waren. Mit dem Logo „LS- Züge“ bezeichnete die DB schneller fahrende Züge (Eil- und D- Züge), die vorwiegend mit den neuen Wagen der 26,4m- Klasse ausgestattet waren. Sie warben für mehr Komfort und kürzere Reisezeiten- ohne Zuschlag. Züge mit Altbauwagen hatten ja in der 3. (später 2. Klasse) noch Holzbänke. Aber schon nach wenigen Jahren, als genügend Schnellzugwagen der Bauarten AB4ümng-54, C4ümng-54 u.a.m. zur Verfügung standen, wanderten die Mitteleinstieger in den eigentlichen zgedachten Eilzug- Verkehr ab. Zuletzt waren diese LS-Züge 1959/60 im Kursbuch extra erwähnt. Der Halbspeisewagen CR4ümng-51 wurde ausschließlich im Schnellzugsverkehr eingesetzt.

Bis weit in die 70er Jahre hinein wurden die Eilzugwagen im Nebenfernverkehr eingesetzt, so auch bei den so genannten Heckeneilzügen. Typische Zugbildungen waren drei bis vier B4ymg und ein bis zwei ABymg sowie je nach Bedarf ein Steuerwagen oder Gepäckwagen (häufig MPw4 oder Vorkriegsgepäckwagen). Ab Mitte der 80er Jahren wurden die Wagen auch in das neue DB- Farbschema blau-beige einbezogen und wanderten in den Nahverkehr ab. Inzwischen waren die Wagen nur noch für 120 km/h zugelassen. In der zweiten Hälfte der 90er Jahre war die Ausmusterung abgeschlossen. Heute kann man die Wagen noch als Museumswagen in Koblenz- Lützel bewundern.

### **Modell**

ARNOLD brachte 1985/86 mit dem 3., 2/3. Klasse und 3. Klasse Steuerwagen ein Dreier-Set heraus. Beschriftet waren die Wagen in Epoche IIIa, also der Zeit vor 1956. Damals waren sie die ersten Großserienmodelle dieser Epoche. (Bild1)



**Bild 1 Arnold C4ymg-51**

Ein Jahr später folgten die Wagen in Epoche IIIb, jedoch als Zugpackung mit einer Vorserien-V200. Schließlich kamen 1987 die Modelle auch in Epoche IV heraus.

Nach sieben Jahren war die Zeit einer Modernisierung gekommen: Arnold spendierte 1994 den Wagen eine Kurzkupplung. Die Kurzkupplung wurde über ein Langloch mit Kulissenführung des Drehgestelles erreicht. (Bild 2)



**Bild 2 Arnold B4ymg-51**

Jetzt gab es die Wagen auch in blau/ beige der Epoche IV. (Bild 3)



**Bild 3 Arnold B4yl 411**

2000 wurden die Wagen nochmals überarbeitet: Diesmal wurden den Wagen ein neues Dach spendiert, das dem Vorbild näher kam, sowie eine Kurzkupplung nach NEM- Norm. Ausgeliefert wurden die Wagen als Zugpackung (ohne Steuerwagen), als Set zusammen mit der überarbeiteten 119 in Epoche IV (Bild 4). Kurzfristig waren sie auch als Einzelwagen erhältlich.

**Bild 1 Arnold AB4ymg-51**

Kurz darauf ging Arnold in Konkurs und das das Programm der Eilzugwagen war fortan nicht mehr lieferbar.

Zur Messe 2009 kündigte ARNOLD die drei Wagen neu an. Die Wagen B4 und AB4 wurden im Frühjahr 2010 mit den Bestellnummern HN 4028 und 4029 ausgeliefert. (Bilder 5 und 6) Im 3. Quartal 2011 folgte noch der fehlende Steuerwagen mit der Bestellnummer HN 4061. Im Steuerwagen wurden die Halterungen für die Zugspitzenbeleuchtung belassen, so dass Bastler besser in der Lage sind, die Beleuchtung bei Bedarf nachzurüsten. Die Entscheidung, den Steuerwagen ohne Beleuchtung auszuliefern, ist in Ordnung, denn der Wagen konnte beim Vorbild nicht immer am Zugende eingestellt werden.

## Liste der bisher von Arnold gebauten Eilzugwagen

Best.-Nr.	Typ	Epoche	Gebaut	Wagen-Nr.	Farbe	Bemerkungen
3270	BC4ymg-51	IIIa	1985-1988	30 061 Stg	Grün	
3271	C4ymg- 51	IIIa	1985-1988	40 592 Stg	Grün	
3272	CPw4ymgf- 52	IIIa	1986-1988	99 129 Ffm	Grün	mit Zugspitzenlicht (Z)
3273	AByl 411	IV	1987- 1995	50 80 30-11 039-1	Türkis- beige	ab 1994 mit KKM
3274	Byl 421	IV	1987- 1995	50 80 21-11 155-6	Türkis- beige	ab 1994 mit KKM
3275	BDylsf 456	IV	1987-1995	50 80 82-11 001-1	Türkis- beige	Z; ab 1994 mit KKM
3276	AByl 411	IV	1991-1995	50 80 30-11 234-8	Grün	ab 1994 mit KKM
3277	Byl 421	IV	1991-1995	50 80 21-11 235-6	Grün	ab 1994 mit KKM
3278	BDylsf 456	IV	1991-1995	50 80 82-11 041-4	Grün	Z; ab 1994 mit KKM
3282K	AByl 411	IV	1995	50 80 30-11 039-1	Türkis- beige	KKM
3274K	Byl 421	IV	1995	50 80 21-11 155-6	Türkis- beige	KKM
3275K	BDylsf 456	IV	1995	50 80 82-11 001-1	Türkis- beige	Z; KKM
0153-0	BDymgf-52	IIIb	1987	99 125 Nür	Grün	Z; Zugpackung V200
0153/2	AB4ymg- 51	IIIb	1986	30 080 Nür	Grün	Zugpackung V200
0153/3	B4ymg- 51	IIIb	1986	40 578 Nür	Grün	Zugpackung V200
0153/4	B4ymg- 51	IIIb	1986	40 579 Nür	Grün	Zugpackung V200
3110K	AB4ymg- 51	IIIb	2001-2002	30 080 Nür	Grün	KKK
3111K	B4ymg- 51	IIIb	2001-2002	40 578 Nür	Grün	KKK
3113K	AByl 411	IV	2002	50 80 30-11 170-5	Türkis- beige	KKK
3114K	Byl 421	IV	2001-2002	50 80 21-11 155-6	Türkis- beige	KKK
0376/2	AByl 411	IV	2000-2002	50 80 30-11 151-5	Grün	KKK; Zugpackung 119
0376/3	Byl 421	IV	2000-2002	50 80 21-11 358-6	Grün	KKK; Zugpackung 119
0376/4	Byl 421	IV	2000-2002	50 80 21-11 367-7	Grün	KKK; Zugpackung 119
4028	AB4ymg- 51	IIIb	2010-	30 178 Nür	Grün	KKK
4029	B4ymg- 51	IIIb	2010-	40 524 Nür	Grün	KKK
4061	BPw4ymgf- 52	IIIb	2011-	99 158 Nür	Grün	KKK

KKM = Kurzkupplungsmechanik; KKK= Kurzkupplungskulisse

## Arnolds Neuheit 2010

Die positiven Effekte der Überarbeitung von 2000 sind auch an den aktuellen ARNOLD - Modellen festzustellen. Das Laufverhalten der Wagen ist ebenso leichtgängig wie die lagestabile Kurzkupplungsmechanik. Die Wagen sind gegenüber den Ursprungsversionen ohne NEM- Kurzkupplung deutlich tiefer liegend und passen somit in der Höhe gut zu 26,4m- Wagen anderer Hersteller.



Bild 5 Arnold B4ymg-51



Bild 6 Arnold AB4ymg-51



Bild 7 Arnold BPw4ymgf-52

Es fällt auf, dass durch die dunkle Farbgebung der Kante des ansonsten silbriggrauen Daches die Wagenkastenhöhe bzw. der Bereich oberhalb der Fenster zu groß erscheint. Dies ist aber nur eine optische Täuschung. Die Lackierung des Wagenkastens in einem dunklen seidenmatten Grün und die Beschriftung sind meiner Meinung nach noch mal einen Tick besser geworden.

Geliefert werden die Wagen in Flaschengrün der 50/60er Jahre; das lesbare Revisionsdatum weist die Jahre 1959 und 1960 aus. An den Wagennummern 30178 (AB), 40524 (B) und 99158 (BPwf) ist nichts zu bemängeln. Positiv ist die Tatsache zu bewerten, dass die Klo-Fenster weiß hinterlegt sind. Das war bei den Vorgängerserien nicht der Fall.

Bereits bei der 2000er Serie ist auch der Wagenkasten überarbeitet worden: So sind die Trittmulden beim Mitteleinstieg deutlicher herausgearbeitet worden und die Türtritte an den Wagenenden haben zwei statt drei Stufen. Dadurch reicht das Türblatt der Endtüren nun zu tief bis zum Längsträger herab. Dies fällt aber erst bei genauerem Hinsehen auf. Ich werde bei den Arnold -Modellen noch die Dachkante silbergrau nachlackieren, womit dann die Sache mit der dunklen Dachkante nicht mehr auffällt.

Klaus Kosack

Lit.: Wagen für Europa- Geschichte der 26,4m .Wagen, EK – Kurier Special 74, Freiburg 2004  
S. Ebel, N- Katalog/ Handbuch Arnold, Würzburg 2002