

**BIGLIETTERIA  
FERROVIARIA**

**ACQUISTA QUI!**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA  
.ITALO  
SNCF**

# **Ferrovie.it**

da **News ferroviarie** del 10 maggio 2005

## **Presentata la D.343.2016**

**di Luca Catasta**

MILANO - Il 5 maggio, presso il deposito locomotive di Smistamento, è stata presentata ufficialmente la locomotiva D.343.2016, prototipo completamente rimodernato e rivisto in tutte le sue parti, che potrebbe dare il via al restyling dell'intero gruppo D.343.2000 nei prossimi anni. L'evento era riservato agli addetti ai lavori, ovvero alle figure che sono intervenute ed hanno collaborato attivamente al progetto.

Oltre ai responsabili di Cargo Trenitalia erano infatti presenti i rappresentanti di CGT S.p.A., che si è occupata del sistema di propulsione, e di TZV Gredelj che ha curato la realizzazione dei lavori presso le proprie officine, con l'intervento di Woodward per il sistema di controllo e di Traktionssysteme Austria che ha fornito il generatore di trazione.

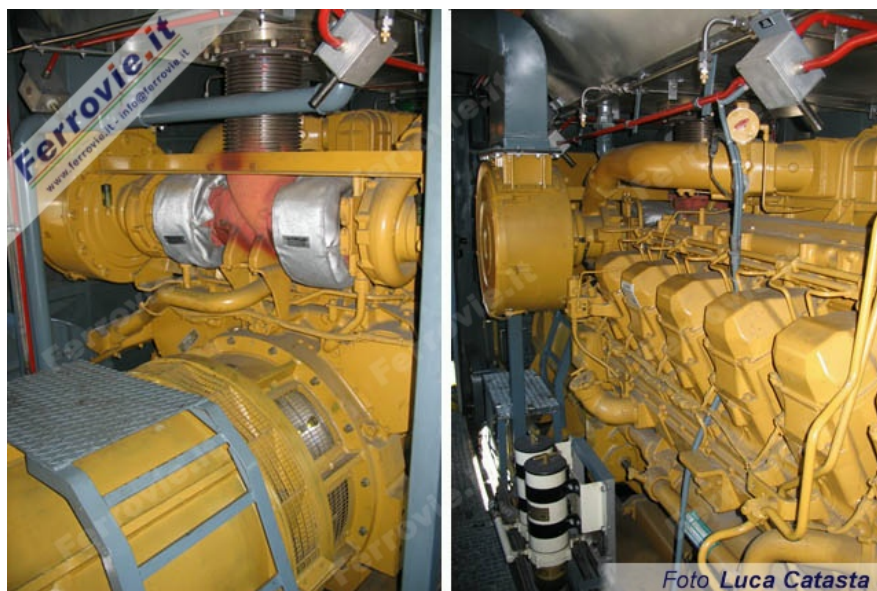


*Foto Luca Catasta*

**1. La D.343.2016 nel giorno della presentazione ufficiale ai responsabili di Cargo Trenitalia, a fianco della D.343.2009 ancora nello stato originario, nel deposito di Milano Smistamento. (Foto Luca Catasta, 5 maggio 2005)**

Radicali gli interventi sia nella parte interna che esterna della locomotiva. Internamente è stato sostituito l'intero gruppo elettrogeno, con l'installazione di un nuovo motore diesel e di un nuovo alternatore. Al posto del Breda PAXMAN VENTURA 12 YJCL d'origine, la locomotiva monta ora un motore termico CATERPILLAR 3512B dalla potenza di 1483 kW, contro i 990 kW del motore d'origine.

L'alternatore originario è stato poi sostituito con un generatore di trazione trifase TRAKTIONSSYSTEME TG 71-63-6 da 1295 kW, mentre i motori elettrici di trazione sono stati adeguati mediante rifacimento degli avvolgimenti degli statori in classe H. Altri interventi importanti sono il rinnovamento dell'impianto elettrico interno e di quello relativo all'alternatore, l'adeguamento della struttura del telaio, con un nuovo serbatoio più ampio (dalla capienza di 3.000 litri contro i 1.300 litri originari) e l'introduzione di zavorra che aumenta il peso della locomotiva da 60 a 74 tonnellate.



2. Due immagini che mostrano le novità del gruppo elettrogeno della locomotiva. A sinistra il nuovo generatore di trazione trifase TRAKTIONSSYSTEME TG 71-63-6, mentre sulla destra il motore CATERPILLAR 3512B. (Foto Luca Catasta, 5 maggio 2005)

Esternamente è stata rivista tutta la struttura della cassa della locomotiva, con l'applicazione di nuove cabine di guida, la soppressione delle saracinesche laterali, l'installazione di nuove griglie sulle fiancate e la modifica dell'imperiale su cui sono installati gli aeratori dell'impianto di aria condizionata.

Per quanto riguarda le cabine è stato interamente sostituito il banco di manovra, con l'installazione di nuovi cruscotti e strumentazioni.



3. Il nuovo banco di guida della D.343.2016. (Foto Luca Catasta, 5 maggio 2005)

Tutti gli interventi sono stati eseguiti in Croazia presso le officine Tvornica Zeljeznickih Vozila (TZV) "Gredelj" di Zagabria, azienda che si occupa anche della rimotorizzazione e ammodernamento delle locomotive 220 FER ed ha ora in lavorazione le tre locomotive delle ferrovie croate di costruzione italiana, destinate a FNC - Ferrovie Nord Cargo con la numerazione di E.660.

Per il progetto della D.343.2016 si è svolta in Italia solamente la revisione dei carrelli e della timoneria freno, eseguita presso le Officine della Business Unit di Rimini.

La D.343.2016 è quindi oggi una locomotiva del tutto nuova e dalle prestazioni nettamente superiori alle altre unità gemelle d'origine. La potenza, sia del motore che del generatore principale, è stata infatti nettamente aumentata, così come lo sforzo di trazione massimo all'avviamento, passato da 190 a 240 kN, e quello continuativo ai cerchioni, che da 112 sale a 149 kN, nonché l'autonomia media che da 650 km passa ora a ben 800 km su linee pianeggianti alla velocità di 70 km/h.

L'unico aspetto che lascia perplessi su questo restyling è la totale mancanza dei sostegni antinfortunistici per gli addetti alle manovre, ovvero i corrimani (orizzontali e verticali) che mancano su entrambi i musì della locomotiva, sia frontalmente che lateralmente, e le scalette di appoggio che sul lato guida della cabina mancano completamente, impedendo così al macchinista e al manovratore di comunicare verbalmente se non via radio.



**4. Le cabine della D.343.2016 e della D.343.2009 a confronto. Si nota subito la mancanza di corrimani e scalette antinfortunistiche per gli addetti alle manovre sull'unità oggetto di restyling. (Foto Luca Catasta, 5 maggio 2005)**

La D.343.2016 verrà inviata nelle prossime settimane a Firenze per lo svolgimento dei test di trazione che, se daranno esito positivo, potrebbero far decidere ai responsabili di Cargo Trenitalia di estendere queste modifiche per lo meno all'intero gruppo D.343.2000.

**Luca Catasta - 10 maggio 2005**

☐ 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**