

Neue Panoramazüge bei der SSIF

Anfang Juni präsentierte die Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (SSIF), die Betreiberin der italienischen Fortsetzung der Centovallbahn, in Domodossola einen ihrer neuen Panoramatriebzüge. Die Züge mit Traktionsausrüstung und Drehgestellen von Skoda waren im März 2004 bei den Officine Ferroviarie Veronesi bestellt worden (siehe SER 5/2005 und 4/2007).

Die drei bestellten Züge bestehen aus jeweils zwei Endtriebwagen, einem Mitteltriebwagen sowie einem nicht angetriebenen Zwischenwagen; somit sind pro Zug 12 von 16 Achsen angetrieben. Insgesamt wurden 21 Trieb- und sieben Laufdrehgestelle bei Skoda bestellt; die überzähligen Elemente dienen als Reserve. Jedes der angetriebenen Drehgestelle verfügt über zwei Dreiphasen-Asynchron-Fahrmotoren, die jeweils eine Achse antreiben. Ein Triebzug kommt so auf eine Gesamtleistung von 1020 kW. Anfang Juni befanden sich zwei dreiteilige Züge in Domodossola; der dritte Triebzug sowie die drei nicht angetriebenen Zwischenwagen werden voraussichtlich bis Oktober 2007 geliefert.

Fahrplanmässig sind zwei vorerst noch dreiteilige Kompositionen seit 10. Juni zwischen Domodossola und Locarno in Betrieb; die Redaktion konnte den Fahrkomfort bereits ein paar Tage vorher auf einer Extrafahrt von Domodossola nach Santa Maria Maggiore testen. Vieles am neuen Rollmaterial ist ungewohnt, angefangen mit der Formgebung des Kastens, die bestenfalls als „unkonventionell“ charakterisiert werden kann. SSIF-Direktor Daniele Corti selbst spricht in einer Medienmitteilung von einer „beschränkten Ästhetik“. Von dem in ähnlichem Stil umgebauten alten Triebwagen ABe 8/8 24 unterscheiden sich die neu gefertigten Züge äusserlich vor allem durch die modernen Drehgestelle sowie die im Bereich der Scheinwerfer gewölbte Frontpartie.

Der Innenraum ist zweckmässig gestaltet; die grossen Panoramafenster vermögen bei der Fahrt über die landschaftlich reizvolle Strecke durchaus zu überzeugen. Eine leistungsfähige Klimaanlage soll für angenehme Temperaturen sorgen. Die beiden Führerkabine sind so dimensioniert, dass sie nur etwa die Hälfte der Kastenbreite ausfüllen; daher ist neben dem Triebfahrzeugführer Platz für einen Passagier direkt hinter der Frontscheibe, dem sich ein unverstellter Blick auf die Strecke bietet.

Die hochflurigen Züge sind konzeptionell nicht behindertengerecht ausgeführt, verfügen aber dennoch über ein geräumiges, rollstuhlgängiges WC. Die Plätze der ersten Klasse bieten gegenüber den Zweitklass-Sitzen keinerlei zusätzlichen Komfort. (rp)

Oben: Der Triebwagen 82 auf einer Extrafahrt von Domodossola nach Santa Maria Maggiore zwischen den Stationen Trontano und Verigo (Foto: A. Schmutz, 4. Juni 2007).

Mitte: Im Innenraum finden 200 Personen einen Sitzplatz; Gepäck kann bei den Einstiegsbereichen deponiert werden (Foto: A. Schmutz).

Unten: Die etwas enge Führerkabine der neuen Triebzüge; links hat noch ein einzelner Fahrgast Platz (Foto: A. Schmutz).

