

Trix 22620 BR 420 S-Bahn Triebzug DB

Category: Elektroloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 23. März 2024

Vorbild:

S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Betriebszustand Ende der Siebzigerjahre.

Betriebsnummern: 420 211-5, 421 211-4, 420 711-4. Einsatz:

Vorortverkehr.

ET 420 – Triebwagen mit Kultstatus.

Mit der Einführung des S-Bahn-Verkehrs und den im selben Jahr stattfindenden Olympischen Spielen begann 1972 in München das Zeitalter des Triebwagens ET 420.

In der Folgezeit dehnte sich der Einsatz der bewährten dreiteiligen Konstruktion, deren Mittelwagen als Baureihe 421 eingereiht ist, auf weitere S-Bahn-Streckennetze

aus, wie zum Beispiel Frankfurt und Stuttgart. Die damals modernen und schnellen Fahrzeuge sollten 30 Jahre lang eine prägende Rolle im Nahverkehr spielen und erleichterten es Millionen Pendlern, den Arbeitsplatz rascher zu erreichen. Eine Einheit bietet 448 Fahrgästen Platz, von denen sich allerdings 194 Personen mit Stehplätzen begnügen müssen.

Zwischen den drei in Aluminiumleichtbauweise gefertigten Einheiten besteht keine Möglichkeit zum Übergang, und ein ET 420 besitzt zwei voneinander unabhängige elektrische Anlagen, somit zwei Hauptschalter, zwei Transformatoren etc. Jeder Wagen verfügt über zwei Triebdrehgestelle, d.h., alle zwölf Achsen eines Zuges sind mittels Tatzlager-Einzelachsmotoren angetrieben. Der 67,40 Meter lange Zug hat eine Stundenleistung von 2.400 kW und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch die Scharfenbergkupplung an den Enden der Züge kann der ET 420 schnell und einfach getrennt und gekuppelt werden. Bis zu drei gekuppelte Einheiten sind im S-Bahn-Verkehr unterwegs und ermöglichen den flexiblen Einsatz des Triebzuges.

Die hohe Anzahl an Türen, 24 pro Einheit, lässt einen schnellen Fahrgastwechsel zu und ermöglicht kurze Aufenthalte in den Stationen. Mit der Zeit wurde der zweite Pantograf abgebaut, und man entschloss sich zur Kapazitätserhöhung in einigen S-Bahn-Netzen für das Auflassen der 1. Klasse. Der ET 420 wurde in acht Bauserien beschafft, die sich naturgemäß unterscheiden und verschiedene Lackierungen trugen. Die Münchener Züge erhielten ursprünglich ein blaues Fensterband, die bekannte orange/kieselgraue Lackierung setzte sich aber bald überall durch.

Heute sind sie alle im nahverkehrsüblichen Anstrich in Verkehrsrot unterwegs. Der ET 420 schlug für den Nahverkehr in den Ballungsräumen ein neues, erfolgreiches Kapitel auf, für viele ist er die S-Bahn schlechthin! Und obwohl er noch teilweise im Einsatz ist, wurde bereits ein Fahrzeug dem Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben, um der Nachwelt erhalten zu bleiben.

Modell:

Epoche IV. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut.

Antrieb mit Kardan auf vier Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss.

Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen eine Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf.

Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen.

Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET-420-Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar.

Verschiedene Zielschilder der S-Bahn-Netze Frankfurt, Stuttgart, München und Ruhrgebiet beiliegend.

Hoch detailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der

Scharfenbergkupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 775 mm.

Umbau:

Der Vorbesitzer hat den Triebzug mit zwei Schleifern für den Betrieb im Märklin 3-Leiter-System umgebaut. So weit so gut.

Die Original Decoder-Trägerplatine hatte bereits die Funktion der Schleiferumschaltung und einer schaltbaren Innenbeleuchtung. Die Platine wurde entfernt. Was er sich dabei allerdings gedacht ist mir ein Rätsel. Ich vermute mal sie war defekt, und wurde daraufhin entfernt. Sie wurde gegen eine ESU-Platine mit Schleiferumschaltung getauscht.

Als Decoder wurde ESU LokPilot V4 aufgesteckt. Er beherrscht die Protokolle MM und DCC.

Des Weiteren wurden Innenbeleuchtungen von ESU eingebaut. Diese wurden allerdings direkt an den Fahrstrom angeschlossen. Das hat den Nachteil das sie nicht schaltbar ist.

Da es ein sehr schönes Modell ist, werde ich die Innenbeleuchtungen gegen solche mit integriertem Decoder tauschen um das Licht schaltbar zu machen.

Da der Decoder den Motor sehr weich und kultiviert ansteuert, wird dieser beibehalten. Sound? Ja, gute Frage, kann man machen, muss man aber nicht. Ich habe schon genug Fahrzeuge welche Krawall machen, es geht auch mal ohne. Durch die 21polige Schnittstelle wäre eine Umrüstung jederzeit problemlos möglich.













