

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 13 (2000)
Heft: 3

Artikel: Die Kurvenschlange : Designkritik : Probefahrt mit dem Neigezug ICN
Autor: Michel, Ralf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121304>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Der ICN im Val de Travers

Bilder: Reto Klink

Die Kurvenschlange

Ein paar Jahre nach dem Cisalpino verfügen nun auch die SBB über einen Neigezug. Im Design des Interieurs gleicht er dem Doppelstockzug – wie dort gibt es auch da wenig Platz, entschieden verbessert ist die 1. Klasse. Der erste ICN geht diesen Frühling auf die Strecke. Ralf Michel fuhr zur Probe von Biel ins Val de Travers.

Neigezug ICN

Am 2. Juli 1996 sprachen die SBB einen Kredit von 497 Millionen Franken für 24 Neigezüge. Ein Konsortium aus Adtranz, Schindler Waggon und Fiat-SIG bekam den Auftrag. Inzwischen hat Adtranz Schindler Waggon gekauft und im letzten November beschlossen, in den Schweizer Betrieben 700 Leute zu entlassen. Nach etlichen Verspätungen sollten Anfang des Jahres die ersten ICN von Genève nach Romanshorn und Ende Mai zwischen Genève und St. Gallen verkehren. Daraus wurde nichts. Das Konsortium hatte Anfang Februar erst einen Neigezug fertig. Zum Glück für die Hersteller und die SBB wird die Expo verschoben. So müssen die Neigezüge erst ein Jahr später auf der Schiene sein und werden dann einen wichtigen Teil des Bahn 2000 Programms ausmachen: Sie fahren auf den Strecken Genève-Basel/St. Gallen sowie Lausanne-Basel/St. Gallen.

Langgestreckt, elegant und hochbeinig steht der ICN im Bieler Bahnhof – wir kennen das Bild vom Pendolino Cisalpino. Es ist von den Fahrwerken bestimmt, die auch diesen Pendelzug bis zu acht Grad neigen, damit er fast 30 Prozent schneller als ein gewöhnlicher Zug durch die Kurven fahren kann. Die Designer haben dieses Merkmal auf der Karosserie abgebildet. Die Fahrwerke sind mit einem anthrazitfarbenen Band zu einer durchgängigen Linie zusammengebunden; dieses Band hält den Zug für das Auge auf den Geleisen. Die Horizontale wird im Fensterband wiederholt. Auch hier fügt ein anthrazitfarbener Streifen die Unterbrücke in der Karosserie zu einer Linie, die von gelben Farbfeldern in der 1. Klasse und grünen in der 2. Klasse akzentuiert wird. Mit den weissen Zahlen auf blauem Grund entsteht ein etwas aufgeregtes, dem Corporate Design geschuldetes Farbspiel, das der Horizontalen die Kraft nimmt. Oben und unten vom Farbstreifen ist der ICN weiss. Über die Dachränder führt ein korallenroter Streifen, der an den Frontscheiben vorbei bis unter die Scheinwerfer gezogen wird. Zusammen mit den kleinen Seitenfenstern und den ausklappbaren Rückspiegeln entsteht so das Gesicht

des ICN. Pininfarina, die mit dem Auftrag betraute italienische Designfirma, die schon an der Lok 2000 mitgearbeitet hat, hat die Schnauze am anderen Ende zu wulstig aufgebläht. Dem Kopf stünden grössere markante Radien und eine schlankere Spitze besser an.

Das graue Loch

Alle einsteigen! Elektromotoren öffnen die Türen. Die Farben der Verkleidungen im Eingang sind noch nicht abgestimmt, der Lieferant ging pleite, sonst aber ist alles schon so, wie es die Designer wollten: Die Gestaltung soll sich an die des Doppelstockzuges, des IC 2000, anlehnen. Im Innern dominieren Grautöne. Der Boden ist mit einem dunkelgrau gesprenkelten Teppich belegt, mausgraue Polysterschalen verkleiden die Wände und unter den Decken hängen hellgraue Kunststoffplatten. Die äussere Frische des ICN ist dahin, die Grautöne sind so wenig abgestuft, dass alles Grau in Grau versinkt. An beiden Seiten der Türe sind Handläufe aus runden Chromstahlrohren bis zu den Stufen heruntergezogen und leiten um die Ecke in den Gang zum Innern des Waggons. Komfortabel – diese Geländer erleichtern Ein- und Ausstieg und geben Sicherheit im Durchgang.



Der Lokführer sitzt in der Mitte der Zugspitze. Der Arbeitsplatz entspricht im Wesentlichen dem der Lok 2000



Anders als im IC 2000 und dem Pendolino Cisalpino ist genügend Platz auf den Gepäckablagen



Anders als im Einstiegsbereich des IC 2000, wo viel Licht den Gang erhellt, ist der Einstieg und der Gang zu den Wagen des ICN ein graues Loch



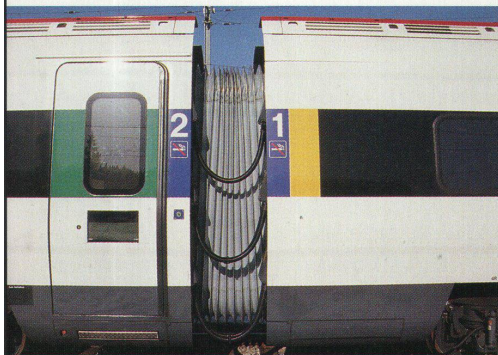
Die 1. Klasse ist zwar mit Ledersitzen bestückt. Die Farbgestaltung ist jedoch wenig differenziert, weil sich die Grautöne zu wenig unterscheiden



Stetig sich wiederholende Sitzanordnungen, wiederkehrende Farben und betonte horizontale Elemente führen zum Röhreneffekt in der 2. Klasse



Endlich sind die Tastaturen in den Toiletten klarer angeordnet und durch bessere Grafiken und Beleuchtungen hervorgehoben



Das horizontale Fensterband, durch Anthrazit noch betont, steht dem ICN gut. Eine schlechte Wahl ist das Grün als Sonderfarbe für die 2. Klasse – das braucht es nicht. Denn eine Sonderfarbe (Gelb für die 1. Klasse) genügt, weil sich die Wagen ohne Markierung automatisch von den markierten unterscheiden. Störend kommen noch die CI-Elemente und Logos der SBB hinzu



Die Neigungen des ICN beanspruchen die Wahrnehmung genug. Des Guten zuviel sind indes die Spiegelungen im Rauchglas der 1. Klasse

Tunnelblick

Der ICN hat sieben Wagen, 131 Sitzplätze sind in der 1. Klasse und 326 in der 2. Klasse, dazu kommen sechs Klappsitze für Behinderte. In den beiden Steuerwagen und den je anschließenden Waggons ist die 2. Klasse. Die 1. Klasse verteilt sich auf die drei mittleren Wagen, in denen auch das Restaurant und ein Gepäckabteil untergebracht sind. Die SBB hat Roger Tallon, den Designer des TGV und der Doppelstockwagen, für das Interieur des ICN beigezogen. Die beiden Züge sollen wie Geschwister zusammenpassen, was Beschaffung und Unterhalt vereinfacht und verbilligt. In einem Wagen der 2. Klasse sitzen 90 Fahrgäste auf denselben Sesseln wie im IC 2000. Hier wie dort gilt: Für normal gebaute Menschen sind sie zu schmal; jeder Nachbar bringt bedrückende Enge. Und weil der ganze Wagen mit denselben Sitzgruppen ausgestattet ist, entsteht ein unangenehmer Röhreneffekt. Aus Kostengründen verzichteten die SBB auf verstellbare Rückenlehnen. Wer die will, muss in die 1. Klasse wechseln. Da erwarten ihn 60 graue Ledersessel; ein angenehmes Material, das gewiss würdig altern kann, wenn die Bahn es pflegt. Mit dem mausgrauen Boden und der hellgrauen Decke jedoch verschmilzt das graue Leder der Sessel zu einer Farbsauce, akzentuiert allein durch den roten Filz über der Gepäckablage und die roten Kopfkissen. Was auf Bildern edel wirkt, lädt 1:1 gebaut nicht ein – die Kontraste zwischen den Grautönen sind zu gering. Doch schliessen wir die Augen, setzen wir uns hin: Die Sessel steigern genussreiches Reisen. Dass die SBB sich für sie entschieden haben, ist für uns ein Gewinn an Komfort.



Mehr braucht ein guter Klappstisch im Zug nicht: Fläche, Rand und Stabilität. Das alles haben die Designer in einem einzigen Teil untergebracht. Und formschön ist es auch noch



Der Handlauf aus Chromstahl ist mit dem Wissen entstanden, dass er Sicherheit geben muss – selbst dann noch, wenn der Zug durch die Kurven braust

Daten und Fakten

Designer Kopfform: Pininfarina
Führerstand: Ähnlich wie Lok 2000 (für die gestaltete Emmerich Horvath den Führerstand)
Farben und Beschriftungen aussen: Uli Huber und Ueli Thalman (SBB)
Interieur: Roger Tallon in Zusammenarbeit mit dem SBB-Designteam
Designkosten: Genaue Zahlen gibt es noch nicht. Schätzungsweise 580 000 Franken (die Arbeit von Pininfarina, die Windkanalversuche und die Maquetten im Massstab 1:1 nicht mitgerechnet)
Technik und Ausstattung:
 Der ICN besteht aus sieben vierachsigen Fahrzeugen mit 8 Triebbradsätzen auf vier Fahrzeuge verteilt.
 Länge: 188,8 Meter
 Sitzplätze: 1. Klasse 131, 2. Klasse 326, Klappsitze 6, Restaurant 26
 Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
 Wagenkästen: geschweisste Aluminium-Strangpressprofile
 Klimaanlage: Frischluft kommt aus der Decke, die Heizung ist an den Längsseiten der Wagen angebracht.
 Veloplattform hinter jeder Zugspitze. Ein Gepäckabteil.

Kleine und grosse Geschäfte

Ebenfalls in der 1. Klasse fahren Geschäftsabteile mit – üppiger Raum. Einseitig bedruckte Scheiben trennen die viersitzigen Abteile. Von der Rückseite sieht man ein dezentes diagonales Liniennmuster, auf der Vorderseite indes irritieren die weissen Linien. Auch spiegelt in einigen Sitzpositionen das Fenster in den Glaswänden, dass man nicht mehr weiss, in welche Richtung der ICN mit einem fährt. Eine Neuerung gegenüber dem IC 2000: Der skandinavische Lieferant der Toiletten verbesserte die Grafik der Tastaturen für Wasser, Handtrockner und Spülung. Aussteigen in Les Verrières – weder dem Hund noch den Menschen ist es schlecht geworden. Das ist erwähnenswert, klagen Reisende des Cisalpino doch ab und zu wegen Übelkeit im Neigezug. Die Kurven durch das Val de Travers hat der ICN sanft gemeistert.