

5 de Julio de 2020

Hola oscar440! / Salir  
Mensajes sin leer: 0

[www.ut440.com](http://www.ut440.com)



## CRONOLOGÍA UT440

\* Recepción de la serie por lotes.

A continuación se citan los sucesivos lotes de recepción de la serie 440

Unidad entregada previamente en 1972 para realizar pruebas: 440.001.

Lote 1: consta de 80 unidades: de la 440.002 a la 440.079, + 440.501 y 440.502 (81 unidades si contamos la 440.001).

Lote 2: consta de 62 unidades: de la 440.080 a la 440.142.

Lote 3: consta de 51 unidades: de la 440.143 a la 440.193.

Lote 4: consta de 59 unidades: de la 440.194 a la 440.253.

- 1970 : comienzan los estudios por parte de RENFE para la construcción de una nueva serie de Unidades de Tren de cara a reforzar y mejorar los servicios de trenes locales e interurbanos de las grandes ciudades.

- 1972 : a comienzos de año sale de la factoría de CAF-Zaragoza el prototipo de la nueva serie, una unidad de tren formada por el coche motor con furgón 9-440.001-6 y el remolque con cabina de conducción 8-440.001-6. El equipo eléctrico procedía de la casa Westinghouse Española, S.A. (WESA), construido en España bajo licencia de Mitsubishi Electric Company (MELCO), mientras que las partes mecánicas habían sido desarrolladas por CAF. La principal novedad residía en los bogies que, por primera vez, estaban dotados de suspensión secundaria neumática, siendo construidos en España bajo licencia de la firma suiza Schindler Waggon. Comienzan las pruebas en las líneas más duras de la Red. Tras las pruebas se contrata la construcción del primer lote de 80 unidades (81 si contamos la 440.001).

- 1974 : llegan las primeras unidades de la serie en formato Mc+Rc, comenzando el servicio en Madrid y Barcelona a partir del 24 de mayo de 1974, fecha en que causan alta

en el parque. A los pocos meses se entregan los coches intermedios para formar la composición definitiva en versión Mc+Ri+Rc.

- 1975 : ante las continuas propuestas de CAF y MELCO para abandonar el sistema de tracción por resistencias en favor de la nueva tecnología basada en la electrónica de potencia por troceador de corriente (chopper), se decide incorporar sendos equipos chopper a dos unidades, las que habrían de ser las UT 440.080 y 081, rematriculadas como 440.501 y 440.502.

- 1976 : a finales de año se entregan a RENFE las unidades 440.501 y 440.502, que comienzan una serie de pruebas. Se contrata el segundo lote de UT 440, formado por un total de 62 unidades.

- 1977 : en febrero se dan de alta en el parque las unidades 440.501 y 440.502, comenzando con el servicio comercial en las líneas Madrid/Príncipe Pío - Pinar de las Rozas y en la Málaga - Fuengirola respectivamente, con base en los depósitos de Fuencarral y Sevilla/Santa Justa. Causa baja por accidente el coche motor 9-440.057-4; los remolques quedan en servicio, permaneciendo en reserva. Se contrata el tercer lote de unidades 440, formado por un total de 51 unidades, diez de ellas en formato Mc+Rc para la línea Aluche - Móstoles.

- 1978 : se comienzan a recibir las unidades del tercer lote, que se diferencian de las anteriores en que las lunas frontales son más bajas y la parte superior del testero está pintada de amarillo.

- 1980 : se contrata el cuarto y último lote de unidades 440, formado por un total de 59 unidades, de la 440.194 a la 440.253.

- 1982 : comienza la recepción de las unidades del último lote. A diferencia de las anteriores los asientos son de respaldo reversible en filas de 2+2, en lugar de respaldo fijo en fila de 2+2 enfrentados.

- 1983 : a partir de la 440.204 las lunas frontales son de vidrio blindado y equipan una bocina de largo alcance.

- 1984 : se recepciona la 440.253, última de la serie.

- 1989 : las unidades 440, tras la creación de la Dirección General Adjunta (DGA) de Cercanías (futura Unidad de Negocio -UN- de Cercanías) comienzan a ser repintadas con el esquema de pintura blanco, rojo y gris.
- 1990 : se "incautan" más de 100 unidades 440 de todos los depósitos de la Red para enviarlas a Madrid y así satisfacer la demanda de plazas del núcleo de Cercanías de Madrid. Se comienza a suprimir el furgón del coche motor para adaptarlo al transporte de pasajeros.
- 1992: se modernizan diez composiciones 440 en versión de dos coches (M+Rc) para realizar servicios "Delta" a Puigcerdá / La Tour de Querol.
- 1992-1993 : En Septiembre sale del TCR de Valladolid el remolque intermedio 7-440-091-7 tras ser sometido a una profunda reforma exterior e interior. A modo de prueba se intercala en una composición formando la 440.200M-091R-095C. Dado el buen resultado de prototipo, ya en 1993 se ponen en funcionamiento las dos primeras unidades 440 totalmente modernizadas, dotadas, entre otras mejoras, de aire acondicionado y un interior equiparable al de los nuevos trenes de Cercanías que Renfe estaba recibiendo en aquel momento (446,447,450,451).
- 1994 : se transforman las primeras unidades para la UN de Regionales, con asientos ergonómicos, recibiendo más tarde una nueva numeración de serie: 470. Se asignan unidades 440 a los depósitos de Santander, Oviedo y Zaragoza.
- 1995 : la 440.048 es la primera en recibir la decoración de Regionales, denominada R1, y recibe asientos igual que los instalados en las 470. Posteriormente las 440 asignadas a Regionales recibieron la misma decoración.
- 1996 : se venden a los Ferrocarriles Chilenos una partida de 6 unidades 440R. Las unidades "Delta" de dos coches comienzan a recibir el esquema de Cercanías.
- 1997 : los ferrocarriles de Sao Paulo (Brasil) compran un total de 48 unidades 448R. En la primavera de 1997 las unidades 440R de Regionales se rematriculan en la serie 470, pero conservando el número de orden original.
- 1998 : los ff.cc. chilenos adquieren un segundo lote de UT 440R.

- 1999 : se envían a Chile más 440R. Se reforma la primera de las cinco UT 440 de dos coches para realizar servicios en la línea de Puigcerdá / La Tour de Querol.

- 2000 : se da por finalizado el proceso de modernización de la serie, que en total ha afectado a 104 unidades del parque de la UN de Cercanías y 56 de la UN de Regionales. Los ff.cc. de Chile adquieren un nuevo lote de UT 440R, con lo que son un total de 64 unidades vendidas. El 30 de septiembre de 2000 causa baja la 440.001, formada por los coches 001M, 022R y 001C, siendo preservada por la AAF de Valladolid de forma inmediata.

- 2001 : la UN de Regionales "reforma" un total de 6 unidades para la red regional de Catilla y León, retirando el coche intermedio, colocando los asientos unificados de la UN y decorando las unidades con el esquema de pintura blanco, naranja y gris de las 470.

- 2003 : RENFE comienza a sustraer piezas de forma ilegal de la 440.001 para enviarlas como repuesto a Chile.

- 2005 : se vende una nueva partida de siete UT 440R a Chile. RENFE reclama al MNF la 440.001 a comienzos de febrero. El 21 de febrero de 2005 le es segregado el coche intermedio. El 24 de febrero causa baja en el parque de la UN de Regionales el coche remolque intermedio 7-440.196-4, correspondiente a la composición 440.107. A comienzos de marzo llegan, procedentes de Barcelona, las unidades 440.133 y 440.134 en formato Mc+Rc, a las cuales les son acoplados los coches intermedios. Las unidades, una vez en formato de 3 coches, se apartan en el taller de Can Tunis, en donde son desmanteladas con vistas a su reforma en el TCR de Vilanova para su venta a Chile. El 4 de Junio salen de Valladolid destino Can Tunis la 440.048M-048R-048C acoplada a la 440.108M-136R-101C. Tras darse de baja en el parque de la UN de Regionales desaparecen las dos últimas unidades en estado original con 3 coches. Tras la reforma, en Agosto y Septiembre respectivamente, salen de Can Tunis destino Valencia FSL y al puerto de dicha ciudad, la 440.134M-196R-117C y la 440.133M-022R-126C para embarcar destino a Chile.

FUENTE : [www.ut440.com](http://www.ut440.com)