

Steuerwagen für Talgo XXI (13.01.2003)

Mit der Fertigstellung der ersten zwei Steuerwagen erhöht sich die Flexibilität des Talgo XXI-Konzeptes. Der Steuerwagen stellt eine Weiterentwicklung des Talgo Fahrgastendwagens dar und ist für eine betriebliche Höchstgeschwindigkeit von mindestens 200 km/h vorgesehen. Erstmals besteht nun die Möglichkeit, auch Triebzüge mit nur einem Triebkopf, bzw. lokbespannte Wendezüge zu realisieren.



Das Zulassungsverfahren für den neuen Wagentyp durch Renfe verläuft erfolgreich und wird voraussichtlich im 3. Quartal 2003 abgeschlossen sein. Es erfolgt nach UIC 518 sowohl für Normalspur, als auch für die spanische Breitspur.

Bei Versuchsfahrten mit dem Steuerwagen an der Zugspitze wurde in Messreihen nachgewiesen, dass dank der Radialeinstellung des vorlaufenden Fahrwerkes selbst bei 220 km/h nur geringe Rad-Schiene-Kräfte auftreten und somit hohe Sicherheitsreserven vorliegen.

Die beiden Steuerwagen werden nach Abschluss des Zulassungsverfahrens im Regelbetrieb in den zwei Oberbau- und Oberleitungsmesszügen des GIF (spanische Infrastrukturbetreiber der HGV-Strecken) eingesetzt. Die GIF-Züge bestehen aus einem Dieseltriebkopf, zwei Mittelwagen und einem Steuerwagen. Sämtliche Fahrwerke sind automatisch umspurbar, so dass die kompletten Züge sowohl im spanischen Breitspurnetz, als auch auf den normalspurigen HGV-Strecken eingesetzt werden können.

Der Leichtbau des Talgo XXI führt zu vergleichsweise geringem Traktionsbedarf. So beträgt die Masse eines 13,14 m langen Mittelwagens nur 14 t, während konventionelle Fernverkehrswagen auf derselben Länge eine etwa um 50% höhere Masse aufweisen. Dank der durchgehenden Niederflrigkeit auf 760 mm über Schienenoberkante und des damit verbundenen niveaugleichen Einstieges vom Standardbahnsteig wird ein im Fernverkehr neuartiger Komfort geboten.