

Talgo 350: Auftrag über 30 weitere Züge – 10.05.2004

Die spanische RENFE hat einem von Patentes Talgo S.A. und Bombardier Transportation gebildeten Konsortium den Auftrag zum Bau von 30 normalspurigen Hochgeschwindigkeitszügen der Bauart Talgo 350 erteilt. Es handelt sich somit um einen zusätzlichen Auftrag zu den 16 im Jahre 2001 bestellten Zügen.



Jeder der 200 m langen Triebzüge wird über zwei Triebköpfe und 12 Mittelwagen verfügen. Die Traktion erfolgt durch Asynchronmotoren in Verbindung mit IGBT-Umrichtern; beim Bremsen wird prioritär die Netzurückspeisung genutzt. Bezogen auf die Leermasse des Zuges ergibt sich aus der Leistung von 4.000 kW je Triebkopf ein spezifischer Wert von etwa 25 kW/t.

Gegenüber der ersten Serie werden die jetzt bestellten Züge eine erhöht Sitzplatzzahl von 341 statt 318 Plätzen aufweisen. Im Innenbereich werden drei Klassen angeboten: Club (45 Plätze), Preferente (83 Plätze) und Turista (213 Plätze). Die Ausstattung ist dabei sehr umfassend und beinhaltet selbst in der Turista-Klasse 4 LCD-Schirme je Wagen, über die Filme und Informationen zur Fahrt gezeigt werden können. Gehoben zeigt sich die Preferente-Klasse mit 2+1 Bestuhlung und zahlreichen Extras. Demgegenüber bietet die Club-Klasse als Spitzenprodukt Ledersitze.

In allen Klassen sind die Sitze in Fahrtrichtung drehbar. Der Sitzteiler beträgt 1018 mm in der Club-Klasse und in den übrigen Klassen 925 mm. An allen Plätzen sind 4 Audiokanäle verfügbar. Unter anderem werden Skihalter sowie im Club-Bereich eine Schuhputzmaschine installiert. Ein Barwagen, welcher auch dem Am-Platz-Service dient, ist in den Triebzug eingereiht.

Die Züge sind mit einem behindertengerechten Bereich inklusive Sanitärbereich ausgestattet. Auch die übrigen Fahrgäste profitieren vom niedrigen Fußbodenniveau des Zuges von nur 760 mm über Schienenoberkante. Der Ein- und Ausstieg wird dadurch erheblich erleichtert.

Einsatzgebiet der 330 km/h schnellen, druckdichten Züge werden die normalspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Spanien sein. Die separate Anordnung der Traktionsausrüstung in den Triebköpfen verhindert eine Beeinflussung des Fahrgastbereiches durch entsprechende Geräusche und Vibrationen.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung des Talgo 350 waren die Erfahrungen, welche in den Jahren 1988 und 1994 bei umfangreichen Hochgeschwindigkeitsversuchen mit Talgo Pendular-Fahrzeugen bei der DB gewonnen wurden. So wurde 1994 auf dem NBS-Abschnitt Hannover-Göttingen 360 km/h gefahren. 1990 wurden auf dem Rollprüfstand der DB in München-Freimann 500 km/h erreicht.

Talgo fertigt die Wagen im Werk Rivabellosa in Nordspanien sowie die Lokkästen im Werk Las Matas (Madrid). Für die Bereiche Steuer- und Sicherheitstechnik sowie die Elektrotraktionsausrüstung zeichnet Bombardier Transportation verantwortlich. Die Montage der Triebköpfe und ihre Inbetriebsetzung ist im Talgo-Werk Las Matas vorgesehen.

In der Auftragsvergabe ist über die Lieferung hinaus auch die Instandhaltung der Züge für die Dauer von 14 Jahren enthalten.