

AUTOEXPRESO 803

de Barcelona a Madrid en plazas
acostadas 100 %



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO lo que fueran los más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad en base a anotaciones de composición personales en el periodo que va entre 1972 y 1981, una década realmente prodigiosa en cuanto a variedad y cantidad de material en circulación, y en la que el tren llegaba a todos los rincones peninsulares y al alcance de toda la población.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en muchos casos (casi en el 50%) se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

Barcelona-Madrid 803 (1972) - - - - - Composición CR7204

Referencia EW68

Cuando imaginé esta colección de composiciones reales con mi material H0, lo primero que me vino a la cabeza era, por encima de todo, poder obtener el tren que hoy presento.

Han pasado ya seis años de aquel deseo, y mi regocijo hoy es enorme ya que ¡ al fin !, he podido formar de manera completa, con alguna mínima licencia que ya comentaré, el más selecto y lujoso de los expresos que por aquellos años 70 surcaba las vías en la 5ª zona de Renfe : el AUTOEXPRESO Barcelona a Madrid y viceversa, tren nocturno, que, como tal, era difícil de ver, y formado exclusivamente por coches cama y coches a literas, plazas acostadas 100 %.

Sus números de circulación 803/804, pero era conocido como “Autoexpreso” por la circunstancia que fue quizás el primero en introducir la fórmula comercial del viaje en coche cama transportando el vehículo en el propio tren con un mínimo suplemento; también en círculos de aficionados nos referíamos a él como el “camas y literas” indicando así lo exclusivo de su composición. Esta numeración permutó a 203/204 cuando en 1974 este tren empezó a circular por el itinerario por Valls y Lleida, en vez de por Tarragona y Caspe.

Para su formación en H0, dos “escollos” de partida de difícil lidia : los coches cama “YF” de la CIWL y los “S3” de la misma propiedad. Tema resuelto desde hace 3 años para los primeros, gracias al modelo en latón de Amefalink, y estreno ahora de los “S3” que acabo de incorporar a mi colección por proceso de “iberización” de coches cama “S1” europeos de LsModels.

Cabe recordar que la marca lusa “Sudexpress”, por acuerdo con LsModels, incluyó en sus proyectos la referencia 99003 / 98016 formada por tres de estos coches con sus detalles propios de los años 70; sólo salió al mercado en 2013 la versión años 50, y los referidos quedaron en el olvido, aunque parece ser que el contrato seguía vigente : que si ahora la quiebra de Modern Gala, el sabotaje y robo de moldes, la situación económica del país etc....; mañana serán las inundaciones en China etc..... así que me cansé de esperar y decidí acometer mi propio proyecto para obtener estos coches. Cosa hecha. Dice un tal Murphy que ahora es cuando existe mayor probabilidad de que salgan finalmente. Y tiene toda la razón, ya que apenas unos días después de concluir mi proyecto, en la web de LsModels aparecen los prototipos de dichos coches, lo que abre de nuevo la puerta a la espera de que una vez por todas salgan al mercado. Algo se está moviendo.



Imagen de uno de los coches en proyecto (prototipo web LsModels)

En concreto :

Expreso 803 Barcelona-Término a Madrid-Chamartín del 17 de julio de 1972 a su paso por Tarragona :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	7600 *		Electrotren	2701	
1	DDET-8015	Furgón y Correos	TC		Tulaton
2	WL-2706	Camas tipo S2	LsModels	98014-1	
3	WL-2957	Camas tipo S3	TC		LsModels
4	WL-2953	Camas tipo S3	TC		LsModels
5	WL-3307	Camas tipo S3	TC		LsModels
6	WR-3587	Restaurante	TC		LsModels
7	WL-4671	Camas tipo YF	Amefalink	YF-E	
8	WL-4677	Camas tipo YF	Amefalink	YF-D	
9	WL-4656	Camas tipo YF	Amefalink	YF-C	
10	BBL-8186	2ª cl. y literas	TC		Heris
11	BBL-8102	2ª cl. y literas	TC		Heris
12	.Les	Furgón Coches	Lacalle	970A	

Este tren circulaba en un horario nocturno muy centrado, es decir, salida tardía y llegada temprana, por lo que la foto a luz de día era muy difícil, salvo aprovechar algún madrugón veraniego. Por Tarragona pasó a las 23,39 h. Ello era posible por su exigente velocidad media y por su mínimo número de paradas.

Se dice en algunos foros que este tren carecía de furgón para limitar su tonelaje y mejorar su comprometido programa de tracción : quizás fuese así en algún período, pero en mi cuaderno de anotaciones 1972-1981 siempre me ha aparecido con furgón incorporado en cabeza, además de precisar el calderín invernal para la calefacción a vapor en aquellos años 70, por lo menos para los literas, ya que los vehículos CIWL se las apañaban solos.

Detalle de los coches :

Furgón num. 1 :



El "necesario" : pero no tiene porqué ser DDET, en otras anotaciones de la misma época figura un DDT; pocas veces el departamento postal de estos mixtos DDET se veía activo, y el vehículo se limitaba a prestar servicio de furgón, más para alojar al jefe de tren que para paquetería. O para calefacción de vapor al tren en época fría.

Modelo Tulaton, con una base origen Electrotren, y detalles añadidos/modificados.

Coche num. 2 :



Un S2 en circulación todavía en 1972 ! En concreto, el 2706 que en la "biblia" de Aranguren se menciona como desguazado en 1967 ! Lo cierto es que ahí estaba, ignoro si con reformas internas o no. Y en la representación modelo, una ligera licencia o "error asumido" : el futuro set de Sudexpress-LsModels comentado traerá un "S2T" en época IV que sería el ideal para este tren; pero en mis planes no figuró "iberizar" ninguno de los extranjeros y para este tren he tenido que usar el que viene en el set época III (98014), que, casualmente, es el mismo 2706 : aunque con detalles e inscripciones que serían anticuados para 1972, pero.... quién sabe si lo habrían modernizado realmente en los 60 !

Los "S2" que llegaron en los años 40 y 50 al parque ibérico junto a los "S1", pasaron la mayor parte de ellos a una transformación a "S3K", con añadido de un pequeño espacio cafetería; otros se modernizaron como "S2T" a base de añadir camas suplementarias, y alguno se modernizó dentro del propio tipo. Los "S1" por su parte se modernizaron como "S3" y tuvieron una existencia algo más dilatada.

En la foto, presenta su lado pasillo, que, en la práctica, es el que menos diferencias mantiene entre la versión clásica y la modernizada.

Coches num. 3 a 5 :



Estos son los 3 "S3" de este tren, obtenidos por "iberización" bastante completa de ejemplares LsModels del surtido europeo, mayormente de la ref. 49133 que es un set con tres "S1" época II que ya llevan implícito el freno de vacío imprescindible. En la primera foto lado departamentos, en la segunda lado pasillo; en detalle son :

1/ 3301, de la serie 3301 a 3310 construcción belga "Nivelles"

2/ 2953, de la serie 2943 a 2967 construcción alemana "Gebr. Credé"

3/ 2942, de la serie 2933 a 2942 construcción inglesa "Metropolitan"

No es este trabajo el lugar ideal para extenderme a nivel de tutorial sobre los pasos realizados y recursos empleados, quizás en otro documento futuro. Existe bastante documentación gráfica de estos coches, y elegí el 3301 por esta foto que le hice en 1978 en Irún, cuando ya estaba apartado del servicio, ya que la llegada de los "T2" a partir de 1977 jubiló estos coches S3, S2 y S3K.



En la siguiente foto, efecto casi solemne de los tres coches en circulación en este tren :



Coche num. 6 :



Hasta ahora había usado de manera exclusiva el restaurante Metropolitan 3396 propuesto por Rivarossi (ref. 3567) en mis trenes; pero hoy viene también de "estreno" este nuevo ejemplar, que reproduce el EIC num. 3580, de la serie 3578 a 3587 de los cuales 7 de ellos estuvieron en nuestras líneas. Conocidos también como "Charentaises". Se ha obtenido por "iberización" simple de un ejemplar LsModels ref. 49192 de la serie 3341-3360 que, casualmente, es del mismo constructor francés y del mismo año. Similitudes notables pues que facilitan la labor de adaptación. El modelo está a falta de colocar los porta-faros y los porta-linternas.

En la siguiente foto, el vehículo en explotación por su otro lateral.



Coches num. 7 a 9 :



Trío de ejemplares "YF" en este tren, de la producción "todo latón" del artesano Amefalink; el auténtico e imprescindible coche-cama exclusivamente ibérico de los 60 y 70. Uno de ellos pertenece a la serie moderna 6001 a 6012, que consta que empezó a entregarse en 1972, o sea, vendría de riguroso "estreno" en este tren. Difícil pero posible.

De arriba abajo, 6009 - 4642 - 4673, lado pasillo los dos extremos y lado departamentos el central.



En esta toma, los tres vehículos en explotación : menudo efecto y valor !

Coches num. 10 y 11 :



Como ya resulta cansino repetir, el auténtico y habitual coche a literas BBL-8100 de Renfe debe ser "fabricado", y de poco sirve el ejemplar que propone Electrotren; 2 coches de esta serie, con sus 11 grandes ventanillas exteriores y 10 departamentos interiores más el de servicio, forman en este tren cuya demanda de plazas acostadas en 2ª clase debía ser importante.

En mi parque, dispongo de 3 de estos coches, por adaptación más o menos fácil del modelo alemán HERIS que presenta la misma disposición de ventanillas. El trabajo se limita a nuevos bogies ET, puertas de acceso modificadas, testeros con señales de cola adecuadas, y la pintura y marcaje. Para ir más allá habría que retocar los bajos, con equipo de freno de vacío etc..., pero no he llegado a este nivel.

Furgón num. 12 :



Un único y minúsculo ejemplar de esta serie PMA-26000 alquilada a Semat da un toque de fragilidad y pequeñez en cola de un tan vistoso expreso; estos vehículos tomaron más tarde una librea amarilla. El modelo es una producción en latón de C. Lacalle, perfecto en formas y detalles, pero una articulación de los ejes para tan largo chasis mejoraría su funcionamiento en explotación.

Tracción :

Nada especialmente novedoso en este apartado; en 1972, el núcleo eléctrico catalán, todavía aislado del resto de Renfe, estaba bien dotado con un parque de locomotoras serie 7600 (276 desde un año antes), que atendían todos los servicios. Esta locomotora era "cortada" en Mora la Nova donde una 4000 (340) se situaba en cabeza para remolcar el tren hasta destino.



Esta es la 7631 (276-031-2), producto Electrotren ref. 2701; presentada de origen en falsa época III, la modifiqué a época IV añadiendo el transferible con la matrícula UIC, ya en vigor en 1972, y mejoré su coherencia histórica eliminando las horribles mangueras frontales del freno de aire, del todo inadecuadas en estas épocas. Por lo demás, una hermosa pieza y con una gran capacidad de arrastre que ha tenido que ejercer hoy ante el programa exigido.



En la foto anterior, un ejemplar real, en concreto la 7655 (276-055-1), en junio de 1980; en la vía principal de la estación de Reus está al frente del Rápido 802 de Madrid a Barcelona, aquél día con una composición más bien pobre, con sólo el coche de 1ª clase de la serie 8000 y los demás de series más antiguas, rematado en cola por un furgón serie 5000. Mantiene los pantógrafos de origen y pocos detalles de modernización se observan.

Sigue el habitual repertorio de imágenes de este larguísimo tren circulando por la maqueta AsvicaF, con la sana y a veces inútil intención de buscar encuadres originales que resalten la belleza de esta composición y su entorno modelista.







Epílogo :

Permítanme una cita de mi anecdotario particular.

Como viene dicho desde la portada, este tren era exclusivo de plazas acostadas. Sin embargo, no fue siempre así : en una noche otoñal de 1977, viajé en él acurrucado en la plataforma de un BBL entre Zaragoza y Lleida !

Eran tiempos de "mili" en Madrid, y partiendo de permiso, tenía prisa en llegar a mi casa. En Chamartín solicité billete para este tren en litera hasta Lleida, pero no quedaba plaza libre. Pero compré un billete de 2ª clase para el "Costa Brava" hasta Barcelona; sucedió que, estando mi tren detenido en Zaragoza-Portillo, fue recibido en la vía paralela este expreso, el 204. De seguir mi viaje en el "Costa Brava", el rodeo por Barcelona vía Caspe más cercanías a Manresa me hacía perder no menos de 3 horas; así que, petate en mano, embarqué en una plataforma de uno de los BBL en cabeza creyendo no haber sido visto ; estaba claro : siguiente parada : Lleida de un tirón, donde el primer ferrobús destino Barcelona me dejaba en Manresa a las ocho de la mañana : o sea, no podían echarme en marcha de un tren sin paradas intermedias ! El interventor debió percatarse y me visitó al poco de partir explicación del caso, comprensión y poco problema. Arguyó que podía haber realizado el trayecto en el Irún-Barcelona, también por vía Lleida, en plaza sentada pero cuando decidí el "salto" no tenía claro si el Irún habría ya pasado o no. Al fin y al cabo tenía billete hasta Barcelona y me apearía en Lleida. Y percibir el suplemento de literas para viajar en la plataforma sentado en el suelo no sería muy correcto.

Este tren fue reemplazado en 1983 por un Talgo Pendular Nocturno (adiós CIWL y sus leones rampantes), que diez años más tarde pasó a denominarse "Tren Hotel Antonio Gaudí". Después, época AVE y se acabó. Adiós camas y hoteles.

Vídeo :

Para terminar, enlace al vídeo realizado a modo de "travelling" por el amigo y socio Ll. Lannes durante la exhibición de este tren por la maqueta AsvicaF :

<https://youtu.be/1oy7IW0RiWg>

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías :

Jordi Serra i Miquel

Julio-2018