

Talgo III RD Camas



Ref: 3329

Un furgón en cada extremo, la forma de las ventanillas, incluidas las puertas, el equipo situado encima del coche cafetería, los departamentos y la ausencia de las inscripciones TEE son signos que nos permiten identificar el tren: "Barcelona Talgo".



Ref: 3330

La composición básica que ofrecemos en Electrotren la podéis ampliar con otros ocho coches y así tenéis la composición más utilizada entre Barcelona y París.

En mayo de 1974 se puso en servicio el "Barcelona Talgo", el tren nocturno más moderno, más cómodo y original de Europa. Estuvo en servicio hasta el año 1991 pero durante los 17 años que circuló dejó una huella imborrable en los viajeros que lo utilizaron. Fue pionero en el diseño interior y en innovaciones técnicas.

El aspecto exterior del Talgo III RD Camas nos recuerda al Talgo III RD TEE, empleado por RENFE entre Barcelona y Ginebra. La longitud de los coches, la forma de las ventanillas y la utilización de dos furgones generadores era idéntica entre ambas composiciones y distinta, a su vez, del Talgo III diurno que se utilizaba para los recorridos nacionales.

La principal innovación técnica fue el empleo de la suspensión neumática consiguiendo el máximo confort para los viajeros pues se evitaba que el traqueteo de las ruedas al pasar por los desvíos o imperfecciones de los carriles se transmitiera a la caja. El diseño fue muy original porque aprovechó al máximo el espacio interior. Las camas no estaban perpendiculares al eje del coche, sino que formaban un pequeño ángulo, por lo tanto el pasillo tenía forma de zig-zag. En contra de considerarlo un inconveniente resultó ser muy acertado pues se utilizaba para que los viajeros que iban en sentido contrario se pudieran cruzar, con maletas incluidas, cómodamente en los pasillos. Cada departamento tenía servicio y lavabo. Hubo coches de 1ª, 2ª clase, cafetería y restaurante. Los coches tenían otra particularidad, que sólo había una puerta cada dos vehículos. Los dos furgones, cada uno en un extremo de la composición, tenían generadores para suministrar la energía eléctrica para el alumbrado, la cocina y también para los equipos de climatización, por lo tanto, durante los relevos de tracción los viajeros no tenían ninguna molestia pues no les faltaba el suministro de energía.

Las locomotoras titulares del "Barcelona Talgo" fueron las 276, por muy poco espacio de tiempo, las 269.0 y 269.5. En SNCF, las BB-67400 (hasta Narbonne) y después las BB-9300 hasta París. En el año 1982 terminaron los trabajos de electrificación entre Cérbère y Narbonne, encargándose las BB-7200 de remolcar el tren desde el intercambiador de Port-Bou hasta París y regreso. El Talgo III RD "Barcelona Talgo" fue sustituido en 1992 por una composición de Talgo Pendular y cambió el nombre por "Joan Miró". Después el Talgo III RD Camas se utilizó para refuerzos y durante la Expo '92 para el trayecto Barcelona a Madrid y Sevilla, este último trayecto por la línea del AVE.



Coche cafetería



Furgón generador

En Electrotren, al igual que hicimos con el "Catalán Talgo" ofrecemos dos estuches especiales con la composición básica del "Barcelona Talgo". Una rama está formada por los dos furgones, un coche cafetería, un coche restaurante, dos coches turista de 2ª clase y dos coches camas de 1ª clase. La otra rama está formada por otros ocho coches: dos camas de 1ª clase y seis camas de 2ª clase. En total 16 coches que es la composición habitual del "Barcelona Talgo". El estuche tendrá un acabado elegante y se entregará la historia de este singular e innovador tren camas talgo con ruedas desplazables.

Deseamos que sea de vuestro agrado y que sirva para completar las ramas Talgo de vuestras colecciones.



El techo va pintado en color gris, como en realidad, y por lo tanto el acabado general es distinto a anteriores versiones de los trenes Talgo III que hemos fabricado. También, con respecto al "Catalán Talgo", hemos respetado las diferencias que existieron en los equipos situados en los techos de los furgones generadores y de la cafetería.