

# Oaris de CAF



El Oaris, el tren de alta velocidad de CAF en fase de homologación, y su prototipo forma parte del parque de Renfe, con el número 105.001. Capaz de al-

canzar velocidades máximas de 350 km/h -en enero de 2012 los superó por primera vez- se ofrecerá en composición variable de cuatro, seis y ocho trenes.

Asimismo, se ofrecerá en versiones de ancho ibérico y estándar internacional, y con la opción de equipar bogies de ancho variable que permitan su circulación por ambos anchos.

Podrá equipar, así, bogies Brava de ancho variable operativos a 300 km/h, que permitirán también y su total interoperabilidad transfronteriza, de tal modo que podrán superar los tres distintos anchos de vía, las cuatro electrificaciones diferentes y los múltiples sistemas de señalización existentes en Europa

## ■ Serie 105

La unidad prototipo 105.001 es de cuatro coches y tiene una longitud de 202,240 metros (26,780 m el coche cabina y 24,780 m el intermedio). La estructura del tren está construida con perfiles extruidos de aluminio.

Su diseño interior ofrece la máxima flexibilidad para adaptarse a distintos tipos de explotación, con coches intermedios con dos o cuatro puertas, cafetería accesible de tamaño variable, diferente paso entre asientos, número de aseos y capacidad adaptable de los maleteros al número de plazas.

Cada coche cuenta con un bogie motor y otro remolque. Los pantógrafos alimentan a dos transformadores, cada uno de los cuales alimenta a cuatro inversores de tracción VVVF, uno por coche y de cada uno de ellos cuelgan los dos motores de tracción asíncronos del bogie motor. La potencia unihoraria de cada motor es de 660 kilowatios, lo que ofrece una potencia total unihoraria de 5.280 kilowatios para la versión de cuatro coches, y de





7.920 y 10.560, respectivamente, para las de seis y ocho coches.

Los Oaris, serán trenes interoperable para 320 km/h., de composición variable de cuatro, seis y ocho trenes, con sistemas y alimentados a 1.500 y 3.000 voltios en corriente continua, y 15 y 25 kilovoltios en alterna.

Asimismo, podrán incorporar cualquier sistema de señalización necesario para la explotación en líneas de alta velocidad o convencionales existentes en cualquier red ferroviaria del mundo.

Cada coche dispone de un equipo doble de aire acondicionado e instalado en el techo para el compartimento de viajeros, y de otro independiente en los coches extremos para las cabinas de conducción.

El tren dispone de una red ethernet de última generación para la transmisión de información multimedia –audio y vídeo– y para labores de mantenimiento, y de equipo de control y supervisión.

Incorpora equipos de megafonía, interfonía e información al viajero, con paneles exteriores e interiores, y pantallas TFT, y puede equipar una red wifi para ofrecer acceso a internet a los viajeros. Las butacas permitirán ser equipadas con pantallas individuales de información y entretenimiento. ■

