

FARGO POWER WAGON BIVIAL DE RENFE

Sobre raíles

La utilización de vehículos de tracción total en las vías férreas es casi tan antigua como la propia existencia de este tipo de vehículos. Un ejemplo es este Power Wagon, que actualmente se expone en el Museo del Ferrocarril, en la antigua estación madrileña de Delicias.

Por Francisco Díaz

Agradecimientos al Museo del Ferrocarril de Madrid y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



Comercializado bajo la marca Fargo, el vehículo que nos ocupa fue transformado en Francia, y tras años de servicio fue a parar al Museo del Ferrocarril, situado en la antigua estación madrileña de Delicias, donde actualmente permanece expuesto.

Tras la Segunda Guerra Mundial, Dodge, al igual que Jeep, decidió rentabilizar la fama obtenida por sus vehículos en el conflicto, y basado en la serie de los WC, lanzó al mercado el WM 300, también conocido como "Military Type", aunque su nombre comercial fue Power Wagon. Más tarde esta denominación se aplicaría también a todos los modelos de camionetas equipados con tracción total de la firma estadounidense.

La firma Fargo fue utilizada por el grupo Chrysler en distintos periodos de su historia para ampliar sus redes comerciales con productos prácticamente similares a los Dodge, pero con pequeños detalles. También fue utilizada para los vehículos vendidos a organismos oficiales, y entre los años 50 y 70, cuando dejó de utilizarse definitivamente, fue utilizada principalmente para los modelos de exportación, completamente similares a los Dodge.

Por tanto el Fargo Power Wagon que presentamos es un modelo de exportación, que en este caso llegó desde los Estados Unidos a Francia, donde fue modificado por la firma "Desquenne et Giral", para ser utilizado por RENFE, junto con otras cuatro unidades similares, en trabajos de sustitución de traviesas en la red ferroviaria española, y también el sediento motor original de gasolina fue sustituido por un menos potente pero más ahorrador Perkins diésel.

La transformación que realizaba esta firma francesa consistía básicamente en la instalación de un sistema de tipo electro-hidráulico que permitía que desde la parte inferior del chasis descendiera una especie de soporte que era capaz de elevar totalmente el vehículo, y además hacerle girar sobre sí mismo. De esta forma era posible cambiar en pocos minutos el sentido de marcha del mismo sobre una misma vía, así como sustituir fácilmente los neumáticos convencionales por los especiales que utilizaba para circular sobre las vías.

Estos neumáticos de la firma Michelin se denominaban "Pneurail", y estaban formados por una banda de goma maciza moldeada sobre la llanta metálica, esta última con un diseño especial que imitaba la forma de una rueda ferroviaria normal. Su historia se remonta a finales de los años 20, cuando fueron diseñados para equipar a una serie de auto raíles ligeros para transporte de viajeros, contruidos con técnicas aeronáuticas, utilizando materiales como el aluminio, y alcanzando en pruebas velocidades medias muy altas para su época y además con un gran confort y silencio de rodadura. Se construyeron algunas unidades de estos auto raíles ligeros, sin llegar a la gran serie, y más tarde el metro de París utilizó algunos de estos neumáticos, que curiosamente encontraron su utilización más duradera equipando a este tipo de vehículos normales adaptados para la circulación por vías férreas, vehículos "biviales" en la terminología ferroviaria, como este Fargo Power Wagon, afortunadamente restaurado y conservado.

