

CON UNA CIRCULACION ENTRE MADRID Y  
PUENTE GENIL SOBRE VIAS DE LOS DOS ANCHOS

## El Talgo XXI culmina su periodo de pruebas

Los paneles de información de la estación Puerta de Atocha anunciaban el pasado 3 de abril la salida a las 9,20 en la vía 4, del tren Talgo XXI con destino Puente Genil en lo que sería el primer viaje de este nuevo material, capaz de cambiar sin detención de una vía de ancho internacional a otra de ancho ibérico, tras su período de pruebas realizado durante los últimos meses.

La composición que contaba con dos cabezas BT diésel con bogies de ancho variable – llamadas Virgen del Rocío y Virgen de los Reyes– constituye una novedad mundial y un producto considerado por los responsables de Talgo de alto valor estratégico en función de la futura configuración de la red española, con dos anchos diferentes, y por la necesidad de unir ciudades servidas por vías afectadas por esa diferencia.

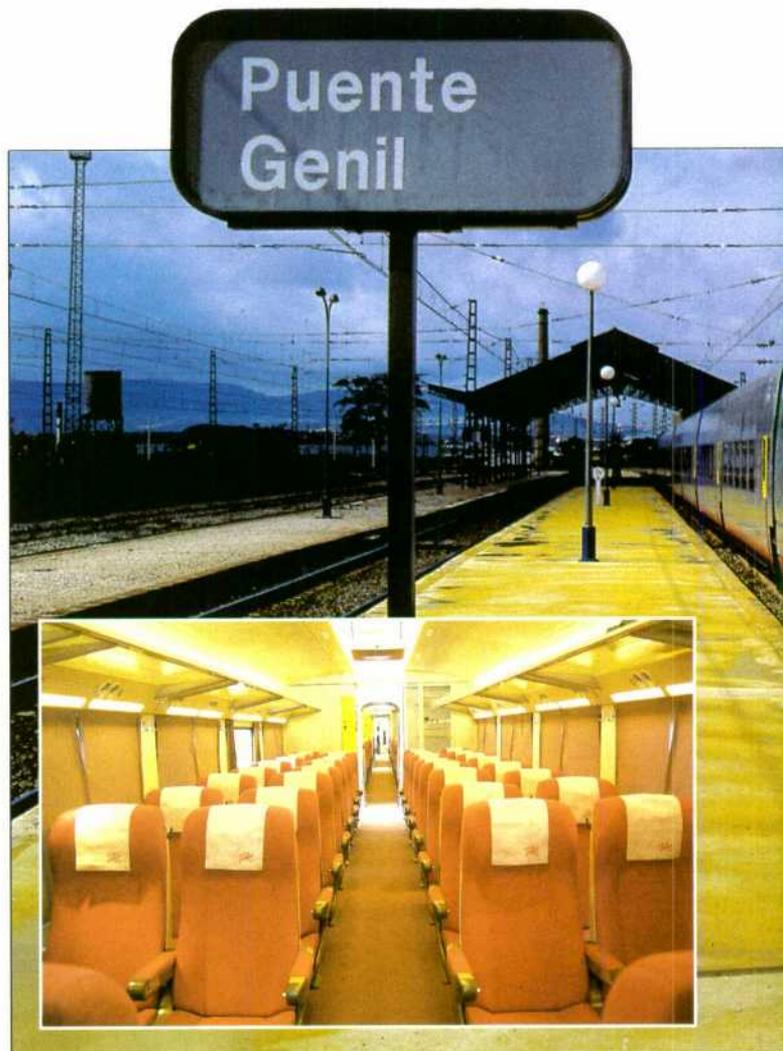
El proyecto que ha culminado en este Talgo XXI, en el que la empresa ha invertido unos 2.000 millones de pesetas, se inició en noviembre de 1996 con la firma del acuerdo de desarrollo de un prototipo de cabeza tractora BT de tracción diésel con rodadura desplazable, entre Talgo y Krauss Maffei. El prototipo comenzó sus ensayos dinámicos en octubre de 1998, casi al tiempo de la firma del acuerdo de Talgo con Adtranz para el desa-

El pasado 3 de abril una composición de Talgo XXI formada por dos cabezas tractoras diésel con bogies de ancho variable, tres coches preferente, un coche cafetería y otros tres de turista, partió de la estación Puerta de Atocha con destino a Puente Genil. En el trayecto el tren pasó sin detenciones el cambiador de ancho de Córdoba con un ahorro de veinte minutos sobre el tiempo de viaje de los actuales Talgo 200.

rollo de la versión eléctrica de la BT que Talgo ya ha ofrecido a Renfe.

En diciembre del pasado año se terminaba la construcción de la segunda cabeza BT, con un bogie tractor y un rodal Talgo compartido con el primer coche de la composición, una potencia de 1500 kW, un peso de 44 Tm (18 por eje) y señalización Asfa y LZB, para en el pasado mes de abril terminar sus pruebas con un tren completo.

Todos los ejes del tren equipan el sistema RD de ancho variable y son, como es tradicional en el material Talgo, remolcados con ruedas independientes. Los trenes tienen el sistema Talgo de oposición al vuelco aislado de los coches y suspensión pendular para la inclinación natural de



Compartimento de clase turista.

las cajas en las curvas sin consumo energético suplementario.

Las cajas están construidas en aleaciones ligeras lo que da un muy bajo peso por plaza y un reducido coste de operación además de ser menos agresivo con la vía que los coches convencionales.

Los coches que arrastran estas dos BT, son de la última generación Talgo, la séptima en la nomenclatura de la compañía, aptos para alta velocidad, con estructuras estancas, y equipos auxiliares ubicados bajo bastidor lo que les dota de una considerable amplitud en anchura y altura en los compartimentos de viajeros que también recogen significativas mejoras en diseño con respecto a los de la serie que les precede.

Los asientos son reclinables y orientables en el sentido de la marcha y cuentan con tomas de energía eléctrica para ordena-

dores portátiles y receptores individuales de cuatro canales de audio y dos de vídeo. Cada coche dispone de cinco ventanas panorámicas en cada costado.

Los coches de preferente disponen de 26 plazas y los de turista de 40, con zonas para discapacitados. Asimismo, Talgo tiene prevista la posibilidad de construir coches restaurante y de tipo club. El viaje a Puente Genil se realizó con siete coches entre las cabezas tractoras, tres de turista, uno cafetería y otros tres de preferente, siendo el máximo de coches admitidos por una composición de doce.

**Mercado.** Este producto de Talgo pretende aprovechar el mercado que ya existe en España con la actual línea Madrid-Sevilla y los servicios que la utilizan junto con vías de ancho ibérico, y que crecerá significativamente en los próximos años para trenes capaces



Frontal del nuevo Talgo.

de circular por ambos anchos de vía.

Las estimaciones de la compañía apuntan hacia un horizonte temporal de unos siete años en los que estarán construidas las líneas Madrid-Barcelona-frontera, Madrid-Valladolid, Madrid-Valencia y Córdoba-Málaga y un volumen de trenes de entre 60 y 80, unos 30 para las antenas del Madrid-Barcelona, otros tantos para el Madrid-Valladolid, unos diez para el Madrid-Levante y un número menor para los enlaces andaluces.

En cualquier caso, Talgo ya ha ofrecido el Talgo XXI en su versión eléctrica a Renfe. Las primeras unidades podrían servir para iniciar en 2002 la explotación del tramo Madrid-Lérida de alta velocidad y todas su antenas, incluyendo la relación por vía de ancho Renfe con Barcelona.

Para que estos servicios por vías de dos anchos se pudieran

realizar en ese plazo, **de Lorenzo** subrayó que sería necesario que, previo concurso con la fórmula que elija Renfe, el pedido se pudiera concretar en un plazo de unos dos o tres meses.

Además de para presentar oficialmente el Talgo XXI, este primer viaje sirvió para que los

directivos de la compañía, con su presidente **José Luis de Oriol**, y su consejero delegado, **Francisco de Lorenzo**, a la cabeza, expusieran sus planes en relación con el Talgo de alta velocidad cuya primera cabeza tractora desarrollada por Adtranz ya se encuentra en España (ver imagen de portada de este número) para comenzar sus pruebas en vía, tras los ensayos realizados en Alemania y Suiza.

En breve esa cabeza, con los mismos coches con los que circuló el Talgo XXI comenzará sus pruebas en vía de modo que para el mes de septiembre próximo un tren prototipo completo podrá ser presentado oficialmente. Ese será el tren que Talgo presente al concurso de material rodante de alta velocidad cuyo proceso se ha iniciado recientemente.

Según **José Luis de Oriol**, el Talgo de Alta Velocidad podrá realizar el viaje entre Madrid y Barcelona en dos horas y cuarto, quince minutos menos que el tiempo de viaje establecido como límite por Renfe en el pliego de condiciones generales del concurso. En cuanto a la oferta financiera paralela que se solicita en el pliego, los responsables de Talgo señalaron que ya habían iniciado contactos con entidades extrajeras —"más habitadas a este tipo de operaciones

que las españolas"— si bien **Francisco de Lorenzo** señaló que las fórmulas financieras que ofrezcan los constructores no tienen por qué ser mejores que las que la propia Renfe pueda obtener.

Según los responsables de Talgo, el tren que presentan al concurso de alta velocidad está en línea con los mejores del mundo en este segmento y cumple con todos los requisitos exigidos. Como handicap, **de Lorenzo** señaló su falta de experiencia en la fabricación comercial de estos trenes y quizás el hecho de ser una compañía de capital y tecnología totalmente españoles, por lo que el nivel de exigencia aumentará por aquello de "lo difícil que es ser profeta en la propia tierra".

En cualquier caso, subrayó también que el tren cuya tecnología de tracción pertenece también a Talgo que subcontrató con Adtranz el desarrollo, se fabricará íntegramente en España. Así las factorías de Talgo en Finlandia y Estados Unidos —ver compra de TTA en VIA LIBRE nº 430— se dedicarán, fundamentalmente, a la construcción del material de pedidos exteriores, entre otros, si se obtuviera el contrato de los trenes para la línea Chicago, San Luis, Detroit, al que se presentará Talgo. **Angel Rodríguez** □



La cabeza tractora del Talgo XXI tiene bogies de ancho variable.