



## Fargo Power-Wagon WM300

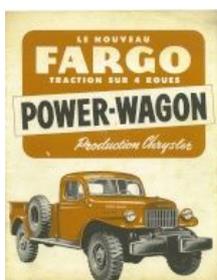
Fargo Power-Wagon WM300  
Año: 1957-1958. Dodge. Chrysler Corporation (Estados Unidos). Transformado: Desquenue et Giral (Francia)  
Pieza IG: 00193  
Museo del Ferrocarril de Madrid

En el Museo del Ferrocarril de Madrid se expone una pieza única, reflejo de la evolución, innovación y desarrollo tecnológico creado al servicio de la actividad ferroviaria. Se trata de un vehículo que puede circular tanto por vía férrea como por carretera.

Terminada la Segunda Guerra Mundial, en 1946 Dodge (Chrysler) diseñó vehículos de

tracción total para el mercado civil. Basándose en la serie WC, derivada de sus vehículos militares, lanzó al mercado la serie WM 300 o Military Type, aunque se comercializaron de forma exitosa con el nombre de Power Wagon.

Al mismo tiempo que este modelo se comercializaba en Estados Unidos en la década de 1950, la Ayuda Americana permitió que RENFE adquiriera, entre otro material, cinco vehículos de este tipo. Exportado bajo la marca Fargo, el vehículo conservado en el Museo fue enviado desde Estados Unidos a Francia donde la firma Desquenue et Giral lo transformó para su uso específico ferroviario. Allí se le sustituyó su motor original de gasolina por uno menos potente, aunque más económico, de tecnología diésel Perkins. Lo más importante fue la equipación de ruedas aptas para circular por las vías, mediante la implantación de neumáticos Michelin, denominados Pneurail, los cuales estaban formados por una banda de goma maciza moldeada sobre la llanta metálica, que se asemejaba una rueda de ferrocarril, al incluir una pestaña. Esta transformación, al admitir instalar también ruedas para circular por carretera, convirtió a estos vehículos en biviales.



*Catálogo comercial*

Además se le colocó una plataforma en la parte inferior del chasis, que permitía la elevación del vehículo y rotar sobre sí mismo mediante un sistema electrohidráulico. Estas innovaciones hicieron muy aptos a estos vehículos para los trabajos en la vía, como lo demostraron al llegar a España, donde fueron destinados al parque mecanizado de Cantillana, para la renovación del trayecto de la doble vía entre Lora del Río y Sevilla. El último servicio prestado por este vehículo fue en la 17ª Sección de Vía y Obras de RENFE.

Esta pieza ingresó en la colección del Museo del Ferrocarril de Madrid en el año 1980. En 1994 fue trasladada a Valencia donde se acometió su restauración total para su puesta en funcionamiento. Se le sustituyó el motor por uno diésel Barreiros de 90 CV y se realizaron trabajos mecánicos como la revisión de frenos y dirección, paliers, y transmisores, caja reductora y equipo eléctrico. Terminando la reparación con tareas de carrocería, cristales, pintura y tapicería, incluso se le dotó de un equipamiento de ruedas neumáticas Michelin.