



**Piko-Neuheit: IC-Wagen 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn**

# Schlanker Groß-Raum

**Seit Auslieferung der DB-Schnellzuglok der Baureihe 103 war es nur eine Frage der Zeit, bis auch die passenden Intercity-Wagen erscheinen. Die Frage der Zeit ist nun beantwortet. Piko hat mit der Auslieferung begonnen.**

Nun hat Piko sowohl A als auch B gesagt. Genauer: Avmz und Bpmz. Das sind die bahntechnischen Bezeichnungen der IC-Wagen, die ab Ende der 70er Jahre auf Basis der Eurofima-Schnellzugwagen beschafft wurden, um für das damals neue Intercity-Netz zeitgemäße Wagen der 1. und 2. Klasse anbieten zu können. Der Vorläufer TEE, den es noch bis 1987 gab, kannte nur Wagen der 1. Klasse.

Die GBP-Redaktion erreichte mit Beginn der Werksferien bei Piko der nun zuerst ausgeliefert 2.-Klasse-Wagen Bpmz 291.0. Es handelt sich beim Original um einen Wagen aus der Vorserie von 40 Fahrzeugen, mit Stahlfedern



Feine Gravuren, mehrfarbige saubere Drucke und leicht getönte Scheiben

in den Drehstellen und umbragrauen Dächern, während die Serienwagen silbergraue Dächer hatten. Piko hat dieses Original bereits in 1:87 miniaturisiert. Und nun auch in G, aber in einer verkürzten Ausgabe. Die Länge des Wagens über Puffer (817 mm) sowie der Drehzapfenabstand sind rein rechnerisch in ca. den

Maßstab 1:32 herunter gedampft. Damit das Fahrzeug nicht wie ein Spur-1-Modell wirkt, hat Piko eines der neun breiten Fenster des Großraumwagens weggelassen und die Fensterbreite (Original: 1400 mm) in ca. 1:25 miniaturisiert. Die Breite des Wagenkastens ist annähernd im Maßstab 1:26 verkleinert, das entspricht am Modell 108 mm. Die je Endseite zwei schmalen Fenster blieben am Modell erhalten. So wirkt der Fensterbereich gut proportioniert und trotz der Kürzung des Wagens nicht gestaucht, wobei die dreiteilige, horizontale Farbgebung ozeanblau/elfenbein/umbragrau den Wagen ohnehin sehr gestreckt wirken lässt. Dabei ist er genau so lang wie ein Silberling oder nur eine Daumenbreite länger als die D-Zug-Wagen von LGB.



Selbst der Unterboden zeigt viele Details, aber ausgeliefert wird der Wagen mit Kunststoffrädern.

Dass er ein breites Fenster weniger als das Vorbild besitzt, fällt an dem leicht verkürzten Wagen kaum auf.

Was bietet das Modell? Eine Bodengruppe mit zwei Drehstellen, darin vier Radsätze mit Kunststoffrädern, angekündigt waren im Neuheitenkatalog aber Metallradsätze. Die senffarbene Inneneinrichtung besteht aus zwei spiegelbildlichen, herausnehmbaren Sitzgruppen, die recht massiv sind und dem Wagen zu einem Gesamtgewicht von 2450 Gramm verhelfen – ohne Metallräder. Aber der Raum für Figuren ist eng bemessen, selbst solche in 1:24 haben keinen Platz für ihre Beine, aber in der Breite passen sie zwischen die Armlehnen.

Die klaren, leicht getönten Fenster sind in dreiteiligen Bändern von innen eingesetzt und verklebt. Das Dach ist aus Gründen der Stabilität mit dem Wagenkasten von innen verschraubt. Um Figuren einzusetzen oder eine Innenbeleuchtung nachzurüsten, müssen an der Unterseite 14 Schrauben gelöst werden. Zum Einbau der Innenbeleuchtung sind die Halterungen für die von Piko angebotene LED-Leiste sowie die Kabeldurchführungen vorhanden. Zur Versorgung der nachgerüsteten Beleuchtung mit Gleisstrom müssen die Kunststoffradsätze allerdings gegen Metallradsätze mit Stromabnahme ausgetauscht werden.

An Gravuren, Lackierung und Bedruckungen gibt es bei Piko nichts zu bemängeln, darin ver-

stehen die Sonneberger ihr Handwerk. Insbesondere die umfangreichen technischen Anschriften beeindrucken, sie weisen den Wagen als End-Siebziger aus, also mitten in der Epoche IV. Das 2.-Klasse-Modell trägt die Wagenummer 68. Nur erfahren wir nicht wohin die Reise geht – ein Zuglaufschild fehlt, wohl aus Neutralitätsgründen.

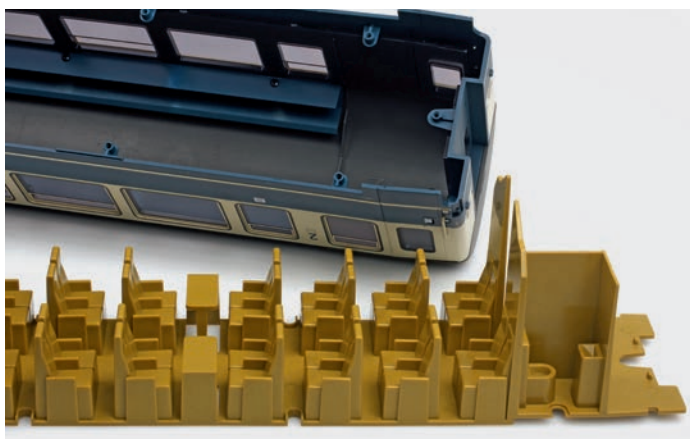
Nachzurüsten ist – außer einer gewünschten Beleuchtung – nichts, denn Griffe und Gummiwülste sind bereits eingesteckt. Die tief herunter gezogenen Türen bleiben geschlossen, sie verkleideten beim Vorbild die in den Wagenboden verlegten Trittstufen – daher gibt es beim Modell auch keine sichtbaren Stufen, mit denen der Wagen hängen bleiben könnte.

Als Drehgestellkonstruktion ist der IC-Waggon natürlich auf Rädern ab R1 rollfähig, allerdings trägt der bogeninnere Überhang von der Schwellenkante bis zur Wagenwandlinie stolze 9 Zentimeter. Wegen der tief heruntergezogenen Schürze heißt es somit: Platz schaffen entlang der Trasse.

Aber besser sollte man auf Rädern ab R3 umtrassieren, schließlich ist die Zuglok der Baureihe 103 auch für schnelle Strecken gedacht.

Piko verlangt für den IC-Wagen (#37660) 280 Euro, das sind 41 Euro mehr als derzeit für den Silberling auf den Tisch zu blättern sind (239 €), aber weniger als für den mit Metallachsen und Stirnbeleuchtung ausgerüsteten Silberling-Steuerwagen (312 €). In dieser Kalkulation spiegelt sich der höhere Aufwand für den Formenbau wider, denn im Gegensatz zum modularen Wagenkasten des Silberlings besteht jener des IC-Wagens aus einem Stück. Das bedeutet: drei Spritzgussformen für Dach, Kasten und Boden in respektablen, somit kostspieligen Größen. Die Modelle der 1. und 2. Wagenklasse (Avmz und Bpmz) sind daher formidentisch und unterscheiden sich allein in den Farbgebungen. Wenn Piko nun auch den rot/elfenbeinfarbenen 1.Klasse-Wagen ausliefert, kann man der E 03 (103) endlich den passenden Zug ankuppeln. Aber bitte, farbrein sortiert.

*Hans-Joachim Gilbert*



Das Dach ist von innen verschraubt und besitzt eine Aufnahme für die Piko-LED-Beleuchtung. Die gewichtige Inneneinrichtung ist zweigeteilt.



So steht die Mitte des langen Wagens im R1-Bogen „neben dem Gleis“...