

COCHES DE 3ª Y FURGON SANTANDER – MEDITERRÁNEO

Autor: Angel Clemente

Después de construir alguna que otra máquina de vapor, llega la hora de pensar en contar con algo que remolcar, o dicho de otro modo, ¿qué pinta una máquina rodando sola por el tablero?, o peor aún, tirando de unos coches alemanes por ejemplo.

Tan interesante o mas que el material motor que alguna vez circuló en España, es el remolcado, y quizás mas fascinante por desconocido, lamentablemente los fotografías de la época se centraron mas en el mas atractivo mundo del vapor, dicho sea sin ánimo de reproche, probablemente yo hubiera hecho lo mismo.

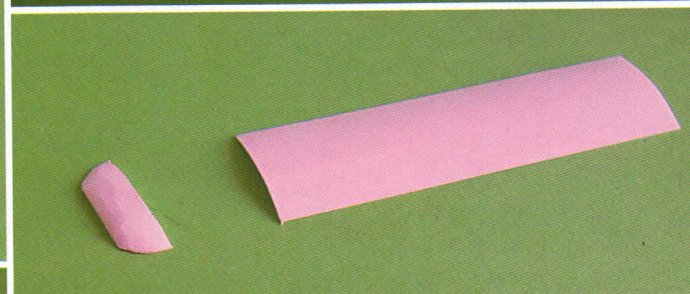
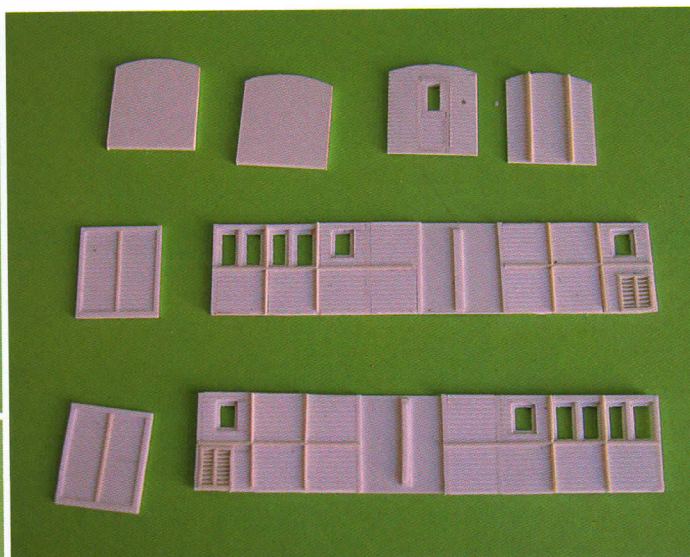
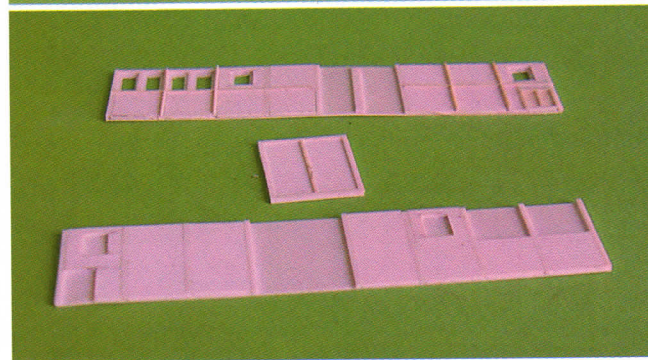
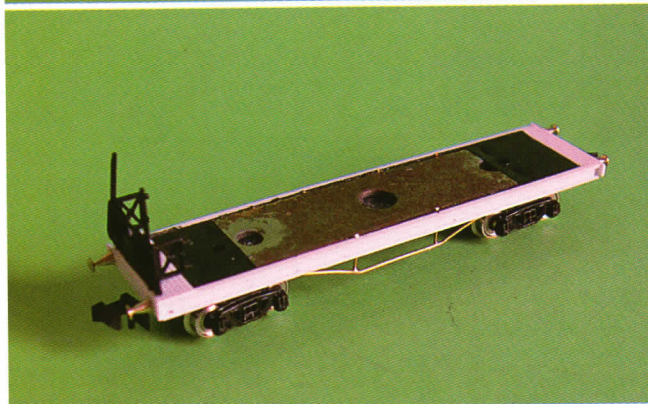
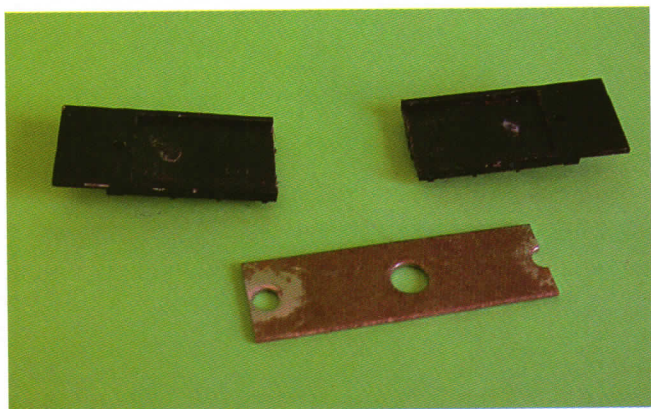
Bien pues la intención de este humilde modelista, es tratar de dar ideas acerca de cómo dotar a nuestro parque de los modelos siempre soñados, evitando la concurrencia con los modelos fabricados, tanto por las firmas comerciales,

como por artesanos profesionales, como ya he expresado en alguna ocasión, si algo se puede adquirir, no vale la pena construirlo, a no ser que....

En esta línea , procuraré ir describiendo tanto coches de viajeros como vagones de distintos tipos, especialmente aquellos que tengan menos posibilidades de ser reproducidos como por ejemplo el que en esta ocasión presentamos, naturalmente , si alguien está interesado en un modelo concreto, que no dude en ponerse en contacto con la redacción, y procuraremos satisfacer sus deseos. En cuanto a los aficionados a la escala H0, todas las indicaciones son válidas , naturalmente teniendo en cuenta que las medidas son aproximadamente el doble, los materiales de base son los mismos, y muchas referencias citadas , tienen su equivalente en esta escala, incluso del mismo fabricante. Pero basta de char-

la y veamos un poco de este material. Los coches de tercera clase y furgón, S.M 4ECfhvc 701 a 713, son con toda probabilidad el material mas curioso que tuvo la compañía del Santander – Mediterráneo , y uno de los mas peculiares del parque RENFE, único material de este tipo, junto a los mixtos CCD de la serie 5000, y además con una historia bastante curiosa como veremos.

Según escribe Kenneth M. Dobeson en su libro “El ferrocarril Santander-Mediterráneo” estos coches fueron contruidos muy probablemente a partir de vagones de bordes altos y bogies que fueron entregados para la construcción de la línea y que formaron la serie 4P, en 1925 por Orenstein & Koppel. El hecho de tener el friso de listones en sentido horizontal, en lugar de vertical, que es lo corriente en material de viajeros, es un indicio claro de su origen, así mis-



mo los montantes metálicos vistos, es un detalle mas propio del material de mercancías..

En RENFE se numeraron como CCD 1, 3 a 7, y 9 a 13, y al menos dos de ellos se modificaron como coches de tercera clase, y se emplearon como remolques de las unidades 500 del Bilbao – Portugalete, como se puede ver en las fotos 1 y 2, tomadas del libro “Automotores españoles”, de Javier Aranguren, únicas fotos que he podido localizar, por cierto.

Las dimensiones a escala N se pueden ver en el esquema adjunto, reducido del que apareció en el libro citado, como se puede apreciar, debió haber dos tipos de distribución interior, aunque su aspecto externo sería similar.

Para la reproducción se parte de un chasis de vagón americano, que proba-

blemente será preciso cortar para que quede a 50 mm la distancia entre los pivotes de los bogies, también será preciso cortar la chapa de lastre, y pegar las tres piezas con cianocrilato, ver foto3.

El lateral del chasis se rebaja ligeramente y se le añaden unas tiras para lograr la longitud adecuada, como se ve en la foto 4, el balconcillo procede de recuperación de los que equipaban los coches de balconcillos de 2 ejes de la marca Ibertrén.

Los tirantes del bastidor se pueden hacer con alambre de latón de 0'5 mm, soldando en el sitio las distintas piezas, previamente fijadas al chasis mediante unos taladros.

Los topes se pueden tornejar en una varilla de latón de 2 mm, o utilizar alguna referencia de J'S.

La foto 5 ilustra la forma de obtener los laterales, un rectángulo cortado a la medida del plano, en plancha 9010, sirve como base para ir pegando los distintos elementos, y una vez completado, se recortan los huecos de las ventanillas.

Los paneles de friso son la ref. Evergreen 2030, con tira 121 se hacen los montantes metálicos y la separación de las ventanillas. Las puertas de la perrera se hacen con tira ref.100, puestas de canto en el hueco, y planas las que imitarán el marco.

Para el marco de las puertas correderas, se utiliza tira 101 pegada en todo el perímetro y otra centrada en sentido vertical.

Sobre los montantes se colocan unas tiras 100 de canto para acabar de imitar los perfiles.



En la foto 6 vemos todas las piezas que componen la caja, laterales testeros y puertas, la unión se realiza a tope, quedando los testeros por el interior de los laterales, de esta forma el propio canto de los laterales, imitará los montantes externos de los testeros.

Una vez fijadas las puertas, con unas tiras 120, se imitan las guías para su apertura.

También es el momento de poner los pasamanos de las puertas, fabricados con unos trocitos de alambre de 0'3 mm.

El techo se obtiene fácilmente con las dos piezas que se ven en la foto 7, dado que los testeros son distintos, cortaremos un rectángulo al que se le da forma mediante una varilla metálica por simple presión, desde el extremo del departamento de correo hasta la puerta del departamento de viajeros, y desde este punto al extremo, se hace una pieza tallada a partir de un taco de plancha de 2 mm, a base de lima. Estas dos piezas se pegan reforzando por el interior con

trocitos de plástico, y se enmasilla y lija lo necesario.

En la foto 8 vemos el furgón listo para recibir la pintura, el techo no está fijado puesto que para ello hay que poner los cristales, y estos a su vez se deben poner después de pintar.

No se exactamente en que color iban estos furgones, pero lo usual en la época para este tipo de material, era el gris y el verde oscuro, en ocasiones con la estructura metálica pintada en negro. En esta ocasión empleé pintura acrílica verde oscuro de Vallejo, ref. 970. el chasis se pinta en negro mate, y el techo en gris mas o menos oscuro, dependiendo de lo usado que se quiera aparentar, estos techos solían ser de madera recubierta por una lona, que lógicamente se iba oscureciendo con el paso del tiempo, y sobre todo del humo de las locomotoras.

Para terminar, una vez fijado el techo, se colocan unos ventiladores, en esta

oportunidad la ref. 012 de J'S, que pintaremos en negro. En las fotos 9 y 10 vemos el coche terminado.

Como siempre todo es mejorable, la adición de mas detalles queda al gusto de cada cual, a disfrutar con el invento y hasta la siguiente entrega. ■

