



AUTOMOTORES SERIE 592

Ante la inminente retirada de los trenes TAF y según los resultados de las pruebas de los automotores italianos 668-001/2 que estuvieron haciendo servicio entre Madrid y Badajoz, RENFE publica en 1977 las especificaciones técnicas para contratar la fabricación de 70 unidades de tren cuya composición sería M+R+M (Motor + Remolque + Motor). El concurso fue adjudicado a MACOSA, y ésta fabricó dicho tren, basado en el tren alemán DB 614/914 con una caja diferente y las modificaciones pertinentes para su explotación en la red con la motorización MAN y recibiendo la denominación serie 592.

De los 140 coches motores, se fabricaron 120 en la factoría de Barcelona y 20 en la de Valencia y de los 70 remolques, 12 en Valencia y 58 en ATEINSA (Villaverde Bajo).

La primera unidad empezó a rodar en julio de 1981 entre Barcelona Pueblo Nuevo y Mataró y fue presentada oficialmente pocos días después en Madrid.

Desde el principio, estos automotores fueron conocidos popularmente como "los camellos MAN" con el color azul y amarillo que empezaba a aplicarse a las locomotoras y coches de la red. Fueron asignados en un primer momento a los depósitos de Zaragoza, Valencia, Murcia y Vigo y posteriormente fueron llegando a más lugares de nuestra geografía.

Al desaparecer los ferrobuses en 1988, todos sus servicios fueron atendidos por los automotores TER y los camellos serie 592/593 sustituyendo estos últimos al TER, cuando sucedía alguna incidencia.

Con la creación de Regionales, recibió la decoración con los colores corporativos de esta Unidad: blanco-naranja y con estos colores amplió su zona de servicio a otras zonas de la Península.

Con la puesta en servicio de la denominación Express, añadieron un nuevo anagrama que designaba la región por donde circulaba la unidad y que consistía en: Galicia Express (G←), Andalucía Express (A←), Castilla-León Express (CL←), Cataluña Express (C←). Los colores de estos anagramas eran respectivamente, azul, verde y naranja (este para los dos últimos).

En 1996, algunos automotores sufrieron algunas transformaciones y cambiaron su imagen exterior con los colores rojo, blanco y gris corporativos de la UNE de cercanías, y así realizaron servicios entre Valencia-Murcia-Alicante.

Otro cambio de imagen en estos servicios Express fue el referente a su imagen exterior pasando de los colores naranja-blanco como únicos colores, a combinar el gris en techo y franja lateral en las ventanas e inferior, blanco el resto y franja naranja entre ventanas e inferior, siendo su interior remodelado con los asientos-butaca ya instalados en la serie de unidades eléctricas 440 reformadas, pasadas a regionales y denominadas 470.

Una excepción en esta serie fue la transformación en 1989 de un único automotor (592-019/010/020) para los servicios intercity en líneas no electrificadas, recibiendo la numeración 592-201/201/202 con los colores de los intercits eléctricos serie 448, combinando el amarillo-gris en los testeros y el azul-blanco-gris en los laterales, el servicio que se le asignó a este vehículo fue el de Madrid-Murcia-Cartagena con cadencia diaria y siendo conocido como "el pullman de Murcia".

Hasta la fecha, los automotores 592, han realizado todo tipo de servicios tantos radiales como regionales, Express y de cercanías entre:

- Madrid, Cuenca, Valencia, Alicante, Cartagena, Murcia, Cieza, Alcoy, Utiel, Ribarroja, Caudiel, Lorca-Aguilas.
- Zaragoza, Teruel, Valencia, Canfranc.
- Sevilla, Málaga, Granada, Algeciras, Almería, Linares-Baeza, Huelva, Zafra, Plasencia, Cazalla.
- La Coruña, Vigo.

Estos automotores tienen una vida útil, según U.I.C, de 30 años, pero con las modificaciones y remotorizaciones que han recibido seguro que su vida será alargada en más de 10 años.

LUBRICACIÓN

Después de 40 horas de funcionamiento o un año desde el último engrase, puede ser necesario lubricar la transmisión. Use sólo aceite especial para locomotoras en miniatura.

Desmontar la carrocería (fig. 1), desatornillar el circuito impreso (fig. 2A), levantar la tapa del sinfín (fig. 2C), y extraer el sinfín para limpiarlo.

Volver a montar el sinfín. Aplicar una pequeña gota de aceite al sinfín y sobre los cojinetes del sinfín (fig. 2B). Coloque la tapa, el circuito impreso y monte la carrocería.

Aplicar, también una pequeña gota de aceite especial en los ejes de las ruedas (fig. 3B). No lubricar los engranajes ni el motor. El motor no necesita mantenimiento ni cambio de escobillas.

CAMBIO DE AROS DE ADHERENCIA Y SUSTITUCIÓN DE EJES

Desatornillar la base del bogie (fig. 4A), sacar el eje (fig. 4B), y desmontar el aro usado con un alfiler o destornillador fino. Evitar retorcer el aro nuevo al montarlo. Asegurarse de montar al bogie en la posición correcta los ejes con aro (fig. 3). Verificar que las tomas de corriente quedan en sus posición correcta.

DIGITALIZACIÓN

El circuito impreso dispone de un enchufe normalizado NEM, para instalar un receptor digital (figura 5).

Desmonte la ficha enchufe (fig. 5A), y coloque en su lugar el receptor digital (fig. 5B).

Conservar el embalaje de la locomotora. Es el mejor sitio para protegerla, cuando no esté usándola.

Conservar también las instrucciones, le serán útiles.