

LAS DOS SERIES MAS EMBLEMATICAS DE LOCOMOTORAS DIESEL DE TALGO YA TIENEN PRO

2000-T y 3000-T: No hay vida más allá d

La década de los años 90 ha sido terrible para estas locomotoras de Talgo, ya que han sufrido la pérdida de seis unidades, que es la diferencia existente entre el balance oficial del parque motor a 31 de diciembre de 1990, con diez 2000-T y cuatro 3000-T, al que se presume figurará a 31 de diciembre de 1999, con las ocho máquinas antes citadas, cuya advocación mariana es Virgen del Rosario (2001-T), del Perpetuo Socorro (2003-T), de Santa María (2006-T), de la Soledad (2008-T), de Gracia (2009-T), de Lourdes (3001-T), de Fátima (3002-T), y de la Bien Aparecida (3005-T).

Una vez retirada del servicio la unidad Virgen del Yugo (3003-T), las 2000-T han llevado muy mal lo de cumplir 30 años de edad, ya que las más diversas circunstancias parecen haberse aliado en contra suya. Así, sucesivamente, han cesado de rugir los motores de las locomotoras Virgen de la Almudena (2007-T), Peregrina (2002-T), de los Reyes (2010-T), del Camino (2004-T), y del Carmen (2005-T).

Con el grupo de supervivientes, Talgo cubre sus necesidades para los servicios que en la actualidad tiene grafiados con máquinas diesel de estas series. Las 2000-T tienen a su cargo los trenes 200 (Irún/Bilbao-Madrid), 201 (Madrid-Irún/Bilbao), 270 (Madrid-Almería/Granada), y 271 (Almería/Granada-Madrid), quedando la quinta locomotora de reserva.

Por su parte, las 3000-T encabezan los trenes 190 (Madrid-Badajoz), y 193 (Badajoz-Madrid), con la unidad restante también de reserva en la base de Aravaca,

Son unas veteranas que siguen rindiendo a plena satisfacción, pero las locomotoras más simbólicas de Talgo se acercan al final de su vida. Dentro de unos meses coincidirán varios motivos para certificar sus bajas, por lo que estas ocho máquinas, cinco 2000-T y tres 3000-T, se disponen a rodar sus últimos kilómetros sobre la vía.



La serie 2000-T es monocabina.

aunque a veces, por lo apretado del gráfico de las 354, esta locomotora tracciona los trenes 1140 (Madrid-Badajoz) y 1143 (Badajoz-Madrid).

Nuevos pendulares. Dado el excepcional mantenimiento, tanto correctivo como preventivo, del que disfrutaban estas locomotoras por parte del personal de



Las 3000-T que continúan en servicio sólo son tres m

Talgo, sólo el destino podrá privarlas de salud para resistir unos cuantos meses más. De hecho, estas ocho máquinas son revisadas a diario en Aravaca, comprobándose, entre otros parámetros, los niveles de aceite, el estado de la rodadura, y la medida de la compresión.

Sin embargo, y aunque perdure su buen estado general, los cambios que se aproximan arrinconarán a las 2000-T y 3000-T de manera irremediable. Por un lado, la adquisición por parte de Renfe de 16 ramas de Talgo Pendular (158 coches de 7ª generación) pone un límite manifiesto a la supervivencia de las ramas de Talgo III. En el verano del año 2000, con el inicio de la recepción del pedido, los servicios de las nuevas composiciones desplazarán de forma progresiva a las actuales ramas de color plata y rojo, iniciándose la sustitución en la relación Gijón/Santander-Madrid-Alicante.

A pesar de la negociación existente entre ambas empresas, Renfe aún no ha efectuado a Patentes Talgo un pedido de cabezas tractoras diesel BT, pero a pesar de ello, es impensable que los nuevos remolques pendulares, que deben estar todos en servicio en la primavera del año

La cabina de la 2005-T, al Museo

La última 2000-T retirada de servicio ha sido la 'Virgen del Carmen', y la Fundación ha impulsado ante Patentes Talgo la conservación de una parte de ella -en concreto la cabina- en el Museo Ferroviario. Su futura exposición se realizará en la sede de Vilanova i la Geltrú.

Esta locomotora, la 2.005-T, realizó su último servicio el día 28 de junio de 1998, con el Talgo 271 Almería-Madrid. Una vez de regreso a su base de Aravaca, un golpe contra el tractor de maniobras allí asignado obligó a su apartado en el taller para reparar la caja, operación que no llegó a efectuarse. La baja oficial en el parque motor se certificó el día 19 de octubre de 1998.

En el pasado mes de junio, Talgo concluyó la operación de cortar la caja de la 2.005-T, siendo los dos metros iniciales de la locomotora los que podrán ser admirados por los visitantes del Museo. □

GRAMADA SU RETIRADA

el 31-03-2001



JUAN CARLOS CASAS

quinas.

2.001, sean arrastrados por locomotoras 2000-T ó 3000-T en las líneas no electrificadas.

Pero el factor principal que limita la vida de estas locomotoras es el cese de actividad que va a sufrir la base de Aravaca. Patentes Talgo ha vendido el terreno, con más de 150.000 metros cuadrados y ya recalificado para uso urbano, y trasladará, con fecha tope del 31 de marzo del 2.001, toda la actividad de talleres y mantenimiento a unas nuevas naves muy próximas a su actual base de Las Matas.

Las instalaciones de Aravaca pasarán a la historia, y con ellas -si resisten hasta entonces-, un puñado de locomotoras, ya que la multinacional española no tiene planificado trasladar las 2000-T y 3000-T al nuevo emplazamiento.

Los motivos aducidos para ello son lógicos: su edad, su kilometraje, la dificultad para encontrar algunas piezas de repuesto, el progresivo descenso de su fiabilidad, la sustitución de los coches Talgo III... Las máquinas 2000-T y 3000-T que lleguen a marzo del 2.001 en activo están condenadas a no residir en la nueva casa de Talgo, reservada para las locomotoras 354 y las cabezas BT. **Juan Carlos Casas** □



JUAN CARLOS CASAS

La 2004-T fue la primera en lucir esta decoración.

Las 2000-T "carboncillos"

Si desde su fabricación la serie 2000-T está dividida por el origen de las máquinas, la mitad alemanas (2001-T a 2005-T) y la mitad españolas (2006-T a 2010-T), con el paso de los años se produjo otra división, esta externa, ya que se debió a la decoración de algunas locomotoras.

En la primavera de 1995, las unidades 2004-T y 2003-T recibieron los colores unificados de la UN de Tracción, en tonos negro y amarillo, siendo paralizado el proceso para el resto de la serie debido a la poca armonía que guardaba la máquina acoplada a las ramas del Talgo III.

El apodo que recibieron estas locomotoras fue el de "carboncillos", dado el predominio del color negro. Mientras la 2004-T tuvo un percance y fue retirada del servicio el día 21 de diciembre de 1997, la 2003-T se mantiene en circulación con esta decoración. □

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

	2000-T	3000-T
Constructores	Krauss Maffei y Babcock & Wilcox	Krauss Maffei
Años de construcción	1964 y 65	1968 y 69
Unidades fabricadas	Diez	Cinco
Serie UIC	352	353
Rodaje	B'B'	B'B'
Cabinas de conducción	Una	Dos
Mando múltiple	No	No
Motores	Maybach-M. Benz MD-650/1B	Maybach-M. Benz MD-655/Z
Potencia	1.768 kw (2.400 cv)	2.210 kw (3.000 cv)
Cilindros	12 en V	12 en V
Transmisión	Hidromecánica Maybach K-104 U	Hidromecánica Maybach K-184 U
Longitud entre topes	17'450 m.	19'000 m.
Altura de la caja	3'290 m.	3'500 m.
Ancho de la caja	3'204 m.	3'040 m.
Peso en servicio	74 tm.	88 tm.
Peso por eje	19 tm.	22 tm.
Velocidad máxima	160 km/h.	180 km/h.
Capacidad de gas-oil	3.600 l.	4.000 l.
Consumo de gas-oil	3'03 l./km.	2'91 l./km.