



MOTOR

REMOLQUE

MOTOR

Esquema. Vistas en alzado y planta.

COSTES Y FIABILIDAD

Cada coche motor lleva dos motores Diesel de 290 CV., con transmisión automática e hidráulica, que accionan los bogies motores, sobre los que se apoya la caja del coche a través de una suspensión neumática. El tren ha sido construido de acuerdo con la filosofía que inspira las nuevas adquisiciones de material de RENFE, es decir, reducción al mínimo de los costes de mantenimiento y aumento de la fiabilidad. Cuenta, en este sentido, con un sistema de control automático para la protección de los equipos propulsores: cualquier avería producida es reflejada inmediatamente en la cabina de conducción a través de unos indicadores luminosos. Todos los equipos son fácilmente accesibles y cabe señalar en este sentido la ventaja de que los motores y transmisiones son extraíbles lateralmente, sin necesidad de levantar las



Aspecto frontal de una de las nuevas unidades Diesel.

cajas. Para unificar repuestos con los trenes 593 que construyen CAF y FIAT, las dos series tienen idénticas ventani-

llas, asientos, grupos de aire acondicionado, alternador de grupo, motor alternador, etcétera. ■

DE LA FABRICA DE MUNICH

SALE LA PRIMERA LOCOMOTORA 250

● Se trata de una serie de 40 máquinas de gran potencia, de las que 35 serán fabricadas en España.

● En la ciudad alemana de Munich se ha efectuado la exhibición de la nueva locomotora eléctrica de la serie 250, encargada por RENFE al consorcio formado por Krauss-Maffei, Brown-Boveri, Maquinista Terrestre y Marítima y Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles. A este acto asistió el presidente del Consejo de la Red Nacional, don Alejandro Rebollo, acompañado del director general, don Emilio Magdalena, y del director del Área de Mantenimiento, don Pelayo Martínez Regidor.

El contrato de RENFE con las constructoras incluye 40

locomotoras, de las cuales cinco se fabricarán en Alemania y el resto en España por las dos empresas concesionarias nacionales (cinco unidades de las construidas en nuestro país contarán con unos equipos chopper de control).

Las locomotoras 250 son de gran potencia (6.300 CV.), por lo que serán asignadas a puntos singulares de la Red Nacional para el remolcado tanto de trenes de viajeros como de mercancías. Las entregas de estas máquinas se realizarán entre el mes de septiembre y marzo de 1983. La inversión por parte de RENFE

asciende a 5.455 millones de pesetas.

Las 250 cuentan con dos bogies monomotores y birredutores de tres ejes cada uno. Las dos posiciones del birreductor se seleccionan electroneumáticamente, y en ellas se alcanzan los 160 km/h. (GV) y los 100 km/h. (PV) para remolcar, respectivamente, trenes de viajeros y de mercancías. Cada locomotora tiene dos grupos motor-alternador para la alimentación de los servicios auxiliares. Poseen freno reostático con excitación independiente, alimentada con los grupos motor-alternador y freno





neumático dual para poder frenar trenes con aire comprimido o con vacío.

En las locomotoras dotadas de chopper, la conducción podrá realizarse con ve-

locidad prefijada por el maquinista y tienen, además, un equipo independiente para alimentar cada bogie monomotor, lo que aumenta de forma notable la fiabilidad.

Van pintadas exteriormente en los colores azul y amarillo de RENFE.

La generación de locomotoras de gran potencia incluye además la serie 251,

que consta de 30 locomotoras tipo BBB, todas ellas chopper, diseñadas por Mitsubishi y construidas por CAF, WESA y GEE, excepto las dos primeras, que lo serán en Japón. También tienen bogies monomotores birreductores, con velocidad de 160 km/h. en GV y potencia de 6.326 CV. Serán entregadas a partir de los primeros meses de 1982. ■

IMPORTANTES INVERSIONES EN LA REGION ASTURIANA DURANTE 1982, SE COMENZARA LA DOBLE VIA POLA DE LENA-LEON

● En un futuro, Gijón contará con una nueva estación.

● "El Plan General de Ferrocarriles no es un plan para ricos, ya que pretende únicamente alcanzar dentro de diez años el nivel de servicio de que actualmente disfrutan los ferrocarriles europeos", manifestó el presidente de RENFE, don Alejandro Rebollo, en una rueda de prensa concedida a los periodistas asturianos durante su visita a la XXV Feria Nacional de Muestras de Gijón.

El señor Rebollo visitó diversos "stands", acompañado por el director de la Feria, don Pedro García-Rendueles, y por el delegado regional de RENFE en Asturias, don José Antonio Magdalena.

A petición de un grupo de informadores, don Alejandro Rebollo accedió a efectuar unas declaraciones. Uno de los temas a los que se refirió fue al de las obras de la doble vía Pola de Lena-León, que comenzarán, previsiblemente, según dijo, a mediados del próximo año y se terminarán en 1987/1988, cuando la necesidad de transporte que generará el puerto de Gijón haga totalmente insuficiente el trazado actual.

Se refirió también el presidente a las últimas inversiones en la región, que importan más de 9.000 millones de pesetas, a los que hay que sumar 4.477 millones de las

obras actualmente en curso.

Destacó que desde finales de julio el servicio entre Gijón y León se realiza con modernas unidades de la serie 440 que se han incorporado a la 7.ª Zona, en sustitución de las 600 y 900 que anteriormente hacían estos servicios, así como el semidirecto Gijón-Monforte.

En la misma línea de mejo-

ra del material, anunció el presidente de RENFE la próxima llegada a Asturias de 30 locomotoras de gran potencia, actualmente en construcción. Además de la doble vía Pola de Lena-León, el señor Rebollo se refirió a la construcción de una nueva estación en Gijón, como uno de los proyectos más importantes de la Red en Asturias. ■



En los últimos días de julio llegaron a la 7.ª Zona diez unidades de la serie 440 para cubrir los servicios León-Gijón, Gijón-Monforte, León-Monforte, León-Ponferrada y León-Toral. En septiembre, otras dos unidades más pasarán a la zona.

Presidió la reunión don Antonio Carbonell

INTERCAMBIO DE OPINIONES CON LA PRENSA ESPECIALIZADA

● Una veintena de periodistas de diferentes países europeos y responsables de revistas especializadas en medios de transporte, y principalmente del ferrocarril, participaron en un intercambio de puntos de vista, presidido por los señores Carbonell, presidente de la UIC y vicepresidente de RENFE, y Bouley, secretario general del citado organismo.

En sus palabras de saludo en el acto de apertura, don Antonio Carbonell subrayó que el objetivo de la reunión era una toma de contacto para estrechar la colaboración con la UIC.

Numerosas cuestiones fueron planteadas por los informadores, y se trató especialmente de las relativas a estos temas:

- El Plan Director Europeo de Infraestructura.
- El enganche automático.
- Los grandes trabajos de las infraestructuras y los problemas de su financiación.
- La energía.
- El Tercer Mundo y las redes ferroviarias lejanas, la expansión de la UIC.
- El coste de la velocidad.
- El tráfico de mercancías.

El señor Bouley y sus colaboradores aportaron elementos de respuesta a los temas indicados por los periodistas.

Por otra parte, la prensa especializada que asistió a este encuentro apuntó ciertas sugerencias con vista a una mejor información de sus lectores sobre los trabajos de la UIC, problemas de fondo que interesan al ferrocarril y su situación dentro del sistema de transportes.