



Le bogie de présérie EV 18 sur une voie à écartement métrique. Chernex, le 20.1.2019.

Photo: MOB

l'usine Alstom de Stendal. Les caisses ont été montées sur les bogies à Morges, dans l'entreprise de transports routiers Friderici. La mise en service a eu lieu à Zweisimmen.

Il était initialement prévu d'équiper des voitures à plancher surbaissé existantes avec des bogies à écartement variable. Ceci n'a pas été possible et quatre caisses supplémentaires avec des WC accessibles aux personnes à mobilité réduite ont été commandées en 2020.

Les voitures de la première commande ont toutes été livrées. Les voitures commandées en 2020 suivront au cours des prochaines années.

Quelques données techniques

La largeur des voitures est de 2,63 m. Elles sont équipées de l'attelage automatique de type Schwab de Faiveley, qui intègre les liaisons mécaniques, pneumatiques et électriques. La voiture interface porte un attelage UIC à vis et des tampons latéraux côté Montreux. Les équipements électriques peuvent être alimentés en courant continu et alternatif. La vitesse maximale est de



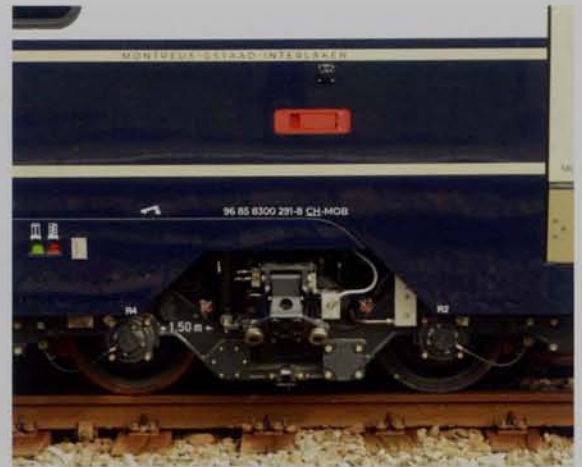
Extrémité de la voiture As 194 avec la porte d'accès et les indications techniques. Interlaken Ost, le 7.9.2022.

100 km/h, le coefficient de freinage est de 125%. Elles ont roulé à 110 km/h sur la section Zweisimmen-Lenk.

Toutes les voitures sont climatisées et équipées de la vidéosurveillance. Elles disposent d'une toilette et d'un porte-bagage. Un système d'information optique et acoustique est à disposition de la clientèle. En revanche, vu la configuration des régions traversées, il a été renoncé au WLAN.

Techniquement, les voitures sont homologuées sur l'ensemble du réseau à voie normale. Comme la voiture de commande remplit les normes de crash de la voie métrique, d'un tiers inférieur à celles valables pour la voie normale, une analyse de risque spécifique aux lignes à voie normale parcourues est nécessaire. Le résultat a été positif pour la section Zweisimmen-Spiez-Interlaken Ost. Les voitures peuvent également circuler sur les réseaux à voie métrique TPF et MVR (lignes à adhérence)

Les voitures de commande sont équipées du système de contrôle de la marche des trains ZSI-127 pour la voie métrique, et les ABst également dotées de l'ETCS pour la voie normale.



Bogie et numéro TSI de la voiture Bsi 291. Les patins avec les roulettes en position normale sont visibles au milieu. Tout à gauche, les indications sur les freins (freins à air et à ressort). Interlaken Ost, le 7.9.2022. Photos: S. Frei

Quatre compositions fixes ABst – Bs – Bs – As – Ast seront formées, d'abord à quatre éléments. Ce nombre sera porté à cinq dès la fin 2023. Trois compositions sont nécessaires pour assurer les prestations à l'horaire.

Voitures de commande ABst 381–384

Les voitures de commande ABst peuvent télécommander les locs à voie normale ainsi que les automotrices MOB, bien que cela ne soit pas prévu en exploitation normale.

Voitures Interface Bsi 291–293

Elles assurent la transition entre l'attelage à vis UIC côté loc à voie normale et les autres voitures. La conduite UIC assure la transmission des signaux de la télécommande, ainsi que ceux pour la fermeture/ouverture des portes, de l'éclairage et des annonces par haut-parleur. Ces voitures sont équipées d'un poste de conduite auxiliaire pour des parcours de manœuvre jusqu'à une vitesse de 15 km/h et pour l'accostage à Zweisimmen. Elles circulent à l'horaire seulement entre Zweisimmen et Interlaken. Elles sont toutefois aussi équipées de bogies à écartement variable pour être acheminés aux ateliers de Chernex.



Compartiment de 2^e classe de l'ABst 382. Montbovon, le 23.8.2022.

Photo: S. Frei



Poste de commande de l'ABst 382. Montbovon, le 23.8.2022.

Photo: J. D. Lüthard