

■ Comunicat de premsa ■

## Los nuevos trenes de la serie 113 de FGC comienzan a circular por el Metro del Vallès

- Hoy han iniciado el servicio comercial 3 de las 24 nuevas unidades adquiridas, que sustituirán progresivamente durante el 2014 las de la serie 111
- Los nuevos trenes harán los itinerarios correspondientes a las líneas de Terrassa, Sabadell y Reina Elisenda
- Los convoyes, que suponen una inversión de 151 MEUR y se adjudicaron al consorcio Alstom-CAF, incorporan los últimos avances tecnológicos y mejoran las condiciones de confort para los usuarios



Las nuevas unidades de tren de la serie 113 adquiridas al consorcio Alstom-CAF por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) han comenzado a circular esta mañana. El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, el primer tinent de alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Joaquim Forn, y el presidente de FGC, Enric Ticó, han participado en el bautizo del primer convoy, concretamente el 113.01, en un acto celebrado en la estación de Plaça Catalunya de FGC. Este primer convoy lleva el nombre de 'Barcelona', y el

## ■ Comunicat de premsa ■

---

resto de las nuevas unidades también se bautizarán con las denominaciones de las ciudades por las cuales pasa la línea.

Desde hoy, 3 unidades de las 24 adquiridas empiezan a circular por el Metro del Vallès en horario comercial, una vez finalizado satisfactoriamente el periodo de pruebas. Inicialmente, los nuevos trenes de la serie 113 harán los itinerarios correspondientes a las líneas S1 (Terrassa) y S2 (Sabadell). Durante los próximos meses se irán recibiendo progresivamente el resto de convoyes procedentes de la fábrica de Alstom en Santa Perpètua de Mogoda y de la fábrica CAF en Zaragoza. De los 24 trenes, 12 los ha fabricado Alstom y los otros, CAF. Concretamente, de los trenes nuevos que han comenzado a circular hoy, dos provienen de la planta de Santa Perpètua y uno de Zaragoza.

La adquisición del nuevo parque móvil permitirá a FGC modernizar su flota, ampliar la capacidad de transporte, reducir los gastos de mantenimiento y absorber la demanda que suponen los prolongamientos de Sabadell y Terrassa, así como sustituir de forma progresiva hasta el año 2015 los trenes de la serie 111 de la línea Barcelona-Vallès. Cinco de las 24 unidades estarán formadas por 3 coches para dar servicio a las estaciones de la línea L7 (Avinguda Tibidabo) donde las andanas son más cortas. Estos trenes de 3 coches circularán como serie 114.

Una vez completada la entrada en servicio de los nuevos convoyes, la flota de esta línea estará formada por 46 trenes: 19 trenes de 4 coches de la serie 113, 5 trenes de 3 coches de la serie 114 y los actuales 22 trenes de 4 coches de la serie 112.

El coste de la inversión por la adquisición de estos trenes es de más de 151 MEUR.

### **Trenes más modernos y confortables**

Los nuevos trenes de la serie 113 incorporan los últimos avances tecnológicos y permitirán mejorar las condiciones de confort para los usuarios. De sus características destacan:

- **Longitud y capacidad:** trenes de 80 metros, formados por 4 coches contruidos en aluminio. La capacidad máxima de los trenes es de 780 personas, entre sentadas y de pie. Los trenes de 3 coches tienen una capacidad máxima de 581 personas.

## ■ Comunicat de premsa ■

---

- **Interior:** el interior será diáfano y continuo con gran amplitud de paso entre coches. Los elementos de mobiliario y decoración serán de máxima seguridad y confort.
- **Ergonomía:** La ergonomía de la cabina ofrecerá más amplitud y más confort al conductor.
- **Climatización:** la climatización interior, juntamente con un aislamiento acústico óptimo, aportará un ambiente de alta calidad y confort para el usuario.
- **Asientos:** distribución de los asientos similar a la existente a los trenes actuales, con asientos dispuestos en tertulias de cuatro y otros adosados lateralmente.
- **Accesibilidad:** serán trenes completamente accesibles para todos, como el resto de la flota actual de FGC, con un total de 12 puertas de doble hoja distribuidas a lo largo del tren.
- **Prestaciones:** las prestaciones a nivel de velocidad y aceleración serán las mismas que las actuales, de acuerdo con los condicionantes del trazado de la línea, con motores de corriente alterna gobernados electrónicamente y que permiten grandes tasas de recuperación de energía mientras el tren frena. Disponen de sistemas de protección de la circulación tipo ATP y están preparados para la conducción asistida tipo ATO.
- **Seguridad e información:** cuentan con sistemas de información, señalización y comunicaciones avanzados. En este sentido, disponen de un sistema de vigilancia mediante circuito cerrado de TV con grabación de imágenes en caja negra y transmisión en tiempo real al Centro de Mando Integrado. Están equipados con radiotelefonía, telefonía GSM y UMTS, localización GPS, sistemas de información al viajero con pantallas planas, megafonía e interfonía, entre otros.

### El concepto Smart Train

La incorporación de estos trenes se enmarca dentro el concepto Smart Train que FGC promueve como una estrategia transversal y un factor de dinamización. Alrededor de este concepto se agrupan una serie de iniciativas y soluciones innovadoras para conseguir una gestión ferroviaria inteligente y seguir proyectando FGC como empresa innovadora y eficiente.

■ Comunicat de premsa ■

### Ficha técnica unidades de tren de la serie 113

<b>Fabricante</b>	Consorcio ALSTOM/CAF
<b>Ancho de vía</b>	1,435 m (ancho internacional)
<b>Material estructura</b>	aluminio
<b>Longitud</b>	80 m
<b>Tensión de alimentación</b>	1,5 kV (corriente continua)
<b>Número de bogies</b>	8, de los cuales 6 totalmente motorizados
<b>Peso en carga máxima</b>	200,34 toneladas
<b>Equipo de tracción y freno eléctrico</b>	2 pantógrafos, 3 disyuntores, 3 onduladores de semiconductores IGBT con capacidad de generación de energía eléctrica en los procesos de frenado por recuperación, 12 motores eléctricos de tracción con una potencia nominal de 150 kW i 3 grupos dobles de resistencia de frenado.
<b>Equipo eléctrico auxiliar</b>	3 convertidores estáticos, 2*70 kVa con cargador de baterías, 1*85 kVa sin cargador.
<b>Velocidad máxima</b>	90 km/h
<b>Potencia máxima en tracción</b>	2,7 MW
<b>Aceleración / desaceleración máxima</b>	1,1 m/s <sup>2</sup> (de 0 a 40 km/h) / 1,1 m/s <sup>2</sup> (freno de servicio).

**27 de enero de 2014**