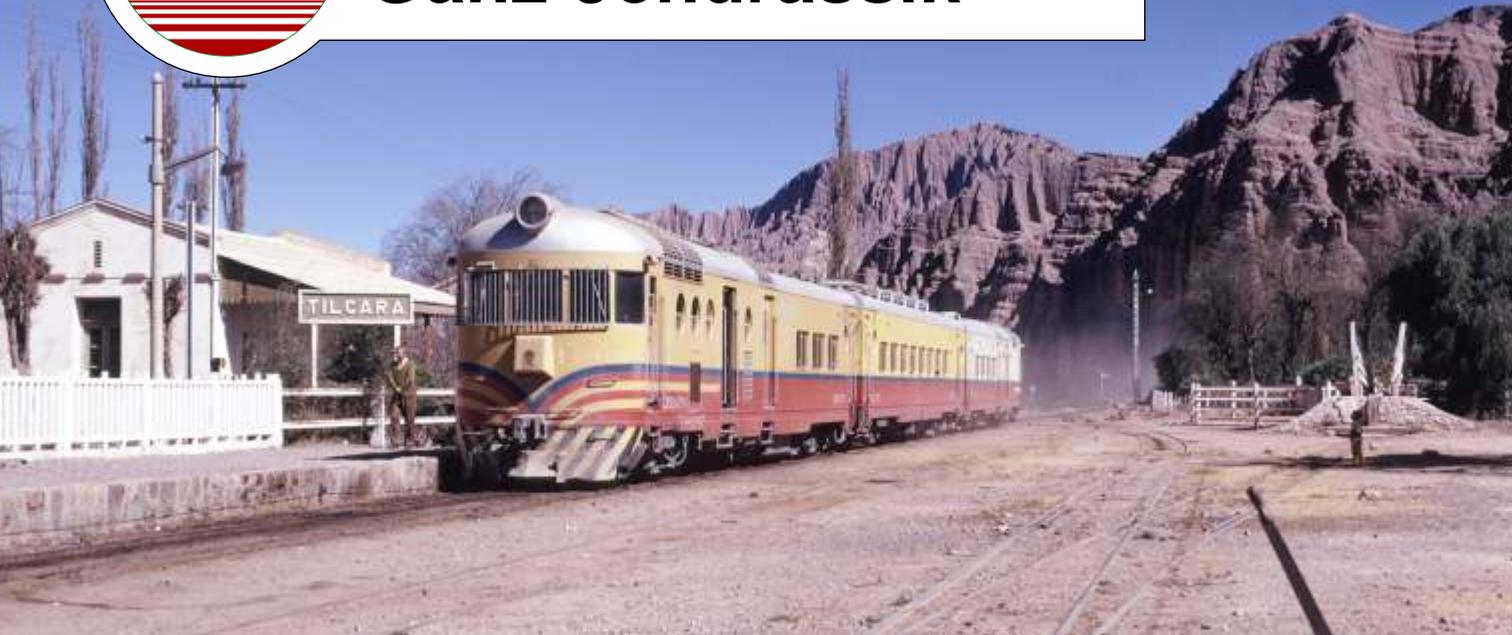




Los motores diésel Ganz-Jendrassik



John Kirchner

Arriba: Ganz-Mávag "Tren Diésel Eléctrico de Alta Montaña" de la Línea General Belgrano. **Abajo:** Uno de los motores Ganz-Jendrassik XII Jvf que equipaban los trenes cuádruples y quíntuples de la Línea San Martín.

El éxito alcanzado por estos trenes se debió, en mayor medida, a sus motores diésel que eran la excelencia en economía operativa, rendimiento y prestaciones.

Por Alejandro D. Moscaro

Fueron diseñados por el genio húngaro György Jendrassik, físico e ingeniero mecánico nacido en 1898 en Budapest y fallecido en Londres en 1954. Se trató de una persona con capacidad para abordar las más variadas disciplinas, y cuando se recibió de ingeniero a los 24 años, ingresó a trabajar en la firma Ganz contribuyendo a desarrollar los motores diésel, desde las versiones de cuatro y seis cilindros de cuatro tiempos, pero con una innovación: la precámara de combustión.

El primer motor en ser utilizado en línea de producción para coches motores, fueron los Tipo VI de 6 cilindros en 1928 de solo 110 hp

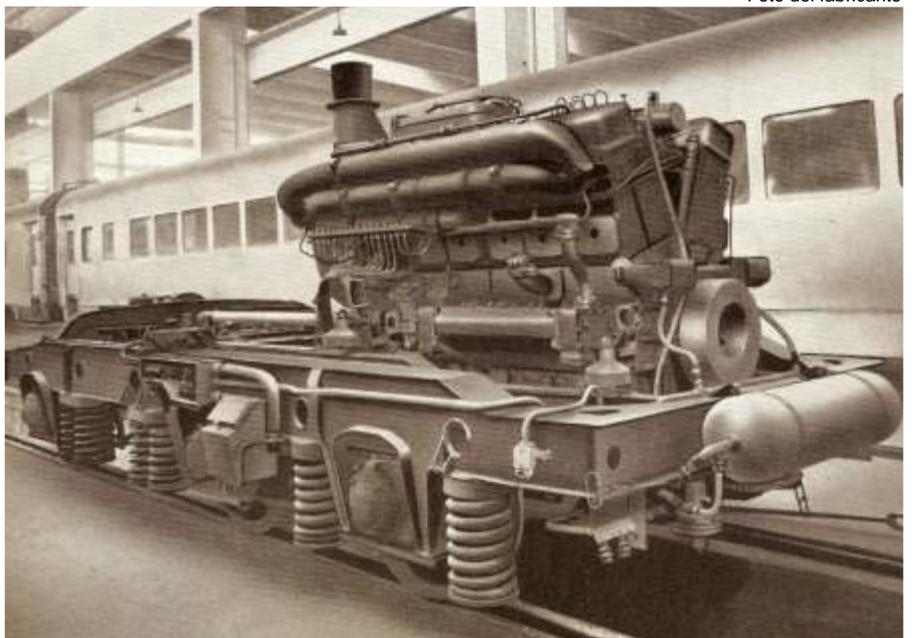


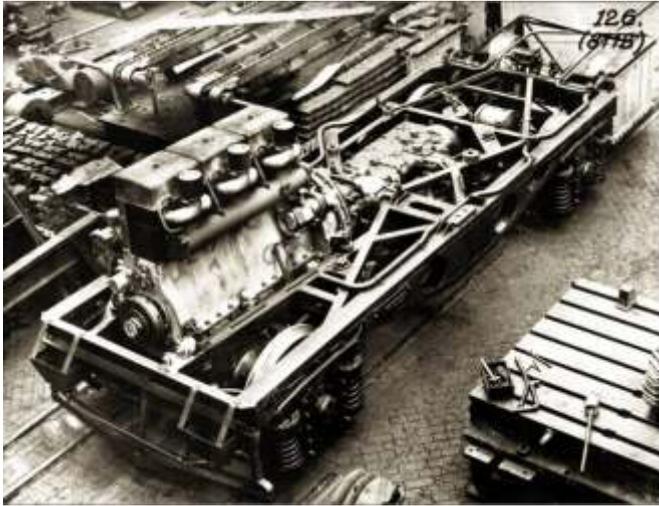
Foto del fabricante

y su evolución, el Tipo VIII de 8 cilindros, apareció en 1934. Casi inmediatamente, en 1935, los primeros con los Tipo VI JaR 170/240 de 240 hp fueron los encargados de equipar los primeros 29 coches motores simples para los Ferrocarriles del Estado de la Argentina, clases A, B, C, D y E de trocha

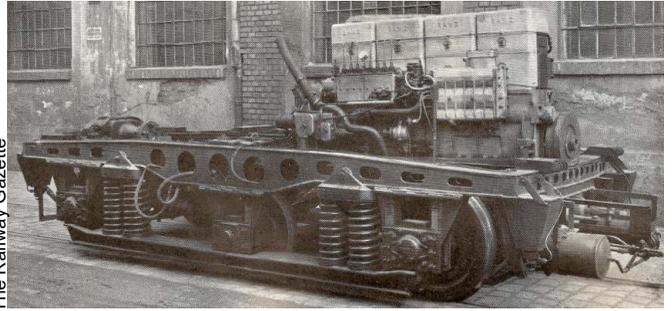
métrica, además de los clase 1050, las veloces unidades simples del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) denominados BAP I y BAP II, llegados en 1936 que superaban con facilidad los 120 km/h de velocidad.

Otros vehículos en usar estos motores

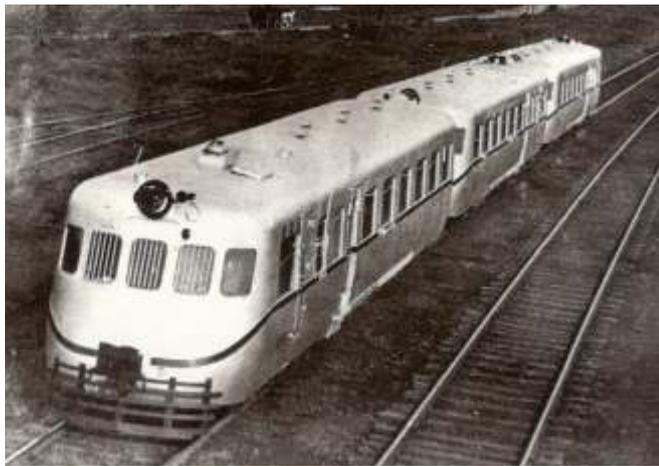




The Railway Gazette



Izquierda: Uno de los motores Ganz-Jendrassik VIII Ja Tf que poseían los trenes cuádruples de la Línea Urquiza. **Arriba:** Motor Ganz-Jendrassik VI Jar de los Gansz BAP I y BAP II de la Línea San Martín.



Marcelo Arcas



Izquierda: Un BAP I y en la imagen superior, un Gansz BAP II, ambos de Línea San Martín.

fueron los cuatro clase F3 de las líneas enterrerianas, los ocho clase 1060 y cuatro clase 1020 del BAP, todos adquiridos entre 1938 y 1939.

El 8 cilindros en línea

Esta exitosa experiencia de los coches estatales indujo a los ingleses a adquirir máquinas más grandes y ya para 1937, rodaban los primeros dobles BMBS del Ferrocarril Central Argentino (FCCA)

siendo en total 12 duplas articuladas, equipados por los más poderosos motores Tipo VIII JaR 170/240 de 320 hp.

Este mismo motor de 8 cilindros en línea de idéntica potencia fue el que impulsó a los Gansz Tipo Triple "Bariloche" (TB) de trocha ancha, "Catamarca" (TC) y "Suburbanos" (TL) estos dos últimos de trocha métrica, que llegaron en 1938.

Este motor contaba, como sus antecesores y predecesores, con una cámara de precombustión ideada por el eminente ingeniero que

Abajo: Un Gansz Simple, en este caso un F-2 de trocha ancha para los Ferrocarriles del Estado. **Abajo derecha:** Coche motor triple "TL" de trocha métrica, operando en la Línea General Belgrano.



Luis O. Gutiérrez





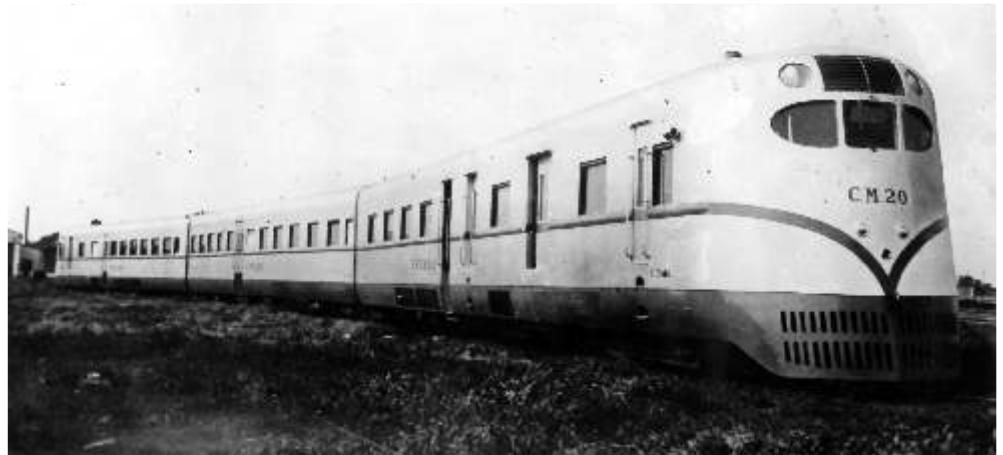
Miguel A. Pignataro

Arriba: Un Ganz simple de trocha media de los ferrocarriles entrerrianos, luego Línea General Urquiza.

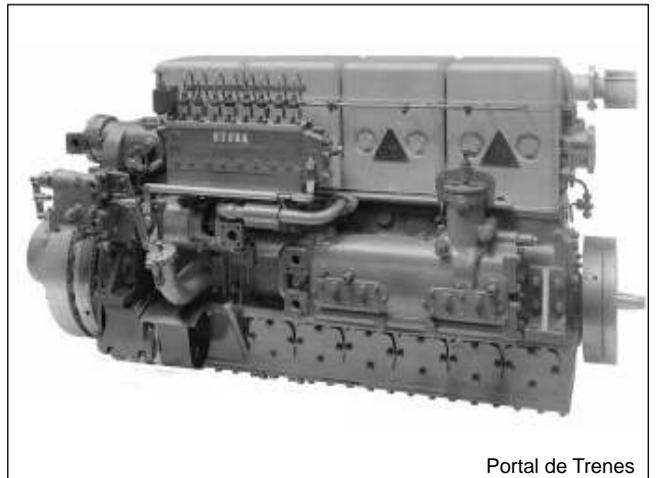
la patentó en la década de 1920. Aproximadamente 1/4 del volumen de la cámara de combustión era la capacidad de esta precámara donde el combustible inyectado era encendido aumentando la presión, lográndose una mejor pulverización del gasoil para que este sea quemado de manera eficiente. En su momento era un motor pequeño y de alta velocidad, en comparación con los motores diésel contemporáneos destinados al ferrocarril.

Eran motores de "alta velocidad" para la época, claro está; su régimen en alta giraba a 1.100

Archivo General de la Nación



Arriba: Una tripla TB de trocha ancha.



Portal de Trenes

Izquierda y arriba: Motores Ganz-Jendrassik.

revoluciones por minuto (rpm) y entregaba una buena potencia con economía de marcha y de larga vida útil, como quedó demostrado sobre los rieles de la Argentina, con trenes diésel como los Triple que recorrieron el territorio durante décadas demostrando una gran fiabilidad y durabilidad de los motores, llegando inclusive algunos Tipo VI a los 50 años de nobles prestaciones.

El motor era relativamente sencillo en el mantenimiento y en talleres de baja complejidad se podían recorrer y reparar. Entre las innovaciones estaba la citada cámara de precombustión, un sistema de descompresión para facilitar la puesta en marcha y el calentamiento; la otra fue la bomba dosificadora de combustible con resorte. Una curiosidad, este célebre ingeniero nacido en Budapest estuvo en la

Argentina por algunos años ya que existía un importante parque de unidades Ganz con sus motores y, por el hecho de que en su país no encontró el lugar que merecía, debido a que la nueva ideología imperante luego de la dominación soviética desconoció sus logros.

Pero fue finalmente reconocido de manera póstuma en la década de 1990. (Fuente: Ganz-Hunslet y Eduardo Luna).

Abajo: Tren Diésel Ganz de 4 coches del Ferrocarril San Martín.



John Kirchner



TRENES POR SIEMPRE

¿Ya te suscribiste gratis a nuestro canal de noticias, informes especiales y reportajes? Cuando lo hagas, no te olvides además de presionar la campanita, así el sistema te avisará cada vez que subamos un nuevo contenido:

<https://www.youtube.com/channel/UCDZp-NX1AmA75ki9KwC-csQ>

También podés seguirnos en:

INSTAGRAM: <https://www.instagram.com/trenesporsiempre/>

FACEBOOK: <https://www.facebook.com/trenesporsiempre>

X (TWITTER): <https://twitter.com/trenesxsiempre>