

**Eisenbahn
JOURNAL**



B30873E

ISBN 3-89610-055-6

**special
5/99**

Die **ICE** Familie

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,-
hfl 29,-
lfr 490,-
Lit 27 000



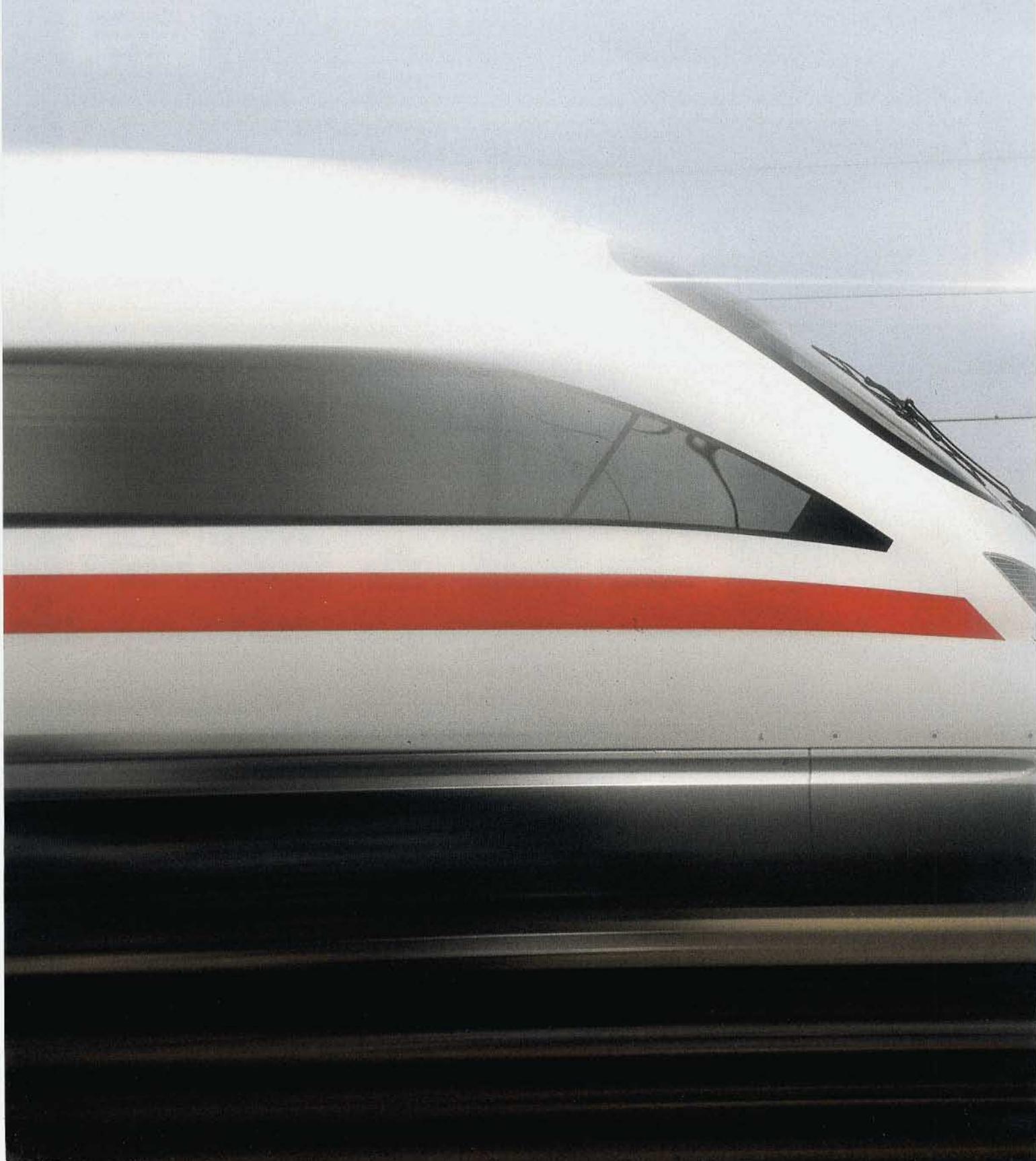
Wolfgang Klee



Bild 2: Der ICE-T fährt seit 30. Mai 1999 im
Planeinsatz, und zwar zwischen Stuttgart und
Zürich. Der ICE 3 wird zum 1. Juni 2000 den
Planbetrieb aufnehmen. **Abb.: H. Schön**

Bild 1 (Titel): Im Gegensatz zur Gestaltung
der ICE 1- und ICE 2-Garnituren wirken die
neuen ICE-T und ICE 3 wegen ihrer modernen
Kopfform sehr futuristisch. Die Aufnahme
dieses ICE-T-Triebzugs entstand im Mai 1999
im Frankfurter Hauptbahnhof. **Abb.: D. Kempf**

Bild 184 (Rücktitel): Dämmerung im Haupt-
bahnhof Bremen. Noch stehen die Signale für
den ICE 1 auf Rot, doch in Kürze wird er zur
Fahrt nach Hannover starten. **Abb.: T. Krüger**



Inhalt

Einleitung: ICE – ein Markenartikel	6	Die Neigetechnik-ICE	
Vorgeschichte: Der Weg zum ICE-V	16	ICE-T – Elektrotriebzüge 411/415	60
ICE 1 – die erste Serien-Generation	22	ICE-TD für nicht elektrifizierte Strecken	76
ICE 2 – die zweite Generation	30	ICE 5 – der Transrapid	82
Powerpack – der ICE S	36	Impressum	84
ICE 3 – die dritte Generation	38	Quellen	84
Stilfragen –		Modelle	86
das Design der neuen Generation	58		

Einleitung: ICE – ein Markenartikel

Der ICE – besser: Züge der ICE-Familie – sind nicht zum ersten Mal Thema einer Special-Ausgabe des Eisenbahn Journals. Seit dem Heft „ICE – InterCityExpress am Start“ von 1991 sind inzwischen (technische) Generationen vergangen, und sogar seit dem Spätsommer 1998, als das Thema „Mit 250 km/h durch Europa“ eine Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals füllte, ist schon wieder eine Menge geschehen.

Der ICE-T fährt im Planeinsatz, der ICE 3 – ein Superzug, der den meisten von uns angesichts der angekündigten Leistungen noch vor ein paar Jahren als ein Fantasy-Produkt vorkommen mußte – ist inzwischen ebenfalls auf den deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken anzutreffen (allerdings zunächst nicht im öffentlichen Reisedienst) und wird mit Beginn der Expo 2000 am 1. Juni 2000 den Planbetrieb aufnehmen.

Auch die Baureihe 605 (ICE-TD), der Diesel-Neigetechnik-Triebwagen also, hat inzwischen den Beweis seiner Tauglichkeit abgelegt und spult munter seine Test- und Inbetriebsetzungskilometer ab. Ach ja, und dann ist da auch noch der Transrapid. Puristen werden nun die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, aber es ist wahr, der Prototyp des Serienmodells ist fertiggestellt, dreht inzwischen seine Runden

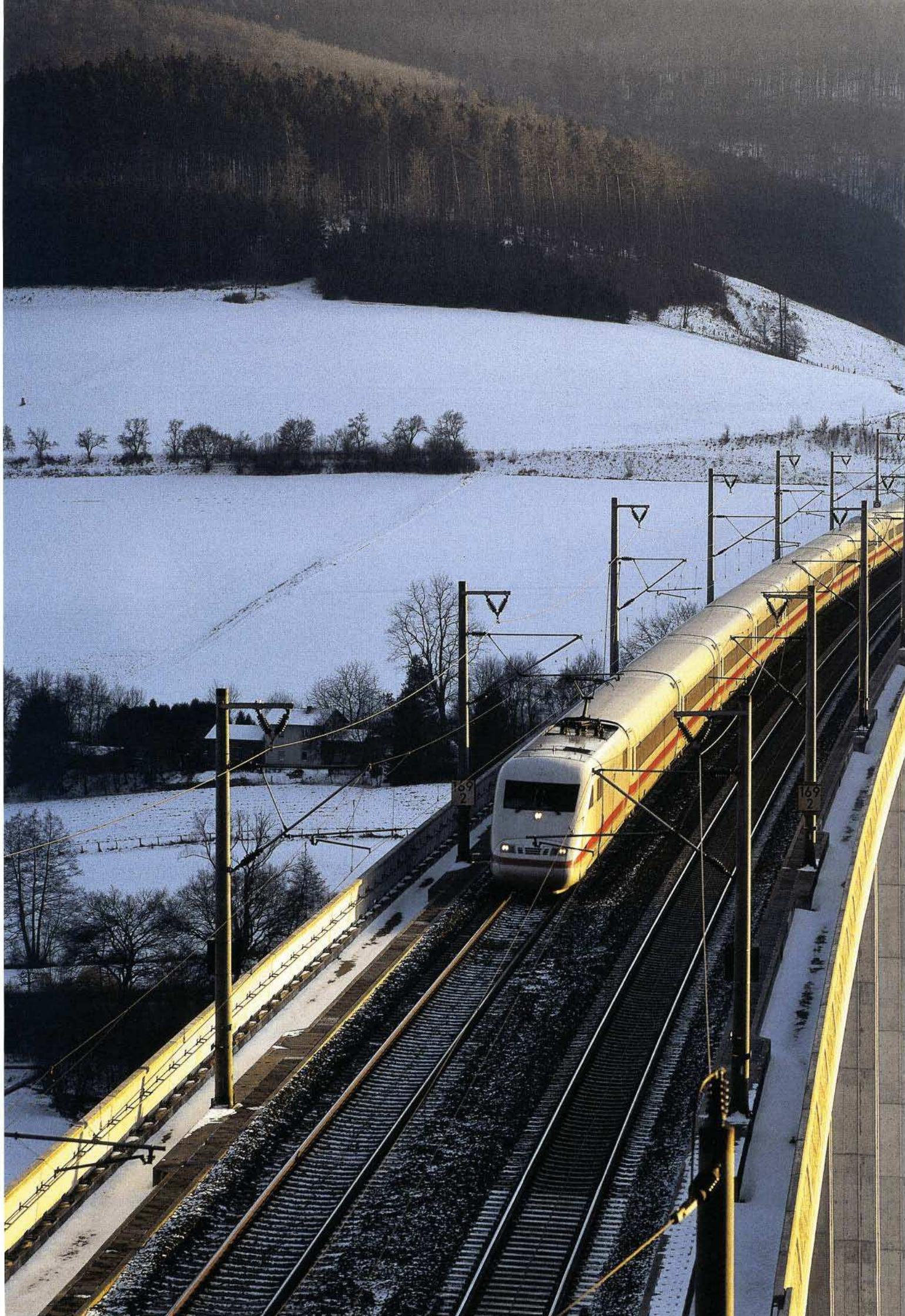


auf dem Testring im Emsland, und sein Design sagt unverkennbar – das ist ein ICE! Der ICE 5 soll es werden. Womit wir zum Kern der ICE-Thematik kommen, zur Frage nämlich: Was macht einen Zug zum ICE? Als vor nunmehr achteinhalb Jahren mit Beginn des Sommerfahrplans 1991 das neue Produkt ICE eingeführt wurde, markierte es die Spitze des DB-Angebots. Der ICE war besonders schnell

– bis zu 250 km/h – und besonders komfortabel; in der 2. Klasse jedenfalls hatte es so etwas nie zuvor gegeben. Da mögen Nostalgiker noch so sehr dem 1.-Klasse-Komfort der alten TEE-Wagen bzw. dem VT 601 nachjammern – der ICE war ein riesiger Schritt nach vorn, denn in den IC-Wagenzügen dominierten ja damals in der 2. Klasse nicht klimatisierte Abteilwagen und oft etwas angemuffte Großraumwagen.

Bild 3: Der InterCity Experimental, später als ICE-V bezeichnet, bestand aus zwei Triebköpfen und drei Mittelwagen. Er lieferte wertvolle Erkenntnisse für den Bau der ICE-Triebzüge der ersten Generation (Aufnahme vom Mai 1989). **Abb.: A. Ritz**







Was macht einen Zug zum ICE?

Bild 5 (oben): Fünf Jahre nach dem ICE 1 kamen die automatisch kuppel- und trennbaren ICE 2-Halbzüge erstmals zum Einsatz.

Abb.:

A. Ritz
Bild 4: Ein 14teiler ICE 1 (zwei Triebköpfe mit zwölf Mittelwagen) auf der Fahrt nach Hannover überquert im Februar 1998 die Pfeiffetalbrücke bei Melsungen (südlich von Kassel). Die ersten ICE 1-Triebzüge haben zeitgleich mit der Eröffnung der NBS (Würzburg-) Fulda-Kassel-Hannover am 2. Juni 1991 den Plandienst aufgenommen.

Abb.:
W. Klee

Noch einmal: Zunächst haben wir alle geglaubt (die DB eingeschlossen), ICE – InterCityExpresß – sei das Programm, unter dem die ganz besonders schnellen Züge fahren. Nun kam man aber bald auf den Dreh, dieses sehr erfolgreiche neue Produkt auch anders zu vermarkten bzw. umgekehrt andere Produkte als nur echte Hochgeschwindigkeitszüge unter dem Label ICE zu vermarkten, weil der Begriff ICE nun einmal eine große Werbewirkung erzielt.

Deshalb fahren auch die neuen Neigetechnik-Züge, obwohl mit 230 bzw. 200 km/h Spitzentempo keine wirklichen Hochgeschwindigkeitszüge, unter dem Namen ICE und in der typischen ICE-Farbgebung: weiß, schwarzes Fensterband, roter Streifen. Wir erinnern uns, ursprünglich hatte man den Neigezügen noch den Titel IC-T zugeordnet. Wobei T schlicht für Triebwagen stand, als Abgrenzung zur Masse der älteren, lokbespannten IC-Züge.

Mit anderen Worten: Nicht primär eine technische Spezifikation macht heute einen Zug zum ICE (oder einen anderen zum Metropolitan), sondern die Vermarktungsstrategie der DB – und die hat sich das erfolgversprechende Warenzeichen längst auch schützen lassen, damit nicht irgendwann ein neuer Anbieter auf dem liberalisierten Schienenverkehrsmarkt auf die Idee komme, seinen ICE durch die Lande fahren zu lassen.

Der Star: ICE 3

Im Mittelpunkt dieser Ausgabe steht der ICE 3. Er ist, wenn man so will, der wahre neue ICE, das neue Maß der Dinge in Sachen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Neben ihm werden auch die Neigetechnik-Züge ausführlicher behandelt, stellen sie doch gewissermaßen die kleinen Geschwi-



Bild 7: Der ICE 3 ist das neue Maß der Dinge in Sachen Hochgeschwindigkeitsverkehr bei der Deutschen Bahn; 406 051 unternahm am 28. Juli 1999 Meßfahrten auf der Neubaustrecke Würzburg-Fulda (bei Mottgers).

Abb.: A. Schöppner

Bild 6 (großes Bild): Die Inbetriebnahme der ICE 3-Garnituren erfolgt im Siemens-Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath. Überführungsfahrt auf der nichtelektrifizierten Strecke Rheydt-Dalheim am 17. August 1999.

Abb.: Th. Feldmann



ster in dieser dritten ICE-Generation dar. Da der ICE 1, wie gesagt, bereits eingehend thematisiert worden ist, werden er und sein nächster Verwandter, der ICE 2, nicht in aller Gründlichkeit abgehandelt (das gilt entsprechend auch für den Urvater, den ICE-V).

Dabei ist es allerdings das Bemühen des Autors, durch Verweise auf technische Unterschiede und Gemeinsamkeiten ein möglichst umfassendes Bild der gesamten ICE-Familie zu zeichnen – so weit dies im Rahmen eines im Umfang nun einmal begrenzten Heftes überhaupt möglich ist.

Wolfgang Klee

Bild 8: Während im Hintergrund ein ICE-TD auf dem Testring in Wegberg-Wildenrath seine Runden dreht, wird im Führerstand des ICE 3 gerade gearbeitet (Juli 1999).
Abb.: W. Klee



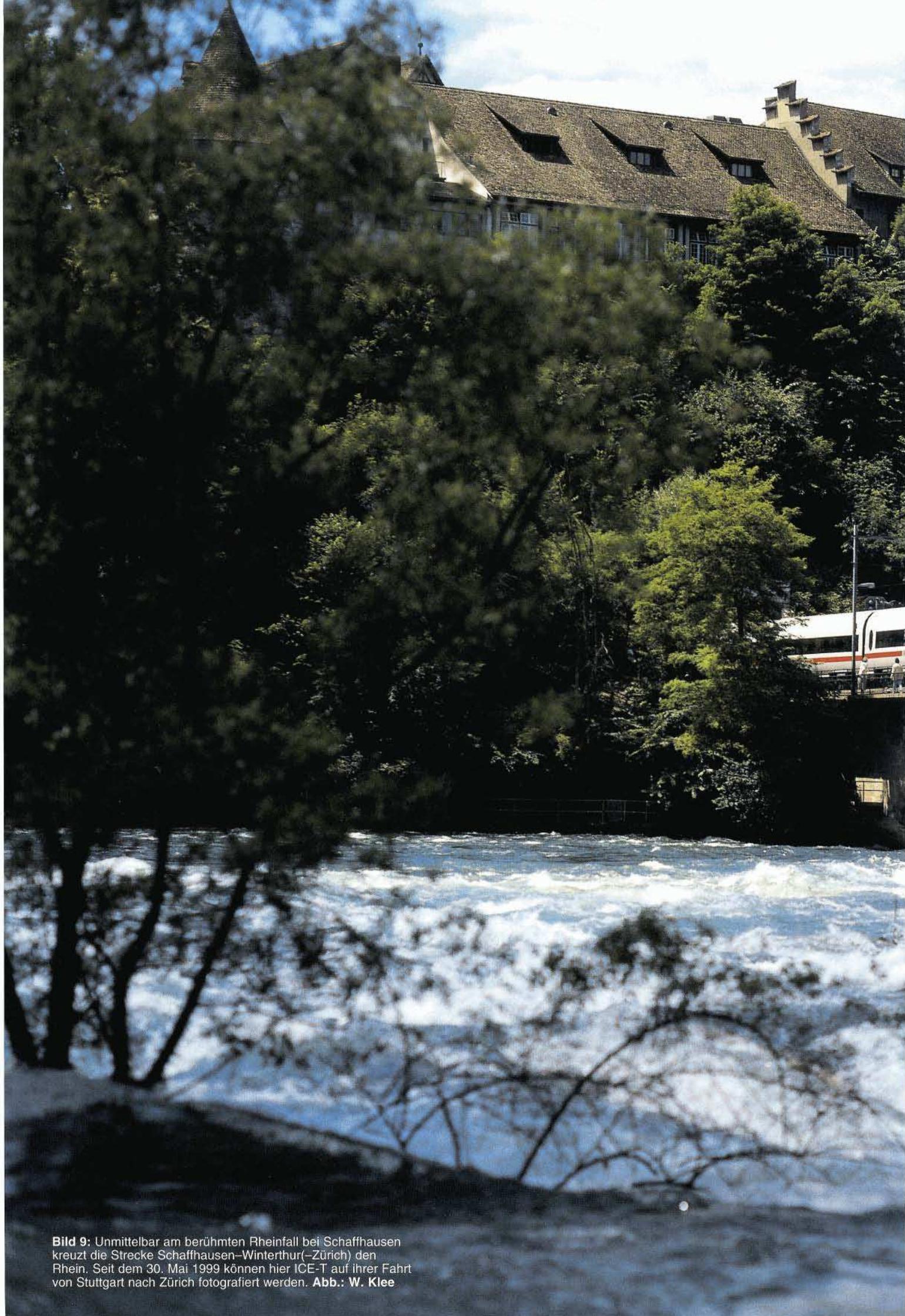


Bild 9: Unmittelbar am berühmten Rheinfall bei Schaffhausen kreuzt die Strecke Schaffhausen–Winterthur(–Zürich) den Rhein. Seit dem 30. Mai 1999 können hier ICE-T auf ihrer Fahrt von Stuttgart nach Zürich fotografiert werden. **Abb.: W. Klee**