

Inhalt

Die Geschichte – von der E10 300 zum ICE V	4	Der Unfall bei Eschede	40
E10 300	6	Trip to America	41
Die UmAn-Lok 202 003	7	Hochgeschwindigkeit	42
Baureihe 103	8	Tunnel	42
Baureihe 403	9	Brücken	43
Triebzüge favorisiert	10	Oberbau	43
Der ICE V entsteht	12	Energieversorgung	44
Die Entstehung des Namens „ICE“	12	Bahnhöfe	44
Führerstand des ICE V	13	Zahlen zu Würzburg–Hannover und Stuttgart–Mannheim	45
Fahrmotor und Antrieb	13		
Kupplung und Übergänge	14		
Stromabnehmer für den ICE V	15	ICE 2 – Das Teilungskonzept	46
Das Diagnosesystem DIAS im ICE V	15	Der ICE wird geteilt	48
Fahrzeug- und Wagenkasten	16	Das Konzept des ICE 2	48
Die Drehgestelle des ICE V	16	Wichtige Unterschiede zum ICE 1	50
Das Bremssystem im ICE V	17	Der Führerstand im ICE 2	50
Zugsteuerebene	19	Kupplungen und Übergänge	51
Wagenausstattung	20	Stromabnehmer	52
		Elektronik im ICE 2	52
		Wagenkasten	53
ICE 1 und der Start des HGV in Deutschland	22	Die Drehgestelle	55
Bestellung und Bau	24	Das Bremssystem	56
Das Konzept des ICE 1	24	Die elektrische Ausrüstung	56
Wagenkasten und Lackierung	25	Ausstattung und Redesign	58
Antrieb	26	Das Redesign des ICE 2	59
Fahrmotor mit Notaufhängung	27	Eurotrain und ICE S	62
Das Bremssystem des ICE 1	28	Der ICE S (Baureihe 410)	62
Triebköpfe	30	Einsatz für den Eurotrain	63
Führerstand und Triebkopf	31		
Kupplungen und Wagenübergänge	32	ICE 3 – der Star der Deutschen Bahn	64
Stromabnehmer	32	Konzept und Bau des ICE 3	66
Aufrüst- und Vorbereitungsdienst	33	Die beiden Konzepte des ICE 3	66
Ausstattung und Redesign	36	Neuerungen gegenüber den alten Baureihen	67
Türen und Innenausstattung	36	Der Führerstand und die Zugbeein- flussungssysteme im ICE 3	68
Klimaanlage	37		
Wagenausstattung	37		

Kupplung und Übergänge beim ICE 3	70		
Stromabnehmer	71		
Elektronik	71		
Der Wagenkasten des ICE 3	75		
Das Fahrgastinformationssystem im ICE 3	77		
Die Drehgestelle im ICE 3	78		
Elektrische Ausrüstung	80		
Baureihe 406	81	Baureihe 407 – der Nachfolger des ICE 3	106
Bremssystem im ICE 3	82	Die Konstruktion des 407	108
Wagenausstattung, WCs, Klimaanlage	86	Führerstand und Zugbeeinflussungssysteme	108
ICE-Sitzplan	89	Wagenkasten	110
Der ICE 406 im Ausland	90	Kupplung und Übergänge	111
Frankreich	90	Wagenübergänge	112
Niederlande	90	Stromabnehmer	112
Belgien	90	Leittechnik	113
Schweiz	91	Drehgestelle	116
Die ICE-Werke	92	Bremssystem	118
Störungsanfälligkeit der ICEs	93	Elektrische Ausrüstung	122
		Antrieb	122
ICE T – bogenschneller Kurvenflitzer	94	Die Ausstattung	123
Für Kurven: ICE T	96	Velaro E, RUS, CRH und TR	128
Drehgestelle und Neigetechnik im ICE T	96	Der Velaro RUS – ICE 3 für Russland	128
Kupplung und Übergänge	97	Spanien, die Türkei und China	129
Der Wagenkasten des ICE T	98		
Der Führerstand des ICE T	99	ICE im Einsatz	130
Elektrische Ausrüstung	99	Das Streckennetz des ICE	132
Der Stromabnehmer	100		
Wagenausstattung, WCs, Klimaanlage	101	Anhang	136
Zugbeeinflussungssysteme	102	ICE-Zugtaufen	138
Wagenausstattungen im Detail	102	Chronik des ICE	142
ICE TD	104		
Die Traktionsanlage im ICE TD	104		
Kupplung und Übergänge beim ICE TD	105	Impressum	144

Der ICE 3 ist der deutsche Zug mit der höchsten Reputation. Seine neue Antriebstechnik gilt als zukunftsweisend.

Foto: Bombardier