

# EXPRESO CON SUPLEMENTO Nº 4 BILBAO A.-MADRID CH.



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.

Bilbao-Madrid 4 ( 1979 ) - - - - - Composición CR7914

Referencia EW27

Es tradicional que una compañía ferroviaria reserve los números de circulación más bajos a sus mejores trenes; en la mayoría de administraciones, el rango 1-100 se aplica a la "crème" de sus servicios selectos, por lo menos en la etapa del ferrocarril clásico que se glosa en esta serie de reportajes.

En RENFE, quizás por herencia directa de NORTE, estos números aparecen en las mejores relaciones de la línea Madrid-Irún, considerada tradicionalmente como la arteria principal o "imperial" de la red hispana.

Viene hoy al caso componer uno de estos clásicos y selectos expresos nocturnos, números de circulación 3 y 4, para la relación Madrid-Chamartín/Bilbao-Abando y viceversa. Sin embargo, toma las numeraciones 103/104, con igual paridad, en el tramo Miranda de Ebro-Bilbao, apéndice o antena de la imperial línea que finaliza en el confín de Irún.

La relación nocturna Centro-País Vasco era importante y muy bien cuidada en los años del desarrollismo, cuando el peso específico del poderío económico e industrial vasco era enorme y concentraba buena parte de la industria pesada del país. Relación bicéfala ( Irún y San Sebastián por un lado y Bilbao por el otro ), era servida por sendos expresos nocturnos a cada uno de los dos destinos, y, además, por el famoso expreso "Costa Vasca", único en España con composición exclusiva de coches-cama de la CIWL, éste con 2 secciones que se separaban en Miranda de Ebro.

El tren que hoy se expone es pues el específico de Bilbao, con composición variada de 1ª, 2ª clases, más literas y una notable presencia asimismo de coches-cama, que doblaban el servicio con el mencionado "Costa Vasca" que circulaba una hora más tarde. Como exponente de su categoría, este expreso, al igual que el nº 8 "Costa Vasca", era accesible mediante la percepción de un suplemento tarifario. El específico de Irún, que además llevaba una sección a Pamplona, tenía el privilegio de ostentar los números de circulación 1 y 2. Se compondrá en otra ocasión.

Anoté su composición en Miranda de Ebro en una fresquita noche de espera, y es la que se reproducirá en HO en las páginas siguientes :

Expreso con Suplemento nº 4 Bilbao-Madrid del 23-septiembre-1979 en Miranda de Ebro :

	<b>Matricula</b>	<b>Marca</b>	<b>Base-Origen</b>	<b>Refer.</b>	
M	7904	TC	Electrotren	2609	
1	DD-8167	TC	Kit Tulaton		
2	DGDC-2011	Electrotren		5212	
3	WL-5318 (T2)	Electrotren		18101	
4	WL-4515 (P)	TC	Heris	18009	
5	WL-6105 (YF)	Amefalink			
6	BBL-8127	TC	Heris	11022	
7	AA-8106	Electrotren		18008	
8	BB-8702	Electrotren		18010	
9	BB-8894	TC	Roco	44774	
10	BB-8704	Electrotren		18022	

En este servicio, este tren no ofrecía Auto-Expreso, que se concentraba en el "Costa Vasca", sin embargo sí lo había tenido anteriormente; su itinerario y tiempo según la guía horaria era el siguiente :

Bilbao-Abando		22,50
Miranda de Ebro	0,38	1,10
Burgos	2,19	2,24
Valladolid	3,58	4,06
Madrid-Chamartín	7,59	

O sea, se encaminaba por la línea clásica de Valladolid en vez de por el directo de Aranda, ya que, para estos servicios nocturnos, no sirve de nada acelerar al máximo la velocidad del tren o tomar la ruta más corta, para llegar a destino, por ejemplo, a las 4 de la madrugada; comercialmente, y en atención a los viajeros de plazas acostadas, es indicado completar la noche en la ruta del tren.

Tampoco sufría inversiones de marcha, ni, posiblemente, cambios de tracción, siendo probable que la Mitsubishi bitensión 7904 de Miranda finalizara en Madrid; sin embargo, aún en 1979 se funcionaba a 1500 v. en el tramo Miranda-Bilbao, por lo que el concurso de máquinas bitensión era imprescindible y no parece buena idea que tales locomotoras se dispersaran excesivamente fuera del tramo dónde eran necesarias.

Y lo que tienen los expresos nocturnos.....ni una sola foto del tren real para ofrecer en este trabajo; es un milagro obtener una foto con luz diurna para este tipo de trenes que circulan en horarios tan tardíos, y en mi caso, al encontrarlo en ruta, no hay otra opción que la anotación de su composición.

En otra ocasión me encontré con este tren, era en julio de 1976 ( tres años antes ), y estaba formado en Bilbao-Abando antes de su partida; también anoté sus coches, y realmente, la variación era mínima; sí ofrecía entonces el servicio de Auto-Expreso, con el concurso de una Semat PMA-26000; idénticas las secciones de furgones y de coches a plazas sentadas, y en "camas", figuraba un viejo "LX" en vez del "T2" ( que por aquél entonces se estaban justo fabricando ); y como suplemento, un segundo "P" llevando el total a 4 coches-cama. Hermosa composición asimismo para ser reproducida en HO.....en otra ocasión !



## 1/ Los coches-cama :

Coche num. 3



Es un "T2" de la serie 5301-5320, propiedad de "La Compañía", visto lado departamentos, con su curiosa imbricación a 2 niveles. Es correcto en líneas generales, pero, como es costumbre, Electrotren heredó el molde de Rivarossi, que había producido con anterioridad coches "T2" europeos; pues bien, quien quiera encontrar errores en este aprovechamiento, los hay: el modelo real ibérico, específico, tiene ligeros recortes de faldón junto a los bogies, por el mero hecho de que éstos son más anchos al ser ibéricos; los equipos de bajos van también colocados de diversa forma en nuestro coche, por la inclusión del freno de vacío; ello da, lado pasillo, una rejilla a media caja que varía de lugar respecto al modelo europeo. Sin embargo, la presencia de este ejemplar es elegante y majestuosa en cualquier composición. Aprobado.

Coche num. 4



Coche tipo "P", del cual los ejemplares 4501 a 4520 de la serie europea fueron importados en 1969 y adaptados a la circulación ibérica. Dicha adaptación consistió en los bogies MD en vez de los Schlieren de origen, señales específicas en testeros, freno de vacío, argollas para "ferry" suprimidas, y rotulación hispano-portuguesa.

Heris produce este coche, casi correctamente, en su versión ibérica, con la mayoría de los cambios descritos respecto su versión europea; lleva la referencia 16100; sin embargo, yo ya me había transformado previamente este ejemplar mostrado, partiendo de uno puramente europeo; lo doté de bogies MD Electrotren, cajones de choque con burletes y señales renferas, pintado y rotulación con una calca que comercializa Mabar.

LsModels, que también fabrica este modelo europeo, nos tiene prometida desde hace muchos años la versión ibérica ( ref. futuras 49107 y 108 ); pero, sin duda se echa para atrás viendo el coste de los cambios a ejecutar en sus moldes, es decir, busca un "partenaire" local que le financie la inversión precisa a base de comprarle toda la tirada mínima; con lo que pide no lo encuentra y el proyecto está en la vía muerta; lo que es seguro es que esta marca no va a jugarse su prestigio sacando un "repintado" puro y duro sin las modificaciones de "chapa" pertinentes.

La foto lo muestra lado departamentos, que al igual que en los "T2" tienen una curiosa imbricación a 2 niveles.

Coche num. 5



Por fin, un "YF" puede formar en mis trenes HO !

El más imprescindible de los coches-cama ibéricos, nunca reproducido a gran escala en HO ( precisamente por esta exclusividad de no existir en el parque europeo ), acaba de ser propuesto en latón por el artesano Amefalink, mayormente conocido hasta ahora por sus vagones de mercancías auténticos Renfe. Excelencia de detalle y exactitud de formas y marcajes. Peso notable para garantizar una buena circulación. Sin embargo, esta versión no es de "La Compañía", sino que representa uno de los 10 ejemplares números 6101 a 6110 que Renfe adquirió directamente

en 1975, basados en el mismo modelo de los 4641 a 4690 y 6001 a 6012, que sí tienen ellos las "señas" CIWL.

Por más que dimensionalmente este modelo sea equivalente a un tipo "UH", la distinta disposición exacta de las ventanillas, y por encima de todo los gruesos marcos plateados de éstas, le confieren una personalidad propia.

La foto anterior lo exhibe lado departamentos, con sus camas desplegadas; la foto siguiente es lado pasillo, con menos cantidad de ventanillas. Nuestros expresos nocturnos ya no están tan huérfanos !!



Por cierto, este coche en concreto lleva unos bogie Electrotren no ajustados que le confieren un exceso de altura de 1 mm., visible en comparación con el techo del "P" a su lado; los modelos Amefalink que se producen a continuación llevan unos nuevos bogies de diseño propio del artesano que dan la altura exacta. El recorte del faldón se ha exagerado ligeramente para dar total libertad de giro al bogie. Los equipos bajo caja se han reproducido en latón, de manera simple pero exacta en cuanto a volúmenes y su colocación.



El testero viene con doble foco en las señales inferiores, según la exigencia UIC; esto fue previsto de origen en los YF modernos de las series 6000 de la CIWL y 6100 de Renfe; pero seguían llevando los 4 pilotos superiores y los agarres para linternas y señales manuales, incluyendo banderines; todo ello se ha reproducido en este modelo.

## 2/ Los furgones :

Furgón num. 1



Incorporo a este tren mi primer ejemplar "Tulaton", es decir, construido a través del trans-kit de latón que comercializa este afamado artesano, incorporando como base el chasis, techo y bogies de un coche 8000 comercial Electrotren, Rivarossi o Roco. El aspecto es magnífico y el montaje asequible a la mayoría de aficionados. Sin embargo, he soslayado algunas de las recomendaciones de montaje para mejorar algunos aspectos; existe un amplio margen de "personalización" en estos trabajos.

Furgón num. 2



Sin ninguna modificación de mi "taller", aquí está el eterno furgón de correo serie 2000 de Electrotren ( que sigue una línea técnica y estética similar a la de los coches 5000 de Renfe ); como todos sabemos, se comercializa en multitud de versiones, colores, marcajes etc....sin modificación alguna del molde base. He elegido la versión amarilla que es bastante probable en 1979, ya que los repintados del parque postal empezaron 2 años antes.

### **3/ Los coches tipo 8000 :**

Coche num. 6



El coche literas : he aquí la cuestión. El modelo de Electrotren no es que sea falso, pero reproduce una mini-serie de solo 15 coches con 10 departamentos ( y así reutilizan un molde que ya poseen del coche de 1ª clase ! ); pero la serie de literas por excelencia es la gran serie de 117 coches con 11 departamentos. Queda pues recurrir a la documentación para conocer que unas marcas poco conocidas en España ( la alemana Heris y la italiana ACME ), son las que reproducen correctamente el coche literas tipo X alemán Bcm243 de 11 ventanas.

Para la "renferización" del Heris, no hacen falta grandes trabajos de "chapa", ya que los laterales son correctos y exactos; hay que ponerle unos bogies MD Electrotren, retocar las puertas laterales para hacerlas de 1 sola hoja con doble pasamanos, imitar las puertas de inter-circulación con sus 4 tramos plegables, y disponer las señales de cola al hispánico modo. Un poco de pintura y las calcas o transferibles.

Coches num. 7, 8 y 10



Inútil presentar de nuevo los coches 8000 Electrotren, la mejor imitación que se ha hecho de estos coches aún no saliendo de un molde "ex profeso", sino de retocar y

aprovechar moldes de coches Rivarossi alemanes; un primera y dos segundas de ventanillas pequeñas en este tren, con varias referencias producidas a escoger.

Coche num. 9



Para esta posición necesitaba un 2ª clase serie 8000 con ventanillas grandes ( 1,2 m. en vez de 1,0 m. ); ya tenía otro a base de insertar ventanillas Ibertren en un coche Rivarossi, pero aquí testeé otra solución: con un coche tipo X italiano de Roco, que tenía sin uso, no hacía falta tocar nada de ventanillas, ya que eran ya grandes y en el número correcto ( 12 ); sólo adapté las puertas, los testeros, equipé con unos bogies MD Electrotren, y la decoración completa; lo matriculé con transferibles a medida BB-8830, dentro pues del rango adecuado.

Sin embargo, se nota ligeramente en el techo un recrecido de los depósitos de agua que no arrasé y que no tiene el coche renfero....



En esta foto, los tres coches-cama por el lado de los pasillos, en el que muestran grandes ventanales en disposición normal sin imbricaciones de nivel; la diferencia de longitudes que se observa es real : 26,4 m. para el "T2"; 24 m. para el "P"; y 25,15 m. para el "YF".

#### 4/ La locomotora :

Cuando allá por 1999 Electrotren fabricó en HO la primera locomotora eléctrica Mitsubishi serie 269 de Renfe, parecía que pronto íbamos a tener reproducida toda la serie de modelos; estamos en 2014 y no ha sido así, y sigue faltando principalmente la reproducción del modelo que inicia toda la saga, cual es la bitensión 7900.

Pronto me cansé de esperar y me decidí, como otros muchos de nosotros, a obtener mi propio ejemplar; corrían por entonces multitud de carcasas en resina de varios artesanos para hacerla, con las más variopintas motorizaciones; pero esperé a hacerme con una de estas nuevas Electrotren 269, de mecánica poderosa ( si no aparece la temida "piñonitis" ), y transformé los detalles propios de la 7900 ( 279 ) sobre la propia carrocería de plástico.

Pilotos rojos frontales en cornisa, tres pilotos y rejillas en bajo frontal, depósitos de aire y vacío en el techo, ventanillas dobles en cabina, imitación del casillero retro-iluminado para la matrícula, placas, pintura verde con franja amarilla, calcas adecuadas y ....poco más.



Este es el resultado; el prototipo es la 7901, que, junto con su gemela 7902 es auténtica Mitsubishi-Japan ( la placa de los 3 rombos así lo atestigua ), y, además, se diferenciaban de sus hermanas por tener sus ventanillas con marco aluminio en vez de goma negra ( sin embargo este detalle lo perdieron posteriormente, así como las primerizas ruedas a radios ).

No he reproducido ( por ahora ), los bajos exactos, que esta serie tiene muy distintos de los de las 269, al llevar unas parrillas de resistencias Vernier en unos voluminosos cofres enrejados, material inexistente en otras series Mitsubishi, por lo menos en esta posición.

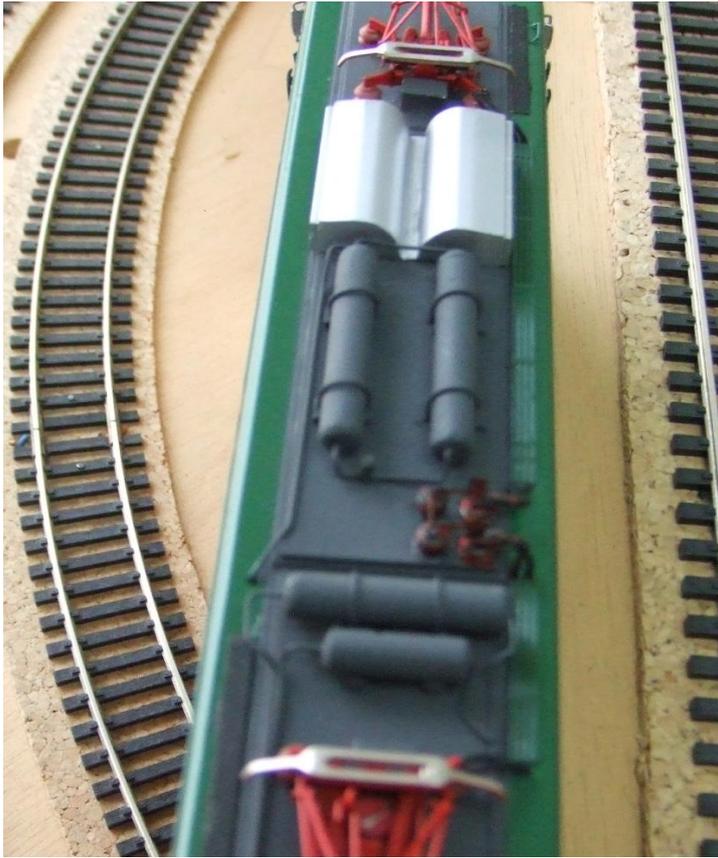
Será útil indicar que de origen en 1967-68, todas las 16 de esta serie venían con el techo liso y con un latiguillo de aire en medio del frontal; cuando se dualizaron pocos años más tarde ( freno vacío + aire comprimido combinados ), la instalación del compresor en los bajos obligó a mover los calderines al techo, como las conocemos, y perdieron su manguera de aire frontal ( que era freno de aire para la UM de dos máquinas ) , para adoptar las 4 general + principal de norma en el bajo frontal.



Foto de la 7901 real entrando en Irún en 1976, ya dualizada; se aprecian claramente los bordes plateados en ventanillas y rejillas.



Foto de la 7902 real en Irún 1978 aún sin dualizar; sin calderines en el techo, sin mangueras normalizadas de aire, y con la manguera de aire del múltiple visible debajo mismo del piloto central en la parte baja.



Detalle de la elaboración del techo de esta locomotora, con sus calderines y seccionadores a cuchillas.

Asimismo, otras imágenes de este tren insertado en mi curvada maqueta HO sin más apaños decorativos que las propias vías y sus estructuras multi-nivel.





Toca despedir este trabajo con la añoranza, una vez más, de estos verdosos y azulados expresos que surcaban las noches de toda la península a lo largo de todo el año; sin duda no eran la panacea de la alta velocidad y de la alta uniformidad que ahora nos ampara, pero sí eran para el aficionado y el observador la expresión del ferrocarril clásico, distinguido y variopinto en su más pura esencia. Y a mí en particular, la actual imagen del ferrocarril en este país me deja más frío que un pez emergido de las profundidades abisales.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Julio-2014