



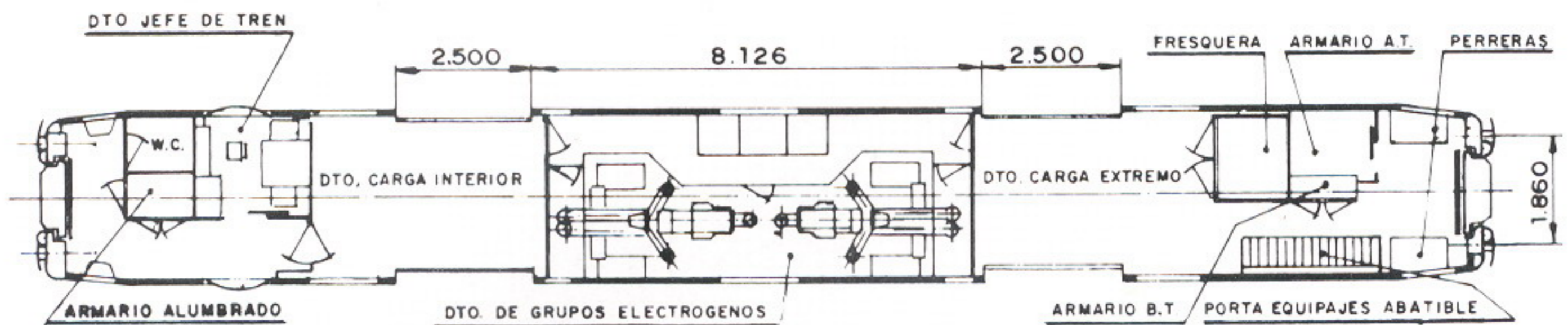
ALBUM DE MATERIAL REMOLCADO
Edición 1984

FURGONES ELECTROGENOS SERIE 9.450



Características básicas

Subserie	9450
Tipo	DDT
Coches construidos	20
Año de recepción	1984
Masa	52 t
Carga máxima	8 t
Velocidad máxima	160 km/h
Freno	Aire comprimido (bloque de freno)
Alimentación energía	2 grupos electrógenos 2 x 225 kW
Constructor	BABCOCK - WILCOX



DIMENSIONES

Longitud entre topes	26.620 mm
Longitud de la caja	26.320 mm
Distancia entre bogies	18.790 mm
Anchura máxima de caja	2.950 mm
Altura máxima sobre carril	4.090 mm
Altura topes sobre carril	1.060 mm
Separación entre topes	1.860 mm

OTRAS CARACTERISTICAS

Tipo de bogie	GC2
Tipo de eje	81
Mangueta	Ø 130 x 217
Caja de grasa	CAF
Traducción UIC	{ tensor 85 t gancho 100 t
Freno	KE - GPR - D
Choque batra-estrella	{ salida 650 mm carrera 110 mm
Producción de energía por grupos de electrógenos	{ Potencia 2 x 225 kVA = 450 kVA Tensión 3.000 V c.c.
Motor diésel	Deutz BF 12L 413 F; 376 CV; 1.800 r.p.m.
Alternador trifásico	AP 335 M x 12
Rectificador trifásico	G 103 N
Convertidor estático 5 kVA	{ entrada 3.000 V c.c. salida 24 V c.c.
Batería para arranque de grupos	{ 125 A h. 24 V
Batería alumbrado	{ 310 ÷ 320 A h. 24 V
Alumbrado	Fluorescente e incandescente
Puertas de acceso	Plegable - pivotante
Megafonía	Centro emisor de música y mensajes

En 1984 se inicia en RENFE la construcción de furgones dotados de grupos electrógenos fundamentalmente previstos para suministrar energía a 3.000 V c.c. a la línea de alta tensión de composiciones que circulan por líneas no electrificadas. Estos furgones, encuadrados en la serie 9000 (9451-70), disponen además de los elementos de control y seguridad de los propios grupos, de un sistema de detección y alarma acústica en caso de incendio en la sala de máquinas.

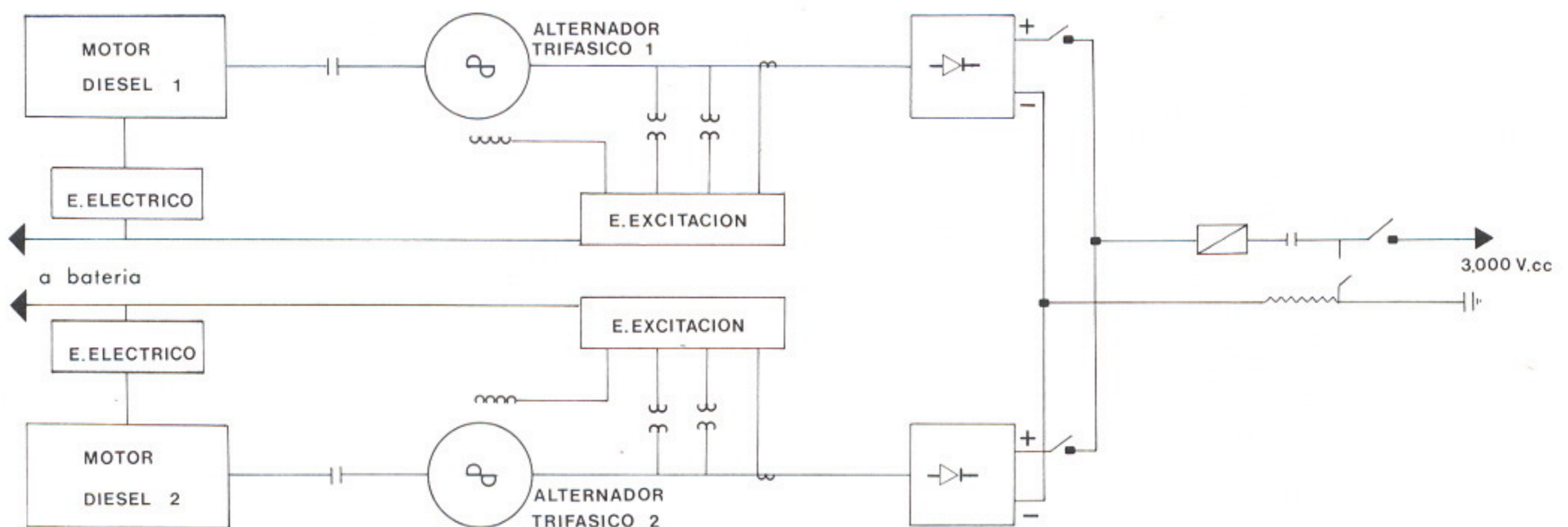
Cada uno de los dos grupos electrógenos consta básicamente de un motor diesel-alternador con un equipo eléctrico, un equipo de excitación y regulación de tensión del alternador, transformadores de tensión e intensidad para alimentar los circuitos de protección y medida, rectificador trifásico de diodos de siliceo, seccionadores de maniobra, disyuntor principal, reactancia y fusibles en la salida de corriente continua.

El departamento de carga consta de dos zonas para equipajes, una fresquera, una perrera y un portaequipajes abatible.

El convertidor (5 kVA) alimentado a 3.000 V dispone de dos salidas a 24 V con positivo común, una para carga de batería y la otra para alumbrado, control, servicios, etc.

El cable de 12 polos para su interconexión con otros coches permite la transmisión al resto de la composición desde su centro emisor de música y mensajes de las órdenes relativas a megafonía y cierre automático de puertas.

La T.D.P. ("segunda tubería") bifurcada en testeros, permite mediante aire a presión a 10 kg/m², el accionamiento neumático de puertas, agua a presión, etc.



DIRECCION DE MATERIAL

Paseo del Rey, 30. 28008 MADRID

GABINETE DE INFORMACION Y RELACIONES EXTERNAS

Nuevas Oficinas RENFE. Avda. de Pío XII, s/n. 28036 MADRID