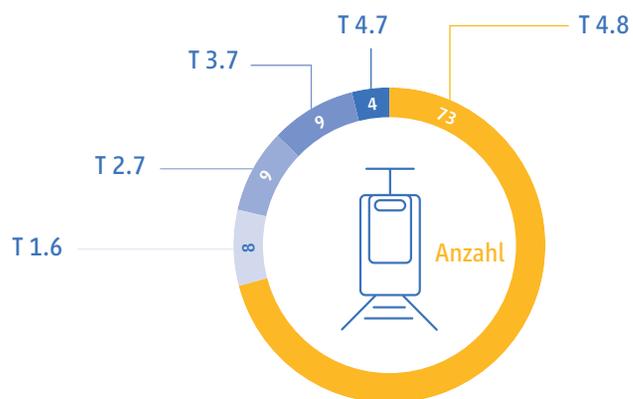


Technik & Daten



Modellreihe	T 4.8	T 4.7	T 3.7	T 2.7	T 1.6
Anzahl	73	4	9	9	8
Baujahr (ab)	2021		2017		2013
Wagenteile	4	4	3	2	4
Länge (m)	36,9	36,9	27,7	19,1	36,85
Breite (m)			2,3		
Platzangebot	219	215	156	101	216
Eigengewicht (t)	45	45	35	24	47,8
Motorisierung (kW)	600	600	400	300	720
Max. km/h			70		
Hersteller	Siemens				

Vom Typ Avenio gibt es insgesamt fünf Varianten. Die acht Fahrzeuge der Reihe T 1.6 sind Prototypen, die der Standard-Bauausführung des Herstellers entsprechen. Ab der Reihe T 2.7 wurden die Fahrzeuge speziell nach den Anforderungen der MVG gefertigt.

In der Regel werden die zwei- und dreiteiligen Züge (T 2.7 und T 3.7) gekoppelt eingesetzt. Sie bieten damit rund 260 Plätze – mehr als jede andere Tram.

Neben den Avenio-Trambahnen (Typ T) hat die MVG auch Züge der Typen R 2, R 3 und S 1 (Variobahn) in ihrer Flotte.



Von links: Avenio T 4.7, Avenio T 1.6, Variobahn S 1, R 3, R 2 (modernisierte Variante), R 2 und P (nicht mehr im regulären Einsatz)

Typ Avenio Tram für München



Was bedeuten die Avenio-Kürzel?

Die verschiedenen Tram-Baureihen werden anhand von Buchstaben auseinandergehalten. Vor über 100 Jahren ging es mit dem Typ A los. Inzwischen ist man bei Typ T (Avenio) angekommen. Die Zahl vor dem Punkt weist beim Typ T auf die Anzahl der Wagenteile hin. Der T 1 fällt allerdings aus der Reihe, da die „1“ in diesem Fall für die erste Serie des Typs T steht. An der zweiten Zahl kann man ablesen, um welche Lieferserie von Niederflurtrambahnen es sich handelt. Demnach stehen die Zahlen bei den Avenios für die Lieferserien 6, 7 und 8.

Herausgeber: Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)
Mobilitätskommunikation
80287 München
Fotos: Marcus Schlaf, Archiv MVG
Gestaltung: Serviceplan Solutions 1 GmbH & Co. KG
Druck: SWM Hausdruckerei
Stand: August 2022
Artikelnummer: 134330

MVG-Hotline: 0800 344 22 66 00
gebührenfreie Servicenummer

mvg.de

Daten und Fakten auf einen Blick

**DIE
MOBILITÄTS-
MACHER*INNEN.**

Die neue Tram für München

München setzt auf die Tram

München fährt öffentlich – und das am liebsten mit der Tram. Die Straßenbahn macht den Fahrgästen laut Umfragen am meisten Spaß. Kein Wunder: Sie gleitet zuverlässig und zügig durch die Straßen, vermittelt ein angenehmes Fahrgefühl und bietet die besten Blicke auf die Stadt. Die Tram ist schon seit 1876 ein Münchner Kindl und seit über 125 Jahren Vorreiter der Elektromobilität.

München setzt auch in Zukunft auf die Tram. Denn sie hat genau die richtige Größe für den Ausbau des ÖPNV. Ihre Züge bieten mehr als doppelt so viel Platz wie Gelenkbusse und ein Plus an Komfort. Sie empfehlen sich damit für alle Strecken, auf denen schon heute viel los ist und künftig noch mehr Menschen von A nach B wollen. Kurz: Die Tram spielt eine Schlüsselrolle für die Verkehrswende in München.

Ein feiner Zug namens Avenio

Bis 2026 erhält die MVG insgesamt 73 neue Trambahnen, um den Ausbau voranzutreiben. Es handelt sich dabei um vierteilige Gelenktriebwagen vom Typ Avenio. Die erste Generation dieses Modells wird bereits seit 2014 erfolgreich in München eingesetzt. Die Anschaffung weiterer Avenios dient auch der Vereinheitlichung der Flotte, was sich positiv auf Werkstattabläufe und Ersatzteilhaltung auswirkt.

Ein Teil der neuen Züge mit jeweils 219 Plätzen ersetzt ältere Fahrzeuge, die ausgemustert werden. Der andere Teil wird zusätzlich angeschafft und vergrößert die Flotte. Er macht den Weg frei für dichtere Takte und die geplanten Neubaustrecken – wichtige Querverbindungen zwischen den Stadtteilen, die auch die U-Bahn entlasten werden.

36,9 m Gesamtlänge

Entspricht ca. 8 Mittelklasse-SUVs



Avenio im Doppelpack

Die Avenios werden auch im Doppelpack eingesetzt: Die bereits 2018 ausgelieferten zwei- und dreiteiligen Fahrzeuge können zu sog. Doppeltraktionszügen zusammengekoppelt werden, die insgesamt 48 Meter lang sind. Sie bieten in dieser Konfiguration fast 260 Fahrgästen Platz und werden daher auf besonders stark frequentierten Strecken wie der Linie 20 in der Dachauer Straße eingesetzt.



219
Plätze

Jede Menge Vorzüge

Zu den Vorzügen der neuen Niederflurbahnen gehören acht breite Türen – doppelt so viele wie bei den meisten Bestandsfahrzeugen. Sie vereinfachen und beschleunigen das Aus- und Einsteigen an den Haltestellen. Im Unterschied zu den älteren Zügen kann das Fahrpersonal alle Türen auf Knopfdruck schließen, um eine möglichst pünktliche Abfahrt zu gewährleisten.



Die neuen Avenios haben eine hellere Innendecke als ihre Vorgänger, was den Fahrgastraum noch freundlicher erscheinen lässt. Die optimierte Sitzlandschaft ermöglicht einen breiteren Durchgang und bietet USB-Ladebuchsen. Deutlicher als bisher gekennzeichnet sind zudem die Stellflächen für Rollstuhlfahrende im ersten Wagenteil. Außen fallen die 73 neuen Fahrzeuge vor allem durch ihre farbigen Linienanzeiger auf.

Zur bewährten Standard-Ausstattung gehören die großen Panorama-scheiben, eine Klimaanlage, Fahrgast-TV und Videoüberwachung. Auch gut zu wissen: Die Bremsenergie der Züge verpufft nicht ungenutzt als Wärme, sondern fließt in die Fahrleitung zurück. So kann sie von anderen Zügen zum Anfahren genutzt werden. Ein neues Assistenzsystem hilft dem Fahrpersonal mittels Sensorik, Gefahrensituationen zu vermeiden.



Klimaanlage



breite Türen beschleunigen das Aus- und Einsteigen