

Automotor diésel TER 597-010-8

(Compañía Auxiliar de Ferrocarriles -CAF-, Material Móvil y Construcciones, S.A., con licencia FIAT, España, 1965)

Tren autopropulsado de tecnología y diseño italiano, evolución de su antecesor TAF (Tren Automotor Fiat). Los primeros de la serie llegaron en 1964 y fueron denominados inicialmente TAR (Tren Automotor Rápido). Prestaron servicios comerciales en toda la red desde 1965 hasta 1995. Paulatinamente fueron sustituidos por los "electrotrenes" de la serie 432 y los Talgo.

Las composiciones originales estaban formadas por dos coches motores extremos y dos remolques centrales, aunque su composición más habitual, como el vehículo expuesto, fue en semitrén (Motor + Remolque). Así pues, consta de un coche motor, con la cabina principal, furgón de equipajes y departamento de segunda clase y un coche-remolque con cocina-cafetería, departamento de primera clase, aseos y cabina auxiliar.

El 597-010-8 fue dado de baja en 1994 y permaneció apartado en el depósito de Cerro Negro, Madrid, hasta su cesión a la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril. En 2013 fue recuperado y puesto en marcha bajo la cesión al Grupo de Acción Local Sierra Norte de Madrid (Galsinma). Desde 2015 está expuesto en la nave central del Museo del Ferrocarril de Madrid.

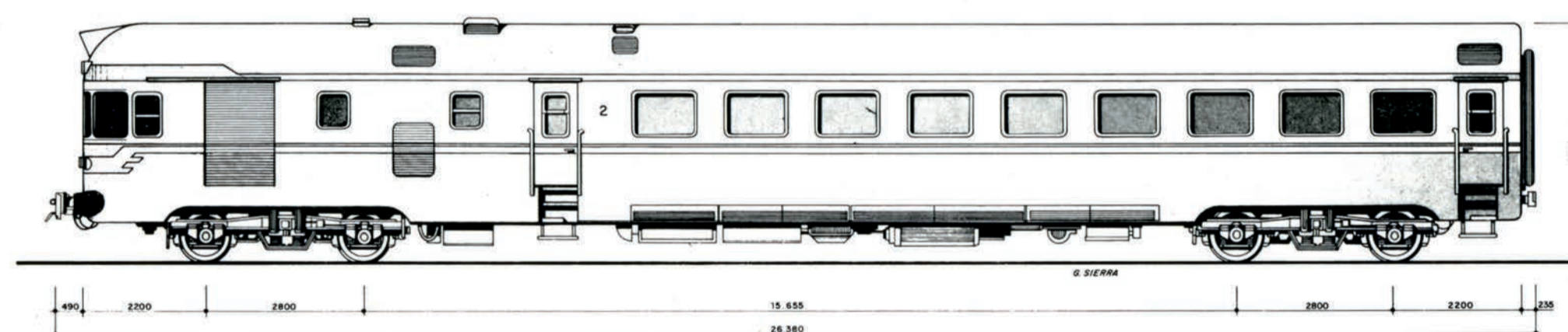
Pieza IG nº 1432

A self-propelled train featuring Italian technology and design, which evolved from its TAF ("Tren Automotor Fiat" or Fiat Automotive Train) predecessor. The first ones of the series arrived in 1964 and were initially called TAR ("Tren Automotor Rápido" or Fast Automotive Train). They were used in commercial services throughout the network from 1965 to 1995, being gradually replaced by the "electrotrenes" (electric trains) of series 432 and Talgo trains.

The original combinations were made up of two locomotives at either end and two central trailers. However, their most common combination, such as the vehicle on display, was as a semi-train (Locomotive + Trailer). This consisted of a locomotive, with a main cabin, goods van and second-class compartment, and a trailer with a kitchen-cafeteria, first-class compartment, toilets and an auxiliary cabin.

The 597-010-8 was withdrawn from service in 1994 and was side-lined in the depot of Cerro Negro, Madrid, until it was donated to the "Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril" (Valladolid Association of Friends of the Railway). In 2013, it was restored and set in motion after being donated to the Sierra Norte de Madrid Local Action Group (Galsinma). It has been exhibited in the Madrid Railway Museum's central hall since 2015.

Exhibit IG 1432



CARACTERISTICAS GENERALES

Rodaje	2'B' + 2'2'	Esfuerzo de tracción continuo	7.000 kg
Composición tren	M-Rc	N.º motores	1 (4 t sobrealim.)
Transmisión	H (FIAT-OM)	Tipo motor	OM Saurer SEHL
Velocidad máxima	120 km/h	Potencia nominal UIC	627 kw (850 CV) a 1500 r.p.m.
Mando múltiple	6 trenes M-Rc	N.º cil. (Ø x carr.)	12 opuestos (175 x 200 mm)
Tipo enganche	Scharfenberg	Freno	aire, hidrodinámico, estacionamiento
Longitud tren	53.200 mm		
Potencia tren	381 kw (518 CV)		
		M	Rc
Longitud entre topes	26.380 mm	26.380 mm	26.820 mm
Longitud entre testeros	25.655 mm	25.655 mm	26.095 mm
Altura máxima	4.180 mm	4.180 mm	4.180 mm
Anchura máxima	2.950 mm	2.950 mm	2.950 mm
Distancia entre bogies	18.350 mm	18.350 mm	18.790 mm
Distancia entre ejes bogie	2.800 mm	2.800 mm	2.800 mm
Diámetro ruedas (nuevas)	910 mm	910 mm	910 mm
Peso total	52,4 t	44,4 t	44,4 t
Peso por eje	12,4/13,8 t	11,1 t	11,1 t
Cabinas conducción	1	1	1
Plazas (sentadas + de pie)	72 (2a cl)	56 (1a cl)	56 (1a cl)