

AUNQUE NO EL MAS RAPIDO, ES EL TREN MAS LUJOSO DEL MUNDO

Entra en servicio comercial el tren ICE alemán

El Intercity-Express (ICE), un verdadero tren de lujo, circula ya, desde el 2 de junio, en servicio comercial. El tren, que nada tiene que envidiar a la estética del avión, y que circulará a 280 km/h ha venido a hacer realidad los deseos de Alemania por desarrollar su propio tren de alta velocidad.

E Yolanda del Val

El lanzamiento de los servicios IC-Express, el pasado 2 de junio, marcó la culminación de los esfuerzos alemanes por desarrollar un proyecto propio de alta velocidad.

La primera rama completa se presentó a la prensa el pasado mes de febrero, cuando una composición formada por quince coches recorrió el trayecto entre Fulda y Würzburg (100 km) en 32 minutos. En esa ocasión, la velocidad máxima obtenida fue de 250 km/h, aunque en servicio comercial alcanza los 280 km/h. El permiso oficial para circular a esta velocidad, se concedió después de realizar numerosas pruebas a 310 km/h.

Desde el 2 de junio circulan ya 25 ramas, cada una de las cuales está formada por un par de unidades motrices, cuatro coches de primera clase, un restaurante, un coche de servicio con compartimientos especiales y siete coches de segunda clase.

A finales de año, se entregarán 16 ramas más, y otras 19 a finales de 1992. La flota total de 60 trenes ICE solucionará los problemas de tráfico en dirección Norte-Sur que en estos momentos padece Alemania. Las 60 unidades se fa-



El ICE en el tramo Fulda-Würzburg.

bricarán en la factoría de Eidelstedt, en Hamburgo, construida a tal efecto. Las unidades posteriores se realizarán en Múnich y en Frankfurt.

Las sesenta unidades son prácticamente idénticas. Las veinte primeras cuentan con convertidores dotados con tiristores enfriados a base de aceite, mientras que el resto van equipadas con tiristores GTO en los convertidores de tracción, a la vez que el proceso de enfriamiento se realiza con freón. Sin embargo, debido a la prohibición del uso de cloro-fluorocarbonos se están estudiando alternativas al freón, que se podrían

poner en práctica en un futuro no muy lejano.

Todas las ramas llevarán bogies MD530 con suspensión secundaria de muelles de espiral.

CONFORT PULLMAN. Largo, elegante y lujoso son las palabras que mejor describen el Intercity-Express alemán. Diseñado para atraer a los pasajeros de aviones, BMW y Mercedes, el ICE ofrece una ruptura con el estilo tradicional de los trenes.

La carrocería del tren es gris perla, con ventanillas de espejo de doble acristalamiento, atravesado a lo largo por

una brillante banda roja y rosa. Las composiciones de la línea 6 tendrán seis coches intermedios: cuatro de primera, siete de segunda y coche restaurante y otro de servicio. La anchura de los coches es algo mayor que la de los convencionales. Los asientos están dispuestos de forma individual, de dos o cuatro, de forma que se pueden adaptar a grupos o individuales. La distribución longitudinal se interrumpe en el centro del salón con un armario, con lo que se evita la sensación tubular. El tren cuenta también con espacios especiales para equipajes.

Para aquellos que buscan intimidad, cada coche cuenta con compartimentos separados al final del compartimento; los coches de primera clase llevan tan sólo cinco asientos. Por vez primera, la DB ha destinado coches separados para fumadores y no fumadores.

Un coche de primera clase cuenta con 48 asientos y uno de segunda con 66, lo que totaliza 717 asientos por rama. Los numerosos túneles que transcurren a lo largo del trayecto han obligado a la instalación de mecanismos especiales para evitar a los viajeros los molestos cambios de presión. Al parecer, durante las pruebas se detectaron algunas imperfecciones en la vía, compartida con trenes de mercancías rápidos, aliviadas ahora con algunos ajustes y armonización de la suspensión.

Debido a los túneles, que obstruyen con frecuencia la



El coche restaurante, uno de los más llamativos del tren.

visión de los pasajeros, la DB se propuso captar la atención de los pasajeros por medio de una colección de artilugios a bordo comparable a la que se puede encontrar en un avión o en un automóvil. Se pueden alquilar auriculares conectables en el asiento más cercano por 400 pesetas para que los viajeros disfruten de cualquiera de los tres programas radiofónicos de entretenimiento. Los entusiastas de los ordenadores también disfrutarán de una red completa de éstos, a través de la cual es posible reservar hoteles y tickets.

Los teléfonos, que funcionan con tarjetas, asegurarán que el contacto con el mundo exterior no se pierda. El ICE también cuenta con un compartimento especial para conferencias (cuatro asientos) disponible al precio de 27.000 pesetas. Asimismo, incluye una máquina eléctrica, una fotocopiadora y un fax. □

UNA POLITICA DE PRECIOS INNOVADORA

La puesta en servicio del primer ICE-Express, diez años después que el TGV Sudeste, ha situado a Alemania entre los países que ya cuentan con una red de alta velocidad propia. Si tal vez no se puede considerar al ICE como el tren más rápido del mundo —récord que ostenta el TGV con sus 300 km/h de velocidad comercial— sí es, en cambio, un verdadero tren de lujo.

La historia de la alta velocidad alemana comenzó en 1973, fecha en que se comenzó a construir la primera sección en Neubaustrecke, cerca de Hannover, más tarde frenada por los ecologistas. Casi dos décadas después los trenes de la DB circulan a 280 km/h por esas mismas vías. Su flota de trenes ICE ha traído niveles sin precedentes de velocidad y confort en las vías alemanas.

Las primeras 25 ramas serán asignadas a la línea 6 del ICE que abarca las líneas de Hannover-Würzburgo y

Mannheim-Stuttgart-Neubastrecken. La ruta del ICE se eligió aprovechando al máximo el potencial de velocidad de los nuevos trenes, cada uno de los cuales alcanza el precio de 3.000 millones de pesetas.

Las unidades ICE cubrirán el trayecto Mannheim-Stuttgart (100 km) en cuarenta minutos; el recorrido Hannover-Würzburgo también sufrirá importantes recortes en los tiempos de viaje.

La duración del viaje Hannover-Frankfurt, 2 horas 22 minutos, se considera apropiada para los llamados viajes de negocios que se realizan en el día, a la vez que se ha ganado casi una hora en relación con el anterior horario (3 horas, 19 minutos).

Los planes elaborados a finales de los 80 para lanzar los servicios del ICE no contaron en ningún momento con la reunificación de Alemania. Sin embargo, desde este mismo verano, regirá un único horario para la DB y la DR. Los diseñadores del nuevo horario se vieron

obligados, pues, a integrar varias ciudades más en los planes originales. En principio, la DB recibirá menos unidades de las esperadas, de forma que hasta 1993 no dispondrá de los 60 trenes encargados.

Dado el gran número de trenes que habrán de ser conectados entre sí, no es sorprendente que la compañía ferroviaria alemana se muestre especialmente inquieta durante este período de transición.

Por otra parte, el lanzamiento del ICE significa el final de la estructura de precios tradicional de la DB. Por primera vez, las tarifas no se basarán en la longitud del viaje, sino que se fijarán de acuerdo con las peculiaridades del mercado y la competencia.

Por el momento, el precio de mercado sólo se aplicará a los servicios ICE, pero en el futuro se piensa extender esta fórmula a toda la red. Las tarifas, a su vez, serán más altas allá donde el ICE sea más competitivo. Por ejemplo, entre Hannover y

Stuttgart un billete sencillo de primera clase costará alrededor de 2.400 pesetas más que un tren Intercity. Los pasajeros que opten por la segunda clase tan sólo pagarán 1.440 pesetas más que en un tren convencional.

Más ramas del ICE serán puestas en circulación este otoño en la línea 4. Más tarde serán desplegadas en el trayecto Hamburgo-Basilea-Zürich, vía Frankfurt y Mannheim, circunstancia que provocará nuevos cambios en la red del ICE.

En 1992 existirá ya una red coherente del ICE, con sus cinco rutas, entre las que estarán totalmente integradas las regiones de Alemania del Este. Circulando a intervalos de dos horas, los trenes proporcionarán servicios de alta calidad entre Berlín, Dresden, Leipzig y Magdeburgo, al tiempo que proporcionarán enlaces más rápidos entre las dos Alemaniás. En perspectiva está el deseo de superar el presente límite de velocidad de 120 km/h de la DR, al tiempo que la electrificación, ya proyectada, eliminará la tracción diesel en varias rutas. □