

Talgo VII



Talgo

Características:

El material Talgo se diferencia del material convencional en muchos aspectos. Para un observador no técnico destaca su peculiar aspecto:

- Altura de la composición inferior a la de los demás trenes.
- Coches cortos
- Ausencia de separación clara entre coches.

Este peculiar aspecto es debido a la aplicación de dos conceptos fundamentales de los trenes **Talgo**, recordados en su nombre (Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol):

- Composición articulada.
- Coches más ligeros que los convencionales.

Estos dos conceptos, y en particular el último, se apoyan en dos conceptos primarios, relacionados entre sí :

- Ruedas guiadas (ruedas independientes y guiadas: en curva, las ruedas no son guiadas por el carril; más bien *sobre el carril*).
- Ruedas independientes (ver más abajo).

Al ser más bajo el tren, tiene el centro de gravedad en una posición que da mayor estabilidad, mientras que al ser ligeros, la misma potencia de la locomotora le permite mayor velocidad. Por su parte, la ligereza ha permanecido como una constante en todos los desarrollos **Talgo** (desde el Talgo III, todo el material Talgo ha sido construido en aleaciones de aluminio), aun cuando ciertos aumentos de peso han sido permitidos para acrecentar las prestaciones de freno y, así, las velocidades máximas.

Por otra parte, la combinación de estos conceptos permiten soluciones originales para:

- Cambio automático de ancho de vía (sistema RD - Rodadura Desplazable, ver más abajo).
- Pendulación natural.

Origen: Todo empezó cuando Goicoechea hizo unos bosquejos de un nuevo modelo de tren radicalmente distinto a lo existente hasta el momento. Se presentó al industrial y financiero José Luis Oriol Urigüen con el objetivo de obtener apoyo económico para desarrollar el gran proyecto ferroviario que se llevaba entre manos. Éste último arriesgó su capital convencido de que el concepto valía la pena. La realidad parece demostrar que ni uno ni otro se equivocaban: el paso de los años y la consecuente evolución tecnológica, con las sucesivas generaciones de **Talgos**, cada una de ellas con importantes innovaciones respecto a la anterior, han permitido que el concepto de trenes **Talgo** siga en vanguardia.

A lo largo de su historia el **Talgo** ha experimentado diferentes saltos generacionales que le fueron llevando a crear diferentes series, desde el prototipo del tren de los triángulos soldados hasta los tecnológicamente sofisticados coches del Talgo 350 (*Pato*), pero todos ellos siguiendo el mismo espíritu, la rodadura compartida y la estructura de triángulos.

(Texto extraído de <http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Talgo>)

Talgo Serie 7

La Frontera entre la Velocidad Alta y la Alta Velocidad. Es la última generación a día de hoy en la vía, la más avanzada y preparada para el futuro, iniciada en el prototipo Talgo XXI. Está concebida para circular a 220 km/h en vía de ancho ibérico y a 250 km/h por vía de ancho UIC, esta serie vuelve a depender eléctricamente de la maquina mediante 2 convertidores, uno por coche extremo, para convertir la corriente proveniente de la locomotora en corriente de 380V para el consumo del tren.

Su funcionamiento hace un gran uso de la electrónica, pero puede circular sin ella. Al carecer de furgón, tanto generador como de equipajes, se procedió a ocupar el coche extremo lado clase preferente, con asientos de dicha clase. Así mismo se cambió la estructura de triángulos, llevando el remolque de 2 rodales al coche cafetería, dando así mayor estabilidad a la composición ya que el cola de las Series 4, 5 y 6 tenía demasiada inestabilidad; así, al ir en el centro de la composición esta inestabilidad es asumida y paliada por el resto de la composición.

Esta serie cuenta, como la serie 6, con todos sus rodales con cambio de ancho. A partir de 2006 el material de la Serie 7 es transformado para pasar a ser integrados en las ramas autopropulsadas de 11 coches y dos cabezas tractoras de la Renfe Serie 130.

(Texto extraído de <http://ferrocarriles.wikia.com/wiki/Talgo>)

Instalación del Talgo VII en Trainz

Todas las dependencias requeridas van incluidas en el cdp de instalación, salvo el AJS Superscript, que debe ser descargado de la DLS.

Si surgiera cualquier problema durante su instalación/utilización, consultar cualquier duda en el foro de Spaintrainzrutas. <http://www.spaintrainzrutas.com/foro/index.php>

Características del Talgo VII en Trainz

El modelo incluye interiores propios¹, con elementos funcionales como puertas, cortinas, mesillas y teleindicadores². Además, mediante el uso del superscript, la composición dispone también de las siguientes características:

- Ancho Variable
- Decoraciones Renfe Operadora y Grandes Líneas
- Fuelle de comunicación entre dos ramas
- Pendulación de la composición
- Luces de apertura de puertas

Tanto el ancho como la decoración debe ser cambiada desde el modo ingeniero, en la ventana de propiedades de los remolques, que se abre haciendo click primero en el icono “¿” (interrogación) de la ventana de material rodante, y pinchando después sobre el remolque deseado.

¹ El remolque PMR no incluye interior

² Solo en la versión para TS 2009-2010

Bugs del Talgo VII en Trainz

- No existe pendulación en la vista interior. Los más observadores se darán cuenta de este pequeño problema enseguida. Por desgracia el script no afecta al movimiento en la vista de cabina. Es un pequeño fallo que pasa desapercibido circulando por trazados con curvas amplias. En curvas cortas tomadas a excesiva velocidad, el defecto salta demasiado a la vista.
- Arrastrando la composición en ingeniero se crea holgura entre los remolques. Resumidamente, lo que sucede es que los remolques pasan a comportarse como vagones acoplados por husillo. No se trata de un bug del TALGO propiamente dicho, sino que es un bug del juego. Sucede con todas las composiciones. Para que los remolques mantengan la distancia adecuada, y no se desplacen varios centímetros al emprender la marcha, **no debemos mover la composición del lugar en el que la situamos dentro del ingeniero.**
- El sonido de apertura/cierre de puertas no suena en ocasiones. Se trata de un bug del juego, existirán ocasiones en que solo oigamos el ruido de apertura, algunas veces solo el de cierre.

Composición

La composición más habitual es la de 11 coches, formada por este esquema.

Ext. Preferente, Preferente, Pref. PMR, Cafeteria, Turista, Turista, Turista, Turista, Turista, Turista, Ext. Turista



Los asientos van orientados en sentido de la marcha hacia el extremo turista. La cafetería debe estar orientada con las puertas exteriores más próximas al remolque preferente PMR.

Se recomienda guardar la composición en la lista de composiciones de Ingeniero para no tener que rehacerla remolque por remolque cada vez que la queramos utilizar.

Agradecimientos

Tengo que agradecer este trabajo en general a todos mis compañeros de STR, por el apoyo y el incentivo que suponen sus ánimos para seguir adelante. Muy especialmente tengo que dar las gracias a Pepe_Txarly por la atención y por todas las fotos que me han permitido recrear partes del interior que hubiera sido imposible hacer sin ellas.

