

JOSE LOPEZ

SE UTILIZARA EL DISEÑO DE ADDISON

La nueva nariz del TAV español

El tren español de alta velocidad tendrá una imagen inconfundible que lo distinguirá de cualquier otro. Contribuirán a singularizarlo sus colores que todavía no están decididos pero que se moverán en la gama de los azules, o en la que se degrada del rojo al amarillo. Sin embargo, el toque distintivo definitivo se lo dará su nariz, creada especialmente para el más rápido de los trenes nacionales.

Amparo Suárez

Las semanas previas a la firma del concurso, el asunto del morro o de la nariz del TAV se había convertido, como la mayoría de los asuntos que a lo largo de los meses han tenido que ver con el contrato del siglo, en tema de conver-

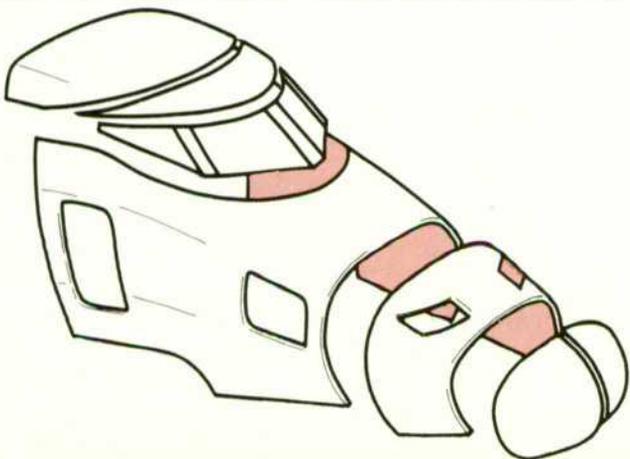
sación y hasta de motivo de ligeros enfrentamientos entre RENFE y Alstom.

La Red española estaba totalmente decidida a que el tren de alta velocidad fuera un tren absolutamente español y perfectamente identificable por sus colores y su as-

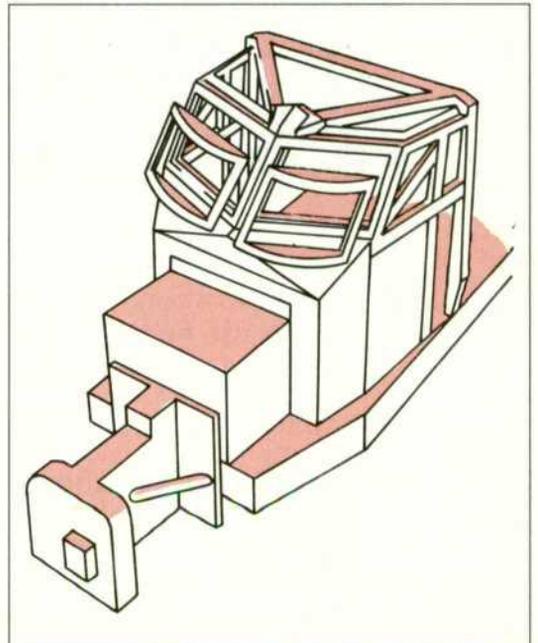
pecto. Alstom, por su parte, aceptaba la posibilidad de cambiar su "querida nariz" del TGV Atlantique, pero argüía en su defensa que los cambios y el periodo de prueba necesario y exigido por RENFE, podrían tener repercusión sobre los plazos de entrega de los 24 trenes de esta primera serie.

Para evitar problemas, RENFE acudió a dos diseñadores con experiencia en el TGV; a Roger Tallon que diseñó la segunda generación del tren, el Atlantique, y a Addison and Jones Garrard que son diseñadores en el nuevo

(Sigue en la pág. 7)



Despiece del morro del TAV.



Se propone que el equipo de conexión se mueva hacia atrás unos 170 milímetros en relación a la caja de fusibles con el mismo esquema que el diseño del Transmanche. La longitud total desde el final de la nariz hasta el bogie de la línea central será de 4850 milímetros.

SE IMPONE LA TECNOLOGIA DE VANGUARDIA

LEITNER

LEITNER S. p. A.
Via Brennero 34, 39049 VIPITENO (BZ)
Tel. 04 72/76 57 77
Télex 400 459 LEITNR I
Telefax 04 72/76 48 84

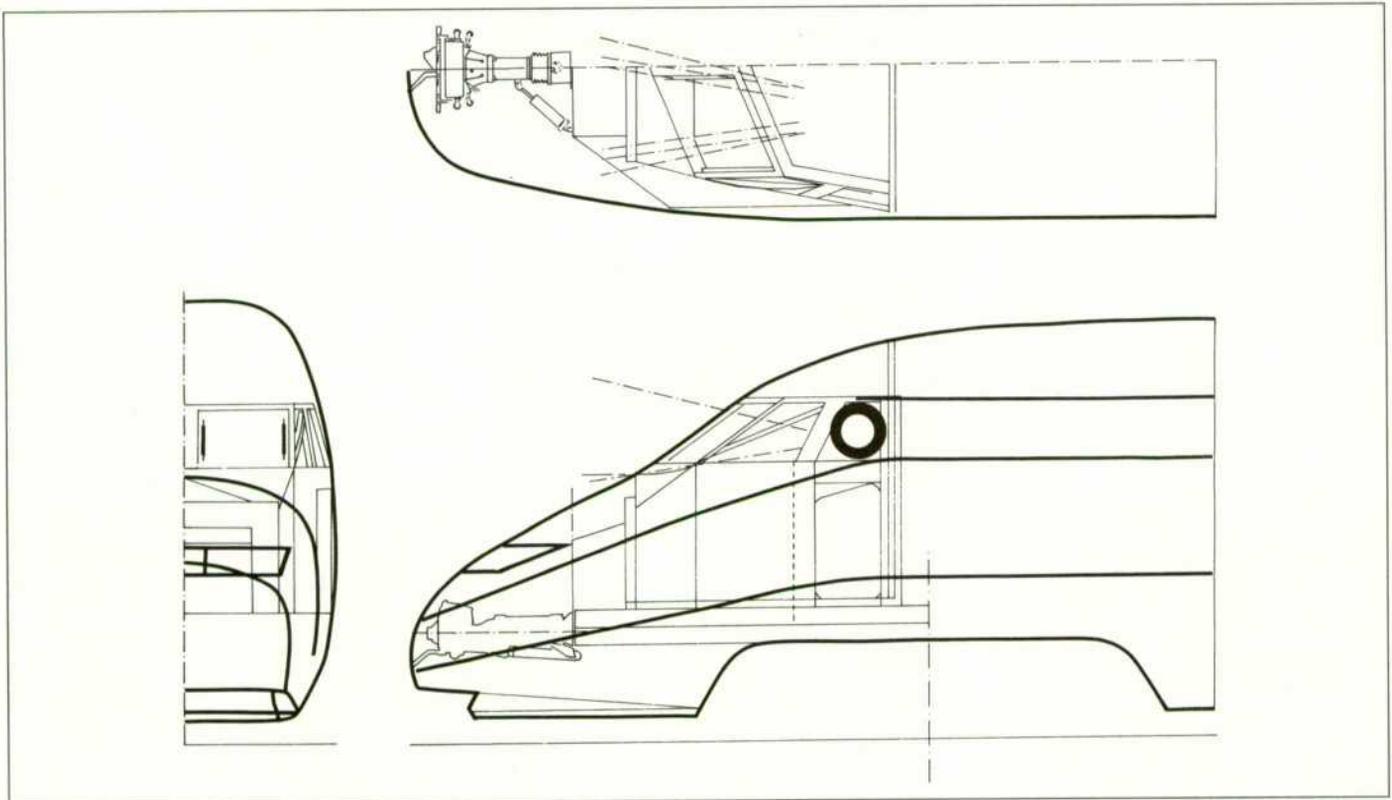


- Esta es la primera telecabina de 8 plazas de Europa
- Construida con tecnología "tirolesa" por Leitner SpA, ha entrado en funcionamiento en el año 1988 en Santa Cristina de Val Gardena, en los Dolomitas italianos.
- Capacidad de transporte: 2400 personas/hora.
- De avanzado diseño italiano, sus cabinas de fibra de vidrio, con asientos dispuestos en la parte central y dos puertas de acceso, permiten a los viajeros contemplar todo el entorno a través de sus panorámicas ventanas laterales, anteriores y posteriores.

AGENTES EN ESPAÑA



Miguel Servet, 19, of. 4
Teléfono (976) 49 49 10
50002 ZARAGOZA - ESPAÑA



El diseño del TAV intenta conseguir un estilo visualmente más suave que el de la nariz propuesta en el proyecto francés. Para conseguir una solución más suave y redondeada se han evitado todas las formas angulares y rectilíneas.

(Viene de la pág. 5)

proyecto del TGV Transmanche. En ambos casos eran profesionales de renombre internacional y con experiencia en el diseño de trenes de alta velocidad.

NARIZ BRITÁNICA. Finalmente, la nariz que lucirá el TAV habrá sido diseñada en las mesas de dibujo de la empresa británica. No obstante, todo lo relativo a diseño del TAV contará con la dirección de un equipo de diseño RENFE que será responsabilidad del director general adjunto de Compras y Mantenimiento, Leopoldo Iglesia.

Con las modificaciones, el TAV español será un tren de líneas más suaves, con una imagen, en general, más redondeada que su antecedente el TGV Atlantique y con bastantes puntos en común con el naciente Transmanche.

Cuando finalmente en la madrugada del 16 de marzo se firmó el contrato para la construcción de 24 ramas de alta velocidad, el texto definitivo incluía un anexo, el 11, en el que se detallaban las características del nuevo morro. Para entonces ya se

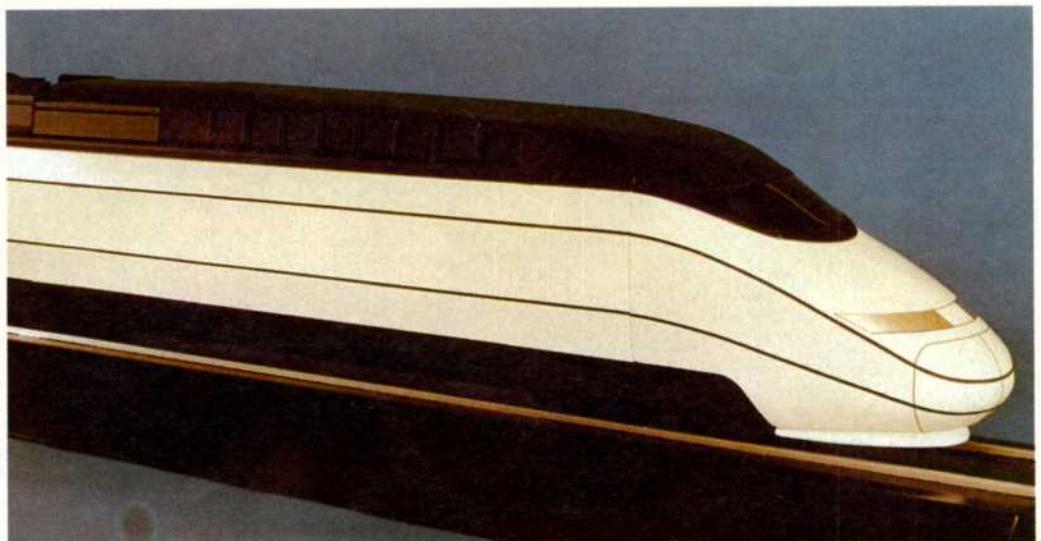
había llegado al acuerdo de que la cirugía estética aplicada a la nariz del TGV francés no afectaría a los plazos de entrega ni sustancialmente a la fabricación del tren. No se había evaluado el coste que podría tener la operación de cambiarle la cara al TAV pero todo indicaba que no sería excesivo y hasta, era posible, que Alsthom no aplica-

ra sobrecoste, aunque en este último punto hay en el sector quien considera que los sobrecostes podrían depender de la decisión que, finalmente, tome RENFE en cuanto a la nacionalidad de la señalización en cabina del TAV, que habrá sido tomada a finales del pasado mes de marzo.

En un plazo de un mes, los especialistas de Alsthom

dictaminarán si existen o no repercusiones tecnológicas producidas por el cambio de diseño.

Pese a todo, y como en los cuentos de hadas la historia acabó felizmente, ya que incluso, como comentaba Leopoldo Iglesia, Jean-Pierre Desgeorges, alabó la nueva imagen de lo que será el tren español del siglo XXI. □



Nuevo diseño de la nariz del TAV.