



ICE-SET - Art.-Nr. 01350

bestehend aus:

- 1 ICE-Triebkopf mit Antrieb
- 1 ICE-Mittelwagen, 2. Kl.
- 1 ICE-Triebkopf ohne Antrieb



DAS VORBILD

Nachdem in Japan und Frankreich erfolgreich Hochgeschwindigkeitszüge eingesetzt wurden, beschloß die DB, die seit 1973 im Bau befindliche Neubaustrecke Hannover-Würzburg statt mit 200 km/h mit 250 km/h zu betreiben. Eine 1984 ins Leben gerufene Hochgeschwindigkeitsprojektgruppe sollte die entsprechenden Maßnahmen koordinieren.

Nach Abschluß der Versuche mit dem Versuchsträger IC-Experimental wurden die Anforderungskataloge und Bauanträge 1986 an die Industrie übergeben. Die Lieferung der ersten Fahrzeuge erfolgte 1989. Inzwischen sind alle bestellten Einheiten ausgeliefert. Je nach Strecke fahren die Züge in unterschiedlichen, jedoch in der Regel konstanten Kompositionen. Generell sind drei Wagen der 1. Klasse, fünf bzw. sieben Wagen der zweiten Klasse, je ein Wagen mit Restaurant und ein Wagen mit Sonderabteilen in den Zug eingereiht. Der Restaurantwagen teilt die erste und die zweite Klasse-Sektion. Der Wagen mit den Sonderabteilen steht mit den Antennen zum Restaurantwagen. Die auf der Strecke Hamburg-Zürich verkehrenden Triebköpfe sind mit einem zweiten SBB-gerechten Pantographen ausgestattet. Diese Züge haben nur 10, die anderen Züge 12 Mittelwagen. Die Triebköpfe können maximal 14 Zwischenwagen mit einer Geschwindigkeit von 280 km/h befördern.

DAS MODELL

Das Modell des ICE ist eine maßstäbliche Wiedergabe der Triebköpfe der Baureihe 401 und der Mittelwagen 801-803 in ihrer ursprünglichen Form mit Windleitprofilen zwischen den Wagen. Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem Original.

In der Grundpackung sind zwei Triebköpfe, davon einer mit Antrieb und ein Mittelwagen enthalten. Weitere Zwischenwagen sind einzeln erhältlich.

Jeder Triebkopf nimmt von der rechten Gleisseite und zusätzlich bei angelegten Pantographen von der Oberleitung Strom auf. Dadurch ist, wenn die elektrische Ausrüstung der Anlage der NEM entspricht - d. h. die durch die Signale abgeschalteten Schienenstücke sind in Fahrtrichtung rechts angeordnet - ein echter Wendezugbetrieb möglich. Aus dieser Beschaltung ergeben sich zwei Besonderheiten:

1. Der angetriebene Triebkopf ist allein nicht funktionsfähig. Es muß immer der antriebslose Triebkopf angekuppelt sein.
2. Die Verbindung zwischen den Triebköpfen und Mittelwagen erfolgt über eine neu entwickelte 2polige stromführende Kupplung. Beim Kuppeln ist zu beachten, daß der Kupplungssteg gerade und mittig in die Kupplungsaufnahme eingesteckt wird. Größere Gewaltanwendungen sind dabei zu vermeiden.
3. Wird Stromzufuhr ausschließlich über Oberleitung gewünscht, müssen beim angetriebenen Triebkopf die Anschlußdrähte, die von den Drehstellen an die Leiterplatte führen, abgetrennt werden.

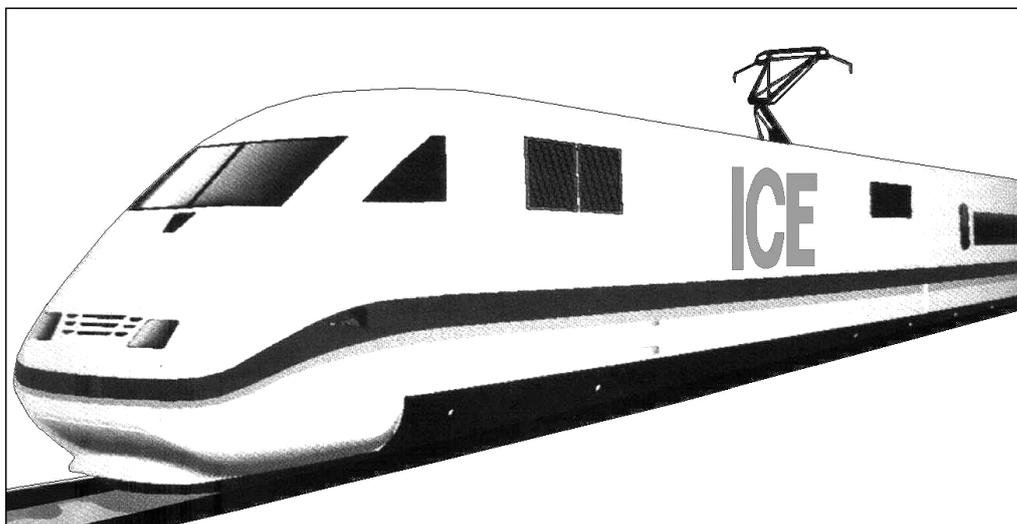
Aufgrund der vorbildentsprechenden Länge können erst Radien ab 310 mm befahren werden. Sollen kleinere Radien befahren werden, dann sind die Windleitprofile entsprechend der Skizze abzuschneiden. Die Beschneidung des Windleitprofils ist auch bei S-Bögen erforderlich.

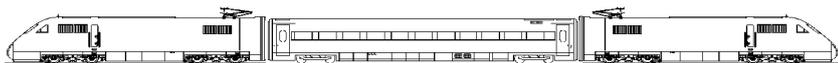
Das Modell erreicht seine optimalen Fahreigenschaften nach einer Einlaufzeit von ca. 1 Stunde bei 8-10 V.

Trittstufen und Indusi liegen als Zurüstteile bei. Die Indusi wird jeweils nur rechts am ersten Drehgestell montiert.

DIGITALISIERUNG

Das Modell ist für den Einsatz eines Digitaldecoders vorbereitet. Dazu befindet sich auf der Unterseite der Leiterplatte eine Steckbuchse entsprechend NEM 651 (Schnittstelle S). Diese wird erreichbar, indem der kleine, freigeprägte Leiterplattenteil mit den Entstörelementen nach oben herausgebrochen wird. Dann kann statt diesen ein Decoder in die Buchse eingesteckt werden. Als Decoder wird ein lastgeregelter Typ (z.B. Lenz "Gold mini", Tillig Artikel-Nr.: 66013) empfohlen.



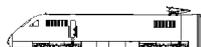


WARTUNGSHINWEISE

Das Getriebe ist ab Werk ausreichend gefettet. Nachölen mit harzfreiem Fett oder Öl ist erst nach ca. 100 Betriebsstunden erforderlich. Zum Abnehmen des Oberteils des Triebkopfes ist das Gehäuse über den Drehgestellen zu spreizen. **Nicht an den Drehgestellen ziehen!** Das Gehäuse ist zuerst vorn anzuheben und dann nach hinten über die Kupplung zu schieben. Das Gehäuse der Zwischenwagen ist ebenfalls über den Drehgestellen auf das Fahrgestell gerastet. Bevor diese Rastung gelöst werden kann, ist vorher das Windleitprofil mit Faltenbalg auf einer Wagenseite zu demontieren. Dazu ist im Dachbereich zwischen Windleitprofil und Wagenkastendach die Rastverbindung zu lösen (mit Fingernagel in den Spalt fahren und Windleitprofil nach außen schwenken) und das Windleitprofil nach oben abzuziehen. Das Gehäuse kann dann auf dieser Seite angehoben und über die Kupplung der anderen Seite geschoben werden.

Demontage Windleitprofil	Beschneiden des Windleitprofils für R 286
Anbringen der Zurüstteile	

ICE-ZUG-ZUSAMMENSTELLUNG



1 Triebkopf
mit Antrieb
401 507
Art.-Nr. 01350



2 Wagen
Bvmz 802
802 814
Art.-Nr. 13771



3 Wagen
Bvmz 802
802 619
Art.-Nr. 13772



4 Wagen
Bvmz 802
802 381
Art.-Nr. 01350



5 Wagen
Bvmz 802
802 382
Art.-Nr. 13773



6 Wagen
Bvmz 802
802 325
Art.-Nr. 13774



7 Wagen
Bvmz 802
802 055
Art.-Nr. 13775



8 Wagen
Bvmz 802
802 312
Art.-Nr. 13776



9 Wagen
BSmz 803
803 017
Art.-Nr. 13784



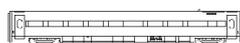
10 Wagen
Bordrestaurant
804 011
Art.-Nr. 13783



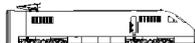
11 Wagen
Avmz 801.0
801 027
Art.-Nr. 13770



12 Wagen
Avmz 801.0
801 028
Art.-Nr. 13777



13 Wagen
Avmz 801.8
801 815
Art.-Nr. 13778



14 Triebkopf
ohne Antrieb
401 007
Art.-Nr. 01350