

**MEDIENMITTEILUNG**

Bussnang, 03.08.2012

## **Supercap-Tram erfolgreich in Betrieb**

**Das erste Supercap-Tram von Stadler Rail ist seit Anfang Juli bei den Genfer Verkehrsbetrieben (tpg) erfolgreich im Betrieb. Das Supercap-Energiesparsystem ermöglicht im Normalbetrieb, dass die Bremsenergie gespeichert und beim Anfahren wieder verwendet wird, um auf diese Art Energie einzusparen. Mit der in den Supercaps gespeicherten Energie kann das Fahrzeug in Notfällen mindestens 400 Meter ohne Netzstrom fahren. Bei ökonomischer Fahrweise kann sogar eine Strecke von über einem Kilometer zurückgelegt werden.**

Seit Dezember 2011 sind die ersten von insgesamt 32 Tango-Strassenbahnen für die Genfer tpg im Fahrpläneinsatz. Von den 32 Fahrzeugen wurde eines bestellt, das als Prototyp mit dem Supercap-Energiesparsystem ausgestattet ist. Bei diesem System wird die Bremsenergie in auf dem Fahrzeugdach montierten Kondensatoren gespeichert. Im alltäglichen Betrieb wird sie beim Anfahren, also wenn am meisten Energie benötigt wird, wieder abgegeben.

### **1'500 Meter ohne Strom**

In Sonderfällen kann das Fahrzeug jedoch auch ohne Netzstrom fahren, etwa bei Ausfall der Netzspannung, Defekt der Fahrleitung oder des Stromabnehmers. Bei den ersten Versuchen am 6. Juli wurde auf einer Depotschleife der tpg eine Strecke von 1'500 Metern ohne Netzstrom zurückgelegt. Voraussetzung dafür war eine ökonomische Fahrweise, also tiefe Beschleunigung und tiefe Geschwindigkeit. Das Fahrzeug ist seither auf dem Tramnetz in Genf im Einsatz und hat sich bestens bewährt.

Die Supercap-Einheiten auf dem tpg-Fahrzeug wiegen etwa eine Tonne und können eine Energie speichern, die der gesamten kinetischen Energie des leeren Fahrzeugs bei 55 km/h entspricht. Der Vorteil der Supercaps gegenüber Batterien liegt darin, dass sie die beim Wiedergewinnen von Bremsenergie anfallenden kurzzeitig sehr hohen Ströme aufnehmen und wieder freigeben können.

### **Nachrüstung der gesamten Serie möglich**

Der Supercap-Prototyp wird durch tpg und Stadler in Zusammenarbeit mit ABB, dem Hersteller der Traktionsumrichter, auf dem tpg-Netz ausgiebig im Fahrgastbetrieb getestet und sein Energieverbrauch mit jenem der anderen Tangos verglichen, die ebenfalls Bremsenergie

zurückgewinnen und in die Fahrleitung zurückspeisen. Bei positiv verlaufenden Versuchen können die übrigen 31 Serienfahrzeuge mit wenig Aufwand mit Supercap-Modulen ausgestattet werden.

Für Fragen wenden Sie sich bitte an:

**Stadler Rail Group**

Tim Büchele, Generalsekretär  
Telefon: ++41 (0) 71 / 626 31 57  
[tim.buechele@stadlerrail.ch](mailto:tim.buechele@stadlerrail.ch)

Stadler Rail Group, der Systemanbieter von kundenspezifischen Lösungen im Schienenfahrzeugbau, umfasst Standorte in der Schweiz (Altenrhein, Bussnang, Winterthur und Biel), in Deutschland (Berlin-Pankow, Berlin-Hohenschönhausen, Berlin-Reinickendorf und Velten), Polen, Ungarn, Tschechien, Italien, Österreich, Algerien und den USA. Gruppenweit werden rund 4'500 Mitarbeitende beschäftigt, davon 2'800 an den Schweizer Standorten. Die bekanntesten Fahrzeugfamilien der Stadler Rail Group sind der Gelenktriebwagen GTW (562 verkaufte Züge), der Regio Shuttle RS1 (497 verkaufte Züge), der FLIRT (761 verkaufte Züge) und der Doppelstocktriebzug KISS (133 verkaufte Züge) im Segment der Vollbahnen und die Variobahn (290 verkaufte Fahrzeuge) sowie der Tango (101 verkaufte Fahrzeuge) im Segment der Strassenbahnen. Des Weiteren stellt Stadler Meterspurfahrzeuge, Reisezugwagen und Lokomotiven her und ist weltweit der führende Hersteller von Zahnradbahnfahrzeugen.