

# 2009

## REVISTA FOROTRENES



locomotora 333

- El fin de una gran serie

AratreN

[www.forotrenes.com](http://www.forotrenes.com)

01/01/2009

333.El fin de una serie: estas emblemáticas locomotoras diesel de renfe desaparecen

UNA MAQUETA CON ENCANTO

MAQUETISMO

NOTICIAS

COMPRA/VENTA/CAMBIO

## 333.Poderio diesel Renfe:

Estamos ante una de las mejores series de locomotoras que hayan surcado jamás la geografía española. Las 333 han sido famosas por su silvido agudo del turbo y el gran sonido de su motor diesel. Siempre han sido queridas tanto por los maquinistas como por los aficionados han sido locomotoras para todo, como dicen los aficionados las locomotoras serie 333 son: “poderio diesel” esta serie de emblemáticas locomotoras están siendo sustituidas por modernas locomotoras diesel que jamás podrán tener el encanto de nuestras queridas 333.

HISTORIA

la serie de locomotoras diésel-eléctricas **333** es una de las que mejor resultado ha dado a Renfe. Fue fabricada en 1974-1976 en Valencia por MACOSA (después Meinfesa, más tarde GEC Alsthom y apartir de 2005 Vossloh) y correspondían en parte al modelo GM-26T de General Motors con diseño mecánico de la empresa sueca Nohab. Empezó a entrar en servicio en 1974.

Con esta máquina, General Motors introdujo el motor diésel de 16 cilindros con turbo incorporado serie 645 (16-645 E-3), de potencia mayor que su predecesor el 567, para sus locomotoras GM-26 T. El 645 indica la cilindrada en pulgadas cúbicas, que equivale a 10,6 litros por cilindro. También sustituyó el generador principal de corriente continua por un alternador trifásico y un rectificador con diodos de silicio para alimentar con corriente continua a los motores de tracción (6 motores D-77).

Las 333 sustituyeron a las de la serie 340 remolcando los trenes expresos y rápidos en la línea Madrid-Barcelona hasta su electrificación total, y estuvieron adscritas en sus primeros años a los depósitos de Atocha, Fuente de San Luis, Salamanca y Granada. Posteriormente remolcaron tanto trenes de viajeros como de mercancías por la práctica totalidad de la red española. Es notable que las 333.0 dispusieran de una relación de engranajes 59:18, que en Estados Unidos fue empleada para trenes de viajeros o excepcionalmente en mercancías de alta velocidad. Cuando en EEUU la mayoría de estas locomotoras dejaron de prestar esos servicios rápidos, su relación de engranajes fue cambiada a 62:15 y hasta 61:16 (como la de las de la serie 319) para obtener mayor esfuerzo de tracción. En cambio las locomotoras de la **serie 333.0** que pasaron a transportar mercancías tuvieron que subir puertos y arrancar con trenes de elevado tonelaje con una relación de engranaje para velocidad máxima de 89 Millas por hora, considerada por EMD-GM en EE.UU. para viajeros.



# 333

Tipo: Locomotora diésel

Constructor: Macosa, General Motors, Nohab, reformadas por Alsthon

Nº de unidades: 93 subdivididas en diferentes subseries.

Año de recepción: 1974-1976 (300.0)  
2002-2003 (300.3)

Disposición de ejes co'co'

Distancia entre topes: 20,700 m (22,330 las 300 y 400)

Potencia Máxima: 2550 CV

