

Mit High-Speed durch Europa



SMA Batterielader für neuen Geschwindigkeitsrekord des TGV

Bereits seit einiger Zeit werden Batterieladegeräte von SMA in den Triebköpfen des TGV verwendet. Jeweils 2 Batterieladegeräte sind in jedem Triebkopf unterflur montiert. Wurden diese Ladegeräte erstmals in den für 3 Eingangsspannungen konzipierten TGV POS für den Betrieb nach Deutschland eingesetzt, so werden sie ab 2008 auch im neuen TGV DUPLEX zum Einsatz kommen.

Dirk.Wimmer@SMA.de

TGV POS während Erprobungsfahrten in Deutschland

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Frankreich

Frankreich verfügt bereits über ein gut ausgebautes Hochgeschwindigkeitsnetz mit Paris als Zentrum. Hier starten die 4 wichtigsten Verbindungen: die LGV Est Européen nach Metz und Nancy mit der Verlängerung nach Frankfurt und Stuttgart, die LGV Nord nach Lille mit den Endzielen London, Amsterdam, Brüssel oder Köln, die LGV Atlantique nach Westen bis Rennes, Nantes, La Rochelle oder Bordeaux und schließlich die LGV Sud Est über Lyon nach Italien bzw. zum Mittelmeer.

Die Schnellfahrstrecken, insbesondere nach Lyon und weiter ans Mittelmeer, sind sehr gut ausgelastet.

Hier werden bevorzugt Doppelstockzüge – die TGV DUPLEX – eingesetzt, um den stetig steigenden Passagierzahlen gerecht zu werden.

TGVs auf dem Weg nach Deutschland

Ab 2008 ist es dann soweit, die ersten TGV POS werden von Paris nach Frankfurt bzw. Stuttgart fahren. Auch die Deutsche Bahn wird auf diesen Strecken mit dem ICE 3 nach Paris fahren. Diese Schnellfahrstrecke stellt einen wichtigen Lückenschluss im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz dar. Wollte man bisher von z. B. Frankfurt nach Paris fahren, so war ein beträchtlicher Umweg über Köln und Brüssel notwendig. Dieser Weg

fällt komplett weg und die Reisezeit verkürzt sich auf knapp 4 Stunden. Damit werden die Hochgeschwindigkeitszüge eine echte Alternative zum Flugzeug.

Sowohl der TGV POS als auch der ICE 3 mussten jeweils in den anderen Ländern zugelassen werden. Das war ein langwieriger Prozess, bei dem umfangreiche Testfahrten notwendig waren. Dabei wurden TGV POS Garnituren auch auf den Schnellfahrstrecken in Norddeutschland erprobt.

Weltrekordfahrt mit dem TGV POS

Bevor der TGV POS aber den Liniendienst nach Deutschland aufnimmt, steht ihm noch eine ganz andere



Der TGV DUPLEX



Das Streckennetz des TGV

Herausforderung bevor: Im April soll mit diesem Zug ein neuer Geschwindigkeitsweltrekord aufgestellt werden. Der bisherige Rekord steht immerhin schon bei mehr als 500 km/h und wird ebenfalls von einem TGV gehalten. Diesmal sind Geschwindigkeiten über 550 km/h angestrebt.

Für diese Weltrekordfahrt werden TGV POS Triebköpfe und nur wenige Mittelwagen verwendet. Damit würde SMA nicht nur die zuverlässigsten, sondern auch die wahrscheinlich schnellsten Batterielader auf Schienen bauen.

Technische Daten MEE-NT LD

| | |
|------------------|--------------------------|
| Eingangsspannung | 530 V DC |
| DC-Ausgang | 1 x 72 V, 90 A |
| Abmessungen | ca. 430 x 600 x 750 (mm) |
| Gewicht | ca. 72 kg |

Batterieladegerät für den TGV POS