



Siemens: HLE 18

Mit der für die belgische Staatsbahn entwickelten HLE 18 hat Siemens sich bereits ei-

nen weiteren Großauftrag gesichert. Um das Interesse anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu wecken, wurde auch dieser neue Loktyp 2008 vorgestellt. Die Drei-System-Lo-



Siemens: HLE 18

Oben: Das Führerpult der HLE 18 befindet sich auf der linken Führerstandsseite

komotive (25000 V 50 Hz / 3000 V Gleichstrom / 1500 V Gleichstrom) ist ausgelegt für 200 km/h und besitzt 6000 kW Traktionsleistung sowie eine Anfahrzugkraft von 300 kN. Länderzulassungen in Belgien, Luxemburg und Frankreich sind bereits erteilt.



Bombardier: TRAXX F140 MS

Bombardier: TRAXX

Eindrucksvoll demonstrierte Bombardier wie intensiv die Vereinheitlichung von Diesel- und Elektrolokomotiven basierend auf der TRAXX-Plattform vorangeschritten ist. Eine dieselelektrische Lokomotive der Baureihe 246/285 (2200 kW Traktionsleistung) lässt sich mit geringem Zeit- und Kostenaufwand in eine Elektrolokomotive der Baureihe 186 (5600 kW Traktionsleistung) umrüsten. Beide Traktionsvarianten können im Rahmen der TRAXX-Baukastenkomponenten anstelle des Tatzlagerantriebes (140/160 km/h) mit einem Kardangelantrieb (160 km/h, lauftechnisch 200 km/h möglich) bzw. mit Nachverkehrspaketen ausgerüstet werden. Ein derart in sich geschlossenes Typenprogramm hätte eigentlich keiner Messepräsentation mehr bedurft. Der Erfolg ist garantiert, was die derzeitige Auftragslage bei Bombardier widerspiegelt.

Siemens: Railjet

Besonders interessant ist die neue Hochgeschwindigkeitskonzeption der ÖBB. Während in vielen europäischen Ländern Triebzüge dominieren, setzte sich bei der ÖBB der lokbespannte Hochgeschwindigkeitsverkehr mit fest verbundenen Wagenzuggarnituren durch. Bezeichnet als Railjet verkehren die 7-teiligen Standardeinheiten (5- bis 10-teilig reduzierbar oder erweiterbar) mit speziell hierfür ausgewählten Taurus-Lokomotiven. Entsprechend der Tzf-Höchstgeschwindigkeit verkehrt der Railjet künftig mit 230 km/h durch Europa. Für den Einsatz unter Gleichstrom-Fahrleitungsnetzen werden Railjet-Züge auf den vorgesehenen Relationen anstelle mit Triebfahrzeugen der Reihe 1116 (15000 V 16 2/3 Hz / 25000 V 50 Hz) mit Mehrsystem-Tauri der Reihe 1216 (15000 V 16 2/3 Hz / 25000 V 50 Hz / 3000 V Gleichstrom) bespannt.



Siemens: Railjet 1116

Siemens: ICE 3 Velaro

Im Zeitalter der Europäisierung und einer daraus folgenden Vernetzung der europäischen Bahnverwaltungen strebt auch Russland die Einführung des Hochgeschwindigkeitsbetriebes an. Ähnlich der deutschen Verkehrsstrategie beschafft die RZD ICE-Triebzüge der 3. Generation, bezeichnet als Velaro. Die beiden Ausführungen des Velaro (B1/B2) sind im Gegensatz zu ihrem deutschen Pendant, dem 8-teiligen ICE 3 mit einer Gesamtlänge von 201 m, 10-teilig ausgeführt und dementsprechend 250 m lang. Die Traktionsleistung des Triebzugs beträgt verglichen mit der DB-Baureihe 403/406 ebenfalls 8 000 kW, allerdings wurde gemäß den Vorgaben der RZD die Höchstgeschwindigkeit statt auf 330 km/h, bereits bei 250 km/h begrenzt. Während die Triebzugvariante B1 ausschließlich in Fahrleitungsbereichen mit 3 000 V Gleichstrom einsetzbar ist, kann die Zwei-System-Variante B2 sowohl mit 3 000 V Gleichstrom als auch mit 25 000 V 50 Hz Wechselspannung betrieben werden.



Siemens: ICE 3 Velaro

Sonstige Fahrzeuge

Auch bei der SNCF trägt man sich mit dem Gedanken, die TGV-Flotte zu modernisieren. Die jüngste Ausführung der französischen Hochgeschwindigkeitstriebzüge stellte Alstom 2008 bezeichnet als AGV

vor. Ähnlich der deutschen ICE-X Konzeption ist beim AGV die Antriebs- und Fahrzeugtechnik komplett im gesamten Zug verteilt. Eine weitere überarbeitete „alte Bekannte“ konnte ebenfalls 2008 bewundert werden. Die Pressnitzalbahn stellte eine remotorisierte BR 346 der ehe-

maligen Deutschen Reichsbahn vor. Einen Blickfang der besonderen Art bildete der mit blauen Drehgestellen vorgestellte EAOS-Güterwagen, welcher mit bereits vorhandenen TT-Modellen relativ leicht umsetzbar wäre.

Mirko Höll



Modernisierte BR 346



Alstom: AGV



EAOS mit blauen Drehgestellen



InnoTrans 2010

Publikumstage
am 25. und 26. 9. 2010
Öffnungszeiten: 10 – 18 Uhr

Berlin, Messegelände

www.innotrans.de