



**PREVISTA
INAUGURACION
PARA MAYO**

Nuevo enlace in

La primavera española se engalanará este año con una gran novedad ferroviaria: la inauguración del servicio Talgo-Camas entre Barcelona y París, que seguirá el itinerario de Port-Bou, Perpignan, Narbona, Toulouse, Limoges y Orleáns. Las características técnicas de esta nueva versión del Talgo —el Talgo-Camas RD (rodadura desplazable)— representan singular perfeccionamiento en cuanto a velocidad, comodidad, incluso estética, y merecen una breve descripción.

ALTO NIVEL DE CONFORTABILIDAD

El primer viaje experimental de los coches-camas Talgo se realizó entre Madrid y Granada en 1971, con un prototipo formado por cinco coches (furgones, comedor y remolques-camas). A bordo iban directivos y técnicos de RENFE, SNCF y Talgo, participantes de la reunión RENFE-SNCF celebrada en Granada ese mismo año.

Dicho prototipo alcanzó posteriormente —20 de mayo de 1972— los 222 kilómetros/hora sobre vía española, lo que constituyó en su día un record mundial de velocidad con tracción Diesel. Las mejoras obtenidas en las últimas pruebas de suspensión han permitido aumentar el confort de los anteriores modelos, hasta el punto de decidir la incorporación de las principales características al parque actual de remolques Talgo III y RD. Conjugando la suspensión con la insonorización proporcionada por el montaje de un elemento elástico para el suelo y el sistema de compartimentos, se ha alcanzado el alto nivel de confortabilidad idóneo para su aplicación a trenes nocturnos con camas.

DOS CLASES DE CABINAS Y CAMBIO DE VIA AUTOMATICO

Este tren internacional consta de dos variantes de coches-camas, una de cabinas dobles y otra de cabinas turista, que si bien responden a la concepción de los remolques actuales, son originales en lo que se refiere a su distribución interior. Los furgones extremos de la composición y los coches cocina-bar y comedor son similares a los que prestan servicio actualmente en la línea de Barcelona a Ginebra, como parte del TEE Catalán-Talgo, e intercambiables para que puedan utilizarse indistintamente en una y otra línea.

Todos los coches van dotados del sistema automático para el cambio de ancho de vía, igual al utilizado por el Catalán-Talgo —rodadura desplazable—, que capacita su circulación tanto por vías de ancho español como internacional.

La mejora de la suspensión vertical respecto al Catalán-Talgo alude principalmente a la zona de frecuencias medias, ya que en las bajas frecuencias el comportamiento de la suspensión es plenamente satisfactorio en ambos modelos. Se ha conseguido reducir las vibraciones de media frecuencia en un porcentaje considerable.

MEJOR APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO INTERIOR

La originalidad de la distribución interior de los remolques se evidencia en que las cabinas están dispuestas oblicuamente. Ello permite mejor aprovechamiento del espacio y la posibilidad de crear distintos «ambientes» (salita de estar, dormitorio, vestidor, lavabo).





ternacional directo

TALGO-
CAMAS
ENTRE
BARCELONA
Y PARIS.

●
RESPONDE
A LA
DENOMINACION
DE
BARCELONA-
TALGO
Y HA SIDO
DISEÑADO
PARA CIRCULAR
A VELOCIDADES
MAXIMAS
DE 200 KM/H.



En los coches de camas dobles existen cinco cabinas (diez plazas). El lavabo (agua fría y caliente) puede independizarse del resto de la cabina mediante una cortina corrediza. En uno de los extremos del pasillo, que adopta la forma de dientes de sierra, se halla el vestíbulo, comunicado a su vez con los servicios. Los coches de camas turista, similares en general a los anteriores, tienen cuatro cabinas, cada una de ellas con cuatro camas (dieciséis plazas en total).

Los remolques, a excepción de los furgones, van dotados de equipo climatizador, frenos de aire comprimido, teléfono para comunicación interior, etc., y actúan con plena autonomía.

UN PARIS MATUTINO

Se prevé que la composición máxima de este nuevo tren internacional directo —denominado Barcelona-Talgo— sólo podrá ser alcanzada a partir de julio, en cuyo caso circulará con dieciséis remolques para viajeros y los cuatro obligados remolques de servicio (restaurante, cafetería y furgones), lo que le dará al tren una longitud total de doscientos veinticuatro metros y la capacidad de transportar a 232 viajeros en muelles camas.

Salvará el largo trayecto en unas once horas. Un viajero puede cenar al anochecer en Barcelona, o en ruta, y llegar a París descansado, lavado y rasurado diez minutos antes de que la vida burocrática e industrial de la famosa «ciudad luz» abra sus puertas a las nueve de la mañana, como si en realidad hubiese descendido de una suite, sólo que mil kilómetros más allá, en números redondos, hacia el corazón de Europa. ■
Fotos: MAN.