

El 16 de marzo de 1989, Renfe firmaba con Siemens como jefe de fila el contrato para la adquisición de 75 locomotoras universales de gran potencia, las que posteriormente serían denominadas 252. En julio de 1.991, llegaba a España la primera locomotora, que era la segunda de la serie. Desde el pasado el 31 de mayo, las locomotoras 252 prestan servicio arrastrando trenes Talgo, en la línea Madrid-Sevilla.



**EN SERVICIO DESDE MAYO DE 1992 EN LA LINEA DE MADRID-SEVILLA**

## Renfe ha recepcionado 12 locomotoras 252 de alta velocidad

**D**esde su llegada a España y durante el desarrollo de las pruebas a las que es sometido todo el material que se recibe en la Red, la 252 paso por una serie de adaptaciones, especialmente en el software de los ordenadores embarcados. En su momento, los técnicos de la Red calificaron de "problemas de puesta a punto" estos problemas parece que hoy felizmente superados.

La primera fase de pruebas de las locomotoras se realizó, con la primera de la serie, en el circuito checoslovaco de Velim donde se pusieron a punto la mayor parte de los subsistemas del vehículo. Posteriormente, y sobre la línea AVE se puso a punto la 252 adaptándola a las condiciones específicas de la lí-

nea Madrid-Sevilla, especialmente a cuestiones como el paso automático de sistemas de alimentación, el cambio de fases, las pruebas del sistema de conducción LZB. Los resultados de las pruebas fueron los que motivaron algunas de las modificaciones que han realizado en el software.

La serie inicial de 75 locomotoras se ha dividido en tres tipos, 15 de ellas serán de alta velocidad y las restantes 60 serán para tráficos sobre la red convencional. La mayoría de estas últimas serán monotensión a 3kV y el resto serán bitensión 3kV - 25kV.

Ambas preparadas, como las que prestan servicio en la red de alta velocidad, para circular por ambos anchos, nacional e internacional, con un plazo máximo de un día para realizar las operaciones necesari-

as de adaptación de uno a otro.

En la actualidad, Renfe ha recepcionado 12 locomotoras, todas ellas en ancho internacional. Como es tradicional, la recepción ha sido provisional hasta que se cumpla el período de garantías que se recoge en el contrato. Con las 252 de ancho convencional, se están efectuando pruebas en vía.

El contrato de material para alta velocidad fijaba que aproximadamente, un 80 por ciento de la fabricación se debía realizar en nuestro país, así las factorías españolas de Meinfesa y CAF realizan las 60 unidades de ancho convencional, 45 en las instalaciones de la fábrica de GEC-Alstom y las 15 restantes en las de CAF. Las 10 primeras unidades de estas locomotoras estarán disponibles próximamente y probablemente prestarán servicio en el triángulo Madrid-Barcelona-

Valencia. El cambio parcial de características de las locomotoras española, algunas de las cuales han pasado a ser monotensión, ha obligado a la eliminación de algunas partes activas alojadas en la cuba del transformador de ABB.

Por lo que se refiere a las 15 locomotoras de ancho internacional se han fabricado en Alemania por Siemens, ABB y la mecánica Krauss Maffei.

En general, el coste de las locomotoras ha permanecido invariable a pesar de los cambios experimentados por la serie. Si en un momento determinado, Renfe decidiese transformar algunas de las locomotoras de ancho internacional a ancho nacional el proceso sería similar al que permite cambiar de ancho convencional a internacional, es decir se solventaría con un simple cambio de bogies. □