



85 SECHSTEILIGE U-BAHN-ZÜGE

U-Bahn München

Siemens Mobility erhielt im November 2010 den Auftrag zur Lieferung von 21 sechsteiligen U-Bahn-Zügen – einschließlich der Optionen auf weitere 46 Züge. Nach der Order der ersten Option über 24 Züge im September 2016 wurde die zweite Option über 22 Züge im Juni 2020 gezogen. Um dem steigenden Bedarf des ÖPNV gerecht zu werden, bestellten die Stadtwerke München im März 2022 weitere 18 sechsteilige C2-Züge.

Die Metros aus dem Basisauftrag werden seit Juni 2016 im bestehenden U-Bahn-Netz eingesetzt, jene aus der ersten Option seit Mai 2020. Sie sollen sukzessive die seit über 40 Jahren im Dienst stehenden U-Bahnen der Stadtwerke München ersetzen und darüber hinaus für kürzere Zugfolgen und höhere Fahrgastkapazitäten sorgen.

Die sechsteiligen Züge werden im Siemens-Mobility-Werk in Wien gefertigt und statisch vorgeprüft.

Die endgültige dynamische Inbetriebsetzung erfolgt beim Kunden in München.

[siemens.com/mobility](https://www.siemens.com/mobility)

Technische Daten

Zugkonfiguration	Mc+M+M+M+M+Mc
Achsfolge	Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'+Bo'Bo'
Wagenkasten-Material	Aluminium
Spurweite	1.435 mm
Zuglänge über Kupplung	115.060 mm
Fahrzeugbreite	2.900 mm
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1.100 mm
Raddurchmesser max. / min.	850 / 770 mm
Leergewicht	ca. 180 t
Maximale Achslast	12,9 t
Sitzplätze / Klappsitze	220 / –
Fahrgastkapazität bei 4 Personen/m ²	940
Fahrgasttüren pro Wagen	6
Minimaler Kurvenradius Betriebsgleis / Depot	270 m / 70 m
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Stromversorgung	750 V DC / 3. Schiene

SIEMENS

Designkonzept

Das Designkonzept wurde von dem international renommierten Büro Neumeister + Partner Industrial Design entwickelt. Die Umsetzung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Münchner Verkehrsbetrieben und dem Designbüro.

Das Innen- und Außendesign baut auf dem erfolgreichen Design des Vorgängermodells C1 auf, wobei gewisse Designaspekte weiterentwickelt wurden. Das warme und offene Innere des Zuges bietet ein hohes Niveau an Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste.

Zudem zeichnet sich der neue Typ C2 gegenüber dem Vorgängermodell C1 durch eine höhere Fahrgastkapazität und ein wesentlich verbessertes Beleuchtungssystem aus, das ausschließlich mit LED-Leuchten ausgestattet ist. In den Eingangsbereichen befinden sich großzügige Leucht-Rondelle.

An den Türen sind LED-Leuchtbänder angebracht, die den Türstatus anzeigen und damit den Fahrgastwechsel unterstützen.

Infolge einer Fahrgaststudie sind alle Passagiersitze nun komplett gepolstert, im Gegensatz zu den teilweise mit Holzsitzen ausgestatteten Fahrzeugen der C1-Serie.

Das Design der neuen Münchner U-Bahnen vom Typ C2 wurde bereits mehrfach ausgezeichnet: Es erhielt den „Universal Design Award 2013“, der von einem Gremium aus Experten verliehen wird, den „Universal Design Consumer Favorite 2013“, für den Verbraucher im Februar 2013 abgestimmt haben, und den „Red Dot Award“ für das Produktdesign im Juli 2013.

Allgemeine Anordnung

Jeder Kopfwagen ist mit einem Fahrerstand ausgestattet, um einen Zweirichtungsbetrieb zu ermöglichen. Ein 6-Wagenzug kann bis zu 940 Passagiere (bei 4 Personen/m²) befördern und bietet 220 Sitz- und 720 Stehplätze.

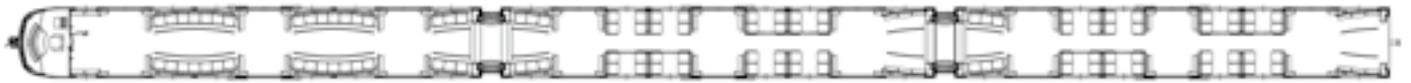
Die einzelnen Wagen eines Zuges sind über Kurzkupplungen miteinander verbunden. Beide Endwagen sind mit automatischen Kupplungen ausgestattet. Breite und offene Übergänge (lichte Weite: ca. 1.600 mm) ermöglichen einen ungehinderten Durchgang durch die Wagen.

Alle Wagen haben auf beiden Seiten drei elektrisch betriebene Fahrgasttüren. Die Türen sind als Schwenkschiebetüren ausgeführt. Die lichte Türweite von 1.400 mm gewährleistet einen schnellen und komfortablen Fahrgastwechsel.

Wagenkasten

Der Wagenkasten ist eine Leichtbaukonstruktion aus verschweißten Aluminiumprofilen mit integrierten C-Schienen. Die Außenflächen der Wagenkästen sind lackiert.





Fahrgastinformations- und Kommunikationssystem

Das Fahrgastinformationssystem liefert optische sowie akustische Informationen innerhalb und außerhalb des Zuges. Es enthält neben der Zugzielanzeige an den Stirnseiten auch Stationsanzeigen und Lautsprecher sowohl im Innenbereich als auch außen am Wagen. In Notsituationen kann der Fahrgast an Notsprechstellen in den Eingangsbereichen mit dem Zugführer Kontakt aufnehmen.

Sicherheitssysteme

Um Verletzungen während des Ein- und Aussteigens in den Stationen zu vermeiden, sind die Fahrgasttüren mit elektronisch überwachten Türschließkanten versehen, die auch kleinste Gegenstände erkennen können. Zusätzlich zeigen an den Türkanten angebrachte LED-Lichtstreifen deutlich das Schließen der Türen an. Darüber hinaus bieten sie eine Orientierungshilfe für Fahrgäste am Bahnsteig.

In den Fahrzeugen wurde ein Brandschutzsystem installiert. Die Fahrgastbereiche werden durch Rauchansaugmelder, die technischen Bereiche durch Rauchmelder und Wärmedetektoren überwacht. Im Brandfall kommt in den technischen Bereichen ein Stickstoff-Feuerlöschsystem zum Einsatz. Die Fahrgasträume sind durch ein Niederdruck-Wassernebelsystem geschützt.

Für die zusätzliche Sicherheit der Passagiere wurde ein Videoüberwachungssystem (CCTV) in den Fahrgasträumen installiert.

Fahrerstand

Jedes Zugende ist mit einem Fahrerstand ausgestattet, der hohen ergonomischen Anforderungen entspricht. Über eine einflügelige, elektrisch betriebene Schwenkschiebetür gelangt der Fahrer in den Fahrerstand.

Zum Fahrgastraum hin wird der Fahrerstand durch eine Glastrennwand begrenzt. Es sind keine Schaltschränke an der Rückwand des Fahrerstandes installiert, sodass ein Blick durch das gesamte Fahrzeug möglich ist. Eine integrierte Rückwandtür ermöglicht den direkten Zugang vom Fahrerstand in den Fahrgastraum.

Für optimales Raumklima im Fahrerstand sorgt eine separate Fahrerstands-Klimaanlage.



Fahrzeugsteuerung

Die Fahrzeugsteuerung erfolgt über einen MVB-Bus innerhalb der bewährten Sibas 32®-Leitebene. Die Datenübertragung außerhalb des Fahrzeuges wird über einen zentralen Kommunikationsrechner realisiert.

Zugfunktionen können über redundante Touchscreen-Displays am Fahrerpult gesteuert werden. Diese Bildschirme liefern dem Fahrer und dem Servicepersonal auch relevante Betriebs- und Diagnosedaten. Die wichtigsten Anzeigen und Bedienelemente sind zusätzlich als Hardware-Schalter und Leuchten ausgeführt.



Highlights

- Richtungsweisendes und preisgekröntes Design
- Alle Achsen sind angetrieben
- Rückspeisung der gesamten regenerierten Bremsenergie ins Stromnetz möglich
- Energiesparende LED-Innen- und Außenbeleuchtung
- Überwachung der Fahrgasttür – auch kleinste eingeklemmte Objekte werden erkannt
- Dynamisches Bremsen fast bis zum Stillstand
- Übertragung von Video- und Diagnosedaten im laufenden Betrieb
- Branderkennungs- und Brandbekämpfungsanlage für Fahrgasträume und technische Bereiche

Antrieb

Die Züge sind elektrisch angetrieben. Die Stromversorgung erfolgt mit 750 V DC über die dritte Schiene. Jeder Wagen eines Zuges ist motorisiert und jedes Drehgestell ist mit zwei selbstbelüfteten Antriebsmotoren aus der bewährten 1TB20-Serie ausgestattet. Die Sitrac™-Steuerung für das Antriebssystem arbeitet ohne Drehzahlsensoren für die Antriebsmotoren. Das steigert die Zuverlässigkeit und somit auch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

Bewährte Sibac® IGBT-Antriebscontainer treiben die Fahrmotoren an. Jedes Drehgestell ist mit einem hochwirksamen Gleit- und Schleuderschutzsystem ausgestattet.

Die Sitrac™-Steuerung bremst die Fahrzeuge elektrodynamisch fast bis zum Stillstand. Dieses Merkmal bietet den Vorteil einer verschleißfreien Betriebsbremse unter normalen Bedingungen und erhöht insbesondere die Anhaltegenauigkeit in den Stationen. Das Traktionssystem ermöglicht die Rückspeisung der Bremsenergie in das Stromnetz.

Drehgestelle

Das SF 1000 Drehgestell wurde für moderne Metrofahrzeuge mit Betriebsgeschwindigkeiten bis 90 km/h und für Achslasten bis 13,5 t entwickelt. Die Drehgestellrahmen bestehen aus niedriglegiertem, hochfestem Stahl. Die Traktionsmotoren sind im Fahrwerk quer eingebaut und voll abgefedert am Fahrwerksrahmen aufgehängt.

Alle Achsen sind mit einer Scheibenbremse und einer Kompakt-Bremszangeneinheit ausgestattet. Federspeicherbremsen sind für die Festhaltebremse installiert.

Luftfedern werden als Sekundärfederung eingesetzt, die Primärfederung erfolgt über Gummi-Metall-Federn.

Auf einem sechsteiligen Zug sind insgesamt acht Stromabnehmer an den Drehgestellen angebracht, vier auf jeder Seite des Zuges.

Herausgeber Siemens Mobility GmbH

Otto-Hahn-Ring 6
81739 München
Deutschland

contact.mobility@siemens.com

Artikel-Nr. MORS-T10060-01
Gedruckt in Deutschland
TH 562-240304 DA 0524

Sibas®, Sibac® und Sitrac™ sind eingetragene Marken der Siemens Mobility GmbH. Jede nicht autorisierte Verwendung ist unzulässig. Alle anderen Bezeichnungen in diesem Dokument können Marken sein, deren Verwendung durch Dritte für ihre eigenen Zwecke die Rechte des Eigentümers verletzen kann.

Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Die Informationen in diesem Dokument enthalten lediglich allgemeine Beschreibungen bzw. Leistungsmerkmale, welche im konkreten Anwendungsfall nicht immer in der beschriebenen Form zutreffen bzw. welche sich durch Weiterentwicklung der Produkte ändern können. Die gewünschten Leistungsmerkmale sind nur dann verbindlich, wenn sie bei Vertragsschluss ausdrücklich vereinbart werden.