

PROPUESTA DE SIEMENS Y ADTRANZ PARA LA LINEA MADRID-BARCELONA-FRONTERA

El tren ICE3, con una potencia de 9.000 kW, alcanza los 350 km/h



El presidente de Siemens VT, **Herbert H. Steffen**, aseguró que Siemens Sistemas de Transporte y Adtranz están muy interesados en presentar circulando por España la versión del ICE 3 capaz de alcanzar los 350 km/h. Este nuevo tren europeo de alta velocidad podrá utilizar el tramo de pruebas de 100 kilómetros que el GIF en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa pondrá en servicio, entre el cruce del río Ebro y Lleida, a principios del año 2001.

La versión del ICE 3 que se pruebe en España tendrá un incremento de potencia del 12

por ciento, desde los 8.000 kW que presentan los 54 trenes ICE 3 en fabricación para la Deutsche Bahn, DB, y para los Netherlands Railways, NS, hasta los 9.000 kW que presentará el ICE 3 que se desplace a España para circular por la nueva línea de alta velocidad entre Zaragoza y Lleida en el año 2001. El tren ICE 3 fue sometido en pruebas a la velocidad de 360 km/h en un tramo especial de una línea férrea alemana.

Tanto **Steffen**, presidente ejecutivo de Siemens VT, como **Rolf Eckrodt**, presidente ejecutivo de Adtranz, señalaron en el acto de presentación del tren ICE 3, su disposi-

El ICE 3, nuevo tren europeo de alta velocidad, fue presentado por Siemens, el 9 de julio de 1999, a la prensa alemana, española y holandesa, en el circuito de pruebas situado en Wegberg-Wildenrath, Alemania.

Siemens actuó como responsable del consorcio Siemens-Adtranz fabricante de este tren capaz de alcanzar velocidades de 330-350 km/h. El tren comenzará a circular en las relaciones Amsterdam-Colonia y Colonia-Frankfurt, y podría circular también en la relación Sevilla-Madrid-Barcelona-Nîmes-Lyon si Renfe decidiera su adquisición.

ción a contemplar diversas formas de colaboración mutua, y con terceros, como Talgo, CAF o Alstom, para tender los pedidos españoles de trenes de alta velocidad capaces de circular a

350 km/h, los pedidos de trenes de velocidad alta para circular a 220 km/h, además de los pedidos de trenes con cambio automático de ancho que puedan utilizar las líneas de

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS TRENES ICE 3 FABRICADOS POR SIEMENS Y ADTRANZ

Ancho de vía	1.435 mm
Longitud (tren de ocho coches)	200 m
Ancho del vehículo	2.950 mm
Peso del tren con simple o múltiple captación de electricidad	405 t / 420 t
Peso por eje	16 t
Potencia para la velocidad máxima de 330 km/h	8.000 kW en la versión para Alemania y Países Bajos
Potencia para la velocidad máxima de 350 km/h	9.000 kW en la versión para España
Velocidad máxima con corriente alterna	330 km/h en la versión para Alemania y Países Bajos, y 350 km/h en la versión para España
Velocidad máxima con corriente continua	220 km/h
Asientos en clase preferente	136
Asientos en clase turista	244



El tren en el circuito de pruebas de Wildenrath.



Primera clase del ICE 3.

ancho normalizado de 1.435 mm y las líneas de ancho ibérico de 1.668 mm.

Los motores de 550 kW utilizados en el tren ICE 3, versión 330 km/h, son fabricados en la factoría que posee Siemens en el municipio de Cor-

nellà, comarca del Baix Llobregat, Barcelona, Cataluña. Los motores del ICE 3, versión 350 km/h, que deberán tener una potencia de unos 640 kW, también serían fabricados en España.

El ICE 3 presenta una moto-

rización distribuida en toda la longitud del tren. Es la primera vez que un tren europeo de alta velocidad adopta esta fórmula de propulsión. El 50 por ciento de los ejes del tren están motorizados. La motorización distribuida logra reducir

el peso por eje, contribuyendo a disminuir la agresividad del tren sobre la vía y, por tanto, a reducir los costes de mantenimiento de la infraestructura. Los nuevos trenes pueden circular por rampas de hasta 40 milésimas, es decir subir pendientes del 4 por ciento.

La eliminación de las cabezas motrices con la motorización bajo bastidor permite aprovechar mejor el espacio del

vehículo para la confortabilidad de las personas que viajan en el vehículo. Los primeros asientos para viajeros están situados en el ICE 3 inmediatamente detrás del conductor ofreciendo una visión frontal del recorrido. Esta innovación constituye un salto cualitativo en la atención al viajero, que en este tren se completa con asientos forrados en cuero, pantallas de vídeo en el respaldo del asiento anterior o cafetería con elegante salón restaurante.

De los 54 trenes ahora en fabricación, 17 han sido solicitados por DB con capacidad para circular por cualquiera de las cuatro electrificaciones más frecuentes en las actuales redes europeas, de corriente alterna a 25 kV y 50 Hz y a 15 kV y 16 2/3 Hz, y de corriente continua a 3.000 V y a 1.500 V.

José Luis Ordóñez □