

# El último PITUFO

**A**l constituirse la UNE de Regionales pasaron a depender de ésta los automotores supervivientes de la serie 597, de los cuales doce automotores han sido modernizados y modificada su imagen exterior. El único que no sufrirá la transformación y el cambio de imagen será el 597-010 y su final será el desguace. Éste automotor es conocido popularmente como el último "pitufo".

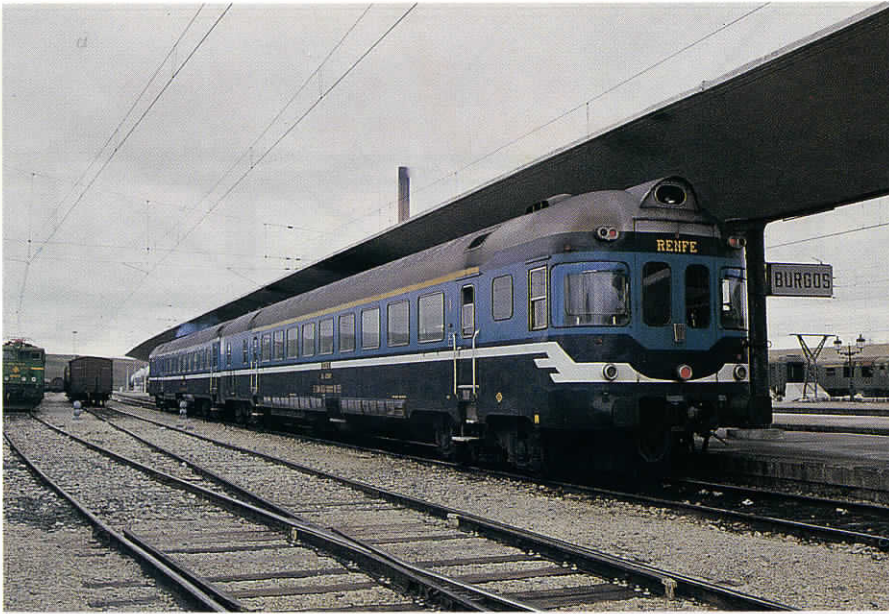
**Chema Martínez** (texto y fotos)



El famoso último "pitufo", TER 9710, realizando el servicio entre Plasencia y Madrid el pasado día 5 de mayo de 1993. Estación de Villaverde Bajo. (Fotos: Juan Carlos Casas).







**A** mediados de los años sesenta, concretamente en 1964 y 1965, los automotores TER comenzaron a prestar servicio sustituyendo paulatinamente a los no menos famosos TAF, que a su vez habían sido los pioneros en época de RENFE en establecer relaciones diurnas rápidas de calidad. Antes de comentar la transformación de los TER hagamos una breve reseña histórica. Inicialmente se llamaron TAR -Tren Automotor Rápido- pero pronto cambiaron sus siglas por las de TER -Tren Español Rápido- para no confundirlos con los TAF -Tren Automotor Fiat- que en esas fechas y durante bastantes años fueron contemporáneos. La sociedad FIAT, empresa constructora, entregó en 1964 los cuatro primeros coches -9.701/4- y en 1965 los restantes -9.705/16-, y a su vez la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles -CAF- y Material Móvil y Construcciones -MMC-, empresas constructoras españolas comenzaron a entregar en 1965 el resto de la serie -9.717/60-. El viaje de presentación se hizo entre Madrid-Atocha y Alcalá de Henares y el primer servicio comercial entre Madrid y Gijón, vía Avila, más tarde ampliaron sus servicios a más puntos de la geografía española como La Coruña, Vigo, Alicante, Algeciras, Málaga, Granada, Barcelona y Lisboa, así como relaciones transversales tan famosas como la "Ruta de la Plata" y el "Mare Nostrum". Actualmente sus recorridos son más cortos ya que el período entre revisiones se ha visto muy reduci-

*TER estacionado en Burgos a la espera de tomar la salida con destino Madrid-Ch, vía Aranda del Duero (febrero/88).*

*El primer cambio de imagen de los TER se aplicó solamente a los números 18, 52 y 59. Madrid-Atocha (agosto/86).*



*En esta fotografía realizada en Madrid-Atocha apreciamos las diferencias de los dos testers (marzo/85).*



*TER remarcado por*

da a causa de la frecuencia de los recorridos.



Prototipo del segunda cambio de imagen que se realizó en el coche remolque 597-037. Depósito de Atocha (03/12/89).



"Los servicios que realiza en Mayo de 1993 son de Madrid a Soria, Cuenca, Pamplona, Cáceres y Plasencia.

De origen cada tren estaba compuesto por cuatro coches, dos motores y otros dos remolques, con comunicación entre ambos y que podían circular segregados formando cada uno de ellos un semitrén. Esta última forma de circular ha sido la habitual en casi todos los recorridos, excepto en servicios considerados "puntas" o cuando varios semitreneros circulaban acoplados al coincidir parte de su itinerario y horario. En caso de necesidad se pueden acoplar en mando múltiple hasta tres semitreneros, formando una composición de seis coches (M-Rc). Como ya hemos citado cada semitrén se compone de dos coches, el motor y el remolque con cabina de conducción. La disposición de ejes es de 2-b + 2-2 y la potencia nominal de 381 kw (518 CV) proporcionados por un motor diesel Fiat Sehl de cuatro tiempos y doce cilindros contrapuestos. La transmisión OM es hidráulica y posee freno neumático y dinámico -hidrodinámico- y su velocidad máxima es de 120 km/hora. Posee además un motor diesel auxiliar de 150 CV de potencia que alimenta el equipo de aire

acondicionado y calefacción. Su peso en orden de marcha es de 52.400 kg para el coche motor y 44.400 kg el remolque. Su distribución en el coche motor era la siguiente: cabina de conducción, furgón, dos aseos, plataforma con puertas de acceso y 72 plazas de segunda clase. El coche remolque estaba dotado de: cabina de conducción con puerta de intercomunicación, dos aseos, plataforma con puertas de acceso, 56 plazas de primera clase y cocina/bar.

Actualmente son doce las unidades recuperadas y modificadas que corresponden a los números 3, 4, 9, 11, 17, 18, 29, 36, 43, 44, 48 y 52. La transformación se ha realizado en los talleres Miró Reig y ha consistido fundamentalmente en la supresión del furgón del coche motor practicando dos ventanas en lugar del cierre y ubicando en este espacio diez plazas de 1ª clase. El resto del coche alberga las setenta y dos plazas de 2ª clase. Por su parte en el coche remolque las cincuenta y seis plazas de 1ª clase existentes han pasado a ser setenta y dos de 2ª clase ya que la máxima ocupación de este tren se da precisamente en esta clase. La cafetería con cocina se ha suprimido pasando a llamarse bar y se ha dota-

do al nuevo espacio con reclinables y máquinas automáticas de bebidas. De esta forma el TER duplica el número de plazas de 2ª clase y conserva un mínimo de diez plazas de 1ª clase. Los asientos de 2ª clase se han reutilizado en bloques de cuatro, excepto en los TER numero 4, 18, 36, 44 y 52 que disponen de asientos como los utilizados en los coches 16.000 para servicio de regionales. Por lo que se refiere a su aspecto exterior, los TER han recibido la decoración exclusiva de los electrotrenes serie 432 naturalmente extrapoladas a las medidas de este vehículo. La cabina del coche remolque ha perdido la posibilidad de intercomunicación quedando con un aspecto similar al frontal del coche motor. El enganche automático Scharfenberg ha sido suprimido y en su lugar se ha colocado una travesía con topes unificados y un conector de 80 polos para mando múltiple.

Esta modificación y cambio de imagen ha sido la última y, por el momento, definitiva aunque han existido al menos otros tres proyectos respecto a este tren. El primero de ellos fue la modernización llevada a cabo por CAF (Irún) en 1985 en las unidades 18, 52 y 59 y su cambio de imagen exterior.

El segundo cambio sólo fue una maqueta hecha en el motor 28 y el remolque 37 y consistió en la ampliación del bar y su reforma para darle un aspecto de "pub", a costa de sacrificar el departamento de 1ª clase y la distribución interior del remolque era del tipo "Corail" con asientos orientados hacia el centro del salón. Al igual que en los electrotrenes serie 448 ( ex. 444.5) preveía un espacio de guardarropa. Actualmente este prototipo está situado en la tercera rotonda del Depósito de Atocha y su fin probable será el desguace. La tercera no llegó a plasmarse ni tan siquiera en proyecto y al parecer quedó sólo en una idea, y consistía en la desmotorización de los vehículos que fueran quedando inútiles y transformarlos en coches de viajeros utilizando la cabina de conducción como mirador, similar al utilizado hace años en el TALGO II.

Excepto el número 10 que sigue circulando, de momento, con sus colores

azules -PITUFO- y distribución de origen.

todas las demás se encuentran haciendo



*Detalle de las pruebas de colores efectuadas en el coche motor 597-028. Depósito de Atocha (03/12/89).*



*597-043 con el nuevo esquema de pintura a falta de su transformación interior. Falta la sustitución del pequeño furgón de equipajes por el departamento de 1ª clase. Depósito de Cerro Negro (abril/92).*

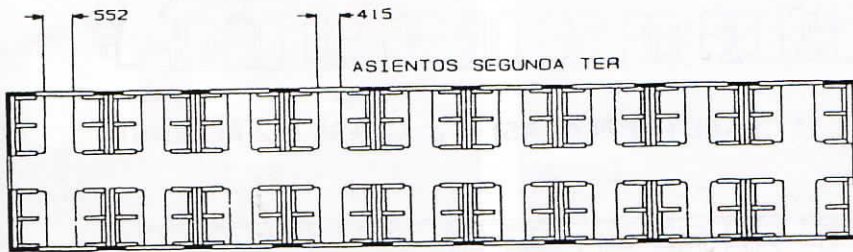




Vista lateral del coche remolque 597-037. Observar el gran parecido con el actual diseño de pintura de los coches de viajeros. Depósito de Atocha (03/12/89).

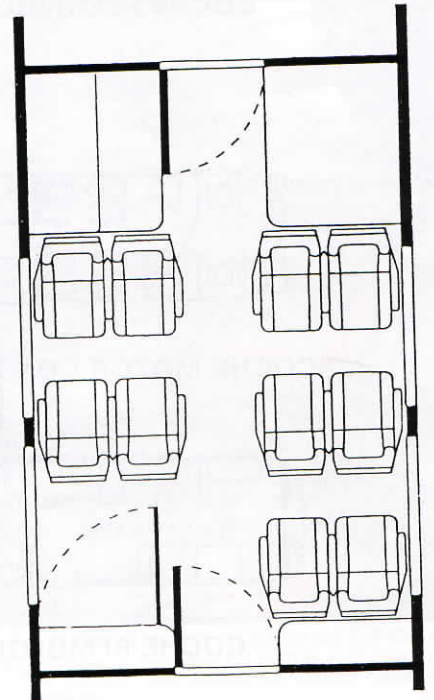
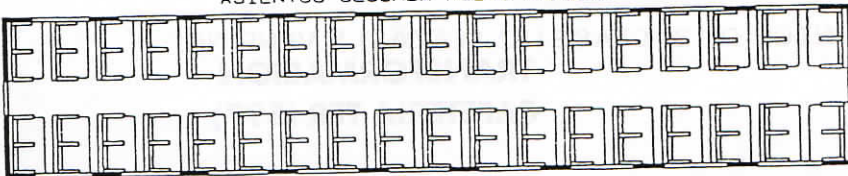
TER procedente de Cuenca remolcado por una locomotora de la serie 319.

**REDISTRIBUCION ASIENTOS DE SEGUNDA CLASE EN DEPARTAMENTOS DE PRIMERA CLASE ACTUAL**



72 Asientos

**ASIENTOS SEGUNDA NUEVO MODELO**



**ADAPTACION DE VIAJEROS DE FURGON A PRIMERA CLASE**



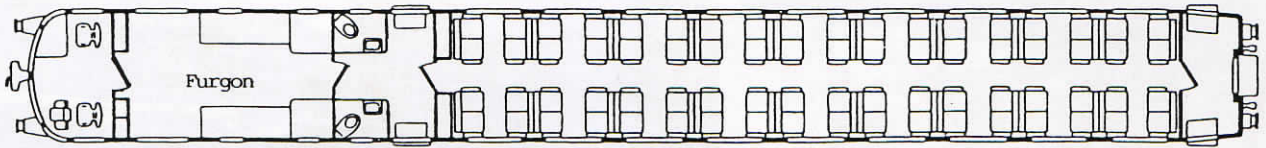
Sustitución de la cafetería por un bar dotado de máquinas automáticas de bebidas (abril/92).



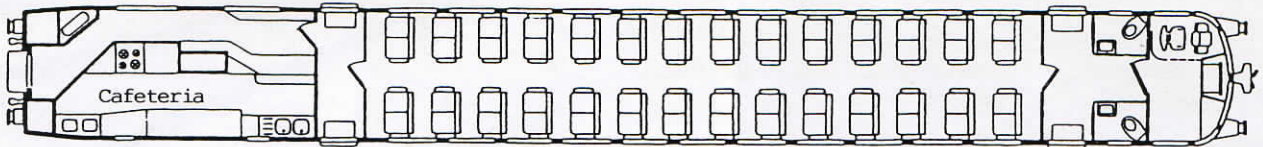
Interior del nuevo departamento de 1ª clase (abril/92).

## TER (597)

### EN ORIGEN

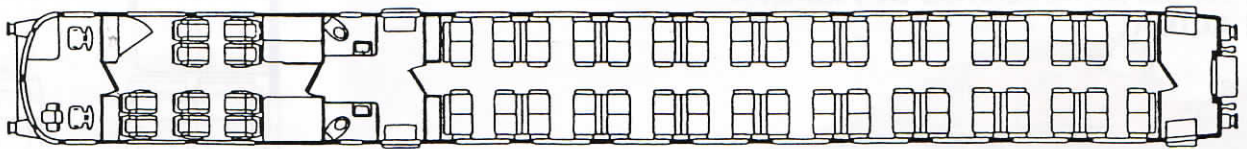


COCHE MOTOR CON ASIENTOS DE 2º CLASE (72 PLAZAS)

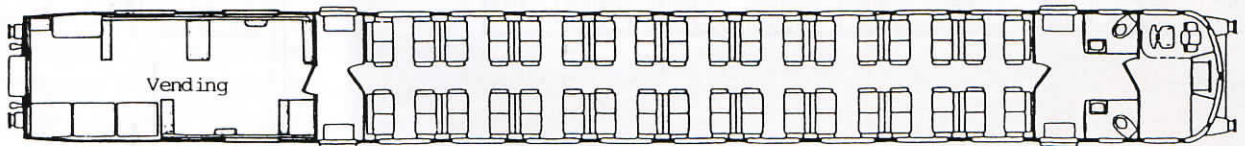


COCHE REMOLQUE CON ASIENTOS DE 1º CLASE (56 PLAZAS) Y CAFETERIA

### NUEVO



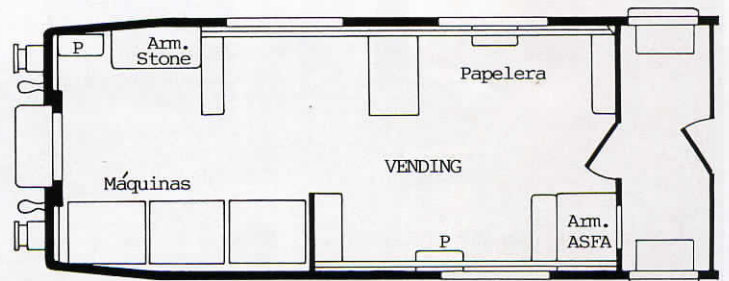
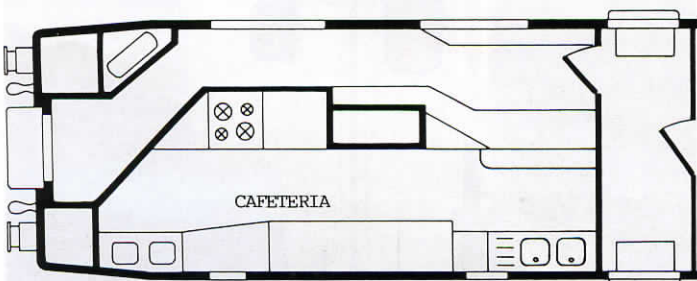
COCHE MOTOR CON ASIENTOS DE 1º CLASE (10 PLAZAS) Y 2º CLASE (72 PLAZAS)



COCHE REMOLQUE CON ASIENTOS DE 2º CLASE (72 PLAZAS) Y VENDING

### TRANSFORMACION CAFETERIA TER (597)

### EN ORIGEN



### NUEVA



Interior del departamento de 2ª clase (abril/92).



En el depósito de Cerro Negro es posible contemplar automotores TER en estado original y transformados (abril/92).



597-011 antes de entrar en la nave de pintura de Fuencarral. El automotor ya ha sido modificado y observar la desaparición de la puerta del furgón y las dos ventanillas del departamento de 1ª clase (febrero/93).



597-011 enmascarado y en pleno proceso de pintura en la nave de pintura de Fuencarral (febrero/93).



Una vez finalizado todo el pintado del TER 597-011 es preciso retirar los distintos enmascaramientos que se han utilizado para aplicar los colores. Fuencarral (febrero/93).



Cuando ha terminado todo el proceso de pintura el vehículo sale al exterior. Fuencarral (febrero/93).