

Compartimento de clase Negocios con tapicería de piel.

El diseño interior de los Talgo para Medina a La Meca

En el curso de una visita del ministro de Transportes de Arabia Saudí a España, a finales del pasado mes de septiembre, fue aprobado el diseño interior de los trenes de alta velocidad que construye Talgo para cubrir los servicios de la nueva línea La Meca-Medina.

Con la aprobación del diseño, en enero de 2014 se iniciará la fabricación de los coches, trece por composición, y cabe la posibilidad de que a finales del 2014, pueda entregarse alguno de los primeros trenes, para iniciar el periodo de pruebas.

El tren para Arabia Saudí es una versión de los conocidos en España como "Patos", series 102 y 112 de Renfe, con mayor capacidad y adaptado a las condiciones de temperatura extrema y de arena que deberá afrontar en Arabia Saudí.

La maqueta, escala 1/1, se encuentra en la factoría de Talgo en Las Matas, donde se comenzarán a construir a partir de este mes de diciembre las cabezas motrices que completarán los 35 trenes del proyecto Haramain que unirá las dos ciudades santas de Arabia.

Este contrato para la construcción de la línea de Alta Velocidad entre las ciudades de La Meca y Me-



Tomas de corriente en los asientos de clase Negocios.

Mesa y pantalla individual de vídeo.



Equipajeros a la entrada del compartimento.



Cámara de vigilancia en el vestíbulo.



Motivos geométricos en los portaequipajes.



El espacio entre butacas es excepcionalmente amplio.



dina es el mayor contrato de ámbito internacional conseguido por empresas españolas. Se trata de 449 kilómetros de doble vía electrificada que cuentan con un presupuesto global de 12.000 millones, de los que 6.736 millones de euros están destinados a la segunda fase adjudicada a un consorcio hispano saudí del que forman parte catorce empresas, doce de ellas españolas (Renfe, Adif, Ineco, Talgo, OHL, Copasa, Indra, Dimetronic, Cobra, Inabensa, Imathia y Consultrans).

El proyecto completo incluye desde la construcción de la plataforma de la línea, hasta la instalación de su superestructura (sistemas de señalización, electrificación, telecomunicaciones y seguridad), los trenes para velocidades superiores a los 300 km/h y el mantenimiento del material rodante y del corredor durante un periodo de entre doce y diecisiete años.

■ Diseño y confort

La maqueta, construida por Integral Design & Developpment, reproduce el interiorismo de las dos clases, Económica y Negocios, recién aprobado. La capacidad del tren será de 417 pasajeros, de los que el 73 por ciento corresponde a plazas de clase económica y el 27 por ciento restante a la de negocios.

En ambas clases destaca la amplitud de los espacios interiores y los colores suaves de tapicerías y revestimientos que ofrecen motivos geométricos de la tradición artística islámica, en los asientos de la clase económica, la moqueta de la de negocios y en los portaequipajes sobre las butacas.

Las butacas son de diseño ergonómico y reclinables, tapizadas en piel en primera clase y con una separación entre ellas superior a los valores mínimos exigidos. Dispone también de tomas corriente e iluminación individuales.

Los coches contarán con iluminación general



Tomas de corriente individuales en Turista.

Tapicería con motivos geométricos de la clase Turista.

Galería fotográfica <http://xurl.es/vl2xu>



indirecta que proporciona un ambiente acogedor a los compartimentos de viajeros. Los maleteros junto a los vestíbulos de entrada a los coches y los portaequipajes sobre los asientos, son amplios y accesibles.

En los vestíbulos de entrada, las puertas de acceso al salón contarán con detectores de presencia para la apertura lo que permitirá el acceso de viajeros o personal de servicio sin necesidad de actuar sobre pulsadores y, por lo tanto, sin dejar las maletas o útiles de servicio en el suelo.

Las zonas de intercomunicación entre coches serán amplias y bien iluminadas y el nivel del piso de los coches estará a la misma altura que el de los andenes, de los andenes, sin escalones ni resaltes, los que facilitará notoriamente el acceso de los viajeros al tren, al margen de sus condiciones de movilidad.

Los aseos, de diseño muy funcional, cuentan con cambiador para bebés y con una manguera flexible y extraíble, como dispositivo de limpieza. Las zonas de cafetería y restauración serán amplias tanto para los viajeros como para el personal de servicio.

Las dos clases de los "Haramain High Speed Trains" cuentan con sistema audio y video en todas las clases. El sistema de vídeo incorpora pantallas planas con tecnología TFT visibles desde cualquier punto en la clase económica, y en la clase negocios, los viajeros disponen de un sistema de vídeo individual instalado en cada butaca.

El sistema audio, de alta calidad, estereofónico y con varios canales, ofrece sonorización individual para cada viajero mediante auriculares eléctricos. En cada butaca se dispone de una caja de audio con su correspondiente selector de canales, mando de regulación de volumen e indicador de señalización del canal. Los equipos reproductores son de tipo MP3.

El audio del vídeo permite transmitir simultáneamente tres idiomas distintos seleccionables en diferentes canales en cada una de las butacas. Además, se puede seleccionar uno de ellos y transmitirse por megafonía ambiente. Los equipos transmisores de audio y vídeo van instalados en un armario multimedia en el departamento de servicios del coche turista accesible. Incorpora un PC de vídeo como fuente de vídeo y cuatro reproductores MP3 con memoria Compact Flash.

■ Climatización y megafonía

Cada coche incorporará un equipo de climatización con doble circuito independiente, lo que proporcionará un elevado grado de redundancia de este servicio que garantiza la mitad de la potencia en caso de avería de uno de los dos compresores.

La impulsión se realiza desde la parte superior y el retorno del aire desde la zona extrema del salón. Los vestíbulos, recintos de aseo y departamentos del personal también están climatizados y las cabinas de conducción incorporan equipo de climatización independiente.

Los Trenes están dotados de un sistema centralizado de megafonía de alta calidad, con posibilidad de difundir el audio del vídeo, así como música ambiental y avisos generales a los viajeros de todo el tren o bien a determinados coches, zonas o clases.

Contará con altavoces en las zonas de salón, cafetería, recintos de aseos, vestíbulos, recintos de restauración y departamentos del personal de ser-

Asientos enfrentados
clase Negocios.



vicio. Los avisos pueden darse directos o grabados. La megafonía y el audio multicanal pueden conectarse con audio de butacas, con el sistema de prioridad correspondiente.

Los salones de viajeros del Haramain High Speed Train van equipados con indicadores programables de alta calidad a base de tecnología TFT para proporcionar información diversa a los viajeros datos relacionados con el viaje y la posición del Tren. A través de las pantallas de TV también se presenta



A finales del 2014 podrá
entregarse alguno de
los primeros trenes
Haramain.

información relativa al viaje (velocidad, tiempos, recorridos, etcétera.) y mapas del itinerario con la posición instantánea del tren por medio de un sistema localizador GPS.

En el lateral exterior de los coches va instalado un panel de itinerario junto a cada puerta de acceso. Incorpora indicadores con tecnología led que indican el origen, destino, número de coche, número de tren, etcétera. Fotografías Miguel Ángel PATIER ■

ÁNGEL RODRÍGUEZ

Aseos con cambiador para bebés.



Manguera
flexible para la
limpieza.

