

## アルストム社の Citadis 車両は進化を続ける

原題：Alstom updates its Citadis family

- 著者・所属：Harry Hondius
- 誌名：MRI: Metro Report International Vol.29 No.2 (2015-6) pp.50-54
- 言語：英語 ●原文中図：17 ●表：4

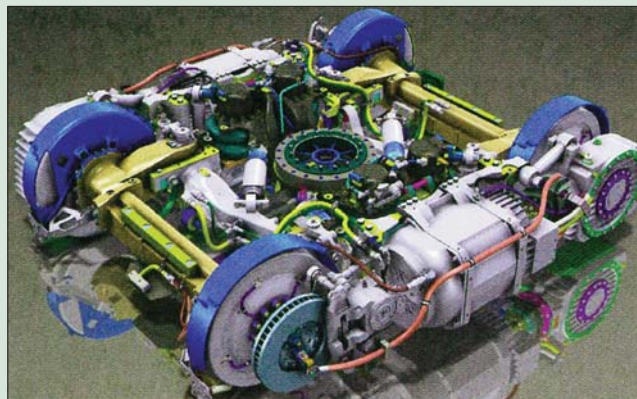
世界で最も多く製造されたアルストム社の Citadis シリーズ(超低床電車)は今も進化を続けている。最新の X05 系の Ixège 台車は、軽量化のため独立車輪方式を採らなかつた。これにより車輪と歯車装置の長寿命化も見込まれ、最高速度を 80km/h に引き上げた。また、永久磁石同期電

動機の採用により、省エネと保守の簡素化が実現できた。2 車体の Citadis205 をフランスから受注したのに続き、3 車体の Citadis305 をシドニーから受注した。また、北米向けの Citadis Spirit は、フランス向けのトラムトレインの設計をベースにした車両で、オタワから受注した。



シドニー中心街を走る 2 編成の Citadis305 は両開きドアが特徴的である

出典 MRI: Metro Report International



Citadis Spirit 向けの動台車 Iponam は誘導電動機を搭載する

出典 MRI: Metro Report International

## 架線レス・トラムが試験中

原題：Catenary-free Avenio on test

- 著者・所属：Harry Hondius
- 誌名：RGI: Railway Gazette International Vol.171 No.6 (2015-6) p.58
- 言語：英語 ●原文中図：3 ●表：1

カタールの首都ドーハにある学園都市ライトレール向けの低床車両は、車上エネルギー蓄積装置と剛体架線の革新的組み合わせによって電力が供給される。このドーハ向けのシーメンス社製 Avenio 低床トラムは、ドイツのヴィルデンラート試験線で試験中である。1 億ユーロ以上の契約により、ドーハ大学のキャンパスには、架線のない延長 12km の線路が敷設されている。最初の 3 年間はシーメンス社が保守も受け持っている。架線なし運転では平均間隔 600m ごとの停車場において剛体架線から充電される。電源は 750VDC である。



ヴィルデンラート試験線におけるドーハ向けのトラム車両

出典 RGI: Railway Gazette International