

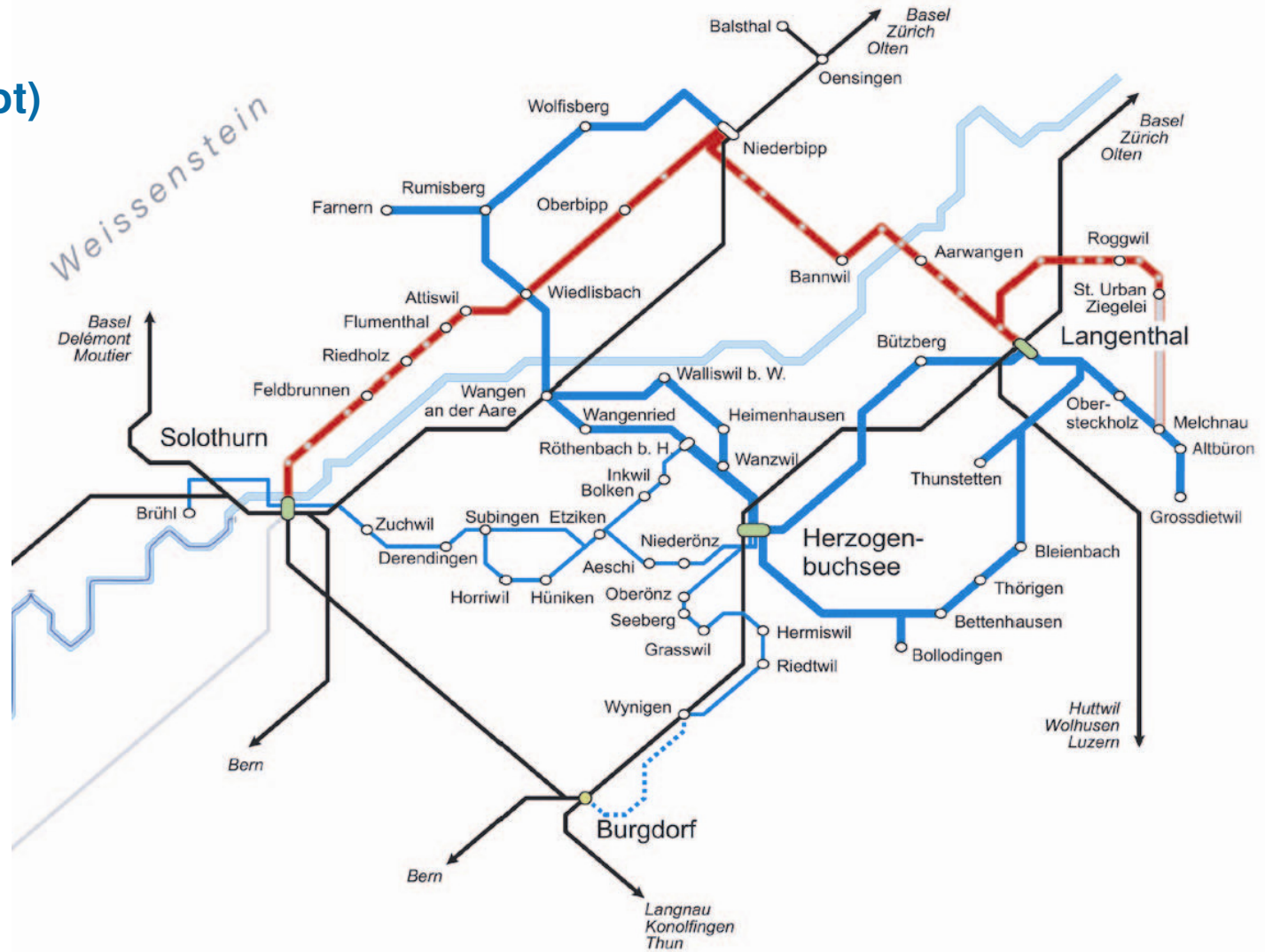
# Roll-out asm - 25. April 2008



# Roll-out asm - 25. April 2008

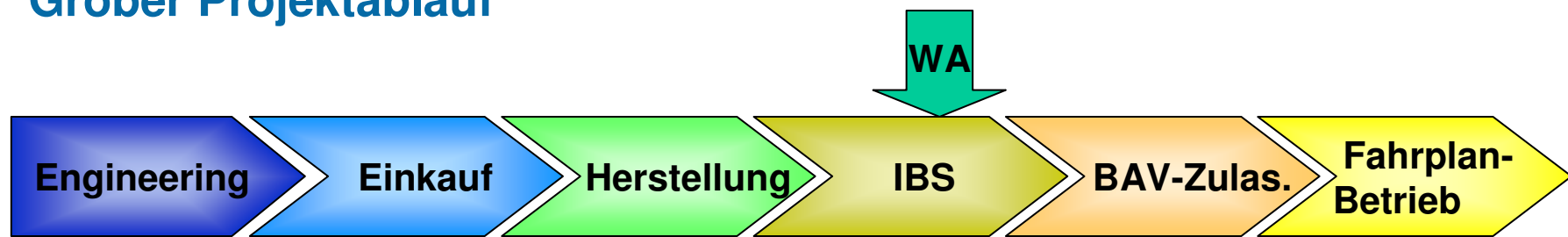
Streckennetz (rot)

*aare seeland mobil*



# Roll-out asm - 25. April 2008

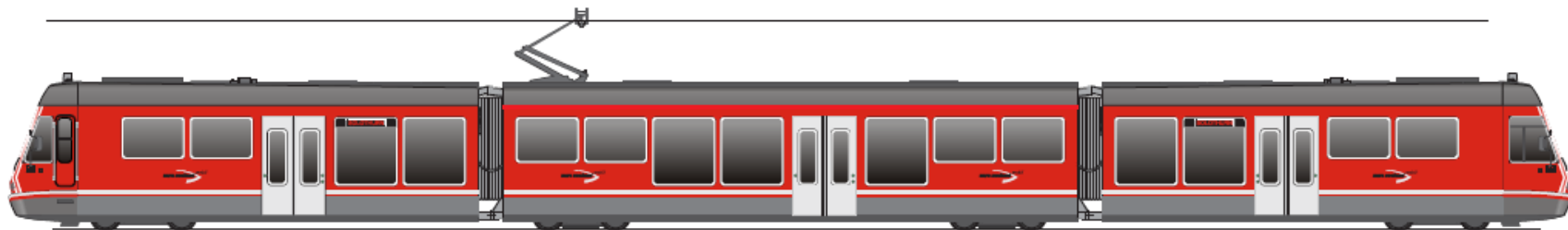
## Grober Projektablauf



Vertrag 23.12.05

(Absichtserklärung LOI 22.11.05)

August 2008



# Roll-out asm - 25. April 2008

## Übergeordnete Projektziele

- **Entwicklung eines Fahrzeuges, das die Kundenanforderungen erfüllt**
- **Herstellung eines sicheren, zuverlässigen und sowohl für die Fahrgäste als auch den Betreiber attraktiven Fahrzeuges**
- **Termintreue Ablieferung der Fahrzeuge**
- **Einhaltung der technischen Vorschriften, um die BAV-Abnahme zu erhalten**

# Roll-out asm - 25. April 2008

## Mittel und Werkzeuge zur Zielerreichung

- **Das Design und die technischen Gegebenheiten werden auf die Bedürfnisse des Kunden ausgerichtet (Bausitzungen)**
- **Der Meilensteinplan wird eingehalten -> wird durch monatliche Projektreviews und während der Engineering- und Produktionsphase durch regelmässige Fortschrittskontrollen gewährleistet**
- **Regelmässige Kontrolle des Produktionsfortschritts durch den Kunden (Termin, technische Ausführung)**
- **Moderne Produktionsmittel und helle, freundliche Produktionsräume**
- **Motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter**



# Roll-out asm - 25. April 2008

- Hauptfrage: Geht ein GTW wie im Seeland auch für die SNB?
- Das Pflichtenheft forderte dann aber einen 39m-Zug mit mind. 110 Sitzplätzen
- Auch die engen Kurven (40m) und die sehr hohe Anfahrbeschleunigung sprachen für ein neues Fahrzeugkonzept
- Stadler suchte aus bereits realisierten Projekten, ob ein geeignetes Fahrzeug verfügbar wäre:



Trogenerbahn  
oder  
SNCF-“Spatz“



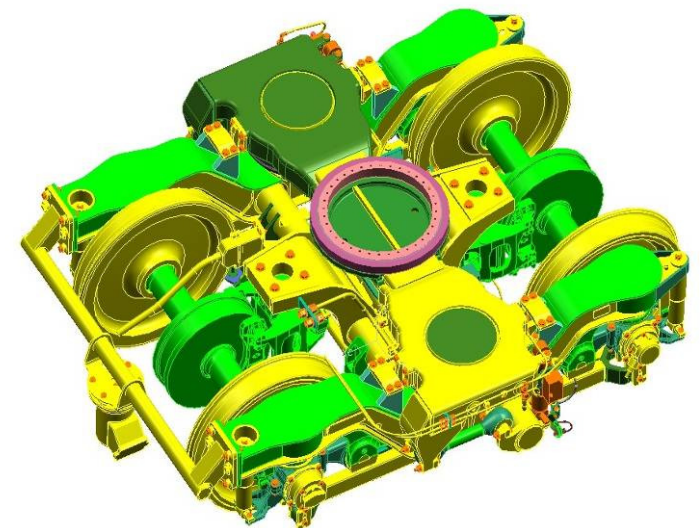
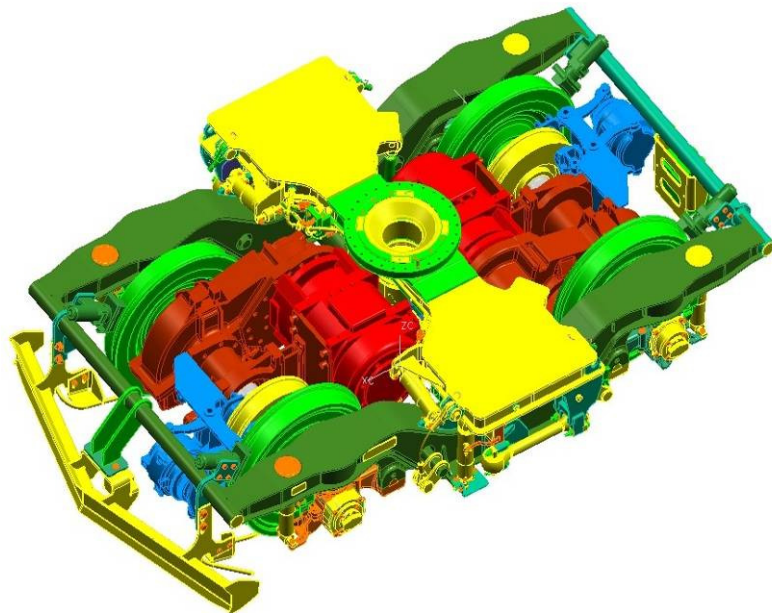
# Roll-out asm - 25. April 2008

- Der Erfolg des Normalspur-Flirt führte uns dann im Rahmen des Angebotes zum Entscheid, auch für Meterspur einen „Flirt“ zu entwickeln:
- massgeschneidert für die ASm
- 2 Endtriebdrehgestelle mit redundanter Antriebsausrüstung
- Dachausrüstung auf den Endtriebköpfen zur Adhäsionsgewichtsvermehrung
- Redundanz auch bei der Hilfsbetriebeausrüstung:
  - 2 Kompressoren
  - 2 Batterien
  - 2 HBU's
- Für die Bedienung wichtige Apparatekasten hinter dem Führerstand



# Roll-out asm - 25. April 2008

**Triebdrehgestelle mit identischen Antrieben und Bremsmechanik wie beim GTW**



**Laufdrehgestelle aus der FB/TB-Familie“,  
mit Magnetschienen-Bremse für den Tram-  
verkehr in Solothurn & Aarwangen**



# Roll-out asm - 25. April 2008

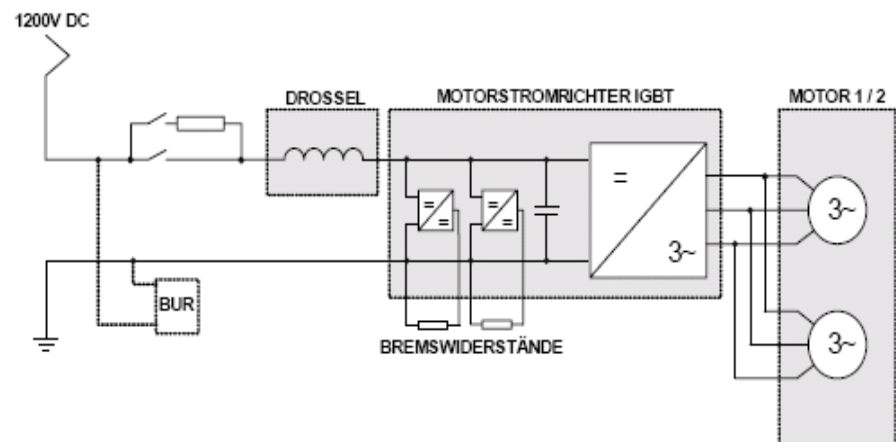
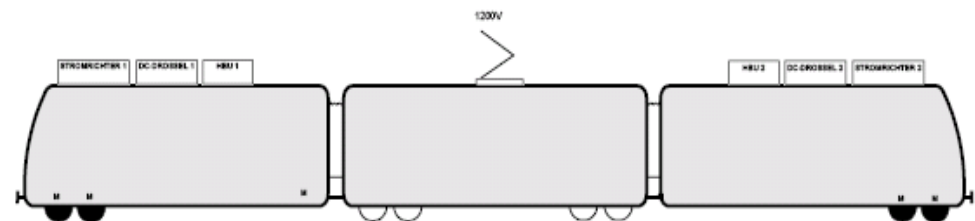
Traktionsausrüstung:

Analog zu den bereits  
gelieferten GTW

→ pro Endtriebkopf bestehend  
aus je:

- Eingangsdrossel
- Motorstromrichter ICON 1500  
in IGBT-Technik
- 2 fremdventilierte Fahrmotoren
- Bremswiderstand

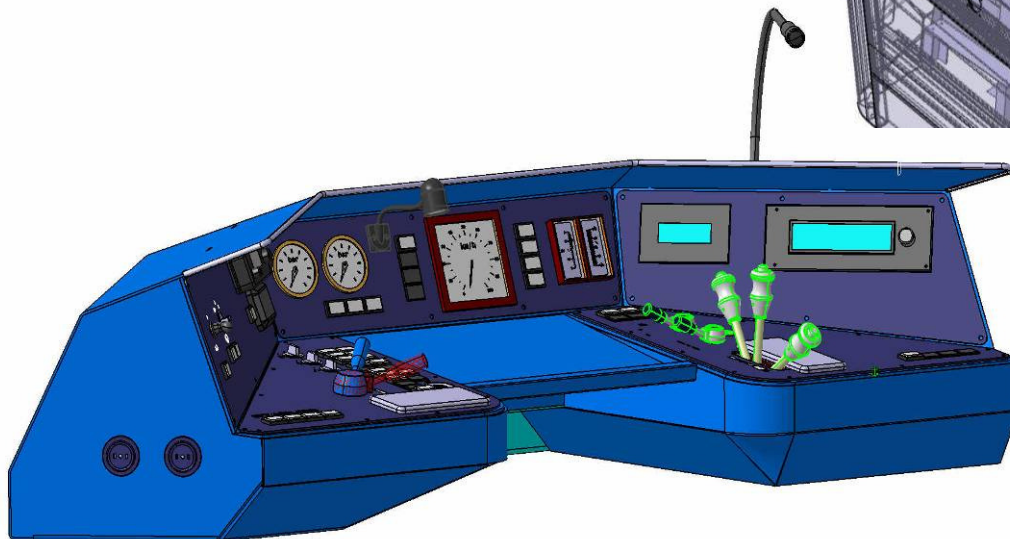
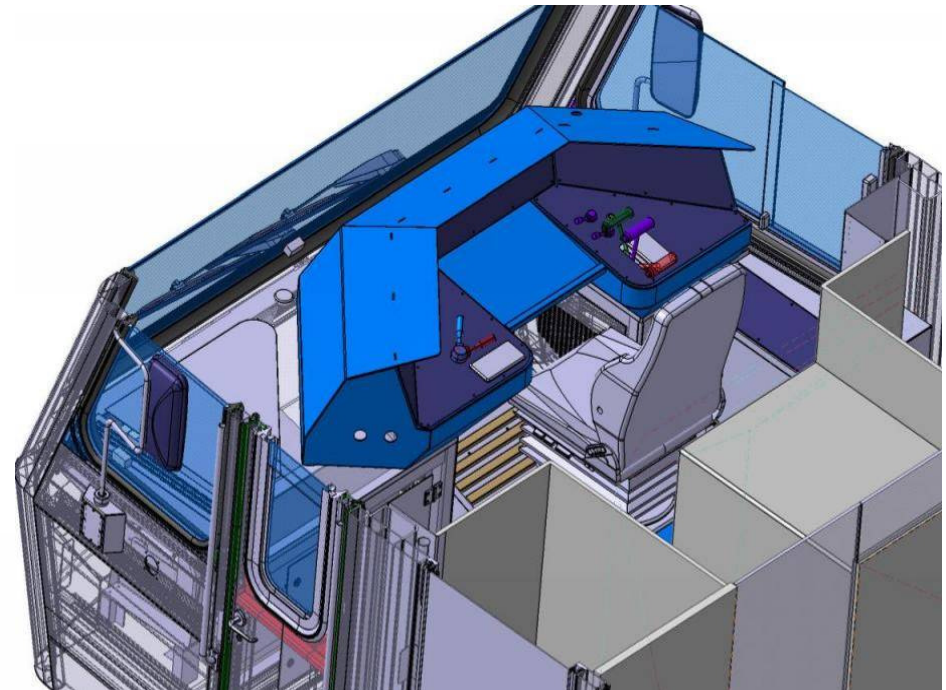
Leittechnik mit CAN OPEN BUS



# Roll-out asm - 25. April 2008

Führerstand:

- Railplus-Standard (Simulator)
- sehr ähnlich zu MGB-KOMET



# Roll-out asm - 25. April 2008

Das Innendesign wurde  
von IDEA-DESIGN mit  
ASm zusammen gestaltet





# Roll-out asm - 25. April 2008

## Weitere Komfortmerkmale:

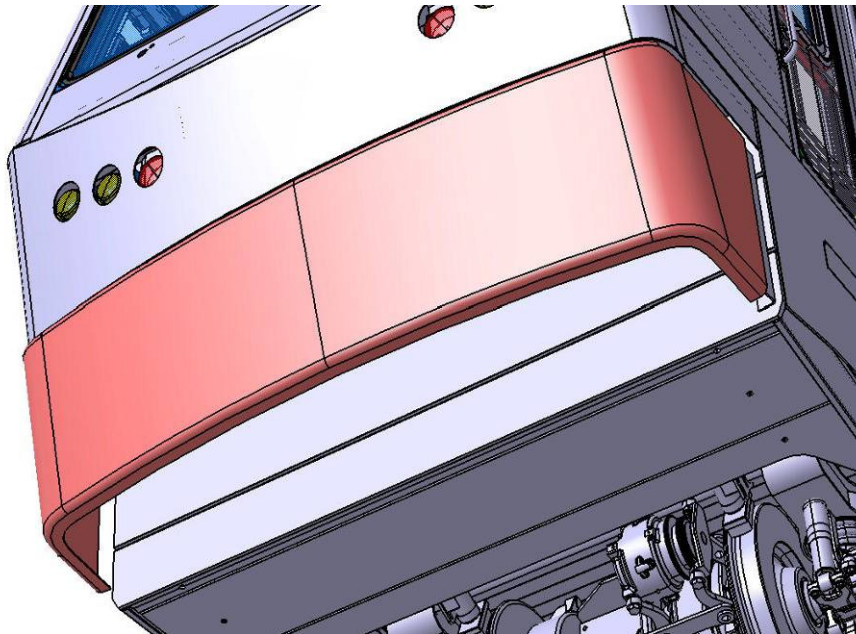
- Klapptritte für stufenloses Eintreten ab 350mm – Perron
- Klimaanlage
- IV-Sitze im Mehrzweckabteil



# Roll-out asm - 25. April 2008

## Aussen-Front-Gestaltung:

- kostengünstig
- MGB/Railplus-“Standard“
- keine Kupplung (Redundante Traktionssysteme)
- Kollisionsschutz in Frontpartie





# Roll-out asm - 25. April 2008

**Fahrgastinformation/Sicherheit:  
Informationssystem analog  
SBB-Flirt: Anzeigen an Front**

**und Seite**



**automatisierte Durchsagen  
Innenanzeigen der Stationen**



**Zur Erhöhung der Sicherheit in  
Randstunden:**

**Videoüberwachung, längstransparentes Fahrzeug**

# Roll-out asm - 25. April 2008

