

AUTOMOTORES DIÉSEL DE RENFE SERIE 9700 (T.E.R.)

Tras el éxito obtenido entre el público con los automotores T.A.F. (s-9500) en servicio desde 1952 y fabricados por la firma italiana FIAT, Renfe decide a principios de los años 60 encargar nuevos trenes autopropulsados a la fábrica turinesa para servicios rápidos de calidad de largo recorrido, con gran nivel de confort en trayectos diurnos.

El encargo se concreta en 30 nuevos trenes dobles (motor-remolque+remolque-motor) basados en los T.A.F. pero con ciertas mejoras con respecto a estos, aconsejadas por diez años de servicio. La idea original de Renfe es que circularan composiciones dobles con dos coches motores extremos y dos remolques intermedios acoplados entre sí y que se separaran únicamente en cortos trayectos finales de su recorrido, quedando cada semitrén con idéntico número de plazas y con servicio de cafetería. Sin embargo en la mayoría de los casos circularon los semitrenes por separado, un coche motor y un remolque, y así Renfe los consideró como unidades independientes. De este modo se matricularon en el parque de la Red como 9701 a 9760, a partir de 1971 se les asignó la serie UIC 597-001 a 597-060 a los motores, permaneciendo los remolques como Rc 9701 a 9760.



Automotor TER 9716 recién incorporado al parque de Renfe, fue el último fabricado por FIAT.

Foto de Vía Libre

El motor que se eligió para estos automotores fue el de mayor potencia que se podía encontrar: el OM-Saurer SEHL, horizontal de 4 tiempos, sobrealimentado por dos turbosoplantes Brown-Bovery de 12 cilindros opuestos, con una potencia de 8.500 CV.

La transmisión hidromecánica, fabricada por OM con licencia SRM-Hydromekanik (Suecia), combina un convertidor de par y un desmultiplicador mecánico de dos velocidades, consiguiendo así por un lado dos gamas de velocidades hidráulicas, y por otro una puramente mecánica en que la bomba y turbina del convertidor se acoplan directamente entre sí, obteniéndose con ello una transmisión directa del par del motor a las ruedas sin pasar por el circuito hidráulico. Estas regulaciones se llevaban a cabo de forma automática de acuerdo con la potencia desarrollada por el motor diésel.

En el coche remolque se encuentra el motor auxiliar que suministra energía para el aire acondicionado y otros servicios, se trata de un modelo FIAT 221 H, diésel de 6 cilindros de 130 CV. a 1.500 r.p.m.



Pupitre de conducción de los TER, cabina principal en el coche motor

Los 16 primeros vehículos se construyeron por FIAT en Turín (Italia) y los restantes por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (C.A.F.) los motores, y Material Móvil y Construcciones (M.M:C.), antiguos talleres de Carde y Escoriaza, los remolques.

A finales del verano de 1964 llegó a la estación fronteriza de Irún el primer T.A.R. (Tren Automotor Rápido, denominación original) y tras las primeras pruebas se presentó a los medios en octubre de ese mismo año. El primer servicio comercial del nuevo tren se realizó entre Madrid y Gijón, vía Ávila y Venta de Baños, en abril del año siguiente. Luego se fueron extendiendo a lo largo de 1965 a diversas relaciones de largo recorrido tanto radiales como transversales, llegando en 1967 a cubrir un servicio internacional Madrid-Lisboa, el denominado "Lisboa Expreso"

Bautizados estos automotores en un principio como T.A.R. (Tren Automotor Rápido) al poco hubo de cambiarse esta denominación, que sonaba similar a la del T.A.F. (lo que generaba equivocaciones) por la de T.E.R. (Tren Español Rápido).

Desde entonces se les ha podido ver por las principales líneas férreas de vía ancha de toda la geografía española durante casi 30 años. En enero de 1995 se dieron de baja en RENFE los dos últimos: el 9736 y el 9752. con 4,5 y 4,3 millones de km. recorridos respectivamente



Tren TER, efectuando uno de sus habituales servicios, vista del Rc con las puertas de intercurrencia en el centro del testero. Foto: revista Líneas del Tren.

Actualmente quedan tres de estos míticos vehículos preservados:

El 9701, en Calatayud, como sede de la Asociación Bilbilitana de Amigos del Ferrocarril.

El 9710, en los talleres de Valladolid, cedido a la Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril. (ASVAFER)

El 9736, en Bilbao-Abando, cedido a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de la capital vizcaína, tiene la particularidad de que en sus últimos años de vida fue reformado: se le había sustituido el gancho automático Scharfenberg original por otro normalizado de brida y husillo y topes, además de suprimida la cafetería, furgón y departamento de primera clase original que se trasladó al lugar de dicho furgón de equipajes y fue repintado en colores de la UN de Regionales en 1991. Tras su cesión a los bilbainos en 1996, se consiguió repintar en el taller de Renfe de Olaveaga en sus colores originales de dos tonos de azul con banda blanca y techo plateado, librea que lució por primera vez en el viaje a Barcelona llevado a cabo con motivo de las celebraciones del 150 aniversario del FC en España.



El TER 9736 repostando gasoil en los talleres de Barcelona-San Andrés Condal en enero de 1999

Características:

Longitud entre topes: 106,4 m.

Motor: 26,380 m.

Remolque: 26,800 m.

Anchura: 2,850 m.

Altura: 4,180 m.

Potencia motor: 850 cv

Motor diésel: OM-Saurer

Transmisión: hidrodinámica OM-SRM DS

Grupo electrógeno: FIAT

Potencia grupo: 130 cv

Nº plazas totales: 256

72 de 2ª clase (M)

56 de 1ª clase (Rc)

Peso en orden de marcha 184 T.

Velocidad máxima; 120 km/h.

Bibliografía

El TER, veinte años después. Javier Roselló, Revista Carril, nº 10

Los TAR , Trenes Automotores Rápidos, Agustín M. Aleixandre. Revista Vía Libre nº 12

Tren Español Rápido, Juan Carlos Casas. Reserva Anticipada Ediciones