

“RÁPIDO CORAIL” : UN PRÉSTAMO CON PLENO ACIERTO



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.

Rápido Zaragoza-Madrid (1981) - - - - - Composición CR8119

Referencia EW35

En esta ocasión, un rápido de Renfe que rompe el tono "verde" que se ha exhibido hasta ahora en rápidos y expresos; y esto es lo que se pretendía cuando, en 1980, se alquilaron a la SNCF francesa un grupo de 50 coches "Corail" tipo VTU-75: una nueva imagen.

Ciertamente, en 1980-81 se rompen muchos "tabúes" en nuestro ferrocarril y empieza una revolución que va más allá de las formas y colores; mucho, mucho material nuevo, nuevos servicios, nuevas ideas, una revolución que duró por lo menos un par de décadas y que acabó claudicando para ceder paso a Su Majestad el "AVE para todos".

En cuanto a formaciones de material remolcado para rápidos diurnos, la innovación consistió en el desarrollo de los coches serie 9000 por parte de la industria nacional y, paralelamente, el contrato de alquiler "Corail" que ahora nos ocupa. Porqué ambas opciones a la vez ? Dicen que para no errar el tiro, ante los compromisos Mundial-82, o quizás también por retrasos en la puesta a punto de los coches locales. Y este material era ya de por sí una innovación, ya que los rápidos diurnos de calidad hasta la fecha tenían el marchamo exclusivo de las formaciones Talgo o de los autopropulsados TAF, TER, Electrotren etc...

Sea como fuere, con este material de intrínseca calidad se formaron trenes rápidos diurnos de composición ligera en las principales relaciones, reforzando los Talgo y similares, o creando relaciones nuevas. Aquel verano-1981 fue rico en novedades, de tal manera que planeé unos días de vacaciones para darme un volteo ferroviario por el país para fotografiar novedades y "testear" material.

Permitidme ahora unas "historietas" divertidas :

LOS BOGIES :

CAF desarrolló sus bogies GC para sus coches 9000, luego se decidió adquirir con premura cincuenta pares de bogies FIAT en ancho ibérico para equipar los 50 coches alquilados; pero.....resultó algún problema en las pruebas, de manera que los CORAIL fueron equipados con los bogies CAF GC a medida que se iban construyendo y recibiendo; los bogies FIAT, pedidos en firme, fueron aprovechados para equipar los 50 primeros coches 9000, a los que se adaptaron perfectamente. Los bogies GC de los Corail, una vez devueltos a Francia en 1982, equiparon la segunda remesa de coches 9000.

LOS CONVERTIDORES :

La potencia del convertidor estático de alta tensión (de la línea de tren) a baja tensión (consumo energético del coche), define la potencia de refrigeración del climatizador y la limita. Los coches Corail llevan un convertidor de 30 kVA, y resulta insuficiente potencia para los rigurosos veranos peninsulares, en las horas centrales del día; los coches 9000 llevan el convertidor de 45 kVA, o sea, más "hispanizado"; los primeros servicios Corail empezaron en diciembre-1980, pero en el verano siguiente, los servicios más "calurosos" se asignaron a los 9000 y los coches

alquilados Corail se hicieron de preferencia con servicios en horas no críticas : de madrugada o vespertinos.

En particular, se crearon unos "rápido Corail" (indicados así en la guía horaria), 1ª y 2ª clase, minibar y pago de suplemento equivalente al de rápido Electrotren, entre Madrid, Zaragoza y Barcelona, en formato "ligero" de 4 coches VTU, con el detalle siguiente :

NUM.	ORIGEN	SALE	DESTINO	LLEGA	NOTAS
202	Zaragoza	7,15	Barcelona-Sants	11,05	Vía Lleida y Valls
201	Barcelona-Sants	19,35	Zaragoza	23,18	id.
802	Madrid-Chamartín	18,-	Zaragoza	21,55	
801	Zaragoza	7,-	Madrid-Chamartín	10,54	Directo

O sea, horarios rápidos y en horas no centrales del día; también se equiparon en este material los rápidos "Hispania" y "Catalunya" entre Barcelona-Término y Portbou/Cerbère, circulando asimismo en extremos de jornada, y, en este caso, con composiciones medias o grandes de hasta 9 coches VTU.



Con 1 hora 20 minutos de distancia, los "rápido Corail" (según guía horaria) 501 Madrid-Chamartín a Gijón y 921 Madrid-Chamartín a Santander, circulan por Medina del Campo formados por composición ligera de coches 9000 nuevos de estreno (+ RRR-8000 nueva imagen en cola), remolcados por 269.0 serie base; lo que demuestra el tema de la potencia del aire acondicionado de los VTU para estas relaciones de larga distancia en las horas más cálidas del mediodía mesetario. Día 9-agosto-1981.

LOS COCHES ALQUILADOS :

10 coches 1ª clase pasillo central 58 pl. (2 + 1) tipos A¹⁰rtu y A¹⁰tu

40 coches 2ª clase pasillo central 80 pl. (2 + 2) tipo B¹⁰tu

Porqué A¹⁰rtu ? En foros afirman o se preguntan por estos "coches bar". Pues, no, no eran coches bar a pesar de la "r", sino coches equipados de un pequeño "office" en el espacio de uno de los maleteros para poder servir bandejas de comida en la plaza; según normativa, la "r" indica "presencia de equipo para restauración", no

necesariamente "bar". Porqué este equipo en algunos coches de 1ª clase ? El equipo no se utilizó en Renfe, pero ahora viene al caso una nueva historia de convertidores.



Los coches Corail VTU de la SNCF pueden tener convertidores estáticos a dos corrientes de entrada (para su uso francés interno) o a cuatro corrientes (para servicio internacional); como quiera que Renfe utiliza 3000 v., los coches a alquilar debían ser con convertidor cuatri-corriente, ya que las domésticas SNCF son 1500 v. c.c. y 1500 v. c.a.; los 190 coches B¹⁰tu del pedido de 1975 ya eran todos ellos de este tipo, ya que estaban pensados para servicio internacional (números 20-71-201/390); pero problema en 1ª clase, ya que sólo 8 A¹⁰rtu del pedido 1978 lo eran; 4 de estos fueron pues liberables y alquilados (números 10-70-001/008), y los otros 6 A¹⁰tu eran otros tantos B¹⁰tu cuatri-corrientes (números 359, 361, 364, 378 a 380) a los que se equipó con interiores de 1ª clase (números finales 10-70-101/106).

LA TRACCION :

Pequeño problema para la tracción asimismo, como fue la distancia entre topes; para paliar, las nuevas 269.201/221 ("Mazinger"), fueron equipadas con unos enormes platos de topera, de manera que corregían la excentricidad entre las dimensiones hispanas y las europeas UIC; así, estas vistosas y relucientes unidades de tracción se hicieron inicialmente con todos los trenes "rápido Corail", aunque más tarde se equiparon otras locomotoras en el mismo sentido.



La 269-213 acaba de ser cortada del "Rápido Corail" de madrugada Zaragoza-Madrid Chamartín directo, en el que he viajado. 8-agosto-1981.

EL TREN REPRODUCIDO :

Los rápidos objeto de este trabajo eran en general formados por cuatro coches, un primera y tres segundas; fácil pues para su reproducción en HO y para ser explotados en una maqueta de normales dimensiones.

Anoté la composición concreta del servicio matutino Zaragoza (7,00) a Madrid Chamartín (10,54), 8-agosto-1981, tren numero 801 :

	TIPO - NUMERO	OBSERV.	MARCA HO	BASE	REFER.
M	269-213	"Mazinger"	TC	Electrotren	2613
1	A ¹⁰ tu 10-70-105	1ª clase	Roco		64044-1
2	B ¹⁰ tu 20-71-389	2ª clase	Roco		45731
3	B ¹⁰ tu 20-71-356	id.	Roco		64044-2
4	B ¹⁰ tu 20-71-337	id.	Roco		64044-3

En la foto siguiente, el tren reseñado (posiblemente la misma composición, el mismo día 8-agosto-81) sale de Madrid-Chamartin a las 18,00 para dirigirse de vuelta a Zaragoza.



LOS COCHES CORAIL VTU EN HO :

Producto-faro de la SNCF en los años 70, estos vistosos, innovadores y comodísimos coches fueron rápidamente propuestos en modelismo HO, pero se ha tardado en tener unas reproducciones de calidad adecuada y manejables.

ROCO abre el fuego con reproducciones a 1/100 en longitud.

LIMA le sigue casi al mismo tiempo, también con la reducción 1/100.

CEMP-MOUGEL : primera marca que hace en 1979 un VTU a 1/87; se trata de un producto plástico de calidad, en forma de kit a montar de manera fácil; la exactitud de medidas y faldones le impiden circular por radios de menos de 600 mm.

LIMA en 1987 acomete la reproducción correcta a 1/87, primero sin y poco después ya con elongación, recortando ligeramente los faldones que cubren el bogie y desplazando el pivote de bogie para que pueda circular sin problema por radios habituales en maquetas. Magnífico (y barato) producto para la época.

ROCO introduce en 2006 nuevos VTU a 1/87 exacto, con faldones íntegros, pero con un ingenioso y discutible sistema elástico que, en curva, abre un cacho de chapa del bajo de caja para permitir la rotación. El sistema (a pesar de que en recta o curva abierta es imperceptible), es rechazado por los Monsieurs y el proyecto no pasa de las primeras tiradas (y se devalúan rápido).

LSMODELS, que, no podía ser menos, saca en 2008 el VTU "perfecto" : además del detallado de bajos, discos de freno, interiores, no visto jamás hasta entonces, deja el faldón abierto pero con la pieza opcional para encajar si se quiere "vitrina".

PIKO, entretanto, produce en su fábrica china toda una serie variada en su gama Hobby, a precio imbatible, y calidad más que aceptable; faldón abierto asimismo.

Tengo en mi colección por lo menos una composición de cada marca, excluyendo los Piko por ahora y los 1/100; todos tienen valor para mí, nunca me he planteado la venta de unos por haber salido otros algo mejores. Todos tienen su encanto y su historia.



Mis "Corail" VTU y VU CEMP-Mougél : los precursores en HO a 1/87 exacto.



Tema de los faldones móviles en los VTU Corail Roco : en curva de 415 mm. de radio, el mínimo de mi instalación (R3 de Roco), a la izquierda el desplazamiento exterior, muy evidente; a la derecha, el desplazamiento interior, más discreto.

LA "ESPAÑOLIZACIÓN" DE LOS VTU :

En los coches reales, la "españolización" fue el cambio de bogies, las pegatinas con "galleta" RENFE cubriendo el anagrama SNCF, y algunos pequeños retoques interiores (cambio idiomático en algunos avisos, por ejemplo). Quedaron igual las matriculas (con su "87" galo), y el freno (al ser composiciones cerradas funcionaron ya con freno de aire directamente).

En HO, más fácil todavía : la pegatina y poco más; me planteé el cambio de bogies, pero los GC de Roco, únicos por ahora en el mercado HO, no entran en los pivotes previstos para otros tipos, por lo menos sin operaciones costosas de ajuste y mayor recorte de faldones. Renuncié. Al fin y al cabo, la estética exterior de un Y32 y de un GC no son tan distintas (amortiguador a izquierdas en el Y32, a derechas en el GC).

Así se comprende que los fabricantes que producen los VTU franceses hayan propuesto el "pegatinado" para ofrecer la versión hispana. Así lo han hecho de reciente Roco y LsModels (este último de la mano de Sudexpress). Pero.....no todos lo han hecho con un coche B¹⁰tu como base: me explico...el B¹⁰tu es el 80 plazas con asientos encarados con las 10 ventanillas; pero el modelo más numeroso en la SNCF para su servicio interno es el B¹¹tu: 88 plazas y asientos no encarados; por el exterior nada los distingue.



PROTOTIPOS DE INSCRIPCIONES

LsModels sí fabrica el B¹⁰tu (en la imagen), luego ha hecho el modelo "renfero" correcto (salvo el tema bogies, claro); sin embargo, Roco no lo produce y ha "pegatinado" sus B¹¹tu. Craso error.

Para el A¹⁰tu, con o sin "r", no ha existido este tipo de problema. En realidad, Roco sí produce un B¹⁰tu, pero es de un tipo constructivo más moderno, con puertas desplazables, pero su interior sería el adecuado para nuestros coches. Y peor todavía, Roco ha impreso unas matrículas a sus coches ridículas, que no tienen nada a ver con ellos, con lo poco que cuesta documentarse en la red !!

En mi tren de hoy, son los coches Roco; admito el error de los interiores en los 2ª clase y de las matrículas de fantasía, que quizás algún día corrija; pero sucumbí al ofertón del "pack" de venta con los tres coches (1ª + 2ª + 2ª) a precios de remate; para el cuarto, "pegatiné" con una calca Mabart un B¹¹tu SNCF Roco que ya tenía en el parque (adquirido para testear el sistema de faldón elástico).



Bella estampa, sin embargo, de uno de estos Corail VTU Roco, a pesar de los errores reseñados, que son imperceptibles a esta distancia y no afectan al aspecto general soberbio del vehículo.

LA "MAZINGER" ELECTROTREN :



La 269 "Mazinger", ya la tenía desde hace unos años, cuando adquirí dos unidades de la ref. Electrotren 2613 (269.601), más falsa que Judas, para poner a prueba mis "Talleres de la Compañía" y sacar de ellas una "Mazinger" 269.2 correcta y una "Mazinger-Chopper" 269.6 bien correcta; ambas comparten vía de depósito en esta toma en la maqueta ASVICA en 2004. Foto PLM.



Intento de emular la foto real con el modelo.....ay ! los tonos de los colores !



Detalle de mi 269-211 (por cierto con los transferibles de matriculación a revisar) ; respecto al modelo ET, techo rehecho y repintado (el famoso color indicado en el manual "pardo moderado"), doble ventanilla en cabinas, y repintado azul para definir un nuevo trazo más acorde en los "picos" amarillos. Cabe recordar que la forma y dimensión de estos dibujos era distinta entre las 269.2 y las 269.6.



Diversos aspectos de este "Rápido Corail" en HO; un tren muy "explotable" y de muy buena rodadura, al ser todo el material remolcado del mismo origen Roco.

Inciso respecto la matrículas de fantasía de estos coches Roco 64044 :

50 71 10-77 368-2 A¹⁰rtu / 50 71 21-74 172-6 B¹¹tu / 50 71 21-74 177-5 B¹¹tu

"50 71" indicaría un coche Renfe de servicio interior; nunca ostentaron este atributo, sino el "61 87" de un coche SNCF para servicio internacional apto a todos los tipos de corriente de alimentación. Los números que siguen también corresponden a vehículos de servicio interior SNCF, nada a ver con los alquilados.

EPILOGO :

Es preciso indicar que en 1981 y 1982 otros trenes, además de los mencionados en estas líneas, fueron equipados con este material, sea en temporada veraniega o no.

Por ejemplo el rápido Barcelona-Gijón (era tipo Electrotren antes), y el rápido "Valencia Expreso" Valencia-Portbou/Cerbère; y por supuesto los ya indicados diurnos a Santander y Gijón desde Madrid, fuera de los períodos formados por coches 9000.

Sorprende la política de Renfe en aquellos 80 : introducción de rápidos diurnos con material convencional donde antes sólo había Talgos, Electrotrenes y TER : justo al revés de lo que se lleva haciendo en los últimos quince años !!! Habrá cambiado la economía quizás, o es que ahora somos más listos que antes ?



Esta foto como despedida : trenes Corail SNCF en su plena salsa diaria en el país vecino; Aix-les-Bains (Savoya) 12-abril-1982.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo 1 creditada) : Jordi Serra i Miquel

Julio-2014