



Aspecto exterior de la última ampliación de material del metro encargado a CAF y Adtranz.

LA DECISION PODRIA DARSE A CONOCER EN LOS PRIMEROS DIAS DE FEBRERO

Una sola oferta con varias opciones para el concurso de Metro de Madrid

Será en los primeros días de febrero, previsiblemente, cuando Metro de Madrid dé a conocer su decisión sobre el concurso y sobre las diferentes opciones a la oferta presentada por CAF, Gec Alsthom, Adtranz y Siemens, calificada por los responsables técnicos de Metro como de una alta calidad y muy atractiva, tanto en lo que se refiere a su nivel tecnológico como a su aspecto exterior.

La oferta se basa en una única opción mecánica en la que sólo varía el bogie, dependiendo de la motorización, y varias ofertas para los equipos de tracción, todos ellos trifásicos, y periféricos. Las dos opciones de cadena de tracción corren a cargo de Adtranz-Siemens, con un sistema de tracción que incluye accionamientos longitudinales en los ejes, situados uno a continuación de otro en el bogie y con una potencia de 170 Kw por motor y de Gec Alsthom con su sistema Onix, que

implica en los bogies accionamientos longitudinales y dispuestos en paralelo en cada bogie y una potencia de 150 kW por motor.

Ambas potencias son suficientes para las prestaciones que se exigen a las nuevas unidades que, entre otras, prevén una velocidad punta de 90 km/h, y de explotación de 80 km/h. Los equipos incorporan tecnología IGBT y un ondulator por bogie. En cuanto a las dimensiones exteriores se mantienen prácticamente las de la serie 5000, con empates de bogie y caja iguales y una mínima diferencia en la longitud. Las ofertas de equipos de freno de servicio han sido de Knorr y Sab Wabco, siendo los sistemas de freno disponibles, regenerativo, reostático y electro-neumático, contando además con un freno de estacionamiento por muelle acumulador.

En el caso de la informática embarcada, ayuda a la conducción y mantenimiento y caja negra, la oferta base corre a cargo de Spasa-Adtranz, siendo

las variantes de Adtranz, en solitario, Gec Alsthom y Siemens. En cuanto a los equipos de conducción y protección automática ATP/ATO, las ofertas corren a cargo de Dimetrónic y Gec Alsthom.

Aluminio. En relación a la constitución estructural, se presentan alternativas en acero al cobre y aluminio y en cuanto al exterior, son varias las opciones, que además son determinantes en las variaciones del precio según los técnicos de Metro, y siguen las líneas de la última ampliación de pedido de la serie 2000 realizada por CAF, con testeros con mayor superficie acristalada y formas más redondeadas que las de coches de suministros precedentes. En el interior las ofertas contemplan la facilidad de limpieza y para ello los asientos son en voladizo.

Las puertas son de accionamiento eléctrico de doble hoja y en su movimiento engrasan con la zona vidriada de la caja. La capacidad de las unidades, con asientos longi-

Ante la sorpresa del propio Metro de Madrid, e incluso del consorcio industrial ofertante -CAF, Gec Alsthom, Adtranz y Siemens-, una única oferta con varias opciones es la candidata a hacerse con el suministro de 35 unidades de metro -ampliables hasta 200 más- destinadas a cubrir las necesidades de servicio de las nuevas líneas del ferrocarril suburbano madrileño.

tudinales, es similar a la de la serie 5000, es decir, 230 pasajeros (190 de pie y 40 sentados en los coches remolque) y 113 (32 sentados -dos menos que en la serie 5000- y 181 de pie en los coches motores). La oferta de nuevas unidades cuenta, además, con la opción de pasillo de intercomunicación, que presenta ventajas en el servicio de las unidades, aunque con un ligero aumento en el precio de las unidades.

En cuanto al equipamiento de confort las condiciones del concurso eran más exigentes que en ampliaciones de contratos anteriores. La oferta de las nuevas unidades cuentan con aire acondicionado -con dos opciones, las de Stone Ibérica y Faiveley Transport- y sistema audiovisual de información, con indicadores de destino, apertura de puertas y anuncio de estaciones y megafonía-radiotelefonía controlables desde cabina.

Está prevista también la incorporación de un sistema de videovigilancia □