



SUS DOS SERIES, ANCHO ESPAÑOL Y RODADURA DESPLAZABLE, SUMAN 318 REMOLQUES

El Talgo III rebasa las tres décadas de servicio

Angel Rodríguez

Además del levante que ha alargado su vida útil hasta los años 1998-2002, desde 1995 se vienen realizando labores para completar el ciclo, si bien de modo menos profundo, con operaciones -semi-levantes- que garantizan sólo tres años más de vida útil, y que han supuesto que algunos de los coches de la primera, serie, los de ancho español, hayan cumplido ya los 33 años de servicio.

Esa primera de las series de Talgo III, denominada 1 o de ancho Renfe, consta en la actualidad de un total de 251 remolques de los cuales 52 son de primera clase (TA1) con 24 plazas cada uno, 123 de segunda intermedios (TB1) y 23 de segunda y para circular en cola de tren (TB1z), ambos con 32 plazas, 24 coches cafetería (TC1), otros tantos furgones (TD1) y los

El parque de Talgo III actualmente en circulación en la Red de Renfe y en líneas internacionales fue construido a partir de 1964 y hasta 1982 en Rivabellosa. Las unidades se sometieron a un levante entre 1984, para la serie 1, 1988, para la 2, y 1992, coincidiendo con sus veinte años de puesta en servicio lo que prolongó su vida útil diez años más, hasta llegar a las tres décadas que muchos de los remolques ya han cumplido.

quince restantes son los furgones convertidores independientes denominados "manso" (TG1Z) de dos ejes.

La serie 2 o de rodadura desplazable,

está constituida por 12 coches de primera clase TA2 de 17 plazas, 27 de segunda (TB2) de 25 plazas, cinco coches cafetería (TC2), tres restaurante (TR2), y cinco de cada tipo de furgones generadores extremos, de un eje (TG2) y de dos ejes (TG2z). A ellos habría que unir, si bien no entran estrictamente en la nómina de esta serie, los coches camas sencillo/doble (TWT3g) y los camas turista (TWT3u).

En la actualidad los remolques de la serie 1 realizan los servicios comerciales de ida y vuelta, Madrid-Bilbao, Madrid-Irún-Hendaya (ambos con la peculiaridad de circular hasta Alicante los sábados y salir de esa misma ciudad los domingos), Madrid-Alicante (cuatro servicios), Santander-Alicante, Madrid-Granada, Madrid-Badajoz, Madrid-Cartagena, Gijón-Alicante, Madrid-Almería y Madrid-Santander.

Cualquier composición de la serie 1 necesita, ineludiblemente, dos extremos compuestos por un furgón de equipajes TD1 y un segunda clase cola TB1z y una fuente de alimentación externa para los servicios auxiliares como iluminación, climatización, suspensión, etcétera. La características de los remolques de la serie 1 implican también peculiaridades en la tracción que pueden llevar y que no son en ningún caso compatibles con los de la serie 2.

De este modo, con tracción eléctrica sólo pueden remolcar composiciones de un máximo de 21 remolques y es impres-

Material

cindible para ello el furgón convertidor "manso" TG1z. En cuanto a la tracción diésel, la composición máxima de 18 remolques se alcanza con las locomotoras 352 o 353, y en el caso de utilizarse las 333 o 319, además de ser imprescindible el incluir en la composición el furgón convertidor, sólo se pueden remolcar un máximo de nueve coches.

Internacional. Regularmente, esta serie del Talgo III realiza 26 servicios diarios, con 19 composiciones, lo que supone 16.240 km por tren. Así pues, los Talgo III serie 1 hicieron en 1996, 6.318.000 km por tren o 64.950 000 km por coche. Toda una marca que resulta más espectacular todavía si se atiende al conjunto de los datos históricos que arrojan 141.932.000 km por tren y 1.734.297.000 km por coche hasta el pasado año. El coche de esta serie con mayor número de kilómetros recorridos alcanza los 7.571.000, en 33 años de vida útil.

La segunda de las series de Talgo III, la de rodadura desplazable inició su andadura en 1968 y hoy sus unidades realizan con dos composiciones los cuatro servicios internacionales que presta Renfe entre Barcelona y Montpellier, el denominado Catalán-Talgo y entre Valencia y Montpellier, el



LUNA

Mediterráneo Talgo, lo que supone 2.182 km por tren diariamente y que sumados a los de la serie 1 dan un total de 18,422 km por tren para el total de los Talgo III.

Las composiciones de esta serie son autónomas en lo que se refiere a servicios auxiliares y además de admitir cualquier tracción, diésel o eléctrica salvo la de las locomotoras de la serie 352, exigen llevar ineludiblemente en cada extremo un furgón generador de un eje TG2 y otro de dos ejes TG2z.

En 1996 las unidades de la serie Talgo III RD realizaron 796.000 km por tren y 11.094 kilómetros por coche, cifras que ascienden, respectivamente, a 32.617.000 y 526.320.000 si se atiende a los datos históricos del material hasta el pasado año. El "remolque récord" de los Talgo III en su 29 años de servicio ha recorrido un total de 7.931.000 kilómetros.

En conjunto, ambas series ofrecen una disponibilidad media anual del 99,6 por ciento y su fiabilidad de prestación de servicio es del 99,98 por ciento.

En esta longevidad con buen resultado del material Talgo III buena parte de la responsabilidad está en el mantenimiento. A bordo del tren, un mecánico de circulación de Talgo examina funcionalmente los equipos e instalaciones. Paralelamente, el tren pasa por los talleres centrales para su mantenimiento básico, donde se realizan las reparaciones anotadas por el mecánico y las recomendadas por los equipos de control, así como las intervenciones establecidas para los conjuntos de rodadura, acoplamientos y acabados. Por último, con carácter periódico, en plazos que van desde la quincena a los cuatro años se realizan una serie de intervenciones programadas y progresivas y cada cinco años, se someten a exhaustivas verificaciones. □

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS TALGO III

	Serie 1	Serie 2
Peso en vacío en toneladas		
Coche 1º Clase	9,3	8,8
Coche 2º Clase	9,7	9,0
Coche Extremo 2º	15,2	-
Coche Cafetería	9,5	9,7
Furgón un eje	15,0	14,3
Furgón dos ejes	26,1	16,6
Rodadura intermedia	2,3	2,5
Rodadura extrema	2,83	2,7
Velocidad máxima	160 Kms/h.	160 km/h.
Altura mínima del piso sobre el carril	638 mm.	630 mm.
Altura máxima de la caja	3.306 mm.	3.282 mm.
Anchura de la caja	3.200 mm.	2.990 mm.
Longitud de la caja entre enganches		
Coche intermedio	11.100 mm.	11.100 mm.
Coche extremo	12.170 mm.	12.115 mm.
Enganches	Scharfenberg tipo 40-538	Central elástico
Diámetro de ruedas	880 mm.	880 mm.
Tipo de suspensión	Neumática en el eje intermedio y por muelles helicoidales en el extremo y en los furgones	Neumática en el eje intermedio y por muelles helicoidales en el extremo