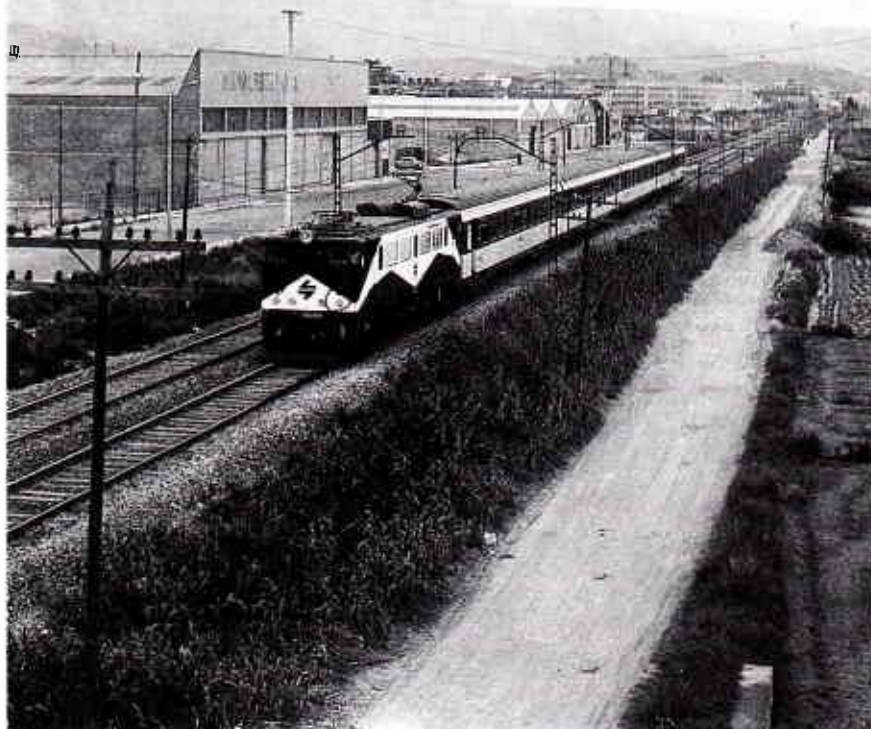


¿CORAIL UNA PRUEBA MAS?



Cuando la devolución de los coches CORAIL a la SNCF, está a punto de consumirse una vez entre en vigor el horario de invierno, cabe la pregunta que sirve de título a este artículo. Jaume Roca analiza los distintos servicios que los trenes CORAIL, en casi dos años de permanencia en España, han cubierto, así como sus pormenores.

LLEGADA Y PRIMEROS SERVICIOS

Es a finales del 80 cuando por la frontera de Irún, llegan a la Red Nacional, los coches franceses del tipo CORAIL; anteriormente CAF de Beasain había construido un tipo de bogies, el Gc-1 que ya había sido probado anteriormente en el coche experimental R5-D1 con satisfacción, así los CORAIL reciben el susodicho bogie.

Una vez equipados debidamente y con todos los carteles de información en el idioma castellano, pasan a realizar los primeros servicios, los cuales debían unir la Capital del Estado con el norte de Es-

paña, es el 22-12-80 cuando se inaugura el primer servicio CORAIL entre Madrid Ch y Gijón, añadiéndose al convoy un coche cafetería-restaurant serie RRR-8.000, al principio se hace el servicio en días alternos para pasar posteriormente a diario, al Gijón le sigue el enlace de Santander y el de Zaragoza; meses más tarde se pone en funcionamiento el Zaragoza-Barcelona, con lo que los Corail se dan a conocer al público catalán, estos fueron los primeros Corail que al principio de su llegada circularon por la Red.

VERANO Y CAMBIO DE SERVICIO

La llegada del verano, hace que RENFE tenga que cambiar el panorama de los distintos trenes Corail a causa de algunos inconvenientes técnicos, manteniendo solamente los dos de Zaragoza, y sustituyendo los de Santander y Gijón por los nuevos coches serie 9.000 y electrotrenes, que algunos meses antes habían recibido de los constructores nacionales y que ya prestaban servicios entre Madrid y Cartagena.

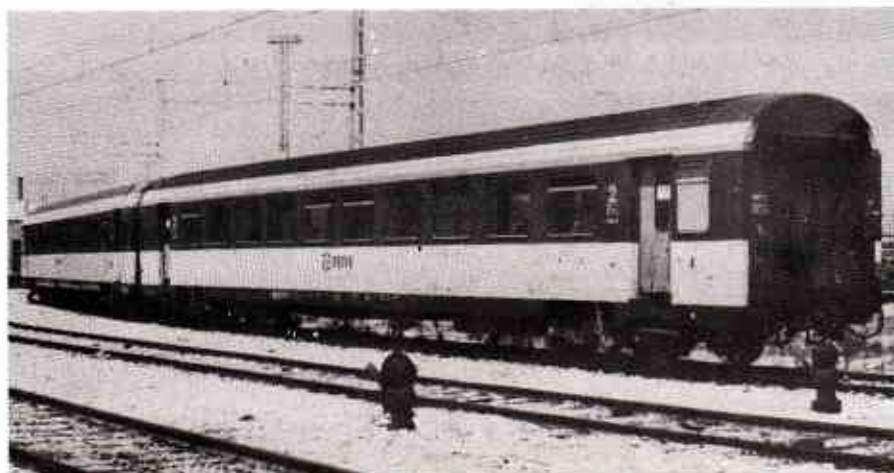
Los Corail son transferidos a la 5.ª Zona, y allí son empleados en sustituir al material convencional del tren Hispania en la relación de Barcelona a la frontera francesa en Cerbere; este convoy constaba de 8 coches de 2.ª y uno de 1.ª dada la afluencia del público en la época veraniega.

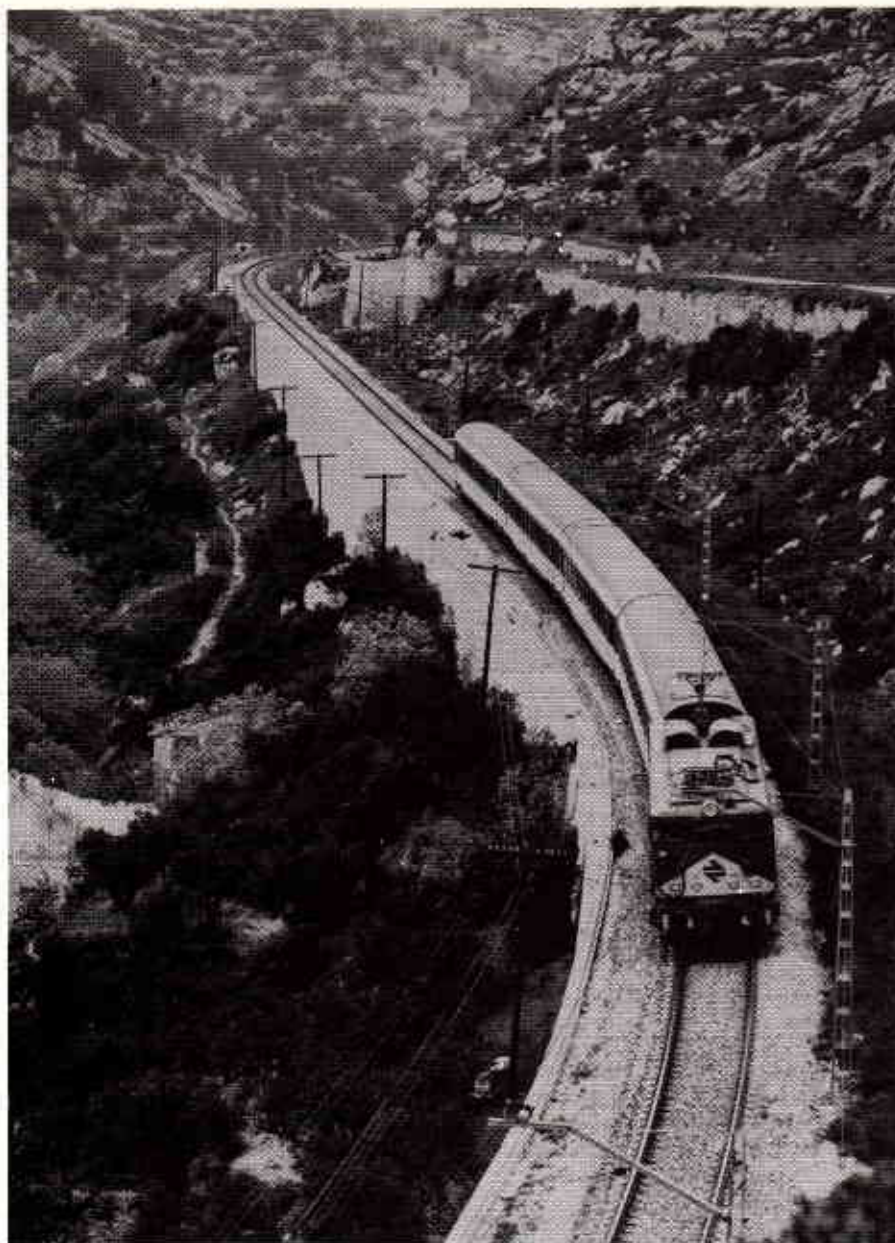
Durante todo el verano del 81 los servicios corail son estos:

Madrid-Zaragoza
Barcelona-Zaragoza
Barcelona-Cerbere

Hasta llegar al 27-9-81, en esta fecha se programa la aparición de un nuevo servicio Corail, esta vez desde Barcelona a Gijón, en sustitución del electrotren que cubría esta relación y de nuevo hacen acto de presencia en las relaciones Gijón y Santander desde Madrid Ch con lo que durante el período invernal hasta el 27-5-82 se cubren las relaciones siguientes:

Madrid-Gijón
Madrid-Santander
Madrid-Zaragoza





Barcelona-Zaragoza
Barcelona-Gijón

ULTIMOS SERVICIOS

Con la puesta en vigor del horario de verano el 27-5-82, nuevamente se producen cambios de servicios y la mutación de coches Madrid-Barcelona se vuelve hacer de nuevo, pero esta vez se amplían las relaciones, así vemos como los CO-RAIL se dan a conocer en una nueva región española concretamente en las tierras valencianas.

Excepto el Madrid-Zaragoza, que es el único que se mantiene desde el principio de la llegada de estos coches en la zona centro, los demás han sufrido algunas intercepciones temporales con los M-Gi y M-S.

Actualmente las relaciones que disfrutan de este material son las siguientes:

Madrid-Zaragoza
Barcelona-Cerbere "Hispania"
Barcelona-Cerbere "Catalunya"
Barcelona-Valencia
Valencia-Cerbere "Valencia-Expreso"

Estas pueden ser las últimas relaciones cubiertas con este material francés, dado que los rumores dan a indicar que el 27-9-82 serían devueltos a sus propietarios la SNCF, puede incluso darse el caso que cuando aparezca este artículo ya los Corail se encuentren en Francia nuevamente.

TIPO DE COCHE CORAIL

Durante muchos años, el departamento de investigación de coches de la SNCF, trabajó en la búsqueda de un coche de gran confort, para relaciones diurnas entre capitales a grandes velocidades, la investigación se llevó a cabo conjuntamente con los constructores galos, va-

Foto superior
Corail Barcelona-Zaragoza en La Riba *F. J. Miquel*



Foto derecha
Corail Madrid-Zaragoza en la estación de Chamartín. *F. J. Roca*

INVIERNO 80/81	VERANO 81	INVIERNO 81/82	VERANO 82
Madrid-Gijón Madrid-Santander Madrid-Zaragoza Barna-Zaragoza	Madrid-Zaragoza Barna-Zaragoza Barna-Cerbere	Madrid-Gijón Madrid-Santander Madrid-Zaragoza Barna-Zaragoza Barcelona-Gijón	Madrid-Zaragoza Barna-Cerbere (*) Barna-Cerbere (+) Barna-Valencia Valencia-Cerbere (#)

(*) Hispania
(+) Catalunya
(#) Valencia exprés

rios tipos de coches se han construido desde que el proyecto recibió la luz verde de la Dirección General de la SNCF, los coches alquilados por RENFE, corresponden al tipo B 10 y A 10 de pasillo central tipo salón y son los que la SNCF tiene en el parque de relaciones internacionales, dado que el sistema de calefacción eléctrica puede conmutarse a varios tipos de corriente.

Su longitud es de 26,40 m entre topes, con una tara de 41 tm y su capacidad es de 80 plazas (58 1.^a), el coche lleva dos salas, divididas en la parte central del coche con un cristal, destinándose una de ellas a los fumadores, se distingue por el color, siendo esta última de color azul oscuro y blanco para los No fumadores, los asientos están recubiertos de Skai plástico, siendo de gran confort, dado el espacio de que dispone el viajero entre asientos.

En cada extremo de las salas, existe un departamento para equipajes, asimismo posee 2 WC que están situados en el lado de la sala de fumadores, estando ubicados los equipos auxiliares de refrigeración en la parte contraria.

Los coches Corail que circulan por Europa, van equipados con bogies Y-32.A, estando autorizados a velocidades de 160 km/h y en algunos casos a 200 km/h, en España los Corail, como indicamos al principio del artículo, ruedan con bogies GC-1, de fabricación nacional (CAF Beasain).

Los trenes Corail, son explotados por RENFE, con la misma media horaria que los electrotrenes, o sea 80 km/h, de velocidad comercial, olvidando por entero que en Europa los CORAIL hacen medias superiores a los 100 km/h, y que muchos trenes compuestos de estos coches NO pagan suplemento, de ahí su gran éxito.

¿Cuándo veremos un tren rápido sin su-



Corail Barcelona-Gijón en La Riba F. J. Miquel

POSITIVO	NEGATIVO
Comodidad Confort Ambiente Insonorización Estabilidad Espacioso Salas verdaderas de fumadores y no fumadores	Velocidad comercial 80 km/h Poca capacidad de un tren (3 o 4 coches) Falta servicio de restaurante Falta servicio de megafonía que aún llevando no se utiliza en muchas ocasiones Poca temperatura de refrigeración

plemento?, porque va siendo hora de pensar en la necesidad del viajero, que no se vea siempre obligado a coger el TALGO para poder desplazarse con rapidez por las líneas de la Red Nacional.

Esperemos pues como aquel que espera la llegada del tren en una estación, a que los servicios Corail no se queden en lo que parece ser una prueba, sino que

tengan una continuación y que en adelante sean trenes con mayor velocidad, haciendo honor a su nombre de RAPIDO.

¿La comodidad y confort de los coches CORAIL, perdurará en los futuros proyectos españoles...?

Corail Valencia Exprés en Barcelona F. J. Roca

