

Neuer ABm225 von Fleischmann



Bild 1: Neuer ABm 225 von Fleischmann

Schon immer waren gemischtklassige Schnellzugwagen eher Stiefkinder der Modellbahn-Industrie. Erst Arnold kam 1970 auf die Idee, auch einen ABm zu produzieren. Der wurde aber eher eine Karikatur als ein Modell. Vorher gab es nur die 2. Kl. Wagen in grün und die 1. Kl. Wagen in blau. Offenbar war man der Meinung blaue und grüne Schnellzugwagen sind ein Verkaufsargument, da passte ein grüner ABm nicht so recht hinein. Denn dummerweise hatte sich die DB entschieden, die 1. Kl. Abteile bei den AB4ümg auch in grün zu streichen.

Dann war aber fast 30 Jahre lang Pause, bis der erste richtige ABm erschien. Dabei gab es den ABm weitaus häufiger als die blauen Am. Der ABm wurde gerne als Kurswagen eingesetzt, um dem p.p. Publikum das lästige Umsteigen zu ersparen. Bei geringeren Verkehrsaufkommen genügte ein ABm, manchmal ergänzt durch einen Bm. So z.B. bei den Zubringerzügen der Interzonenzüge, die dann ab Grenzbahnhof u.U. ein Sammelsurium von Kurswagen waren. Heute sind (leider) die Kurswagen eher Geschichte.

Vorbild

Es war der Verdienst vom DB-Abteilungspräsident Dr. Ing. Mielich, der Anfang der 50er Jahre die 26,4 m langen Wagen propagierte und bauen ließ. Sie wurden auch in großen Serien gebaut. 1955 war auch der erste grüne AB4ü dabei, damals noch als BC4ümg-54 geliefert. Bis 1959 wurden 199 Wagen in Dienst gestellt. Für Schnell- und internationale Züge brauchte man weitere Wagen, natürlich mit moderneren Zutaten, die dann als AB4ümg-63 in Dienst gestellt wurden. Zwei dieser Neuerungen sind recht einfach von außen zu sehen: Die Drehfalttüren, die dem Zugführer erlaubten, von einer Stelle im Zug alle Türen zu schließen und die Schiebetüren an den Übergängen. Von 1964 bis 1973 wurden 302 Wagen gebaut. Die neuen Wagen liefen auf Drehgestelle der Bauart MD 33 oder 36. Mit den 33er Drehgestellen waren 140 km/h erlaubt, die anderen 160 km/h. Die Übersetzfenster bekamen hellgoldfarbig eloxierte Leichtmetallrahmen. Die Wagen boten in 11 Abteilen (5 Abteile 1. Kl. und 6 Abteile 2. Kl.) insgesamt 66 Sitzplätze an. Die Abteile der 1. Kl. waren 2,088 m breit und boten 6 Reisenden Platz. So war die Kniefreiheit der Reisenden gewährleistet, während die Abteile der 2. Kl. nur 1.7367 m Breite aufwiesen. Auch sie boten 6 Reisenden Platz.

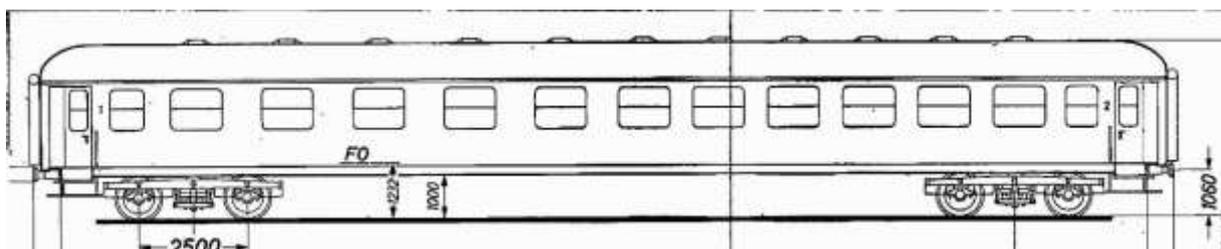


Bild 2: Vorbildskizze ABm 225-Quelle: Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen

Die Wagen kamen in allen möglichen Schnellzügen zum Einsatz. Auch Eilzüge waren dabei. Gerne auch als Kurswagen, sowie in internationalen Schnellzügen. Einige Wagen bekamen später einen Pop-Anstrich in grau/ orange. Ab 1974 wurde ein neues Farbschema

ozeanblau/ beige eingeführt, dass die meisten noch vorhandenen Wagen bekamen. Als die DB ihr „Interregio“-Programm auflegten, fehlten die ARm- Wagen. So entschloss man sich, viele der ABm²²⁵ zu „Bistro Café“-Wagen ARbuimz²⁶² umzubauen. Die letzten nicht umgebauten ABm²²⁵ verschwanden um 2005 von der Schiene.

Modell

Bei gemischtclassigen Reisezugwagen taten sich alle Hersteller lange schwer. Diese Bauart wurde ignoriert und stattdessen lieber einklassige grüne bzw. blaue Wagen produziert. Der Vorgänger, der AB4ümg-54 gibt es in N noch nicht.

Wiederum war es Arnold, der schon 1970 mit seinen ersten gemischtclassigen Wagen daherkam. Aber was für ein Wagen: Hier ein Bild des „Modells“.



Foto 3: Arnold ABm 226

Abgesehen von der alten Arnold-Krankheit, dass die Modelle mit der Zeit durchhängen, stimmte bei dem Wagen wenig: Das Dach stammt von einem TEE-Wagen 1. Kl., daher stimmen die Lüfter auf dem Dach nicht mit den Abteilen überein. Wie das Vorbild hat das Modell 5 Abteile 1. Kl. und 6 Abteile 2. Kl., auch die breiteren Fenster der 1. Kl. wurden nicht nachgebildet. Immerhin war es der erste ABm²²⁶ Wagen in N. Der Wagen muss wohl für Arnold ein Flop gewesen sein, denn nach 4 Jahren war er wieder aus dem Katalog verschwunden. Mit einigem Glück erwischt man den Wagen noch auf Tauschbörsen.



Foto 4: Fleischmann AB4ümg-63

Erst 2002 folgte Fleischmann mit gut gelungenen ABm²²⁵, aber das nach 32 Jahren. Die Fleischmann Schnellzugwagen dieser Serie haben Spriegel auf dem Dach, was die Konkurrenz nicht hat, und andererseits wurden den Wagen eine „Hochbeinigkei“ nachgesagt. Von diesem Wagen gab es 8 Varianten. Interessant war, dass der erste Wagen dieser Bauart die Epoche IIIb zum Vorbild hatte. Erst später kamen Wagen der Epoche IV, Pop- und ozeanblau/beige Wagen dazu. Die letzte Variante ist 2016 erschienen, es war die vierte o/b-Variante. 2022 kam Fleischmann mit der 3. Generation der 26,4 m Wagen heraus, die tiefer liegen sollen. Dazu später mehr.

Auch Minitrix fühlte sich gezwungen, maßstäbliche 26,4m Wagen herauszubringen. 1972 kamen die ersten Wagen heraus, aber leider nie ein ABm. Erst mit der Neukonstruktion der Wagen 2002 (2. Generation), war der ABm²²⁵ mit von der Partie. 2007 erschien der Wagen auch in Epoche IIIb. Wie Fleischmann hat auch Minitrix die möglichen Farbvarianten (grün, orange/ kieselgrau und ozeanblau/ beige) alle ausgeschöpft.



Foto 5: Minitrix AB4ümg-63 (2007)



Foto 6: Minitrix ABm²²⁵ ozeanblau/beige (2014) -Zugpackung 11137

2019 folgte eine Neukonstruktion der UIC-X Wagen bei Fleischmann, aber der ABm wurde im Oktober 2022 ausgeliefert.

Hier ein tabellarischer Überblick der hier vorgestellten Modelle des AB4ümg-63/ ABm 225:

Hersteller	Artikel-Nr.	Erstes Bj. Modell	Wagen-Nr. Modell	Laufweg
Fleischmann	8642	2002	15 179 Hmb	München-HH-Altona
Fleischmann	8639 25	2022	31-40 503-9	Köln- (unleserlich)
Arnold	0323	1970	31-43 046-6	--
Minitrix	15793	2007	15 195 Esn	Münster- München
Minitrix	11137	2014	31-40 462-8	Stuttgart- Bremerhaven- Lehe

Im Folgenden wird der neue ABm 225 mit seinem direkten Vorgänger von Fleischmann verglichen:



Bild 7: Neuer Am225 von Fleischmann Gangseite



Bild 8: Neuer ABm 225 -Abteilseite

Ein Blick auf die Unterseite des Wagens zeigt doch ein paar Unterschiede. Alle Aggregate sind ungefähr an derselben Stelle. Hier kann man aber gut sehen, dass Fleischmann auch den Wagenboden neu konstruiert hat. Erfreulich ist, dass der Achsgenerator mit seinem dünnen Kabel in der Nähe der Batterien unter dem Boden liegt.

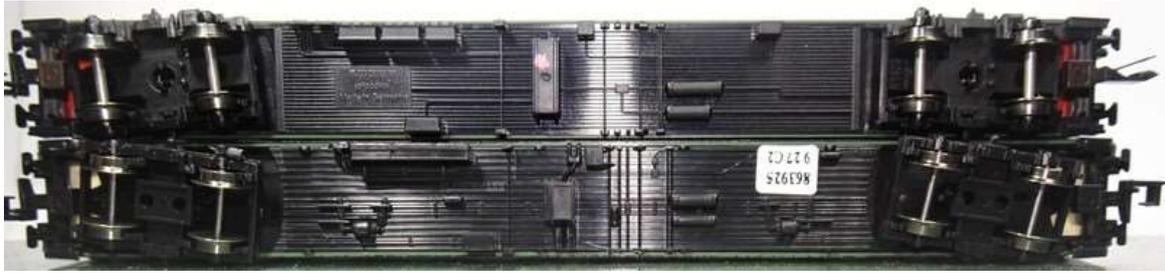


Foto 9: 2 Generationen ABm von Fleischmann- alt oben- Neuheit unten

Der obere Wagen hat noch die Kupplung am Drehgestell und die Neuheit eine Kurzkupplung mit Federdraht.

Fleischmann hat bei seinen Wagen die Übergangstüren verschieden gestaltet: Beide Wagen haben Schiebetüren. Bei der Neuheit ist die Schiebetür gerahmt. Das Schlusslicht ist bei der Neuheit rot ausgemalt. Kann man aber leicht bei dem anderen Wagen beheben, wenn man mal vom Höhenunterschied absieht.



Foto 10: ABm von Fleischmann von vorne-rechts Neuheit



Foto 11: Fleischmann ABm -links 2002- rechts Neuheit

Bei dem oben stehenden Bild zeigt sich die „Hochbeinigkeit“ der alten Wagenkonstruktion. Beide Wagen passen nicht zusammen. Der nächste Vergleich zeigt die Dächer beider Wagen.



Foto 12: Dächer des Fleischmann ABm

Hier kann man gut sehen, dass bei beiden Wagen die Zahl der Lüfter stimmt, nämlich 11 an der Zahl. Nicht gefallen hat mir die schwache Ausbildung der Lüfter bei dem Neuen.

Ein Blick in die Inneneinrichtung zeigt einen groben Mangel: 6 Abteile, davon 5 in der 1. Kl. weisen rote Sitzpolster auf, während 5 Abteile der 2. Kl. blaue Polster aufweisen. Hier liegt wohl ein Konstruktionsfehler vor: Die 1. Kl. Abteile hatten alle blaue Plüschpolster, während in der 2. Kl. die roten Kunstlederpolster verbaut waren. Also müsste die Inneneinrichtung umgekehrt eingebaut sein. Dann passt sie aber nicht mehr in den Wagen. Zugegeben sieht man das nur bei genauen Hinsehen; im Betrieb kann man das leicht übersehen. Wegen der Bauart des Wagens mit zweiten Innendach kann leider kein Foto gemacht werden.



Foto 13: ABm von Minitrix und Fleischmann (links)

Man sieht, dass der Minitrix-Wagen ein Ideechen höher liegt, kann aber noch akzeptiert werden.



Foto 14: Kuppelabstand bei neuen Fleischmann-Wagen

Der Kuppelabstand mit ca. 3 mm ist zufriedenstellend.

Einsatz auf der Modellbahn

Zum Einsatz des AB4ümg-63 wurde eingangs schon Einiges gesagt, nämlich in allen möglichen Schnellzügen (In- und Ausland) ab Mitte der 60er Jahre. Je nach Geschmack können hier Dampflok (z.B. BR'n 01, 01.10, 03, 03.10 oder 23) eingesetzt werden, Liebhaber von Dieselloks werden auf die V 200 oder V160 zurückgreifen und Ellok-Fans haben mehr Auswahl: E04, E17, E18, E10.0, E10.1 und E10.3 (Bügelalte). Auch andere Loks waren im Einsatz. Auch ein Kurswagen-Zubringer mit 2 Wagen (ABm und Bm) sind denkbar. Natürlich kann der Wagen auch in normale (nationale oder internationale) D-Züge eingesetzt werden. Auch in Eilzügen fand der Wagen Verwendung.

Fazit

So hat Fleischmann endlich die 26,4 m Schnellzugwagen, die seit 2019 angekündigt endlich in der 3. Generation in Epoche IV herausgebracht. Der Wagen lässt sich noch mit verschiedenen Farbleidern herstellen, wie z.B. Popfarben, o/b usw. Natürlich auch als D-

Zug Set mit Speisewagen mit einer V 200.1 oder Ellok. Alle Wagen sind nachträglich beleuchtbar. Immerhin kann man die Neuheit mit den kleinen Fehlern als einen der besten UIC-X Wagen bezeichnen. Dazu kann man dem Hersteller nur gratulieren.

Klaus Kosack

Lit.: Wagen für Europa- Geschichte der 26,4-m-Wagen = EK-Spezial 74, Freiburg 2004
Horst J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978
Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen, Blatt Schnellzugwagen ABm 225