

En el pasado mes de enero, los servicios del corredor que une Madrid con Murcia y Cartagena, y viceversa, aumentaron su calidad y fiabilidad. La puesta en marcha de los servicios Altaria significa que los trenes Talgo se compongan, en la totalidad de las frecuencias, con ramas Pendulares modernizadas, y delante de ellas, se estrenó de manera oficial una nueva subserie en el parque motor de Renfe, la 333.4.



Un Altaria Madrid-Cartagena toma su salida de la estación de Murcia.

JUAN CARLOS CASAS

EN EL PRODUCTO ALTARIA DE ESTE CORREDOR SE HAN ESTRENADO LAS DIESEL 333.4

Los Talgo de Madrid a Cartagena, modernizados de cabeza a cola

Media docena de locomotoras diesel reformadas y las ramas de Talgo Pendular modernizadas configuran la nueva y atractiva oferta de la UN de Grandes Líneas para el corredor Madrid-Murcia-Cartagena, de 528'400 kilómetros. Desde el pasado día 11 de enero, las composiciones Talgo que circulan en esos servicios se agrupan bajo la denominación Altaria, un producto en expansión de esa UN que significa un aumento de calidad, tanto en el confort de los remolques como en el servicio que a bordo se ofrece a los viajeros.

Cinco relaciones por sentido es la oferta global de Renfe. Las circulaciones pares (Altaria 220, 222, 228, 224 y 226 ordenadas por su hora de salida)

corresponden al sentido Madrid-Cartagena, por lo que las impares (Altaria 221, 223, 229, 225 y 227 citadas por el mismo criterio) realizan el recorrido inverso. El número de plazas ofertadas habitualmente es de 220 en cada tren, con una circulación diaria para los Altaria 222, 224, 223 y 225, no circulando los sábados los Altaria 228, 226, 229 y 227, y no haciéndolo los domingos los Altaria 220 y 221. Otro hecho a resaltar es que el Altaria 220 cumple su viaje en Murcia de lunes a viernes, por lo que sólo llega hasta Cartagena los sábados. Es por ello por lo que su inverso, el Altaria 229, procede de Cartagena sólo los domingos, naciendo de lunes a viernes en la propia Murcia.

Los viajeros afectados salvan esta peculiaridad circulatoria

mediante automotores de la UN de Regionales, que realizan un servicio de enlace. De esta manera, la UN de Grandes Líneas intenta reactivar un corredor que mostraba una acusada progresión hasta que se produjeron los accidentes de Tobarra (4 de enero de 2003) y Chinchilla (3 de junio de 2003). Tras estos dos graves percances se retiraron de servicio las locomotoras 354-004 y 354-007, respectivamente, lo que unido a la pérdida anterior de la 354-005 debido a su incendio, motivó que este tipo de locomotora dejara de ser la única responsable de estos servicios.

Las cinco supervivientes de las máquinas 354 no podían asumir el gráfico planificado para toda la serie, con trenes radiales a Galicia, Extremadura

y Cartagena, por lo que descendió su presencia como locomotoras titulares de los Talgo hacia y desde la región murciana. Esta es la razón por la que empezaron a remolcar estos trenes Talgo las locomotoras 333.1 y 333.2, preparadas por la UN de Grandes Líneas años atrás, pero con otras características técnicas muy distintas a las de la serie 354. Por ejemplo, su punta de velocidad es menor, y es por ello por lo que se tuvieron que modificar los horarios de varias frecuencias, para adecuar estos servicios a las posibilidades de los vehículos de esas subseries responsables de su tracción.

Los accidentes, el mayor tiempo de viaje en varios servicios y algunas circunstancias más resueltas con importantes retrasos provocaron que el pa-

sado año 2003 no fuera positivo a nivel estadístico (número de viajeros, puntualidad, fiabilidad...) para los Talgo de Madrid a Cartagena, y es como respuesta a esa oscura etapa por lo que ahora se ha puesto en marcha el producto Altaria. El objetivo hecho público por parte de Renfe es el de alcanzar los 600.000 viajeros anuales en este corredor. La titularidad del nuevo producto Altaria se la reparten un par de 354 con seis máquinas 333 de la nueva subserie 400, un modelo acondicionado para la UN de Grandes Líneas en los últimos meses del año 2003 por Alstom en su fábrica de Albuixech (Valencia), operación efectuada en estrecha colaboración con el TCR de Villaverde Bajo de la UN de Mantenimiento Integral de Trenes. Esta media docena de máquinas de la serie 333 iban a ser modernizadas para la UN de Transporte Combinado (dos locomotoras) y para la UN de Cargas (las otras cuatro) bajo la subserie 300, pero a última hora cambiaron el operador de destino.

Con respecto a las locomotoras de la subserie 333.1 y 333.2, la mejora técnica es evidente. El microprocesador de control EM-200 de los equipos de la locomotora, que ayuda a la conducción, quizá sea la novedad más llamativa junto al nuevo bloque electrónico de potencia. Ese nuevo sistema de control electrónico, que sustituye al sistema de lógica por relés y contadores, también optimiza las tareas de mantenimiento y prevención de averías, por lo que el aumento de la fiabilidad en esta subserie 400 es muy notable.

El motor diesel continúa siendo el de origen, el GM 16-645.E-3 de 16 cilindros, con seis motores eléctricos de tracción GM D-78, siendo una de las más evidentes modificaciones la caja, de nuevo diseño, que ahora disfruta de una gran modularidad para facilitar las tareas de mantenimiento.

Por ejemplo, los techos son



En este nuevo servicio Altaria se estrenaron las locomotoras 333.4.



La velocidad máxima de estas máquinas 333.4 es de 145 Km/h.



Las composiciones de Talgo IV han sido modernizadas íntegramente.

modulares, lo que posibilita un sencillo acceso a la mayoría de los equipos de la máquina, punto clave para una rápida

reparación de las averías o, llegado el caso, la sustitución de una pieza concreta. Con una velocidad máxima de 145 km/h, estas seis 333.4 están autorizadas para remolcar composiciones de Talgos Pendulares de cuarta, quinta y sexta generación. Los primeros viajes oficiales de estas locomotoras por el corredor Madrid-Cartagena se iniciaron el último día de noviembre de 2003, ya que las dos primeras unidades fueron entregadas a la

UN de Grandes Líneas en esos meses, y tras varios días de pruebas pasaron a realizar servicios en la línea arrastrando los Talgo. Dado el techo de velocidad de esta subserie, los servicios que realizan (Altaria 220, 222, 223, 224, 225, 229) son tipo 140 V, y dependiendo del número de paradas su velocidad media comercial varía. El mejor promedio horario de un Altaria traccionado por una 333.4 lo ofrece el 220, ya que los 528 kilómetros del recorri-

De subserie en subserie

Lo que fue	Lo que iba a ser	Lo que es
333-055	333-330	333-401
333-044	333-329	333-402
333-080	333-331	333-403
333-053	333-311	333-404
333-068	333-332	333-405
333-038	333-312	333-406

Actualidad



JUAN CARLOS CASAS

Renfe cuenta con nuevos vehículos en su parque de material motor.

do los realiza en cinco horas y 13 minutos, lo que arroja una velocidad comercial de 101 Km/h., mientras que la media más discreta es la de 91 Km/h. que marca el Altaria 225, con cinco horas y 49 minutos de tiempo de viaje.

Los Altaria restantes (221, 226, 227 y 228) están a cargo de las locomotoras 354 de Talgo, y en estos casos son trenes tipo 180 B por las posibilidades técnicas de estas máquinas. El mejor promedio horario es el del 221, que emplea cuatro horas y 42 minutos con una velocidad comercial de 112 km/h., y en el polo opuesto se encuentra el 227, que emplea cinco horas y 5 minutos, con una media de 104 km/h. En cuanto a las composiciones de Talgo Pendular, la UN de Grandes Líneas encargó la modernización de 18 ramas de cuarta generación a Patentes Talgo, con un presupuesto algo superior a los nueve millones de euros. El trabajo se llevó a cabo en la madrileña factoría de Las Matas, desde el año 2000, y la renovación de las composiciones, todas ellas de nueve remolques (un furgón TG+I, dos preferentes TA4, un cafetería TC4, cuatro turistas TB4 y un turista de cola TB4zf), ha sido integral.

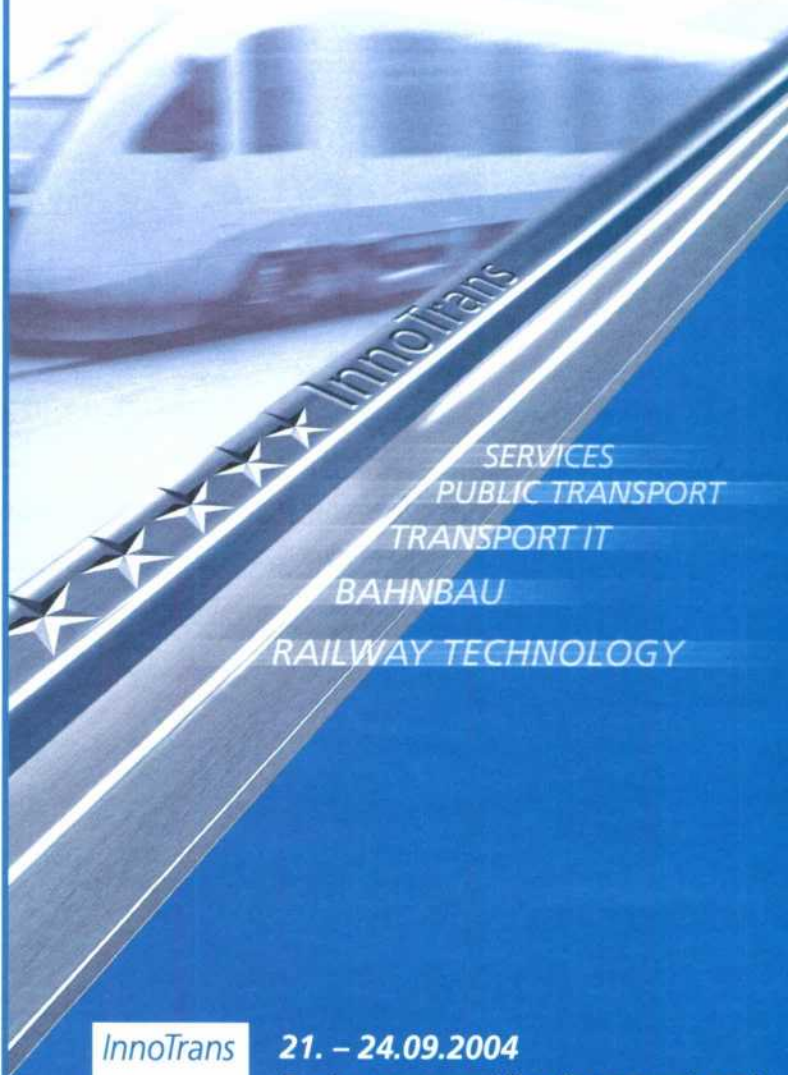
En estas ramas se han cambiado los asientos, más ergonómicos tanto en la clase Preferente como en Turista, las moquetas, la tapicería, los revestimientos, la iluminación,

los lavabos, los maleteros, los sistemas de audio y vídeo... El remolque que más transformación ha sufrido ha sido el cafetería, ya que se ha modificado la distribución interior para aumentar el espacio de los clientes.

La modernización en su conjunto consiguió el objetivo previsto por la UN de Grandes Líneas, es decir, elevar el nivel de confort para los viajeros, los cuales disfrutaban de nuevos servicios a bordo desde que estos trenes tomaron la denominación de Altaria. Por ejemplo, en los remolques de Preferente se ofrece Prensa gratuita, bebida de bienvenida y restauración en el asiento, la cual consiste en un desayuno, un almuerzo, un aperitivo o una cena dependiendo del horario del Altaria en el que se viaja.

Todas estas composiciones también han sufrido un cambio exterior, ya que se modificó el esquema de pintura, aunque continúa basado en los colores blanco, azul y gris. Estos Talgos de cuarta generación modernizados circulan por el corredor Madrid-Cartagena desde el año 2002, aunque se alternaban con las composiciones que aún estaban pendientes de renovación. Con la puesta en marcha de los servicios Altaria el pasado mes de enero, todas las frecuencias cuentan con este tipo de material reformado. **Juan Carlos Casas** □

La tecnología del transporte al más alto nivel :
Una feria de cinco estrellas



SERVICES
PUBLIC TRANSPORT
TRANSPORT IT
BAHNBAU
RAILWAY TECHNOLOGY



21. - 24.09.2004

Feria monográfica internacional
para la tecnología del transporte

Componentes innovadores · Vehículos · Sistemas

www.innotrans.com

 Messe Berlin

Estamos interesados en
participar como expositores.

Por favor envíenos los
formularios de inscripción.

Cumplimentar y enviar por fax al
+ 49 (0)30/3038-2190
o bien a 917 669 932
o bajo www.innotrans.com

Empresa : _____

Nombre : _____

Cargo : _____

Calle : _____

CP/Ciudad : _____

Tfn. : _____

Fax : _____

Email : _____