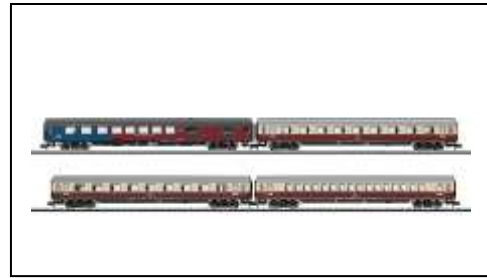


Der IC 180 „Albrecht Dürer“ von Minitrix

Minitrix hat in der Vergangenheit schon öfter Wagensets herausgebracht, die einen realen Vorbildbezug hatten. Diesmal wurde knapp 2 Jahre nach der Ankündigung ein IC der 70er Jahre ausgeliefert.



Vorbild

Ende der 60er Jahre begann man vor dem Hintergrund der Autokonkurrenz Gedanken über die Zukunft des schnellen Fernverkehrs in der BRD zu machen. Gab es doch bis dahin das erfolgreiche „blaue F- Zug- Netz“, das 1952 eingeführt wurde. Da aber die viele Verbindungen nur als einzelne Zugpaare ausgelegt waren, die häufig in Tagesrandlage verkehrten, musste was Neues her.

Heraus kam ein Taktverkehr, der auf vier Linien quer durch die Republik im 2- Stundentakt alle wichtigen Städte in der BRD verband. Dabei ist weitestgehend der Kurswagenverkehr entfallen. Neu war die Systemhalte, wo sich zwei Linien kreuzten. Die Idee war, an diesen Systemhalten (z. B. Würzburg oder Mannheim) zwei Züge zur gleichen Zeit am selben Bahnsteig halten zu lassen, damit ein Fahrgastwechsel erfolgen konnte. Nach diversen Erprobungen konnte zum Fahrplanwechsel 1971 der Zugverkehr aufgenommen werden. Die neuen Züge bekamen alle eine neue Zuggattung, den IC. Das Kürzel „F“ hatte ausgedient. Die allermeisten Züge bekamen Namen, die vom p.p. Publikum besser zu behalten waren, als die Zugnummer. Auch einige innerdeutsche TEEs wurden hier eingebunden.

Die meisten Züge hatten – wie zuvor die F-Züge- nur die 1. Klasse. Ende der 70er Jahre experimentierte man damit, auch die 2. Klasse anzubieten, was bei den Fahrgästen sehr gut ankam. Darauf setzte die DB noch einen drauf: Ab 1979 galt die Parole: Jede Stunde- jede Klasse. Das gilt im Prinzip bis heute.

Zurück zum Vorbild des Minitrix Wagensets: Minitrix hat den IC 180 „Albrecht Dürer“ von der IC-Linie 4 ausgewählt. Besagte Linie verband die Städte Bremen mit München über Hannover- Bebra- Würzburg und Nürnberg. Systemhalte waren Hannover und Würzburg. Diese Linie hatte das geringste Fahrgastaufkommen, daher genügten Züge mit 4 Wagen in der Regel. In der Relation Bremen- München u. z. fuhren folgende ICs: Albrecht Dürer, Hermes, Ratsherr, Nord-/ Südwind und Riemenschneider, wobei die Züge Albrecht Dürer, Hermes und Ratsherr mit einer Wagengruppe des Bww München-Pasing im 3tägigem Umlauf gefahren wurde. Dabei wurden im Schnitt 1380 km/Tag zurückgelegt.

Nach und nach wurden die TEE- Züge eingestellt und durch ICs, später z.T. ECs, ersetzt. Damit entfiel auch der besondere Zuschlag für diese Züge. Die Linie wurde anfangs durch Wagenzüge bedient, bis 1974 der ET 403 (3 Triebwagen wurden beschafft) erschien, der die Wagenzüge ersetzte, eingesetzt als 4-teiliger Triebwagen. Schon 5 Jahre später musste sich der ET 403 wieder verabschieden, da er nur die 1. Klasse hatte. Später bekam der ET 403 eine neue Verwendung als Lufthansa-Express. Aber auch der ET 403 hatte gelegentlich seine Macken und fiel aus. Für diesen Fall musste München-Pasing eine Garnitur Ersatzwagen bereitstellen; auch die Lok musste dann das Bw München Hbf stellen, in der Regel war dies eine BR 103.

Minitrix hat seinem Set 4 Wagen beigegeben: 2x Avümz¹¹¹, je 1x Apümz¹²¹ und ARümh²¹⁷. Letzter ist auch als Kakadu bekannt, wegen seiner zweifarbigen Lackierung.

Die Wagen Avümz und Apümz wurden ab 1962 für den erweiterten TEE- Verkehr beschafft, ersterer hatte die klassische Aufteilung als Abteilwagen mit 9 Abteilen, während der Apümz als Großraumwagen neu konzipiert wurde. Vom Avümz¹¹¹ wurden bis 1972 insgesamt 267 Wagen gebaut, während vom Apümz¹²¹ von 1962 bis 1973 nur 100 Wagen gebaut wurden. Der Halbspeisewagen ARümh²¹⁷ wurde von 1966 bis 1970 in 25 Exemplaren gebaut. Der Kakadu mit der

¹⁾ Siehe Blog- Beitrag des Verfassers zum F-Zug Rheinblitz

blau/roten Lackierung war eigentlich für D-Züge vorgesehen; die Wagen für den TEE hatten anfangs die klassische TEE- Lackierung creme/rot. Ab 1978 baute die DB einige der Wagen für den schnellen IC- Verkehr um und die umgebauten Wagen konnten für 200 km/h zugelassen werden. Zur Unterscheidung erhielten die Wagen die neue Bauart- Nr. 218.



Bild 2 Vorbild IC 180 Albrecht Dürer Foto Welt der Modelleisenbahn, an 3. Stelle läuft der ARmüh²¹⁷

Somit ist der Wagenzug, der lt. Katalogangabe im Sommer 1977 spielen soll, nur der **Ersatzzug** für den ausgefallenen ET 403.

Modell

Mit der Artikel- Nummer #15545 brachte Minitrix unter dem Label „25 Jahre MHI“ den IC 180 „Albrecht Dürer“ heraus. Er besteht vorbildgerecht aus 4 Wagen, wie der Reihungsplan für das Jahr 1977 angibt, nämlich aus 2 Avüzm¹¹¹, davon einer mit Zugschlusslampen und je 1 Apüzm¹²¹ und ARümh²¹⁷.

Den Abteil- und Großraumwagen hatte Minitrix für das Zugset #11614 „Rheinpfeil“ bereits 2009 entwickelt; eine Neukonstruktion ist der Halbspeisewagen ARümh²¹⁷, genannt Kakadu. Die Wagen sind einzeln in Plastikschachteln verpackt. Um es dem Modellbahner einfach zu machen, hat Minitrix den Wagen Unternehmern auf die Schachteln gedruckt, die auch der Reihenfolge der Wagen entsprechen: Lok- Avüzm- ARümh- Apüzm- Avüzm. Der 2. Avüzm mit Schlusslichtern hat die Unter Nummer #15545-04.



Bild 3 Avüzm 111

¹⁾ Siehe Blog- Beitrag des Verfassers zum F-Zug Rheinblitz



Bild 4 Avümz 111 Arnold



Bild 5 Apümz 121



Bild 6 Avümz 111 mit Schlusslicht



Bild 7 ARümh 217 (Kakadu) Gangseite



Bild 8 ARümh 217 (Kakadu) Küchenseite



Bild 9 ARümh 217 falsch montiert (fehlende Stufen zum 1. Kl. Abteil)

¹⁾ Siehe Blog- Beitrag des Verfassers zum F-Zug Rheinblitz



Bild 10 Vergleich Kakadu Arnold /Minitrix (unten)

Soweit beurteilbar, hat Minitrix den Avümz und Apümz für das Zugset leicht modifiziert. So sind z.B. die Treppenstufen silbern ausgelegt und als Klappstufen angedeutet. Neu ist der Kakadu. Bislang hatte Arnold diesen Wagentyp herausgebracht, allerdings um 7 mm zu kurz, da das Fahrgestell der 26,4 m Wagen verwandt wurde. Minitrix hat diesen Fehler nicht begangen, sondern den Wagen mit 172 mm maßstäblich gebaut. Er ist somit der erste maßstäbliche Kakadu in N. Ein Wermutstropfen gab es bei der Auslieferung: Der Wagen hat Einstiegstreppe nur beim 1. Klasse- Abteil. Auf der gegenüberliegenden Seite keine. Bei meinem Wagen war das Untergestell vertauscht; konnte aber – da die Haltenasen symmetrisch lagen, leicht gedreht werden. Das hätte Minitrix vor der Auslieferung auffallen müssen. So musste wieder einmal mehr der Käufer die Endkontrolle übernehmen. Die Wagen rollen – mit Ausnahme des 2. Avümz sehr leicht; wegen der Schlussbeleuchtung läuft der Wagen etwas schwerer. Auch dieses Wagenset kann man noch kürzer kuppeln: Hier sei die PEHO-Clipskupplung empfohlen.

Alle Wagen haben ein Revisionsdatum 1974/76, was für den Einsatz im Sommer 1977 spricht. Hier hat Minitrix aufgepasst.

Einsatz auf der Modellbahn

Man sollte immer im Hinterkopf haben, dass es sich um den **Ersatzzug** des ausgefallenen ET 403 handelt, was aber dem Einsatz der Wagen auf der Anlage keinen Abbruch tut. Mit den vier Wagen ist der Zug komplett. Wer es gerne länger haben möchte und den ausgefallenen ET 403 am Wochenende spielen möchte, hier hatte Minitrix einen Aüm 202 als Verstärkungswagen im Programm. Passender wäre der Aüm 203, den Fleischmann im Programm hat, aber in Kombination mit den Minitrix-Wagen tiefer gelegt werden muss. Hier können Rivarossi- Drehgestelle für die Tieferlegung sorgen¹. Die Verstärkungswagen wurde z.B. am Wochenende eingesetzt.

Was bleibt? Ein kurzer IC der Epoche IV. Zuglok war planmäßig die nagelneue BR 103; bei Ausfall der 103 konnte auch eine 110.3 (Bügefalten 110 oder 112) einspringen, wobei in diesem Fall die Fahrgäste wohl mit Verspätung rechnen mussten. Minitrix bietet passenderweise gleich eine Vorserien 103 mit Sound als Zuglok an (#16351).

¹⁾ Siehe Blog- Beitrag des Verfassers zum F-Zug Rheinblitz



Bild 11 Zum Zug passende Lok BR 103.0 (von Fleischmann)

Fazit

Einmal mehr hat Minitrix einen vorbildgerechten Zug als Wagenset ausgeliefert. Das macht Vorfrende auf mehr. Ärgerlich ist die lange Zeitspanne zwischen Ankündigung und Auslieferung. Bleibt zu hoffen, dass Minitrix diesen Weg weiter beschreitet und uns N-Bahnern weitere vorbildgerechte Züge beschert.

Klaus Kosack

Lit.: H. J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978

H:-W. Scharf/ F. Ernst, Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983

W. Diener, Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen, Fürstenfeldbruck 2014

¹⁾ Siehe Blog- Beitrag des Verfassers zum F-Zug Rheinblitz