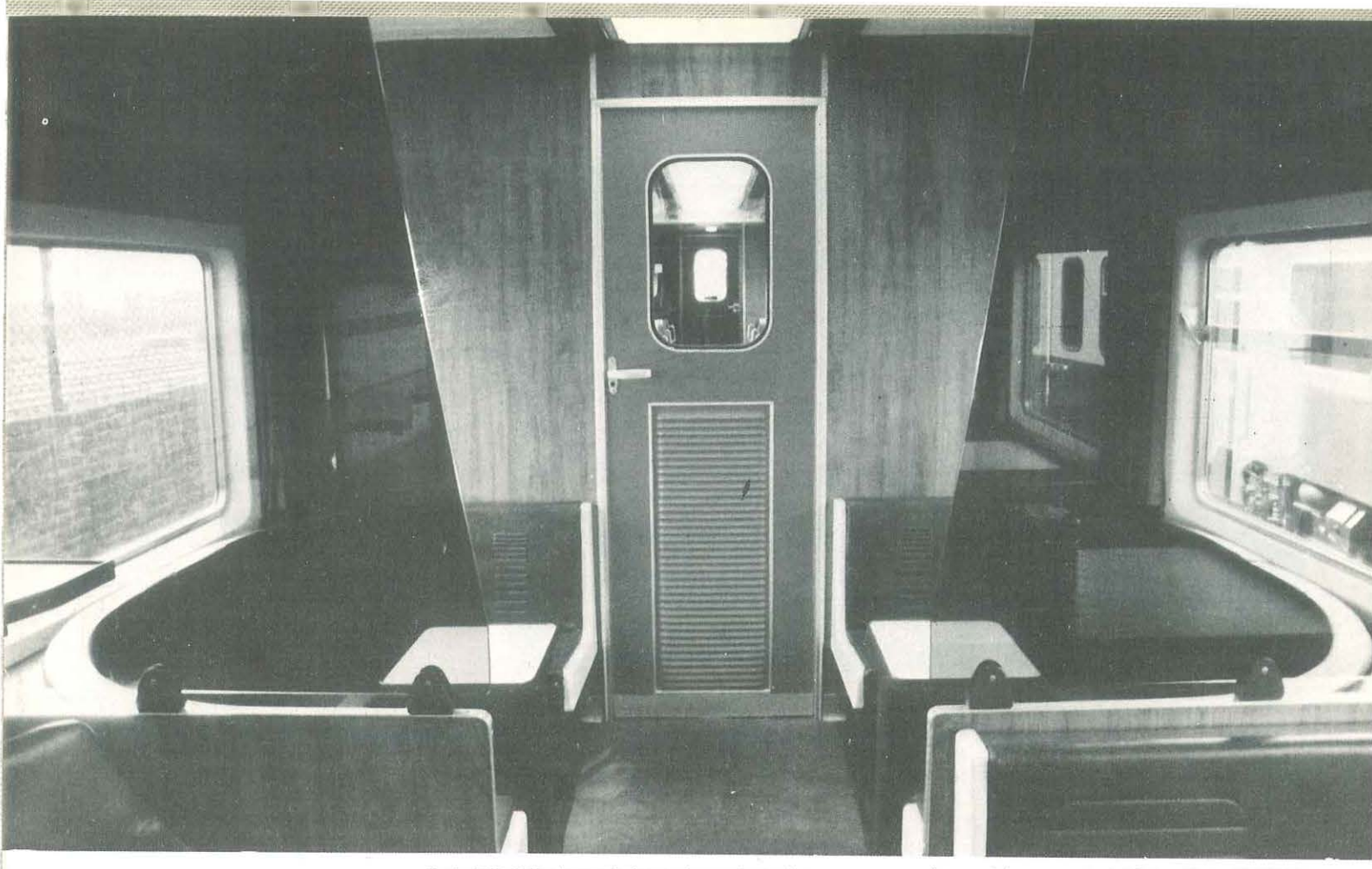


Coche BBR-9800: el espacio tipo «pub» y, enfrente, la puerta que comunica con el departamento de 2.ª clase (Foto MACOSA).

BBR-9800 Y RRR-9900

COCHES CAFETERIAS Y RESTAURANTES DE LA SERIE 9000

La restauración a bordo de los trenes, en cualquiera de sus múltiples formas («mini-bar», venta ambulante, cafetería, restaurante, comida servida en bandejas, etc.), indudablemente es un factor importante dentro de la calidad de un determinado servicio. Con la reciente incorporación al parque de RENFE de un buen número de coches dotados de distintas posibilidades de restauración, muchos trenes radiales y transversales han visto mejorado su servicio.

La puesta en servicio hacia finales de 1982 de los coches AAR-9701 a 9705 y BBR-9801 a 9810 permitió ampliar de forma notable la oferta de restauración en determinados trenes diurnos de largo recorrido, atendidos exclusivamente con material rodante de la serie 9000. Antes de la entrada en servicio de las unidades mencionadas la posibilidad de restauración a bordo de esos trenes quedaba asegurada gracias a algunos coches RRR-8000 —equipados con bogies GC-1 con el fin de equiparar su velocidad máxima a la de los coches 9000— y a los 10 coches BB-9200 que provisionalmente fueron equipados con un precario departamento de «mini-bar» tras la supresión de ocho asientos. Estos 10 coches entraron en servicio con otros 30 coches BB-9200 normales, formando parte de un mismo bloque de matriculación (BB-9201 a 9240) y sin estar agrupados en una determinada subserie que pudiera facilitar su identificación.

Y a mediados de 1983 sucesivamente entraron en servicio los 10 coches restaurantes RRR-9901 a 9910, vehículos destinados exclusivamente a prestar los servicios de cafetería y restaurante. Estos coches no han sido destinados a trenes diurnos formados por coches 9000, sino que han sido adscritos a expresos nocturnos en los que han reemplazado a los tradicionales coches restaurantes CIWL.

En definitiva se han incorporado al parque un total de 25 nuevos coches agrupados en tres tipos diferentes, pero que comparten en mayor o menor grado las características de los otros coches 9000 existentes (AA-9000, AA-9100 y BB-9200). Lógicamente el nivel del servicio de restauración que ofrecen está de acuerdo con el tipo de coche: «mini-bar», cafetería o restaurante. La numeración indicada hasta ahora en este artículo figura en

El departamento cafetería. Al fondo se observan, en el centro, el mostrador que comunica con la cocina y, a la derecha, el pasillo que desemboca en la plataforma del coche (Foto V. Canosa).

los laterales de cada coche, pero barrada con un trazo de pintura. La matriculación oficial es la UIC y la equivalencia entre ambas es la siguiente:

AAR-9701 a 9705 50-71-8470-701 a 705

BBR-9801 a 9810 50-71-8570-801 a 810

RRR-9901 a 9910 50-71-8870-901 a 910

En el momento de redactar estas líneas —otoño 1983— los servicios que prestan estas tres series son los que figuran a continuación. Los coches AAR-9700 circulan en el rápido Valencia-Barcelona y vv (660 y 661) y en el servicio de verano también lo hicieron en el *Valencia Expreso* (Valencia-Cerbère y Portbou-Valencia). En todo caso estos coches AAR-9700 pueden ser introducidos en rotación normal con los AA-9100, que cuentan con el mismo número de asientos, bastando cancelar los dos locales destinados al servicio de «mini-bar». Los BBR-9800 prestan servicio en los rápidos Madrid-Barcelona y vv, Barcelona-Gijón y vv, Madrid-Cartagena/Alicante y vv y Madrid-Cádiz/Málaga y vv. En estos dos últimos casos los coches cafeterías forman parte de las composiciones de Cartagena y Cádiz respectivamente. Por tanto hay ocho coches en servicio y dos de reserva. Y los coches restaurantes RRR-9900 circulan en los expresos nocturnos *Rías Altas* (Madrid-La Coruña y vv), *Rías Bajas* (Madrid-Vigo/Pontevedra y vv), *Costa del Sol* (Madrid-Málaga y vv) y *Costa de la Luz* (Madrid-Cadiz/Huelva y vv). En el *Rías Bajas* y en el *Costa de la Luz* el coche restaurante presta servicio en las composiciones de Vigo y de Cádiz. Normalmente de los 10 coches están ocho en servicio y dos de reserva, aunque excepcionalmente y durante varias semanas el tren *Rías Altas* ha circulado con coches restaurantes CIWL. Ello fue debido a que el coche 9904 resultó dañado en el descarrilamiento sufrido en El Carpio y también a que el 9907 fue apartado para cubrir algunos servicios especiales.

Vista general de la cafetería desde la cocina (Foto V. Canosa).

LOS COCHES AAR-9700

Realmente, estas unidades (construidas en un total de 5 por la empresa CAF), apenas se diferencian de los anteriores coches de 1.ª clase de tipo 9000. Para su realización se ha partido de la misma distribución interior de los de 1.ª de la segunda subserie (AA-9100), los cuales se diferencian de los de la primera (AA-9000) básicamente por el número de asientos (55 en lugar de los 76 iniciales) y por los bogies (GC-1 en lugar de Fiat). Incluso su exterior es idéntico al de los citados AA-9100, siendo posible distinguirlos de éstos tan sólo por su numeración.

Interiormente, la única diferencia que se aprecia respecto al modelo de partida es la representada por la supresión de las estanterías potaequipajes de uno de los extremos del coche, concretamente del lado del WC. En los AAR-9700, dichas estanterías han sido sustituidas por sendos armarios destinados al almacenamiento de provisiones, existiendo en uno de ellos un calentador de agua destinado a la preparación de bebidas calientes.

LOS CAFETERÍAS BBR-9800

De forma similar a cuanto hemos dicho para los 9700, pocas son las diferencias exteriores que, a primera vista y para un viajero poco experimentado, distinguen a estos nuevos coches 2.ª-cafetería de sus hermanos de las series AA-9000/9100 y BB-9200 (de 1.ª y 2.ª clase respectivamente). En efecto, por uno de sus lados, a no ser por la inscripción «cafetería» que figura en el exterior de dicho departamento, un BBR-9800 es idéntico a un BB-9200, pues ni siquiera el esquema de pintura ha sido modificado. En cambio, por el lado contrario, al cual da la cocina, sí se observan algunas diferencias en la distribución delas ventenas, pues de las 11 que poseen los coches de 2.ª tan sólo se han mantenido 9 sin cambios; de las 2 restantes, una se ha eliminado totalmente y la otra ha visto reducidas sus dimensiones aproximadamente a los 2/3, correspondiendo estas va-

riantes precisamente a la zona de ubicación de la cocina. Asimismo, si se presta atención, se obsevarán, a la altura de esta última y en ambos laterales del coche, sendas portillas situadas a la altura del piso y que pueden emplearse para cargar víveres en la cocina directamente desde el andén.

Desde nuestro punto de vista, creemos que habría sido muy interesante dotar a estos nuevos coches cafetería de un esquema de pintura distinto del que poseen los de 1.ª y 2.ª puros, pues resulta realmente difícil localizarlos entre los de una composición homogénea de coches 9000.

Interiormente, la distribución del coche varía votablemente en relación con la de un BB-9200, del cual se ha partido para su realización. En efecto, la capacidad de este último ha quedado reducida de los 88 asientos de 2.ª clase originales a 32 solamente, siendo la distribución de los mismos semejante a la existente anteriormente. El espacio restante se ha destinado a la ubicación de la cafetería con su cocina, tal como puede apreciarse en el esquema que acompaña a estas líneas.

En lo sucesivo, al describir los elementos esenciales de que consta el coche, omitiremos cuantos detalles y características sean comunes con los BB-9200, para cuya consulta nos permitimos remitir al lector al artículo «Corail y 9000 en servicio».(1) Por tanto, nos centraremos básicamente en lo que realmente constituye una novedad, o sea, en el departamento cafetería y en la cocina, así como en algunos otros detalles de menor importancia.

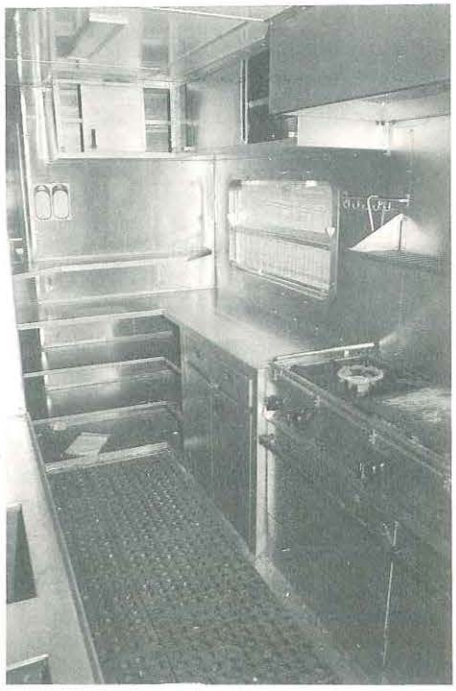
La cafetería, con una amplitud realmente interesante, puede subdividirse en tres zonas decoradas de formas distintas. En primer lugar citaremos un espacio lateral (situado en el mismo lado que la cocina) en el cual se encuentra un total de 4 mesas, dotadas cada una de ellas con 4 asientos abatibles aunque con respaldo fijo, y situadas todas ellas frente a una ventana. Frente a ellas y al otro lado del pasillo central se halla un mostrador corrido adosado al lateral del coche y que posee forma de diente de sierra; su altura es la de una barra de bar y está dotado de un total de 8 taburetes altos giratorios fijados al piso. Finalmente, la tercera zona, situada aproximadamente en el centro del coche y junto al departamento de 2.ª posee, a cada uno de los lados del pasillo, sendas mesas bajas tipo «pub» con sus respectivos asientos corridos en forma de U que permiten alojar a un total de 4 personas cada uno; esta zona se halla separada de las dos anteriormente citadas por medio de tabiques de cristal oscuro, similares a los que ya conocíamos en los anteriores 9000, estando constituida la separación entre la misma y el departamento de 2.ª por un tabique de madera con una puerta pivotante.

Para la iluminación del departamento cafetería existen, además del canal central de fluorescentes, un total de 7 apliques, de los que 4 corresponden a las mesas y 3 al mostrador corrido. La decoración del techo y del piso es igual que la del departamento de 2.ª, es decir, paneles de poliéster y losetas de material sintético respectivamente, siendo en cambio distinta la de las paredes, que está constituida por paneles estratificados en lugar de la ya conocida moqueta.

La cocina se halla situada en uno de los extremos del coche, siendo la anchura de la misma de unos 2 metros. Por consiguiente, junto a la misma el pasillo de coche, que tanto en el departamento de 2.ª como en la cafetería era central, pasa a ser lateral en una longitud de 4 m más o menos y desemboca a través de una puerta pivotante en la plataforma del coche.

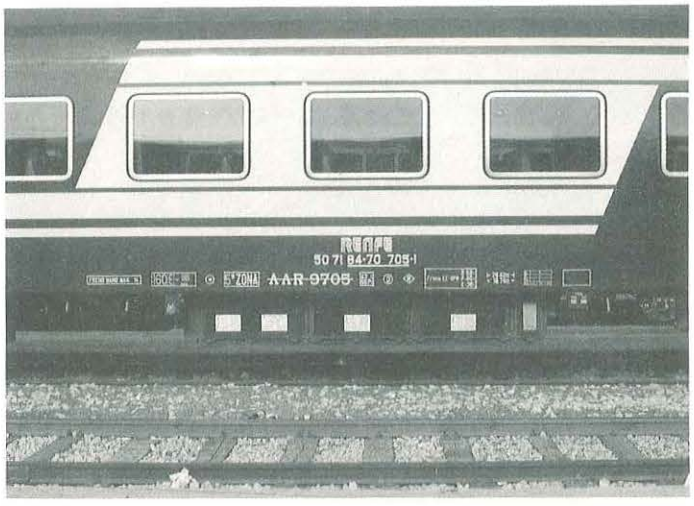
El acabado interior de la cocina, tanto en lo referente a paredes como a piso y muebles, es de acero inoxidable, siendo en cambio de paneles estratificados en el techo. La dotación interior de la misma está constituida por los elementos siguientes: un calentador de agua de 30 litros de capacidad, una cocina de gas propano con dos fuegos, plancha y horno, una cafetera, un fregadero de dos picas, dos neveras (una eléctrica con cubitero y otra de hielo), un calientaplatos, una campana extractora de humos, una mesa abatible y diversos armarios y estanterías. La comunicación con el departamento cafetería se realiza a través de un pequeño mostrador de unos 90 cm de anchura que se halla situado en una de las esquinas de la cocina.

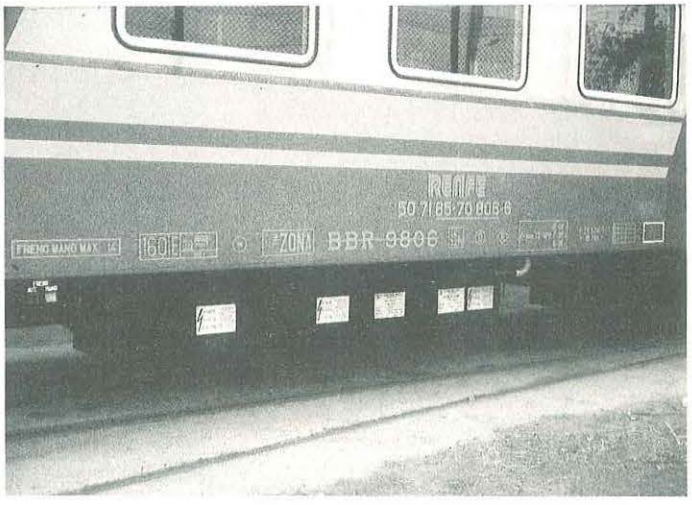
Tal como acabamos de decir, la cocina va alimentada con gas propano. A tal fin existe, bajo la plataforma del coche, el correspondiente compartimento destinado a albergar las bombonas; el fondo del mismo está constituido por una simple rejilla, la cual, según prescriben las normas al efecto, debe dejar salir el gas en caso de producirse escapes,



Detalle de la cocina (Foto V. Canosa).

(1) CARRIL, (primera época) n.º 70, octubre 1981.





Vistas de los laterales de un AAR-9700 y un BBR-9800 con sus respectivas inscripciones (Fotos V. Canosa y J.A. Mira).

evitando así la concentración del mismo dentro del compartimento y la posibilidad de explosiones.

Otra de las diferencias existentes entre estos BBR-9800 y el resto de los 9000 es la relativa a la plataforma situada en el extremo opuesto al de la cafetería. En el mismo, hasta ahora existían 2 WC, los cuales en los nuevos coches han quedado reducidos a uno sólo, habiendo sido sustituido el otro por un pequeño armario destinado a almacén de provisiones. Asimismo, uno de los dos grupos de estanterías para equipajes voluminosos ha dejado lugar a otro departamento de almacenamiento de víveres, dotado esta vez de neveras de hielo. Tanto a uno como a otro de dichos departamentos se accede desde el pasillo por medio de puertas correderas.

Finalmente, sólo cabe citar que el total de coches BBR-9800 es de 10, habiendo sido construidos todos ellos en Barcelona por MACOSA y entregados a RENFE entre los meses de septiembre y diciembre de 1982.

LOS RESTAURANTES RRR-9900

Los 10 coches RRR-9900 han sido construidos por CAF en Zaragoza. Están dotados de bogies GC-1 también construidos por CAF. La estructura del coche es similar a la de los otros vehículos de la serie 9000, pero son fácilmente identificables exteriormente debido a la particular distribución de las ventanas en un costado y sobre todo por el color anaranjado que sustituye al amarillo en las franjas, puertas e inscripciones. Por lo demás se mantiene la distribución de colores usual en los demás coches, así como el mismo color azul. Como ya se ha dicho, estos coches restaurantes han sido destinados a atender expresos nocturnos; no cabe duda que con su llamativa decoración azul y naranja destacan vivamente entre los coches camas azules y los coches 8000 con su tradicional y sobrio color verde. La matriculación «RRR» en lugar de «RR» —como parece que sería lógico en un coche restaurante de bogies— es debida a que las letras «RR» ya identifican a los vagones cisternas de bogies.

El coche mantiene las dos plataformas de acceso, debido sin duda a poder aprovechar una estructura idéntica a la de los otros coches 9000. No obstante creemos que una de ellas podría haber visto anuladas las puertas, dada la utilización muy concreta del vehículo. La distribución interior es similar a la de los coches restaurantes CIWL modificados en restaurantes-cafeterías y dotados de una barra de bar entre la cocina y el salón comedor. Quizá la disposición general de los coches RRR-8000, con la cocina en situación central, hubiera facilitado en alguna forma el servicio de restaurante, ya que las mesas quedarían más próximas a la cocina y a la vez aisladas de la cafetería.

El interior del coche RRR-9900 se puede dividir en tres zonas de utilización claramente diferenciada. Inmediato a una plataforma

EL PARQUE ESPAÑOL DE COCHES CAFETERIAS Y RESTAURANTES

• Además de los coches modernos serie 9000 comentados en el artículo al que acompañan estas líneas, RENFE cuenta con un determinado número de coches destinados a prestar diversos tipos de restauración, más o menos elaborados de acuerdo con las características del vehículo y el tipo de servicio de los distintos trenes en que aquéllos están incorporados. No tendremos en cuenta los trenes autopropulsados dotados de cafetería y cocina en algún coche (TER y electrotrenes 432, 443 y 444) ni los remolques Talgo III y Talgo Pendular en sus versiones cafetería-cocina y comedor. Por tanto el parque en activo (agosto 1983) es el siguiente:

AAR-5000	27 unidades (origen: 29)	Coche mixto 1.ª/cafetería, con 5 departamentos de 1.ª clase (30 plazas) y una cafetería pequeña.
AAR-6000	3 unidades	Coche mixto 1.ª/cafetería, con 5 departamentos de 1.ª clase (30 plazas) y una cafetería pequeña.
AAWLR-5000	1 unidad (origen: 8)	Coche mixto 1.ª/camas/cafetería, con 2 departamentos de 1.ª clase (12 plazas), cuatro departamentos de 2 camas (8 plazas) y una cafetería pequeña.
AAR-3300	3 unidades (origen: 5)	Coche mixto 1.ª/cafetería, con 3 departamentos de 1.ª clase (18 plazas) y una cafetería grande.
RRR-8000	7 unidades (origen: 8)	Coche cafetería-restaurante, con departamento bar, cocina y salón comedor de 17 plazas (climatizado).

Los coches AAR-3300 y AAWLR-5000, aunque figuran en el parque, permanecen inactivos, realizando los AAR-3300 algún servicio ocasional con la cafetería anulada. Los AAR-5000/6000 que circulan lo hacen normalmente con servicio de «mini-bar» en sustitución del más completo de cafetería. Prestan servicio en expresos nocturnos radiales y transversales. Todos estos coches, pertenecientes a la primera generación de material rodante de RENFE (*ver CARRIL 4 y 5*), tienen los días prácticamente contados.

Los coches RRR-8000 constituyen el único material moderno de este género que posee RENFE. Los 7 coches existentes (falta el RRR-8008) han sido modernizados con bogies GC-1 y pintados de azul y amarillo. Circulan en los trenes *Iberia Expreso* (Madrid-Hendaya e Irún-Madrid), *Algeciras-Ceuta Expreso* (Madrid-Algeciras y vv) y expreso Madrid-Barcelona vía Manresa.

• Por su parte la Compañía Internacional de Coches Camas (CIWL) posee en España —nuestro país es uno de los pocos donde esta célebre compañía todavía tiene un parque propio— un total de 18 coches restaurantes. Normalmente se hallan en servicio algo menos de la mitad (entre servicio real y reservas), mientras que los restantes coches están inactivos. Prestan servicios en los trenes *Puerta del Sol* (entre Madrid y Miranda), *Costa Brava Expreso*

Vista lateral de un coche RRR-9900 por el lado del pasillo. Las dos primeras ventanas corresponden al pasillo, las cinco siguientes al bar y las cinco últimas al salón comedor (Foto J. Roselló).

Cincuenta y cinco años separan las fechas de construcción de los coches restaurantes RRR-9907 y CIWL 3580, excepcionalmente reunidos en un tren especial fletado por el Círculo Catalán de Madrid (Foto J. Roselló).

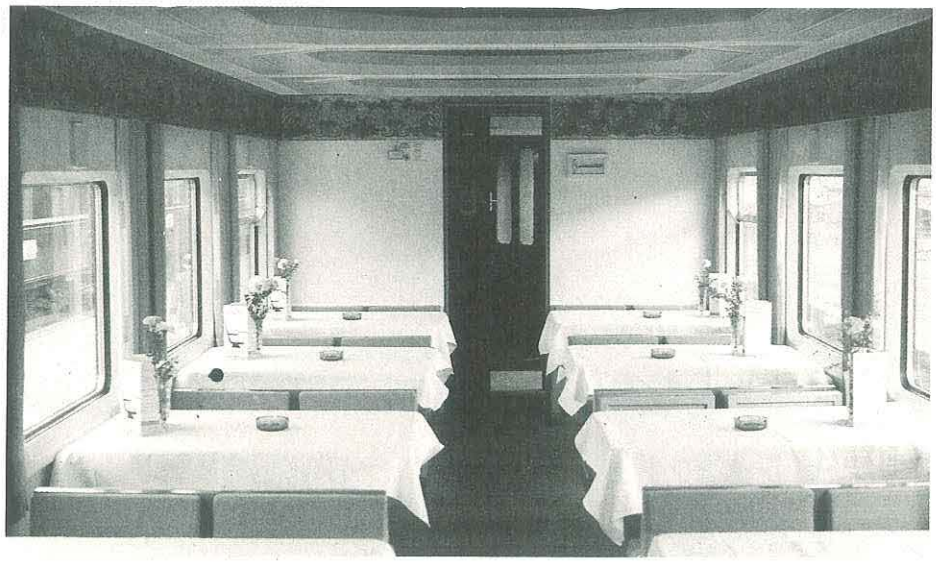
(Madrid-Cerbère y Portbou-Madrid) y el expreso Barcelona-Bilbao y vv. Los 18 coches restaurantes existentes de los que dos (3569 y 3580) han sido habilitados como restaurantes-cafeterías, son los siguientes:

2739, 2746, 2747, 3395, 3396, 3562, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3587 y 4067.

Estos coches también están dispuestos para atender servicios especiales, que se realizan con cierta frecuencia y entre los cuales últimamente ha destacado el que el pasado 16 de octubre circuló con tracción vapor (141-2111) entre Barcelona y Sant Sadurní d'Anoia. En su composición intervenían casi exclusivamente los coches restaurantes; en concreto se trataba de los coches 2747, 3579, 3580, 2746 y 2739. Fue organizado dentro de la «II Semana del Cava» celebrada en aquella localidad catalana.

En el momento de escribir estas líneas está pendiente de confirmación definitiva la incorporación de un coche restaurante CIWL (y un coche cama LX16) al tren expreso Barcelona-La Coruña y vv. Este servicio requerirá tres coches restaurantes.

• Y para concluir esta sencilla reseña no podemos dejar de olvidar que en el *Surexpreso* (Lisboa/Oporto-Hendaya e Irún-Lisboa/Oporto) prestan servicio coches restaurantes de los Ferrocarriles Portugueses (CP), con caja de acero inoxidable de las series 8820 y 8822.



El salón comedor visto desde la primera fila de mesas. Al fondo quedan la bodega (izquierda), guardarropas del personal (derecha) y la plataforma de acceso (Foto J. Roselló).

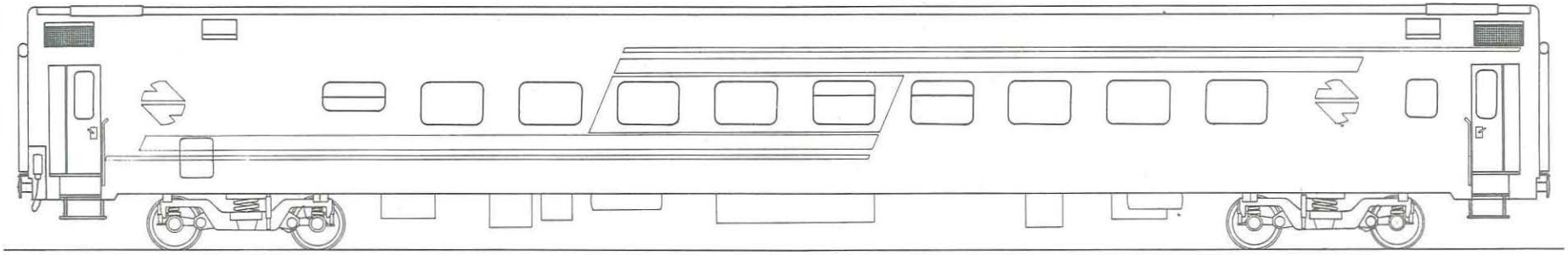
—sólo separado de ellas por dos pequeños locales cuyo uso reseñaremos después— se encuentra el salón comedor, con cinco mesas a cada lado del pasillo central. Cada mesa corresponde a una ventana y tiene una capacidad para cuatro comensales en asientos individuales tapizados. El respaldo es fijo y abatible el asiento propiamente dicho. Están reunidos en grupos de dos o cuatro sobre un mismo bastidor metálico, apoyado en la pared lateral y por un pie en el piso. Las mesas poseen este mismo sistema de fijación, que contribuye extraordinariamente a facilitar las tareas de limpieza del piso. La separación entre el comedor y el bar está materializado por sendas mamparas a ambos lados del pasillo central, quedando en todo momento libre el paso. Estas divisorias tienen una ventanilla en su parte alta.

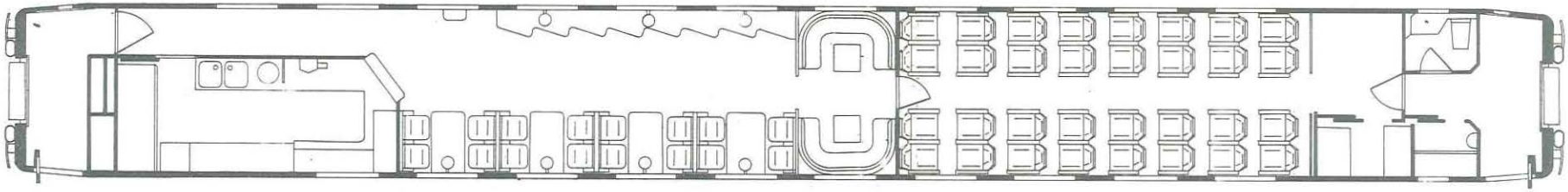
El departamento de bar cuenta con una barra alta de planta irregular, en cuya parte más estrecha están dispuestos cinco taburetes fijos. En el lado opuesto, y a lo largo de dos ventanas, existe una barra baja adosada a la pared y otros cinco taburetes fijos. Todo ello representa un total de 10 personas sentadas que se suman a las 40 que pueden ser atendidas en el comedor. El resto de la barra del bar puede ser utilizado para consumiciones rápidas de pie. Bajo la barra se encuentran un fregadero y diversos armarios, dos de ellos frigoríficos. Adosándose a la pared lateral del coche está un bloque de armarios bajos con una máquina de fabricar cubitos de hielo. Sobre este conjunto quedan las dos cafeteras exprés y la caja registradora. Y contigua a la mampara que separa el bar del comedor se halla un armario bajo destinado a almacén de ropa de mesa. Entre el comedor y la plataforma inmediata, junto a los cuadros de control del equipo eléctrico y de la climatización, existen dos pequeños locales cerrados. Uno está dedicado a bodega, con una nevera de hielo para la botellería, y el otro a guardarropa del personal y almacén de diversos enseres.

En la zona contigua a la cocina la barra se ensancha y simultáneamente se estrecha la zona destinada a los viajeros, dando paso esta última a un pasillo lateral que a lo largo de la cocina conduce a la plataforma de acceso. La cocina está claramente dividida en dos zonas, que aunque normalmente forman una sola unidad pueden quedar separadas por medio de una puerta metálica de ballesta. El sector más pequeño, con comunicación con la barra y con el pasillo lateral, contiene diversos armarios, un frigorífico de un solo elemento, un fregadero y una plancha y un horno eléctricos. Este *office* está destinado a complementar la barra en caso de prestarse exclusivamente servicio de cafetería, quedando anulada la cocina. Esta además posee una entrada independiente desde la plataforma a través de una amplia puerta de dos hojas. Contiene un armario frigorífico de tres elementos, una cocina y un calentador de agua (ambos a gas butano), un fregadero, superficie de trabajo, armarios para el menaje y víveres, etc. Todo el mobi-

ALZADO Y PLANTA DE UN COCHE CAFETERIA BBR-9800

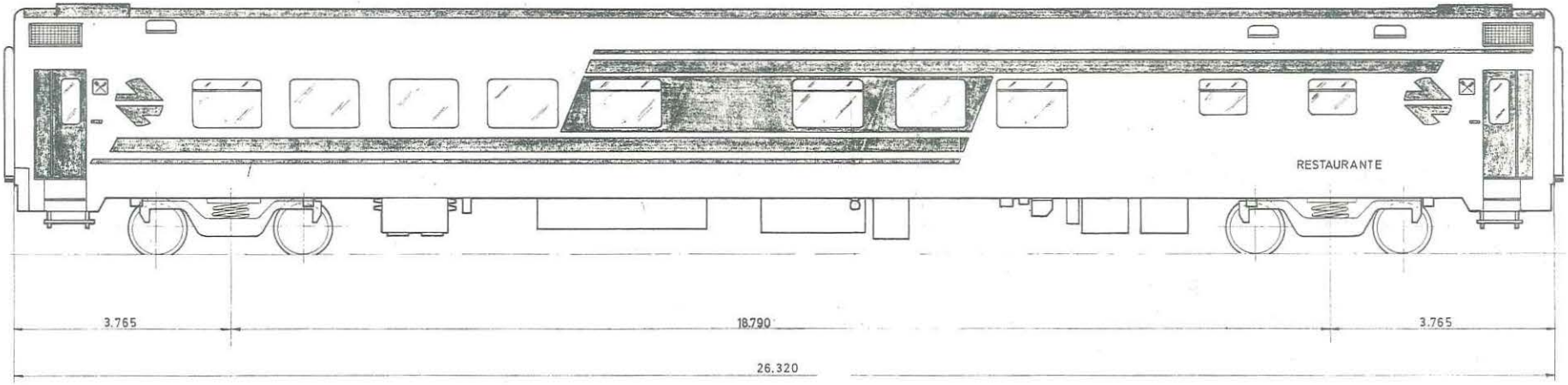
(Doc. Carril-Macosa).

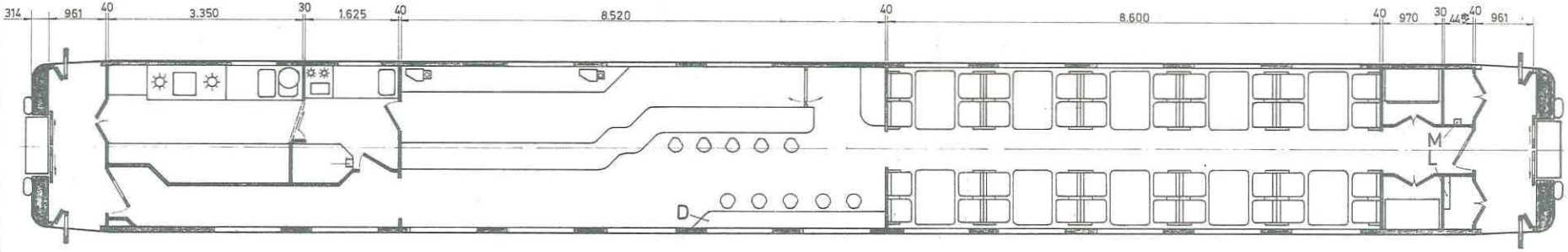




ALZADO Y PLANTA DE UN COCHE RESTAURANTE RRR-9900

(Doc. CAF)

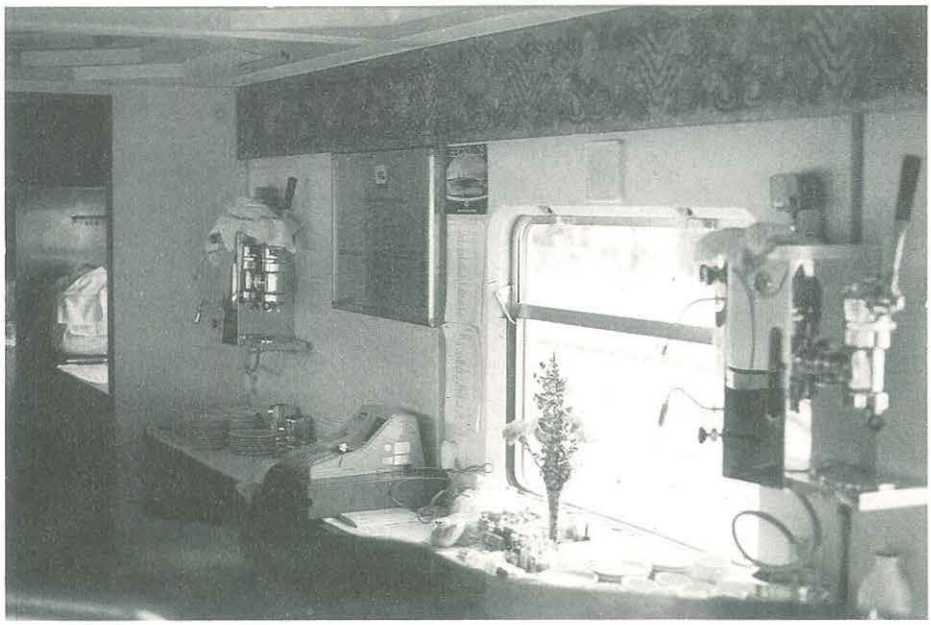




liario y revestimientos de la cocina están realizados en acero inoxidable. Un depósito central alimenta con agua las diversas instalaciones.

Como todos los coches restaurantes, este RRR-9900 carece de WC. Podría haber sido interesante instalar uno o cuando menos un pequeño local con un lavabo, sobre todo teniendo en cuenta que el espacio dedicado al mismo hubiera podido ser recuperado tras anular el acceso exterior a la plataforma lado comedor. Y un punto concreto que no parece solucionado es la falta de lugares adecuados para que los clientes del comedor dejen alguna prenda de abrigo —incluso la disposición de los respaldos de los asientos impiden cualquier intento de utilización en este sentido— o pequeños bultos. La supresión de las rejillas portaequipajes no parece muy positiva.

Pero a nuestro juicio el mayor problema, no exclusivo del RRR-9900 por otra parte, estriba en la falta de autonomía del coche en lo referente a la refrigeración (provisiones y bebidas). La línea de calefacción del tren alimenta con alta tensión un convertidor estático de 45 kVA (Sistemas Electrónicos de Potencia, licencia Parizzi) similar al de los demás coches 9000. En caso de desengancharse la locomotora queda sin corriente la línea de tren, recurriéndose momentáneamente a las baterías para la mayor parte de servicios. Pero el mayor problema se presenta al no haber posibilidad de enfriar las bebidas hasta que el tren no está en marcha. Para paliar en lo posible este inconveniente se recurre al hielo y al embarque de género ya refrigerado. Una simple toma eléctrica de baja tensión combinada con una sencilla instalación en los lugares habituales de estacionamiento de los coches permitiría que en todo momento se conservaran en funcionamiento los frigoríficos. Otras posibles soluciones serían la instalación de un pequeño grupo electrógeno o de un pantógrafo de empleo estático, este último para alimentar con alta tensión el convertidor sin recurrir a la línea de tren. Ambas soluciones son complicadas y además la segunda —empleada en Suiza— parece poco viable en España al no tratarse de una red íntegramente electrificada.



En esta imagen se ven las dos cafeteras exprés y la caja registradora. A la izquierda se aprecia la puerta de comunicación con la cocina (Foto J. Roselló).

En las zonas destinadas al público el piso está recubierto con material sintético, que sin solución de continuidad recubre también las paredes hasta el límite inferior de las ventanas. La parte alta está recubierta con paneles moldeados de poliester. Toda la zona de las ventanas queda cubierta por cortinillas plisadas de tela y sus guías quedan ocultas bajo un friso decorado adosado a la pared. Este friso se prolonga en los tabiques transversales. El techo está decorado con unos grandes paneles de poliester, en cuyo centro quedan los difusores de la climatización. Alrededor de estos paneles, y alojados en un canal recubierto por una rejilla, están los tubos fluorescentes de la iluminación general. Se carece de lámparas individuales en las mesas, tan tradicionales en los coches restaurantes. Toda la decoración está basada en distintos tonos marrón, crema y rosado, mientras que los accesorios metálicos están lacados en color granate. La sonorización y la climatización son idénticas a las de los demás coches de la misma serie.

En definitiva se puede decir que tanto el BBR-9800 como el RRR-9900 son unos magníficos vehículos muy bien adaptados a su particular utilización. Y como es habitual en RENFE su explotación está concedida a la Compañía Internacional de Coches Camas.

VCN y JRI

La irregular planta de la barra divide el espacio destinado a bar en dos sectores bien definidos: uno para atención de los clientes en el lado correspondiente al salón (izquierda) y otro más especialmente dedicado al servicio, contiguo a la cocina y junto al pasillo de acceso a la plataforma (derecha) (Fotos J. Roselló).