

"Expreso Picasso" Bilbao-Málaga

Llegan los trenes "Estrella"



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 cierta medida 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.

PICASSO (1984) - - - - - Composición CR8A01

Referencia EW58

En el anterior trabajo relativo al expreso "Sol de Levante", ya se apuntó la posibilidad de incluir este actual "Picasso Expreso" en la serie, ya que, como aquél, tiene unas características parecidas, además de ostentar los honores de la novedad ferroviaria.

En efecto, se estrenó el 15 de junio de 1984, y, además de ser el primer tren nocturno con la etiqueta "Estrella", inaugurando un trayecto original e inédito, sirvió de "estreno" de los coches climatizados serie 10000 que lo formaban casi en exclusividad.

Bilbao a Málaga, atravesando de Norte a Sur la península, por la línea magistral de la Cia. Del Norte hasta Burgos, enfilando después el directo, y por la gran línea del sur después de cruzar Madrid discretamente por la línea urbana Chamartín-Atocha a las tantas de la madrugada.

Este tren inició su singladura con un servicio de fin de semana, la noche del viernes en sentido N-S i regreso el domingo; ya al año siguiente dobló su programa de servicio. En ambos escenarios, una sola composición era necesaria.

Para su reproducción H0, se ha tomado una composición que a todas luces parece idéntica a la original. La referencia procede, como otras veces, de una magnífica foto de portada de la revista "Carril" de la AAFCB, ejemplar número 12. La foto en cuestión es clara y suficientemente indicativa de la composición concreta del tren, salvo números detallados de los coches en cuestión. Sin embargo, no está fechada aunque probablemente sea del mismo año inaugural, 1984; este numero de la revista data de junio de 1985. Autor de la foto : Eduardo Ramírez.

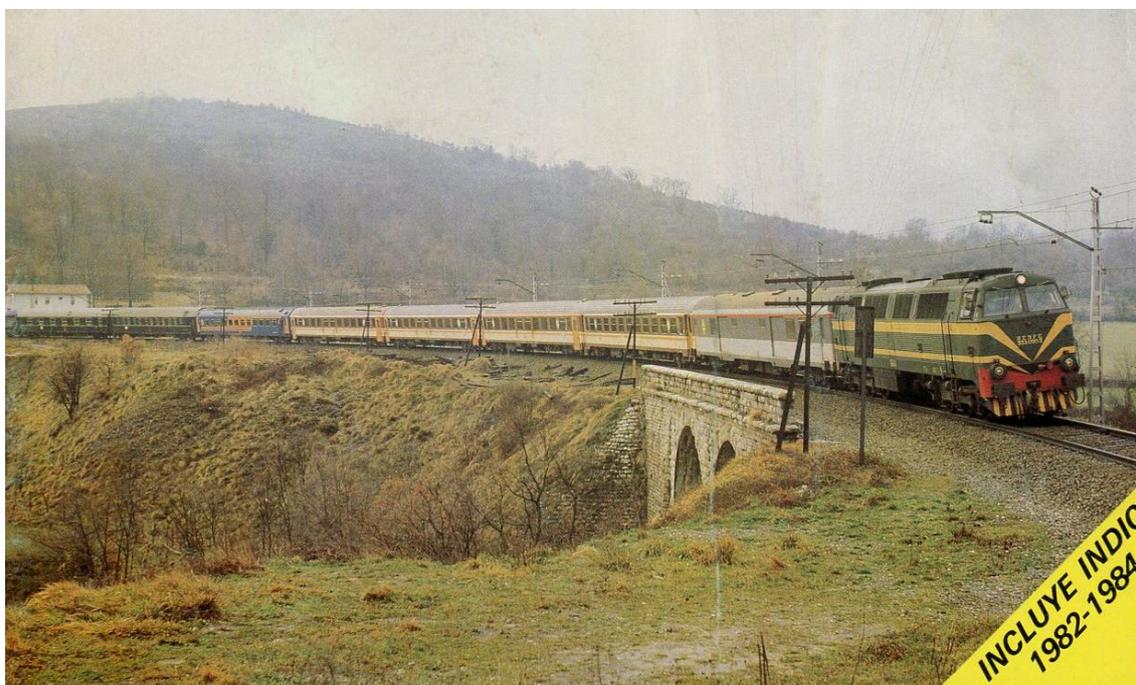


Foto de portada Carril-12 : en el original se llega a percibir más claramente el último furgón DDMA detrás del coche-camas. Foto E. Ramírez.

30802/30842 "Picasso Expreso" Bilbao-Málaga, verano de 1984 al paso por la línea Bilbao-Miranda de Ebro :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	333-050		Roco	73703	
1	DDT-9450 *	Furgón-Generador	TC Tulaton		base RO
2	BBL-9600 *	2ª cl. literas	TC		base RO
3	AA-10000 *	1ª cl.	TC		base RO
4	BB-10200 *	2ª cl.	TC		base RO
5	BB-10200 *	2ª cl.	Roco	64410	
6	RRR-9900 *	Restaurante-Bar	Roco	45775	
7	YFT-4600 *	Camas	Amefalink	YF-D	
8	T2-5300 *	Camas	Electrotren	18101	
9	DDMA-9500 *	Furgón-Autos	RTrains	8009	

(*) : no son conocidos los números exactos de los coches, pero sus tipos sí que se adivinan en la foto con suficiente detalle.

Viene al caso comentar un excelente artículo de la revista Vía Libre, de la pluma del insigne y recientemente fallecido Miguel Cano López-Luzzatti, relativo al viaje inaugural de este tren el 15-6-84, con curiosas anécdotas y gran amenidad. Como el autor conoce como nadie los intereses de los aficionados, no olvida incluir en el artículo el detalle de esta primera composición, tema que a cualquier periodista de turno le habría pasado totalmente desapercibido, por desconocimiento o desinterés.

Sigo con la transcripción de este tren inaugural, que, como se observa, es del todo equivalente a la de la foto de referencia y que hoy se ha reproducido en H0 :

	MATRICULA	CLASE	DETALLE
M	279-012		Bilbao a Burgos
M	333-071		Burgos a Madrid Chamartín
	DDT-9457	Furgón-Generador	Burgos a Madrid Chamartín
M	269-223		Madrid Chamartín a Málaga
1	BB-10220	2ª cl.	
2	BB-10223	2ª cl.	
3	AA-10001	1ª cl.	
4	RRR-9909	Restaurante-Bar	
5	BBL-9607	2ª cl. literas	
6	YFT-4651	Camas	
7	T2-5312	Camas	
8	DD-8160	Furgón	
9	DDMA-9579	Furgón-Autos	

Para mayor gloria, este artículo íntegro está disponible en la red a través de este enlace :

[11037_01.pdf \(vialibre-ffe.com\)](http://11037_01.pdf(vialibre-ffe.com))

La formación y circulación de este tren H0 de hoy se ha desarrollado en mi maqueta casera, sin paisaje aplicado y de retorcidos trazados.

Como es notorio dada la situación que vivimos en el presente, llevamos un año sin tener acceso al local y maqueta Asvicaf, sin que se vislumbre un horizonte finito de resolución de la crisis; el local depende de instancias municipales y en este entorno toda precaución es poca aunque a veces suene a exceso de celo.

Algunas fotos de los coches individuales que se sitúan en la maqueta social ya estaban hechas de otras ocasiones y se han reciclado.

Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

1/ Furgones (num. 1 y 9) :



En primera posición, un furgón moderno serie 9000, en concreto DDT-9450, más adelante conocido como DG9; porqué ? no será para transportar paquetería ni equipajes, sino que es preciso para la climatización de los otros coches del tren.

En los tramos con tracción eléctrica, la locomotora subministra por la línea UIC la tensión de 3000 voltios a los coches, para alimentar convertidores estáticos (cofres bajo chasis, con zumbido de fluorescente) que suministran energía a la climatización y/o calefacción del coche; en las líneas con tracción diesel, las maquinas modernas como la 333 pueden suministrar también esta tensión, procedente de su alternador, pero sólo de una manera limitada a 4 o 5 coches, ya que más perjudicaría a la tracción. Pero si el tren es más largo, o directamente la maquina diesel no lleva esta toma, hay que contar con un furgón con generador para alimentar esta instalación.

Así pues, los furgones generadores DDT 9451 a 9470 fueron construidos principalmente para esta contingencia, y incluyen en su compartimento central 2 grupos diesel con generador eléctrico; aparte, hay dos departamentos para equipajes, oficina de jefe de tren, fresquera, perreras, etc.. como un furgón tradicional.

El modelo ilustrado viene de la marca Tulaton, a base de un kit latón a construir sobre un chasis Roco de un coche 9000; hay trabajo pero el resultado es creíble si hay un mínimo de habilidad para montar y sobre todo para pintar.

En última posición, la plataforma de dos niveles DDMA-9500 del servicio Auto-Exprés.

Estos vehículos modernos, (la serie es DDMA-9500 a 9599), son una adaptación casi exacta del modelo francés DD-DEV, por lo cual el modelo H0 es muy válido.



El modelo francés ha sido reproducido por Europolitrains, Jouef y Heris; la firma portuguesa RTrains fabricó el modelo español, por subcontrata a Heris; en un primer momento sólo aparecieron versiones modernas de colorines variados, faltando la presentación inicial de los años 80, de color verde grisáceo o gris verdoso, según gustos; cuando esta firma fue absorbida por Avaliare, la matriz de Norbrass y Sudexpress, entonces si presentó la versión origen, que es la que circula en el tren hoy (aunque yo ya me había repintado uno de los anteriores, así ahora tengo un par !).

2/ Plazas sentadas (num. 3 a 5) :

Tres coches, uno de 1ª y dos de 2ª clase, para las plazas sentadas en amplios departamentos. De la serie 10000, y de riguroso estreno en el tren real.

Estos modelos no tienen reproducción comercial H0 de manera correcta, y se han obtenido personalmente por modificación de coches Roco, según el trabajo que se publicó al respecto en el fórum "Railwaymanía" en 2009. Sólo el BB-10200 tiene una imitación reproducida por Roco (ref. 45625, 64410 y 64411), pero a base de repintar de manera poco acertada un coche Eurofima europeo, también con 11 departamentos y ventanillas.

Pero resulta que sólo 2 de ellos vienen de mi trabajo de modificación comentado, ya que para el segundo ejemplar de 2ª clase he tenido que incluir uno de los modelos Roco comentado, sin modificación, luego, aproximado sólo a la exactitud que destilan los otros. Se trata del BB-10201, referencia 64410 de Roco. Quizás en una etapa posterior le realice los mismos cambios para asimilarlo estéticamente al otro sí modificado (y que es el BB-10220) (foto siguiente) :



Este ejemplar de 1ª clase, tiene la modificación principal consistente en la existencia de 10 ventanillas, y no 9 como viene en el "símil" de Roco; aún siendo correcto a su identificación AA-10036, no sería adecuado a figurar en este tren de hoy, ya que, por lo temprano de su formación, tal vehículo no habría sido puesto en servicio aún. Y resulta que los primeros ejemplares de AA-10000 venían con puerta de una sola hoja tipo "Wegmann" en color naranja (observable perfectamente en la foto del tren real), mientras que los postreros eran con puerta de dos hojas hundida tipo "Mielich", y de pintado tricolor.



Confrontación de ejemplares BB-10200 : a la izquierda el modelo Roco 64410 tal como se vende; a la derecha el modelo transformado por mis talleres, aunque no parte del modelo anterior sino de un Corail VU-75 francés de otra referencia, más adecuada a la modificación. Además de la diferente interpretación de los colores, sin que quepa dilucidar cual es más verdadero, otros detalles los diferencian.

3/ Plazas acostadas : literas (num. 2) :



Coche de 2ª clase con literas BBL-9600, que a pesar de su millar de serie poco tienen a ver con los coches serie 9000 de Renfe, es más bien una adaptación estrecha del coche francés Corail VU-75 B10c10x.

En H0, tienen reproducción por parte de ROCO (ref. 45626), aunque incompleta ya que se limita al repintado del coche francés indicado; a pesar de ello, la aproximación al coche real tiene menor desviación que en el caso del BB-10200 anterior. En mi colección, el coche aquí presentado sí recibió las modificaciones complementarias para hacerlo algo más exacto.

4/ Plazas acostadas : camas (num. 7 y 8) :

Un ejemplar YFT, serie ibérica que sólo ha sido reproducida en H0 por el artesano del latón Amefalink, en todas sus variantes, y un clásico T2 de la CIWL serie 5300 cuya reproducción H0 por parte de Electrotren es aceptable, aunque no exacta del todo por venir de un molde Rivarossi relativo a un T2 del parque francés y contener por ello pequeñas diferencias no determinantes.



Buena estampa para este par de nobles coches cama : arriba el YFT y abajo el T2, ambos lado departamentos.

5/ Restaurante-Bar (num. 6) :



Este es el clásico restaurante serie 9900 que Roco tuvo a bien incluir en su gama de coches 9000; y por cierto, de manera correcta, es decir, no se limitó como en otros productos a pintar de manera distinta un coche de molde existente sino que produjo el molde específico con doce ventanillas continuas por un lado y 8 + 2 por el otro, con espacios ciegos. Todo un reto, sabiendo que no pueden reutilizar este molde para otros coches, aunque sí para otras decoraciones del mismo coche, que sí las ha tenido. Hilando fino podríamos decir que los bajos del coche no fueron objeto de un molde específico, ya que presentan diferencias; pero es un tema a mi entender de lo más marginal a esta escala y gama de modelismo.

Porqué Renfe trocó el amarillo de los grafismos sobre azul de los coches 9000 de plazas sentadas, por este anaranjado ? Sin duda ganas de que el público repare a distancia si su tren lleva restaurante o no. En las redes europeas, en los años del tren clásico y bajo el "verde-vagón" dominante, siempre se destacaba en ROJO la presencia de un WR. Aquí quedó a medio camino, pero algo es algo !

Por cierto que estos coches sirvieron casi exclusivamente en trenes nocturnos entre coches 10000 y su estrellada presentación. Porqué se les incluyó en la serie 9000 de servicios diurnos, y con su decoración acorde ? Otro misterio.

6/ Tracción :

La tracción de este tren fue encomendada a una diesel serie 333 desde su origen vizcaíno hasta Madrid, justificado por su trazado por el directo, y por ello así se ha previsto en esta emulación, reforzada por la foto de cabecera que así lo certifica; lo de la 279 del viaje inaugural fue una solución o apaño de emergencia ante la no disponibilidad del furgón generador en origen, según se comenta en el artículo de Vía Libre.

Luego, una de las cuatro 333 verdes que ha propuesto Roco figura en cabeza de este tren., y se trata de la más reciente, la 333-072 en color verde tono oscuro apodada "la vietnamita", supongo que no se nos escapa la razón de tal mote



Esta locomotora se compró con equipo de sonido y tiene su historia : tras hacer la primera prueba, en mando analógico, resultó que la tracción quedaba muy, pero que muy mermada, y el sonido no callaba; después la probé en digital y las cosas fueron mejor; al final recordé que exijo a mis piezas una perfecta capacidad de tracción EN ANALOGICO como premisa previa antes que cualquier "gadget" electrónico, así que desmonté y vendí el equipo digital con sonido incluido. Pero tampoco así presentaba una capacidad de tracción suficiente (pero por lo menos recuperé el bendito silencio), hasta que eliminé las dos reactancias en serie con el motor que vienen en la placa, y que sólo molestan, como ya tuve que hacer unos años atrás con otra de este tipo.

Ahora sí presenta un poder de tracción elevado y silencioso, de tal manera que ha podido con estos 9 pesados coches en las rampas de mi maqueta sin el más mínimo problema. Así deben hacerse las máquinas para mi gusto : primero que funcionen perfectamente en analógico y todo lo demás si acaso que se dé como añadidura !



En esta complicada toma, visión de los 9 coches del "Picasso Expreso" aunque no del tren completo; es lo máximo que da de sí esta casera instalación en un recinto de 3 x 2 m.



Parte frontal del tren en las vías superiores del trazado.

7/ Pequeño anexo modelista :

Sigue una relación de diferencias entre un coche Roco BB-10200 como el presentado en este trabajo y un auténtico BB-10200 de Renfe. Todas ellas son opcionales, algunas más visibles que otras.

- Techo con un nervio menos en cada costado y con el haz nerviado que termina antes en los extremos
- Pivotes de bogie a correr unos 4 mm. cada uno hacia el interior
- Recorte de faldón entre los dos bogies
- Bogies GC Caf de coche 9000 y no Fiat de coche Eurofima
- Testeros con señales altas y bajas tipo Renfe en relieve, no pintadas, y sin los focos intermedios a cegar
- Rejillas de toma de aire lado pasillo en relieve, no pintadas
- Bajos conformes con convertidor estático, climatización etc...
- Tomas de aire de techo en los extremos

Algunos de estos puntos son difíciles de realizar en un coche Eurofima como el ejemplar aquí presentado, por ejemplo el recorte de faldón topa con la dificultad de que forman parte de él algunos de los cofres de los bajos. No sucede si se parte de un coche Corail VU por ejemplo, aunque hay que hacer las puertas de una hoja y el posiblemente el pintado total.

8/ Epilogo :

Como todos los demás expresos nocturnos, el "Picasso Expreso" no sobrevivió a la debacle orquestada en estos últimos 20 años de locura y despilfarro avícola.

Sin embargo, lo acertado de la idea de esta relación ha perdurado, de manera que tengo entendido que en la actualidad tal relación existe a base de un tren de alta velocidad de ancho variable, en servicio diurno por supuesto.

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto la citada) : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2021