



# Club MFTrain

**FURGONES PORTA-AUTOMÓVILES  
DDMA-9.500**

# ÍNDICE

FAMILIA

DDMA 9500 A  
ESCALA N

---

FURGONES

PORTA-AUTOMÓVILES  
DDMA 9500

---

<sup>2</sup> CRONOLOGÍA

1981-1987

1987-1988

1988/89-1992

1993-1994

1994-1995

1995-1996

1996-1998

1998-2000

2000-2004

2004-2005

2005-2006

2006-2008

2008

COMPOSICIONES  
RECOMENDADAS

VERSIONES  
EUROPEAS

---

RESUMEN  
CRONOLOGÍCO

---

AGRADECIMIENTOS

Ha sido un duro trabajo, muchas horas dedicadas y (afortunadamente) mucha ayuda recibida. Pero nos es muy grato poder presentar finalmente este nuevo número de la revista del CLUB MFTrain dedicado a la serie 9.500 de RENFE, más conocida por los aficionados como los DDMA por su nomenclatura dentro del parque de material móvil de RENFE.

Estos míticos porta-automóviles son los protagonistas del número 28 de nuestra revista. Número bastante extenso debido a la gran cantidad de información que se va a mostrar en las siguientes páginas y al más que generoso número de fotografías proporcionadas por varios autores (más de 300 fotografías ilustran este artículo). Además, la vida de los

furgones 9.500 de RENFE ha pasado por diversas etapas, con muchos cambios de matrícula, decoraciones y servicios prestados. Esto hace que sea importante desglosar muy bien toda la información para poder así mostrarla de la forma más sencilla posible.

Conoceremos también las características de cada una de las versiones de este DDMA-9.500, sirviendo como base para mostrar las diferentes referencias comercializadas por MFTrain de la versión a escala 1:160 de este porta-automóviles. De este modo, hemos pretendido que en el presente número quede reflejada toda la información que hemos podido recopilar acerca de los DDMA 9.500 de RENFE y sus diferentes equivalencias

en las reproducciones a escala N de MFTrain.

Esperamos que este nuevo número 28 sea del agrado del aficionado y que sirva para despejar algunas dudas acerca de las diversas matrículas, decoraciones, composiciones y demás características de este emblemático porta-automóviles de RENFE, esencial en cualquier maqueta de ambiente ibérico.



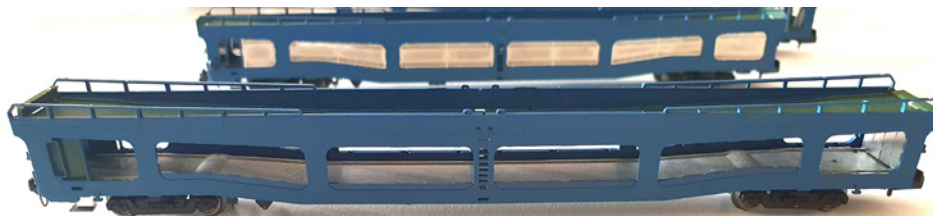


*Varios furgones de la serie 9.500 de RENFE esperan a ser cargados en las instalaciones de Auto-Expreso de la madrileña estación de Chamartín (Noviembre 1991. Foto: Phil Richards)*

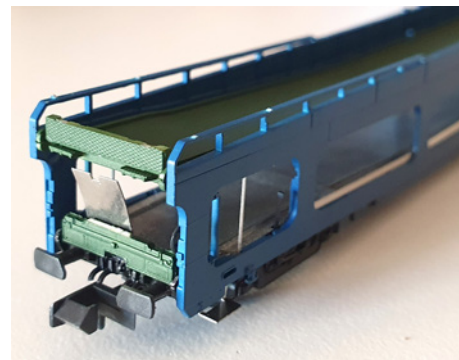
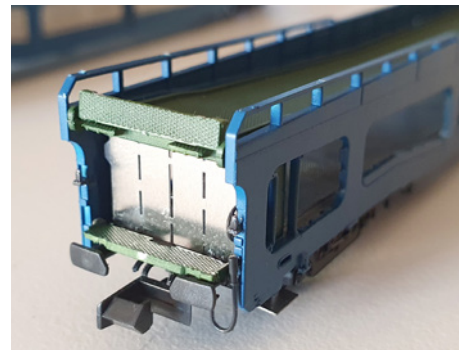
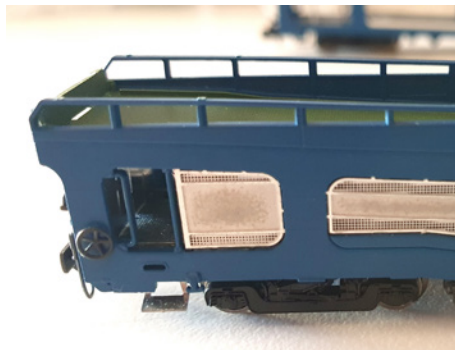
# LA FAMILIA DDMA - 9.500 A ESCALA N

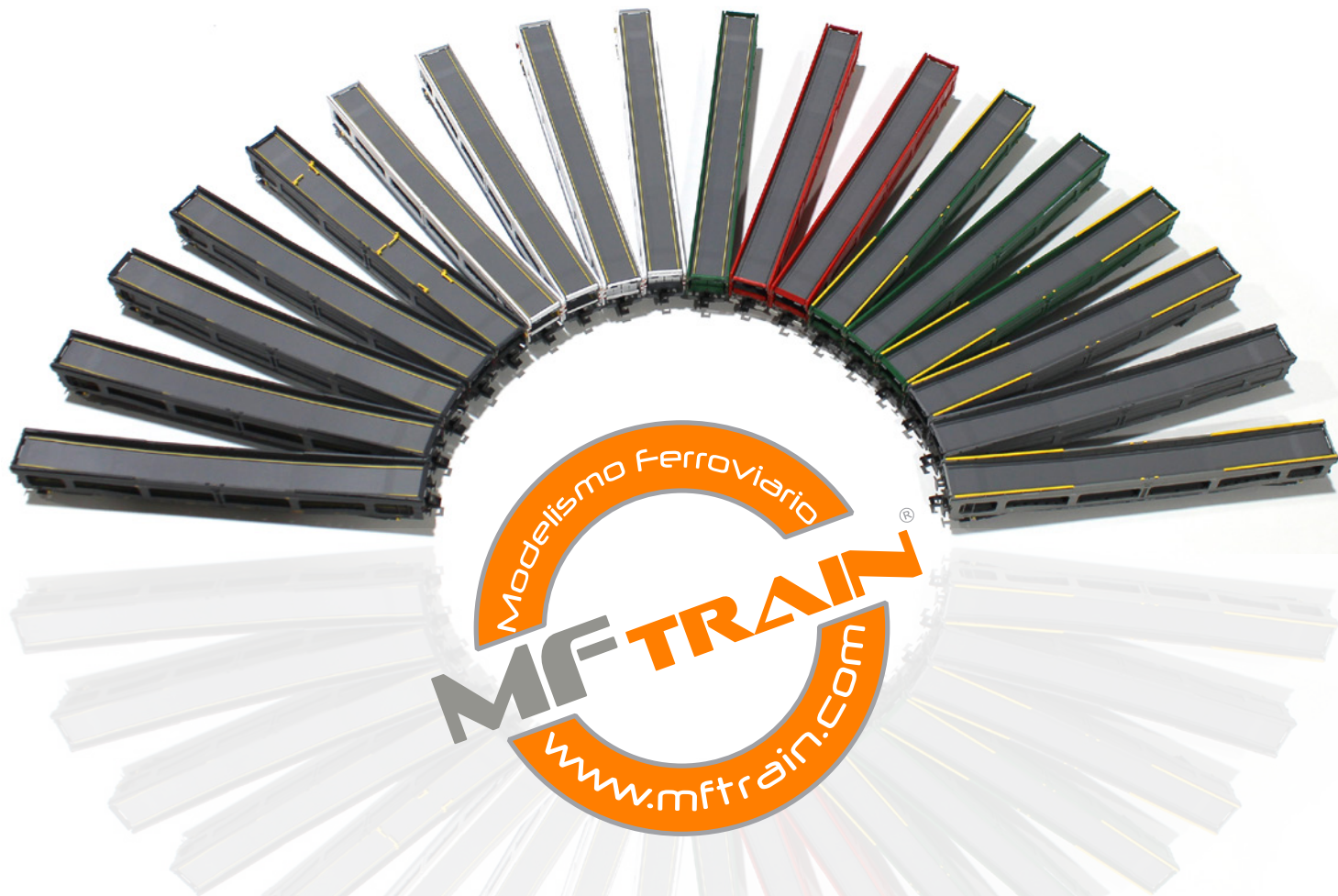
Las primeras referencias de este porta-automóviles en la escala 1:160 fueron presentadas a comienzos de agosto del pasado año 2022. En MFTrain hemos estado trabajando casi cuatro años en este proyecto que se encontró con las consecuencias de la pandemia de COVID-19, las cuales dificultaron mucho la producción de las distintas referencias, llegando incluso a plantearnos el hecho de abandonar el proyecto por diversos motivos logísticos. Por suerte, estos inconvenientes no nos hicieron tirar la toalla y, a día de hoy, podemos ofrecer distintas referencias que cubren la práctica totalidad de las decoraciones que ha lucido esta serie 9.500.

Esperamos que en un futuro la familia MFTrain de los furgones porta-automóviles de la serie 9.500 a escala N siga aumentando.



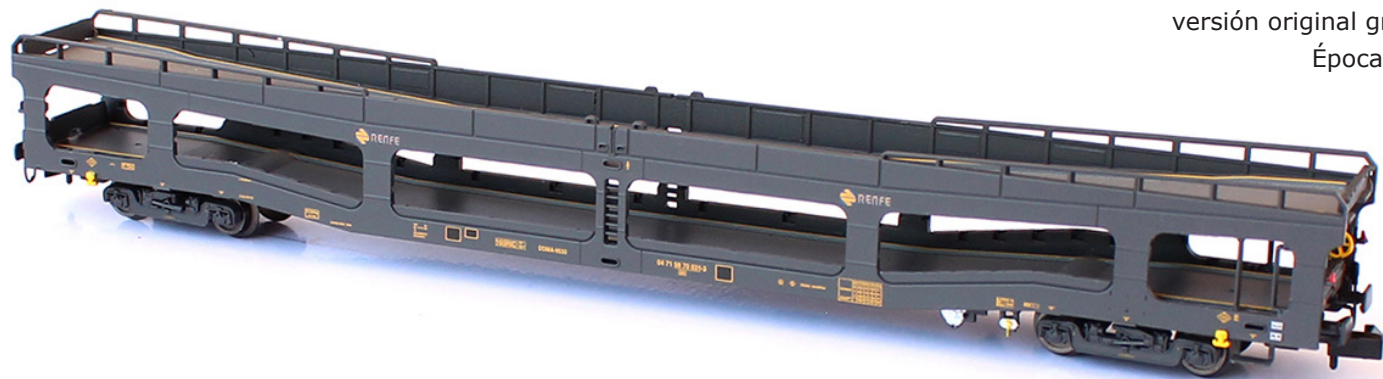
*Primeros prototipos de los porta-automóviles 9.500 a escala N de MFTrain (Fotos: MFTrain)*



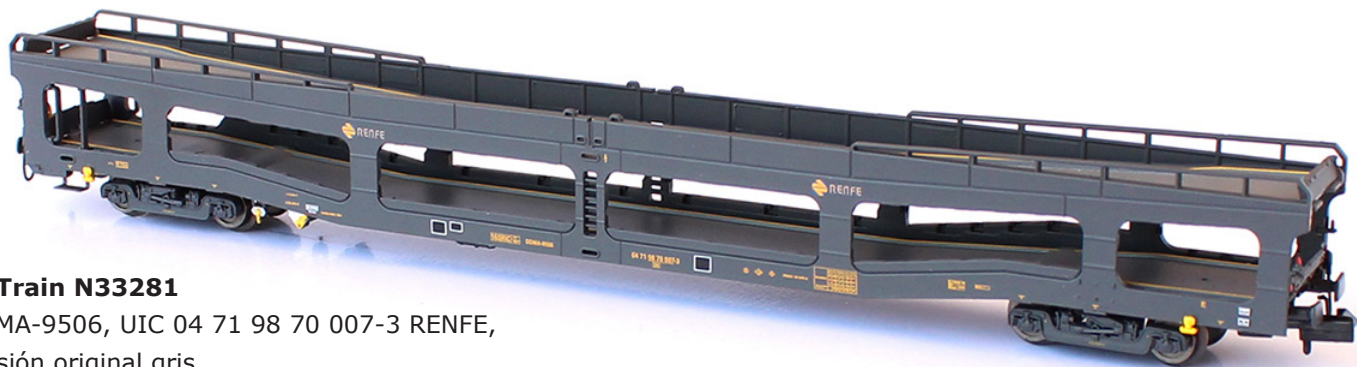


Modelismo Ferroviario  
**MF TRAIN**<sup>®</sup>  
www.mftrain.com

Mostramos ahora, de forma resumida,  
todas las decoraciones reproducidas a  
escala 1:160 por MFTrain:



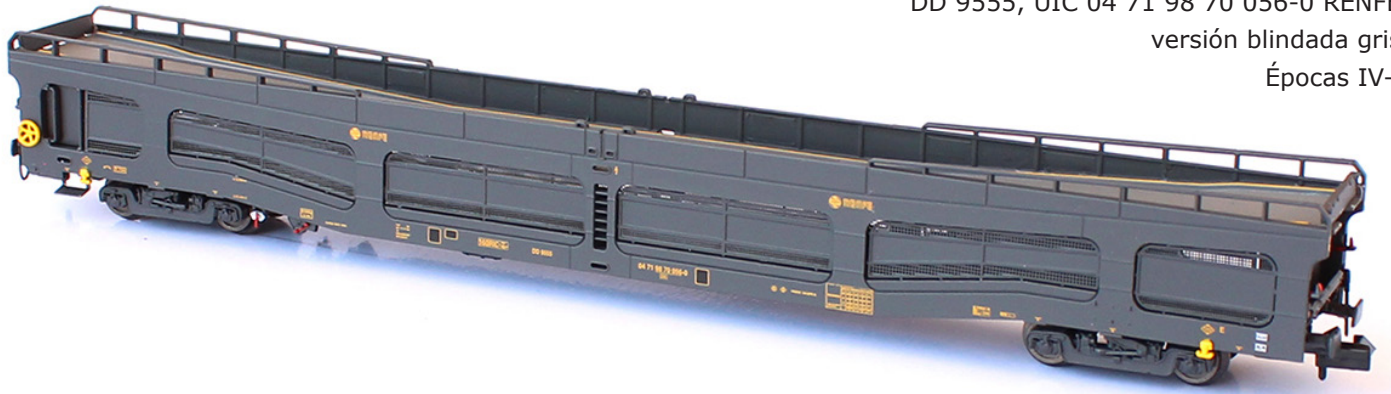
**MFTrain N33280**  
DDMA-9530, UIC 04 71 98 70 031-3 RENFE,  
versión original gris.  
Época IV



**MFTrain N33281**  
DDMA-9506, UIC 04 71 98 70 007-3 RENFE,  
versión original gris.  
Época IV

**MFTrain N33282**

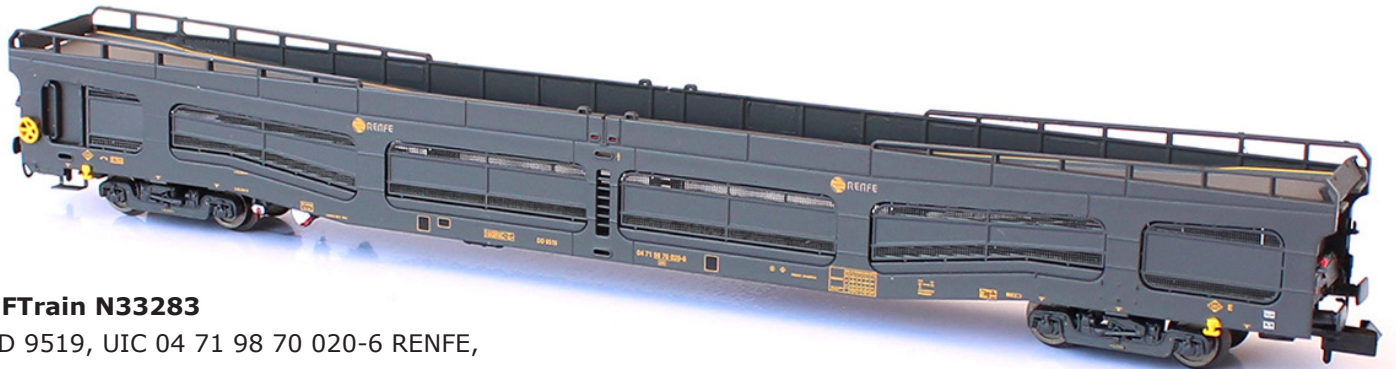
DD 9555, UIC 04 71 98 70 056-0 RENFE,  
versión blindada gris.  
Épocas IV-V



8

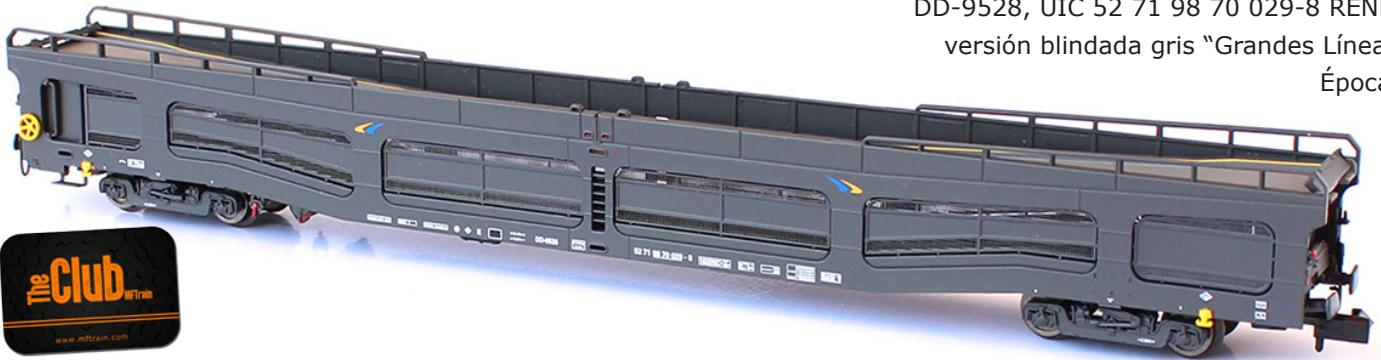
**MFTrain N33283**

DD 9519, UIC 04 71 98 70 020-6 RENFE,  
versión blindada gris.  
Épocas IV-V





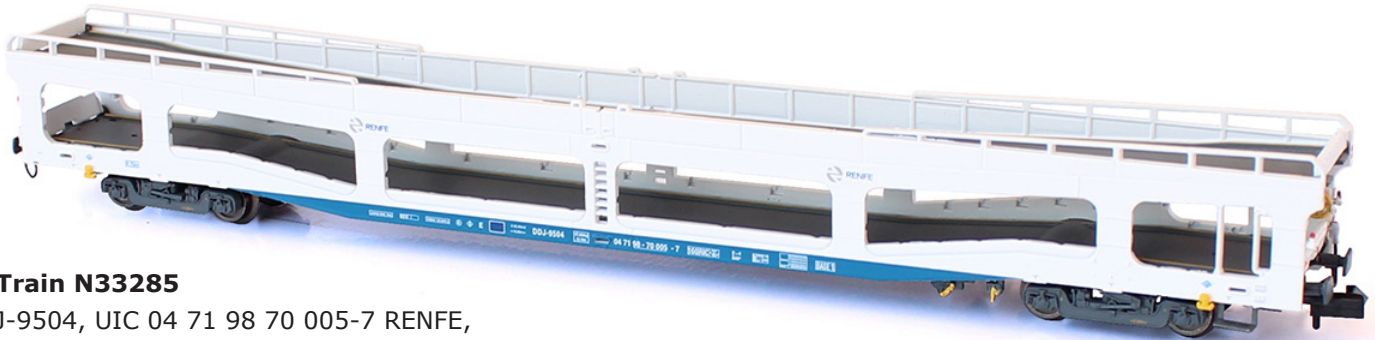
**MFTrain N33284**  
**VERSIÓN EXCLUSIVA CLUB MFT**  
DD-9528, UIC 52 71 98 70 029-8 RENFE,  
versión blindada gris "Grandes Líneas".  
Época V



9

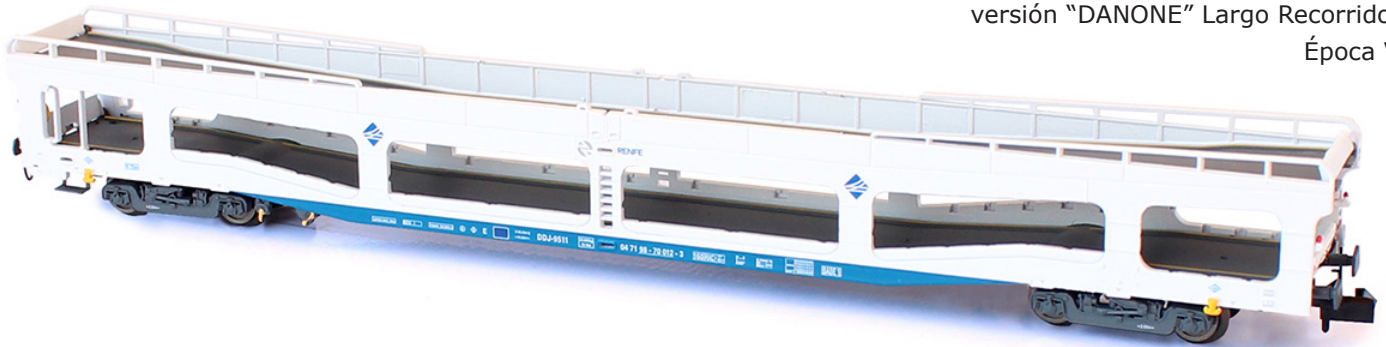
**MFTrain N33285**

DDJ-9504, UIC 04 71 98 70 005-7 RENFE,  
versión "DANONE".  
Época V



**MFTrain N33286**

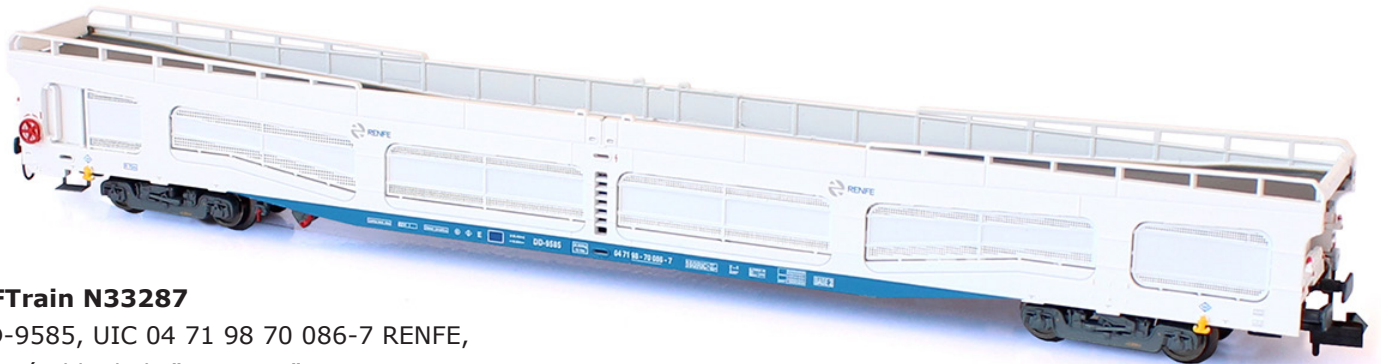
DDJ-9511, UIC 04 71 98 70 012-3 RENFE,  
versión "DANONE" Largo Recorrido.  
Época V



10

**MFTrain N33287**

DD-9585, UIC 04 71 98 70 086-7 RENFE,  
versión blindada "DANONE"  
Época V



### MFTrain N33288

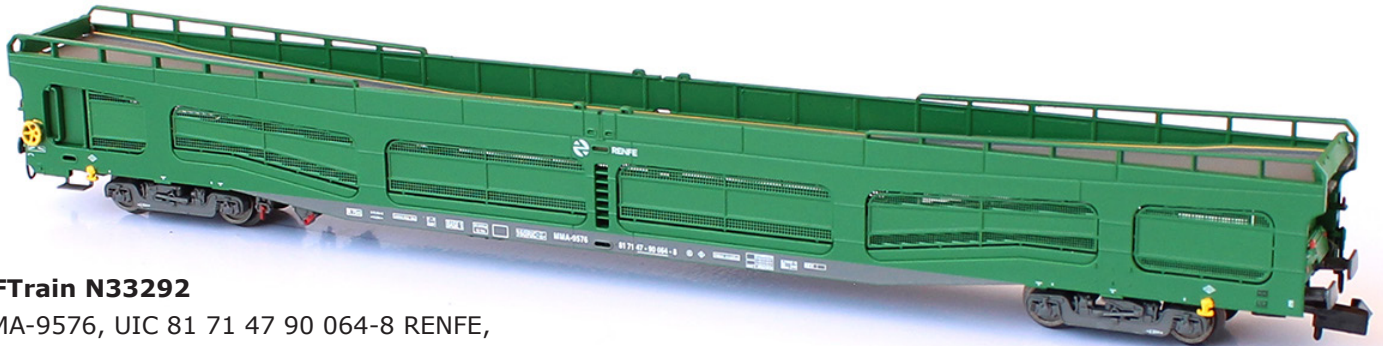
DD-9543, UIC 52 71 98 70 043-9 RENFE,  
versión blindada "DANONE", Grandes Líneas.  
Época V



11

### MFTrain N33292

MMA-9576, UIC 81 71 47 90 064-8 RENFE,  
versión blindada verde.  
Época V



### **MFTrain N71016**

Set 3 porta-automóviles MMA RENFE verde  
Época V



MMA-9548, UIC 52 71 98 70 048-7 RENFE,  
versión blindada verde "Pool Ibérico Ferroviario".  
MMA-9569, UIC 52 71 98 70 069-4 RENFE,  
versión blindada verde.  
MMA-9577, UIC 52 71 98 70 077-7 RENFE,  
versión blindada verde.

12

### **MFTrain N71015**

Set 3 porta-automóviles MMA grises RENFE Mercancías  
Época VI



MMA-9503, UIC Sekqss 54 71 98 70 003-1 RENFE,  
versión gris clara Renfe Mercancías.  
MMA-9553, UIC Sekqss 52 71 98 70 053-8 RENFE,  
versión gris blindada Renfe Mercancías.  
MMA-9579, UIC Sekqss 52 71 98 70 079-3 RENFE,  
versión gris blindada Renfe Mercancías.

## MFTrain N71025

Set 2 porta-automóviles Uaks PECOVASA

Época V-VI

UIC Uaks 83 71 935 0 016-7  
versión blindada rojo PECOVASA

UIC Uaks 83 71 935 0 021-7  
versión blindada rojo PECOVASA (doble logo)



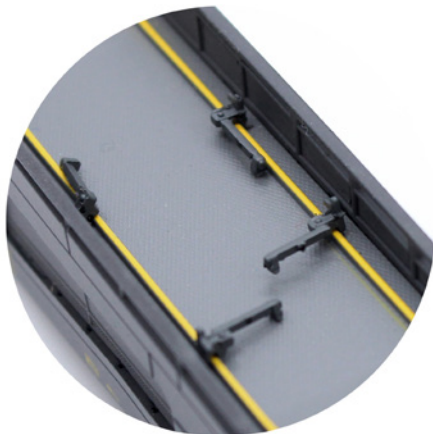
Los nuevos furgones porta-automóviles MFTrain de la serie 9.500 han sido construidos a rigurosa escala 1:160, con detalles en metal fotograbado y cinemática NEM de enganche corto que permite circular sin problemas por radios cerrados, incluso R1.

En los extremos de los modelos podemos encontrar unas pequeñas plataformas abatibles que permiten el paso de los automóviles entre un vagón y otro, tanto en el piso superior como en el inferior. Hemos querido

cuidar mucho este detalle para que en posición abierta (colocados en una recta para la carga de vehículos, como en la realidad), el espacio entre plataformas sea lo más pequeño posible, al igual que sucede en los modelos reales.



Además, todas las referencias incluyen como accesorio una pequeña bolsita con las barras retenedoras que sirven para inmovilizar los vehículos transportados.



Algunas fotografías más de algunos de los detalles de nuestros modelos a escala 1:160.



Una vez presentadas las versiones MFTrain comercializadas en la escala N, es el momento de analizar, una por una, las distintas decoraciones y características de cada una de las versiones de estos porta-automóviles de la serie 9.500 de RENFE. Comencemos.

# FURGONES PORTA-AUTOMÓVILES DDMA-9500

Ronda el año 1980 cuando RENFE ve la necesidad de adquirir nuevo material para el transporte de automóviles en los expresos de largo recorrido, tanto diurnos como nocturnos. El material utilizado hasta la fecha no era apto para alcanzar las velocidades de los nuevos coches de viajeros que iban a ser adquiridos de forma inminente por la compañía y RENFE se planteó dar un impulso al sistema de transporte de automóviles particulares a la vez que se viajaba cómodamente en el



Furgón DDMA serie 9.500 de RENFE (Foto: RENFE)



Antiguos carteles publicitarios de RENFE para la promoción del transporte de automóviles particulares a través del tren (Fotos: RENFE)

**auto-cama**  
es un servicio  
**sin complicaciones**

Usted nos entrega su coche en la estación de salida y nosotros se lo devolvemos al llegar a su destino.

Fórmula de transporte establecida en los trayectos de:

MADRID-BARCELONA-MADRID  
MADRID - PALAGA - MADRID  
MADRID-ALGECIRAS - MADRID

SE INFORMARÁN CUSTOSAMENTE EN LAS OFICINAS DE VIAJES RENFE O EN SU AGENCIA DE VIAJES

**LE INTERESA CONOCER...**

RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

tren. Un sistema que ya llevaba unos años implantado en Europa de forma muy efectiva pero que en España, hasta entonces, no era muy popular entre los usuarios del transporte por ferrocarril (pese a los esfuerzos de RENFE por publicitarlo).

**USTED PUEDE VIAJAR DURMIENDO**

CON SU AUTOMOVIL

PORQUE... NO HAY PELIGRO

SU COCHE VA EN EL MISMO TREN QUE USTED

UNA FORMULA MODERNA PARA EL HOMBRE DE NEGOCIOS

Además, por aquella época, el material utilizado para transportar automóviles en trenes de pasajeros contaba ya con unos cuantos años a sus espaldas. Este servicio, hasta la fecha, era cubierto por vagones de los Servicios Especializados Mantenimiento Almacenaje Transporte (SEMAT), principalmente por plataformas de dos ejes tipo PMA-26.000 y plataformas articuladas tipo "Laeks" grises.



Foto izq. Míticas plataformas SEMAT PMA-26.000 utilizadas para el transporte de automóviles en trenes de viajeros (Madrid-Chamartín, 1980. Foto: RENFE)

Foto inferior izq. PMA-26.000 de SEMAT incluidos al final de una composición de viajeros en los años 70. Curiosamente, se trata del mismo tren de la foto del anuncio en blanco y negro mostrado en la página anterior, con los mismos PMA y con los mismos automóviles sobre ellos (Foto: RENFE)

Foto inferior drch. Plataforma "Laeks" gris de SEMAT formando parte de esta composición del "Sol de Levante" con una locomotora diésel GM 333 a la cabeza (Alicante, Junio 1981. Foto: Francisco Devesa)

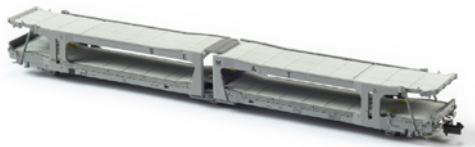




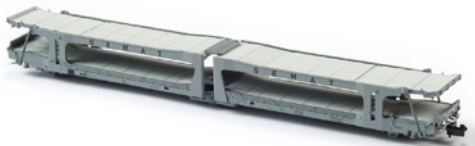


*Expreso con una plataforma articulada "Laeks" intercalada entre la Mitsubishi y los coches de viajeros, saliendo de la madrileña estación de Príncipe Pío (Principios años 80. Fuente: revista Vía Libre)*

A este respecto, queremos recordar a los aficionados que las plataformas tipo "Laeks" grises de SEMAT mostradas en las fotografías anteriores han sido reproducidas a escala 1:160 por MFTrain bajo las referencias N33214 y N33215:



18

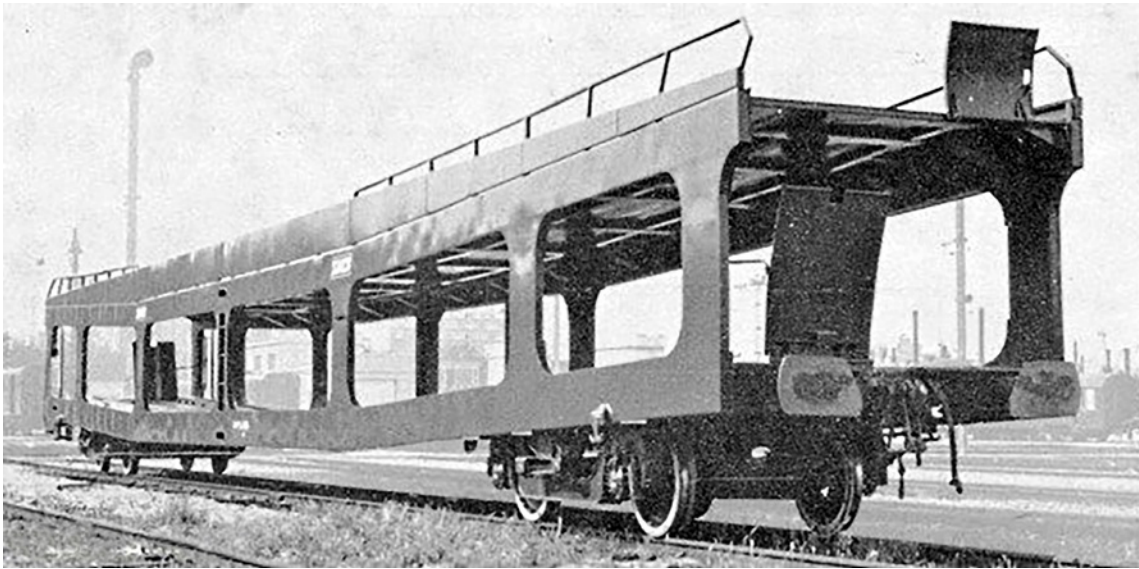


*Foto drch. Locomotoras diésel 321 y 333 con el "Rías Altas", con dos plataformas tipo "Laeks" de SEMAT en color gris formando parte de la composición (La Coruña, verano 1980. Foto: Tono Melón Valcárcel. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*



La compañía nacional de los ferrocarriles franceses (SNCF) contaba ya desde finales de los años 60 con 140 furgones dedicados exclusivamente al transporte de automóviles en expresos. Estos furgones tipo DEV 1966 eran capaces de alcanzar velocidades de 150km/h y cargar hasta 12 vehículos sobre ellos. Incluían manga de calefacción

eléctrica que les permitía ser intercalados entre la locomotora y los coches de viajeros, lo cual no limitaba su circulación únicamente al final del tren y permitía un posible cambio de sentido de marcha de la composición sin tener que maniobrar con este furgón porta-automóviles.



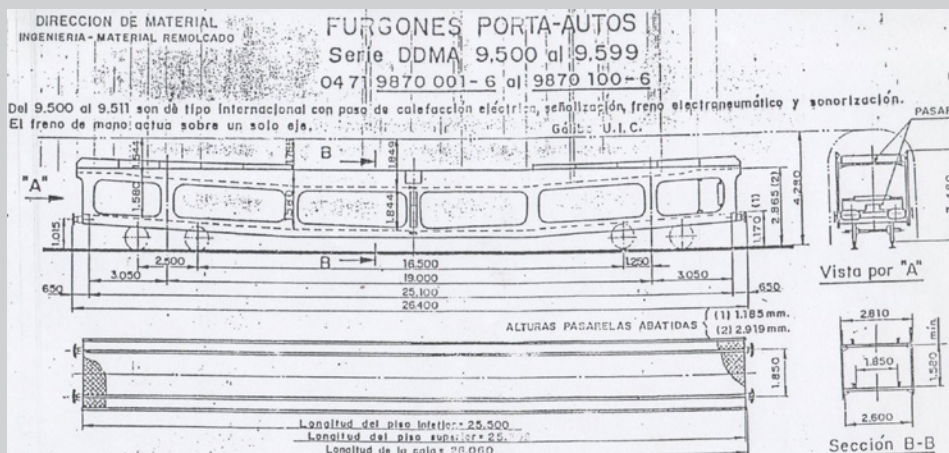
*Foto izq. Versión original del furgón DEV 1966 de la SNCF, construido entre 1967 y 1968 para su utilización en expresos de la compañía nacional de ferrocarriles de Francia (Foto: SNCF)*



*Versión a escala 1:160 del DEV 1966 de la SNCF, referencia N33299 construido en exclusiva para Lemke Collection (Foto: MFTrain)*

A la hora de diseñar los nuevos porta-automóviles que serían utilizados exclusivamente en composiciones de trenes de viajeros, RENFE se fijó en este DEV 1966 francés.

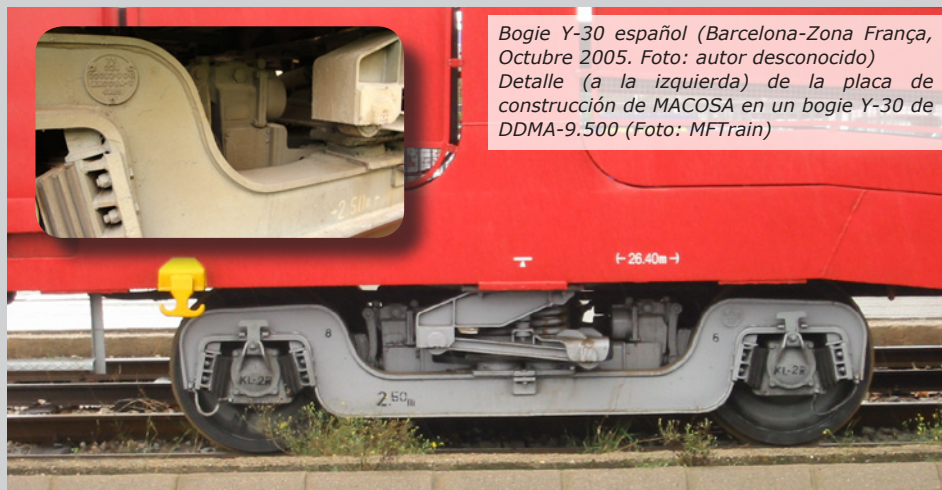
Tanto fue así que incluso en los álbumes oficiales de RENFE aparece el esquema de este DEV 1966 francés en lugar del plano correspondiente al modelo español, como se puede apreciar a continuación.



Plano erróneo del furgón DDMA-9.500 de RENFE, basado en el modelo DEV 1966 francés (Esquema: álbum RENFE)

20

RENFE encarga a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) la fabricación de 100 unidades basadas en el modelo francés recién mencionado. CAF construiría en Beasain todo el conjunto del vagón y encargaría a MACOSA la construcción en su factoría de Valencia de los bogies Y-30 aptos para circulaciones de hasta 160km/h, ligeramente superior a la velocidad de los Y-30 franceses.



Además, los furgones DDMA-9.500 estaban provistos de 24 barras de inmovilización de los automóviles (detalle reproducido a escala 1:160 en los modelos de MFTrain).



*Barras de inmovilización de automóviles en el piso inferior de este furgón de la serie 9.500 (Foto: MFTrain).*

## **CRONOLOGÍA 1981-1987**

Las 100 unidades de los DDMA se construyeron entre los años 1981 y 1982 y fueron recepcionadas poco a poco por RENFE a medida que iba finalizando su construcción. Los DDMA de la serie 9.500 se convertirían en los primeros vehículos de RENFE concebidos exclusivamente para el servicio "Auto-Expreso".



*Furgón DDMA-9.500 de RENFE en versión original (Principios años 80. Foto: autor desconocido)*

Los DDMA-9500 de RENFE fueron coetáneos de los coches y furgones de las series 9000 y 10000 de RENFE. Debido a estos motivos cronológicos fueron adscritos dentro de la serie 9000 del parque interior de la compañía ferroviaria española. Además, estos porta-automóviles adquirieron la denominación de furgones debido a su utilización exclusivamente en trenes de viajeros, por tener únicamente freno de aire comprimido y por compartir características con los furgones y coches de las series 9000 y 10000 construidos en fechas similares, como su velocidad de 160km/h.

Al igual que el modelo francés, el furgón de la serie 9.500 objeto de este artículo podía cargar hasta 6 automóviles en cada uno de sus dos pisos.



*Furgón DDMA-9.500 de RENFE en versión original (Principios años 80. Foto: RENFE)*

Para ello, en las principales estaciones se instalaron plataformas que pudieran dar acceso a ambos pisos del vagón.

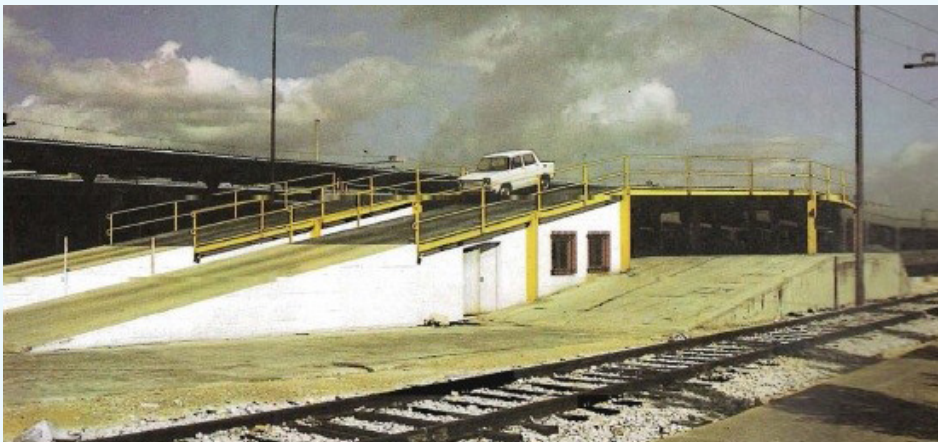
El DDMA 9.500 había sido concebido de tal modo que el piso superior era rígido, por lo que no era posible inclinar la parte de arriba para ser cargado. Esto obligaba a disponer de un sistema externo al furgón

que permitiese cargar tanto el piso superior como el inferior. De este modo, empezaron a construirse diversas instalaciones dedicadas exclusivamente a este furgón DDMA-9.500 (y que igualmente servirían para la carga de otro tipo de porta-automóviles).



*Foto izq. Instalación con inclinación de parte superior para la carga de automóviles (Vigo. Foto: Carlos M.Barreiro Molinos. Fuente: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías -AVAFT Rías Baixas -)*

*Foto inferior. Instalaciones con rampas fijas para la carga de vehículos en las plataformas porta-automóviles de doble piso, como el DDMA-9.500 de la derecha de la imagen (Principios años 80. Foto: RENFE)*



23  
Pero la construcción de estas instalaciones no llegó al mismo tiempo en todas las grandes terminales de la red española. Por ello, en ocasiones hubo que seguir utilizando en los expresos plataformas porta-automóviles de SEMAT (mencionadas con anterioridad) que sí permitían la inclinación del piso superior para su carga en la parte de arriba. Este hecho, por contra, generaba una reducción de la velocidad del convoy y una merma en la calidad del servicio ofrecido.

*Sistema de carga en plataformas con piso superior inclinable, como la PMA-26.000 de la fotografía (Foto: autor desconocido)*



En algunas estaciones se tuvieron que utilizar precisamente otros vagones porta-automóviles con piso superior inclinable para poder cargar el piso superior de los furgones DDMA-9.500 protagonistas de este

artículo. La plataforma con piso superior inclinable quedaba fija para facilitar la carga de los DDMA.

Este problema se dio igualmente años más tarde, como en el caso de la estación de Sevilla-Santa Justa

que, en una época de transición tras la llegada de la Alta Velocidad, vio las instalaciones de Auto-Expreso cambiadas de emplazamiento y tuvo que recurrir a un vagón de SEMAT construido con la finalidad de elevar



los automóviles al piso superior de los DDMA y poder ser movido a otras estaciones para realizar la misma función en caso de ser necesario.

De vuelta otra vez a comienzos de los años 80, una vez construidas las plataformas para carga a dos pisos, los servicios de Auto-Expreso fueron reino prácticamente exclusivo de los furgones DDMA-9.500.

En cuanto a sus características técnicas, los DDMA disponían de instalación de paso de línea de alta tensión, señalización eléctrica y tubería general y principal de aire comprimido de doble salida (para ambas) en el testero. Esto permitía, como se ha comentado anteriormente, poder intercalar el furgón 9.500 entre la locomotora y el resto de coches de la composición, no limitando únicamente la circulación del porta-automóviles al final del convoy.



*Foto drch. Vagón de SEMAT para elevar los automóviles hasta el piso superior de los furgones DDMA (Sevilla-Santa Justa, principios años 90. Foto: Antonio Roldán Camacho. Fuente: grupo Facebook "La Clasi")*



*Furgón DDMA-9.500 intercalado entre la locomotora 250 y el Expreso Sevilla-Barcelona (Sitges, Agosto 1985. Foto: Jordi Rallo)*

Los 100 furgones de la serie DDMA-9.500 de RENFE recibieron durante su construcción tres capas de pintura. La capa exterior, la que daba el color final al vehículo, tenía un acabado alcólico de color B172 (norma UNE 48103). Es decir, color GRIS AZULADO OSCURO. Las letras y logotipos fueron pintadas en color amarillo B534.

Las 100 unidades fueron matriculadas dentro del parque de vehículos de RENFE como DDMA-9.500 a 9.599, matrículas UIC 04 71 98-70 001 al 100.

26

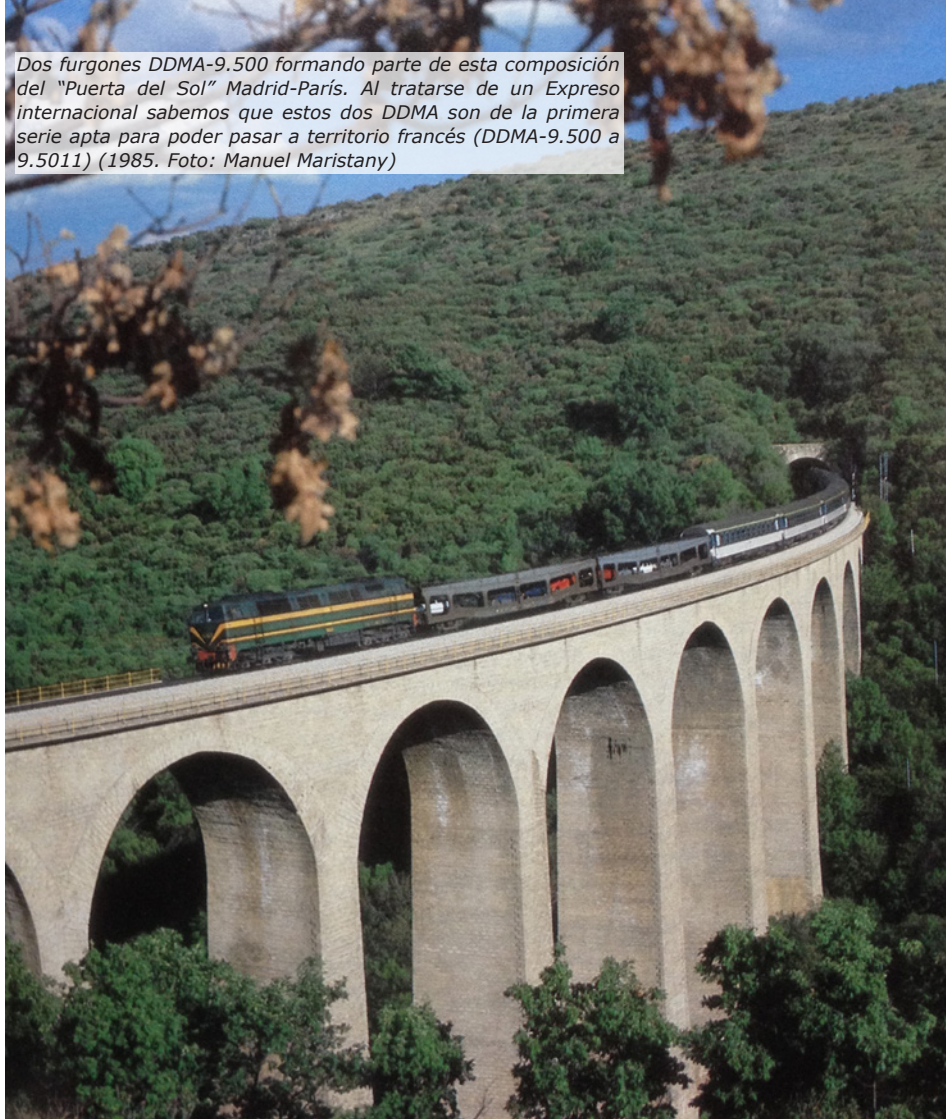


*Furgón DDMA serie 9.500 de RENFE recién construido (Foto: CAF)*

Curiosamente, únicamente las 12 primeras unidades (DDMA-9.500 a 9.511, UIC 04 71 98-70 001 a 012), fueron equipadas con cableado de paso para el freno electromagnético y para la línea de doce polos de servicios auxiliares. Además, estos doce DDMA admitían cambio de bogies, por lo que en la frontera con Francia podían equipar bogies del tipo

Y-30 francés (con ancho europeo). Esto hizo que estas 12 primeras unidades de la serie fueran las únicas aptas para servicios internacionales, quedando las 88 restantes limitadas a los tráficos dentro de la Península Ibérica (matrículas DDMA-9.512 a 9.599, UIC 04 71 98-70 013 a 100).

Dos furgones DDMA-9.500 formando parte de esta composición del "Puerta del Sol" Madrid-París. Al tratarse de un Expreso internacional sabemos que estos dos DDMA son de la primera serie apta para poder pasar a territorio francés (DDMA-9.500 a 9.5011) (1985. Foto: Manuel Maristany)



Por tanto, el rango de matrículas de la serie completa es el siguiente:

**Serie internacional:**

*DDMA-9500 a 9511*

*UIC 04 71 98-70 001 a 012*

**Serie nacional:**

*DDMA-9512 a 9599*

*UIC 04 71 98-70 013 a 100*

La referencia MFTrain N33280 reproduce esta versión RENFE de origen: color gris azulado oscuro y logotipos e inscripciones en amarillo. Esta unidad pertenece a uno de los 88 furgones DDMA dedicados exclusivamente al tráfico nacional, en concreto el DDMA-9530, UIC 04 71 98-70 031-3 de RENFE (período de circulación: 1981-1988. Época IV).

27



Exteriormente, en el momento de la recepción de las 100 unidades de DDMA, sólo era posible diferenciar si un furgón era de los internacionales (12 primeros) o de los nacionales (88 restantes) únicamente por la numeración en la matrícula.

Hay que señalar que el hecho de que los doce primeros DDMA fueran los únicos aptos para circular en expresos internacionales NO quiere decir que no se pudiesen usar en composiciones nacionales. Esto es aplicable a lo largo de todo el período de circulación de los DDMA. Pero su principal cometido, como se acaba de exponer, era el de circular en expresos de viajeros que cruzaban la frontera con Francia a través de Portbou o de Hendaya, donde cambiaban de bogies en las instalaciones destinadas a este fin (caso, por ejemplo, del mítico "Puerta del Sol" Madrid-París, mostrado en una fotografía anterior).

La referencia MFTrain N33281 reproduce también la versión RENFE de origen (color gris azulado oscuro),

pero en este caso el modelo reproduce una unidad perteneciente a uno de esos 12 primeros furgones DDMA aptos para tráfico internacional. En concreto, se trata del DDMA-9506, UIC 04 71 98 70 007-3 de RENFE (período de circulación: 1981-1988. Época IV).



En esta época (de 1981 a comienzos del año 1988), los DDMA-9.500 ya eran unos habituales en las composiciones de los grandes Expresos, como dan buena muestra las siguientes imágenes.

*Foto inferior. DDMA-9.500 formando parte del Expreso Barcelona-Málaga (Sitges, Enero 1986. Foto: Jordi Rallo)*





*Furgón DDMA-9.500 formando parte de esta composición auxiliada por la diésel GM 333 tras avería de la 251 (Gijón, 1985. Foto: Severiano Chamorro Alonso)*



Rápido Madrid-BCN con un furgón DDMA-9.500 acoplado en cola de la composición. (Julio 1987. Foto: Jordi Rallo)

30



250-031-2 con el que probablemente sea el Gibralfaro, con un DDMA-9.500 tras la locomotora (Sitges, Junio 1988. Foto: Jordi Rallo)



*Foto izq. 269-325-7 con el Expreso 850-1 "Rías Altas", Madrid-La Coruña, con un furgón DDMA-9.500 intercalado entre locomotora y coches (Madrid-Príncipe Pío. Febrero 1985. Foto: Phil Wormald)*

*Foto inferior. En esta ochentera composición, el furgón porta-automóviles DDMA-9.500 va situado entre un furgón de la serie 9.450 y la Mitsubishi 269-241 (La Encina. Foto: autor desconocido)*



Furgón DDMA-9.500 en cola de este "Rías Altas" (Resonado, 1987. Foto: Manuel Maristany. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")







*DDMA-9.500 formando parte del Rápido Madrid-Málaga (Santa Elena, Junio 1987.  
Foto: Paco Zabala)*



*Mitsubishi 251-008-9 acoplada al Estrella 831 "Costa Verde", Madrid-Gijón, que incluye en su composición un furgón DDMA de la serie 9.500 (Madrid-Chamartín, Febrero 1986.  
Foto: Philip Wormald)*



Furgón DDMA-9.500 en cola del Expreso Málaga-Barcelona que, curiosamente, lleva en antepenúltimo lugar el furgón DD-8.178 sin logos, que fue uno de los dos furgones que formaron parte del "Radiotren" (Julio 1986. Foto: aut92. Fuente: grupo de Facebook "Marcha A La VISTA")

34

En relación con la anterior foto en la que aparece el DD-8.178 en decoración verde clara sin logos, pueden encontrar más información detallada acerca de este furgón en el número 19 de nuestra revista del CLUB MFTTrain.

Pueden acceder a este número 19 bien haciendo "click" sobre la siguiente imagen o bien escaneando el código QR que se muestra a continuación:



Continuando con nuestro repaso por la historia de los DDMA, comentar que a principios de esta década de los 80 el servicio Auto-Expreso comienza a ganar popularidad entre los usuarios del ferrocarril. Parte de este aumento de popularidad fue debido a la incorporación de los furgones DDMA-9.500 que permitían lograr velocidades máximas de 160 km/h, como hemos comentado con anterioridad. En épocas de alta demanda era posible ver dos y tres furgones DDMA-9.500 formando parte de la composición...



*269-220 al frente de este "Costa del Sol", Málaga-Madrid, con dos furgones DDMA-9.500 formando parte de la composición (Málaga, Junio 1987. Foto: J. Ignacio López)*



*Dos DDMA de la serie 9500 destacan entre la armonía de colores "Estrella" de esta composición encabezada por la 250-601-2 (Sitges, 1988. Foto: Jordi Rallo)*



*"Puerta del Sol" Madrid-París con tres furgones DDMA-9.500 incluidos en la composición (Madrid-Fuencarral. Foto: RCD Centro Documental)*

...y hasta 4 furgones han llegado a ser incluidos en algunas composiciones que circulaban durante épocas de muy alta demanda.

En aquella época, los furgones DDMA-9.500 también pudieron verse en composiciones formadas por material Talgo, principalmente en trenes nocturnos como el Talgo Madrid-Barcelona (nocturno). Foto drch.



*Cuatro furgones DDMA-9.500 formando parte de esta composición del Talgo nocturno Madrid-Barcelona (Sitges, 1984. Foto: Jordi Rallo)*



*Cuatro furgones de la serie 9.500 lleva en esta fotografía el Estrella Galicia a su paso por Sitges (Agosto 1987. Foto: Jordi Rallo)*

Fue tanta la demanda en determinadas ocasiones (principalmente en los meses de verano) que RENFE tuvo que emplear de nuevo portacoches articulados tipo "Laeks" de SEMAT (tanto en color gris como en color amarillo) para poder cubrir las necesidades de transporte de automóviles en determinados Expresos y poder complementar así los servicios ofrecidos por los DDMA.

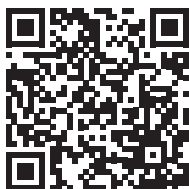


Foto superior. 354-004 Virgen de Guadalupe al frente de esta composición del Rías Altas que incluye, además de cuatro furgones DDMA-9.500, una plataforma tipo "Laeks" de SEMAT en color gris tras la locomotora (Madrid-Príncipe Pío, 1984. Foto: Juan Carlos Casas)



Foto izq. 269-321-6 y 269-329 con el Expreso "Rías Altas" que, en este caso, incluye una plataforma tipo "Laeks" de SEMAT en color gris y dos plataformas DDMA-9.500 (Madrid-Príncipe Pío, Julio 1985. Foto: Juan Antonio Sánchez Corrales. Fuente: grupo Facebook "Las Locomotoras Mitsubishi de Renfe")

El Auto-Expreso de Renfe comienza a ser más publicitado en diferentes medios de comunicación, incluso en televisión. Gracias a ello, el servicio sigue aumentando su popularidad.



La demanda de este servicio Auto-Expreso era tal que incluso se tuvieron que habilitar trenes formados únicamente por plataformas porta-automóviles (principalmente

de SEMAT, aunque también podían incluir algún DDMA-9.500 objeto de este artículo) que transportaban los vehículos de los viajeros que iban en los expresos. Estos trenes circulaban detrás de las composiciones de dichos expresos de viajeros. Además, estos trenes formados únicamente por porta-automóviles tenían igualmente carácter de tren Auto-Expreso y no de mercancías.



*Locomotora 269 "Estrella" estacionada con un tren Auto-Expreso formado únicamente por plataformas porta-automóviles. En este caso, un furgón DDMA-9.500 tras la locomotora y plataformas SEMAT PMA-26.000 (Barcelona-Término, Septiembre 1985. Foto: Jordi Rallo)*

# CRONOLOGÍA

## 1987-1988

A principios del año 1987 se realiza una prueba piloto en uno de los DDMA-9.500. Se trataba de una importante modificación que consistía en el montaje de protecciones metálicas mediante cerramiento de laterales y testeros.



Añadido de protecciones metálicas en laterales y testeros. El ya desgastado color gris de origen del DDMA contrasta con el de los recién instalados paneles de protección (Foto: MAN. Fuente: revista Trenes Hoy)

El blindaje obliga, además, a instalar los volantes del freno de mano en la parte exterior del porta-automóviles, de manera que sea mucho más accesible.

Detalle de las posiciones del volante de freno en la versión sin blindaje (izquierda, foto CAF) y con blindaje (derecha, Foto: Jesús M. Pérez de Val)



Tras la satisfactoria prueba piloto, las protecciones metálicas comienzan a ser añadidas poco a poco en unidades pertenecientes únicamente

Este detalle ha sido igualmente reproducido en los modelos a escala N de MFTrain:



a la subserie de 88 furgones DDMA dedicada al tráfico nacional (9.512 a 9.599).

Furgón DDMA-9.500 de la serie nacional con los paneles metálicos instalados (Madrid-Chamartín. Foto Jaime Touzón Menéndez. Fuente: grupo de Facebook "La Clasi")





A partir de este momento, ya es posible comenzar a diferenciar alguna de las 88 unidades destinadas al tráfico nacional, ya que todas ellas están siendo provistas poco a poco de protecciones metálicas antivandálicas.

Las matrículas, tanto nacionales de RENFE como UIC, no sufren alteraciones.

En este período entre 1987 y mediados de 1988 es posible ver:

-DDMA (internacionales) gris origen, sin blindar.

-DDMA (nacionales) gris origen, sin blindar.

-DDMA (nacionales) gris origen, blindados.



*Locomotora 279-014 dando tracción al "Sol de Levante" en su camino hasta Bilbao, con un DDMA-9.500 ya blindado en cola de la composición (Orduña. Foto: José Ignacio López)*

*Foto inferior. Furgón DDMA-9.500 sin blindar formando parte de esta "ochentera" composición del Expreso Bilbao-Alicante (Subijana, Abril 1988. Foto: José Ignacio López)*



*DDMA-9.500 ya blindado, formando parte de esta composición con la 250-024 al frente (Sant Vicenç de Calders. Foto: Ricard Ricón)*

42



*La 269-006-3 llega con un expreso a la estación de Vigo, con un DDMA-9.500 sin blindaje, previo al resto de la composición (Vigo, Febrero 1988. Foto: Philip Wormald)*



*Doble de furgones DDMA-9.500 ya blindados (uno tras la Mitsubishi 251-001, aún con rejillas azules, y otro en cola) formando parte de esta corta composición (León, Julio 1988. Foto: Luis Ignacio Alonso. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*



*DDMA-9.500 blindado formando parte de esta composición del Estrella "Gibralfaro" (Málaga, Junio 1987. Foto: J. Ignacio López)*

44



*Curiosa la posición del DDMA-9.500 de la fotografía dentro de este Expreso Alicante-Bilbao, encabezado por la 269-509-6 (Lekamaña, Octubre 1988. Foto: José Ignacio López)*

Se hace necesario volver a recordar que, pese a estar concebidos para tráficos internacionales, los 12 furgones de la primera serie también podían ser utilizados (en caso de alta demanda) en expresos de ámbito nacional.

El 3 de marzo de 1988, el DDMA-9.512 (primera unidad de los 88 destinados a tráficos nacionales) sufre un gravísimo y conocido accidente en la estación de Valladolid. Esta unidad quedó inservible y se procedió a su baja tras el accidente. Por lo que ahora toda la serie pasa a estar formada por una unidad menos (99 furgones).

# CRONOLOGÍA

## 1988-1989 a 1992

A finales de 1988, la práctica totalidad de las unidades pertenecientes a tráficos nacionales (DDMA-9512 a 9599) tienen ya instaladas las protecciones metálicas antivandálicas.

Entre finales de 1988 y comienzos de 1989, la serie completa será adscrita a la nueva Unidad de Negocio de RENFE Largo Recorrido. En este momento la serie pasa a diferenciarse, además de por las protecciones metálicas instaladas en los nacionales, también por su matrícula dentro del parque de RENFE (la matrícula UIC no cambia). La serie pasa de ser DDMA en RENFE a ser DDJ y DD (insistimos, las matrículas UIC no varían), quedando del siguiente modo:

### **Serie internacional:**

*DDJ-9500 a 9511*

*UIC 04 71 98-70 001 a 012*

### **Serie nacional:**

*DD-9512 a 9599*

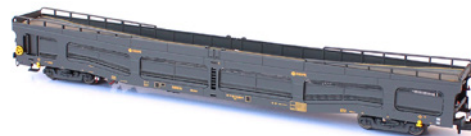
*UIC 04 71 98-70 013 a 100*



Como se puede observar, se sigue nombrando dentro de la serie nacional el 9512, dado ya de baja por el accidente en Valladolid.

Las referencias MFTrain N33282 y N33283 reproducen a escala 1:160 dos de los furgones porta-automóviles pertenecientes a las unidades destinadas exclusivamente a tráficos nacionales, ya con el nuevo cambio de matrícula a DD y con los paneles metálicos antivandálicos incorporados. En concreto, las matrículas reproducidas (respectivamente) son la DD 9555 y DD 9519 (período de circulación 1988 a 1996. Épocas IV y V).

*Furgón DD-9.557, UIC-04 71 987 0 058-6, perteneciente a las unidades destinadas exclusivamente a tráficos nacionales (Foto: Rafael Meléndez. Fuente: revista Doble Tracción)*



En este período que tratamos ahora (finales de 1988 a finales de 1992, prácticamente 4 años), la variedad de furgones porta-automóviles de la serie 9.500 que puede verse en las distintas composiciones de viajeros se reduce a la siguiente:

-DDJ (internacionales) gris origen, sin blindar.

-DD (nacionales) gris origen, blindados.

46

Por lo que ya se puede también diferenciar en las composiciones si el furgón de la serie 9.500 utilizado es de la serie internacional (matrícula DDJ) o de la nacional (matrícula DD y añadido de paneles metálicos antivandálicos).

Como acabamos de comentar, los 9.500 sin blindaje (DDJ-9.500 a 9.511) serán los utilizados principalmente (y casi en exclusiva, salvo en épocas de gran demanda), en composiciones internacionales.



Foto superior. Furgón DD-9.500, perteneciente a la serie dedicada exclusivamente a tráficos nacionales, estacionado en la sevillana estación de Santa Justa (Julio 1992. Foto: Jesús M. Pérez de Val)



Foto drch. Porta-automóviles de la primera serie de los 9.500 (DDJ), formando parte de esta composición del "Puerta del Sol", Madrid-París, a su paso por los talleres de Fuencarral, Madrid (Junio 1992. Fuente: blog "Historia de Luismi")



*La GM 333-049-5 con esta composición Puerta del Sol espera su salida rumbo a París con dos furgones 9.500 de la serie apta para tráficos internacionales (Madrid-Chamartín, Abril 1989. Foto: Guillermo González Martín)*



48

Los furgones porta-automóviles DD-9.513 a 9.599 (el 9.512 ya había sido dado de baja), continuarán siendo exclusivamente destinados a tráficos nacionales.

*Foto superior. Ahora son tres los DDJ de la serie internacional intercalados entre la locomotora GM 333-007 y los coches de esta composición del "Puerta del Sol" (Madrid-Chamartín, principios de los años 90. Foto: Fernando Navarro. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*

*Foto drch. La 269-006-3 es la encargada de llevar este "Estrella Galicia" hasta Barcelona, con un DD-9.500 de la serie nacional incluido en la composición (Garraf, Octubre 1989. Foto: Jaime Amaro)*







Un DD-9.500 destinado exclusivamente a tráficos nacionales forma parte de esta composición del "Gibralfaro", con la 250-604 encargándose de la tracción (Sitges, Agosto 1991. Foto: Jordi Rallo)



319.301 y 319.308 con el Estrella 773 "Costa de Almería" a Madrid-Chamartín, con un DD-9.500 tras ambas locomotoras (Almería, Octubre 1992. Foto: Philip Wormald)



*DD-9.500 en cola del Estrella "Sol de Europa", Santander-Málaga, con la 269-311 al frente (Madrid-Villaverde Bajo, Mayo 1989. Foto: Ignacio Martín Yunta)*

*Primeros años 90. El DD-9.500 forma parte de esta variopinta composición encabezada por una locomotora de la serie 250 en colores amarillo-azul (Foto: RCD Centro Documental)*





*333-047 al frente del "Sol de Levante". Tras él, un DD-9.500 blindado perteneciente a la serie nacional (Llodio, Diciembre 1992, Foto J. Ignacio López)*



*En esta ocasión el DD-9.500, también de la serie dedicada exclusivamente a tráficos nacionales, forma parte del Estrella 920 Galicia (Garraf, verano 1990. Foto: Jordi Caldes. Archivo: Jose M. Silva)*



*De nuevo el "Estrella Galicia" cuenta con un DD 9.500 en su composición, con la locomotora Mitsubishi 269-307 al frente (Sitges, Julio 1991. Foto: Jordi Rallo)*



*En esta ocasión, el DD-9.500 es parte de una veraniega composición del "Sol de Levante" hacia Alicante, encabezada por la Mitsubishi 279 (Llodio, Julio 1991. Foto: José Ignacio López)*



*Furgón DD-9.500 formando parte de esta composición traccionada por la locomotora 269-518 (La Riba, Septiembre 1991. Foto: Christian Wenger)*



*Estrella Galicia con furgón DD-9.500 tras la locomotora 250 (Monforte de Lemos. Foto: Carlos M. Barreiro Molinos. Archivo: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías -AVAFT Rías Baixas)*

Algunos de estos furgones porta-automóviles de la serie 9.500 comienzan a "convivir" en las composiciones con el material de viajeros que estaba comenzando a ser pintado en color blanco "transición".

*Foto drch. Furgón DD-9.500 situado en cola de esta composición que incluye un coche pintado en colores "blanco transición" (1992. Foto: autor desconocido)*

*Foto inferior. DDJ-9.500 de la serie internacional en cola de este "Puerta del Sol" que incluye un coche pintado en color blanco "transición" (Madrid-Fuencarral, Noviembre 1992. Foto: Ignacio Martín Yunta)*



Igualmente, comienza a ser más frecuente la aparición de estos porta-automóviles de la serie 9.500 junto al material Talgo, ampliándose la oferta Auto-Expreso a un mayor número de destinos ofrecidos con dicho material. En épocas anteriores ya se habían utilizado furgones porta-automóviles de la serie 9.500 en composiciones de Talgo (como se ha visto anteriormente en este artículo), pero es en esta época (entre 1988 y 1992) cuando se comienzan a ver de manera mucho más habitual.



55

*Foto superior. 269-294-5 con el Talgo Madrid-Gijón que, en esta ocasión, incluye un furgón porta-automóviles DD-9.500 tras la Mitsubishi (El Escorial, 1989. Foto: José Carlos Sevillano)*



*Foto izq. La 269-604-5 "Gato Montés" con el Talgo Alicante-Madrid y un DD-9.500 tras ella (Alcázar de San Juan, Marzo 1991. Foto: Jordi Caldes. Archivo: José M. Silva)*



*La 269-212 lleva tras de sí, además del Talgo Pendular, tres furgones porta-automóviles DD-9.500 de la serie destinada exclusivamente a tráficos nacionales (Madrid-Mérid Ávaro. Foto: RCD Centro Documental)*

56 El servicio de Auto-Expreso sigue gozando de gran popularidad. Aumentan los usuarios que optan por este sistema de transporte tren+automóvil. Los precios (más económicos que antaño) hacen que los viajeros opten por transportar sus vehículos en los expresos de larga distancia hasta sus destinos. De hecho, como se ha comentado anteriormente, se siguen utilizando furgones de la serie internacional como refuerzo en épocas de gran demanda.



*Dos furgones de la serie 9.500, uno sin paneles metálicos de protección (DDJ de la serie apta para tráficos internacionales) y otro con paneles (DD exclusivo para tráficos nacionales), circulan intercalados entre la 269-601-1 y el Talgo Alicante-Gijón (Alcázar de San Juan, Agosto 1990. Foto: Rafael Gutiérrez)*





*Foto izq. Locomotora 269 con Talgo Pendular saliendo de la madrileña estación de Atocha con un furgón DDJ-9.500 de la serie apta para tráficos internacionales (Principios de 1992. Foto: Arturo Vega Roldán)*

*Foto inferior. Estrella "Gibralfaro", con dos DD-9.500 en su composición, pasando por la estación de Sitges con la 250-008 en cabeza (Sitges, Julio 1991. Foto: Jordi Rallo)*

Y ante esa demanda, era posible seguir viendo composiciones con varios furgones porta-automóviles de la serie 9.500 formando parte de ellas.





*En esta ocasión son tres los DDJ de la serie (apta para tráficos internacionales) integrados en esta composición del "Puerta del Sol", Madrid-París (Madrid-Fuencarral, Julio 1991. Fuente: blog "Historia de Luismi")*

*Foto superior. Dos furgones DD-9.500, dedicados exclusivamente a tráficos nacionales, se sitúan tras la primera de las Mitsubishi 251 en esta composición del "Rías Bajas" (Madrid-Príncipe Pío, Junio 1992. Foto: Fernando Navarro. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*



*Foto inferior. Cuatro furgones DD-9.500 forman parte de esta composición del Estrella "Picasso" situada en la estación de Bilbao-Abando con una 279 al frente y, tras ella, una diésel GM 333 (Bilbao-Abando, Abril-1992. Foto: J. Ignacio López)*





ciertos momentos de los años 80, tal y como se ha indicado anteriormente en este mismo artículo. Estos trenes circulaban tras los expresos a los que servían (como por ejemplo el Madrid-Príncipe Pío a Galicia o el Madrid-Chamartín a Málaga y Cádiz) y tenían igualmente carácter de trenes Auto-Expreso.

*Foto izq. En esta composición del "Gibralfaro" Barcelona-Sevilla son tres los DD-9.500 que se sitúan tras la 250-029 (Alcázar de San Juan, Agosto 1989. Foto: Philip Wormald)*

Continuaba siendo tal la demanda del servicio Auto-Expreso en determinados días de finales de los años 80 y principios de los 90 (la época analizada en esta parte del artículo) que RENFE no disponía de suficientes porta-automóviles 9.500 y tuvo incluso que recurrir de nuevo a plataformas de doble piso de SEMAT para crear trenes formados únicamente por vagones destinados al tráfico de los vehículos particulares de los viajeros. Esto ya había ocurrido en



*Locomotora diésel 333 maniobrando con un tren puro "Auto-Expreso" en la zona de carga de automóviles de la madrileña estación de Chamartín (Finales de los años 80. Foto: Fernando Navarro. Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*

# CRONOLOGÍA

## 1993-1994

La primera unidad de la serie pintada en colores blanco y azul (popularmente conocida como "Danone") fue el DD-9513, perteneciente al grupo destinado exclusivamente a circulaciones nacionales.

Fue en el mes de diciembre de 1992 cuando se procede a la prueba de pintura que sería mostrada ante los directivos de RENFE para que observasen los nuevos colores corporativos que llevarían estos furgones (recordemos, adscritos todo ellos a la U.N. de Largo Recorrido).

*Foto superior. DD-9.513 en prueba de pintura "Danone" para presentación ante las autoridades de RENFE (Madrid-Fuencarral, Diciembre 1992. Foto Carlos M.Barreiro Molinos. Fuente: Asociación Viguesa de Amigos del Ferrocarril y Tranvías -AVAFT Rías Baixas-)*

*Foto inferior. Furgón DDJ-9.500 (uno de los 12 de la serie para tráfico internacionales) formando parte del "Puerta del Sol" y pintado en colores "Danone" (Paris-Austerlitz, Mayo 1996: Fuente: revista "Loco Revue" nº614)*



Tras el visto bueno de los directivos de RENFE, a partir de enero de 1993 comienzan a pintarse poco a poco tanto unidades pertenecientes a los tráficos internacionales (DDJ-9500 a 9511), como a tráficos nacionales (DD-9512 a 9599). Imagen en la página anterior.

En este período, y hasta el mes de septiembre de 1994, todas las unidades pintadas en color "Danone" portan únicamente logotipos de RENFE. Fotografía inferior.

Siguen circulando también unidades tanto de DDJ (internacionales) como de DD (nacionales) en color gris azulado oscuro de origen. Imagen en la página siguiente.

*Furgón DD-9.585, 04 71 98-70 086-7 RENFE, perteneciente al grupo de unidades dedicadas exclusivamente a tráficos nacionales (Madrid-Chamartín, Noviembre 1993. Foto: colección MFTrain)*



Furgón DD-9.500 de la serie dedicada exclusivamente al tráfico nacional, en color gris azulado oscuro original (Alicante, Enero 1994. Foto: Jesús M.Pérez de Val)



63

Este furgón DD-9.500 circula en esta composición reforzada del Alicante-Chamartín, formada por material convencional y material Talgo (Alcázar de San Juan, Agosto 1993. Foto: Jordi Caldes. Colección: José M.Silva)





Tres furgones DD-9.500 de la serie nacional (DD-9.512 a 9.599), en color gris azulado oscuro de origen y blindaje, circulan tras la diésel GM 333 integrados en esta composición del Rías Baixas (Vigo, Julio 1993. Foto: Guillermo González Martín)

64



269-601-1 al frente del Talgo Alicante-Madrid, con un DD-9.500 tras la "Chopper" (Pinto, Marzo 1993. Foto: José Ignacio López)





*Porta-automóviles DD-9.500 con paneles metálicos instalados, formando parte de esta composición procedente de Alicante, junto con el Talgo Pendular y la 252-044 (Madrid-Chamartín, Septiembre 1993. Foto: J. Ignacio López)*

Aunque se realicen cambios de pintura, las numeraciones nacionales y UIC se conservan iguales:

**Serie internacional:**

*DDJ-9500 a 9511*

*UIC 04 71 98-70 001 a 012*

**Serie nacional:**

*DD-9512 a 9599*

*UIC 04 71 98-70 013 a 100*

La referencia MFTrain N33285 reproduce uno de los 9.500 de este período. En concreto, se ha

reproducido uno de los DDJ destinados a tráficos internacionales, el DDJ-9504 con UIC 04 71 98-70 005-7 que ya ha recibido decoración "Danone" portando únicamente logotipos de RENFE (período de circulación 1992-1995. Época V):



*Ref. N33285*

Por su parte, la referencia MFTrain N33287 muestra uno de los furgones DD de la serie destinada exclusivamente a los tráficos nacionales. En concreto se trata del DD-9585 y UIC 04 71 98-70 086-7, que luce igualmente decoración blanca y azul "Danone" y porta únicamente (al igual que la referencia N33285) logotipos de RENFE (período de circulación 1992-1995. Época V):



*Ref. N33287*

Por primera vez, es posible ver mezcla de colores (gris original y "Danone") en los furgones porta-automóviles de la serie 9.500 integrados en numerosas circulaciones.



*Un par de furgones DD-9.500, uno en decoración "Danone" y otro gris original, circulan tras la locomotora 250-033 en el Estrella "Gibralfaro" (Valencia-Nord, Agosto 1993. Foto: autor desconocido)*

66

Incluso, en ocasiones, con curiosas tracciones de locomotoras.



*269 ex. Cercanías (aunque todavía siga luciendo esta decoración) al frente del Estrella Giralda, a punto de partir de la estación de Sevilla-Santa Justa (Septiembre 1994. Foto: José Alberto Sánchez)*

Además, en este período ya es posible ver furgones porta-automóviles de la serie 9.500 acompañando en las composiciones a material de viajeros que ya ha recibido la decoración blanco-azul "Danone".

*Foto drch. Dos furgones de la serie DD-9.500 (dedicados exclusivamente a tráficos nacionales) forman parte de esta composición del "Shangai" que circula por la ría del Burgo con una diésel GM 333 semi reformada dando tracción a la composición (Septiembre 1994. Foto: José Ramón Lechuga Corbacho, Fuente: grupo Facebook "Historia Ferroviaria Española")*



*Colores blanco-azul y gris azulado oscuro original para los 9500 de esta composición del Estrella Galicia, traccionada por la locomotora 250-014 y que incluye material en decoración "Danone" (Sitges, Julio 1994. Foto: José Ignacio López)*



*Furgones DD-9.500 en decoración gris original y "danone" formando parte del Estrella 920 "Galicia", A Coruña-Barcelona Sants (Vilanova i la Geltrú, Agosto 1993.  
Foto: Luis Rentero Corral)*



# CRONOLOGÍA

## 1994-1995

Entre finales de 1994 y comienzos de 1995, algunas de las unidades pintadas en color "Danone" (tanto DDJ como DD) comienzan a recibir logotipos de la U.N. de Largo Recorrido.

*Furgón DDJ-9.500, de la serie apta para tráficos internacionales, en decoración "Danone" y logotipos de Largo Recorrido (Madrid-Chamartín, Julio 1995. Foto: captura vídeo Paco Zabala)*



*Furgón DD-9.555, UIC 04 71 987 0 056-0 (de la serie para tráficos nacionales) en decoración "Danone" y logotipos de la U.N. de Largo Recorrido (Madrid-Chamartín, Foto: colección MFTrain)*





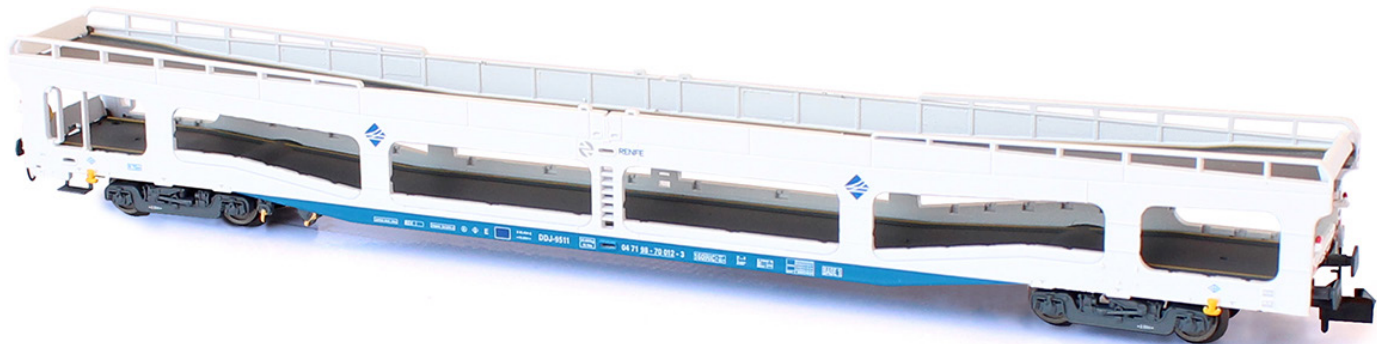
Otro DD-9.519 en decoración "Danone" y logos de Largo Recorrido. En este caso se trata del DD-9.519, UIC 04 71 987 0 020-4, también de la serie destinada únicamente a tráficos nacionales (Madrid-Chamartín, Foto: colección MFTrain)

70

La referencia MFTrain N33286 reproduce a escala N uno de los furgones porta-automóviles de la serie

9.500 con esta decoración "Danone" de la U.N. de Largo Recorrido. Se trata, en concreto, del DDJ-9511 (UIC

04 71 98-70 012-3), uno de los 12 aptos para tráficos internacionales y, por tanto, aún sin recibir los paneles metálicos anti-vandálicos.



Estos logotipos de la U.N. de Largo Recorrido no fueron añadidos en las unidades que aún portaban la decoración original gris azulada oscura que continuaban circulando con este color. Si bien, en algunas unidades (escasas) se cambió el logotipo de la clásica "galleta" de RENFE amarilla por la nueva "galleta" blanca típica de la Época V. Fotografía drch.



*Detalle capturado en una fotografía de un furgón DD-9.500 (ya blindado) en decoración original gris azulado oscuro y logotipos de la "galleta" de RENFE cambiados a color blanco (Zaragoza-Delicias, Marzo 1995. Foto: Jesús M. Pérez de Val)*

Algunos incluso llegaron a lucir todas sus inscripciones en color blanco. Imagen inferior.

*Furgón DD-9.500 en decoración gris original con las inscripciones en blanco (Foto: detalle fotografía Luis Rentero Corral)*



Por tanto, en este período (finales 1994-mediados 1995) es posible ver en las composiciones de trenes Expreso, furgones porta-automóviles de la serie 9.500 con las siguientes decoraciones:

-DDJ (internacionales) GRIS origen, sin blindar.

-DDJ (internacionales) "Danone", sin blindar.

-DDJ (internacionales) "Danone" logos de LARGO RECORRIDO, sin blindar

72 -DD (nacionales) GRIS origen, blindados.

-DD (nacionales) "Danone", blindados.

-DD (nacionales) "Danone" logos de LARGO RECORRIDO, blindados

En esta ocasión, el Estrella Picasso sale de Bilbao-Abando con dos furgones DD-9.500 en decoración origen y "Danone", éste último portando únicamente logotipos de RENFE (Junio 1995. Foto: José Ignacio López)

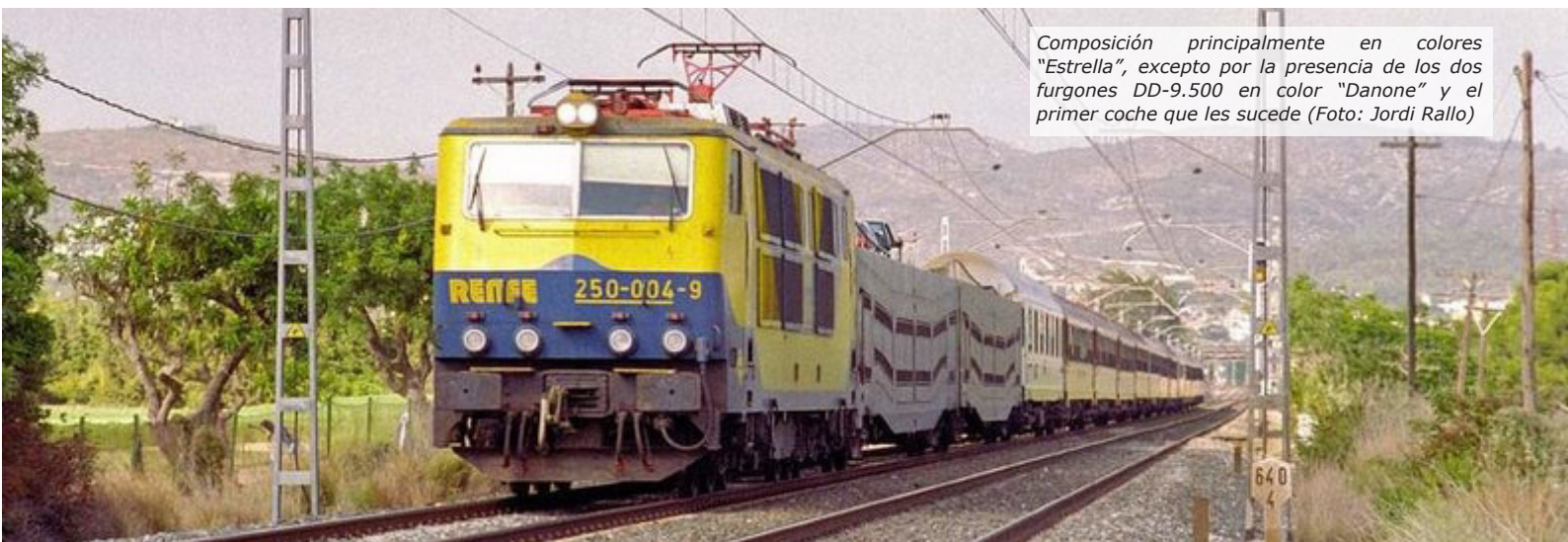
En cola del Estrella Galicia, a la salida de Vigo, circula el furgón DD-9.500 "Danone" con logos únicamente de RENFE (1994. Foto: Alfonso Taboada Rodríguez)







La 269-204 lleva tras de sí un furgón de la serie 9.500 "Danone" sin blindaje (recordemos, de la serie apta para tráfico internacional) junto al resto de la composición (Madrid-Vallecas, 1995).  
Foto: Salvador Pinel Ortega



Composición principalmente en colores "Estrella", excepto por la presencia de los dos furgones DD-9.500 en color "Danone" y el primer coche que les sucede (Foto: Jordi Rallo)



*El 311-146 es el encargado de maniobrar con estos DD-9.500 (uno en decoración original y el otro en colores "Danone" y logotipos únicamente de RENFE) para llevar a los dos furgones junto con el resto de la composición del Estrella Picasso (Bilbao-Abando, Junio 1995. Foto: José Ignacio López)*



*Dos DD-9.500, uno gris origen tras la 250-002 y otro en cola en colores "Danone", forman parte del Expreso Sevilla-Barcelona pasando por la localidad de Peñalajo (Abril-1995. Foto: Salvador Pinel Ortega)*



*Foto izq. 252-044 a su paso por Valdemoro con un Talgo Pendular y un par de furgones DD-9.500 en decoración "Danone" (principios 1995. Foto: Pedro Romero López)*



*Foto inferior. Tras la 269-051, furgón DD-9.500 en decoración "Danone" y únicamente logotipos de RENFE formando parte de este "Sol de Levante" (Dos Caminos-Basauri, Abril 1995. Foto: José Ignacio López)*



*Estupenda fotografía que muestra esta composición del Gibralfaro casi completamente "Danone", a excepción del furgón de la serie 9.500 situado en cola, que todavía porta decoración gris original, y la locomotora 269 en decoración "Taxi". El DD 9500 tras la Mitsubishi porta, además, logotipos de Largo Recorrido (Foto: Jaime Malet)*

Curiosamente, a fecha de noviembre de 2017 todavía quedaban apartados algunos furgones DD-9.500 en decoración "Danone" y logotipos de Largo Recorrido en la estación de Alcázar de San Juan. Imagen drch.

Es decir, los furgones en decoración "Danone" y con logotipos de Largo Recorrido siguieron circulando incluso en épocas donde esta Unidad de Negocio de RENFE ya había desaparecido. Un ejemplo de ello es la siguiente fotografía que mostramos a continuación.



*Furgón DD-9.500 apartado (y descuidado) aún con decoración "Danone" y logotipos de la U.N. de Largo Recorrido (Alcázar de San Juan, Noviembre 2017. Foto: colección MFTrain)*



*Furgón de la serie 9.500, aun circulando en el año 2002 con decoración "Danone" y logotipos de la U.N. de Largo Recorrido. La 252 Altaria es la encargada de llevarlo junto al Talgo Alicante-Madrid (Monóver-El Pinós, Marzo 2002. Foto: Xavier Español)*

# CRONOLOGÍA

## 1995-1996

A mediados del año 1995, todos los vehículos DD-9.500 (es decir, DD-9.512 a 9.599 dedicados exclusivamente a los tráficos nacionales), pasan a ser adscritos a la U.N. de CARGAS RENFE, mientras que los 12 internacionales (DDJ-9500 a 9511) permanecen en la U.N. de Largo Recorrido.

En este período, las matrículas nacionales de las unidades pertenecientes ahora a la U.N. de Cargas (los nacionales) pasan de DD a MMA y la matrícula UIC pasa a denominarse "Sekqss". Las matrículas de los 12 furgones pertenecientes a la U.N. de Largo Recorrido no varían.



*Furgón DDJ-9.511 en decoración "Danone" y logotipos de la U.N. de Largo Recorrido, en cola de este "Puerta del Sol" circulando por territorio francés (cercañas de Orleans, Marzo 1996. Foto Bruno Legouest)*

Por lo que, en este momento, la familia de los 9.500 queda del siguiente modo:

***Serie internacional (U.N. Largo Recorrido):***

*DDJ-9500 a 9511*

*UIC 04 71 98-70 001 a 012*

***Serie nacional (U.N. Cargas):***

*MMA-9513 a 9599*

*UIC Sekqss 81 71 47-90 001 a 087.*

Es decir. Ya se ha suprimido del listado el 9.512 del accidente de Valladolid y la serie nacional pasa a estar formada ahora por 87 unidades, que se agrupan en la nueva UIC (001 a 087) y matrícula nacional MMA (9513 a 9599).

RENFE se había dado cuenta del emergente negocio en el transporte de vehículos para grandes empresas del sector de la automoción y, en previsión de una posible falta de material, decidió transferir los 87

vehículos que quedaban de la serie nacional (DD-9.513 a 9.599) a la U.N. de Cargas RENFE para formar parte de trenes de mercancías de transporte de automóviles.

Pero es *extremadamente importante* el dato que aportamos a continuación: este cambio de matrícula en las unidades destinadas a servicios nacionales (9.513 a 9.599) se realiza

solamente en los listados de material. No se plasmó de forma física en los furgones. Por lo que las unidades destinadas a tráficos nacionales (ahora MMA-9.513 a 9.599), que seguían luciendo las decoraciones gris original y "danone", continuaron con las matrículas nacionales anteriores (DD) rotuladas en sus laterales.

*Foto inferior. Furgón DD-9520, UIC 04 71 987 0 021-4, en decoración blanco-azul "Danone" y logotipos de la U.N. de Largo Recorrido de RENFE, todavía con matrícula nacional "DD" rotulada en sus laterales (Foto: colección MFTrain)*

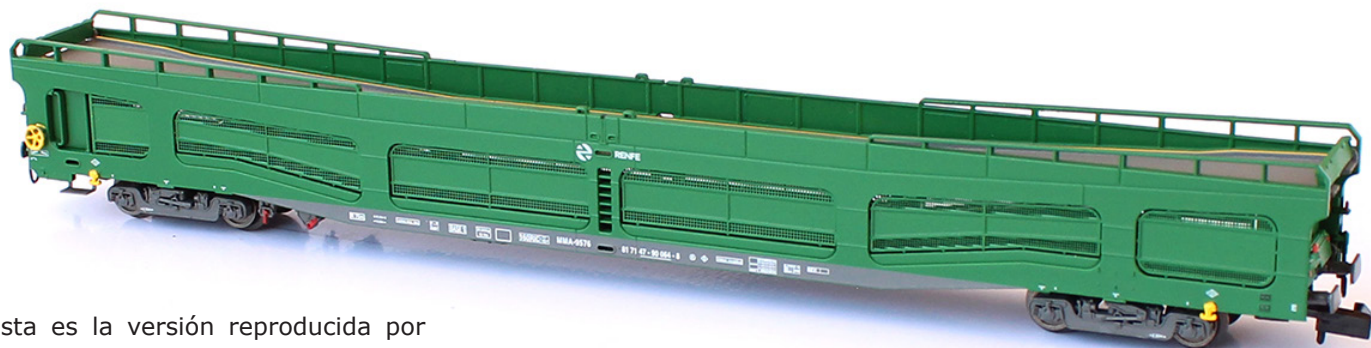


ÚNICAMENTE recibieron este cambio de matrícula (tanto nacional MMA como nueva UIC), unas cuantas unidades que fueron pintadas con una nueva decoración verde-gris, característica de la U.N. de Cargas Renfe a la que ahora pertenecían.

*MMA-9.576, Sekqss 81 71 479 0 064-8, primero en recibir el esquema verde-gris de la U.N. de Cargas RENFE (Madrid-Chamartín, Abril 1996. Foto: Chema Martínez. Fuente: revista Maquetren)*



80



Esta es la versión reproducida por MFTrain en nuestra referencia N33292. Este MMA verde de Cargas Renfe tiene ya reflejados estos cambios tanto en la matrícula UIC como en la nacional de RENFE. En concreto, la unidad reproducida es la MMA-9576, UIC 81 71 47-90 064-8, primera en recibir el

esquema verde-gris característico de la U.N de Cargas RENFE (período de circulación: mediados 1995-miados 1996. Época V).

En esta época, los no muchos MMA pintados en esta decoración de la U.N. de Cargas Renfe fueron

utilizados igualmente en los expresos nacionales que ofrecían servicio Auto-Expreso de transporte de vehículos, como así lo atestiguan las siguientes fotografías.





Foto superior. La locomotora 252-032 es la encargada de dar tracción al Estrella 347-773-11773 "Estrecho" y "Sierra Nevada", que incluye en su variopinta composición dos furgones MMA-9.500, uno de ellos (primero tras la locomotora) luciendo la nueva decoración verde-gris de la U.N de Cargas Renfe (Madrid-Chamartín, Enero 1996. Foto: Luis Rentero Corral)



Foto inferior. El Talgo Camas "Rosálía de Castro" incluye en su larga composición un furgón MMA-9.500 ya con decoración verde-gris de la U.N. de Cargas Renfe (Guillarei, 1996. Foto: Alfonso Taboada Rodríguez)

*Aquí son tres los MMA-9.500 en decoración verde-gris de Cargas RENFE los que, junto a otro furgón de la misma serie y decoración "Danone", acompañan a la 252-023 en esta composición (Foto: autor desconocido)*



82

También algunos de estos furgones verdes de la serie 9.500 fueron usados como refuerzo en trenes de mercancías para transporte de automóviles.

*Locomotora Mitsubishi 279-016 al frente de esta composición de porta-automóviles de RENFE, la cual incluye tres furgones MMA-9.500 en decoración verde-gris de la U.N. de Cargas Renfe (Zaragoza, Octubre 1996. Foto: Jesús M. Pérez de Val)*



Como acabamos de comentar, estas unidades de la serie nacional estaban ya adscritas a la U.N. de Cargas Renfe. Por lo que no sólo los furgones de la serie 9.500 en la nueva decoración verde eran utilizados en trenes de mercancías. También fue posible ver furgones de la serie MMA-9.500 en decoraciones anteriores ("Danone" y gris original) formando parte de estos trenes destinados al transporte de automóviles.



*Furgones MMA-9.500 de Renfe en decoración "Danone" y verde-gris, pertenecientes ambos a la U.N. de Cargas, formando parte de esta composición de mercancías dedicada al transporte de automóviles (Foto: autor desconocido)*



*Diffícilmente visibles, son tres los furgones de la serie 9.500 (en decoraciones gris original y "danone") en cola de esta composición de mercancías, mezcla de bobinero y porta-automóviles, con dos locomotoras GM 333 originales al frente (Sant Cugat, Enero 1995. Foto: Jordi Rallo)*



La Mitsubishi 289-018 es la encargada de llevar este tren de mercancías lleno de automóviles, el cual incluye en la composición tres furgones de la serie 9.500, uno en color gris original y dos "Danone" (Lleida, Julio 1995. Foto: Josep M Farré)

Volvemos a insistir una vez más que, pese a que en los listados ya aparecían los furgones de la serie nacional (9.513 a 9.599) como MMA (recordemos, adscritos ya a la U.N. de Cargas Renfe), únicamente se realizó el cambio de matrícula nacional y UIC de forma física en las pocas unidades que habían sido pintadas hasta la fecha en color verde-gris. Por tanto, los furgones 9.500 que lucían aún la decoración original y "Danone" todavía portaban en sus laterales la

matrícula nacional DD y la antigua UIC.

Durante el período que estamos tratando en esta parte del artículo (mediados de 1995 a mediados de 1996) fue posible ver las siguientes versiones de porta-automóviles serie 9.500 dentro de composiciones tanto de viajeros como de mercancías:

**-DDJ (internacionales)**

GRIS origen, sin blindar.

Únicamente en trenes de viajeros.

**-DDJ (internacionales)**

"Danone", sin blindar.

Únicamente en trenes de viajeros.

**-DDJ (internacionales)**

"Danone" logos LARGO RECORRIDO, sin blindar

Únicamente en trenes de viajeros.

**-DD (nacionales)**

GRIS origen, blindados.

**-DD (nacionales)**

"Danone", blindados.

**-DD (nacionales)**

"Danone" logros LARGO RECORRIDO,  
blindados

**-MMA (nacionales)**

verde-gris Cargas Renfe, blindados.

A continuación, algunas fotografías  
para ilustrar este período de  
prácticamente un año, entre mediados  
de 1995 y mediados de 1996:



Furgón "Danone" de la serie 9.500 incluido en el Estrella Galicia con la 252-060 en cabeza (Lérida, Octubre 1995. Foto: José Ignacio López)

Furgón porta-automóviles 9.500 "Danone" blindado al final de esta composición del "Sol de Levante", encabezada por la 269-282 (Arrancudiaga, Julio 1996. Foto: José Ignacio López)





Foto izq. La 252-020 es la encargada de llevar un furgón MMA-9.500 junto con el Talgo Alicante-Chamartín, cruzando el río Tajo a la altura de Aranjuez (Agosto 1995. Foto: Jordi Caldes. Archivo: José M.Silva)

Foto inferior. Estrella 920, "Galicia" y "Principado", de Vigo y Gijón a Barcelona-Sants, pasando por Vila-Seca de Solcina con un furgón de la serie 9.500 en decoración gris original (Julio 1995. Foto: Luis Rentero Corral)





*Furgón porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" situado tras la 252-014, a su paso por Sitges (1996. Foto: Josep Pretel)*

El servicio Auto-Expreso sigue teniendo gran aceptación entre los usuarios del ferrocarril. De nuevo, es posible ver composiciones con dos, tres o hasta cuatro furgones porta-automóviles de la serie 9.500 de RENFE en diversas decoraciones, formando parte de las composiciones de la época.

*Talgo Alicante-Madrid con dos porta-automóviles de la serie 9.500 tras la 252-046 (Aranjuez, Agosto-1995. Foto: Jordi Caldes. Archivo: José M.Silva)*





269-209 con el Talgo Madrid-Alicante, que incluye tres furgones de la serie 9.500, todos ellos distintos: "Danone" sin blindar (de la serie apta para tráficos internacionales), "Danone" blindado y gris original blindado, ambos de la serie destinada exclusivamente a tráficos nacionales. (Aranjuez, Julio 1996. Foto: Jesús M. Pérez de Val)



De nuevo, tres furgones distintos de la serie 9.500 forman parte del Estrella 920-11920, Estrella Galicia (Castelldefels-Platja, Agosto 1996. Foto: Luis Rentero Corral)





*Estrella Galicia entrando en Castelldefels-Platja con tres furgones DD-9.500 integrados en la composición (Agosto 1996. Foto: Luis Rentero Corral)*



*Cuatro son los furgones porta-automóviles de la serie 9.500 que lleva en esta ocasión la locomotora 252-036 junto al Estrella 1990, "Bahía de Cádiz", Cádiz-Barcelona Sants. Entre otras particularidades, destacan los tres primeros furgones con logotipos de la U.N. de Largo Recorrido, estando el segundo tras la locomotora todavía sin pantallas metálicas antivandálicas, es decir, perteneciente a la primera serie apta para tráficos internacionales (El Prat de Llobregat, Agosto 1996. Foto: Luis Rentero Corral)*

# CRONOLOGÍA

## 1996-1998

A mediados de 1996, RENFE decide agrupar y unificar en una única serie a todas las unidades (tanto las destinadas a tráficos internacionales como a nacionales). Se combinan las dos series en una sola con numeración sucesiva y compuesta por dos subseries:

*-Primera Subserie:* Código de reparto **54** en la matrícula UIC (con sistema de cambio de ejes, es decir: los internacionales).

*-Segunda Subserie:* Código de reparto **52** en la matrícula UIC (ancho RENFE, es decir: los nacionales).

La matrícula nacional propia de RENFE se mantiene. Por lo que el grupo de internacionales continúa como DDJ y los nacionales como MMA. Las Unidades de Negocio siguen siendo la de Largo Recorrido para los DDJ y la de Cargas Renfe para los MMA.

Por tanto, la serie completa quedaría ahora del siguiente modo:

### **Serie internacional**

*(U.N. Largo Recorrido):*

*DDJ-9500 a 9511*

*UIC 54 71 98-70 000 a 011*

### **Serie nacional**

*(U.N. Cargas):*

*MMA-9513 a 9599*

*UIC Sekqss 52 71 98-70 013 a 099*

Evidentemente (y como se ha comentado anteriormente), ya no está el 9.512 accidentado en Valladolid y, como dato curioso, al poco de unificarse la serie también se accidentó el MMA-9513 (que fue, recordemos, el de la prueba piloto en colores "Danone", fotografía mostrada con anterioridad en este artículo).

Curiosamente, a muchas de las

unidades de la serie se les cambió únicamente de forma física el código de reparto en sus inscripciones, pero no la matrícula nacional. Esto sucedió especialmente en aquellos furgones 9.500 que conservaban todavía decoración original y su color gris de origen estaba bastante desgastado por su falta de paso por talleres. También en alguna unidad en decoración "Danone". De este modo, era posible ver furgones con matrícula nacional MMA y código de reparto 52 en su matrícula UIC (que sería lo estrictamente correcto) y furgones con la matrícula nacional antigua (DD) pero ya con el 52 rotulado en su matrícula UIC (la mayoría de las veces de forma un tanto "cutre"), como es el caso de la unidad de la siguiente fotografía.

*Un ya desgastado furgón de la serie 9.500 todavía rotulado como DD (en concreto el DD-9.528) pero ya con el código de reparto cambiado a 52 en su matrícula UIC (Madrid-Fuencarral, Mayo 1996. Foto: Jesús M.Pérez de Val)*



Como acabamos de comentar, fueron muy pocas las unidades que, aprovechando el cambio de numeración UIC, se les cambió también de forma física la nomenclatura de la matrícula nacional a MMA.

*Furgón porta-automóviles MMA-9.564 con el 52 como número en el código de reparto de su matrícula UIC y MMA correctamente inscrito en la matrícula nacional (Foto: Jesús M. Pérez de Val)*



Con esta unificación de todas las unidades se consiguió una total relación entre el número de vagón de la matrícula nacional (DDJ o MMA) y la matrícula UIC. Es decir: si la matrícula nacional es la 24, la UIC será la 024.

*Furgón MMA-9.569, número de unidad coincidente con el de su matrícula UIC 52 71 98-70 069-4 (Madrid-Fuencarral, Mayo 1996. Foto: Jesús M. Pérez de Val)*



También existen casos en los que ni siquiera se llegó a cambiar la matrícula UIC durante muchos años, como en la siguiente unidad que, a fecha de marzo de 1999, todavía conservaba la matrícula nacional DD y código de reparto 04 en la UIC (además de seguir únicamente con los logotipos de RENFE en sus laterales)

*Furgón porta-automóviles DD-9.535, UIC 04 71 98-70 036-2 (Zaragoza-Delicias, Marzo 1999. Foto: Jesús M. Pérez de Val)*



92

La U.N. de Cargas Renfe continuaba pintando más unidades de la subserie nacional en sus característicos colores verde-gris.

*Furgón MMA-9.500 en pleno proceso de cambio de pintura de "Danone" al verde-gris de la U.N. de Cargas (Zaragoza-depósito Delicias, Marzo 1997. Foto: Jesús M. Pérez de Val)*



A estas unidades pintadas en verde se las rotula también la nueva UIC con código de reparto 52.

*Foto drch. Furgón MMA-9.569, UIC 52 71 98-70 069-4 (Foto: José Carlos Sevillano)*

Las unidades verdes que ya habían sido pintadas en el anterior período (1996), no cambian el número de código de reparto en su matrícula UIC y siguen conservando el 81. Por lo que entre finales de 1996 y comienzos de 1998 es posible ver furgones MMA-9.500 verdes con código de reparto 81 (antiguo) y 52 (nuevo) en su matrícula UIC.

La U.N. de Cargas RENFE seguía necesitando vehículos para poder hacer frente a la creciente demanda de transporte de automóviles en los trenes de mercancías utilizados por grandes marcas del sector de la automoción. Tanto fue así que, en esta época, esta Unidad de Negocio



no dudó en seguir utilizando los vehículos de la serie 9.500 que eran de su propiedad (que no eran pocos: los 87 furgones de la serie dedicada exclusivamente a tráfico nacional) y los empleó en el transporte de automóviles, principalmente para la fábrica de Renault en Valladolid. De este modo, fue posible contemplar largas composiciones de mercancías formadas en gran parte por estos furgones MMA-9.500, todavía con decoración "Danone" y gris original.

*Foto inferior. Tras el tractor 310, un furgón MMA-9.500 en decoración original (con los logotipos de RENFE ya blancos) forma parte de una composición de mercancías destinada al transporte de automóviles (Valladolid-La Esperanza. Foto: Jorge García)*





*Composición de mercancías pura de porta-  
autos de la serie 9500 (Valladolid-La Esperanza,  
Diciembre 1997. Foto: Jorge García)*

94

A continuación, mostramos algunas fotografías de circulaciones de esta época mencionada (mediados de 1996 a comienzos de 1998) que incluyen alguno de estos furgones DDJ y MMA 9.500.

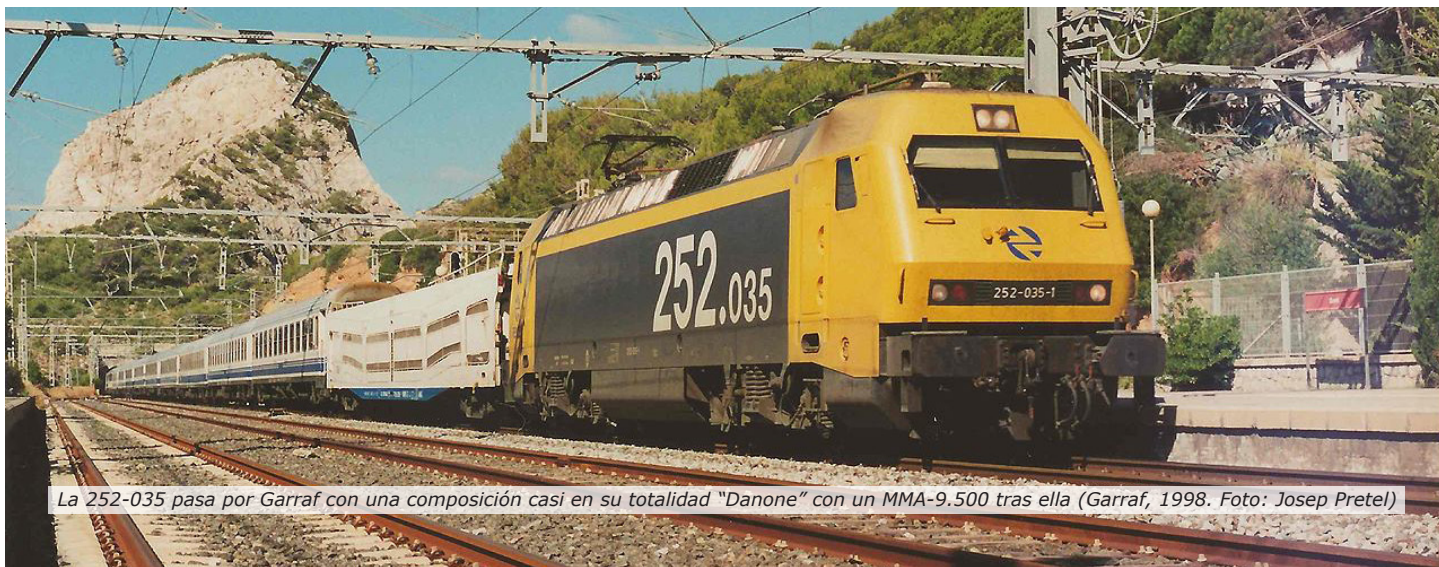
Incluso hubo composiciones puras de mercancías formadas por MMA-9.500.

*Foto drch. Furgón MMA-9.500 en decoración verde-grís formando parte, junto a la 319-319, del Estrella Galicia, Barcelona-A Coruña (Foto: Costa Martínez)*





252-061 saliendo de Aranjuez con un MMA-9.500 blindado todavía en decoración origen y un Talgo dirección Madrid (Mayo 1997. Foto: José Ignacio López)



La 252-035 pasa por Garraf con una composición casi en su totalidad "Danone" con un MMA-9.500 tras ella (Garraf, 1998. Foto: Josep Pretel)



*Detrás de la 269-416, tres MMA-9.500, todos ellos con distintas decoraciones, circulando con el Talgo Madrid-Alicante (Campo de Criptana, 1998. Foto: Xavier Español)*

96

*Estrella "Sol de Levante" remolcado por la 269-265, con dos porta-automóviles de la serie 9.500 en cola, uno sin pantallas metálicas de protección en decoración "Danone" (DDJ), perteneciente a la subserie apta para tráficos internacionales) y otro blindado y en decoración gris original (Artomaña, Agosto 1997. Foto: J. Ignacio López)*







*Doble de 319.3 a la entrada de Algeciras con el Estrella "Estrecho", Madrid-Algeciras, que cuenta con un MMA-9.500 todavía en decoración de origen y otro con colores "Danone" y logotipos de Largo Recorrido (Foto: Costa Martínez)*



Foto izq. Dos furgones DDJ de la serie 9.500 sin blindaje (de la primera subserie aptos para tráficos internacionales) y en decoración "Danone" se sitúan en cola de la composición de este Estrella "Picasso" (Bobadilla, Agosto 1997. Foto: Julián Gutiérrez Rodríguez)

Foto inferior. El Talgo-Camas "Rosalía de Castro" se creó, en temporadas de alta demanda, como suplemento al Estrella Galicia. En esta ocasión, circula por Cubelles con un porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" y logotipos de L.R. (Marzo 1997. Foto: Diego Alonso Ramos)



*Expreso "Rías Altas" con un MMA-9.500 en cola y la 333-032 al frente de la composición (A Coruña, Marzo 1997. Foto: Jesús Portas)*





Foto superior. DDJ-9.500 en decoración "Danone" y logotipos de Largo Recorrido, incluido en este "Puerta del Sol" camino de París (Fuente: revista Voies Ferrees)



Foto izq. Locomotora 252-056 con un MMA-9.500 en decoración gris original y el TrenHotel "Rosalia de Castro" (Sant Vicenç de Calders-Comarruga, Agosto 1997. Foto: Xavier Marañá)

Furgones MMA-9.500 en decoración verde-gris de la U.N. de Cargas Renfe y otro en decoración gris original, formando parte de este Estrella Galicia que sale de A Coruña camino de Barcelona, con la 333-022 al frente (Agosto 1997. Foto: Luis Rentero Corral)



269-604-5 "Gato Montés" con el Talgo Alicante-Madrid y tres MMA-9.500, uno de ellos en color verde-gris característico de la U.N de Cargas Renfe y los otros dos en decoración "Danone" (Roda de Albacete, Abril 1998. Foto: Xavier Español)



# CRONOLOGÍA

## 1998-2000

En 1998, se forma la nueva Unidad de Negocio de Grandes Líneas en sustitución de la de Largo Recorrido. Las 12 unidades dedicadas a tráficos internacionales (algunas de ellas todavía en decoración gris origen, como el 9.503) pasan a la nueva U.N., que cambia sus logotipos anteriores de Largo Recorrido por las características dos velas de Grandes Líneas.

*DD-9.503 en color gris original, todavía sin blindar, y con logotipos de la U.N. de Grandes Líneas (Madrid-Chamartín, Octubre 2003. Foto: colección MFTrain)*



*Furgón DDJ-9.511, UIC 54 71 98-70 011-4 estacionado en la playa de vías de los talleres de Madrid-Fuencarral (Foto: colección MFTrain)*





Foto izq. Furgón DDJ-9.500 en decoración "Danone" y logotipos de la U.N. de Grandes Líneas (Foto: colección MFTrain)



Foto inferior. Furgón DDJ-9.500 (el primero de toda la serie) ya con blindaje, decoración "Danone" y portando los logotipos de Grandes Líneas Renfe (Madrid-Fuencarral. Foto: colección MFTrain)

En cuanto a los MMA (pertenecientes a la U.N. de Cargas Renfe) de la subserie destinada exclusivamente a tráficos nacionales, algunos de ellos (insistimos: algunos, no todos) pasan también a formar parte de la nueva U.N. dedicada a viajeros, la citada Unidad de Negocio de Grandes Líneas. Todos estos vehículos MMA (destinados a tráficos nacionales) que pasan a G.L. comienzan a portar el logotipo corporativo de Grandes Líneas. Hay que recordar que la mayoría de estos vehículos continuaban portando todavía la matrícula nacional DD en lugar de MMA.

104

*Foto superior. Furgón DD-9.548, UIC 52 71 987 0 048-x (Foto: Javier López Ortega)*

*Foto inferior. Furgón DD-9.553, en colores "Danone" y logotipos de G.L., UIC 52 71 98-70 053-8 (Alcázar de San Juan. Foto: colección MFTrain)*







*DD-9.552, igualmente en colores "Danone" y portando logotipos característicos de la U.N. de Grandes Líneas (Foto: autor desconocido)*

105

La referencia MFTrain N33288 reproduce a escala N uno de estos furgones porta-automóviles en la decoración "Danone" portando los logotipos de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas RENFE. Se trata en concreto del DD-9543, con UIC 52 71 98-70 043-9, perteneciente a la subserie de los 9500 empleados exclusivamente en tráficos nacionales.



Continuando con los furgones 9.500 en el período de 1998 al año 2000, a alguna unidad que todavía continuaba con la antigua decoración gris de origen se le añadió el logotipo de Grandes Líneas RENFE, como fue el caso del 9.503 (sin blindaje), o también del DD-9.528 (no hay constancia de ninguna otra unidad en decoración origen y blindada que haya portado logotipos de Grandes Líneas).



*DD-9.552, igualmente en colores "Danone" y portando logotipos característicos de la U.N. de Grandes Líneas (Foto: colección MFTrain)*

106



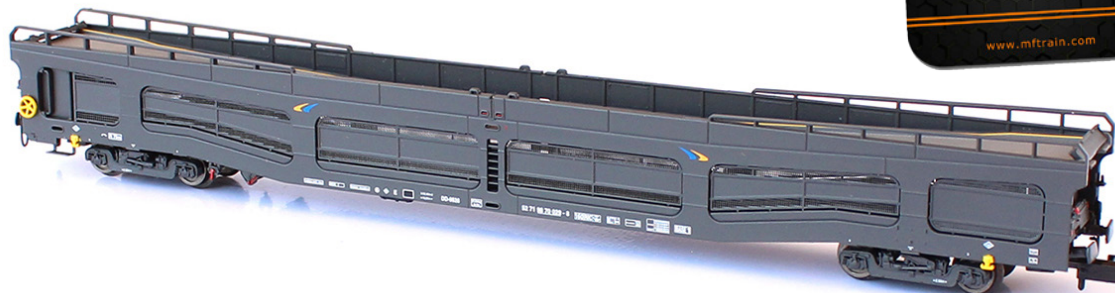
*DD-9.528 en decoración gris original y logotipos de la U.N. de Grandes Líneas RENFE (Madrid-Chamartín. Foto: colección MFTrain)*



*DD-9.528 en decoración gris original con los logotipos de la U.N. de Grandes Líneas RENFE (Madrid-Fuencarral. Foto: Luis López García)*

Este furgón DD-9.528 en decoración gris original y logotipos de Grandes Líneas RENFE ha sido precisamente el modelo elegido para ser reproducido

a escala 1:160 y formar así la primera referencia exclusiva del CLUB MFTrain.



108

Recordemos que el DD-9.528 tiene la característica y peculiaridad de haber sido el único furgón blindado de la serie en portar decoración gris original y haber lucido los logotipos característicos de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas RENFE.

Continuando con el desglose de matrículas, en esta época (recordemos, 1998-2000), la serie queda del siguiente modo, pero con nuevo cambio de Unidades de Negocio en algunos casos:

### ***Serie internacional***

*(U.N. Grandes Líneas)*

*DDJ-9500 a 9511*

*UIC 54 71 98-70 000 a 011*

### ***Serie nacional***

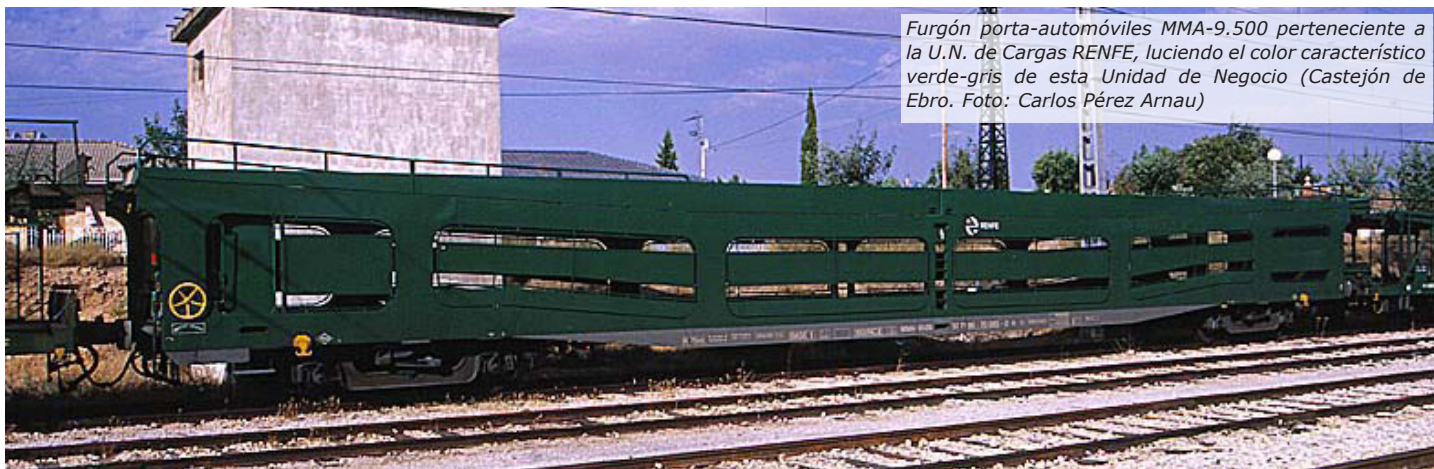
*(U.N. Cargas)*

*MMA-9513 a 9599*

*UIC Sekqss 52 71 98-70*

*(Algunas unidades pasan a G.L.  
rotuladas como DD)*

Los MMA que quedan siguen perteneciendo a la U.N. de Cargas RENFE (recordemos, todos ellos de la subserie exclusiva para tráficos nacionales) y son utilizados de forma cada vez más frecuente en tráficos de mercancías. Igualmente, se les comienza a ver menos en los servicios Auto-Expreso de trenes de viajeros.



Furgón porta-automóviles MMA-9.500 perteneciente a la U.N. de Cargas RENFE, luciendo el color característico verde-gris de esta Unidad de Negocio (Castejón de Ebro. Foto: Carlos Pérez Arnau)

Furgón MMA-9.500 de la U.N. de Cargas Renfe en decoración verde-gris, integrado en una composición vacía de mercancías destinada al tráfico de automóviles (1999. Foto: Xavier Español)



Estupenda fotografía que muestra un tren de mercancías vacío destinado al tráfico de coches que incluye, entre otros, varios furgones porta-automóviles de la serie 9.500. Además, coinciden en esta imagen varios 9.500 en decoración gris original, "Danone" y verde(Santa María de la Alameda, Mayo 1999. Foto: Jaime Malet)



Furgón MMA-9.500 verde junto a otros dos "Danone" en cola del Estrella "Sol de Levante" (Lezama, Agosto 1998. Foto: Xavier Español)



Recordemos que en esta U.N. de Cargas Renfe sigue habiendo muchos vehículos MMA 9.500 en color "Danone" y unos cuantos en color verde-gris. Esta unidad de negocio no se queda con ningún vehículo de la serie 9.500 en color original gris azulado oscuro.

Como dato curioso, comentar que a finales del año 1998 RENFE decidió instalar a modo de prueba una especie de capota protectora en una de las unidades con decoración "Danone". En concreto, esta capota fue instalada en el DD-9.541 (todavía portando únicamente logotipos de RENFE).

Se trataba de una prueba que se adoptó como solución para proteger a los vehículos transportados de los chispazos y grasa de la catenaria. La capota fue instalada en los talleres de material remolcado de La Coruña y los aficionados conocían a la unidad con el pseudónimo de "Zeppelin", debido a la extraña forma de esta capota instalada en su parte superior.



*DD-9.541 con "capota" de protección  
(Foto: autor desconocido)*



*Furgón DD-9.541 con prototipo de lonas acoplado a una rama de Talgo  
(Madrid-Chamartín. Foto: autor desconocido)*





*El DD-9.541 es uno de los dos furgones porta-automóviles que forman parte del Estrella Sol de Levante, Alicante-Irún/Bilbao. (Valencia-Estación del Norte, Octubre 2000. Foto: Jaime Malet)*

Esta solución no prosperó y no llegó a instalarse en el resto de las unidades de la serie 9.500. Únicamente permaneció durante un breve período de tiempo en este 9.541 y posteriormente fue retirada del mismo. Durante este corto período de tiempo, pudo verse formando parte de algunas composiciones.

Durante el período que va del año 1998 al 2000 fue posible ver las siguientes decoraciones de furgones porta-automóviles de la serie 9500 de RENFE en diversas composiciones:

**-DDJ (internacionales)**

*gris origen logos GRANDES LÍNEAS, sin blindar.*

**-DDJ (internacionales)**

*"Danone" logos LARGO RECORRIDO, sin blindar.*

**-DDJ (internacionales)**

*"Danone" logos GRANDES LÍNEAS, sin blindar.*

*DD-9.541 acoplado al último "Rías Altas" (Febrero 1999. Foto: José Ramón Lechuga Corbacho)*



**-DDJ (internacionales)**

*"Danone" logos GRANDES LÍNEAS, blindado.*

**-DD (nacionales)**

*gris origen logos GRANDES LÍNEAS, blindados.*

**-DD (nacionales)**

*"Danone", blindados.*

**-DD (nacionales)**

*"Danone" logos LARGO RECORRIDO, blindados*

**-DD (nacionales)**

*"Danone" logos GRANDES LÍNEAS, blindados.*

**-MMA (nacionales)**

*verde-gris Cargas Renfe, blindados.*



Foto superior. La Mitsubishi "Talgo 200", 269-411-5, lleva tras de sí dos furgones de la serie 9.500 (con y sin paneles metálicos antivandálicos, serie nacional e internacional respectivamente) formando parte del Expreso Bilbao-Málaga, "Picasso" (Llodio, Julio 1998. Foto: J. Ignacio López)



Foto drch. 252-012 dando tracción al "Shangai", con tres furgones de la serie 9.500 en decoración "danone" tras ella (Sant Vicenç de Calders-Comarruga, Septiembre 1999. Foto: Xavier Marañá)



*Porta-automóviles 9.500 todavía en color gris original, con el Talgo Madrid-Alicante (Albacete, Septiembre 1999. Foto: J. Ignacio López)*



*269-417-2 con el Talgo Alicante-Madrid, con un furgón porta-automóviles 9500 con decoración "Danone" y todavía con logotipos de la U.N. de Largo Recorrido (Villacañas, Agosto 1999. Foto: Xavier Español)*



*Furgón DDMA incluido en el talgo Madrid-Alicante (Diciembre 2000. Foto: Jaime Malet)*



*269 Titular del Talgo Alicante-Madrid, que incluye un furgón de la serie 9500, es auxiliada por la 252-041 (Almansa, Diciembre 2000. Foto: Jaime Malet)*

Mitsubishi 269-216 con el Expreso Madrid-Granada y Almería que incluye, tras la locomotora, un furgón porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" (Madrid-Chamartín, 1999. Foto: Gonzalo Rico)



118



Furgón porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" y con logotipos de la U.N. de Largo Recorrido, situado tras la GM 333-064, formando parte del "Shangai" (A Coruña, 2000. Foto: Gonzalo Rico)

# CRONOLOGÍA

## 2000-2004

A mediados del año 2000, RENFE y TRANSFESA crean el Pool Ibérico Ferroviario para el transporte de automóviles. Este acuerdo implicaba la explotación de vagones de ambas compañías.

Este hecho provocó en los vehículos protagonistas de este número 28 del CLUB MFTrain, que a algunos portacoches MMA-9500 de la U.N. de Cargas que estaban ya pintados en color verde-gris corporativo de dicha Unidad de Negocio se les añadiese logotipos del Pool Ibérico Ferroviario.

Este añadido del logotipo del Pool Ibérico Ferroviario se realizó, insistimos, en algunas de estas unidades verdes (no en todas) de los MMA-9.500 verdes pertenecientes a la U.N. de Cargas RENFE.

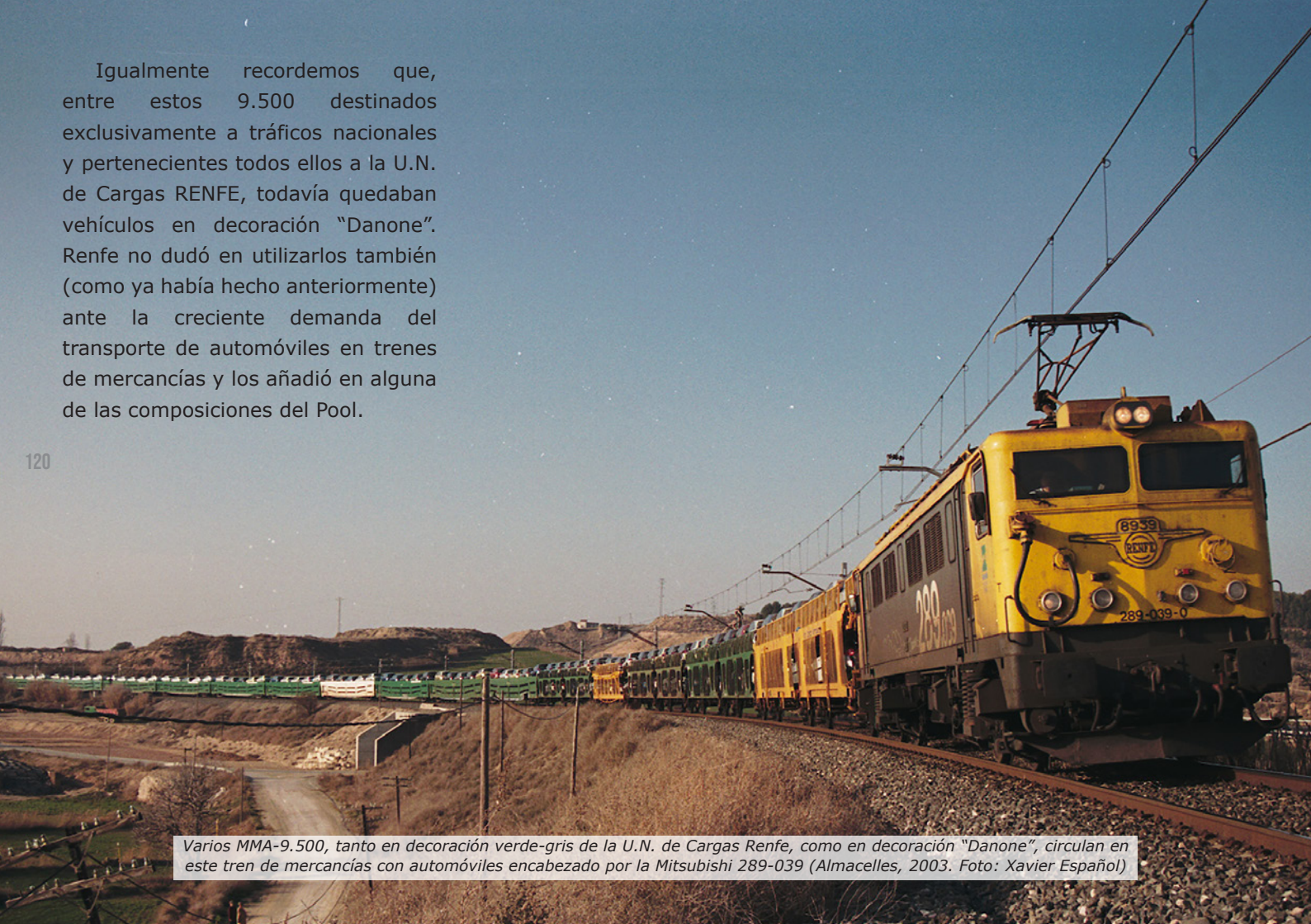


*Foto superior. MMA-9.563 en decoración verde-gris de Cargas Renfe y con logotipo del Pool Ibérico Ferroviario (Foto: colección MFTrain)*

*Foto inferior. MMA-9.579 en decoración verde-gris de Cargas Renfe y logotipo del Pool Ibérico Ferroviario en su lateral (Madrid-Chamartín, Foto: José Manuel García Toresano. Fuente: Manuel Galán Eurste)*



Igualmente recordemos que, entre estos 9.500 destinados exclusivamente a tráficos nacionales y pertenecientes todos ellos a la U.N. de Cargas RENFE, todavía quedaban vehículos en decoración "Danone". Renfe no dudó en utilizarlos también (como ya había hecho anteriormente) ante la creciente demanda del transporte de automóviles en trenes de mercancías y los añadió en alguna de las composiciones del Pool.



*Varios MMA-9.500, tanto en decoración verde-gris de la U.N. de Cargas Renfe, como en decoración "Danone", circulan en este tren de mercancías con automóviles encabezado por la Mitsubishi 289-039 (Almacelles, 2003. Foto: Xavier Español)*



En este período nos encontramos con una bajada significativa de la demanda del servicio Auto-Expreso en trenes de viajeros (o un olvido por parte de RENFE) que propició el paso de todos los furgones 9.500 adscritos a la U.N. de Cargas RENFE para su uso exclusivamente en trenes de mercancías (RENFE necesitaba más material destinado al tráfico de automóviles a gran escala para grandes empresas del sector de la automoción). Es decir, a partir de este momento ya no volverán a circular los MMA-9.500 verdes en composiciones de pasajeros.

Por ello que, gracias a la fusión con TRANSFESA en el Pool y gracias (más aún) a la participación de SEMAT a partir del año 2003 en dicho Pool Ibérico Ferroviario, RENFE comenzó a fletar largos trenes de mercancías destinados a proporcionar a las grandes marcas del sector de la automoción la entrada y salida de una gran cantidad de vehículos a través

del transporte por ferrocarril.

Recordemos que desde este año 2000, los MMA de RENFE estaban circulando con código de reparto 52 en su matrícula UIC.

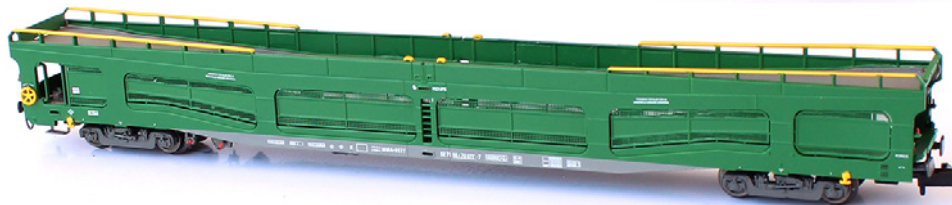
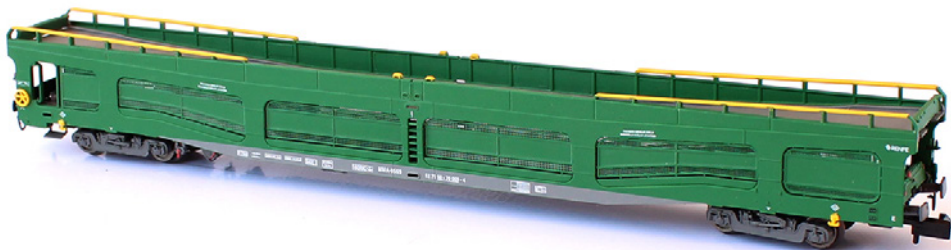
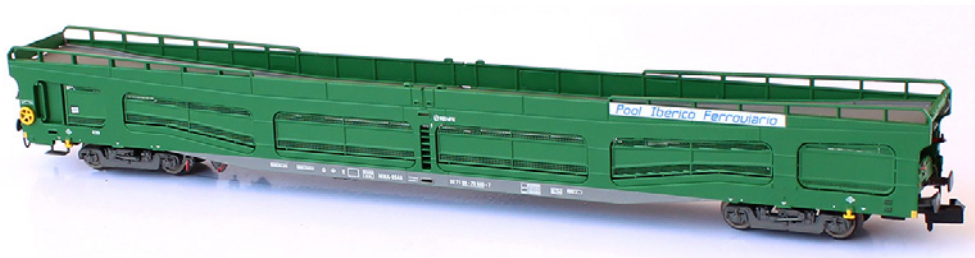
*Furgón MMA-9.569, UIC 52 71 987 0 069-4 en decoración verde-gris de la U.N.de Cargas Renfe (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*



El set MFTrain N71016 reproduce tres MMA-9.500 con código de reparto 52 en su matrícula UIC y que circularon en trenes para el Pool Ibérico Ferroviario. Los tres vehículos portan los colores corporativos de la U.N. de Cargas RENFE que los gestionaba hasta 2004 (a partir de esa fecha lo hizo la nueva U.N. de Renfe Mercancías, que mantuvo dicha decoración). Además, una de las unidades del set porta también los logotipos del Pool Ibérico Ferroviario, al igual que lo hicieron algunas de las unidades decoradas en color verde y utilizadas en dicho Pool.

122

Por lo que el set completo puede ser incluido en composiciones entre los años 2000 y 2004. Dos de las tres unidades del set (las que no tienen el logotipo del Pool Ibérico Ferroviario) pueden también ser incluidas en composiciones desde el año 1998.



## **Set MFTrain N71016**

*(Época V):*

*MMA-9548*

*UIC 52 71 987 0 048-7 RENFE*

*versión verde Pool Ibérico Ferroviario.*

*(2000-2004)*

*MMA-9569*

*UIC 52 71 987 0 069-4 RENFE*

*versión verde.*

*(1998-2004)*

*MMA-9577*

*UIC 52 71 987 0 077-7 RENFE*

*versión verde.*

*(1998-2004)*

Estos vagones en conjunto (el set completo) circulaban, como bien se acaba de comentar, con otro tipo de vagones destinados al tráfico de automóviles y que pertenecían a alguna de las compañías del Pool Ibérico Ferroviario (recordemos: Renfe y Transfesa desde el año 2000 y desde el 2003 también SEMAT). Por lo que la diversidad en las composiciones de estos trenes del Pool Ibérico ha sido una constante durante este período que abarca varios años (2000-2004).

Hay que destacar que, por esta época, Transfesa no disponía todavía de material motor alquilado, por lo que todas las tracciones de estas composiciones eran realizadas por locomotoras de RENFE, que era la compañía que aseguraba la tracción.





*Furgones de la serie 9.500 integrados en esta composición de mercancías del "Pool Ibérico Ferroviario" (Sant Vicenç de Calders-Comarruga, Septiembre 2000. Foto: Xavier Maraña)*



*Un corto "Sol de Levante" en dirección Alicante con la 269-901 asegurando la tracción y un 9.500 "Danone" al final de la composición (Artomaña-Orduña, Abril 2004. Foto: J. Ignacio L.)*

En cuanto al tráfico de viajeros, todo sigue igual: los furgones de la serie 9.500 pertenecientes a la U.N. de Grandes Líneas siguen siendo incluidos en los grandes expresos formados por material convencional o Talgo. Eso sí, sigue siendo muy destacable la bajada de la demanda del servicio Auto-Expreso. Aun así, sigue siendo un buen recurso utilizado principalmente en las épocas de alta demanda.

A continuación, mostramos algunas fotografías de trenes de viajeros relativas a la época que tratamos en esta parte del artículo (años 2000 a 2004) y que incluyen uno o varios de estos furgones de la serie 9.500, protagonistas del número 28 de la revista del CLUB MFTrain



*Dos furgones porta-autom3viles 9.500 en decoraci3n "Danone" circulan junto al Arco 694 "García Lorca" entre L'Aldea-Amposta y Ulldesona (Julio 2004. Foto: Luis Rentero Corral)*



*La 269-908-0 ser3 la encargada de salir con el Estrella "Picasso" Bilbao-M3laga de la estaci3n de Abando, con un furg3n 9.500 "Danone" tras ella (Bilbao-Abando, Julio 2004. Foto: J. Ignacio L3pez)*



Foto izq. 333-108-9 y 333-104-6 con el TrenHotel Madrid-A Coruña, que incluye un furgón "Danone" de la serie 9.500 (Agosto 2002). Fuente: blog "Historia de Luismi")

126



Foto inferior. El Estrella "Sol de Levante" está formado en esta ocasión únicamente por un par de coches y un furgón porta-automóviles de la serie 9.500, todos ellos en decoración blanco-azul "Danone" (Orduña, Agosto 2004. Foto: Marcos Maté Luna)

Foto drch. 3354-005 "Virgen del Pilar" entrando en A Coruña, con un furgón de la serie 9.500 sin paneles metálicos antivandálicos (primera subserie apta para tráficos internacionales) junto a la composición Talgo (A Coruña, Septiembre 2000. Foto: Josep Pretel)



Foto inferior. Arco "García Lorca" entrando en Alcázar de San Juan con dos furgones porta-automóviles 9.500 "Danone" tras la 252 Arco (Julio 2002. Foto: J. Ignacio López)





La 269-419-8 circula con el Talgo Alicante-Madrid que incluye un furgón de la serie 9.500 todavía en decoración gris original (Monovar, 2001. Foto: Xavier Español)



*Furgón de la serie 9500 en el Estrella Sol de Levante, Irún/Bilbao-Alicante. (Villena, Enero 2001. Foto: Jaime Malet)*



129



*Arco García Lorca, con un par de 9500, a punto de rebasar Bonete. (Enero 2002. Foto: Jaime Malet)*



*Dos furgones de la serie 9500 (uno decoración "Danone" y otro en un desgastado gris original) Forman parte de esta composición de Talgo encabezada por la 269-413 (Caudete, 2001. Foto: Jaime Malet)*

# CRONOLOGÍA

## 2004-2005

A partir del año 2004, todos los furgones de la serie 9.500 destinados a mercancías y gestionados por la U.N. de Cargas Renfe pasan a la nueva Unidad de Negocio de Renfe Mercancías, que conserva las decoraciones y matrículas que ya portaban estos vehículos (unidades en verde-gris y en colores "danone").



*Foto superior. Furgón MMA-9.569, UIC 52 71 987 0 069-4 en decoración verde-gris pero ya perteneciendo a la nueva U.N. de Renfe Mercancías (Barcelona-Zona França, Octubre 2005. Foto: autor desconocido)*



*Foto inferior. Furgón MMA-9.577, UIC 52 71 987 0 077-7 de la U.N. de Renfe Mercancías (Barcelona-Zona França, Octubre 2005. Foto: autor desconocido)*

El servicio Auto-Expreso se mantiene en algunos trenes de viajeros.



132



*Foto superior. Furgón porta-automóviles 9.500, sin blindaje (apto para circulaciones en tráficos internacionales), formando parte junto a dos locomotoras GM333 del TrenHotel "Rías Gallegas" (Madrid-Chamartín. Foto: colección MFTrain)*

*Foto izq. Estrella del Estrecho, Algeciras-Madrid, con la 319.3 en cabeza y un furgón 9.500 sin blindaje (apto para tráficos internacionales), al final de la composición (Algeciras, 2005. Foto: Ezequiel Pérez Martínez)*



Foto superior. La Talgo 354 se esfuerza en remolcar las ramas del "Rías Altas" y "Rías Bajas", con dos furgones de la serie 9.500 (con y sin blindaje) en decoración "Danone", cada uno perteneciente a una rama de la composición (Valdemanco. Foto: autor desconocido)



Foto drch. La 252-019 se ha encargado de rescatar esta composición del Estrella "Picasso" camino de Málaga, con dos porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" tras la averiada Mitsubishi 269-907 (Llodio, Julio 2005. Foto: Marcos Maté Luna)



*Composición de Talgo 200 traccionada por la 269-405, con dos furgones porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" y blindaje antivandálico (Cártama, Agosto 2001. Foto: autor desconocido)*

134

Respecto a la última foto, señalar que los furgones porta-automóviles 9.500 que circulaban acoplados a las ramas de Talgo 200 circulaban siempre por ancho nacional. Al llegar a las estaciones donde el Talgo 200 pasaba a ancho UIC para ir por LAV, los furgones eran acoplados a otros expresos que circulaban por ancho RENFE hasta llegar a destino (obviamente, con bastante retraso respecto a la llegada del Talgo 200).



*El furgón 9.500 que acompaña a este Talgo 200 entre Málaga y Madrid, llegará a la capital acoplado en el Expreso Algeciras-Madrid desde la estación de Córdoba (Octubre 2005. Foto: Iliá Domínguez)*

# CRONOLOGÍA

## 2005-2006

En el año 2005 se produce otro hecho importante con relación al material destinado al transporte de mercancías. En el año 2005 PECOVASA, filial de Renfe creada en Julio de 1988 (PECOVASA RENFE MERCANCIAS SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL S.A.), pasa a gestionar de forma indirecta los tráficos de RENFE destinados al transporte de automóviles.

En este momento los códigos de reparto en las matrículas UIC de los vehículos destinados a mercancías (los que pertenecían a la nueva U.N. de Renfe Mercancías) pasan del 52 al 83, hecho que queda también reflejado de forma física en las matrículas de los vehículos adscritos a esta unidad de negocio. Además, se eliminan las matrículas nacionales MMA y la nomenclatura UIC pasa de "Sekqss" a "Uaks" (aunque este último hecho no queda reflejado de forma física en las, ahora, plataformas). De este

modo, la serie destinada a tráficos de mercancías queda de la siguiente manera:

### **Uaks 83 71 987 0 013 a 099**

Insistimos que, en este grupo de la 013 a la 099, no todas las unidades pertenecían al tráfico de mercancías (gestionadas ahora por la U.N. de Renfe Mercancías), sino que algunas unidades habían sido traspasadas a la U.N. de Grandes Líneas para tráfico de viajeros, como se ha visto con anterioridad.



Plataforma Uaks 83 71 935 0 002-7 (Barcelona-Zona França, Octubre 2005. Foto: autor desconocido)

PECOVASA es la compañía del Grupo Renfe especializada en el transporte de automóviles. Actualmente está formada por dos socios principales, RENFE Mercancías (85,45%) y DB Ibérica Holding (14,55%), que ofrecen servicios de transporte nacionales e internacionales.

PECOVASA decide decorar en su color rojo corporativo 25 unidades de la serie 9.500. Estas 25 unidades tendrán dos singularidades: unas portarán un solo logotipo de Pecovasa, mientras que a otras se las añadirán dos paneles externos en cada lateral donde se colocarán los logotipos de esta filial de Renfe.

136



*Uaks 83 71 935 0 025-8 con un solo logotipo (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*



*Logotipo de PECO VASA en esta Uaks 83 71 935 0 016-7 (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*



*Uaks 83 71 935 0 007-6 con doble logotipo de PECO VASA sobre paneles añadidos en los laterales (Agosto 2010. Foto: José Carlos Sevillano)*



Además, PECOVASA rematricula estas 25 unidades con la nueva UIC "Uaks" serie 935 0 y elimina las matrículas nacionales. Este cambio queda reflejado de forma física en los laterales de las unidades.

*Foto drch. Detalle de matrícula UIC y algunas inscripciones en este Uaks 83 71 935 0 016-7 de PECOVASA (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*



Esta serie de 25 vehículos de PECOVASA quedará como:

**Uaks 83 71 935 0 000 a 025**

*Foto drch. Plataforma tipo "Uaks" de PECOVASA con doble logotipo (Septiembre 2012. Foto: Javier López Ortega)*

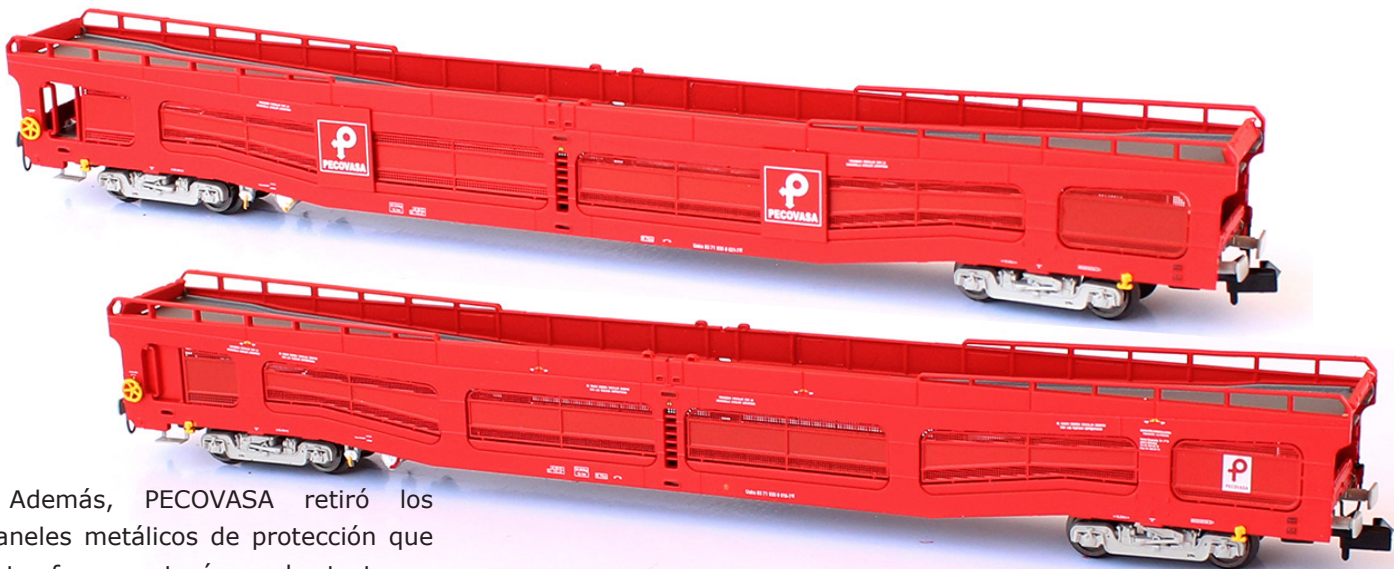




El Set MFTrain N71025 reproduce a escala N dos de estas plataformas Uaks de PECOVASA, una con un único logotipo y la otra con doble logo sobre paneles.

*Foto superior. Plataforma "Uaks" 83 71 935 0 008-4 de PECOVASA (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*





Además, PECOVARA retiró los paneles metálicos de protección que estos furgones tenían en los testeros. De este modo, no era necesario abrirlos y cerrarlos a la hora de cargar los automóviles que portaba la composición, siendo así más rápida la carga y descarga de los mismos en el tren. Este detalle en las plataformas Uaks de PECOVARA también ha sido reproducido en los modelos a escala 1:160 de MFTrain

*Detalle del testero de esta "Uaks" de PECOVARA, con los paneles metálicos de protección retirados ya de los testeros de la plataforma (Barcelona-Zona França. Foto: autor desconocido)*



Estas 25 plataformas “Uaks” de PECOVASA comienzan a formar parte de las composiciones de mercancías destinadas al transporte de automóviles del “Pool Ibérico Ferroviario”, del que se ha hablado con anterioridad.

*Foto drch. Plataformas “Uaks” de PECOVASA y de verde-gris Renfe del Pool Ibérico Ferroviario, integradas en esta composición que circula entre la fábrica de SEAT en Martorell y El Carpio de Córdoba (Tarragona, Junio 2005. Foto: Javier López Ortega)*



140

En estos trenes del “Pool Ibérico Ferroviario” circulaban, recordemos, tanto plataformas de RENFE (a las que se añaden a partir de este año 2006 las de PECOVASA), como de Transfesa y de SEMAT.

Recordemos también que todavía quedaban furgones de la serie 9.500 en decoración “Danone” que seguían siendo utilizados en trenes de mercancías. RENFE empleó igualmente algunos de estos furgones adscritos a la U.N. de Renfe Mercancías para otro tipo de usos.



*Furgones 9.500 usados como protección para el transporte de la cabeza del Euromed accidentado en Torredembarra (Sant Vicenç de Calders-Comarruga, Marzo 2005. Foto: Xavier Marañá)*

A continuación, algunos aportes fotográficos de circulaciones de viajeros para completar este período de circulación (2005-2006).

*Foto drch. 269-910-6 con una corta composición del Estrella "Sol de Levante", Bilbao-Alicante, que incluye un furgón de la serie 9.500 en decoración "Danone" (Artomaña, Julio 2005. Foto: Marcos Maté Luna)*



*El García Lorca que remolca la 252-029 está formado ya por coches 2000 "Arco" y por dos furgones de la serie 9.500 en decoración "Danone" (Alcázar de San Juan. Foto: J. Ignacio López)*

*De nuevo el García Lorca es el protagonista de esta imagen, en la que acompañan en la composición tres furgones porta-automóviles de la serie 9.500 en decoración "Danone" con logotipos de Grandes Líneas (Foto: Jaime Malet)*



# CRONOLOGÍA

## 2006-2008

En el 2006 se produce un triste hecho: a finales de este año, el servicio Auto-Expreso de RENFE deja de existir.

*Foto drch. 269-901-5 con el Expreso Alicante-Bilbao, "Sol de Levante", formado por una corta composición en la que se incluye un furgón de la serie 9.500 en decoración "Danone" realizando una de sus últimas circulaciones como servicio "Auto-Expreso" (Llodio, Marzo 2006. Foto: J. Ignacio López)*

En este año 2006 hemos llegado ya a la época VI y algunos de los coches de viajeros de RENFE estaban comenzando a ser pintados con la nueva decoración característica de Renfe Operadora, la comúnmente llamada entre los aficionados decoración "Pantone". Por ello, aunque de forma muy esporádica, fue posible ver composiciones con algún coche pintado en estos colores circulando junto a algún furgón de la serie 9.500 de la U.N. de Grandes Líneas RENFE.





Ante la bajada en la demanda del servicio Auto-Expreso, la Unidad de Negocio de Grandes Líneas ya había comenzado a retirar algunas unidades de la serie 9.500 en la estación de Algodor. Una vez finalizado el servicio Auto-Expreso, las pocas unidades que quedaban en servicio fueron igualmente apartadas en la mencionada estación de la provincia de Toledo.

144

*Foto superior. Otra muestra de decoración "Pantone" junto con un furgón de la serie 9.500, en este último "Sol de Levante" con salida desde Bilbao (Ollargan, 26 Mayo 2006. Foto: Pedro López Crespo)*



*Foto drch. Varios furgones 9.500 de la U.N. de Grandes Líneas permanecen apartados en la estación de Algodor (Febrero 2008. Foto: Ricardo Gómez)*





*Furgón DDJ-9.502, uno de los pocos que se mantuvo sin blindaje en todo su período como furgón Auto-Expreso, apartado en la estación de Algodor (año 2006. Foto: José Carlos Sevillano)*



*DD-9.517 de la U.N. de Grandes Líneas, apartado (Algodor, Mayo 2007. Foto: José Carlos Sevillano)*

El transporte de automóviles en trenes de mercancías sigue en auge, y la U.N. de Renfe Mercancías sigue utilizando en los trenes del "Pool Ibérico Ferroviario" alguno de los furgones protagonistas de este artículo.

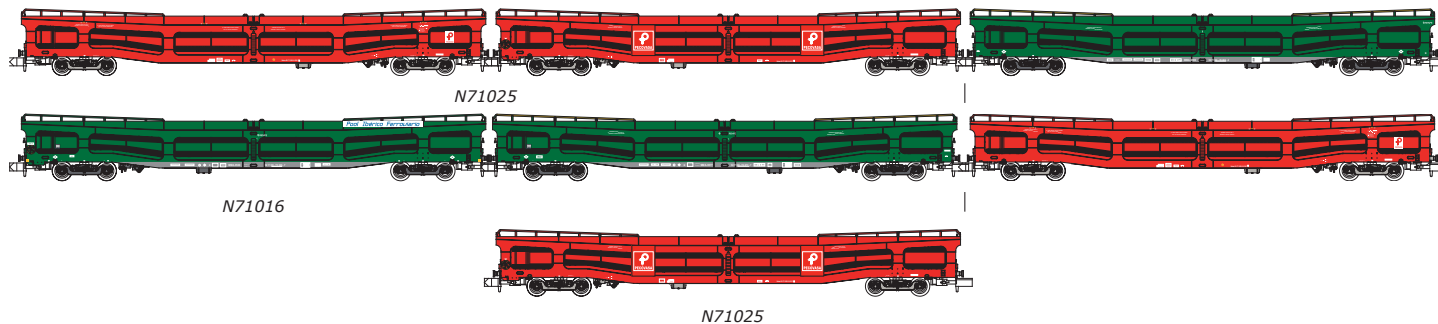
Foto drch. La 269-238-2 se encarga de llevar este portacoches del "Pool Ibérico Ferroviario" de la fábrica de SEAT en Martorell a El Higuierón-Carpio de Córdoba. La composición incluye dos 9.500, uno ya "Uaks" de PECOVASA y otro con la decoración verde-gris y logotipos del Pool Ibérico Ferroviario (Port Aventura, Junio 2006. Foto: Javier López Ortega)



146

Por lo que es posible ver mezcla de colores rojo PECOVASA y verde Cargas-Renfe en las composiciones del "Pool Ibérico Ferroviario".

## Composición Recomendada



En ocasiones, PECOVASA formaba trenes de mercancías para el transporte de automóviles con material propio únicamente.

*Foto drch. Composición pura de PECOVASA circulando entre Tarragona Clasificación y La Llagosta con la 269-513 al frente (L'Arbog, Agosto 2008. Foto: Javier López Ortega)*

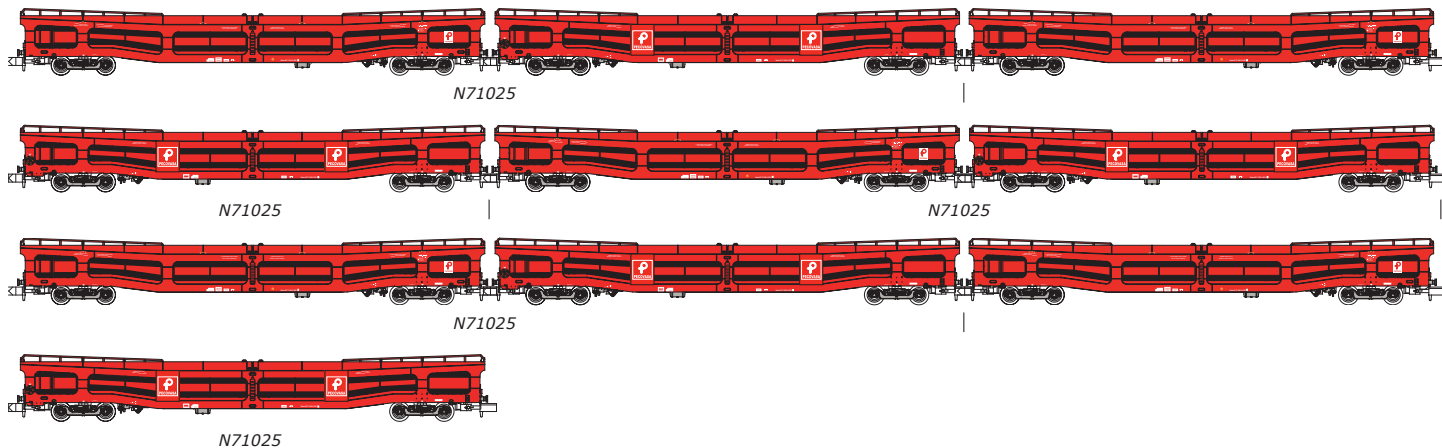


Incluso en alguna ocasión ha sido posible ver composiciones de PECOVASA formadas únicamente con plataformas "Uaks" (recordemos, nomenclatura UIC de las 25 unidades de 9.500 que ahora pertenecen a PECOVASA).

*Foto drch. Composición pura de PECOVASA formada por plataformas tipo "Uaks" de esta filial de RENFE, con la 269-308 al frente (Caldes de Malavella, Mayo 2008. Foto: EuroCity)*



## Composición Recomendada



148

## CRONOLOGÍA 2008

Renfe Mercancías sigue utilizando los furgones protagonistas de este artículo para el transporte de automóviles por ferrocarril. Los 25 portacoches tipo "Uaks" de PECOVASA seguían utilizándose para tal cometido, y mantenían su misma decoración y matrícula.

*Uaks de PECOVASA formando parte de un tren de mercancías destinado al transporte de automóviles (Foto: Javier López Ortega)*



Debido a la alta demanda de servicios dedicados a la industria de la automoción, Renfe Mercancías necesita más material y comienza a recuperar alguno de los furgones 9.500 que habían sido retirados en la estación de Algodor.

*Foto de otro de los furgones de la serie 9.500 que habían pertenecido a la U.N. de Grandes Líneas, apartado en la estación de Algodor (2006. Foto: José Carlos Sevillano)*

Poco a poco, estos furgones 9.500 que habían sido apartados vuelven a dar servicio en trenes de RENFE destinados al tráfico de mercancías para el sector automovilístico. Estos furgones son puestos a punto y reciben decoración gris de Renfe Mercancías, manteniendo las matrículas nacionales (MMA). Los furgones vuelven a recibir matrícula UIC Sekqss 52 71 98-70 XXX-x de RENFE.

*Sekqss / MMA-9.500 en decoración Renfe Mercancías (Septiembre 2013. Foto: Javier López Ortega)*



Esta decoración gris de Renfe Mercancías (la última que ha tenido la serie de furgones porta-automóviles protagonistas de este artículo) ha

sido reproducida a escala 1:160 en el set MFTrain N71015.



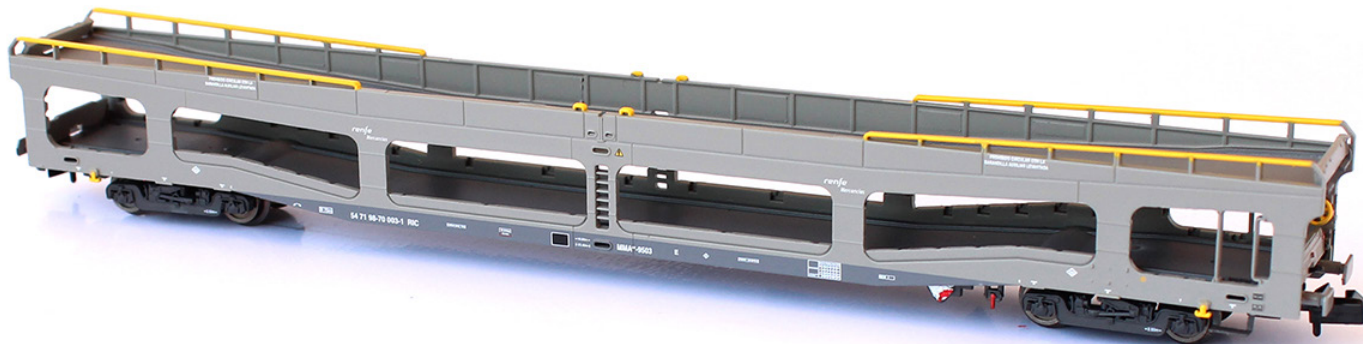
150

Este set reproduce tres versiones de los MMA-9.500 en decoración gris "Renfe Mercancías".

**MMA-9.503**

***Sekqss 52 71 98-70 003-1***

***gris Renfe Mercancías sin blindaje.***



Como se puede ver por su matrícula, este furgón 9.503 pertenecía a la primera subserie apta para circular por vías de ancho europeo. Además, nunca llegó a recibir blindaje antivandálico, al igual que el 9.502, por lo que se trata de una pieza singular en comparación con el resto de las unidades de la serie que fueron recuperadas de la U.N. de Grandes Líneas. Otra peculiaridad de esta unidad es que cuenta, al igual que otras unidades, con un tono de gris ligeramente más claro que el de otros furgones MMA-9.500 de Renfe Mercancías, los cuales portaban un tono de gris más oscuro. Así mismo, este MMA-9.503 tiene el volante de freno pintado en color amarillo y situado en el interior del vehículo, tal y como sucede en la realidad.

Podemos ver a continuación algunas fotografías del modelo real.



*MMAce-9.503, Sekqss 54 71 987 0 003-1 en decoración Renfe Mercancías (Cornella de Llobregat, Abril 2014. Foto: Javier López Ortega)*



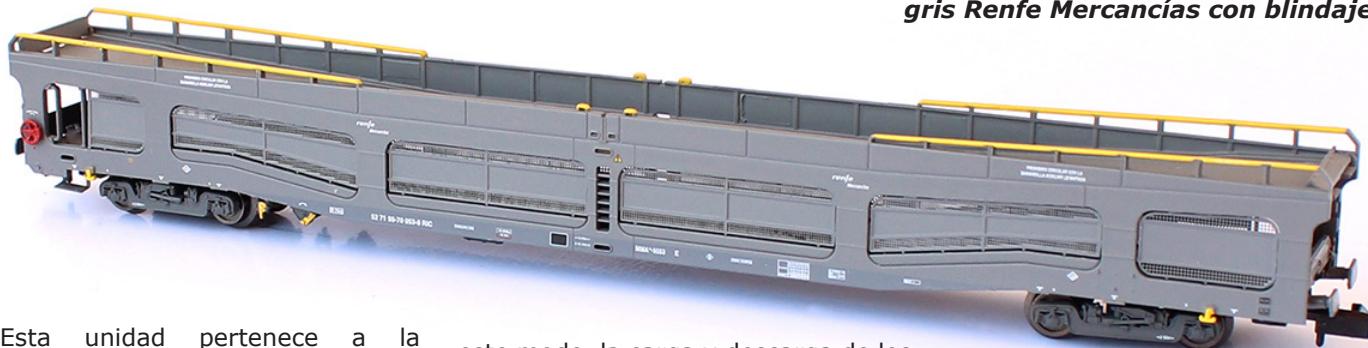
*MMAce-9.503, Sekqss 54 71 987 0 003-1 en decoración Renfe Mercancías (Septiembre 2013. Foto: Javier López Ortega)*

Otro de los modelos incluidos en el set MFTrain N71015 es el furgón:

**MMA-9.553**

**Sekqss 52 71 98-70 053-8**

**gris Renfe Mercancías con blindaje.**



Esta unidad pertenece a la segunda subserie de los 9.500: los dedicados exclusivamente a tráficos nacionales. Como se ha explicado con anterioridad en este artículo, estos furgones (recordemos, anteriormente gestionados por la U.N. de Grandes Líneas) habían sido ya dotados de paneles antivandálicos. Pero otra de las características de este modelo y, en general, de los modelos blindados que pasaron a Renfe Mercancías, es que se les retiró el panel metálico antivandálico que iba situado en los testeros (al igual que había pasado ya con las unidades de PECOVASA). De

este modo, la carga y descarga de los automóviles era mucho más rápida ya que no era necesario abrir y cerrar las puertas situadas en los extremos del furgón.



Este modelo porta en los laterales unos avisos en color blanco con el texto "PROHIBIDO CIRCULAR CON LA BARANDILLA AUXILIAR LEVANTADA". Además, en este modelo en concreto los pasamanos del piso superior han sido pintados en color amarillo. Hubo furgones con esta decoración que tuvieron dichos pasamanos pintados de amarillo y otros que no. Además, la unidad cuenta con volante de freno en el exterior pintado de color rojo.



Furgón de la serie 9.500 pintado en gris Renfe Mercancías y con barandillas superiores amarillas (Septiembre 2013. Foto: Javier López Ortega)

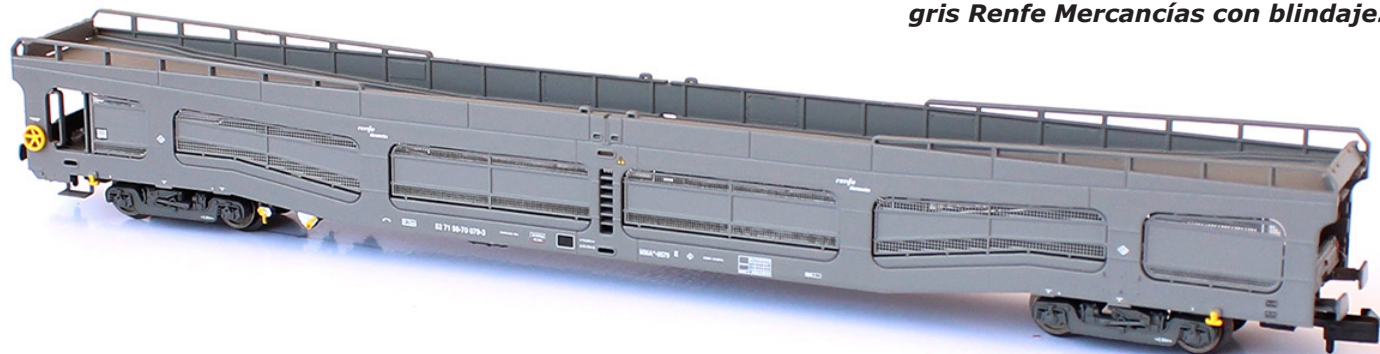


Por último, el set N71015 lo completa:

**MMA-9.579**

**Sekqss 52 71 98-70 079-3**

**gris Renfe Mercancías con blindaje.**



154

Esta unidad tiene similares características a la anterior, con tres principales diferencias:

-Los pasamanos superiores no son amarillos, sino que están pintados en gris.

-No porta en los laterales los avisos en color blanco de "PROHIBIDO CIRCULAR CON LA BARANDILLA AUXILIAR LEVANTADA".

-Volante de freno pintado en color amarillo.



El MMA-9579, formando parte de una composición de transporte de automóviles (Julio 2013. Foto: Javier López Ortega)

*El MMA-9579, formando parte de una composición de transporte de automóviles (Julio 2013. Foto: Javier López Ortega)*



Del mismo modo, todos los vehículos de la serie 9.500 pertenecientes a la U.N. de Renfe Mercancías y que quedaban en color verde, fueron pintados con esta nueva decoración gris.

Estos vehículos de la serie 9.500 en decoración "Renfe Mercancías" han formado parte siempre de composiciones de trenes de mercancías de RENFE destinadas, como se ha comentado ya con anterioridad en varias ocasiones, al

*Composición para el transporte de automóviles, formada por material de la serie 9.500 pintado en gris Renfe Mercancías (Foto: autor desconocido)*



transporte de automóviles para las empresas del sector.

Dichas composiciones han sido siempre remolcadas por locomotoras propias de RENFE, y en ocasiones han estado compuestas únicamente por vehículos "Sekqss" de la serie 9.500 (protagonistas de este artículo).



*253-035 con portacoches vacío Irún-Pamplona, formado por material de la serie 9.500 en decoración Renfe Mercancías (Loiola, Julio 2011. Foto: Iñigo Amas)*

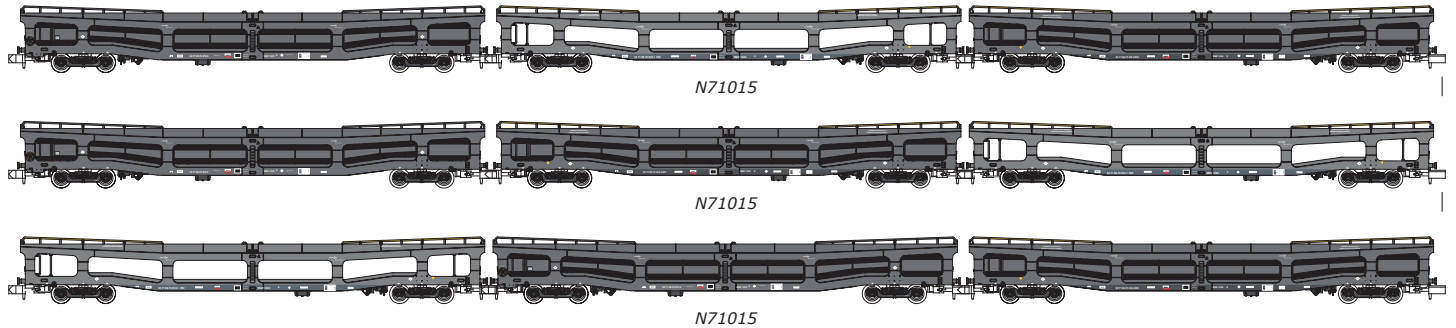


*Portacoches Martorell-Venta de Baños-La Roda de Andalucía formado íntegramente por material de la serie 9.500 en decoración Renfe Mercancías, con la locomotora 253-005 al frente (Bellvei, Septiembre 2013. Foto: Marc Solernau)*



Mismo tren, pero el inverso, cargado en dirección a Irún (Pasaia, Junio 2011. Foto: Íñigo Amas)

## Composición Recomendada



158

Igualmente, estos vehículos “Sekqss” en decoración Renfe Mercancías han circulado junto con otro material de Renfe destinado también al transporte de automóviles.

*253-016-0 de Renfe al frente de esta composición formada por plataformas articuladas tipo MA5 de RENFE y Sekqss de la serie 9.500 en decoración Renfe Mercancías (Foto: autor desconocido)*





*253-053 con el portacoches Martorell-Venta de Baños-La Roda de Andalucía con diverso material Renfe, entre los que se pueden ver a los protagonistas de este número 28 del CLUB MFTrain entre plataformas articuladas tipo MA5 de Renfe (Sant Sadurní, Septiembre 2013. Foto: Javier López Ortega)*



*269-238 con el portacoches Los Prados-Fuencarral-La Llagosta. En este caso los Sekqs de la serie 9.500 en decoración Renfe Mercancías van acompañados de vagones "Laaes" / "Hmrrs" articulados cubiertos procedentes de la transformación de antiguos J-400.000 (Castellbisbal, Julio 2009. Foto: Javier López Ortega)*



*Mismo material, esta vez con la 269-267 al frente, formando parte del primer portacoches La Llagosta-Fuencarral con transporte de automóviles de renting y de segunda mano. En esta fotografía sólo los "Laaes" del final de la composición iban cargados (Lavern, Junio 2009. Foto: Javier López Ortega)*

160



*La misma Mitsubishi 269-267 es nuevamente la encargada de llevar el portacoches La Llagosta-Fuencarral (Sant Sadurní, Julio 2009. Foto: Javier López Ortega)*





*Mismo sitio, mismo tren, en esta ocasión circulando hasta Los Prados, en Málaga, y con la 269-503 "Taxi" dando tracción (Sant Sadurní, Julio 2009. Foto: Javier López Ortega)*

También las plataformas tipo "Sekqss" en decoración gris de Renfe Mercancías han formado parte de trenes de mercancías compuestos por material tanto de Renfe como de Pecovasa. Por lo tanto, los citados "Sekqss" han circulado también en composiciones mezclados con los mismos portacoches tipo "Uaks" de PECOVASA.



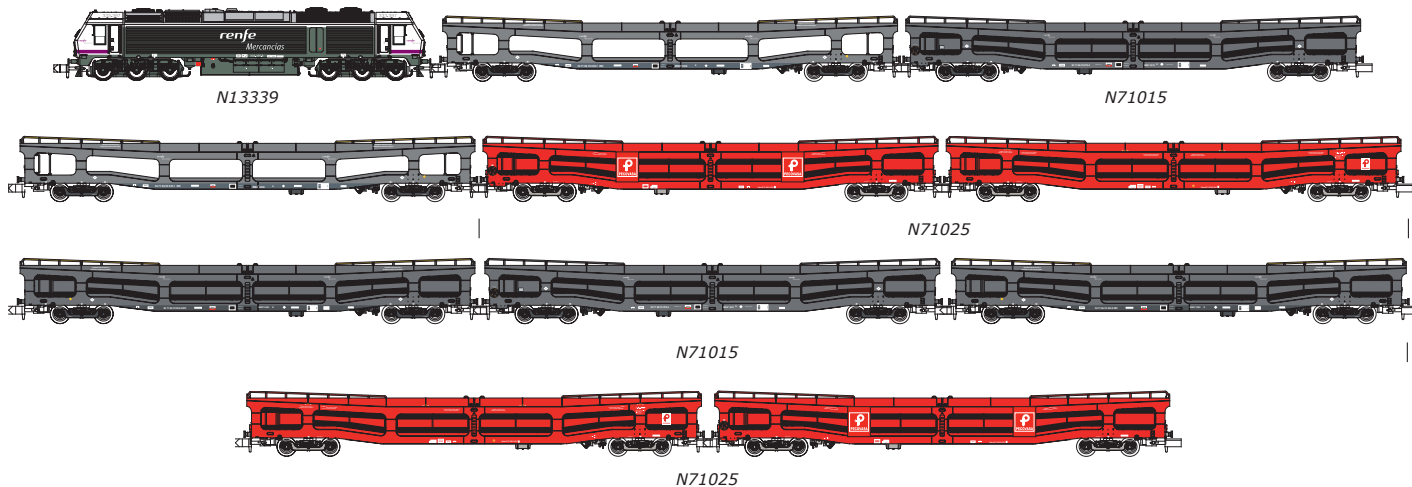
*Porta-automóviles tipo "Sekqss" de Renfe Mercancías y "Uaks" de PECOVASA, formando parte de esta composición con una locomotora de la serie 253 de RENFE al frente (Foto: autor desconocido)*

La foto anterior muestra una composición formada por material de la serie 9.500 (protagonistas de estas líneas), tanto en decoración

Renfe Mercancías como Pecovasa. Por lo que, como se puede observar, los sets MFTrain N71015 y N71025 (que reproducen a escala 1:160

estos vehículos) son totalmente compatibles.

## Composición Recomendada



162



También es posible ver ambas decoraciones junto con otro material, igualmente perteneciente tanto a RENFE como a PECOVASA.

*Foto drch. Portacoches vacío formado por material de Renfe y Pecovasa, entre el que se incluyen algunos de los protagonistas de este artículo dedicado a la serie 9.500 de RENFE (Foto: autor desconocido)*



*Foto inferior. 253-054 al frente de un portacoches formado por material de Renfe Mercancías y Pecovasa (Castellbisbal. Foto: Rafael Gutiérrez)*





253-056 con el portacoches Pamplona-Portbou-Italia, formado por diverso material tanto de Renfe como de Pecovasa (Tiebas, Julio 2013. Foto: Javier López Ortega)

164



Otro portacoches formado por material de Renfe y Pecovasa, en esta ocasión camino de Portugal vía Fuentes de Oñoro y procedente de Venta de Baños (Cabrerizos, Abril 2014. Foto: José Luis Meijomil Rosado)

Mismo portacoches, pero vacío y en sentido  
inverso, dejando atrás la estación de Salamanca  
(Junio 2014. Foto: José Luis Meijomil Rosado)





253-028-5 con el portacoches SEAT Martorell-Venta de Baños-La Roda de Andalucía, formado por material Pecovasa y Renfe Mercancías (Bellvei, Abril 2014. Foto: Javier López Ortega)

166

Curiosamente, aunque no duró demasiado tiempo, composiciones como las que se acaban de mostrar incluyeron también plataformas articuladas de dos pisos tipo "Laaers" de la compañía LTF, destinada también al transporte de automóviles por ferrocarril.

253-065 con portacoches Pamplona-Morrot, con plataformas articuladas "Laaers" de doble piso de la compañía LTF (colores azul y rojo anaranjado) formando parte de la composición (Tiebas 2016. Foto: Mikel Quintana Pérez)





*253-083 con otro portacoches formado por material de Pecovasa, Renfe y LTF (Pozazal, Junio 2018. Foto: Javier López Ortega)*

Para terminar este amplio artículo acerca de los furgones porta-automóviles de la serie 9.500, queremos igualmente incluir unas cuantas fotografías con material de la compañía de ferrocarriles portugueses (CP), habituales durante un tiempo en las composiciones de trenes del Pool Ibérico Ferroviario y de PECOVASA.

Desde el año 2006 ha sido habitual ver plataformas tipo "Laaekss" de los Comboios de Portugal (con su llamativo color amarillo y logotipo de CP) circulando junto con los vehículos de la serie 9.500 protagonistas de este número 28 del CLUB MFTrain.

*Foto superior. Plataforma porta-automóviles "Laaekss" 22 94 439 0 113-2 de la CP formando parte de una composición de Pecovasa (Venta de Baños, Agosto 2010. Foto: José Carlos Sevillano)*

*Foto inferior. Una plataforma "Laaekss" de CP, fácilmente identificable por su color amarillo, circula en esta composición junto a material de PECOVASA (entre los que se distinguen unos cuantos "Uaks" ex.9500) pasando por Getafe rumbo al sur de la Península (Abril 2007. Foto: J. Ignacio López)*





En cola de este portacoches entre Gandía Mercancías y Martorell se pueden apreciar varias plataformas amarillas tipo "Laaekss" de la CP (Sant Vicenç de Calders, Junio 2007. Foto: Javier López Ortega)



En mitad de la composición de este portacoches que circula entre Venta de Baños y Fuentes de Oñoro, se puede apreciar el "Laaekss" amarillo de la CP formando parte junto (entre otros) Uaks rojos de PECOVASA y Sekqss grises de Renfe Mercancías (La Estación, Abril 2014. Foto: José Carlos Sevillano)

Finalmente, todos los portacoches de la serie 9.500 objeto de este número 28 de la revista del CLUB MFTrain, fueron apartados hace aproximadamente cuatro años (finales del 2018), quedando esparcidos por diversos puntos de la geografía española.

De hecho, la foto más reciente que disponemos de una de las unidades de la serie 9.500 en una circulación data del mes de mayo del 2019. En esa fotografía, el porta-automóviles ha sido acoplado en un tren de Railsider para ser trasladado a un destino desconocido (aunque el tren iba hacia Madrid-Santa Catalina).



*Foto izq. MMA-9528 apartado en la terminal logística de Zaragoza-Plaza (Febrero 2020. Foto: MFTrain)*

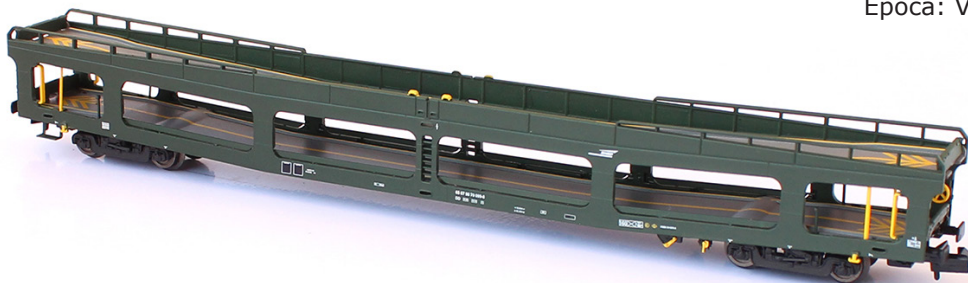
En los últimos meses nos han llegado rumores de la intención por parte de la AAFM (Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid) de rescatar uno de estos furgones porta-automóviles de la serie 9.500 para ser incluido en su famoso "Tren de los 80". Somos conocedores del gran trabajo realizado por esta asociación madrileña y ojalá que esta iniciativa llegue a finalmente a buen puerto.



*Esta es la fotografía más actual de la que disponemos de un porta-automóviles de la serie 9.500 formando parte de una composición, aunque se trata de un traslado (Madrid-Pitis, Mayo 2019. Foto: David Gómez Roldán)*

# VERSIONES EUROPEAS

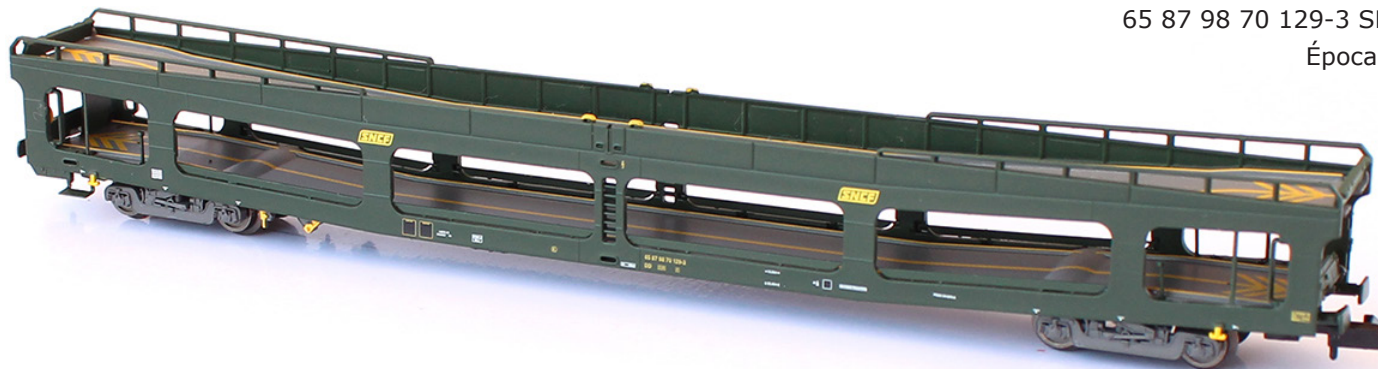
Queremos hacer un pequeño resumen de estos míticos porta-automóviles en las versiones europeas, conocido como DDm916. Para este proyecto desarrollamos 4 diferentes moldes de los laterales y accesorios para que se adaptaran fielmente a los modelos reales de cada país.



**MFTTrain N33298**

65 87 98 70 099-8 SNCF

Época: V



**MFTTrain N33299**

65 87 98 70 129-3 SNCF

Época: IV



**MFTTrain N33300**  
DR 51 50 98-80 016-9  
Época: IV



**MFTTrain N33301**  
NL-EETC 65 84 09-70 022-1  
Autoslaaptrain.nl  
Época: V

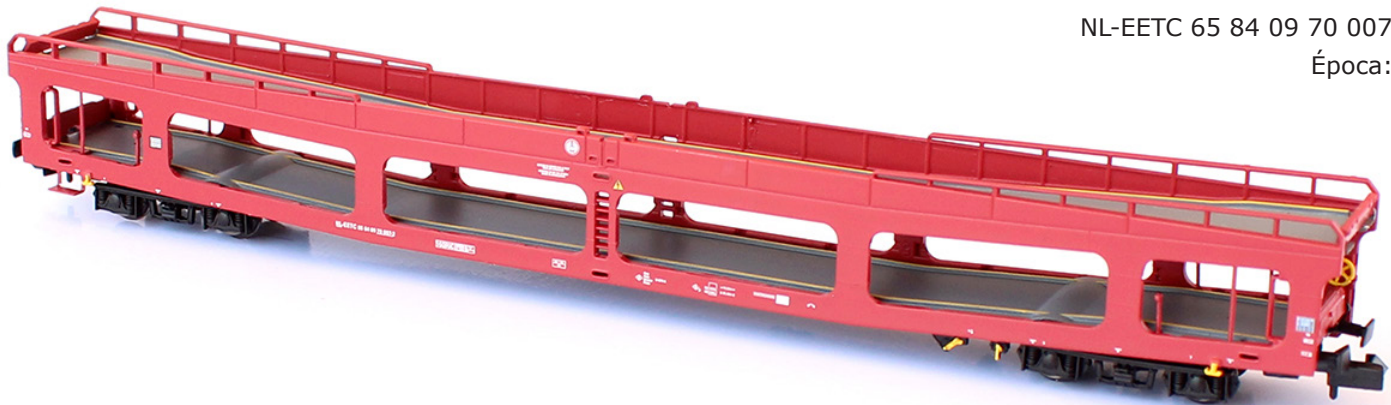


**MFTrain N33302**

NL-EETC 65 84 09-70 031-2

Época: V

173



**MFTrain N33303**

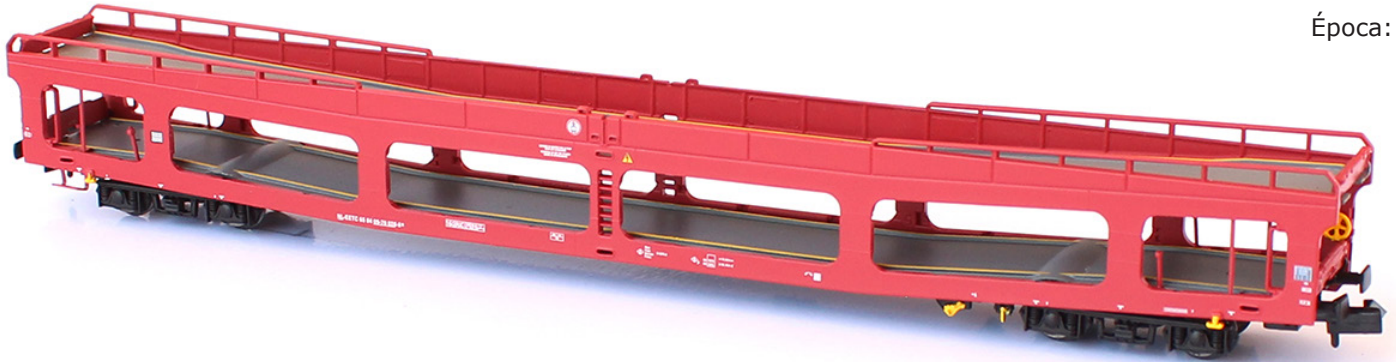
NL-EETC 65 84 09 70 007-2

Época: V

**MFTrain N33304**

NL-EETC 65 84 09-70 028-8

Época: V



174

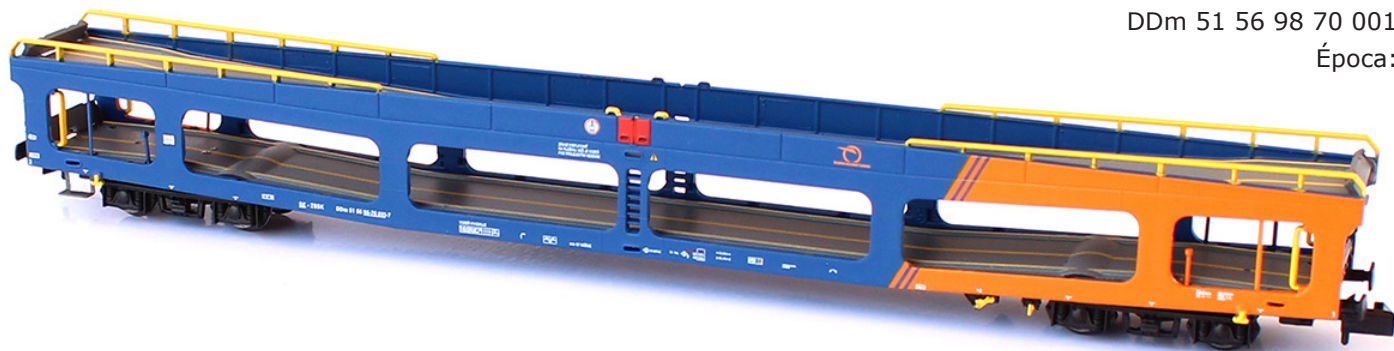
**MFTrain N33305**

SK-ZSSK

DDm 51 56 98 70 002-5

Época: V





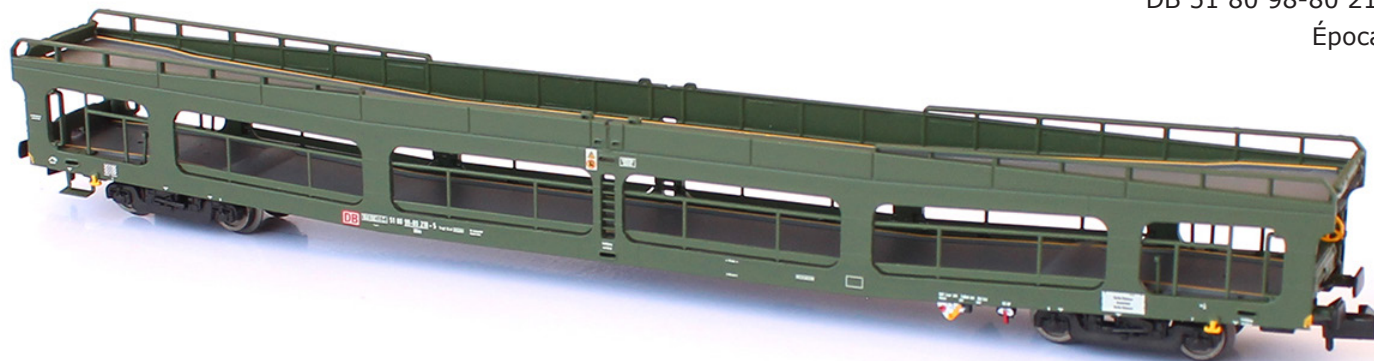
**MFTain N33306**

SK-ZSSK

DDm 51 56 98 70 001-7

Época: V

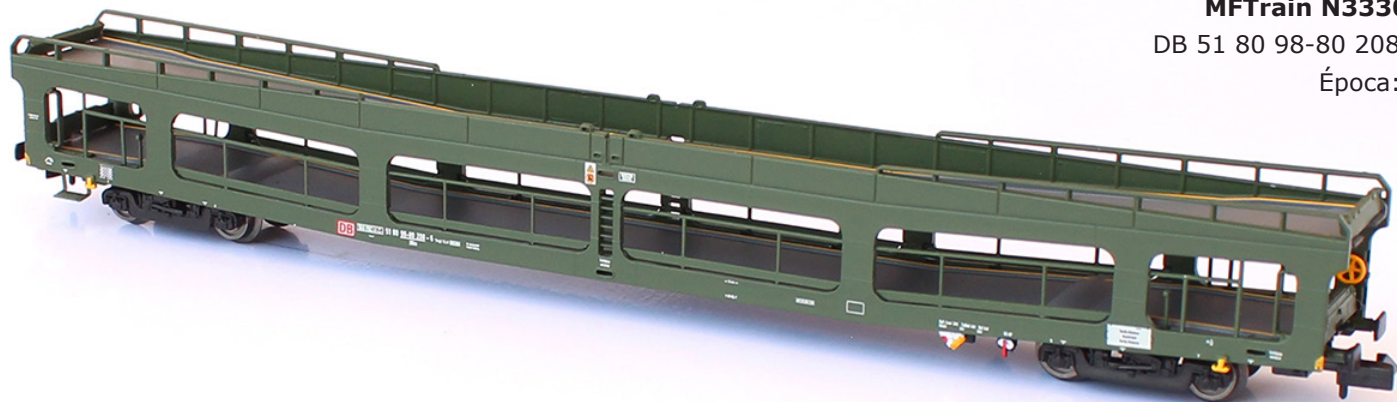
175



**MFTain N33307**

DB 51 80 98-80 218-5

Época: V



**MFTrain N33308**

DB 51 80 98-80 208-6

Época: V

176



**MFTrain N33309**

DDm916 51 80 98-80 219-3

Época: V





**MFTrain N33310**

DDm916 51 80 98-80 229-2

Época: V

177



**MFTrain N33311**

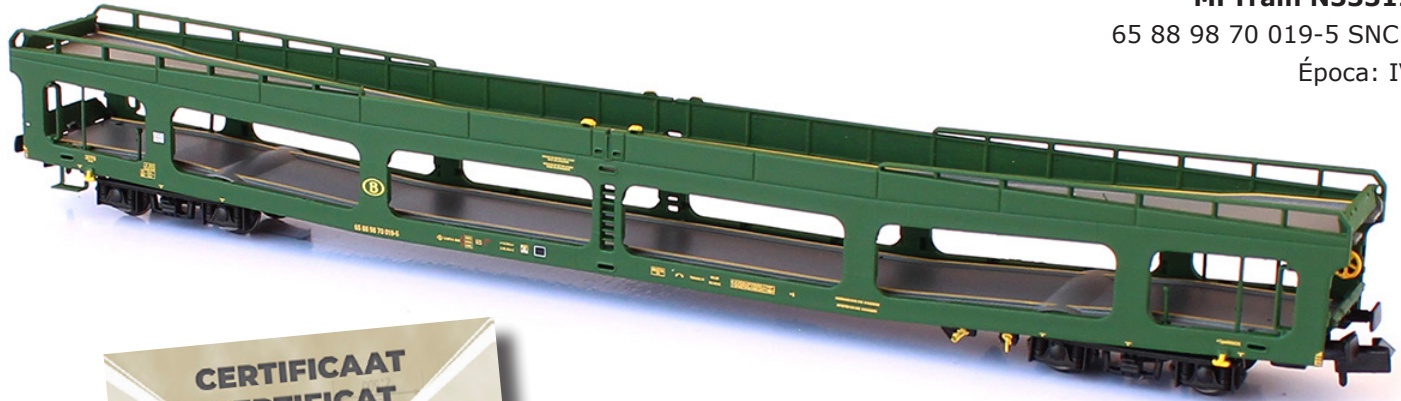
65 88 98-70 040-1 SNCF

Época: IV

**MFTrain N33312**

65 88 98 70 019-5 SNCB

Época: IV



**Galardón otorgado por Model Spoor Magazine en Bélgica.**

*Estamos encantados de conocer que nuestras referencias MFTrain de plataformas portacoches tipo "DDm916" de la compañía SNCB fabricadas en exclusiva para Lemke, han recibido el primer premio al modelo del año 2022, concedido por la revista [ModelSpoorMagazine](http://ModelSpoorMagazine).*

*Muchas gracias a todos por el galardón. Ontzettend bedankt / Merci beaucoup!!!*



Furgón DD-9.528 en color gris original y con logotipos. Base para el modelo exclusivo del CLUB MFTrain a escala 1:160 (Madrid-Fuencarral, 2004.  
Foto: Luis López García)

# RESUMEN CRONOLÓGICO

## **1981-1987: Gris origen sin blindaje.**

Todos los DDMA que se puedan observar en fotografías entre 1981 y comienzos de 1987 serán de color origen gris azulado oscuro y pueden pertenecer tanto a los internacionales (9500 a 9511) como a los nacionales (9512 a 9599).

## **1987: Aparecen unidades gris origen con blindaje.**

A partir de comienzos de 1987, se comienzan a ver algunas unidades con protecciones metálicas. Estos DDMA serán únicamente del grupo de 88 que circulan solamente en tráficos nacionales.

## **1988: Gris origen sin blindaje (internacionales) y con blindaje (nacionales).**

A mediados de 1988 la práctica totalidad de los DDMA dedicados a tráficos nacionales portan ya los blindajes antivandálicos (DDMA-9512 a DDMA-9599), por lo que ya es posible diferenciarlos de los 12 internacionales (sin protección metálica, DDMA-9500 a 9511).

## **1989: Gris origen DDJ y DD.**

A comienzos de 1989 toda la serie pasa a la U.N.de Largo Recorrido. Las 12 unidades de tráficos nacionales cambian su matrícula a DDJ-9.500 a 9.511 y el resto (nacionales) a DD-9.512 a 9.599.

Comienzan a instalarse paneles metálicos antivandálicos a unas pocas unidades de los DDJ de la serie internacional.

## **1992-1994: Aparecen los primeros “Danone” RENFE.**

En abril de 1992 se realiza la primera prueba de pintura “Danone” en el DD-9513. Tras considerarse satisfactoria, se comienzan a pintar poco a poco varios vehículos de toda la serie (tanto DDJ como DD). Las unidades que portan la nueva decoración “Danone” llevan únicamente logotipos de RENFE.

Las matrículas nacional y UIC no varían.

Conviven en este período unidades con decoración gris azulada oscura de origen y unidades en colores “Danone” (tanto DDJ como DD).

### **Principios 1995: “Danone” Largo Recorrido.**

Algunas de las unidades pintadas en decoración “Danone” reciben el logotipo corporativo de la U.N. de Largo Recorrido de RENFE (rombo azul con desvío abierto en color blanco, en el interior).

### **Mediados 1995: MMA verdes de “Cargas RENFE”.**

Las unidades DD (nacionales) pasan a la U.N. de Cargas.

Cambio de matrículas de DD a MMA y UIC Sekqss.

Algunas unidades son pintadas en color verde-gris corporativo de dicha unidad de negocio.

Las unidades que continúan con decoración de origen gris o “Danone” no reciben físicamente este cambio de matrícula.

### **Mediados 1996: Unificación de toda la serie.**

Unificación de matrículas en una sola serie:

DDJ y UIC con código de reparto 54 para los internacionales (U.N.Largo Recorrido).

MMA y UIC con código de reparto 52 para los nacionales (UIC Sekqss) (U.N. Cargas Renfe).

Algunas unidades no reciben este cambio de código de reparto físicamente en sus laterales

### **1998: Grises y “Danones” Grandes Líneas.**

Las 12 unidades internacionales y algunas de las nacionales pasan a la nueva U.N. de Grandes Líneas e incorporan a sus distintas decoraciones (alguno todavía en gris origen) los logotipos de dicha U.N.

El resto (todos nacionales en diversas decoraciones) permanecen en la U.N. de Cargas.

### **2000-2004: Pool Ibérico Ferroviario.**

Baja la demanda del servicio Auto-Expreso. La gran mayoría de las unidades MMA (nacionales, blindadas) pertenecientes a la U.N. de Cargas RENFE son utilizadas ahora en tráficos de mercancías dentro del recién creado Pool Ibérico Ferroviario.

Algunas unidades MMA verdes reciben logotipos de dicho Pool.

### **2004-2005: U.N. de Renfe Mercancías.**

Las unidades MMA de Cargas Renfe pasan a la recién creada Unidad de Negocio de Renfe Mercancías. Se conservan las matrículas y decoraciones de estos MMA.

El servicio Auto-Expreso se mantiene en algunos trenes de viajeros.

### **2005-2006: Uaks rojos de Pecovasa.**

La filial PECOVASA pasa a gestionar de forma indirecta los tráficos de mercancías de automóviles.

Los códigos de reparto de las matrículas UIC de las unidades pertenecientes a Renfe Mercancías pasan del 52 al 83 y la nomenclatura UIC pasa de “Sekqss” a “Uaks”. Se pierde la matrícula nacional MMA. Este cambio no se ve reflejado de forma física en los vehículos, a excepción de 25 unidades que son decoradas en el color rojo corporativo de PECOVASA (Uaks 83 71 935 0 000 a 025)

### **2006-2008: Adiós al Auto-Expreso.**

En 2006 deja de existir el servicio “Auto-Expreso” en los trenes de viajeros de RENFE.

Las unidades destinadas a dicho fin y pertenecientes todas ellas a la U.N. de Grandes Líneas son apartadas.

Las unidades utilizadas en trenes de mercancías y pertenecientes a la U.N. de Renfe Mercancías siguen siendo utilizadas en composiciones de porta-autos.

### **2008: 9.500 en decoración gris de Renfe Mercancías.**

Debido a la alta demanda del tráfico de automóviles en mercancías, Renfe Mercancías comienza a recuperar los vehículos de la serie 9.500 que estaban apartados (los que se habían utilizado en los Auto-Expreso y que pertenecían anteriormente todos a Grandes Líneas) y los repinta en el color gris corporativo de esta Unidad de Negocio. Portan matrículas nacionales MMA y matrícula UIC “Sekqss”.

También son pintados en esta decoración gris de Renfe Mercancías todas las unidades que había en el antiguo color verde-gris.

Los Uaks de Pecovasa siguen funcionando con mismo esquema de pintura y matrículas.

### **2016:**

Los Uaks de PECOVASA comienzan a ser apartados.

**2018:**

Los Sekqss de Renfe Mercancías comienzan a ser apartados.

**Actualidad:**

En el mes de septiembre de 2022, Renfe Mercancías comienza a repintar y poner a punto algunos porta-automóviles “Laes” de PECOVASA para pintarlos en el color gris corporativo de Renfe Mercancías, manteniendo logotipos de PECOVASA. De momento no se ha realizado esta acción sobre ninguno de los furgones protagonistaa de estas líneas, pero... ¿asistiremos a la recuperación de estos 9.500 en un futuro por parte de RENFE u otra compañía para incluirlos en algún tráfico de mercancías? ¿Recuperará alguna asociación de amigos del ferrocarril uno de estos furgones 9.500 para su uso en trenes turísticos? Ojalá podamos resolver pronto estas dos cuestiones.

## AGRADECIMIENTOS

Llegamos al final de este artículo dedicado a los popularmente conocidos como los DDMA. Antes de nombrar todos y cada uno de los colaboradores (que no son pocos...) que han ayudado a la elaboración de este número 28 de la revista del CLUB MFTrain, pedimos a los lectores que han llegado hasta este punto y se han detenido en él, un poquito más de tiempo en su lectura.

Desde MFTrain somos conscientes de que este número dedicado a los furgones de la serie 9.500 era muy esperado por parte de los aficionados.

Desde que salió a la venta la primera de nuestras referencias de los DDMA hasta la publicación de este artículo han pasado ya varios meses. Nos hubiera encantado poder ofrecer este artículo en el mismo momento en el que anunciamos nuestro primer modelo a escala N de estos porta-automóviles de la serie 9.500. Pero, después de las casi 20.000 palabras y más de 300 fotografías que forman este número 28 (que podríamos haber alargado infinitamente debido a la gran cantidad de imágenes que existen de los DDMA), nos gustaría que el aficionado pueda llegar a entender la complejidad y el tiempo

que conlleva la realización de un artículo tan extenso como el que están ustedes leyendo en este momento. Deseamos que nos puedan disculpar la demora y que la espera haya realmente merecido la pena. Han sido muchas, muchísimas semanas de investigación, de búsqueda, de contactos, de organización... Y sin duda nos hubiera gustado que fuesen menos, pero creemos que finalmente hemos realizado un trabajo que está a la altura de lo que los aficionados necesitan. Por ello, les damos anticipadamente las gracias por su comprensión.

En este número 28 hemos recibido la ayuda de muchísima gente y, honestamente, nos sigue abrumando la enorme amabilidad de todos y cada uno de los aficionados que, a continuación, nombramos en orden alfabético. Una vez más, muchísimas gracias.

**El equipo de MFTrain  
Modelismo Ferroviario**

ALFONSO TABOADA RODRÍGUEZ  
-REGFA-



ÁNGEL RIVERA



ANTONIO ROLDÁN CAMACHO



ARTURO VEGA ROLDÁN



ASOC. VIGUESA DE AMIGOS  
DEL FERROCARRIL Y TRANVÍAS.  
(A.V.A.F.T Rías Baixas)



Blog HISTORIA de LUISMI



ASOC. VIGUESA DE AMIGOS  
DEL FERROCARRIL Y TRANVÍAS.  
(A.V.A.F.T Rías Baixas)



BRUNO LEGUEST

CARLOS OLMOS



CARLOS PÉREZ ARNAU





CHEMA MARTÍNEZ

CHRISTIAN WENGER



COSTA MARTÍNEZ



DAVID GÓMEZ ROLDÁN  
(Renfealvia)



DAVID GÓMEZ ROLDÁN  
-Renfealvia-



DIEGO ALONSO RAMOS  
-Didac438-



EUROCITY



EZEQUIEL PÉREZ MARTÍNEZ  
-instaraitren-



FERNANDO NAVARRO



FRANCISCO DEVESA  
-frankdean-

GONZALO RICO

GUILLERMO GONZÁLEZ MARTÍN  
-GGMANUMERO1-

IGNACIO MARTÍN YUNTA



ILIA DOMÍNGUEZ  
-ribot85-



ÍÑIGO AMAS  
-MACD 3-



JAIME AMARO

JAIME MALET ENGRA

JAIME TOUZÓN



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



JAVIER LÓPEZ ORTEGA



JESÚS PORTAS



JORDI RALLO



JORGE GARCÍA

JOSÉ ALBERTO SÁNCHEZ  
-alcoworld-



JOSÉ CARLOS SEVILLANO



JOSÉ IGNACIO LÓPEZ  
-252031-



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO



JOSÉ LUIS MEIJOMIL ROSADO



JOSÉ M. SILVA



JOSÉ M. SILVA



JOSÉ RAMÓN LECHUGA CORBACHO  
-Moncho7722-



JOSEP M FARRÉ



JUAN CARLOS CASAS

JULIÁN GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ



LUIS IGNACIO ALONSO

LUIS LÓPEZ GARCÍA

LUIS RENTERO CORRAL  
-the.stb-



MANUEL GALÁN ERUSTE

MARC SOLERNOU



MARCOS MATÉ LUNA  
-ordunte-



MIKEL QUINTANA PÉREZ  
-335.029-



PACO ZABALA



PEDRO ROMERO LÓPEZ  
-Perolo-

PEDRO LÓPEZ CRESPO



PHIL RICHARDS



PHILIP WORMALD



RAFAEL GUTIÉRREZ  
-Rafa Guti-



RAFAEL GUTIÉRREZ  
-Rafa Guti-



RCD CENTRO DOCUMENTAL



REVISTA LOCO REVUE



REVISTA LOCO REVUE



REVISTA MAQUETREN



REVISTA MAQUETREN



REVISTA VÍA LIBRE



RICARD RICÓN



REVISTA VÍA LIBRE



RICARDO GÓMEZ



REVISTA MAQUETREN



TONO MELÓN VARCÁLCEL



XAVIER ESPAÑOL

-xavi.masadas-



XAVIER MARAÑA

-xavier.trenes-



Y, aunque lamentablemente no nos sea posible que les lleguen los agradecimientos, nuestro cariño eterno y admiración a:

JESÚS M.PÉREZ de VAL



MANOLO MARISTANY

SEVERIANO CHAMORRO ALONSO



SALVADOR PINEL ORTEGA

*Foto página siguiente. Nada más y nada menos que tres furgones 9.500 (de la serie apta para tráfico internacional) lleva esta composición del "Puerta del Sol" a su paso por Bustarviejo (Septiembre 1991. Foto: Christian Wenger)*





Síguenos en:



[www.mftrain.com](http://www.mftrain.com)