



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES



MUSEO DEL FERROCARRIL

Destacamos...

Colecciones — abril 2014

Locomotora diésel RENFE 340-020-3 (Ex 4020)

Locomotora diésel RENFE 340-020-3
(Ex 4020)

Nº de fábrica: 918
Tipo B'B'

Año 1967. Sociedad Española de
Construcciones Babcock & Wilcox
(España), con licencia Krauss Maffei

Pieza IG: 00119
Vía III (tracción diésel). Museo del
Ferrocarril de Madrid



En el marco del *Plan de Modernización de 1964-1973*, RENFE encargó treinta y dos unidades de la serie 4000, renumeradas más tarde como serie 340. Con un precio unitario de 26.438.000 pesetas se negoció su importación con Lokomotiv Export Union (LEU), la filial común de Krupp y Krauss-Maffei. En 1966 Krauss-Maffei fabricó las diez primeras unidades en Munich, y en los años 1967 y 1969, bajo licencia de la empresa alemana, la factoría Babcock & Wilcox, de Galindo (Vizcaya) fabricaría las restantes.

Estas locomotoras diésel-hidromecánicas derivan de la serie V200.1 (luego serie 221) de los ferrocarriles alemanes. A su llegada a España se las apodó como “panzudas” o “torpedos verdes”, por sus singulares testeros aerodinámicos. Su disposición interior está dividida en compartimentos: un cuarto de radiadores en el medio y a ambos lados dos cuartos de motores y dos cabinas de conducción simétricas.

En su momento fueron las diésel más potentes del mundo, con una potencia total de 4.000 CV, proporcionada por dos motores de 16 cilindros en V de Maybach-Mercedes Benz MD 870.1. Cada motor ataca a un bogie a través de una transmisión hidromecánica Mekydro K-184 BT, que consta de dos convertidores hidráulicos de par y dos marchas mecánicas, combinándolos de forma que la transmisión proporciona cuatro escalones de funcionamiento. Incluye también el inversor del sentido de circulación de la locomotora y un freno hidrodinámico de Knorr-Bremse, compuesto por un triple sistema, de aire comprimido para el freno directo, de vacío el freno continuo e hidráulico el freno dinámico. Carece de equipo de calefacción para el tren.

Estas imponentes locomotoras de 88 toneladas y 20,350 metros entre topes, arrastraron los trenes rápidos y expresos entre Madrid y Barcelona, además del famoso Lusitania o Puerta del Sol y otros convoyes de velocidad “alta” de la época. Las “cuatromiles” eran capaces de alcanzar velocidades de 130 km/h, e incluso superiores, sin embargo se las desplazó a servicios de mercancías menos apropiados a sus características, propiciando el desgaste de las transmisiones y la aparición de frecuentes averías. Presentó problemas de adherencia debido a una mala distribución de la masa respecto a los bogies.



Comenzaron a ser apartadas en 1986, quedando solo cuatro máquinas operativas, pero esta locomotora descarriló el 5 de enero de 1987 en Valdemoro, lo que propició la baja definitiva de la serie, quedando apartada junto con la 340-026-0 en el depósito de Madrid-Atocha. Estas dos únicas supervivientes pasaron a formar parte de la colección del Museo del Ferrocarril de Madrid, la 340-020 en la exposición permanente de Delicias y la 340-026 fue cedida a la Diputación de Zaragoza para su preservación por parte de la Asociación Aragonesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (AZAFT).