

Cum arată trenul diesel produs la Pașcani, cum a fost construit și câteva specificații tehnice

22 iunie 2020



La final de 2019 pasionații de trenuri au fotografiat în București, pe Valea Prahovei sau pe magistralele spre Moldova un automotor diesel alb fabricat la Pașcani. Rar putem vedea un tren nou pe liniile românești, iar în articol puteți citi despre ce viteză

prinde trenul, de când se lucrează la el și când l-am putea vedea plin cu călători.

Nu sunt multe locurile din România unde se produce material rulant feroviar: la Craiova se fac trenuri electrice și locomotive, la Arad se construiesc vagoane, iar la Pașcani se repară vagoane și se lucrează la aceste automotoare diesel.



Automotorul diesel este produs de Electroputere VFU Pașcani, este destinat transportului pe distanțe medii cu viteză maximă de 120 km/h și este alcătuit din trei vagoane (vagon motor + vagon remorcă+ vagon motor). Pot călători în total 164 de pasageri (142 la clasa a 2-a și 22 la clasa 1), iar trenul are 60 de metri lungime.

Doar 40% din rețeaua feroviară românească este electrificată, iar după 1989 nu s-a mai continuat cu electrificarea, astfel că trenurile diesel sunt încă de bază chiar și pe unele magistrale importante.



Proiectul trenului de la Pașcani a început în 2011 - 2012, atunci s-a decis construirea unui DMU (Diesel Multiple Unit), iar materialele au început să sosească în 2013-2014 pentru construirea acestui prim prototip. O mare parte dintre componente vin de la companii cunoscute din Europa, iar designul exterior și cel al cabinei au fost realizate la Pașcani.



Trenul a ajuns la Făurei în octombrie 2019, iar testele de la Predeal s-au făcut în decembrie 2019. Trenul a rulat și cu 120 km/h între Pașcani și București. Automotorul are și sistem electronic de informare a călătorilor, dar și sistem de numărare a lor, pentru a monitoriza constant gradul de ocupare.

Automotorul a atins 143 km/h în testele făcute în poligonul de la Făurei unde trenul a parcurs peste 5.000 km. Au fost făcute teste și spre Predeal, pentru a se vedea dacă trenul pornește în condiții optime la altitudine mai mare (1.000 de metri) și s-au făcut și teste cu trenul gol, dar și cu trenul încărcat cu saci de nisip, pentru a simula situația când trenul este foarte plin (și deci greu).



Sursa de putere este asigurată de două motoare diesel tip "MTU", având o putere de câte 390 kW/motor, acestea fiind montate împreună cu transmisia și serviciile auxiliare în două module "POWER-PACK". Compunerea automotorului rămâne fixă în exploatare. Automotorul tip DMU se poate descompune în unitățile componente doar în atelierele de întreținere reparații specializate.

Încă nu au fost finalizate testele pentru omologare. Direcția tehnică a companiei estimează că mai durează 2-3 luni până la finalizare. Automotorul va fi disponibil după obținerea certificatului de omologare.



Producția de serie va începe odată cu semnarea unui contract de vânzare. La aceasta dată, ca perspectivă, se are în vedere piața României, flota de vehicule feroviare fiind în stare critică și se au în vedere achiziții prin fonduri europene. Deocamdată NU există însă un contract ferm în acest sens.

Compania NU a comunicat un preț de listă pentru tren, dar în general prețurile pornesc de la 4-5 milioane euro pentru astfel de automotoare.

Electroputere VFU Pașcani a avut afaceri de 86,9 milioane lei în 2019 (puțin mai mici decât în 2018), aproape trei sferturi fiind generate de activitățile feroviare (reproiectarea, reconstrucția și modernizarea vehiculelor feroviare). Profitul net a fost de 6,75 milioane lei, de peste două ori mai mare decât în 2018. Numărul mediu de angajați a fost de 509, conform datelor de pe site-ul Ministerului Finanțelor.

Compania repară și vagoane pentru CFR Călători, a modernizat și trenuri pentru Republica Moldova și construiește și tramvaie

Compania a fost privatizată în 2004 și face parte din grupul Grampet. În 2013, "Remar" a devenit "Electroputere VFU Pașcani",

Din cauza pandemiei, activitatea companiei a fost redusă semnificativ din martie, iar pentru personalul ce a fost activ s-au luat măsuri pentru evitarea îmbolnăvirii (regulament intern cu privire la distanțarea fizică și dezinfectie, echipament și materiale de protecție, acces în fabrică prin tunel de dezinfectie).



Sursa: <https://m.hotnews.ro/stire/>