



Das Werk Valencia zeichnet sich durch das Know-how im Stahl-Kastenbau aus. Mit den FLIRT-Bestellungen von RENFE, FGC und CP wird nun auch der eigene Aluminium-Kastenbau vorbereitet. Während erste Al-Kasteneinheiten noch aus Ungarn zugeliefert werden, kann ab Herbst 2023 die Eigenfertigung aufgenommen werden.

Spanien

Erfolgreiche Produktpalette aus Valencia

Als Stadler 2016 das Vossloh-Werk in Albuixech nördlich von Valencia übernahm, waren die Marktaussichten für Güterzug-Lokomotiven nicht allzu vielversprechend. Dies umso mehr, da der Wettbewerb aus Deutschland sehr erfolgreich vierachsige Standard-Baureihen verkaufte.

Stadler setzte mit verschiedenen Strategien auf neue Markttrends und den haustypischen Taylor-made-Ansatz:

- Die ehemalige Vossloh-Dieselbaureihe 4000 wurde grundlegend überarbeitet und als Baureihe 4001 den neuen Vorschriften bezüglich Abgasnormen und Sicherheit angepasst.
- Eine neue sechssachsige EURO-Baureihe wurde in verschiedenen Leistungsvarianten, Antriebsarten und Spurweiten entwickelt.
- Ein weiterer Markt für leichte sechssachsige Schmalspur-Lokomotiven wurde definiert und hierzu die SALLI-Baureihe als dieselektrische und Dual-mode-Version entwickelt.
- Eine vierachsige, leistungsfähige Universalbaureihe als EURO- respektive UK-Light deckt den unteren Marktbedarf ab.
- Für den Rangierbetrieb konzipierte Stadler eine vierachsige Midcab-Lokomotive.

Damit schaffte sich Stadler eine attraktive und eigenständige Lokomotiven-Modellreihe, die vom Markt mit großem Erfolg aufgenommen wurde. Die Zielsetzung auf Führerschaft, Nachhaltigkeit und langfristige Kosteneffek-

tivität zahlt sich zunehmend aus.

Im Straßenbahn-Bereich wurden die bestehenden TRAMLINK- und CITYLINK-Baureihen überarbeitet und den Marktbedürfnissen weiter angepasst. Für den gruppenweiten Stadler-Bedarf an Drehgestellen wurde in bestehenden Hallen eine eigene Fertigungslinie aufgebaut und das traditionell vorhandene Stahlkonstruktions-Know-how von Valencia genutzt.

Als jüngster Ausbauschnitt wird die FLIRT-Produktion für den iberischen Markt aufgenommen. Erstmals wird hierzu die Aluminium-Kastenbauweise in Valencia eingesetzt.

Rückblick

Die Geschichte der Schienenfahrzeugfabrik in Valencia geht auf die Kessel- und Maschinenfabrik von Miguel Devís und José Noguera im Jahr 1897 zurück. Ab 1921 spezialisierte man sich auf den Bau und die Reparatur von Dampflokomotiven und Schienenfahrzeugen. Im Laufe der Jahrzehnte erhielt das Unternehmen mehrmals neue Eigentümer und produzierte unter anderem GM-, GEC-Alstom- und Vossloh-Lokomotiven. Am 1. Januar 2016 wurde der Verkauf des Werks Albuixech an

Stadler im Wert von 172 Millionen Euro abgeschlossen. Der Schweizer Hersteller gewann neben einem kompletten und sich entwickelnden Bau von Lokomotiven auch die Möglichkeit, Rollmaterial aus Stahl zu bauen. Bisher setzte Stadler auf die Verwendung von leichtem Aluminium für den Kastenbau. Stadler übernahm das Auftragsbuch von Vossloh España und realisierte in den zwei Jahren nach der Übernahme vom Werk Albuixech zahlreiche Auslieferungen mit über 50 Lokomotiven der bisherigen Baureihen 4000, 335, UKLight Class 68 und UKDual Class 88.

EURO Co'Co' Modellreihe

Von der Modellreihe konnten 293 Einheiten (Stand Herbst 2022) in fünf verschiedenen Baureihen und zwei Spurweiten verkauft werden:

- Die EURODUAL wird in zwei Konfigurationen angeboten. AC für E 6170 kW / D 3000 kW und im DC-Bereich für E/D 6000 kW in vier Länderpaketen. Für das englische Profil mit AC E 6000 kW / D 1800 kW als Class 99.
- EURO9000 als MS Hybridversion für 25 kV AC + 15 kV AC + 3 kV DC + 1,5 kV DC sowie Diesel- oder Batterieantrieb und eine Leistung von E 9000 kW / D oder B 1900 kW. Die Zulassung erfolgte für D/A, weitere vier Länder folgen.

- Die EURO6000 als MS-Version (25 kV AC + 3 kV DC + 1,5 kV DC) mit E 6170 kW. RENFE bestellte die EURO6000 mit in der Werkstatt variabel verstellbaren Radsätzen.
- Die EURO4001 als diesel-elektrische Lokomotive mit D 3000 kW in drei Länderausführungen.

Schmalspur Co'Co' Lokomotiven

Die unter der Typenbezeichnung SALLI angebotenen leistungsfähigen Diesellokomotiven wurden in 102 Einheiten nach Neuseeland, Taiwan, Bolivien und Spanien verkauft. Der Leistungsbereich liegt zwischen 1865 und 3000 kW respektive 395 und 415 kN.

Universal Bo'Bo' Lokomotiven

In Großbritannien werden 54 Lokomotiven als Baureihen Class 68 (2800 kW) und Class 88 (als Dual-Lok mit E 4000/ D 900 kW) sowie Class 93 (als Tri-mode-Lok mit E 4000 / D 950 kW / B 400 kW) im Personen- und Güterverkehr eingesetzt respektive sind bestellt. Für den Infrastrukturverkehr und Zug-Abschleppdienste mit D 2800 kW wurden 40 EUROLight von Spanien (28 in Normalspur- und zwölf in Breitspur-Ausführung) und 13 EUROLight Dual von Italien bestellt (plus 37 Optionen). Der Prototyp wurde von Dinazzano Po (Italien) übernommen.



In einer der diversen statischen Prüfanlagen sind alle sechs Standplätze mit Lokomotiven der Baureihen EURO9000, 6000 und EURODUAL belegt.

Rangierlokomotiven

Bisher konnten 60 Einheiten nach Finnland verkauft werden, wo zurzeit die Zulassungen stattfinden.

Stadler Valencia

- 561 Lokomotiven verkauft
- 750 TRAMLINK / CITYLINK verkauft
- 1.000 Drehgestelle pro Jahr
- 22.0000 m² Werksgelände
- 47.000 m² Hallenfläche
- 1.900 Mitarbeitende,
- 400 davon Engineering
- 5.190 Millionen Euro Auftragsbestand

Erfolgreiche LRV-Produktion

Über 300 Niederflur-TRAMLINK-Einheiten sind in sechs Ländern im Einsatz. Das TRAMLINK-Angebot wird in modularen und skalierbaren Einheiten angeboten:

- Von zwei bis vier Drehgestellen mit drei (ca. 22 m) bis sieben Kasten (ca. 45 m).
- Antriebe: 600 & 750 V DC und/oder 1200 V, 1500 V DC und Energy Storage Systems.
- Spurweiten: 900, 1000, 1435 und 1445 mm.
- Kastenbreite: von 2,3 m bis 2,65 m.



Endmontage der CITYLINK und TRAMLINK in Valencia: Links im Bild Transport for Wales/UK, die 36 bimodale Einheiten des CITYLINK bestellten. Rechts BLT-Waldenburger Bahn/CH, die letzte von deren zehn TRAMLINK-Einheiten.

Von der Niederflur-Baureihe CITYLINK konnten an 15 Betriebe nach Spanien, Deutschland, Schweiz, Österreich, UK, Ungarn und Mexiko 430 Stadtbahn-Einheiten verkauft und für weitere 285 Optionen gezeichnet werden. Für Regionalanbindungen sind Geschwindigkeiten von 100 Kilometer pro Stunde dank kompakt drehender Drehgestelle mit sekundären pneumatischen Suspensionen und Raddurchmessern bis 720 Millimetern möglich. Mit der zweiten Generation (mit neueren und wirtschaftlicheren Subsystemen) der CITYLINK-Baureihe konnte Stadler den Verbund-Großauftrag von VDV über 504 Einheiten (Bestellungen und Optionen) für sich entscheiden. Der Auftrag für sechs Kunden beinhaltet unterschiedliche Antriebsversionen mit 750 V DC und 15 kV 16⅔ Hz AC in acht verschiedenen Ausführungen.

Aufnahme FLIRT-Fertigung

Der jüngste Entwicklungsschritt im Werk Valencia ist die Aufnahme der FLIRT-Produktion für den iberischen Markt. Die spanische RENFE bestellte 24 vierteilige FLIRT und 55 achteilige FLIRT, teils mit Doppelstockwagen. Weitere 22 Einheiten wurden von der portugiesischen CP und vier von FGC (Ferrocarrils Generalitat de Catalunya) bestellt. Die ersten Einheiten für diese Kunden stehen in der Fertigung.

Peider Trippi