

LOS COCHES 2000 ENTRAN EN SERVICIO EN LAS LINEAS ANTIGUAS DEL METRO MADRILEÑO



El ministro de Transportes, señor Barón (izquierda), contempla el itinerario de la línea II, que se muestra en los nuevos coches 2000. A su lado, el presidente de la comunidad autónoma de Madrid, Joaquín Leguina.

La Compañía Metropolitana de Madrid ha comenzado el año con aire renovador. En sus líneas antiguas se ha comenzado a cambiar los trenes tradicionales por unidades de la serie 2000. La Compañía tiene contratada la construcción de cincuenta de estos modernos coches—que le serán entregados en el curso de 1985 y primeros meses de 1986—, cantidad a la que hay que sumar los doce que se encuentran ya en servicio en la línea II (Cuatro Caminos-Ventas).

La inauguración del primer tren de la nueva generación del material rodante de la CMM tuvo lugar, en la citada línea II, el pasado 25 de enero, con asistencia del ministro de Transportes, Enrique Barón; presidente del Gobierno de la comunidad autónoma madrileña, Joaquín Leguina; presidente del Consejo de Administración de la Compañía, Vicente García Álvarez, y otras personalidades e invitados.

De las características técnicas de los coches 2000 —que incor-

poran todas las ventajas de los de la serie 5000, que prestan servicio en las líneas nuevas—, hay que destacar una tecnología más avanzada y un mayor confort tanto para su conducción como para los viajeros. En el aspecto exterior poseen un diseño original y la caja tiene una forma muy peculiar, derivada de las exigencias del gálibo de los túneles. Interiormente se ha conseguido un conjunto en el que cuentan elementos de sujeción del viajero y asientos en armonía con paredes y techos, al tiempo que desaparecen las típicas barras longitudinales de techo. Como en los coches 5000, se ha reducido al máximo el nivel de ruido, mientras aumenta en suavidad de marcha, etc.

Además del sistema de protección automática del tren (ATP), llevan los coches 2000 suspensión neumática y ruedas elásticas, entre otros elementos. Están, asimismo, dotados de equipos eléctricos de tracción trifásica, con motores de corriente alterna sin colector. Dicho sistema convierte la corrien-

te continua de la red en la alterna que alimenta los motores, lo que permite un ahorro energético del 25 por 100 de la energía total absorbida. Además emplea equipos de freno con mando electrónico de alta seguridad, ensayados satisfactoriamente con anterioridad a la puesta en explotación. Por otra parte, la dotación de compresores rotativos elimina el ruido hasta ahora característico de las máquinas utilizadas en las viejas líneas.

Fuentes de la Compañía informan que esta nueva serie de su material significa un paso fundamental en la renovación del parque móvil en las líneas más antiguas de la red del Metro madrileño.



En la cabina de conducción de un tren M-2000 señores Barón, Leguina, Cimadevilla (vicepresidente de la comunidad autónoma madrileña) y García Álvarez de la CMM.

AL ATLETICO DE MADRID LE SIENTA MUY BIEN EL

Vedlos aquí camino del triunfo. De Chamartín a Atocha; Atocha, el estadio-casa de la Real

Sociedad de San Sebastián. El "once" del Atlético de Madrid, con su entrenador, Luis Arago-

