



## 2012

37778 Insider Jahreslokomotive H0 2012



Elektro-Schnelltriebzug BR 403.

- 1. Klasse der DB. 4-teilige Einheit.
  - 1 Endtriebwagen BR 403 001-1, Avüm, mit Abteilen.
  - 1 Mitteltriebwagen BR 404 101-8, ARüm, mit Küche, Speise- und Großraum.
  - 1 Großraum-Mitteltriebwagen BR 404 001-0, Apüm.
  - 1 Endtriebwagen BR 403 002-9, Avüm, mit Abteilen.
- InterCity-Farbgebung kieselgrau/schwarzbraun. Betriebszustand 1973.

Komplette Neuentwicklung in Metall.

Mit mfx-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen.

- 2 geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse im Großraum-Mittelwagen.
- Jeweils beide Achsen in beiden Drehgestellen über je einen Motor angetrieben.
- Haftreifen.
- Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung und beleuchtete Tischlampen.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, rote Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital gemeinsam schaltbar. Beleuchtete Tischlampen separat digital schaltbar, wechselnd ein- und ausgeschaltet über Zufallsgenerator. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden.

Kulissengeführte mehrpolige Strom führende Spezialkupplung zwischen den Fahrzeugen. Schleiferumschaltung mit fahrtrichtungsabhängiger Stromversorgung über den jeweils vorderen Endtriebwagen.

Viele angesetzte Details. Detaillierte Ausführung der Dachausrüstung.

Pantographen nur mechanisch, nicht elektrisch funktionsfähig.

An beiden Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion).

Zuglänge über Kupplung 118 cm = Längenmaßstab 1:93,5

Gleisbogen befahrbar ab Mindestradius 360 mm.

€ 599.95

*Im Hinblick auf künftige Neubaustrecken der Bundesbahn wurde Ende der 1960er-Jahre als Alternative zum lokbespannten Schnellzug der elektrische Triebzug BR 403 geplant. Er sollte den dieselgetriebenen Trans Europ Express BR 601 ablösen. Drei Einheiten kamen nacheinander ab 1974 zum Einsatz.*

*Der TEE-Komfortstatus war dabei natürlich Pflicht: Im 403 gab es ausschließlich Erste-Klasse-Sitzplätze in Abteilen und Großräumen, eine Klimaanlage, Schwenkschiebetüren, ein Speiseraum und eine Küche.*

*Absolutes Novum: ein Zugsekretariat sowie eine Telefonzelle.*

*Der Zug sollte auch schneller und geräuscharmer sein als die BR 601. Die Konstrukteure standen vor der Herausforderung, die Wagenkästen in einer extremen Leichtbauweise zu konzipieren – im Gegensatz zum klassischen Wagenbau mit Stahl entstanden das Untergestell, das Kastengerippe, die Dach-, Seiten- und Stirnwandbleche zum größten Teil aus Aluminiumlegierungen. Mit nur 16 t Achslast und dank Allachsantrieb beschleunigte der Schnelltriebzug in 100 Sekunden von null auf 200 km/h. Der Zug fuhr in der Regel meist mit 160 km/h.*

*Er bestand aus je zwei Triebköpfen (BR 403), einem Mittelwagen mit Großraum (BR 404.0) sowie einem Mittelwagen mit Speiseraum und Küche (BR 404.1).*

*Zudem war der 403 auch für den Betrieb in Österreich und in der Schweiz geeignet. Auf den Dächern der Endtriebwagen konnte ein für den Verkehr in der Schweiz benötigter Stromabnehmer mit schmalem Schleifstück aufgebaut werden. Die Bremstechnik bestand aus elektrischer Widerstandsbremse, Druckluft-Scheibenbremsen und Magnetschienenbremsen, denn der ET 403 sollte in weniger als 1.700 m von der Höchstgeschwindigkeit zum Stehen kommen.*

*Die Züge wurden für drei Jahre sowohl im Regel- als auch Sonderverkehr eingesetzt. Hauptroute war die IC-Linie 4 München–Nürnberg–Bremen.*

*Als prestigeträchtige Vorzeigeobjekte wurden die Triebzüge von der DB gerne auf Messen und Sonderschauen präsentiert. Als „Lufthansa Airport Express“ startete der Triebzug ab 1982 bis 1993 in einer Sonderlackierung seine zweite Karriere im Planeinsatz.*

*Die Kombination aus modernster Technik und futuristischem Äußeren verhalf dem Intercity zu seinem Image und dem Zusatz *Donald Duck* . Der 403 prägte zudem zukunftsweisend die dritte Generation der heutigen ICE-Triebzüge.*