

## De Motorwagen 41 verovert de verbinding Neerpelt-Antwerpen

Na de verbinding Mol-Hasselt verschijnen de nieuwe tweeledige motorwagens van de reeks 41 ook op de verbinding Neerpelt-Antwerpen.

Dit type wordt voor de NMBS gebouwd door de firma Alstom-Transporte in Barcelona. Tegen 2003 zullen in totaal 80 van deze zeer comfortabele dieselmotorwagens worden geleverd. Deze bestelling is goed voor een globale investering van ongeveer 5,7 miljard frank (141 miljoen€), of zowat 71,1 miljoen frank per stuk (1,76 miljoen €).

### Service voor de reizigers op de complementaire lijnen

De laatste jaren zijn grote inspanningen geleverd om de kwaliteit van het treinmaterieel te verbeteren. De NMBS wil dat al haar klanten zouden kunnen genieten van deze verbeteringen, met inbegrip van de reizigers die normaal geen gebruik maken van de grote lijnen op het Belgische spoorwegnet. Daarom heeft de NMBS besloten om haar motorwagenpark uit te breiden en te vernieuwen. Deze nieuwe motorwagens zijn bedoeld om de motorwagens van de reeksen 44 en 45 te vervangen die gedurende veertig jaar meer dan hun diensten hebben bewezen. Ook voor de M2-rijtuigen - eveneens 'veertigers' vermits ze al tussen 1958 en 1960 werden geleverd - is er aflossing van de wacht. De motorwagens 41 (kortMW41) zullen geleidelijk aan hun opwachting maken op de belangrijkste niet-geëlektrificeerde lijnen van het NMBS-net, en ook op de lijn Dinant-Bertrix-Virton die geëlektrificeerd wordt:

- Antwerpen - Mol - Hasselt (lijn 15);
- Antwerpen - Lier - Herentals - Mol - Neerpelt (lijnen 15 en 19);
- Aalst-Burst (lijn 82);
- Gent - Eeklo (lijn 58);
- Gent- Oudenaarde - Ronse (lijn 86);
- Gent - Zottegem - Geraardsbergen (lijn 122);
- Dinant - Bertrix - Libramont (lijn 165 en 166);
- Libramont - Bertrix - Virton (lijn 165);
- Charferoi-Zuid - Walcourt - Mariembourg - Couvin (lijnen 132 en 134).



De beslissing om de 80 tweeledige dieselmotorwagens DMU (Diesel Multiple Unit) van de reeks 41 te bestellen, is genomen in juni 1997. De uitwerking is toevertrouwd aan de firma Alstom Transporte. De motorwagens zijn in Barcelona gebouwd in een fabriek van deze groep. Op 14 april 2000 kwam het allereerste exemplaar in België aan waar het aan een serie grondige tests werd onderworpen. Vijf maanden later zijn de eerste motorwagens klaar om hun taak te vervullen.

Op 9 oktober 2000 kreeg de Kempense verbinding Mol-Hasselt de primeur om met het nieuwe treinmaterieel te rijden. Op 5 maart 2001 verschenen de nieuwe tweeledige motorwagens ook op de lijn Neerpelt-Antwerpen. Vermits op deze verbinding een ritcapaciteit van 300 plaatsen nodig is, moeten twee tweeledige treinstellen aan mekaar worden gekoppeld. Om de volledige dienstregeling tussen Antwerpen en Neerpelt te rijden met nieuw materieel zijn 20 treinstellen nodig.

Op dit ogenblik zijn vijftien motorwagens klaar voor gebruik en staan zeven stellen klaar voor transport naar België. Een aantal stellen worden aangewend als opleidingsmaterieel of staan als reserve om defecten en onderhoudsbeurten op te vangen. De volledige dienstregeling van de verbinding Neerpelt-Antwerpen met nieuw materieel rijden op 10 juni lijkt haalbaar.

### **In de Kempen neemt men steeds meer de trein**

Uit de jaarlijkse reizigerstelling van oktober 2000 blijkt dat de regio Kempen in vergelijking met het aantal instappende reizigers in 1999 de nationale groeicijfers volgt. Mol doet het opvallend goed want het aantal instappende reizigers op een doorsnee weekday klimt van 1547 naar 2153. Op zaterdag komen daar 994 en op zondag 1218 reizigers bij.

Neerpelt telt op een weekday 331, Overpelt 123, Lommei 320, Geel 1657, Olen 343 en Hereitals 2547 instappende reizigers.

De verbinding Turnhout-Herentals scoort ook zeer behoorlijk want Turnhout stijgt van 1069 naar 1429 klanten en de halte Tielen van 321 naar 433. De rechtstreekse verbinding Turnhout-Brussel zonder overstap in Mechelen die op weekdays mei modern treinmaterieel wordt verzorgd, is een mogelijke verklaring voor dit succes.

### **Een hoogstaand comfortniveau...**

De nieuwe motorwagen biedt een comfort dat zeer nauw aanleunt bij dat van de motorstellen van de reeks 96 en de 111-rijtuigen, het meest moderne rollend materieel van de NMBS. Hij is bovendien uitgedost in dezelfde kleuren als zijn soortgenoten: geleverd in grijs en wit met een blauwe band en geaccentueerd met toetsen rood en geel.

Het interieur heeft een jong design, een geluidswerende isolatie, individuele stoelen die twee per twee staan opgesteld en tafeltjes tussen alle tegenover elkaar opgestelde stoelenparen. Dit alles biedt de klanten een hoogstaand comfort. De klimaatregeling, verwarming en ventilatie zorgen steeds voor een aangename temperatuur in elk seizoen.

De motorwagen is eveneens uitgerust met sanitaire voorzieningen met een gesloten toiletsysteem en een lavabo. Een grote deur vergemakkelijkt de toegang voor personen met een beperkte mobiliteit.

Voor het comfort en het welzijn van de gebruikers scheiden de schuifdeuren de reizigerscompartimenten van de platformen. Er zijn ook stopcontacten voorzien voor de gebruikers van draagbare computers.

Het is bovendien ook opmerkelijk dat de MW 41 de allereerste trein is die volledig rookvrij is.

### **...en een grote flexibiliteit**

De motorwagen 41 zal permanent samengesteld zijn uit twee gekoppelde rijtuigen. Op die manier biedt hij een totaal van 150 zitplaatsen (12 in eerste klas en 138 in tweede klas). Het eerste rijtuig bevat twaalf eerste klaszetels, 64 tweedeklaszetels en vier klapstoeltjes. Het tweede bevat 74 plaatsen in tweede klas en een plaats met een klapstoeltje die ook door een persoon met beperkte mobiliteit kan worden ingenomen.



Aan beide zijden van de motorwagons leiden drie deuren naar de reizigerscompartimenten: twee enkele deuren en een dubbele centrale deur waardoor je direct op een multifunctioneel platform terecht komt. Dit platform is geschikt voor het transport van fietsen en omvangrijke bagage.

Elk treinstel heeft een lengte van 49,6 meter. Bovendien is het mogelijk om tot vijf motorwagons te koppelen, wat de transportcapaciteit opkrikt tot tien rijtuigen en 750 reizigers die comfortabel kunnen neerzitten.

### **Moderne informatiesystemen**

Elektronische informatiepanelen boven de voorruit en naast de centrale dubbele toegangsdeuren vermelden de bestemming van de trein. Een geluidsinstallatie kan de reizigers voortdurend op de hoogte houden.

### **Krachtige en slagvaardige motoren**

De dieselmotorwagons beschikt over een actieradius van zowat 1000 km. Twee Cummins-dieselmotoren (een per rijtuig), met elk een vermogen van 485 kW, drijven de hydraulische transmissie van het type *VOITH* aan, waardoor de motorwagons een maximale snelheid van 120 km/h kan bereiken. Deze snelheid, gecombineerd met het vermogen van de motor, beantwoordt op adequate wijze aan de karakteristieken van de prestaties die van deze motorwagons zullen worden verwacht. De motoren voldoen volkomen aan de steeds striktere milieueisen. Ze herleiden het verbruik met 5% en reduceren de uitstoot van vervuilende gassen tot een minimum. Wat meer is, ze zijn aangepast aan de meest barre weersomstandigheden en ze kunnen starten aan temperaturen tot  $-25^{\circ}\text{C}$ . Het koelsysteem van de geluidsarme motoren genereert de warmte-energie die wordt gebruikt voor de verwarming met gepulseerde lucht van de trein.

De hydraulische transmissie is uitgerust met een remvertrager die de hydrodynamische remming combineert met het pneumatisch remsysteem. Dit verhoogt de efficiëntie van het remmen terwijl het tegelijk de slijtage van remschijven en -voeringen beperkt.



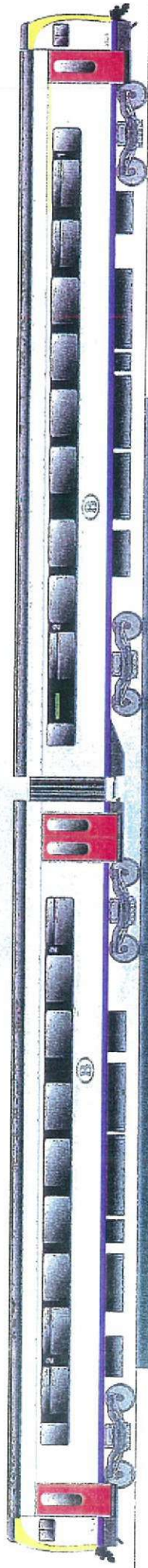
De motorwagen bezit ook een pneumatische ophanging die ertoe bijdraagt dat de klanten van een zeer hoog comfort kunnen genieten.

Ieder rijtuig beschikt over een stuurpost zodat de motorwagen in beide richtingen kan rijden. De treinbestuurder geniet zelf ook van alle comfort en een maximale veiligheid: toezicht op de deuren door videobewaking, elektronische monitoring van de motoren, klimaatregeling van de stuurpost, vervorming van de neus van de motorwagen in het geval van een botsing om de schok op te vangen...

### **Eenvoudiger onderhoud en een modulaire uitrusting**

De indeling van de modules van de technische uitrusting is zodanig dat de dieselmotorwagens voor het onderhoud en de reparaties maar minimaal geïmmobiliseerd moeten blijven. Op die manier zijn deze treinen maximaal beschikbaar en worden de onderhoudskosten beperkt. De keuze van de elementen is gebaseerd op de berekening van de kostprijs van de hele levensduur.

# De tweeledige dieselmotorwaggen van de reeks 41



# Mogelijke koppelingen van de treinstellen en overeenkomstige capaciteit

MW 41



150 plaatsen



300 plaatsen



450 plaatsen



600 plaatsen



750 plaatsen