

Inventario del parque de Feve y los ferrocarriles autonómicos



Feve

La operadora de vía estrecha ha tenido como novedad más relevante este año 2010 la incorpora-

ción de dos nuevas series de automotores, las series 2700 y 2900, ambas muy ligadas ya que en realidad provienen del mismo origen.

La serie 2700 es un automoto-

El año 2010 ha sido fecundo para los parques de material rodante de Feve y los ferrocarriles autonómicos a los que se han incorporado varias series, afianzando el proceso de modernización de las distintas flotas

tor diesel hidráulico fabricado por CAF y Suncove que está reforzando los servicios regionales de la empresa, habiendo debutado en el corredor del Ferrocarril de La Robla pero con circulaciones en numerosos tramos sin catenaria. En 2010 la empresa contaba con once automotores en explotación y uno que está en pruebas.

La otra novedad relevante ha sido la entrada en servicio de la serie 2900. Este tren es un automotor de un solo

PARQUE DE FEVE

SERIES	NÚMERO DE UNIDADES
LOCOMOTORAS DIÉSEL	
1500	13 (10 GECO y 3 B&W procedentes del FF.CC del Tajuña)
1600 1ª Subserie	13
1600 2ª Subserie	9
1600 3ª Subserie	4
1900	17
AUTOMOTORES DIÉSEL 2400	
2400	14
2600	12
2350	2 (procedentes de FGC)
2700	11 y 1 en pruebas
2900	3 y 7 en pruebas
AUTOMOTORES ELÉCTRICOS	
3300	12
3500	9
3600 1ª Subserie	12
3600 2ª Subserie	9
3800	16



Feve hay que citar la exportación de automotores Apolo, la serie 2400, hacia Iberoamérica. En 2011 se han dado de baja tres trenes, que partieron en el mes de enero de hacia Costa Rica. De esta manera el parque de Apolos queda en catorce trenes.

EuskoTren

Durante el ejercicio 2010, el parque de material móvil de los servicios ferroviarios de Euskotren se ha compuesto por un total de 46 unidades (todas ellas de ancho métrico) de las series 3500 (quince unidades), serie 200 (veinte unidades) y serie 300 (once unidades).

En el presente ejercicio, la operadora comenzará una profunda renovación de su material. A partir del mes de junio de 2011 entrarán en servicio las tres primeras unidades de la nueva serie 900, un total de treinta unidades que fabrica CAF.

Euskotren recibió la primera unidad de la serie 900 a mediados del mes pasado y el período de pruebas tendrá una duración de tres meses (ver información completa en la sección de material de este mismo número).

coche que procede de la serie 2700. De un tren original 2700 de dos coches se han obtenido dos trenes de un solo coche, modificando uno de los testers, originalmente donde estaba el pasillo de intercurrencia, añadiendo una segunda cabina, sin alteraciones sustanciales adicionales. De estos vehículos Feve ha recibido de CAF tres tre-

nes, estando a la espera de recibir otros siete, actualmente en pruebas.

Otra de las novedades de 2010 ha sido la incorporación de las tres últimas unidades de la nueva serie 3300. Estos trenes, en total doce unidades, proceden de una modernización mecánica y de interiores de la serie 3500. Entre otras modificaciones carecen del remolque intermedio de su serie predecesora.

En el resto de la flota de



EuskoTren tiene en servicio veinte unidades de la serie 200. A la izquierda, unidad del tranvía de Bilbao.



Las unidades 200 se encargaron en 1983 a CAF y Babcock&Wilcox.

■ Serie 3500

Las unidades de la serie 3500 fueron diseñadas y construidas por CAF, con equipos eléctricos de General Electric, entre 1977 y 1978, y actualmente se encuentran en funcionamiento un total de quince, que en 2010, continuaron prestando servicio en la línea Bilbao a San Sebastián, así como en el ramal Amorebieta – Bermeo.

La composición actual de estos trenes es Mc-R-Rc y su tensión de alimentación es de 1.500 V en corriente continua. El número de motores por coche motor es de cuatro, del tipo GEE-TA-6788H y la potencia por coche motor es de 660 Cv./485Kw.

La capacidad total de estos trenes es de 104 (+ 30) sentados y de 302 de pie; la capacidad del coche motor es de 32 (+ 9) sentados y 95 de pie, la del remolque intermedio, 38 (+ 12) sentados y 106 de pie y la del remolque con cabina 34 (+ 9) sentados y 101 de pie. La velocidad máxima a la que pueden circular estas unidades es de 80 km/h.

Estas unidades, que se encuentran ya en la fase final de

su vida útil, han sido sometidas a dos profundos procesos de modernización y mejora –a partir de 1990, el realizado por Coinsa, y en el año 2000, en el se sometieron a una nueva fase de modernización integral, a cargo de CAF, que finalizó en febrero de 2006 – y en este año comenzarán ya a ser sustituidas por las de la serie 900.

■ Serie 200

Las veinte unidades existentes de la serie 200, fueron contratadas por Euskotren en 1983 con CAF, que construyó los coches motores (201-1 a 220-1 y 201-3 a 220-3), Babcock & Wilcox, que se encargó de los remolques intermedios (201-2 a 220-2), y Westinghouse, de los equipos eléctricos, y comenzaron a circular en 1986.

Estos trenes incorporaron novedades tecnológicas hasta el momento desconocidas en Euskotren, como los sistemas de control de tracción electrónicos (chopper), la suspensión secundaria neumática, la velocidad prefijada o los bogies monomotores, donde los motores de

tracción, enteramente suspendidos, accionaban los ejes motrices mediante transmisiones cardan.

En 2010, las veinte unidades de la Serie 200 cubrían los servicios de viajeros en las líneas Lasarte Ori –Hendaya (once unidades) y Bilbao–San Sebastián y ramal Amorebieta–Bermeo (nueve unidades).

La composición actual de estas unidades es M-R-R-M y su tensión de alimentación es 1.500 V en corriente continua. El número de motores por coche motor es de dos, tipo GEE 326 G-1 y la potencia por coche motor es de 652 Cv./480 Kw. La capacidad total de estos trenes es de 62 personas sentadas y 92 de pie, en el coche motor y 68 y 101, en los remolques. La velocidad máxima a la que pueden circular estas unidades es de 80 km/h.

Las diez unidades de la serie que realizan las circulaciones completas en la línea San Sebastián Hen-

BcnRail 2011

UNLIMITED CONNECTIONS



Fira Barcelona

Gran Via Venue
29 November 2011
2 December 2011

The future begins in Barcelona

BcnRail, the fair of reference in the south of Europe for the railway sector and its industrial suppliers. Where innovation and knowledge come together. Here you can contact purchase decision making professionals from the Administration and from Railway Industry companies. Join us.



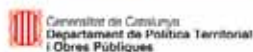
INTERNATIONAL EXHIBITION
FOR THE RAILWAY INDUSTRY

www.bcnrail.com

Official Carrier:



A STAR ALLIANCE MEMBER



Àrea Metropolitana de Barcelona



daya, incorporan aseos desde febrero de 2009.

■ Serie 300

En 1990 Euskotren adquirió, para potenciar los servicios de la línea San Sebastián–Hendaya, una serie de doce nuevas unidades, en muchos aspectos inspiradas en las 3.500, lo que facilitaría su posterior compatibilidad en la explotación. Estas últimas, que prestaban servicio en esta línea, fueron transferidas a la de Bilbao–San Sebastián con la incorporación de la nueva serie, la 300.

Matriculados en la serie 300, estos trenes se componen de un coche motor (301-1 a 312-1) y un remolque con cabina (301-3 a 312-3), estando prevista la incorporación de un remolque intermedio.

Los doce trenes fueron contruidos por CAF en Beasain, aunque los últimos cinco remolques fueron subcontratados a Babcock & Wilcox. El equipamiento eléctrico fue realizado por AEG y Conelec.

Este material tenía suspensión neumática dotada de un muelle unificado con las unidades UT 200 y un tipo de rueda elástica que disminuye las vibraciones y ruido generado en el contacto rueda-carril. Estos trenes cuentan con un convertidor estático para suministro de energía a los equipos de control y a los equipos auxiliares.

La tensión de alimentación es de 1500 V en corriente continua y la potencia por coche motor de 701 Cv/516. Su velocidad máxima es de 90 km/h. La capacidad total es de 86 personas sentadas y 156 de pie (43 sentados y 78 de pie, en ambos coches con una plaza de minusválido en el remolque).

En 1996, con la llegada de las unidades de la Serie 200, la mayor parte de las 300 fueron destinadas a la línea Bilbao a Lezama (Txorierrri). Sin embargo, las tres últimas fueron reformadas



totalmente con el fin de cubrir un nuevo servicio de lujo Eusko Pullman, que no obtuvo los resultados esperados y fue suprimido el otoño de 1999.

En la actualidad, las tres unidades citadas efectúan el servicio regional Bilbao–San Sebastián–Hendaya y las otras ocho unidades circulan en la línea del Txorierrri.

Serveis Ferroviaris de Mallorca

En la actualidad, Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) tiene en circulación la serie 6100, de tracción diésel y fabricada por CAF, y la serie 7100, automotores eléctricos de dos coches del mismo fabricante, que realizan servicios para el Metro de Palma. Además, SFM tiene previsto sustituir paulatinamente su material diésel por trece nuevos trenes eléctricos denominados como serie 8100, de los que tres unidades ya se encuentran sobre la vía.

También el tren-tram Manacor–Artà recibirá este mismo mes la primera de las seis unidades de la nueva serie 9100. La red ferroviaria de SFM dispone de vía

métrica y el material eléctrico tiene una tensión de alimentación de 1.500 V a corriente continua.

■ Serie 6100

Fabricadas por CAF, son unidades diésel de ancho métrico y con remolques intercambiables. Disponen de 252 plazas, de las cuales 56 son sentadas y desarrollan una velocidad máxima de 100 km/h.

En 2010 circularon veintidós unidades de esta serie, seis en triple composición y el resto en doble. La numeración de esta serie va desde la 6101 a la 6146. Actualmente, están fuera de la circulación por accidente dos unidades numerados como 6109–6110 y 6141–6142. La unidad 6106 ha sido desguazada por siniestro.

■ Serie 7100

Son unidades de 1500 Vcc y vía métrica fabricadas por CAF, constituidas por dos coches motores con cabina. La disposición interior es

The 8th

2011

International

Rail Forum

MADRID • SPAIN

10th - 12th May 2011

Ifema. Pavilion 4



www.railforum.net

10.000m² ◀
120 stands ◀
110 speakers ◀
4.000 visitors ◀



RAIL FORUM 2011
EXHIBITION & CONGRESS

FREIGHT & PASSENGER RAILWAY AND URBAN TRANSPORT



Las dos redes de FGV tienen un parque de 133 unidades.

idéntica en ambos que cuentan con zona para personas con movilidad reducida.

Las unidades van dotadas de enganches automáticos con objeto de realizar composiciones múltiples y los dos coches tienen dos bogies con dos ejes motores cada uno.

Dispone de 232 plazas, de las cuales 74 son sentadas y pueden circular a una velocidad de 100 km/h. SFM cuenta con cinco unidades de esta serie, con dos coches cada una y numeradas de la 7101 a la 7110.

■ Series 8100 y 9100

El proceso de electrificación de la red ferroviaria mallorquina ha hecho necesaria la adquisición de nuevo material con tracción eléctrica que irá sustituyendo paulatinamente al diésel. Se trata de la serie 8100, encargada a CAF, que estará formada por trece trenes, ocho en cuádruple composición y cinco en triple.

En la actualidad, SFM cuenta ya con tres unidades, dos triples (8101-8301-8102 y 8103-8302-8104) y una en cuádruple composición, la numerada como: 8111-8306-8307-8112. Las restantes se encuentran en proceso de fabricación.

La serie 9100 estará formada por seis unidades fabricadas por Vossloh, de las que la primera ha llegado este mismo mes. Son automotores formados en triple composición, que llevarán la siguiente numeración: 9101-9301-9102, 9103-9302-9104, 9105-9303-9106, 9107-9303-9108, 9109-9303-9110, 9111-9303-9112. Estos trenes darán servicio a la red de tren-tram entre Manacor y Artà.

Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana

Las dos redes de FGV suman un parque total de 133 unidades. La red de Metrovalencia, con cinco líneas en explotación, tres de metro y dos de tranvía.

A 31 de diciembre de 2010, la dotación para el metro y tranvía valenciano se ha incrementado hasta llegar a 107 trenes, distribuidos de la siguiente manera: Metro serie 3900 de Vossloh (cuatro coches): 18 unidades (Líneas 3 y 5), Metro serie 4.300 de Vossloh (cuatro coches): 30 unidades (Línea 1), Metro serie 4300

de Vossloh (cinco coches): 15 unidades (Líneas 3 y 5) Tranvías serie 3800 de Siemens: 25 unidades (Líneas 4 y 6) y Tranvías serie 4200 de Bombardier: 19 unidades (Líneas 4 y 6, más prolongación tranviaria L-5)

Por lo que respecta al Tram de Alicante, concluyó el año con un parque móvil de veintiséis unidades, distribuidas del siguiente modo: -Tranvías serie 4200, de Bombardier: 11 unidades (para las Líneas 3 y 4), Tren-tram serie 4100, de Vossloh: 9 unidades (Línea 1) y Tren diésel serie 2500 de MAN: 6 unidades (Línea 9)

■ Entregas pendientes

FGV tiene pendiente de recibir diecisiete unidades de la serie 4300 de Vossloh para Metrovalencia, cinco de ellas de cinco coches y doce de cuatro coches. Además, quedan por entregar catorce tranvías de la serie 4.200 de Bombardier para el Tram de Alicante.



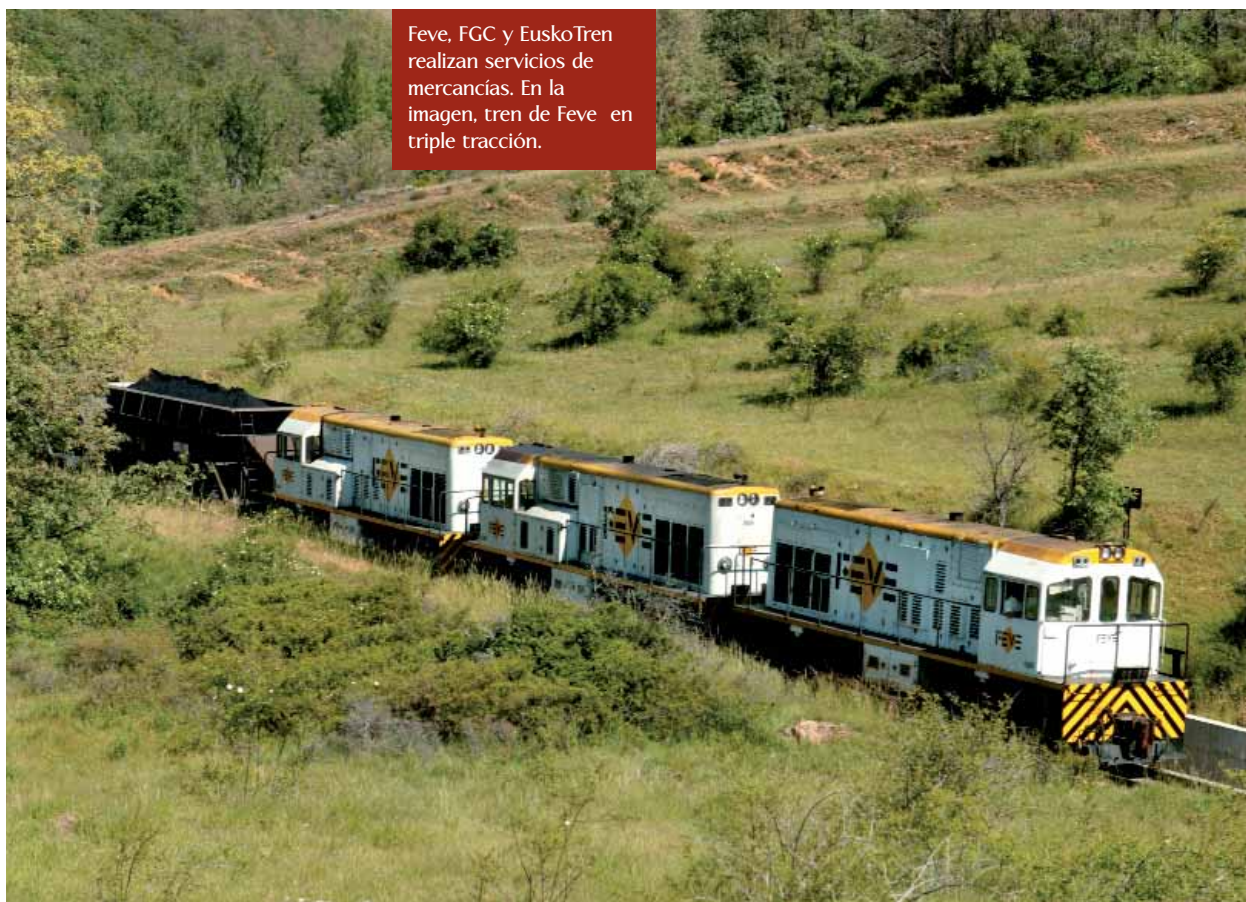
FGC dispone de 84 unidades eléctricas para los servicios metropolitanos de viajeros.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) apenas ha variado su flota de vehículos durante el año 2010. Así, la línea Barcelona-Vallés dispone de un parque móvil de 42 unidades de tren, veinte de la serie III de tres coches y veintidós unidades de

la serie 112 de cuatro coches.

El parque de la línea Llobregat-Anoia se compone de 42 trenes de viajeros, ocho locomotoras y 140 vagones de mercancías. Las unidades de tren son de la serie 213, de coche central con piso rebajado.



Feve, FGC y EuskoTren realizan servicios de mercancías. En la imagen, tren de Feve en triple tracción.



Cremallera de Montserrat.

La línea Lérida-La Pobla de Segur dispone de un parque de cuatro trenes, un material de Renfe que opera el servicio a través de un convenio suscrito con FGC mientras no se asuma directa-

mente por esta última la gestión total de la línea.

FGC también explota, generalmente con uso turístico, una serie de servicios como funiculares, teleféricos, trenes cremallera y

el ferrocarril turístico del Alto Llobregat, el denominado tren del Ciment.

El teleférico de Olesa de Montserrat-Esparraguera cuenta con dos cabinas, el cremallera de Montserrat con cinco unidades de tren articuladas y una locomotora diesel y el de Vall de Nuria con un parque comercial con cuatro automotores Beh4/8, dos automotores GTW 2/6, un quitanieves, una locomotora diesel, una eléctrica, cuatro coches y un coche salón

El Ferrocarril Turístico del Alto Llobregat, El tren del Ciment, tiene dos locomotoras diesel y dos coches de veinticinco plazas, y el Tren dels Llacs, una locomotora de vapor Beyer Garratt de 1960, dos locomotoras diesel serie 308 de 1968, cuatro coches de 56 plazas y un coche cafetería. ■

INFORMACIÓN DE
BELÉN GUERRERO,
MIGUEL JIMÉNEZ Y
AMALIA JULIÁN



Tren de Nuria.

PARQUE MERCANCÍAS FGC

Serie254 (locomotoras diesel)	3
Serie 700/1000 (locomotoras diesel)	5
Serie 62000 (vagones tolva)	94
Serie 63000 (vagones abiertos)	86