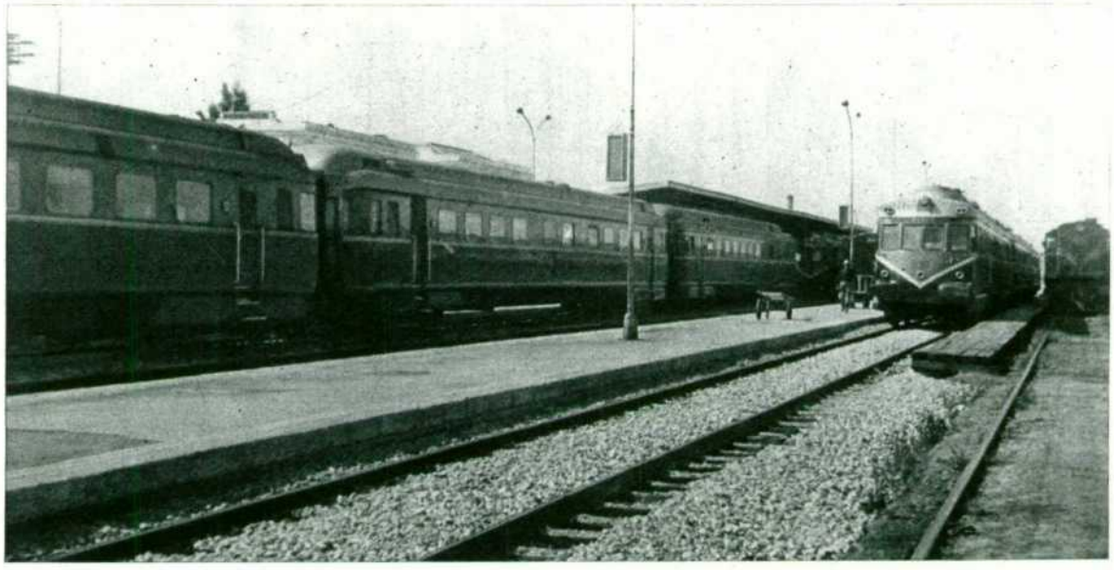
LA MODERNIZACION DE LOS TRENES TAF

El Taf en estado original (año 1954), en la estación de Madrid-Atocha.

En el año 1953 comenzaron a circular por las líneas españolas de la RENFE unos trenes plateados formados por dos coches motor y un remolque, susceptibles de desdoblarse en el trayecto para prestar un servicio más completo y eficaz. Dos innovaciones les hicieron muy populares: el aire acondicionado y las comidas servidas en el mismo asiento. Durante más de diez años fueron acompañados por el éxito, tanto por el favor del público como por su buen funcionamiento.

Para atender a su entretenimiento se levantaron nuevas naves en el depósito de Cerro Negro, en Madrid, Atocha, única base para los veinte trenes y diez unidades de la serie 9.500 a que pertenecen.

Con la entrada en servicio de los Ter y Talgo III en 1964, los Taf fueron retirados del servicio, quedando únicamente algunas unidades cubriendo las relaciones de Madrid a Ciudad Real y Sevilla a Huelva y Granada. Posteriormente fueron modernizadas todas las unidades en Besain, Zaragoza y Madrid en los talleres de la CAF, MMC y EUSKALDUNA, respectivamente.

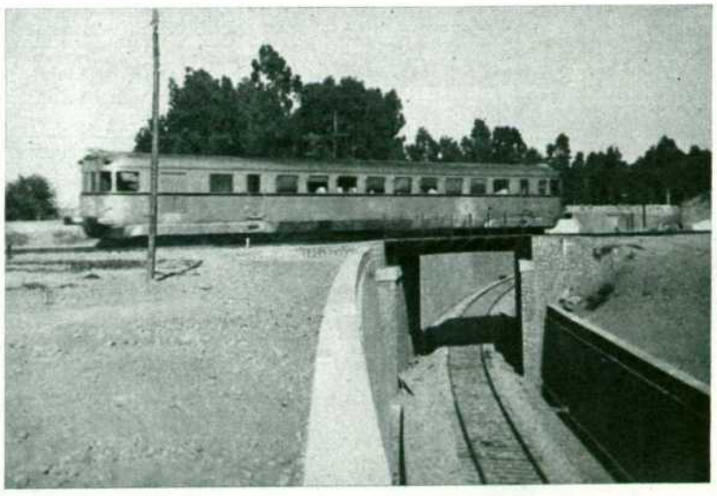


Dos veces al día coinciden en Bobadilla cuatro composiciones Taf que permiten el enlace directo entre Sevilla, Málaga, Granada, Córdoba y Algeciras.

CAMBIO DE MOTORES

Fundamentalmente la modernización ha consistido en el cambio de motores, sustituyendo los de 505 CV. primitivos por otros de 525 CV., también horizontales. Los bogies, inversores y transmisión se mantuvieron. Ahora se piensa hacer un ensayo con los bogies del Ter, cambiando también el sistema de inversores de marcha, el mecanismo más delicado de estos trenes y que mayor cantidad de problemas origina en esta prolongación de su vida útil.

Las unidades de aire acondicionado, 9.511 a 9.540, se han pintado con los mismos colores del Ter; azul en dos tonos, separados por franja blanca y techos gris plata. Las inscripciones en amarillo. Las catorce composiciones M-R-M tienen su base en el depósito de San Jerónimo, en Sevilla, y hacen los servicios de la región andaluza y el «Ruta de la Plata» a Gijón, circulando siempre completas. Por su parte, el enla-



El enlace del Talgo con Huelva se hace con una unidad motor.

que lo hacen con motor y remolque.

En todas las unidades se ha cambiado la tapicería de los asientos por otra más resistente y atractiva en color verde oscuro con cabezales de tela en color claro. El alumbrado, que en algunas unidades se había mantenido de incandescencia, es ahora fluorescente como el del Talgo, consiguiéndose un ambiente más agradable en los recorridos nocturnos.

SERVICIOS

Los Taf modernizados comenzaron a prestar servicio en diciembre de 1968 entre Sevilla y Granada, en trayectos más cortos que en la etapa anterior, salvo el «Ruta de la Plata», que tiene un recorrido de 980 kilómetros con servicio alterno, estando prevista su sustitución por Ter cuando éstos, a su vez, sean sustituidos por los nuevos electrotrenes, en las líneas electrificadas.

Unidad Taf, Madrid-Cáceres, a su paso por los nuevos puentes del Tajo.

El Taf "Ruta de la Plata" tiene el mayor recorrido de los actuales servicios, con 980 kilómetros. Cruza con el Ter de Lisboa.

ce del Talgo de Sevilla a Huelva se hace con un solo coche motor.

La serie baja, 9.501 a 9.510, sin aire acondicionado, así como las unidades 9.541 a 9.550, se han mantenido en su color primitivo, aunque incorporándoles unas franjas azules e inscripciones en amarillo. Tienen su base en Salamanca y cubren los servicios de Castilla hasta Zaragoza y desde Madrid a Ciudad Real, Cáceres y Jaén, además del enlace del Ter de Galicia desde Orense a El Ferrol. Circulan normalmente con un solo coche motor, excepto de Salamanca a Madrid y Valladolid-Zaragoza,

En Andalucía, región de clima cálido, la sustitución de los viejos automotores Renault por los Taf modernizados ha sido muy bien acogida por el público hasta el extremo de que entre Sevilla y Málaga ha tenido que doblarse su circulación en fechas puntas del verano.

MIGUEL CANO LOPEZ LUZZATTI

(Fotos del autor gráfico: PRETEL)