

Automotor diésel 590-162-4

Automotor diésel 590-162-4 (ex Norte WMD 53)

Constructor: Material Móvil y Construcciones, S.A. (MM y C)
Transformación: RENFE. Taller de Cerro Negro-Gran Velocidad
Datación: 1935. Transformación: 1955
Pieza IG: 00112



A partir de 1932, las dos principales compañías ferroviarias, la Compañía del Norte y la Compañía MZA, decidieron adquirir automotores de combustión interna -gasolina o diésel-, considerados como la mejor solución para líneas de tráfico débil, debido a su menor coste de explotación frente al de los trenes de vapor.

Los siete automotores de esta serie, numerados en la Compañía del Norte como WMD 51-57, y posteriormente en RENFE como 9160-9166, comenzaron a prestar servicio en 1935. Eran vehículos de pequeño tamaño, de dos ejes, motor Maybach de seis cilindros en línea y transmisión mecánica Mylius, que con una potencia de 135 CV, alcanzaban una velocidad máxima de 80 km/h en perfil horizontal y 60-65 km/h en rampas de hasta 18 milésimas. Con freno de aire comprimido automático, con regulador en función de la carga. En cada uno de los extremos se instaló una cabina de conducción que ocupaba solo la parte derecha en sentido de la marcha.

Originalmente fueron pintados de color crema y rojo anaranjado con línea negra y bajos con pintura anticorrosiva en marrón. Cuando pasaron a RENFE se pintaron en plata con franja verde (entre 1989 y 1990 este automotor recibió en el Taller de pintura de Fuencarral su actual vistosa decoración). En su interior disponían de una capacidad para 50 viajeros (18 de 2ª clase o «clase preferente» y las otras 32 de 3ª clase o «general»), algunos redujeron a 14 plazas el departamento preferente para el servicio de correos. La corriente para el alumbrado eléctrico era suministrada por una dinamo accionada por el motor diésel y una batería, y la calefacción era por agua corriente, con caldera situada en un habitáculo, en el centro del vehículo, contiguo al aseo.



En 1948 los siete vehículos de la serie habían causado baja del servicio comercial de RENFE, sin embargo, cuatro de ellos fueron reformados para ponerlos al servicio de los directores de Zona, tanto para sus visitas de inspección, como para el traslado de directivos y personalidades. El

9162 fue destinado al director de la 2ª Zona, cuya cabecera estaba en Atocha. La transformación realizada en 1955 en los talleres de Cerro Negro (Madrid), modificó por completo su distribución interior, que es la que actualmente conserva. En uno de los extremos se situó el salón, dotado con un sofá-cama y mesa de reuniones, y donde está instalado, además, un pupitre de conducción. El pasillo lateral, al que se accede desde la plataforma, da paso a dos departamentos, cada uno con dos literas y aseo completo con ducha. Finalmente, en el otro extremo, se sitúa una cabina de conducción que también puede convertirse en habitación con dos literas.

Este automotor, renumerado en 1971 como 590-162-4, fue destinado para el servicio del Museo del Ferrocarril en 1983, que lo puso a punto para recorrer algunas líneas que iban a ser clausuradas de manera inminente. Entre diciembre de 1984 y enero de 1988 se realizaron diversos viajes, cuyo objetivo era rescatar e inventariar piezas para la colección del Museo, al mismo tiempo que se documentaban con fotografías y vídeos.

En abril de 1986 se sustituyó, por avería, la caja de cambios original «Mylius» por otra «Wilson», utilizada a gran escala en autobuses urbanos e interurbanos. Tras numerosas averías en sus últimos recorridos, el automotor 9162 quedó definitivamente estacionado en las vías del Museo del Ferrocarril de Madrid en 1994.