



DIEGO

Unidad 2.000 en servicio.

CAF FABRICARA 104 UNIDADES 2000 PARA EL METRO DE MADRID

Nuevo pedido por 17.000 millones de pesetas

El pasado mes de abril, CAF en colaboración con Conelec (Grupo Cenemesa) y AEG, para la parte eléctrica, recibieron el encargo de construir 104 trenes de la serie 2000 para el Metro de Madrid, por un importe total de 17000 millones de pesetas.

Penélope Suarondo

La entrega del primer tren de esta serie está prevista para abril de 1990 y su secuencia de entrega es de cuatro o cinco unidades por mes hasta finalizar el total del pedido. Según se entregue del nuevo material empezará a funcionar en la línea 1 que cubre el servicio entre Plaza Castilla y Portazgo.

Estas unidades que, en la actualidad, circulan por casi todas las líneas del Metro de Madrid entraron en servicio en otoño de 1985 y desde entonces han funcionado en condiciones óptimas en el servicio.

El diseño de su caja de laterales convexos y frontales achatados permite el máximo aprovechamiento del gálibo estrecho que presentan los túneles y estaciones de seis de las líneas del Metro madrileño y de su ramal Norte.

El primer pedido de este material se realizó a CAF en el año 1981 y suponía la construcción de una preserie

de 6 unidades prototipo, que inicialmente estaban integradas por dos coches motores. Posteriormente, el Metro de Madrid convocó un concurso público para la construcción de 200 unidades que se diferenciarían de la preserie en que constarían de un coche motor y un remolque con cabina. Este pedido de 104 unidades es una ampliación del contrato inicial vigente todavía.

El primero de los prototipos llegó a los talleres de Canillejas del Metro en 1984. En abril de ese mismo año, CAF junto con MACOSA, AEG y General Eléctrica Española recibieron una ampliación del pedido en 50 unidades de las que Macosa hizo 10 y el resto CAF. Posteriormente, en sucesivos encargos se han servido un total de 120 unidades que son las que se encuentran en servicio actualmente y que se verán aumentadas con los 104 trenes que ahora se han solicitado.

Básicamente, las nuevas unidades serán exactas a sus antecesoras, aunque se diferenciarán en pequeños detalles en la decoración, ya que irán pintadas en rojo y las manillas de las puertas de acceso serán diferentes.

Cada una de ellas consta de 48 asientos y admite un total de 238 viajeros. Los motores son asíncronos trifásicos y cada unidad cuenta con 8 motores y una potencia continua por motor de 148,5 Kw. La velocidad, máxima de las unidades es de 70 km/h.

Cada coche tiene seis puertas dobles laterales Faiveley para el acceso de viajeros, con un paso útil de 1300 mm, que se accionan por motor eléctrico y desde la cabina de conducción y posteriormente se abren sólo cuando algún viajero va a utilizarla. También cuenta en sus laterales con una cuarta puerta que permite el acceso a la cabina del personal de conducción.

La cabina de conducción es amplia y además del pupitre lleva los sistemas electrónicos de control, regulación y vigilancia, radiotelecomunicación y megafonía.

El equipo de control está compuesto de un regulador de marcha en técnica de microprocesador (8086 P) de Siemens. Cabe la alternativa de monitorizado de averías. La electrónica de potencia se refrigera por freón que a su vez es refrigerado por un pequeño ventilador. Las resistencias y reactancia de filtro se hace por ventilación forzada.

En la decoración interior se han utilizado materiales resistentes al fuego. Los laterales son de poliéster reforzado con fibra de vidrio, el pavimento es de goma y los techos son paneles de fibra de roca. A.S. □



Interior de vagón