



Erstes Foto eines fertigen Vectron, geschossen am 6. Juni 2010 in München-Allach.



Mit Erlkönigfolie unterwegs zur Innotrans 2010.

den, und so liess man vom Gestaltungsbüro Hasslacher ein neues Gesicht entwerfen. Dieses sollte zur Messe in Berlin präsentiert werden. Da man aber befürchtete, dass von der Überführungsfahrt vorab Fotos im Netz auftauchen würden, beklebte man die Fronten kurzerhand mit sogenannten Erlkönigfolien. Der Coup gelang! Die Präsentation der vier Lokomotiven auf der Messe in Berlin war ein voller Erfolg. Dicht gedrängt bestaunten Kundenvertreter und Ingenieure der Wettbewerber, was da auf die Schienen gestellt worden war. Als erster Kunde bestellte im Dezember 2010 die Leasinggesellschaft Railpool sechs Lokomotiven für den innerdeutschen Verkehr. Diese wurden im Jahr 2012 nach Erhalt der Zulassung für Deutschland auch in den Verkehr gebracht. Damit begann die lange Erfolgsgeschichte des Vectron.

Aufbau

Die Modularisierung und Variantisierung wurde beim Vectron konsequent umgesetzt. Um eine Lokomotive für einen Kunden zu konfigurieren, werden verschiedene Stufen durchlaufen. Im Hintergrund sind dafür bereits alle notwendigen Baugruppen konstruiert und aufeinander abgestimmt. Neben den bereits erwähnten Basisbaugruppen, zu denen auch eine gewisse Grundverkabelung und -verrohrung gehört, wächst die Struktur mit der Festlegung des Familienteils und den darauf aufbauenden Ausrüstungs Paketen. Der Vectron wird in drei Familien angeboten:

- MS: Mehrsystemlokom
- AC: Wechselstromlokom
- DC: Gleichstromlokom

Die Verrohrung und Verkabelung ist bei den AC-Lokomotiven so weit vorbereitet, dass ein späterer Umbau in eine MS-Lokomotive relativ einfach möglich ist. Ebenso kann bei den AC- und DC-Lokomotiven ein Diesel-Power-Modul für den Betrieb auf fahrdrahtlosen Streckenabschnitten montiert werden. Die Zugssicherungsschränke sind modular aufgebaut, um neben den ETCS-Modulen die für die ausgewählten Korridore jeweils notwendigen nationalen Zugssicherungssysteme aufzunehmen. Die Dächer sind für die maximale Bestückung an Stromabnehmern vorbereitet. Bei AC- und DC-Loks werden die ungenutzten Öffnungen mit Deckeln verschlossen, sodass auch hier eine spätere Aufrüstung möglich ist.

Bau eines Vectron

Der modulare Aufbau des Vectron lässt eine parallele Fertigung von Baugruppen zu, was zu einer Verkürzung der Produktions- und Lieferzeit führt. Erst relativ spät im Fertigungsprozess wird entschieden, in welcher Variante ein Vectron gebaut wird. Auch werden sogenannte Vertriebslagerloks kundenunabhängig mit vordefinierten Korridoren gebaut. So wird Bahnbetreibern die Möglichkeit gegeben, kurzfristig auf Verkehrsausschreibungen reagieren zu können. Diese Vectrons sind lichtgrau lackiert und werden dann mit Folie den Kundenwünschen angepasst. Dieses Vertriebskonzept hat sich in den letzten Jahren bestens bewährt.



Blick in die Wagenkastenfertigung. Das Frontend wird erst in der Endmontage montiert.