

Talgo 250 im Fahrplanbetrieb (22.11.2007)

Seit dem 6. November stehen die ersten Einheiten des Talgo 250 im Fahrplanbetrieb. Die unter der Bezeichnung S130 von der RENFE eingesetzten umspurbaren Mehrsystemzüge verkehren zunächst noch auf der breitspurigen Altbaustrecke Madrid – Avila – Valladolid und weiter nach Gijón.

In wenigen Wochen wird die Freigabe der normalspurigen HGV-Neubaustrecke Madrid – Segovia – Valladolid erwartet, so dass der Verkehr auf diesem Teilstück entsprechend umgelenkt werden kann. Die Reisezeit verkürzt sich dann zwischen Madrid und Valladolid um 50% auf 1:11 h.

Die Fahrzeuge der Baureihe S130 zeichnen sich durch ihre automatische Umspurbarkeit unter Einsatz der RD-Technik von Talgo aus. Beide Triebköpfe (je 2,4 MW Dauerleistung unter 25 kV AC) und alle 11 Mittelwagen können die Umspuranlage mit bis zu 15 km/h passieren. Im Normalspurnetz werden 250 km/h (bei 25 kV AC) und im Breitspurnetz 220 km/h (bei 3 kV DC) erreicht. Hintergrund der Umspurbarkeit ist der Einsatz auf Relationen mit Streckenanteilen in beiden Spurweiten.

Insgesamt entstehen im Konsortium von Talgo und Bombardier 45 Züge. Talgo zeichnet für die kompletten Wagen und den mechanischen Anteil der Triebköpfe (Kasten und Drehgestelle, Konstruktion und Fertigung) verantwortlich. Der Bombardier-Anteil erstreckt sich auf die Elektrotechnik und Elektronik der Triebköpfe. Die Züge sind für die folgenden Signalsysteme ausgerüstet: ERTMS Level 1 und 2, LZB, EBICAB sowie ASFA.

Die Wagen sind druckdicht, klimatisiert und weisen GPS-basierte Fahrgastinformation, Videobildschirme sowie Audiomodule an jedem Platz auf. Dank einer durchgehenden Fußbodenhöhe von 760 mm, wie sie auch für deutsche ICE-Bahnsteige üblich ist, sind die Wagen komplett niederflurig und stufenfrei.

