



La perfezione giapponese corre ad alta velocità con il nuovo Shinkansen E8

di **Alessandro Cirillo**

TOKYO (Giappone) - Con il cambio orario del 16 marzo 2024 è entrato in servizio lo Shinkansen E8, di East JR, l'ultimo gioiello sui binari dell'alta velocità giapponese, in servizio tra Tokyo e Shinjo sulla linea Yamagata Shinkansen chiamata anche Mini Shinkansen perché sulla medesima linea convivono sia i treni a scartamento ordinario da 1435 mm, come l'E8, che quelli a scartamento ridotto da 1067 mm; pertanto il materiale rotabile è costruito con una sagoma ridotta rispetto a quella adottata per le linee Shinkansen "nuove", per affrontare le curve, le gallerie e le stazioni normalmente utilizzati da tutti i treni in circolazione sulla linea, dove si viaggia a una velocità di 130 km/h con un voltaggio di 20 kV invece che il consueto 25 kV delle linee Shinkansen.

L'annuncio della costruzione dei nuovi treni risale al 2020, il primo convoglio è stato presentato il 24 febbraio 2023 presso il deposito Japan Rail East di Rifu; da quel giorno si sono susseguite molteplici corse prova per testare tutti gli apparati di bordo prima dell'entrata in servizio commerciale. Verranno costruiti 15 treni completi entro il 2026 che andranno a sostituire i servizi tuttora effettuati con il materiale E3, che ha una velocità massima di 275 km/h; gli E8 invece possono raggiungere i 300 km/h, riducendo la percorrenza tra Tokyo e Yamagata a 2 ore e 21 minuti.

Ciò che colpisce è il muso lungo ben 9 metri, costruito per ottimizzare l'aerodinamicità del convoglio e ridurre l'impatto fonico; è stato progettato dallo studio Ken Okuyama Design della prefettura di Yamagata, e costruito da Hitachi e Kawasaki. I suoi colori prendono ispirazione dalle nevi del monte Zao (bianco), dal fiore cartamo (giallo) e dalle penne dell'anatra mandarina (viola), tutti simboli della prefettura di Yamagata. Tutte le carrozze sono equipaggiate con sospensioni attive.



1/2/3/4. Foto Alessandro Cirillo

Il treno è composto da 7 carrozze, 1 di prima classe (green car) con 26 posti e 6 di seconda classe (ordinary) con 329 posti. Entrando all'interno delle carrozze si nota immediatamente un ambiente luminoso e accogliente, pulitissimo e le sedute, anche in seconda classe sono decisamente comode e corredate da tutti i comfort di bordo (prese elettriche, prese USB, tavolino, seduta reclinabile). Entrambi i livelli di servizio hanno un layout 2+2.

I convogli sono attualmente in servizio su 3 coppie al giorno che viaggiano in abbinamento ai collegamenti verso la regione del Tohoku svolti dal materiale E5 da 10 pezzi; vengono sbinati presso la stazione di Fukushima, che in vista del futuro aumento di

treni vedrà ingenti lavori strutturali per rendere indipendente l'itinerario verso Yamagata entro il 2026, risolvendo le attuali interferenze a raso tra le varie linee.

La stabilità di marcia, l'eccellente accelerazione e il comfort superlativo fanno forse l'E8 il miglior treno ad alta velocità attualmente in circolazione nel nostro pianeta, nella speranza di vedere l'evoluzione internazionale nella gamma dell'offerta ferroviaria di Hitachi.



5

Foto Alessandro Cirillo



6

Foto Alessandro Cirillo



7

Foto Alessandro Cirillo



8

Foto Alessandro Cirillo

5/6/7/8. Foto Alessandro Cirillo

Alessandro Cirillo - 14 maggio 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003