



Der Olympiatriebwagen

Die Baureihe 420 von Arnold

Komplette
Neukonstruktion



Als 1972 in München, gefördert durch die im selben Jahr stattfindenden Olympischen Spiele, ein neues S-Bahn-Netz eröffnet werden sollte, mussten neue, moderne Fahrzeuge für den schnellen Verkehr beschafft werden. Die Züge wurden zunächst als ET 20 / 21 geplant. Die drei Prototypen wurden 1969 nach der Umstellung des Nummernschemas als 420 001 bis 003 ausgeliefert. Bis Februar 1970 waren alle drei Vorserienwagen bahnamtlich abgenommen und wurden einer intensiven Betriebserprobung unterzogen. Ähnlich erging es den nagelneuen Arnold-Modellen: Auch sie wurden von uns intensiv erprobt und sind nun im Fachhandel erhältlich!

Der 420 002 bekam die kieselgraue und blaue Lackierung, die nach einer Abstimmung unter den Münchner Fahrgästen für die später ausgelieferten Serienfahrzeuge festgelegt wurde. Er war lange Zeit in München-Laim Ost in der Nähe des Haltepunktes Donnersbergerbrücke abgestellt.

Ein Endwagen ist heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München (Schwanthalerhöhe) ausgestellt, die anderen Wagen konnten aus Platzgründen nicht ohne weiteres im Museum untergebracht werden. Sie wurden verschrottet.



Aus der „Blauen Periode“:
420 021/521 der DB AG (Ep. V), HN2164



HN2162: Elektrischer S-Bahn-Triebzug, Baureihe 420, Betriebsnummer 420 001-0, Museumszug



HN2163: Elektrischer S-Bahn-Triebzug, Baureihe 420, in aktueller Farbgebung mit nur einem Stromabnehmer



HN2164: Elektrischer S-Bahn-Triebzug, Baureihe 420 der Münchener S-Bahn, blau

Der 420 001, der mit oranger Farbgebung ausgeliefert wurde, wurde nach Außerdienststellung durch die S-Bahn München im Dezember 2004 als Museumsfahrzeug betriebsfähig vorgehalten, wo er für Sonder- und Jubiläumsfahrten zur Verfügung stand und von der S-Bahn München in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V. betreut wird.

Nachdem die Hauptuntersuchung Anfang 2010 ablief, war die Zukunft des Triebwagens zunächst ungewiss. 2010 wurde er vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege als historisches Zeitzeugnis für den ÖPNV in Deutschland als technisches Denkmal unter Denkmalschutz gestellt.



HN2162: Für Sonderfahrten im Einsatz, der 420 001



Vorbild und Modell des 420 001 stehen derzeit für Sonderfahrten zur Verfügung – das Vorbild bei der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., das Arnold-Modell bei Ihrem Fachhändler!

Mit der Bahnreform werden seit 1996 gemäß einem neuen Corporate Design alle Einheiten in verkehrsrot mit weißen Türen umlackiert. Davon ausgenommen ist nur der als Museumsfahrzeug verwendete 420 001.

Bei vielen Zügen entfernte die DB aus Wartungsgründen den zweiten Stromabnehmer. Das neue Arnold-Modell HN2163 stellt einen dieser umgebauten Triebzüge dar.



HN2163 der DB AG in verkehrsroter Farbgebung

Linke Seite: Die serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung der Arnold-Modelle ist über eine herausziehbare Drahtbrücke ausschaltbar, im Digitalbetrieb kann sie geschaltet werden.



Reinorange, Grünblau, Weinrot und Kieselgrau – die Farbenvielfalt der 420er

Die Farbgebung der Züge war von 1971 bis 1986 konstant. Alle Fahrzeuge der ersten Bauserie, die für das 1972 einzuweihende Münchner S-Bahn-Netz bestimmt waren, waren in Blau und Kieselgrau (wie der Prototyp 420 002) lackiert, wobei der offiziell als „Kieselgrau“ benannte Farbton eher wie ein Weiß wirkte. Unterhalb des blauen Fensterbandes wurden viele Züge mit Bordwandreklame versehen, wie dies in vielen anderen Nahverkehrssystemen (U-Bahnen, Straßenbahnen, S-Bahn Hamburg) schon seit längerem üblich war. Die Fahrzeuge der zweiten Bauserie wurden teils in Blau und Kieselgrau, andere in Orange und Kieselgrau lackiert.

NEW ab Mai 2014 im Fachhandel



Kurzgekuppelt und mit Normkupplungsaufnahme für Mehrfachtraktion vorbereitet: **HN2192** in Weinrot. Übrigens war 420 003 der erste 420er in dieser Farbgebung.



Die orange lackierten Einheiten waren für das ebenfalls im Aufbau befindliche S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr vorgesehen. Da aber alle orange lackierten Einheiten, deren Auslieferung von 1972 bis 1976 erfolgte, aus Gewährleistungsgründen über mehrere Monate hin in München eingesetzt waren (aufgrund der Nähe zum AW München-Freimann), waren in München auch immer orange-kieselgraue Einheiten zu sehen. Diese wurden von 1972 an sukzessive nach Düsseldorf, ab 1975 auch an das

Bahnbetriebswerk Frankfurt-Griesheim (offiziell aber Bw Frankfurt (M)/1) abgegeben. Alle Einheiten ab der dritten Bauserie (ab 420 201) wurden dann konsequent in Orange und Kieselgrau abgeliefert und direkt an die zukünftigen S-Bahn-Standorte Frankfurt und Stuttgart abgeliefert, obwohl die Frankfurter einst für Weinrot und Kieselgrau für die Farbgebung ihrer zukünftigen S-Bahn-Garnituren gestimmt hatten. Darauf wurde aber aus Gründen der Vereinheitlichung nun keine Rücksicht mehr genommen.

Die Baureihe 420 in der „Epoche V“

1987 hat die Deutsche Bundesbahn das Farbdesign ihrer Fahrzeuge geändert. Die S-Bahn-Fahrzeuge betraf dies nur teilweise, weil die vorherrschende Farbkombination Orange/Grau beibehalten wurde. Allerdings mit einer Fülle von geringfügigen Modifikationen: Aus Kieselgrau als Grundfarbe wurde nun Lichtgrau. Direkt unterhalb des weiterhin orangefarbenen Fensterbandes wurde ein zusätzlicher gelber Streifen angebracht, die Zierstreifen unterhalb des Daches und in Fußbodennähe entfielen, der Winkel für die „Bauchbinde“ am Fahrzeugkopf um die unteren Stirnleuchte änderte sich von schräg-oben-rechts nach schräg-oben-links. Die Fläche zwischen den Stirnfenstern war nun in Weiß statt in der Farbe des Fensterbandes gehalten.

NEW ab Mai 2014 im Fachhandel



HN2193 der DB AG in der typischen Farbgebung der späten neunziger Jahre



Das Dach wurde nicht mehr grau, sondern kieselgrau (also fast weiß) lackiert. Zudem kamen nun umweltfreundlichere Lacke zur Verwendung, die aber bereits nach zwei Jahren einen sehr ausgeprägten Eindruck machten. Die Ziffern für die Klasse und das Nichtraucherensymbol wurden nun durch große, moderne, weiße Signets ersetzt; auch bei den blauweißen Garnituren der ersten Bauserie, was dem Aussehen dieser Züge nicht

gut stand. Etwa 1984 entschied die Deutsche Bundesbahn, bei fälligen Neulackierungen von 420ern diese nicht mehr in blau-kieselgrau, sondern grundsätzlich in orange-kieselgrau durchzuführen. So kamen mindestens 30 Einheiten in den Genuss einer neuen Farbe. Aufgrund eines Bestandes von über 130 blau-kieselgrauen Fahrzeugen sind derartige Fälle dem reisenden Publikum aber wohl kaum aufgefallen.

Text: Wikipedia (adaptiert)