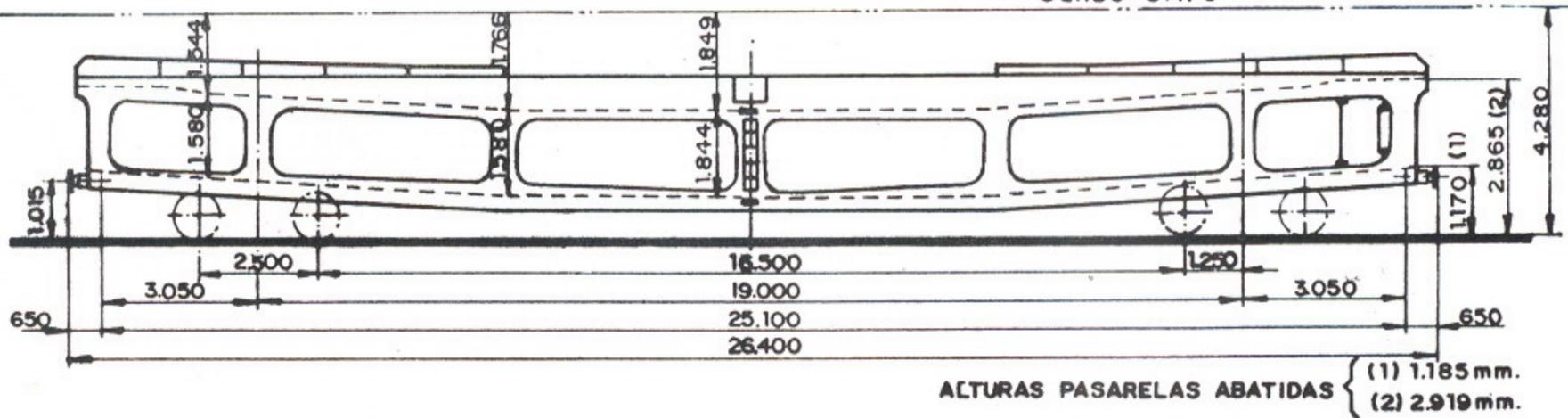


FURGONES PORTA-AUTOMOVILES SERIE 9.500



Características básicas

Vehículos construidos	100
Años recepción	1981/1982
Masa	25 t
Carga máxima	15 t
Velocidad máxima	160 km/h
Caja	2 pisos con extremos piso superior fijos
Capacidad de carga	12 automóviles
Freno automático	Aire comprimido autocontinuo
Freno mano	Transmisión por cable
Instalaciones de paso	Línea alta tensión y señalización eléctrica
Tráfico	Nacional (12 furgones internacional)
Constructores	CAF, MACOSA



DIMENSIONES

Longitud entre topes	26.400 mm.
Distancia entre bogies	19.000 mm.
Distancia entre topes	1.850 mm.
Altura topes s/rail	1.060 mm.
Anchura máxima caja	2.810 mm.
Altura máxima caja	3.480 mm
Longitud piso inferior	25.500 mm.
Longitud piso superior	25.800 mm
Altura pisos con pasarelas abatidas:	
— Piso inferior	1.185 mm.
— Piso superior	2.920 mm.

BOGIES

Tipo bogie	Y 30
Peso máximo 1 eje	10 t
Eje	Tipo 82
Diámetro rueda	840 mm.
Distancia entre ejes	2.500 mm.
Bloqueo freno/rueda	Tipo P.60

CHOQUE-TRACCION

Topes:	
— Carrera	110 mm.
— Muelle	Batra-estrella

Tracción UIC:	{	— Tensor	85 t
		— Gancho	100 t

Freno:	
— Aire comprimido	Régimen G-R- 
— Mano	Sobre 1 eje

La expansión del servicio de autoexpreso aconsejó la construcción en 1981 y 1982 de 100 furgones portautomóviles caracterizados por una gran capacidad de carga, posibilidad de circular a alta velocidad, conexiones en testeros para formar parte de trenes expresos y rápidos, y posibilidades de circulación por vías de ancho internacional.

En efecto, todos los furgones están dotados con instalaciones de paso de línea de alta tensión, de señalización eléctrica y de tubería general y principal de aire comprimido con doble salida para ambas en testero. Los 12 furgones DDMA 9500 al 9.511 son aptos para tráfico internacional mediante cambio de bogies en frontera, por lo que dichos furgones están dotados también de instalaciones de paso para el freno electroneumático y cable de 12 polos.

El bogie es del tipo Y 30 con resbaladeras laterales, falsa traviesa, pivote central de arrastre, y cuya transmisión de esfuerzos —arrastre o frenado— se efectúa a través de dos bielas de unión entre caja y "falsa traviesa". La suspensión secundaria está construida por cuatro muelles helicoidales por bogie, con su correspondiente amortiguador vertical (2 por bogie), existiendo también un amortiguador transversal.

El freno automático de aire es proporcional a la carga —autocontinuo. El equipo de freno está constituido por distribuidor C3W-GPR-LV, distensor de pesada "de lámina" y bloques freno P 60. El freno de mano actúa sobre un solo eje.

La capacidad prevista de cada furgón es para 12 automóviles —6 por piso— y para ello el furgón está dotado con 24 barras para la inmovilización de los automóviles. Los automóviles se cargan en una fila por piso, disponiéndose de un espacio central útil de 1.850 mm. de ancho. Al ser fijos los extremos del piso superior la terminal debe disponer de dos niveles para la carga y descarga.



RENFE

DIRECCION DE MATERIAL

Paseo del Rey, 30. 28008 MADRID

GABINETE DE INFORMACION Y RELACIONES EXTERNAS

Nuevas Oficinas RENFE. Avda. de Pío XII, s/n. 28036 MADRID