



JOAN ACÓN

# Los coches Corail en España

Junto a la llegada de los coches Corail, comenzó su andadura comercial el Talgo pendular, el 15 de julio entre Madrid y Zaragoza prolongado desde septiembre hasta Barcelona. El año 1980 fue también el año de la implantación del primer servicio Intercity en España con los nuevos electrotrenes de la serie 444. También fueron puestos en marcha servicios Talgo por vez primera entre Madrid y las ciudades de Vigo, La Coruña, Granada y Almería. Por otra parte, otras ciudades como Huesca o Jaén, contaron desde entonces también por vez primera con servicios rápidos con la capital con trenes TER y electrotren respectivamente.

En cuanto al material motor, 1980 fue el de las nuevas locomotoras japonesas 269 de las subseries 200 y 600, precisamente las locomotoras eléctricas más característi-

Una parte importante en la mejora de los servicios ferroviarios iniciada a partir de 1980, -se cumplen ahora los treinta años-, fue la llegada en régimen de alquiler de un lote de coches Corail franceses. Junto a la implantación de servicios rápidos con este material rodante, 1980 fue significativo para nuestros ferrocarriles por otras mejoras introducidas a partir de entonces.

cas en el remolque de los Corail, conocidas como "Mazinguer" o "Coralinas".

## ■ Los coches Corail

El acertado nombre Corail, que aún pervive como sinónimo de servicio ferroviario de calidad, procede del apócope de la palabra

Comfort unida a Rail para formar una palabra que sin ser nueva designa algo nuevo: Corail. Los servicios ferroviarios Corail creados en Francia en 1975 supusieron un salto cualitativo de importancia: altas velocidades medias, climatización, detalles agradables y, en general, sin pago de suplemento. Significó una verdadera demo-



Locomotora 269-0 remolcando el Corail Valencia-Barcelona. Sagunto 6 de septiembre de 1982.

JOAN ACÓN

cratización del confort frente al elitismo de los trenes de la red Trans Europ Express (TEE), recuperando para el ferrocarril a los viajeros menos pudientes. Con estas características no sorprende que el éxito de los nuevos trenes fuera inmediato, duradero e incluso superior a lo previsto por SNCF, como lo muestra el hecho de que, aunque el pedido inicial ya fuera considerable, con 1.300 coches, en años sucesivos y hasta finales de los años ochenta la cifra se elevaba hasta los casi 4.000 de diversos tipos y configuraciones.

Desde un punto de vista cromático y de imagen, los Corail también suponían una ruptura respecto al tradicional verde oliva dominante del material ferroviario, con su característico tono gris perla con franjas gris oscuro y puertas en naranja.

La innovadora imagen venía unida a una excelente confortabilidad

gracias a distintos factores: climatización, suspensión, insonorización, velocidad máxima de entre 160 y 200 km/h, asientos cómodos y espaciosos en un diseño interior muy cuidado.

Buena parte del parque construido sigue en servicio tras haber sido modernizado, transformado o redecorado en distintas etapas, pero siempre manteniendo sus características principales: Corail Plus y red exprés regional (TER) desde los años noventa y más adelante, desde los primeros años del milenio, como Corail Intercités, Corail Service Nuit, Corail Téoz y Corail Lunéa.

El éxito de los coches Corail pronto trascendió las fronteras galas, bien en servicios rápidos ordinarios o de calidad –tipo Eurocity– internacionales diurnos y nocturnos, bien formando parte de redes extranjeras, alquilados o vendidos (Portugal, Rumanía, Marruecos, Luxemburgo, Bélgica, Suiza) o bien siendo la base para la construcción de modelos similares en toda Europa.

Los coches Corail pueden agruparse en dos grupos genéricos que, a su vez, se subdividen en muchos otros tipos. En el primer

grupo genérico se encuentran los del tipo Vtu de pasillo central, que son los mayoritarios. Dentro de este grupo son designados con estas letras seguidas de las dos últimas cifras del año de encargo: Vtu 75, 78, 80, 82 y 84.

Entre otros derivados de reformas tardías pueden destacarse: coches de 1ª A10tu, de 1ª con minibar A10rtu, mixtos de 1ª y 2ª A5B5tu, de 2ª con 80 u 88 plazas B10tu y B11tu, de 2ª con minibar B11rtu, mixtos de 2ª con cafetería B5rtu, de 2ª con butacas reclinables para el servicio nocturno B91/2tu, junto a otras versiones experimentales o prototipo A5rt3u “nouvelle première”, A4rtlu bar o A2rtu restaurante.

El segundo gran grupo es el de los coches tipo Vu de pasillo lateral y departamentos, de los tipos Vu 75, 78, 80, 83, 84, 85 y 86. Dentro de este grupo hay coches de 1ª con nueve, diez o incluso una serie corta de once departamentos de seis plazas A9u, A10u y A11u –transformados posteriormente en 2ª, B11u– mixtos de 1ª y 2ª A4B6u, de 2ª B11u, de 2ª con espacio para niños B7u, 2ª con furgón B6Du, coches piloto con asientos y furgón B6Dux, literas de 1ª A9c9ux,

literas de 2ª B10c10ux y literas de uso indistinto como 1ª o 2ª A10cB10cux; coches de plazas recostadas B12u, "Cabine 8", coches literas con departamentos para bicis, de servicio y máquinas de autoventa B7c7ux.

## ■ La Corail en España

La implantación de los Corail en España fue una experiencia modesta y limitada, tanto por la reducida cantidad de vehículos alquilados como por las escasas prestaciones obtenidas en la mayor parte de los recorridos encomendados y, sobre todo, por lo reducido del periodo de alquiler, que no llegó a los dos años. A pesar de estas circunstancias, el impacto en los viajeros españoles fue considerable y el recuerdo de los coches Corail ha perdurado desde entonces como un material rodante de una calidad desconocida hasta entonces y no continuada por los vehículos que reemplazaron a los Corail, los coches 9.000, satisfactorios desde una perspectiva técnica pero muy limitados en comparación con los Corail.

Se ha dicho que dejaron huella en nuestra historia ferroviaria y eso a pesar de que a diferencia de Francia, se decidió que en España para el uso de los trenes Corail hubiera de percibirse el suplemento tipo "B", el de mayor cuantía tras el "A", correspondiente a los Talgo y, ligeramente superior al tipo "C", percibido en los TER y a los del tipo "D" y "E", los inferiores en la escala.

Esta decisión, aunque impopular, era también lógica dado el gran salto cualitativo que supuso su incorporación. Eran junto con los Talgo los primeros trenes climatizados diurnos convencionales en España y muy probablemente fueron durante mucho tiempo los mejores coches en servicio en los ferrocarriles españoles, con detalles de auténtico lujo para lo que



eran nuestros trenes: mesitas y lámparas lectoras individuales en 1ª y 2ª clase; climatización; un ambiente cálido y acogedor; asientos espaciosos y confortables; espacios divididos para fumadores y no fumadores –por primera vez en España– separados por una mampara de cristal y con distintos colores de la moqueta del techo para diferenciarlos.

Los cincuenta coches Corail alquilados por Renfe llegarían a España entre septiembre de 1980 y mayo de 1981 y el alquiler finalizaría en septiembre de 1982, cuando Renfe ya contaba con suficiente número de sus propios coches 9.000 para relevar a los Corail.

Todos ellos procedían del parque de coches SNCF asignados a servicios internacionales, al contar con calefacción conmutable a distintas tensiones. El lote se componía de cuarenta coches de 2ª clase del tipo B10tu, con 80 plazas, seis A10tu, con 58 asientos de 1ª y seis A10rtu con el mismo número de plazas y un pequeño habitáculo para restauración. Todos llegaron por la frontera de Irún, sustituyéndose allí los bogies originales Y32 franceses por los GCI también aptos para alcanzar los 160 km/h, contruidos por la factoría CAF de

Beasaín para equipar a estos coches y después a los nacionales de la serie 9.000. A los coches se les colocaban unos grandes vinilos con la inscripción "Renfe" tapando las indicaciones laterales principales de SNCF, además de otras inscripciones, sobre todo interiores, aunque quedaron numerosas indicaciones francesas sin cambiar.

Los coches fueron asignados a la 1ª zona y progresivamente extendidos hasta su completa transferencia a la 5ª zona concluida en mayo de 1982. La distribución y numeración de los coches era la siguiente:

- 4 A10rtu 6187 1070 001, 002, 003, 004, conservando la matriculación francesa
- 6 A10tu 6187 1070 101, 102, 103, 104, 105, 106, cambiando la matriculación francesa original debido al uso de elementos diferentes procedentes de otros coches de 2ª
- 40 B10tu 6187 2071 211, 213, 216, 284, 288, 289, 290, 329, 330, 331, 332, 335, 336,





Locomotora 269-081 remolcando un Corail a la frontera: el Hispania Expreso con una composición excepcionalmente corta. Granollers 27 de junio de 1982.

JAIUME ROCA

337, 339, 340, 342, 343, 348, 352, 356, 358, 362, 367, 371, 372, 372, 374, 376, 377, 381, 382, 383, 383, 385, 386, 387, 388, 389, 390. Todos estos coches también conservaron la matriculación francesa original. Uno de estos coches se destinaría a partir de 1981 a servir para suministro de repuestos para el resto del parque

El 28 de septiembre llegó a España el primer coche BI0tu 2071 362, que junto al BB 8600, también equipado con bogies GCI comenzó inmediatamente a realizar distintas pruebas, cuyo resultado fue satisfactorio, con lo que el 19 de diciembre fueron presentados los coches en España para comenzar el servicio comercial el 22 de diciembre, inicialmente en la relación matinal trisemanal Madrid-Gijón –salidas de la capital de España los lunes, miércoles y viernes y regreso los martes, jueves y sábados- hasta el 5 de febrero de 1981, fecha a partir de la que al contar con coches suficientes, el

## ■ Cronología

- El primer servicio Corail comenzó el 22 de diciembre de 1980 entre Madrid-Chamartín y Gijón con circulación trisemanal (parece que fue suspendido algún día por la rotura de una luna en el coche de 1ª, dada la carencia de repuestos hasta que llegaron de Francia). Desde el 5 de febrero de 1981 pasó a ser diario.
- El 12 de marzo de 1981 se puso en marcha el segundo Corail entre Madrid y Zaragoza. Hasta el 31 de mayo de 1981, fecha en que quedó concluida la electrificación entre las dos capitales, el tren era remolcado por locomotoras diésel 333 con furgón de la serie 8000 para el suministro de electricidad a la composición.
- El 9 de mayo de 1981 comenzó a circular el tercero entre Madrid-Chamartín y Santander
- Desde el 31 de mayo hasta el 20 de julio de 1981, por problemas de climatización –escasa potencia para el clima español- el Madrid-Gijón se prestó con electrotrenes 432 y desde entonces con coches serie 9000 hasta el 27 de septiembre. En el periodo en que se utilizaron los electrotrenes entre Madrid y Gijón, en el Madrid-Santander se utilizaron coches 9000.
- El mismo día 31 de mayo entró en servicio el Corail Zaragoza-Barcelona que duraría hasta el 22 de mayo de 1982, fecha en que fue sustituido por material electrotrén 432.
- Aquel verano de 1981 sólo circularon los Corail en las relaciones Madrid-Zaragoza, Zaragoza-Barcelona y Barcelona-Cerbère, dado que por la duración de los viajes y las horas en que se prestaban los servicios la climatización era aceptable
- Respecto a este último servicio, el Hispania Expreso, señalar que fue creado el 30 de julio de 1981 y circularía hasta el 25 de septiembre de 1982. Excepto en el verano 81, cuando según la guía Renfe el Hispania consta como Expreso sin suplemento y lo mismo el Cataluña, aunque este con menor presencia de coches Corail, usado junto a los 8000.
- Desde el 27 de septiembre de 1981, resueltos los problemas de climatización, volvieron a los servicios Madrid-Gijón y Santander, ambos hasta el 22 de mayo de 1982.
- También el 27 de septiembre fue creado el Barcelona-Gijón (previsto para el 20 de julio y aplazado dos meses).
- Desde el 27 de mayo de 1982 sólo quedaban el Madrid-Zaragoza (sustituido progresivamente por los coches 9000), los dos Barcelona-Cerbère, Hispania y Cataluña Expreso, y se añadieron el Barcelona-Valencia creado desde el mismo día 27 de mayo y el Valencia Expreso Valencia-Cerbère, en este caso a partir del 30 de mayo.
- Estos servicios Corail supervivientes durarían hasta el 25 de septiembre, fecha en que dejaron de prestar servicio comercial en España, culminándose la devolución a SNCF iniciada aquel verano.

servicio pasó a ser diario.

El primer tren salió de la estación de Chamartín remolcado

por la locomotora 269-209, cuatro coches de 2ª: BI0tu 2071 289, 330, 290 y 362, un 1ª AI0tu 1070 002 y el

restaurante RRR 8002. La inclusión de este vehículo hacía que la velocidad máxima del tren estuviera limitada a 120 km/h, situación que se solventaría en los primeros meses de 1981 con la sustitución de los bogies Minden por los nuevos GCI en los siete coches RRR 8000 existentes.

## ■ Servicios

Los servicios Corail en servicio en España pueden clasificarse en tres grupos de acuerdo con la naturaleza del servicio prestado:

- **Servicios radiales y transversales de larga distancia**

En este grupo se encuentran los servicios Madrid-Gijón y Madrid-Santander vía Ávila y Barcelona-Gijón, vía Valls, Pamplona, con cambio de tracción en Alsasua y Venta de Baños.

La relación Madrid-Asturias era atendida con dos servicios diurnos y uno nocturno, siendo el principal el Corail, junto a un elec-

trotrén y un expreso. En la relación de Cantabria existía un servicio diurno principal, el Corail, y el expreso. Dadas las características y duración de los trayectos –un mejor tiempo de siete horas cuarenta y cuatro minutos entre Madrid y Gijón y seis horas veintitrés entre Madrid y Santander– en su composición base ofrecían cuatro coches de 2ª (cinco en ocasiones), uno de 1ª y un coche restaurante RRR 8000. Las velocidades medias, ciertamente modestas, se situaban cerca de los 80 km/h en los servicios radiales y en 81 km/h en el Barcelona-Gijón.

- **Servicios de jornada de media distancia**

Servicios Zaragoza-Madrid y Zaragoza-Barcelona vía Valls (inicialmente se previó que circulara por Manresa con un tiempo de viaje superior en unos veinte minutos), con salidas matinales de la capital aragonesa y regreso vespertino a Zaragoza, con una dura-



ción de tres horas cincuenta y cuatro minutos y tres horas cincuenta, respectivamente (durante unos

### CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS CORAIL EN ESPAÑA

Trayecto	Composición base	Periodo de circulación con material Corail		
Madrid-Gijón	269-200/600	22-12-80 a	5-2-81 a	27-9-81 a
	A, 4B, RRR 8000	4-2-81. Trisemanal	30-5-81. Diario	22-5-82
Madrid-Zaragoza	(333) 269-200/600 (DD 8.000) Ar, 3B	12-3-81 a	31-5-81 a	23-5-82 a
		30-5-81.	25-9-82	25-9-82
		Tracción diésel	Tracción eléctrica	Corail / 9.000
Madrid-Santander	269-200/600 A, 4B, RRR 8000	9-5-81 a	27-9-81 a	
		30-5-81	22-5-82	
Barcelona-Zaragoza	269-200/600 Ar, 3B	31-5-81 a		
		22-5-82		
Barcelona-Cerbère	269-200/600 A, 7-8B	30-7-81 a		
		25-9-82		
Barcelona -Gijón	269-200/600 - 279 A, 4B, RRR 8000	27-9-81 a		
		22-5-82		
Barcelona-Cerbère	269-200/600 A, 7-8B	27-5-82 a		
		25-9-82		
Barcelona-Valencia	269-200/600 Ar, 3-4B	27-5-82 a		
		25-9-82		
Valencia-Cerbère	269-200/600 Ar, 5-7B	30-5-82 a		
		25-9-82		



Interiores de los coches de 1º y 2º en su estado original y tal como circularon en España.

ADIF-RENFE

meses el Zaragoza-Madrid superaba las cuatro horas al ser remolcado con tracción diésel). De similares

características, con una duración del viaje de tres horas cincuenta y cinco minutos, era el servicio Valencia-Barcelona. De acuerdo con estas características la composición base de estos trenes era de tres coches de 2º (hasta cuatro el Valencia-Barcelona) y uno de 1º con espacio para minibar. Las velocidades medias alcanzadas se situaban en los 87 y 94 km/h en los servicios de Zaragoza a Madrid y Barcelona y de 93 en el Barcelona-Valencia, mejores que en los demás grupos pero aún limitadas.

#### • Servicios de frontera

Eran servicios con origen y destino en la frontera franco-española de Port Bou-Cerbère, unos de corta distancia hasta y desde Barcelona y una duración del viaje de unas dos horas veinte: Hispania y Cataluña Expreso (éste, el único servicio Corail en España sin suplemento y aquel también sin suplemento durante el verano de 1981) y un servicio estival Valencia-Barcelona-Cerbère, el Valencia Expreso que también podría encuadrarse en

los dos primeros grupos. De acuerdo con el tráfico en estos trenes se dispuso para los servicios de Barcelona a Cerbère una composición de entre siete y ocho coches de 2º y uno de 1º, mientras que el Valencia-Cerbère contaba con una composición de entre cuatro y siete coches de 2º y uno de 1º con espacio para minibar. Las velocidades medias de estos tres servicios no superaban los 72 km/h.

Además, se estudió la implantación de otros servicios de diferente naturaleza que no llegaron a circular: trenes Córdoba-Cádiz, Valladolid-Hendaya y varios servicios en el "Círculo catalán" en un arco que uniría Lérida y Cerbère pasando por Reus, Tarragona, Barcelona y Gerona, de modo similar al servicio prestado por los electrotrenes 432 unos años antes.

Los coches Corail precisaban de freno de aire comprimido, topes adecuados y suministro de calefacción eléctrica, por lo que en general eran remolcados por locomotoras de la serie 269 de las nuevas subseries 200 y 600 y en menor medida por las 269-0. También los remolcaron las japonesas bitensión 279-289 en el Corail Barcelona-Gijón, entre Alsasua y Venta de Baños, limitando la circulación a 130 km/h en el caso de ser las 279. También remolcaron los Corail, en pruebas, las alemanas de la serie 250. Finalmente, en cuanto a tracción diésel, sólo las 333 se encargaron del remolque del Corail Madrid-Zaragoza en el periodo comprendido entre el 12 de marzo y 30 de mayo 1981 en que estaba sin electrificar la totalidad del trayecto, añadiendo a la composición un furgón de la serie 8000 y limitando la circulación a 120 km/h. Bibliografía: Revistas: Carril, Ferrocarril y Tracción ("Corail, Rápidos y Estrella" de José Estrada en el nº I de octubre de 1987). ■

ALFONSO MARCO

#### Observaciones

31-5-81 a	21-7-81 a
20-7-81	26-9-81
Electrotren 432	Coches 9000

31-5-81 a  
26-9-81  
Coches 9.000

Hispania Expreso

Cataluña Expreso

Valencia Expreso