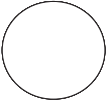


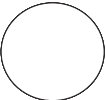
Talgo III



Las ramas Talgo III son las primeras bi – direccionales, gracias a una modificación del sistema de guiado. El Talgo III llevó el peso de los servicios de Largo Recorrido de calidad de RENFE durante más de 30 años. Este tren estaba dotado de equipos de aire acondicionado y calefacción individuales para cada coche, aparte de la mejoría técnica que suponía que la composición era totalmente independiente de la locomotora. Era por primera vez, “reversible” y “segregables”.

Cada rama Talgo III cuenta con enganche Scharfenberg.

Para poder mantener el sistema de guiado de rodales independientes (siempre sin ejes) se procedió a guiar el primer rodal de cada extremo mediante topes comprimidos de la locomotora. Así, la locomotora al inscribirse en la curva procedía al guiado del primer rodal para que este no atacase el carril exterior de la curva.



El tren estaba dotado de coches de 1ª clase con disposición de asientos 2+2 y coches de 2ª clase con idéntica disposición aunque distinta separación. También constaba de coche cafetería y furgón de equipajes en el extremo del tren, lado 1ª clase.

Con este tren se superaron los 200km/h en pruebas.

Circularon entre 1964 y 2010 con un diseño innovador en rojo y aluminio visto.

Comenzó operando las líneas de mayor calidad, con un precio por pasaje muy superior al del resto de trenes ya que se pagaba lo que se llamaba un “suplemento de velocidad”.

Talgo III

La serie estaba formada por composiciones y “mansos”, unos furgones generadores cuya función era la de servir de nexo de unión entre locomotoras de cualquier tipo y la composición, sin necesidad de que las locomotoras dispusieran de topes especiales.

Posteriormente ha circulado en una gran cantidad de líneas de larga distancia, tanto nacionales como internacionales – Talgo III RD – (Rodadura Desplazable).

Los coches Talgo III con algunas modificaciones se les incorporó un sistema que permitía – pasando por un cambiador de ancho especialmente habilitado – cambiar el ancho de ibérico a ancho internacional y viceversa en muy poco tiempo. (RD).

Esta tecnología permitió en 1968 la circulación del primer tren directo entre Madrid y París en pruebas, iniciando en 1969 su servicio comercial regular entre Barcelona y Ginebra, servicio conocido como Catalán Talgo.

Fue el único tren español que perteneció al selecto grupo europeo de trenes Trans Europ Express.

En 1974 se inauguró otro servicio que combinaba el sistema RD con nuevos coches camas – Talgo III RD Camas – denominado Barcelona Talgo que unía cada noche Barcelona y París en ambos sentidos.

Las composiciones Talgo III RD tenían algunas diferencias respecto a los Talgo III. No necesitaban los “mansos” para el guiado del primer rodal; cualquier locomotora podía hacerlo directamente si se regulaba adecuadamente la presión de sus topes.

Al ser las composiciones RD más largas, habitualmente de 12 a 16 coches en los RD diurnos y de 16 a 20 coches los RD nocturnos, fue necesario colocar dos coches generadores en ambos extremos.

Las composiciones Talgo III sólo los llevaban en uno de los extremos, ya que habitualmente tenían de 6 a 9 coches, aunque ocasionalmente fueran más largas.

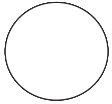
La última composición convencional que circuló hizo su último servicio el 26 de julio de 2009, mientras que la versión RD realizó su último servicio el 18 de diciembre de 2010.

Talgo III



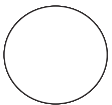
269 – 416 – 4. Aranjuez (Madrid). 1998 – 07 – 11
A4. 36

Talgo III



Furgón “Manso” de Talgo

La serie consta de 15 furgones fabricados por Patentes Talgo. Su existencia viene dada por varios motivos, y cumplen varias funciones. Las peculiares características del Talgo III, tales como enganche Schafenberg, corriente a 380 voltios, obligaban a ser solamente remolcados por locomotoras construidas específicamente para este tren, el problema surge cuando necesita ser remolcado por otro tipo de locomotora ajenas a Talgo. Las locomotoras convencionales no poseen enganche Schafenberg, y la tensión que aportan al material es de catenaria, 3000 Voltios, por tanto los furgones mansos aportan la tensión a 380 mediante un grupo motor generador alimentado por la locomotora, o mediante su propia conexión a la catenaria, utilizando su propio pantógrafo al ser desenganchado de la locomotora. Además permite ser enganchado mediante Schafenberg o gancho de husillo, teniendo también los topes precomprimidos para poder guiar el primer rodal del coche al que remolca.



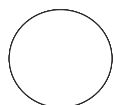
Talgo III



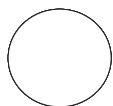
Furgón generador número:
TG1Z – 111.004
Núm. UIC:
50 71 01 – 11 004 – 1
Año: 1975
Notas: Desguazado

Madrid – Chamartín. 2001 – 06 – 26. **A6. 47**

Talgo III



Locomotora Diesel. Serie 352 TALGO



Talgo III



352 – 003 – 8. Virgen del Perpetuo Socorro. Madrid – Chamartín. 2000 – 07 – 24
A6 37 – 39

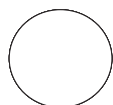
Talgo III



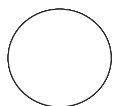
352 – 009 – 5. Virgen de Gracia. Madrid – Chamartín. 2000 – 07 – 24

A6. 40

Talgo III



Locomotora Diesel. Serie 353 TALGO



Talgo III



353 – 001 – 1. Virgen de Lourdes. Valencia.
Nº 5. 41, Nº 10. 36

Talgo III



353 – 002 – 9. Virgen de Fátima. Madrid – Chamartín. 2000 – 07 – 24. **A6 41 – 42**
