

PARA CUBRIR EL TRAYECTO MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO EN LA LINEA DE ALTA VELOCIDAD

Próxima entrada en servicio de los trenes de la serie 104 de Renfe



Con la puesta en servicio de los primeros siete trenes de los veinte que compondrán la serie 104, los regionales de alta velocidad fabricados por el consorcio Alstom-CAF, que está prevista para los últimos días del presente mes de diciembre, Renfe lanzará su nuevo producto para el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano.

Las restantes trece unidades, comenzarán a funcionar, previsiblemente, a lo largo de 2005 para cubrir los servicios entre Córdoba y Sevilla, en la misma línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, y entre Madrid y Toledo, una vez abierto el ramal de alta velocidad entre la citada línea y la capital castellano-manchega.

La nueva oferta, que aún no tiene nombre comercial, supone una mejora sustancial sobre

el servicio actual al incrementarse el número de trenes diarios y de plazas, especialmente en las franjas horarias de mayor demanda, y mejorarse también las tarifas.

Con el nuevo servicio la frecuencia de trenes pasará, de lunes a jueves, de los nueve trenes actuales a un total de trece trenes en cada sentido. Los viernes, de los nueve trenes actuales se pasará a catorce y durante el fin de semana habrá siete trenes los sábados y ocho los domingos.

En todos los casos se mantendrá el mismo tiempo de viaje y el compromiso actual de puntualidad que permite recuperar el importe del billete en el caso de un retraso superior a los cinco minutos.

De lunes a jueves partirán de la estación Puerta de Atocha de Madrid, trenes a las 6,45, 8,10, 10,30, 13,30, 14,15,

Para finales del próximo mes de diciembre está prevista la entrada en servicio de las siete primeras unidades de las veinte que compondrán la serie 104 de trenes regionales para servicios de alta velocidad. Los trenes que afrontan ahora los últimos pasos de su proceso de homologación son la base de la nueva oferta de servicios en el trayecto Madrid-Ciudad Real-Puertollano.

15,15, 17,15, 18,15, 19,15, 19,40, 20,25, 21,15 y 22,20, a los que se unirá el viernes uno más a las 16,10, para llegar en unos 55 minutos a Ciudad Real y en una hora y 13 minutos aproximadamente a Puertollano.

En sentido contrario, las salidas de Puertollano serán de lunes a jueves a las 6,25, 7,00, 7,15, 7,45, 8,30, 10,00, 13,00, 15,30, 16,05, 17,00, 19,00, 20,05 y 21,30. Los viernes, un tren más a las 18,00 completará los 14 servicios previstos.

En cuanto a las nuevas tarifas que entrarán en vigor desde el momento en que funcionen los nuevos trenes, se trata de un sistema más flexible que podrá adaptarse con mayor facilidad a los hábitos de viajes de los distintos clientes. Entre las principales novedades está la tarjeta plus que sustituirá los distintos abonos mensuales y multivajes hasta ahora existentes.

Con el nuevo sistema podrán "comprarse" a la carta el número de viajes mensuales



entre 20 y 50 en 30 días naturales. Así, por ejemplo, 27 viajes en clase turista entre Madrid y Ciudad Real costarán 272 euros, frente a los 334 actuales, y los 40 viajes supondrán un desembolso de 330 euros frente a los 354 actuales.

La tarifa general supondrá precios de 17,1, 20,7 y 4,2 euros en clase turista para los trayectos Madrid-Ciudad Real, Madrid, Puertollano y Puertollano-Ciudad Real, respectivamente. En el caso de la clase club los precios se situarán en 20,2, 24,6 y 5 euros, para los tres trayectos.

Otras de las novedades serán la nueva tarjeta para el trayecto Puertollano-Ciudad Real y la introducción de una nueva tarifa de ida y vuelta en diferente día con un descuento del diez por ciento, manteniéndose la del veinte por ciento para el mismo día.

Caja de aluminio. El contrato de fabricación y suministro -en el que se incluye el mantenimiento, que Renfe compartirá en un 50 por ciento- de los veinte trenes que componen la serie 104, las lanzaderas para servicios de carácter regional en líneas de ancho internacional, fue adjudicado en mayo de 2001 al consorcio Alstom-CAF, por un global de 227,78 millones de euros.

Los nuevos trenes, disponen de cajas construidas en



aluminio, son capaces de desarrollar una potencia de 4.000 kilowatios y la velocidad máxima que pueden alcanzar es de 250 kilómetros por hora.

Están compuestos por cuatro coches, todos ellos motores y su oferta de plazas es de un total de 237 -una de ellas para discapacitados- que están repartidas en dos clases, preferente y turista. Las unidades derivan de la familia de trenes Pendolino de última generación de la que ya circulan en la red de Renfe los trenes Alaris, de tres coches, que prestan servicio en la línea Madrid-Valencia.

Cada tren cuenta con cuatro vehículos motores- los dos extremos con cabina- tres de los cuales son de clase turista y uno de los extremos preferente-cafetería. En el área de preferente hay 31 plazas, aseó y zona de equipajes. Los coches

de clase turista tiene el resto de las plazas, la plaza reservada para silla de ruedas y un aseó adaptado

Las unidades que pueden circular hasta en triple composición, tienen una longitud de 107,1 metros y una anchura de cajas cercana a los tres metros. El ancho de vía es de 1.435 mm., y la tensión de alimentación de 25.000 voltios y 50 hercios.

La masa del tren es de 221,5 toneladas y la carga máxima por eje de 17. La aceleración media en arranque es de 0,72 m/sg² y la aceleración residual a velocidad máxima de 9,5 m/sg². El peso total en carga asciende a las 245 toneladas.

Los coches son tipo salón con pasillo central y asientos a ambos lados, 1+2 en el coche preferente y 2+2 en los coches turista, enfrentados en el centro del coche. El bar-cafetería que cuenta con teléfono público, se encuentra en el coche preferente que cuenta con un único vestibulo de acceso y una sola puerta por costado. El resto de los coches tiene dos puertas de acceso por costado.

Además, los trenes de la serie 104 cuentan con sistemas de climatización independientes en cabina y compartimento de viajeros, sistema de megafonía y de información visual,

y asientos reclinables y orientables.

Los coches disponen de portaequipajes y maleteros con protección antirrobo en el interior de las salas de viajeros y una zona para equipajes facturados. Los 104 tienen freno eléctrico y neumático y equipos de producción de aire, diagnóstico de averías y ayuda a la conducción estará equipa-

dos con equipos ERTMS, anuncio de señales y frenado automático ASFA y equipo de comunicación tren-tierra GSM-R y convencional.

Igualmente las unidades cuentan con dispositivo hombre muerto, equipo de registro de incidencias, sistema antipatinaje y antibloqueo, sistema de engrase de pestaña y areneros.

A.R. Fotos M. A. Patier. □



Características técnicas serie 104

Composición	Mc-Mi-Mi-Mc
Ancho de vía	1.435 mm.
Tensión de alimentación	25 kV 50 Hz
Velocidad comercial	250 km/h
Longitud	107,1 m.
Tara	221,5 Tm
Carga máxima por eje	17 Tm
Peso en carga	245 Tm
Potencia	4.000 kw
Aceleración media en arranque	0,72 m/sg²
Aceleración media residual a velocidad máxima	9,5 m/sg²
Capacidad	236 + 1 PMR