

Automotor Renfe 590-021-2 “Zaragoza” (Ex Norte WMG 51, Ex Renfe 9021-M, Ex Renfe 9121)



Automotor Renfe 590-021-2
Fabricación: Material Móvil y Construcciones, (Zaragoza, España), bajo licencia Waggonfabrik Wismar (Alemania)
Año: 1934
Reformado en 1962 y 1968: Miró y Reig (Alcoy)
Pieza IG: 00104
Vía I. exterior. Museo del Ferrocarril de Madrid

Los trabajos de restauración y puesta en marcha del antiguo automotor 9121-M de Renfe, han finalizado gracias a la infatigable labor y dedicación altruista de la Asociación Madrileña para la Restauración de Material Ferroviario (AREMAF), con la colaboración del Museo del Ferrocarril de Madrid.

En total se fabricaron 34 autovías o automotores, en versión vía ancha y vía estrecha, por la factoría Material Móvil y Construcciones, antiguos talleres de Carde y Escoriaza, en Zaragoza. Bajo la licencia de la firma alemana Waggonfabrik Wismar, y en su nombre el exportador ferroviario Eisenbahn Verkehrsmittel A.G. de Berlín. Fueron conocidos como ‘Wismar’ y sobre todo, con el apelativo de ‘Zaragozas’ por su lugar de construcción.

Este vehículo salió de fábrica el 13 de marzo de 1934 con matrícula de la Compañía del Norte, WMG-51. Norte había encargado para vía ancha trece automotores (WMG-51 a 63) y un automotor break (WZMG-1), además de tres remolques (WRG-60 a 62), con el objetivo de reducir gastos de explotación en líneas de débil tráfico.

Destaca por su fabricación ligera, bajo precio y marcha silenciosa. En origen, con 7.240 mm de longitud de caja, llevaba los motores colocados en voladizo en ambos testeros, dos Ford de gasolina, equipados con ocho cilindros y una potencia por cada motor de 52 CV. Refrigerados por sendos radiadores frontales de tipo automóvil. El cambio tenía cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás, para alcanzar una velocidad máxima de 60 km/h. Con cojinetes de rodillos, suspensiones de ballesta, frenos de tambor accionados por pedal y freno de mano independiente. Al interior se accedía por cuatro puertas, dos a cada lado, correderas. El número de plazas era de 48, contaba con una baka para los equipajes, con una escalerilla de acceso. Pintado en colores rojo y crema, igual que los Wismar alemanes.



Al pasar a Renfe se numeró como 9021 y pintó en color plata con franja verde. En 1962 se recarrozó en los talleres de Miró Reig (Alcoy), alargando su caja y bastidor, pasando de 4 m entre ejes a 6,7 m, y una distancia de 10.900 mm entre topes. En el testero alargado se instalaron tres ventanas. Desaparecieron “los morros” que alojaban los motores, dotándole de un motor de seis cilindros, Barreiros diésel EB-24 de 115 CV, para alcanzar los 50 km/h. Se le cambió la caja de cambios por una de cinco velocidades, una nueva instalación neumática, embrague, inversor, areneros, bocina, señalización, topes y accesorios de carrocería. Aumentó además su capacidad a 50 viajeros. En 1968, fue nuevamente reformado para transformarlo en break, dotándolo de salón, cocina, baño y dos departamentos con dos literas cada uno, para servicio del Director de la 1ª Zona de Renfe.

En 1979 el vehículo se encontraba apartado en Príncipe Pío, y en 1987 fue asignado al Museo. Sin embargo, a finales de 1990 la antigua DGA del Área de Negocio II de Renfe, reparó el automotor en los talleres de Cerro Negro para realizar recorridos de su unidad de negocio, quedando ubicado en la estación de El Escorial. Desde allí, en 1992 se trasladó a Algodor, bajo la custodia del Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor-Madrid. En 1995, finalmente llegó al Museo del Ferrocarril, aunque con importantes deterioros por su ubicación al exterior.

Desde el año 2010, AREMAF ha estado trabajando en su restauración estética y funcional, actuando en la parte neumática, mecánica, carrocería, interiorismo, además del pintado exterior y rotulación. Hay que agradecer a esta asociación el enorme esfuerzo y dedicación para lograr devolver todo su esplendor a este vehículo histórico.