

## Locomotora eléctrica RENFE 275-007-3 (Ex Renfe 7507)

Locomotora eléctrica RENFE 275-007-3  
(Ex Renfe 7507)

Rodaje tipo: 2 Co-Co 2

Año 1945. Compañía Auxiliar de  
Ferrocarriles, CAF (España), Brown Boveri  
y Oerlikon (Suiza)

Pieza IG: 00131

Vía II (tracción eléctrica). Museo del  
Ferrocarril de Madrid



En 1943 Renfe encargó doce locomotoras de gran velocidad (serie 7500) a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles, con equipos eléctricos de firmas suizas, suministrados por la Sociedad Española de Electricidad Brown Boveri y la Sociedad Española Oerlikon. La 7501 y 7502 llegaron a Renfe en 1944, y en 1945 lo hicieron las 7503 a 7512. Estas máquinas, en su momento fueron consideradas las más potentes de España. Eran alimentadas por corriente continua a 1.500 voltios para remolcar los trenes en la electrificación de Madrid a Ávila y Segovia, quedando asignadas al depósito de Madrid-Príncipe Pío.

De aspecto impresionante, por su estética y dimensiones, la locomotora eléctrica 7507 es la única superviviente de su serie. Equipada con seis motores suspendidos, que le proporcionaban una potencia de 3.504 CV, podían funcionar en serie, en paralelo o en serie-paralelo. Con un peso total de 147 toneladas y una longitud de 24 metros entre topes, consta de un cuerpo central con dos cabinas de conducción comunicadas entre sí por medio de dos pasillos laterales que corren a todo lo largo del departamento central que alberga los principales equipos de tracción, que podían ser extraídos por el techo en caso de mantenimiento, quedando rematada en sus extremos por dos grandes capotas articuladas respecto al cuerpo central y sobre el techo dos pantógrafos accionados por aire comprimido.



La caja de la locomotora se apoya sobre dos inmensos carretones, cada uno de los cuales aloja tres ejes motores independientes con su correspondiente transmisión elástica Buchli y dos ejes libres reunidos en un bogie guiador bajo el extremo exterior de cada carretón, para facilitar la inscripción en curva y mejorar la estabilidad para la velocidad que podía alcanzar de 110 km/h. Las cabinas contienen todos los aparatos de mando, regulación e indicadores; entre ellos el regulador principal y las manetas de combinadores; la de la válvula del freno de vacío y las correspondientes a los pantógrafos y areneros neumáticos; vacuómetros, manómetros, amperímetros, voltímetros y los conmutadores para el funcionamiento de los servicios auxiliares; el freno de mano, el tirador del silbato y un indicador de velocidad "Teloc".

Con la conversión a 3.000 voltios de las líneas madrileñas, la serie renumerada como 275 y con el apelativo popular de «cocodrilos», pasó a prestar servicio entre Miranda de Ebro y las líneas del País Vasco, en donde estuvieron hasta que fueron dadas de baja en 1976. En 1982 la locomotora llegó a la estación de Delicias para formar parte de la exposición permanente del Museo del Ferrocarril de Madrid, siendo incluida en la incoación de expediente de declaración de bien de interés cultural en 1996.