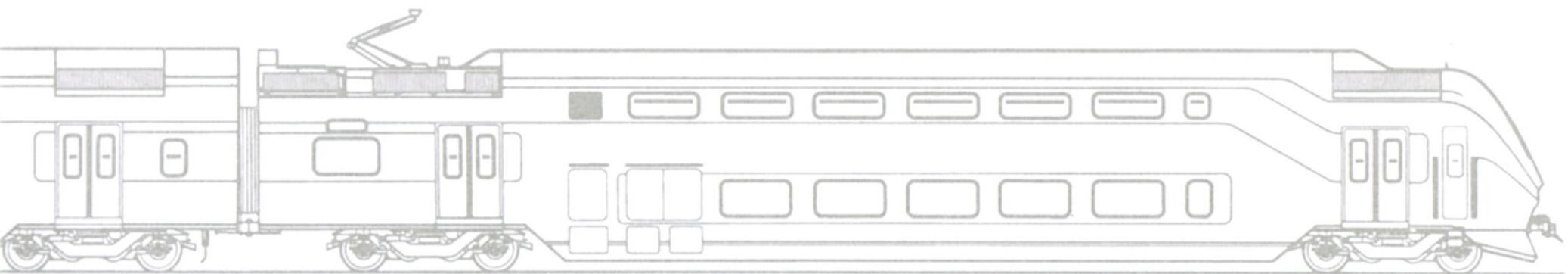




TALBOT



Der IRM-Doppelstock-Triebzug:
Vorsprung auf der Schiene.

So modern. Und schon so bewährt.

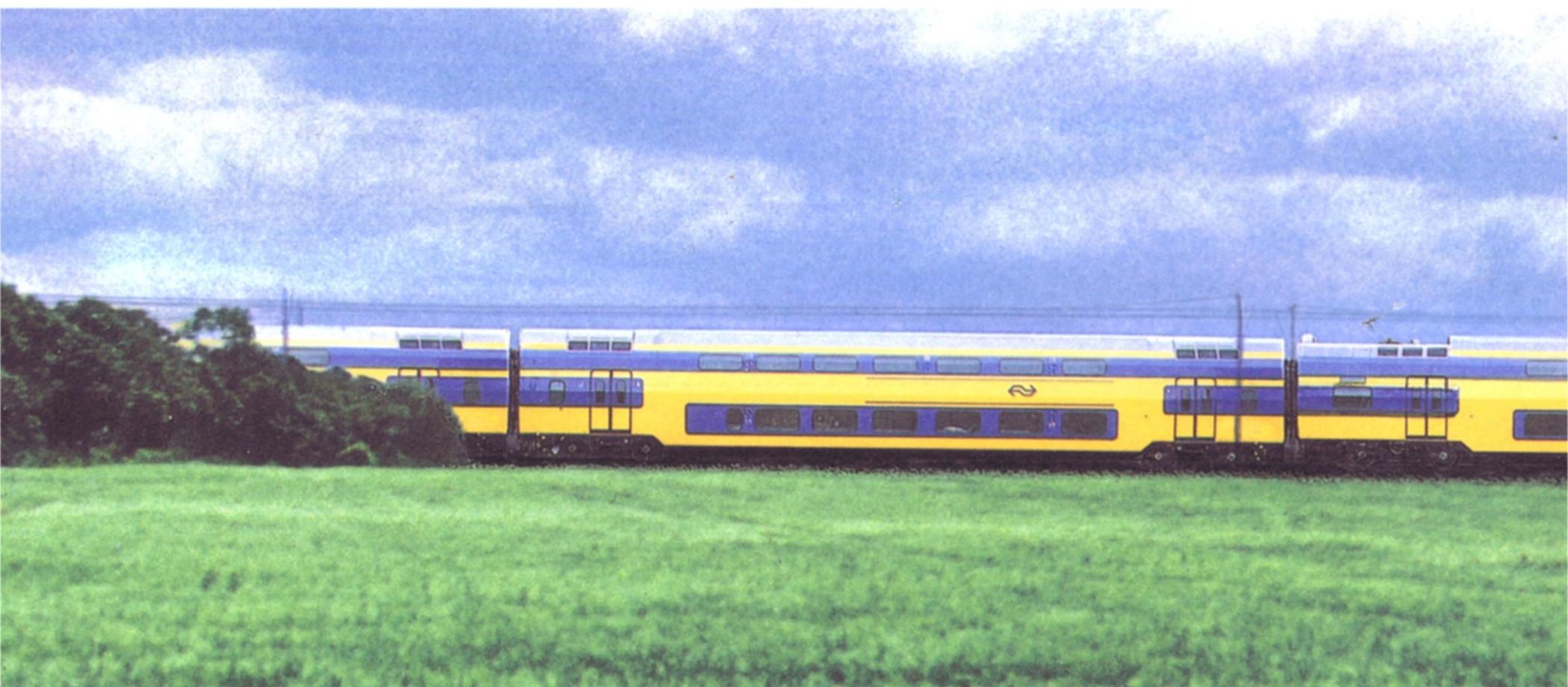
IRM (InterRegioMaterial) – ein Doppelstock-Triebzug mit Drehstromantrieb – eröffnet dem Personenverkehr neue Dimensionen: durch Technik und Wirtschaftlichkeit, Kapazität und Komfort.

Raum für Menschen. Raum für Zukunft. Durch volle Nutzung des verfügbaren Profils und die doppelstöckige Bauweise sind bis zu 80% mehr Sitzplätze möglich als in herkömmlichen einstöckigen Personenwagen. So kommt auch bei zunehmendem Verkehr keiner in Bedrängnis. Weder Fahrgast noch Betreiber.

Verkehr in die richtige Bahn gebracht.

Der IRM bietet Komfort auf der ganzen Linie: niedriger Geräuschpegel,

Der neue IRM bietet mehr Raum für mehr Komfort. So wirtschaftlich, daß nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Bahnbetreiber auf ihre Kosten kommen. Dank modularer Bauweise kann der IRM in kurzer Zeit für weitere Anwendungen modifiziert und angepaßt werden. Damit gewährleistet er Technik auf dem neuesten Stand. Die erste IRM-Bauserie umfaßt 290 Fahrzeuge.

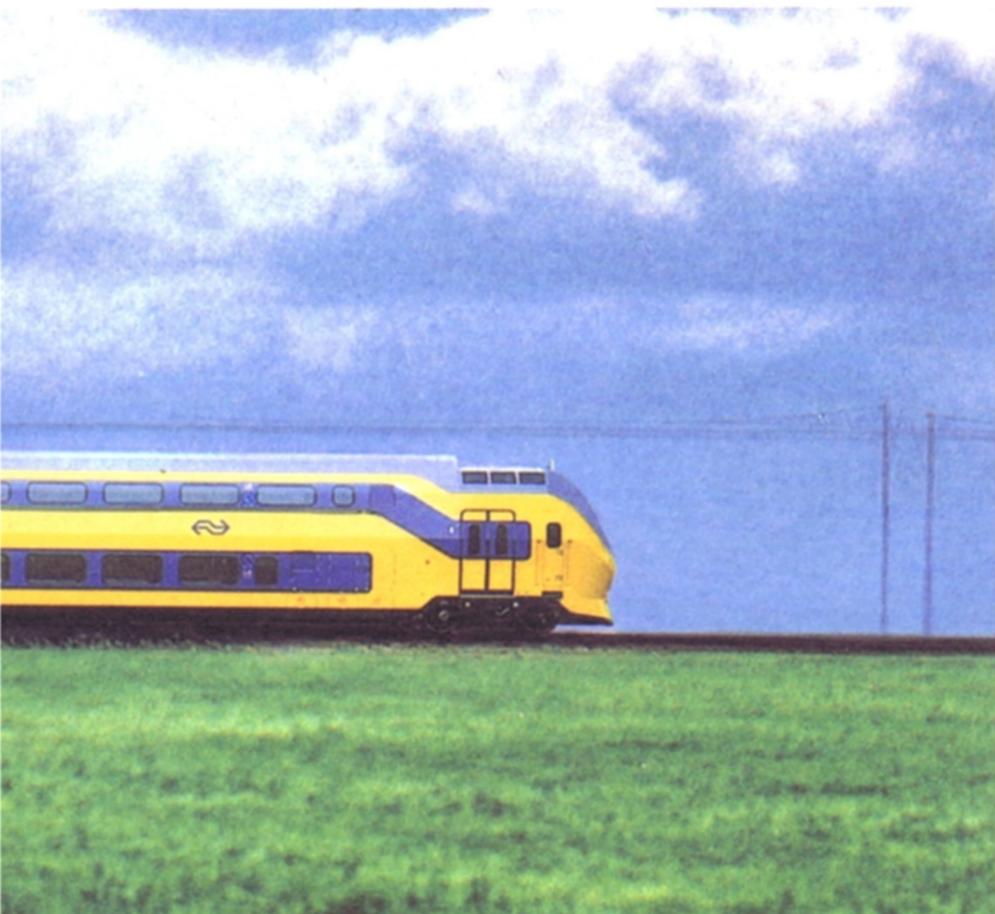




IRM – die neue Generation der Doppelstockwagen. Mit mehr Kapazität und weniger Energieverbrauch als herkömmliche Doppelstockwagen ist der IRM die zukunftsorientierte Lösung für den Verkehr in Ballungsräumen.

Vis-à-vis-Anordnung mit einem Sitzteiler von 1950-2150 mm, transparente Trennwände, warme Farben, behindertengerechte Einrichtungen, viel Raum für Gepäck und Fahrräder. Und zum ersten Mal in einem Doppelstock-Triebzug sorgt eine Klimaanlage für ein angenehmes Ambiente.

*Gut, wenn ein Konzept schon so **erfahren** ist.* Unser technologisch innovatives Doppelstock-Konzept, das seine Bewährungsprobe bestanden hat – das nutzt der IRM. In den Niederlanden, dem Land mit der größten Bevölkerungsdichte Europas, halten Doppelstockwagen den Ballungsverkehr bereits sicher in Fluß. So steckt im IRM nicht nur das kompakte Know-how des Herstellers. Sondern bereits jede Menge gute Erfahrungen auf Kundenseite.



Ein Konzept. Und jede Menge pfiffige Lösungen.

Dank modularer Bauweise sind beim IRM ganz unterschiedliche Fahrzeug-Konfigurationen möglich.

Breiter, schneller, komfortabler. Alles andere bestimmen Sie. Die Vorteile des Modulkonzepts liegen auf der Hand: Das Konstruktionsprinzip gestattet variable Abmessungen und Formen einzelner Komponenten – ohne lange

Entwicklungszeiten. Dabei erstreckt sich das modulare Prinzip von kompletten Baugruppen wie Seitenwänden über unterschiedliche Innenausstattungen bis hin zu Klimage-

räten und elektrischen Anlagen. In welcher Form der IRM auch zum Einsatz kommt: Immer bietet er Schnelligkeit, Komfort und Raum, die Kunden zufrieden ans Ziel zu bringen.



Einstieg leichtgemacht. Aufstieg auch. Wie kann der IRM zur pünktlichen Abfahrt und Ankunft der Züge beitragen? Ganz einfach: durch 1300 mm breite Türen und großzügige Eingangsräume – und damit durch schnellere Fahrgastwechsel. Der Boden des Einstiegsraumes liegt 1160 mm



So sieht die erste Klasse im IRM aus. Bequeme, breite und ergonomisch geformte Sitze sorgen für eine angenehme Reise. Die Beleuchtung besteht aus links und rechts vom Gang angeordneten Lichtbändern. Gepäckablagen befinden sich zum einen über den Sitzen, zum anderen zwischen den Rückenteilen der Sitze.

Der Eingangsbereich des IRM: viel Raum für weniger Stau. Und Treppen, über die die Plätze schnell zu erreichen sind. Immer mit an Bord: der Lift für die Minibar. Damit erstklassiger Service überall zum Zug kommt – oben und unten.



Gute Aussichten auf der Bel Etage genießen – das ist auch in der zweiten Klasse des IRM ein Vergnügen. Modernes Interieur und neue Linien im Detail prägen das zeitgemäße Design des Zuges.



über SO, ermöglicht so optimalen, bequemen Ein- und Ausstieg. Die Gestaltung der Treppenträume sorgt für eine schnelle Verteilung der Fahrgäste im Wagen.

Service auf jeder Ebene.

Die Perfektion liegt bekanntlich im Detail. Auch beim Service. So ist der IRM der einzige Doppelstockwagen, der über einen eigenen Lift für den Minibarwagen verfügt. Und damit über die Möglichkeit, schnell und unkompliziert Fahrgäste am Platz zu bedienen. Auf jeder Ebene.

Technik, Wirtschaftlichkeit, Ökologie. Alles in einem Zug.

So bleiben die Kosten auf dem Boden.

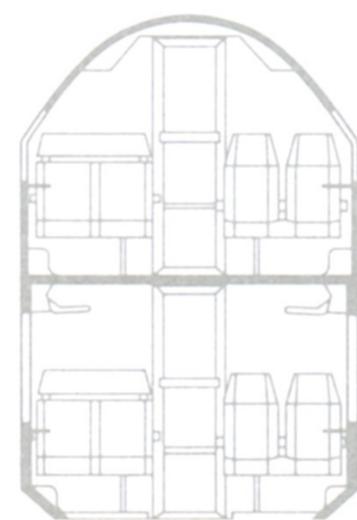
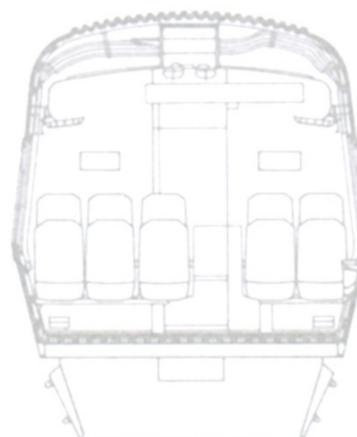
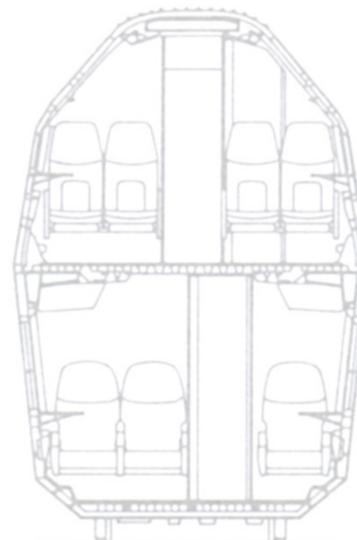
Was macht den IRM so wirtschaftlich?

Der Drehstromantrieb. Das modulare Konstruktionsprinzip. Die niedrigen life-cycle-costs. Das innovative Zugsteuerungs- und Diagnosesystem. Die automatischen Kupplungen. Alles Qualitäten, die dem IRM den Vorsprung sichern.

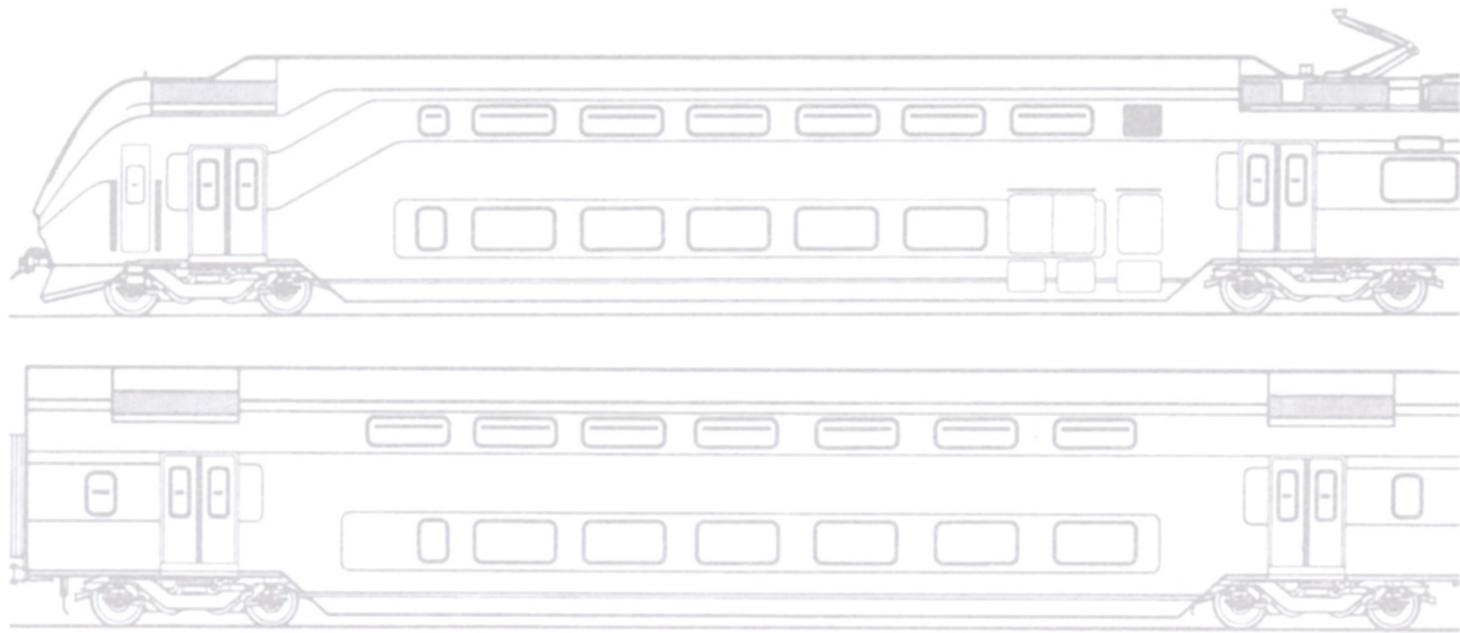
Aus eigenem Antrieb: energiesparend und ökologisch. Dank Drehstromantrieb wird ein Großteil der Bremsenergie beim IRM zurückgewonnen. Drehstrommotoren sind wartungs- und verschleißarm, kompakter und robuster als andere Antriebe. Mit einem höheren Wirkungsgrad und einem Maximum an Sicherheit.

Die Bauweise: leicht und wartungsfreundlich. Die tragende Rolle beim IRM spielt die geschweißte Konstruktion in Stahlleichtbauweise. Anstelle massiver Profile wird die Steifigkeit der Struktur durch Beblechung erreicht. Der leichtere Wagenkasten erlaubt mehr Zuladung bei weniger Energieverbrauch.

Das Grundgerüst des IRM. Um möglichst viel Platz für die Fahrgäste zu gewinnen, werden alle Räume genutzt: zum Beispiel über den Einstiegen für die Klimaanlage.



Der IRM im Querschnitt. Das Umgrenzungsprofil wird so optimal wie möglich in Höhe und Breite genutzt. Entsprechende erfolgreiche Entwicklungen von Talbot werden dabei aufgegriffen. Der Knick in der Seitenwand – erstmals eingesetzt beim SM 90 – ermöglicht einen 3020 mm breiten Wagenkasten. Die neue Dimension in der Höhe basiert auf Doppelstockwagen-Konzepten, die wir seit 1984 umsetzen. Das untere Schnittbild zeigt den DDM Doppelstockwagen.

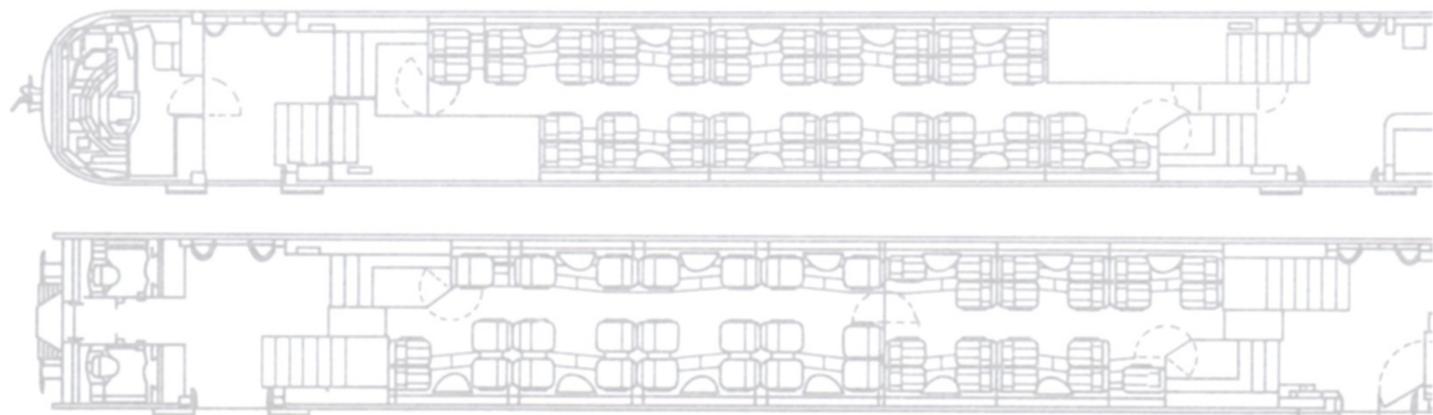


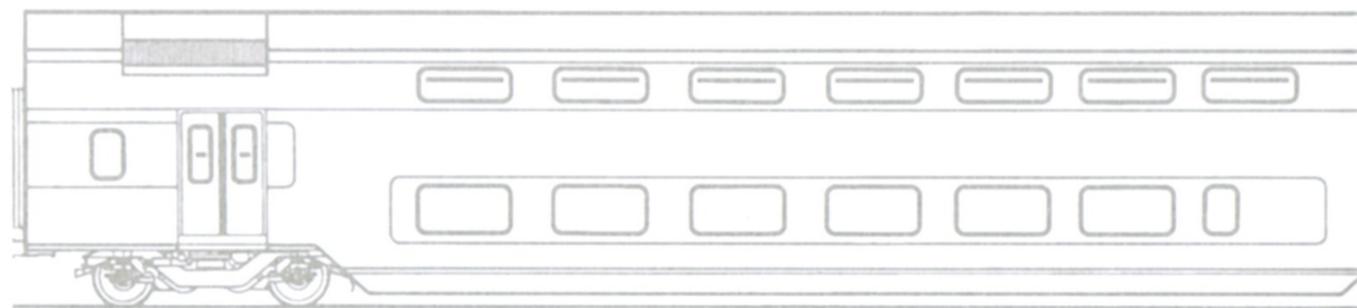
Technische Daten:

	mBvk 1/2	ABv 3/4	ABv 5	
Maximal zulässige Geschwindigkeit		160 km/h (100 mph)		
Beschleunigung		ca. 0,7 m/s ²		
Dienstgewicht	62,2 t	52,4 t	50,4 t	
Wagenlänge über Puffer	27.280 mm	26.500 mm	26.500 mm	
Größte Wagenbreite		3.020 mm		
Größte Wagenhöhe ü. SO		4.670 mm		
Bodenhöhe Unterdeck ü. SO		356 mm		
Bodenhöhe Oberdeck ü. SO		2.444 mm		
Abteilhöhe (Unter- u. Oberdeck)		2.000 mm		
Effektive Breite der Einstiegstüren		1.300 mm		
Sitzplätze 1. Klasse	–	47	23	
Sitzplätze 2. Klasse	93	42	80	
Klappsitze	4	2	4	
Behindertenplatz	–	1	–	
Sitzplätze Dreiwagenzug	1. Kl	2. Kl	Klappsitze	gesamt
	47	228	10	285
Sitzplätze Vierwagenzug	1. Kl	2. Kl	Klappsitze	gesamt
	70	308	14	392

Klimaanlage: komplette Klimatisierung beider Stockwerke mit zwei getrennt voneinander geregelten Systemen. Kühlbetrieb entsprechend den UIC-Richtlinien.

Der IRM im Grundriß (hier Unterdeck von Motor- und Mittelwagen): Das modulare Grundkonzept erlaubt nicht nur unterschiedliche Anordnungen der Sitze. Komplette Baueinheiten, wie z.B. Seitenwände, können wirtschaftlich gefertigt werden.





*Gedruckt auf chlorfrei
gebleichtem Papier.*

*Waggonfabrik
Talbot GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 213–237
D-52070 Aachen
Tel. 02 41 / 18 21-0
Fax 02 41 / 18 21-214*