

BARCELONA-PARIS EN TALGO NOCTURNO



**EL TREN LLEVA
COCHES RESTAURANTE
Y CAFETERIA
Y REALIZA EL VIAJE
EN MENOS
DE DOCE HORAS**

A finales de mayo entró en servicio el nuevo tren Barcelona-Talgo, que une a la Ciudad Condal con París en menos de doce horas. Con este moderno servicio de camas, directo y sin transbordo, la RENFE presta mayor atención a la línea Barcelona-París, que cuenta con un número creciente de viajeros.

El Barcelona-Talgo viaja de noche, teniendo su salida a las 22,00 horas, para llegar a la capital del Sena a las 8,52 de la mañana.

ALGUNAS CARACTERISTICAS TECNICAS

A las características peculiares de los trenes Talgo incorporó el Catalán-Talgo, en el año 1969, el sistema de rodadura desplazable, con lo que se resolvía con una nueva técnica la dificultad de los distintos anchos de vía. Aparecía así un nuevo tren internacional español que, desde entonces, hace ya cinco años, enlaza ferroviariamente las ciudades de Barcelona y Ginebra.

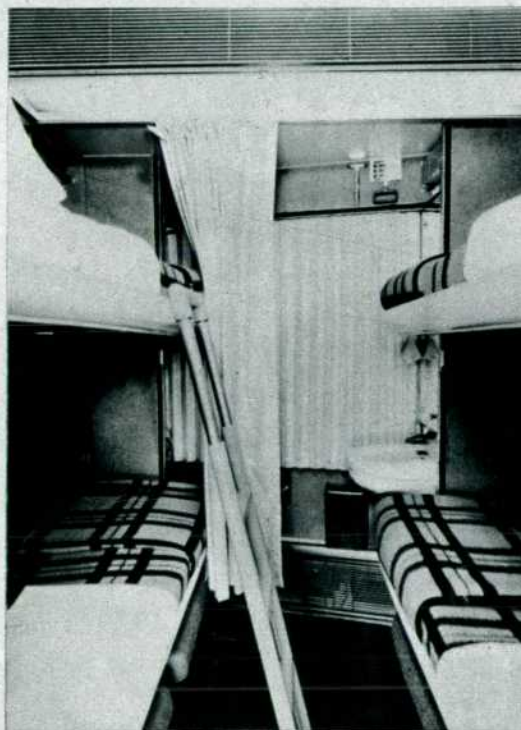
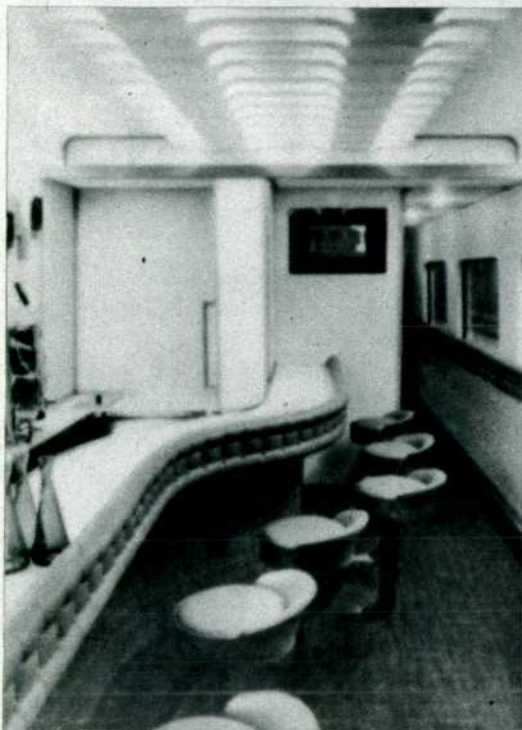
Diseño ambiental.—La disposición oblicua de las cabinas permite ventajas muy interesantes. Desde unos volúmenes que facilitan una idónea ubicación del lavabo, del armario auxiliar y del ropero, que queda semioculto, hasta la existencia en los pasillos de unos espacios que facilitan el cruce de los viajeros. El suelo y las paredes van tapizados en moqueta de suave colorido. Los maleteros son espaciosos y el conjunto resulta acogedor y original.

Instalaciones.—La iluminación se ha diseñado de acuerdo con las distintas necesidades: iluminación general, penumbra, luz individual de lectura, luz de lavabo y luz de emergencia. El grifo del lavabo, accionado por pedal, va dotado de un hidromezclador, que permite al viajero ajustar fácilmente la temperatura del agua según sus deseos. Un enchufe a 220 V. y 50 Hz. ha sido previsto para la utilización de maquinilla de afeitarse. Un pulsador permite requerir los servicios del conductor mediante la activación de las adecuadas señales ópticas y acústicas.

Aire acondicionado.—Dispone de equipos de acondicionamiento de aire que aseguran una climatización idónea aun en las condiciones exteriores más extremas.



Tres aspectos del nuevo "Barcelona-Talgo". Sobre estas líneas, una cabina individual. Abajo, a la izquierda, vista del coche cafetería, y a la derecha, la cabina turista con cuatro plazas en posición de noche.



★ UN NUEVO SISTEMA DE COCHES CAMAS CON CABINAS INDIVIDUALES, DOBLES Y TURISTA PARA CUATRO PLAZAS

ro que desee cenar en su cabina, podrá hacerlo en una bandeja que le será servida al precio de 250 pesetas. Igualmente podrá desayunar en su cabina al precio de 80 pesetas.

El nuevo tren lleva también dos furgones de servicio en los que se encuentran instalados los grupos electrógenos auxiliares y donde también existe un compartimiento destinado a equipajes.

EL PRIMER TALGO NOCTURNO

El horario del Barcelona-Talgo determina por sí sólo la filosofía del nuevo tren, que es el primero que realiza el viaje de noche. Unida esta circunstancia al hecho de que nada más lleva camas, fácil es comprender el propósito de este Talgo entre la Ciudad Condal y París.

El viajero no gastará ninguna de las horas hábiles del día en su viaje, y, sin embargo, llegará a París o a Barcelona después de una noche de descanso, después de haber cenado, dormido y desayunado en el tren. Nada más llegar a su punto de destino como si saliera del hotel, podrá dedicarse a sus actividades laborales o turísticas.

He aquí el secreto del Barcelona-Talgo y una de las razones de su éxito inicial, sumada la ventaja de no tener que efectuar transbordo en la frontera hispano-francesa gracias al cambio automático de ejes que se realiza sin molestia alguna para el viajero.

Tanto para el viaje individual como familiar, este nuevo tren ofrece un servicio completo en tiempo record: algo menos de doce horas, y especialmente en el caso de la cabina turista, ocupada por cuatro personas, el billete es sustancialmente económico, ya que una familia integrada por el matrimonio y dos hijos puede viajar a París por trece mil pesetas, y los cuatro en cama.

Por otra parte, la simplicidad de trámites para abordar el tren permite que el viajero pueda presentarse en la estación con el tiempo justo, sin necesidad de largas esperas, como sucede en otros medios de transporte.

SERVICIO DEL NUEVO TALGO

El Barcelona-Talgo, integrado totalmente por camas, dispone de coches de cinco y cuatro cabinas. Los primeros llevan cabinas de dos camas, que pueden ser utilizadas como individuales o dobles, al precio de 6.100 y 4.800 pesetas cada una, respectivamente, ya se trate de una o dos personas. Los otros coches llevan cabinas de cuatro camas cada una. Estas cabinas se denominan "turista", y el precio por cama es de 3.250 pesetas. Tanto las cabinas individuales-dobles como las turista disponen de los mismos elementos para un adecuado servicio: lavabo, maleteros, percheros, aire acondicionado.

Además de los coches con camas, el Barcelona-Talgo dispone de coche cafetería y coche restaurante idénticos a los que realizan el servicio en el Catalán-Talgo. El viaje-

Rodadura.—La situación de los ejes en el espacio comprendido entre dos coches los aleja del viajero, disminuyendo ruidos y vibraciones. Estos ejes se disponen radialmente mediante el guiado automático —sistema Talgo—, que inscribe las ruedas con ángulo cero en las curvas. El mecanismo automático de cambio de ancho de vía, accionado al paso a velocidad reducida por una instalación fija situada en la frontera, efectúa el desbloqueo, desplazamiento y bloqueo de los conjuntos de rodadura para adaptarlos al ancho de vía correspondiente.

Suspensión.—La suspensión vertical está constituida por muelles neumáticos sobre los que cuelgan los extremos de los coches adyacentes por medio de unos péndulos. La gran calidad y el elevado confort que esta suspensión vertical proporciona, se complementan con un suave centrado lateral amortiguado hidráulicamente.