

Los "diez miles" han sido durante los últimos quince años los coches clásicos de departamentos de los trenes nocturnos de Renfe, los "Estrella" y de algunos de los trenes de largo recorrido diurnos. La serie se dividió en tres subseries, los 10.000, coches de primera con diez departamentos de seis plazas y dos aseos con retrete y lavabo, uno en cada extremo; los 10.200, coches de segunda de once compartimentos de ocho plazas y dos aseos; y los 10.800, coches en los que, además de cuatro departamentos de ocho plazas, y un aseo existe un espacio cafetería con barra en el extremo del coche, cocina, zona de repisa y taburetes, seis mesas con cuatro asientos cada una y una zona "hall" junto a la puerta de paso a los departamentos.

En la construcción de los coches, que, desde junio de 1986, circularon a 160 km/h de velocidad máxima y aceleración no compensada en curva de 1 m/sg², se tuvieron muy en cuenta los aspectos de diseño, comodidad del viajero y seguridad. Concretamente, en lo que se refiere a protección contra incendios, se utilizaron materiales ignífugos, tabiques cortafuegos, sensores de temperatura en el armario eléctrico, alarmas y sistema de extinción con disparo automático y desconexión del aire acondicionado.

Los coches llevan un convertidor estático fabricado por Sepsa, de 45 kVa situado bajo el bastidor en dos cofres estancos alimentados por la línea de alta tensión y con salida de corriente trifásica para el aire acondicionado y continua para la carga de batería.

La instalación de aire acondicionado consta de dos unidades bajo bastidor con una capacidad conjunta de 22 kW. Como complemento de calefacción, los coches de las tres subseries cuentan con radiadores eléctricos en el pasillo y las plataformas. El aire -mezcla de aire exterior y de retorno- es impulsado a cada departamento a través de una canalización hasta las inductoras existentes bajo las ventanas.

El equipo de control actúa automáticamente para, con condiciones exteriores de entre 35° y 10 bajo cero, obtener una tem-

Hace quince años, CAF, Macosa y Babcock Wilcox, comenzaron la construcción de los coches "diez miles" para Renfe. Dotados de aire acondicionado y bogies Gran Confort, estos coches departamentos divididos en tres subseries -10.000, 10.200 y 10.800- supusieron un salto de calidad para los viajeros de los trenes "Estrella" y los rápidos diurnos, en los que formaban composición junto a los "nueve miles".



CONSTRUIDOS POR CAF, MACOSA Y BABCOCK W

Serie 10.000, los coches de departamentos d



peratura en cada departamento de 25° con aire acondicionado y de 10° con calefacción que pueden elevarse hasta los 25° con el termostato que controla el radiador de cada inductora.

El alumbrado es fluorescente e incandescente y las butacas, tanto en primera como en segunda, son de asiento y respaldo deslizante. Las puertas de acceso son de apertura automática mediante pulsador



Coches guardería

En 1986 dos coches de segunda clase de la subserie 10.200 fueron convertidos en coches guardería mediante el desmontaje de cinco de sus departa-



COX DESDE 1984

"clásicos" de Renfe

y cierre automático por mando a distancia, por pulsador electroneumático o bien determinado por la velocidad del coche detectada por un generador taquimétrico, a partir de 7 km/h en velocidad creciente, con reapertura contra obstáculos y bloqueo definitivo a 15 km/h. En los primeros coches las puertas son encajables-deslizantes y en los de entregas posteriores plegables-pivotantes.

El accionamiento neumático de las puertas, agua presión, etcétera, se hace

por aire a 10 Kgr/cm². A través de un cable de 12 polos se realiza la interconexión entre coches, lo que permite la transmisión de las órdenes de megafonía, alumbrado y cierre de puertas.

Las cajas de los "diez miles" van montadas sobre bogies Gran Confort, GC3 A, apoyándose sobre los muelles de la suspensión secundaria por una traviesa de unión. Los bogies cuentan con amortiguadores transversales y verticales y barra de torsión. Además llevan incorporadas algunas mejoras derivadas de la necesidad de atender a normas de tráfico internacional, como antibloqueos en un mismo costado, acoplamiento rápido de freno de mano, puesta tierra rápida o soportes de arrastre.

El freno, de aire comprimido y con discos, lleva sistema antibloqueo y está preparado para la incorporación de frenos electromagnéticos y electroneumáticos. El freno de mano actúa sobre dos de los cuatro cilindros de un bogie, frenado por tanto dos ejes por coche. □

mentos, manteniendo las dos filas extremas de asientos del conjunto, dando lugar a un espacio de nueve metros y medio de largo por dos de ancho, separado del pasillo por una red que permitía la visión del recinto y protegiendo a los niños.

En el interior del compartimento guardería, decorado con motivos infantiles, se instalaron toboganes, muñecos con resorte y juegos, además de una mesa "cambiador", calienta biberones y calentador de comidas infantiles. Renfe previó entonces la transformación de otros siete coches 10.200 en coches guardería, realizándose finalmente la transformación en cuatro más. □

Características coches "diez miles"

	10.000	10.200	10.800
Subserie	10.000	10.200	10.800
Tipo	AA	BB	BBR
Año de recepción	1984-86	1984-86	1985-87
Peso	43 Tm.	departamentos	46 Tm
Distribución	departamentos	88	departamentos-cafetería
Plazas	60	44,2 Tm	32
Velocidad máxima	160 Km/h	160 Km/h	160 km/h
Freno	aire comprimido (discos)	aire comprimido (discos)	aire comprimido (discos)
Alimentación energía	convertidor estático 45 kVa	convertidor estático 45 kVa	convertidor estático 45 kVa
Longitud entre topes	26.400 mm.	26.400 mm	26.400 mm
Distancia entre bogies	18.400 mm	18.400 mm	18.400 mm.
Anchura	2.867 mm	2.867 mm	2.867 mm
Altura sobre el carril	4.050 mm	4.050 mm	4.050 mm
Bogies	GC3 A	GC3 A	GC3 A