

TALGO INTERESA A LA D.B.

288 km/h, nuevo récord español de velocidad

Una composición de Talgo, la misma que fue probada en Estados Unidos, ha conseguido un nuevo récord de velocidad ferroviaria española, circulando a 288 km/h en el transcurso de los ensayos realizados en vía alemana durante el mes de noviembre. La Deutsche Bundesbahn se muestra interesada en este material español ante la puesta en marcha del programa de mejora ferroviaria Interregio, con más de mil millones de marcos de presupuesto.

El origen de las pruebas alemanas de Talgo se remonta a las primeras semanas de enero de 1987. Durante una reunión del Pool Ten, el presidente Peter Molle expresó su preocupación por el vacío existente de servicios nocturnos de calidad en la red

ferroviaria europea. El responsable de las relaciones exteriores de Talgo, Lucas Oriol (hijo), presente en el acto, aprovechó la ocasión para explicar cual era la experiencia de su compañía en ese tipo de relaciones. En diversos contactos posteriores se fue at-

rrizando la idea, concretándose por fin en un contrato entre la Deutsche Bundesbahn y Talgo para costear a medias unos ensayos técnicos en vía alemana de las mismas unidades de Pendular que hace pocos meses fueron probadas en la línea de Boston a Nueva York.

BUSCANDO LIMITES. La dirección de Talgo, por su parte, estaba interesada en verificar en la práctica cuáles podrían ser los límites de velocidad de la tecnología de rodadura independiente en la que se sustenta su experiencia industrial. En diversos ensayos realizados en la red española, los registros siempre habían estado limitados por el condicionante de la infraestructura, pero en estudios teóricos manejados por los técnicos de la casa se barajaba como cierta la posibilidad de que las unidades de Pendular sobrepasaran la barrera de los 300 km/h. Lucas Oriol solicitó la ampliación del plan de pruebas para añadir ensayos de alta velocidad, a los ya programados de velocidad en curva. La Deutsche Bundesbahn dio su visto bueno a la ampliación, señalando para la encuesta de alta

velocidad las fechas del 24 de octubre al 2 de noviembre, y el tramo de ensayo entre Hamm y Brackwede, con vía en buen estado y trazado recto, pero sin asistencias cualificadas para altos registros, con calificación de secundaria y tráfico abierto. Para las pruebas de pendulación quedaron fijados los días del 4 al 11 de noviembre y la línea de diseño sinuoso entre Koblenza y Saarbrücken.

La administración alemana estaba interesada en aplicar las modernas técnicas de instrumentación en rueda para efectuar las mediciones durante las pruebas del Pendular, y Talgo envió al laboratorio de Minden cuatro ejes con varias semanas de antelación.

En los ensayos de alta velocidad, los coches de Talgo estuvieron remolcados por las dos locomotoras E-103 y E-120 que la DB ha modificado para alcanzar velocidades de 280 km/h. Cada día se realizaron seis pasadas, consiguiéndose las velocidades punta en un tramo de cinco kilómetros entre Rheda y Oelde. Por fin, el dos de noviembre, y en la última pasada de la jornada, se estableció el récord definitivo en 288'44 km/h. Las locomotoras alemanas habían sobrepasado en 8 km/h su propia velocidad máxima, y no podían dar más de sí. En cambio, los coches de Talgo mantenían a esa velocidad un comportamiento excelente en todos los parámetros que estaban encuestándose, sin que en ningún momento pudieran registrarse indicios de que se encontraran al límite de sus posibilidades.

En las pruebas en curva el Talgo ha cubierto la distancia de 200 km que separa a Koblenza de Saarbrücken en un tiempo de 116 minutos, lo que supone una mejora del horario actual notablemente supe-



PRUEBAS DE ALTA VELOCIDAD

DIA	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª
24/10	—	—	—	—	160	160
25/10	200	220	—	230	230	243
26/10	—	220	—	253	252	160
27/10	224	—	253	262	273	283
28/10	160	200	200	160	—	—
31/10	160	200	220	251	200	250
1/11	220	—	260	272	286	284
2/11	160	220	252	272	280	288

Velocidades máximas homologables en km/h obtenidas en cada una de las seis pasadas que Talgo efectuó diariamente en vía alemana.

PRUEBAS EN AUSTRIA

A petición de las autoridades ferroviarias austriacas, las seis unidades de Talgo Pendular probadas en la República Federal de Alemania, se desplazaron a una línea altamente sinuosa de aquel país entre las poblaciones de Saint-Veit y Leöben. Allí realizaron ensayos de pendulación con éxito entre los días 15 y 19 del pasado mes. Los responsables de la compañía öBB buscan un material remolcado de alta eficacia en curva, que les permita completar el plan de mejora ferroviaria basado en la puesta en servicio de la locomotora 'ligera y potente 111'. El pasado día 21 de octubre el ETR-450 italiano realizó idénticas pruebas a las que

ahora se han solicitado de Talgo.

Siguiendo con su programa de ensayos, los días 28 y 29 volvieron a viajar a la República Federal las seis unidades de Pendular, para efectuar pruebas de 'alta velocidad sostenida' en el tramo de 60 kilómetros entre Fulda y Würzburg, donde hace pocas fechas el prototipo germano ICE batía el récord mundial de velocidad en ferrocarril, alcanzando los 406 km/h.

El día 6 del presente mes de diciembre, por fin, el Talgo participará como atracción estelar en la 'jornada de puertas abiertas' que cada año organiza la administración ferroviaria de Münden. □

rior a la del 10% exigida en el programa alemán de mejora ferroviaria conocido como Interregio. La elevada eficacia del sistema de pendulación de los coches españoles se ve reflejada en el porcentaje de aumento de velocidad en curva que se sitúa en un 25% con respecto a los registros de los trenes alemanes actualmente en servicio.

SORPRENDIDOS. El eficaz comportamiento del tren español ha sido una sorpresa para los técnicos alemanes encargados de controlar los ensayos, que no dudan de su capacidad para sobrepasar la frontera de los 300km/h. VIA LIBRE ha podido recoger opiniones de toda solvencia que mostraban su admiración por una tecnología absolutamente desconocida en la República Federal, con versatilidad suficiente como para adentrarse sin dificultad en registros de alta velocidad, cuando la vía lo permite, y adaptándose inmediatamente y con gran eficacia a los trazados sinuosos.

Carlos Cereceda, subdirector de Invastesa y director técnico de los ensayos por Talgo, asegura que las transformaciones de los remolques de la serie Pendular para convertirlos en coches aptos para circular a alta velocidad, suponen un proceso sencillo que la compañía tiene perfectamente previsto y controlado. Las transformaciones consistirían básicamente

en sustituir las puertas actuales de cierre manual por otras de bloqueo automático, reducir el tamaño de las ventanas, introducir retretes estancos, mejorar los pasos entre vehículos, incorporar frenos de alta velocidad y reciclar en métodos informáticos algunos sistemas de control de marcha.

Pero la asignatura pendiente de Talgo sigue siendo conseguir una tracción propia que pueda introducirle en velocidades comerciales superiores a los 300 km/h. En la actualidad no existe en el mercado europeo una locomotora capaz para esos registros, si no son las cabezas tractoras del ICE o del TGV. Como en su día informó VIA

Talgo arrastrado por la E-120.



LIBRE, los técnicos de la empresa que dirige la familia Oriol habían diseñado en planos un prototipo para alta velocidad, sobre un sistema de arrastre 'pull-push' con un comportamiento en servicio comercial de 0'15 metros por segundo de aceleración no compensada con el plano de la vía, y una potencia un 25% menor que las de otros vehículos de alta velocidad, dada la ligereza del tren español. Según todos los indicios, Talgo no ha avanzado en los últimos meses en este terreno.

INTERREGIO. El interés de las autoridades del transporte de la República Federal por el tren español Talgo, se enmarca dentro del plan germano de mejora del servicio ferroviario que se conoce con el nombre de Interregio. Este plan, complementario de la iniciativa para poner en servicio comercial la red ICE, pretende mejorar las relaciones secundarias interregionales en tren, en tres aspectos concretos. En primer término se quiere reducir todos los tiempos de viaje al menos en un 10% de su duración actual. Para ello se establecen velocidades de 160 km/h, incremento de registro en curva del 20% y una menor inclinación de 0,85 en el plano del viajero. En segundo lugar se pretende incrementar la ocupación de cada servicio entre el 15 y el 20%. Por último, todas estas mejoras han de alcanzarse sin modificar substancialmente los trazados de las líneas actuales.

Superadas por Talgo en los ensayos estas exigencias, el objetivo de los directivos de



Lucas Oriol (hijo).

la empresa se centra ahora en concretar con la administración ferroviaria germana la compra de un número en torno a cuatro trenes completos de la serie Pendular, que serían puestos sobre la vía a modo de ensayo en una línea todavía no determinada en servicio casi con seguridad nocturno. El obstáculo principal que se presenta ante las pretensiones de Talgo, es la ventaja que la compañía italiana Fiat ha logrado tomarles, al tener firmado un contrato con la DB para servir antes de 1991 diez ramas de la serie ETR-500 a la que se incorporaría una caja de fabricación germana. El destino de estas unidades será la línea Nürnberg-Hof. Sin embargo la cuantía de la dotación del programa Interregio, entorno a los mil millones de marcos, y la previsión de que serán adquiridos 1.200 vehículos, hacer albergar a los directivos de la empresa española las máximas esperanzas de poder entrar en la red de la República Federal. □

Fotos del autor