

ANEXO : LOS CERRADOS UNIFICADOS LARGOS J-300.000 DE RENFE

Este anexo intentará exponer las peculiaridades de esta larga serie de aprox. 6800 vagones, con detalle de sus matriculaciones, tema no siempre tratado a fondo por los artículos que se publican en revistas y foros. Tema asimismo bastante maltratado en modelismo por las firmas que los han reproducido en HO.

CARACTERISTICAS DE EXPLOTACIÓN

a/**Velocidad máxima** 80 km/h (cojinetes grasa) o 100 km/h (rodamientos)

b/**Freno de vacío**, complementado con freno de husillo o no; en el caso positivo, el freno de husillo se manifiesta por la presencia de garita, alta o baja, con la misma longitud de chasis (luego....acortamiento de caja y de anchura de mamparos limítrofes); las garitas dan paso a plataformas con dicho freno a finales de los años 70 y en los 80.

c/**Capacidad de transmitir calefacción** a vapor entre el generador (locomotora, calderín etc..) y el resto de la composición.

d/**Freno de estacionamiento**, que es el volante lateral maniobrable sólo a vagón detenido desde el suelo.

MATRICULA RENFE

Estas características y sus combinaciones se manifiestan en los INDICES adjuntos a la letra de serie (siempre "J"), en la matrícula clásica RENFE :

a/Velocidad : no afecta

b/ - **FV** freno de vacío sin husillo (ni garitas ni plataforma) / **FHV** freno de vacío y de husillo (sea garita o plataforma)

c/ - **FVI** como el FV añadiendo tubería de paso de calefacción / **FHVI** como el FHV más dicha tubería.

d/ - **FVIE** si disponen de él (sólo algunos ejemplares con tubería de calefacción)

La aplicación del freno de aire comprimido o el dual, no se generalizó en estos vagones cuyo destino previsible era un pronto desguace; en los pocos que sí se equiparon aparecieron nuevos INDICES con la "c" y sin la "f", ya implícita, por ejemplo, "CV".

MATRICULA UIC FORMATO 1º

También se manifiestan en los índices de la matrícula UIC original, implantada en Renfe en 1971 y válida hasta 1980 aprox. (dentro de la letra de categoría siempre "G")

a/Velocidad : 80 km/h **Glm** / 100 km/h **Glms**

b/Husillo, garita, plataforma etc.... : no afecta

c/Tubería calefacción : los que disponen de ella se marcan **Glmr** (80 km/h) ó **Glmrs** (100 km/h)

d/Estacionamiento : no afecta

Los tramos numéricos de identificación UIC varían según estas posibilidades : las cifras 5 a 8 son las siguientes :

Glm : 102 3 a 102 9, también 103 2 a 103 3

Glms : 143 0 a 143 3

Glmr : 104 7 a 104 9

Glmrs : 136 4 a 136 5

Las cifras UIC 1 a 4 son siempre 21 71 en un primer momento breve para tomar poco después el definitivo 26 71 (por error de interpretación o por falta de previsión, ya que 21 se aplicaba a vagones aptos a circular por todas las redes europeas sin limitaciones).

MATRICULA UIC FORMATO 2º

Aplicable a partir de 1980 hasta 2005 aprox.

Valen los mismos tipos, pero desaparecen casi los 80 km/h (que carecen de "s"); sin embargo aparece fijo el "kk" que indica una carga inferior a un límite estándar; lo más frecuente es el **Gkklms** que se numera a partir de 138 5; las cifras 1 a 4 pasan a ser 41 71 en general y 40 71 para parque de servicio.

DECORACIÓN

La habitual de RENFE : gris en un primer momento y marrón-rojizo UIC a partir de la mitad de los años 70; excepciones :

- Existieron los amarillos, destinados a trenes bloque de servicio acelerado
- Existieron más tarde los VERDES, y en general fueron los dotados de tubería de paso de calefacción (Glmr y Glmrs); con ello se señalaba su aptitud a ser incorporados en composiciones de viajeros, sin romper el paso de vapor, y armonizando el color con el del material metálico; muchos de ellos tenían además una estrecha franja amarilla, para mayor simbiosis con los coches del momento.

OTROS VAGONES SEMEJANTES

Existieron tres series de furgones con la misma estructura de los J-300.000.

a/series DV-339.900 y DV-340.000 : idénticos, naturalmente tipo 100 km/h y con paso de tubería, y de color verde; confundibles fácilmente con los Glmrs (Jfvi); fueron en general transformaciones de otros tantos J-300.000.

b/serie DV-340.100, misma estructura pero con una caja específica más adaptada, con departamento de servicio, mirilla jefe de tren, mamparos variados etc...; todos ellos de nueva construcción; aparecieron pintados de un poco usual blanco, que con el vapor-fuel del momento pronto viró a un gris-negrusco; más tarde fueron verdes, con o sin franja amarilla.

MODELISMO HO

- ELECTROTREN : dos fabricaciones, la clásica ref. 1300 y siguientes y la remozada ref. 1340 entre otras; pero siempre es un ejemplar sin freno de husillo, o sea, ni garita ni plataforma. Las primeras siempre en época III, sin UIC, luego sin problemas. No dan la cota de anchura correcta, son algo estrechos.
- KTRAIN : produce sólo ejemplares con freno de husillo, ya sea con garita baja, garita alta o plataforma. Pero anda este fabricante poco documentado en el tema del presente estudio, los marcajes: todos sus ejemplares con matrícula UIC (época IV) los sitúa en la segunda versión, o sea, años 80, o sea, con el índice "kk" presente : error, ya que en esta situación no puede presentarse un vagón con garita, ni alta ni baja, ni pintado de gris.
- KTRAIN : actualiza su oferta en 2021 y anuncia nuevas versiones con nuevo molde, para reproducir vagones de la serie más numerosa, sin freno de husillo, es decir, sin garitas ni plataformas y con la longitud de caja completa sin recorte. Como prototipo presenta un ejemplar en marrón-rojizo con la matriculación UIC .Glms, propia de los años 70, una real novedad. Sin embargo, el tramo numérico que se adivina impreso no se ajusta al indicado en este trabajo para el tipo expresado.

En resumen, ambos fabricantes ignoran (hasta ahora) las matrículas UIC de 1ª versión, las propias de los años 70, o sea, el período de máximo esplendor funcional de estos vagones.