

Stadler Rail Group auf der InnoTrans vom 19. bis 22. September 2006

Die InnoTrans 2006, das Eisenbahnbranchenereignis des Jahres lädt nach Berlin ein. Die **Stadler Gruppe** ist auch in diesem Jahr auf der InnoTrans, in den Messehallen unter dem Funkturm vertreten. Die Stadler Rail Group, der Systemanbieter von kundenspezifischen Lösungen im Schienenfahrzeugbau, umfasst neben den Standorten Stadler Altenrhein AG die Stadler Busnang AG, die Stadler Winterthur AG in der Schweiz, die zwei Deutschen Stadler Pankow GmbH in Berlin und Stadler Weiden GmbH in Bayern und je einen im Aufbau begriffenen Standort für Endmontage in Ungarn und Polen. Gruppenweit werden insgesamt rund 2000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Die bekanntesten Fahrzeugfamilien der Stadler Rail Group sind der weltweit erfolgreiche Gelenktriebwagen GTW (398 verkaufte Züge), der Regio Shuttle RS1 (354 verkaufte Züge) und der Flinke Leichte Innovative Regional Triebwagen FLIRT (295 verkaufte Züge). Mit den Produktfamilien Variobahn (159 verkaufte Fahrzeuge) und dem neu entwickelten Tango (66 verkaufte Fahrzeuge) hat sich Stadler Pankow, Berlin, im Strassenbahnmarkt erfolgreich etabliert. Des Weiteren stellt Stadler Reisezugwagen und dieselelektrische Lokomotiven her und ist auch weltweit der führende Hersteller von Zahnradbahnfahrzeugen.

Sie finden uns vom **19. bis 22. September 2006** am **Stand 207** in der **Halle 2.2b**. Der Schwerpunkt der Stadler Präsentationen liegt ganz im Zeichen der stetigen Erweiterung und Erneuerung unserer Produktpalette für den S-Bahn-Verkehr, den Regional-Verkehr und den Strassen- und Stadtbahn-Verkehr. Gleichzeitig zeigen wir Ihnen die neusten Entwicklungen im Bereich der Zahnradbahnen. Selbstverständlich fehlt auch nicht der Bereich Services und Modernisierungen.

Damit Sie sich gleich vor Ort von den Fahrzeugen ein Bild machen können, stellt Stadler in diesem Jahr gleich drei Fahrzeuge der neuen Generation aus.

Wir freuen uns, dass wir Ihnen auf dem **Aussengelände Gleis 3** den **ersten in Deutschland bestellten FLIRT** für die **cantus Verkehrsgesellschaft mbH** präsentieren dürfen, der ab Dezember 2006 auf den Strecken des Nordost Hessen Netzes fahren wird. Die cantus Verkehrsgesellschaft mbH, bestehend aus der Bietergemeinschaft Hamburger Hochbahn AG und Hessische Landesbahn GmbH, hat für den Betrieb auf dem Nordost-Hessen-Netz 14 dreiteilige und 6 vierteilige Triebzüge des Typs FLIRT bestellt. Der FLIRT verfügt über eine hohe Antriebsleistung und eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h. Der FLIRT (**F**linker **L**eichter **I**nnovativer **R**e-gional **T**riebzug) setzt neue Akzente im Vorortverkehr. Ein durchgängiger Passagierraum, optimiert auf eine Bahnsteighöhe von 550 mm und ein hohes Beschleunigungsvermögen sind zwei der herausragenden Merkmale des Zuges.



Unmittelbar vor der Halle 2.2b präsentieren wir Ihnen die **4. Generation unseres Gelenktriebwagens (GTW)** für die Arriva plc.

Die 43 neuen Gelenktriebwagen werden vom Betreiber Arriva in den holländischen Provinzen Groningen und Friesland und im Grenzverkehr nach Leer (Niedersachsen, Deutschland) eingesetzt. 27 Fahrzeuge sind dreiteilige GTW 2/8 mit einer Sitzplatzkapazität von 170. 16 der Fahrzeuge sind zweiteilige Fahrzeuge GTW 2/6 mit einer Sitzplatzkapazität von 111. 8 GTW werden mit dem Deutschlandpaket für den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstet. Stadler's GTW wird seit seiner Einführung 1995 von bereits 19 Betreibern genutzt. Die neueste Entwicklung der **GTW-Familie**, innerhalb des ersten holländischen Auftrags von Stadler, beinhaltet die **Umsetzung der neuen Crash-Normen in Holland**. Vom Bestellzeitpunkt bis zum Roll Out sind nur 13 Monate vergangen. Der Arriva GTW ist vollständig kompatibel mit der neuen **Crash-Norm prEN 15227**. Diese Norm, die zwar noch nicht vom Normenausschuss freigegeben worden ist, hat in den Niederlanden bereits seit dem Januar 2005 Gültigkeit. Sie verlangt, dass bei einer Kollision zwischen einem Zug und einem LKW bei 85 km/h weder die Strukturen des Führerraums noch des Passagiererraums kollabieren, kein Aufklettern zwischen den Fahrzeugen erfolgt und die maximale Verzögerung 5g nicht überschreitet.



Als 3. Stadler Attraktion der diesjährigen InnoTrans stellen wir Ihnen auf dem Aussengelände das neue Rollmaterial für den gemischten **Adhäsions- und Zahnradbetrieb** der **Bayerischen Zugspitzbahn** vor.

Am 21. Juni 2006 hiess es nach rund zweijähriger Bauzeit: "ein Löwe kehrt heim", stolz trägt der neue Doppeltriebwagen auf seiner Front das bayerische Wappen mit dem Doppellöwen. Stolz trägt er aber noch ein anderes Emblem: das Firmenschild von STADLER, seinem Erbauer. Die Bayerische Zugspitzbahn verfügt über ein kurzes, aber anspruchvolles Netz. Beinahe jede technische Herausforderung – mit Ausnahme hoher Geschwindigkeiten – birgt diese 12 km lange Strecke für einen Fahrzeugbauer. Es gibt eine Talstrecke mit Reibungsbetrieb und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, eine Zahnstangenstrecke mit 15 %, dann geht es ins Gebirge, die Strecke steigt mit 25 % und zu guter Letzt führt die Strecke in einem steilen, engen Tunnel mit kleinen Radien die Passagiere letztendlich auf das Zugspitzplatt (2'600 Meter ü.d.M.). Der Gipfel der Zugspitze ist mit 2'964 Meter ü.d.M. der höchste Berg Deutschlands und auch eines der beliebtesten Ausflugziele Deutschlands.

Die Linienführung sowie der Betrieb und die hohen Sicherheitsanforderungen bestimmten die Vorgaben für die neuen Fahrzeuge. Seine Leistung musste aber deutlich grösser werden, da er künftig auch die Aufgaben einer Lokomotive übernehmen muss und Güterwagen oder auch die Schneeschleuder bergwärts schieben können muss. Diese Forderung führte zum Bau eines Zahnrad-Fahrzeugs mit einer Gesamtleistung von 1'800 kW (2'450 PS). Für die Passagiere ergibt sich dank der verbesserten Bestuhlung mit grösserer Beinfreiheit einen höheren Sitzkomfort. Der matte Glanz des Edelstahl und das gediegene Blau der Polsterung strahlen eine vornehme Eleganz aus. Durch die Klimatisierung kann ganzjährig ein angenehmes Klima angeboten werden, feuchte Luft gehört der Vergangenheit an. Durch eine Luftfederung steigt auch der Fahrkomfort, der Doppeltriebwagen ist leiser und fährt sanfter. Breite Türen erleichtern den Fahrgastwechsel. In den Abteilen eingebaute Bildschirme erlauben die umfassende Information – fast wie im Flugzeug - über die Zugspitze, die Fahrzeuge, Sicherheit, Land und Leute.



Das **Freigelände** ist ebenfalls am Wochenende vom **23./24. September 2006** geöffnet und kann von den Besuchern **kostenlos** besucht werden.