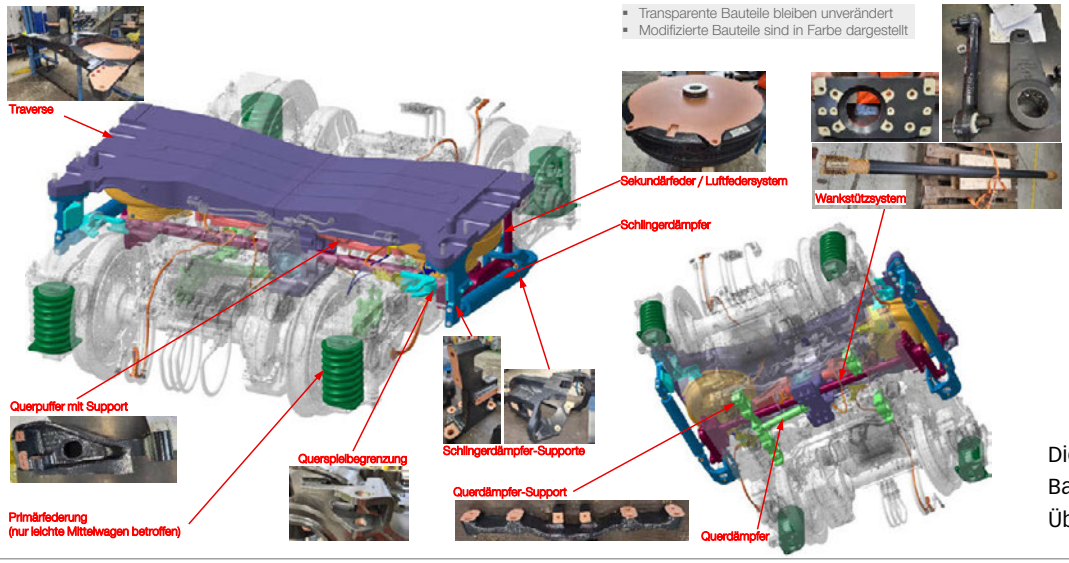
Weiterer Anlauf für Twindexx: umgebauter Prototyp vorgestellt

Drehgestell FV-Dosto: Technische Lösung ohne Wankkompensation.



Die zu ersetzenden Bauteile in einer Übersicht

Grafik SBB

Technik Die Twindexx haben eine lange Geschichte. Am 13.01.2026 präsentierte die SBB jetzt einen umgebauten Prototypen mit einem verbesserten Laufverhalten.

2010 bestellte die SBB bei Bombardier 59 Twindexx. Nach acht Jahren gingen ab 2018 die ersten Triebzüge zaghaft in Betrieb. Nach weiteren vier Jahren verkündete die SBB 2022, man verzichte auf die dysfunktionale Wankkompensation (Wako) und baue sie aus. Die Einlösung von Optionen war da bereits gestorben. Nach abermaligen vier Jahren präsentierte die SBB im Januar 2026 einen Prototyp mit einem verbesserten Laufverhalten.

Nun sollen bis Anfang der 2030er Jahre alle 920 Drehgestelle der nun vorhandenen 62 Triebzüge angepasst sein. Dann sind die ersten Züge seit gut 15 Jahren in Betrieb, also die halbe Lebensdauer. Ursprünglich war vorgesehen, die Züge auch nach Deutschland und Österreich einzusetzen. Dazu erhielten sie im Dachbereich ein kleineres Lichtraumprofil. Im Dezember 2025 kommunizierte die SBB dann den definitiven Verzicht auf den internationalen Einsatz. Anzumerken ist: Die Züge sind inzwischen sehr zuverlässig und bei den SBB im Fernverkehr unverzichtbar.

Auf der Pressefahrt präsentierte die SBB den umgebauten Prototyp eines Twindexx, einen achtteiligen RABDe 502. Das Laufverhalten ist beachtlich besser und vergleichbar mit anderen Fahrzeugtypen. Markante Rucks sind eliminiert. Nach Messungen hat sich die Seitenbeschleunigung um 20 bis 50 % reduziert.

Der Prototyp war für statische Versuche zuerst in Velim. Seit fünf Monaten finden in der Schweiz Versuchsfahrten statt. Nach Zulassung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird ab Mitte 2026 ein zweiter Triebzug zur Serienvorbereitung umgebaut. Ab Ende 2026 sollen die Umbauten anlässlich von anstehenden Revisionen in der SBB Werkstätte Yverdon erfolgen. Die zu ersetzenden und neuen Komponenten liefert insbesondere Alstom. Vorteilhaft ist, dass an den Wagenkästen keine Eingriffe erforderlich sind, da diese sich auf die zu ersetzenden Traversen der Drehgestelle abstützen.

Die Anpassungen müssen die SBB selbst begleichen; sie sollen 90 Mio. CHF verschlingen. Durch die Vereinfachung der Drehgestelle seien flottenweit jährliche Einsparungen von 5 Mio. CHF an Wartungskosten erreichbar, schätzt die SBB. Während des restlichen Lebenszyklus erwartet die SBB Einsparungen von insgesamt 40 Mio. CHF. Kommuniziert wird dennoch eine Restlebensdauer von 20 Jahren.

Nebenbei bemerkt: Da ohne Wako die angestrebten Taktzeiten zwischen Lausanne und Bern sowie zwischen Zürich und St. Gallen nicht erreichbar sind, werden milliardenschwere Streckenaus- und Neubauten erforderlich. Aber das ist nicht das Problem der SBB, sondern des BAV. RB 19.1.26 (lüt)

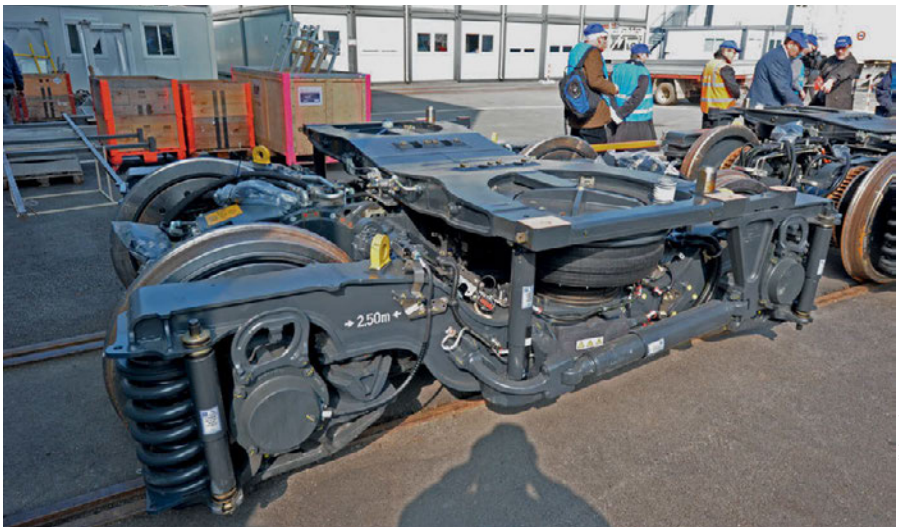


Foto: J. Lüthard

Laufgestell vor Umbau in Villeneuve (am 21.03.2016)

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Lüthard, ZÜRICH, Kd.Nr.: 90850700, Abo-Nr. 555020. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.