

Insider Jahreslokomotiven Spur 1



2008

55103 Insider Jahreslokomotive 1 2008



Schnellfahrlokomotive Baureihe 103.1 der DB.
Serienausführung mit Scherenstromabnehmern und doppelten Seitenlüftern.

Fahrgestell mit Hauptrahmen und Drehgestellwangen aus Metall.

Aufbau vorbildgerecht geteilt und vorwiegend aus Metall.

mfx-Decoder mit Motorregelung, zum wahlweisen Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und Märklin Systems. Zentral eingebauter Hochleistungsmotor und Antrieb über Kardanwellen auf alle Achsen in beiden Drehgestellen. Weißes Spitzensignal und rote Schlusslichter mit LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Weiße LED-Beleuchtung im jeweils vorderen Führerstand und im Maschinenraum. Führerstandstüren zum Öffnen, Inneneinrichtung, Führerstand 1 mit Lokführerfigur. Griffstangen aus Metall und viele weitere angesetzte Details: DB-Schilder, Scheibenwischer, Antenne, Pfeife, Scheinwerferringe u.a. Detaillierte Dachausrüstung mit neu konstruierten Scherenstromabnehmern. Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Systemkupplungen austauschbar gegen geschlossene Frontschürze und Vorbildkupplungen.

Länge 60,9 cm.

Zusammengestellt von Ludger Flaig, MIST72

www.mist72.de

Das Modell benötigt einen Mindestradius von 1020 mm.

€ 2199.00

Als 1965 auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München die Baureihe E 03 vorgestellt wurde, brach bei der Deutschen Bundesbahn ein neues Zeitalter an: Planmäßiger Personenverkehr mit 200 km/h. Außerdem stellte die Baureihe E 03, ab 1968 als 103 im Bestand der Bundesbahn eingereiht, einen Meilenstein der Lokomotiv-Entwicklung dar - sie war die erste Schnellzuglok, die die BR E 19 übertraf, deren Konstruktion aus den 1930er Jahren stammte.

Kaum eine andere Lok wie die Baureihe 103, einer ganzen Generation als Intercitylok bekannt, wurde medial so vermarktet (TV-Werbespots, Plakaten, Broschüren) .

Ausgiebige Testläufe, unter anderem planmäßige Geschwindigkeit von 200 km/h zwischen München und Augsburg, wurden mit vier Prototypen absolviert, bis ab 1970 die Baureihe 103 in Serie beschafft wurde. Die 145 Lokomotiven unterschieden sich von den Prototypen durch das Weglassen der Zierlinien, durch doppelte Lüfterreihen, ab 1976 wurden Einholmstromabnehmer montiert und die letzte Serie der gelieferten Maschinen wies längere Führerstände auf, weil das Lokpersonal die engen Arbeitsverhältnisse kritisierte. Die aerodynamische, sechsachsige Lokomotive hatte eine Gesamt-Dauerleistung von 7.440 kW und war bis zum Einsatz der Drehstromtechnik die leistungsstärkste Lok der DB. Sowohl die hohe Anfahrzugkraft als auch die elektrische, erstmals fahrdrahtunabhängige Bremse in Verbindung mit einer vorgeschalteten Druckluftbremse, fanden weltweite Beachtung.

Die Leistungsstärke der 103 widerspiegelt sich auch in den enormen Umläufen und bis heute gilt sie als die Lok mit der höchsten Laufleistung in Deutschland. Ihr ungemein attraktives Äußeres wurde während ihres Einsatzes bei der DB unwesentlich verändert. In späteren Jahren wurden die Schürzen und Pufferverkleidungen abmontiert und einige Lokomotiven bekamen das orientrote Farbmuster, eine einzige wurde in verkehrsrot lackiert.

Die Baureihe 103 war bis zum Ende ihres Planeinsatzes bei Personal und Kunden ein Sympathieträger der Deutschen Bundesbahn und es erklärt sich von selbst, dass eine beträchtliche Zahl als Museumslok erhalten geblieben ist.