



Rehabilitada la serie 4000 de metro de Barcelona

A finales de abril llegó al taller de Metro de Hospital de Bellvitge, de la línea 1, el último tren de los 24 que integran la serie 4000 que ha pasado el proceso de remodelación integral, para actualizar la tecnología, elevar la fiabilidad y mejorar el confort interior. Los cinco coches que componen el tren fueron transportados en camiones góndola, descargados y acoplados sobre la vía del taller entre el martes y jueves. Eran los coches motores 4077, 4078, 4079 y 4080, y el remolque 4320.

Una vez formado de nuevo el tren, de madrugada, fue remolcado al taller de la Sagrera, donde se acabarán de instalar y ajustar algunos elementos del convoy. Más adelante viajará al taller de Santa Eulalia, donde pasará la revisión oficial y quedará preparado para la incorporación al servicio con viajeros, en este mes de mayo.

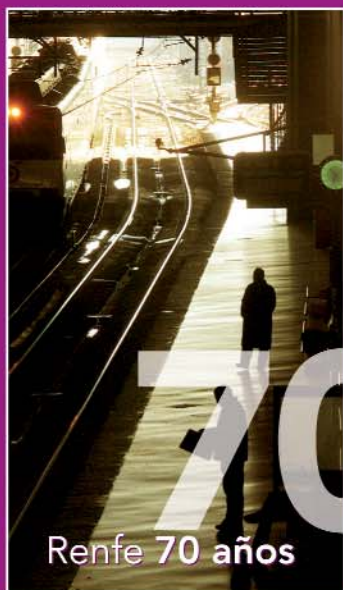
La reforma de estos trenes,

El material móvil del metro de Barcelona ha culminado una etapa de modernización con la renovación de todos los 24 trenes que componen la serie 4000, para que estén en las mejores condiciones en los años que les quedan de vida útil. Este material circula por la línea 1.

iniciada en 2007, ha comportado cambios técnicos, de estética y de equipamiento para equiparlos al material más moderno de la red.

De entre las acciones realizadas, las más visibles son el pasillo intercomunicador entre coches (que quedan





Coleccionable de Vía Libre

Renfe 70 años

Un repaso por la historia de Renfe, sus líneas, protagonistas, servicios, trenes, anécdotas, estaciones... desde 1941 a 2011. Una obra colectiva que cuenta con reconocidos autores como Fernando Fernández Sanz, Gonzalo Garcival, Miguel Cano López-Luzzatti, Alberto García Álvarez, Ángel Luis Rodríguez, Pilar Lozano Carbayo, Belén Guerrero, Miguel Jiménez, Alfonso Marco, Ángel Maestro, Yolanda del Val, Mariano Rodríguez, José Menchero, Juan Carlos Casas, Jordi Font-Agustí, Javier Roselló y otros autores especializados.

Entrega gratis con este número.

Un coleccionable de 22 entregas con imágenes inéditas.

Con el patrocinio de:



Si usted lo desea, puede participar con fotografías históricas, envíenlas, señalando contenido, fecha y lugar de la imagen a:



unidos en un grupo de tres coches y uno de dos), que facilita la distribución del pasaje, así como la disposición longitudinal de los asientos y la nueva situación los asideros. También se han habilitado dos zonas para personas con movilidad reducida, situadas en cada extremo de la unidad.

■ Videovigilancia

En cuanto a la seguridad, se ha implantado la funcionalidad antiatrapamiento en todas las puertas de los coches y un sistema de videovigilancia que permite la grabación de todo el tren en sincronía con los pulsadores interiores de emergencia. También se ha actualizado la cabina de conducción, con equipos de aire acondi-

cionado propios, y se han instalado detectores de presencia en la cabina contraria, lo que aumenta la seguridad.

Aparte de los trabajos orientados a mejorar la funcionalidad y la seguridad, se han hecho otras acciones en el interior de las unidades orientadas al confort, como la potenciación de los equipos de climatización, la sustitución del pavimento, el uso de una nueva pintura en los revestimientos y la redistribución de las ventanas abatibles en el interior de cada coche.

En el exterior, destaca el característico color rojo aplicado en el frontal de la cabina. Se ha procedido a reparar la chapa y se han introducido pequeñas modificaciones estéticas, pero a la vez funcionales, como la colocación

del número de tren exterior con tecnología LED y los pilotos exteriores de iluminación frontal.

■ Estreno el 21 de abril de 1987

Esta serie, compuesta por 24 trenes quintuples y destinada a dar servicio a la LI, entró en funcionamiento comercial en el metro de Barcelona entre los años 1987 y 1992 para sustituir la serie 400. La primera circulación oficial con pasajeros fue el 21 de abril de 1987, en un trayecto entre La Sagrera y Universidad. Los trenes, construidos por la Maquinista Terrestre y Marítima, CAF y Macosa, tenían características similares a los de la serie 3000, de la línea 3, pero adaptados al ancho de vía ibérico ya la tensión de 1.500 voltios. Precisamente, los 18 trenes de la serie 3000 se han remodelado en paralelo de manera similar en los últimos años.

En la actualidad, el material móvil en la LI se completa con diez unidades de la serie 6000, de CAF, estrenadas entre 2007 y 2009. ■

ORIOL PÀMIES

