

満を持して投入の高性能特急車

北武急行電鉄2000系

取材協力 北武急行電鉄株式会社
車輦部 千住検車区
日本車輦製造株式会社
東京支店

スマートな外観と軽快な走行性能

国鉄を始め各大手私鉄を巡る高性能化の波もようやく一巡し各社ともに高性能車が第一線の主力として活躍している。

そんな中、北武急行電鉄（以下「北武」）では、通勤用には高性能車を次々に増備してきたが、優等列車としては10年選手の800系が未だに看板を背負っており、ロマンスカー、パノラマカーなどが華々しく登場する中で、いささか見劣りしてしまうのが正直なところであった。

それが今般、特急専用として新たなスタイルをまとった高性能車2000

系が登場の運びとなり、他社の新鋭にも負けない活躍を見せることとなった。

今般登場した2000系特急車は、従来の北武のイメージを一新するスタイルをまとい、走行性能も特急の名に恥じない、まさに北武の新時代を体現するにふさわしい車輦となっている。

機構

編成は4両固定、2両ユニットの全電動車である。1500系の機構を基本とした実績のあるものだが

主電動機を75kwから90kwに強化した他、弱界磁率の拡大や歯車比の変更など、高速域での加減速性能の向上を図っている。

主制御器は電動カム軸式で、超多段とまでは行かないものの、1500系よりも段数を増やし、滑らかな加速の実現と共に起動時の衝撃を極力なくし、優等列車としての優雅な走りを目指している。

台車は1500系と同様、板ばねにより軸箱を支持する、いわゆるミンデンドイツ式、一軸蛇行動を防ぎ高速走行に適したものである。

枕ばねには空気バネを採用。1500系の場合は積空時の車高の変化を抑えられるという意味が大きかったが、2000系では乗り心地の面での利点が重視された。そのため、形式は同じであるが1500系とはばねの作動条件を変えてある。

ただ、単にばねを柔らかくすると乗客は船酔いのような感覚を覚えることがあり、経験を元に、また試運転を繰り返しながら最適動作を見いだしていくと言う。

外観

車体は20m級の大型車。近年の標準たる半張殻構造の軽量車体となっている。前面デザインは先代の800系を引き継いで湘南タイプを基本としたものだが、角のRを小さくして鋭さを出した近代感覚 あふれるスマートなもの。特筆すべきは前面窓の大きさで、上方をほとんど車体断面いっぱいまで拡げてあり、軽快感の演出に一役買っている。ガラスメーカーとの共同研究により実現したものだという。

前照灯は前作1500系で2灯化されていたが、今回は窓下に降り、通過表示灯共々ステンレス製の飾り板にまとめられている。その間に挟まれて、丁度こだま型と同様に行灯式になった特急表示板があり、これらの部分品が相まって独特の表情を作り出している。



湘南型を近代化した一つの解答と言える前面。試験的にスカートが取り付けられている

