



Mi blog - oscar440

jueves, 31 de marzo de 2022

## EL COCHE BB-8573 (Ref. 64501) DE ROCO (HO)

### a) Descripción del modelo real, los coches serie 8.000 de RENFE:

Los coches serie 8.000 de RENFE, fueron los más numerosos en su momento, correspondían al diseño UIC tipo "X" alemán, si bien presentaban algunas diferencias con respecto a aquellos. Los primeros coches fueron fabricados por la industria ferroviaria alemana, y todos los constructores nacionales participaron posteriormente, en mayor o menor grado, en la construcción de estos coches. Estos coches fueron el relevo a los anteriores coches de las series 5.000/6.000 de RENFE, los cuales, a su vez, reemplazaron a los coches más antiguos de carrocería todavía de madera. La serie 8.000 de RENFE, estuvo conformada tanto por coches de viajeros, y furgones de equipajes, construyéndose entre los años 1.961 a 1.973, un total de 883 coches y furgones, que se distribuyeron de la siguiente manera:

- 8 coches restaurante/café, 8.001 a 8.008 (año 1.965),
- 121 coches de primera clase, 8.001 a 8.121 (años 1.961 a 1.967),
- 445 coches de segunda clase, 8.501 a 8.945 (años 1.963 a 1.969),
- 132 coches de segunda clase con literas, 8.101 a 8.232 (años 1.963 a 1.972),
- 25 furgones de correo, 8.001 a 8.025 (año 1.964),
- 62 furgones de equipajes, 8.026 a 8.087 (años 1.964 a 1.966), y
- 90 furgones de equipajes, 8.100 a 8.190 (año 1.973).

Los furgones 8.001 a 8.025, y 8.026 a 8.087; estaban equipados inicialmente con una caldera de vapor para la calefacción del tren. Todos estos coches y furgones, equipaban de origen bojes Minden-Deutz, siendo su velocidad máxima de 120 km/h. Si bien, algunos furgones fabricados en Alemania por Vers (8.164 a 8.177), equipaban bojes Schindler, igualmente aptos para la velocidad máxima de 120 km/h. Estaban decorados en color verde-oliva, siendo sus techos de color gris. Los coches de primera clase, 8.001 a 8.121, tenían pintada una franja de color amarillo entre la caja y el techo, para distinguirlos de los coches de segunda clase y literas. Los asientos en los coches de primera clase, estaban tapizados en tela, y ofrecían una mayor separación entre los mismos, mientras que los asientos en los coches de segunda clase, estaban tapizados en skay de color azul. Todos los coches tenían distribución interior de departamentos; siendo el número de departamentos totales por coche, superior en los coches de segunda clase y literas, frente a los coches de primera clase. No disponían de aire acondicionado, y todas sus ventanillas eran practicables, pues fueron concebidos en una época en la cual, esta prestación era considerada más para trenes de alta categoría tipo Talgo, TER, y algunos TAF, que no para estos trenes diurnos y nocturnos tipo "Expreso".

Estos coches de viajeros serie 8.000 de RENFE, fueron los protagonistas de la mayoría de trenes de viajeros diurnos y nocturnos tipo "Expreso", en las décadas de los años sesenta, setenta, y ochenta del siglo pasado; relegando a sus predecesores, los coches de viajeros de las series 5.000/6.000, hacia los trenes diurnos tipo "Ómnibus"; aunque tampoco era extraño ver todavía alguno de estos coches intercalado con los, por aquel entonces, nuevos coches de viajeros de la serie 8.000, tanto en la formación de trenes tipo "Expreso", como en la formación de trenes tipo "Ómnibus"; hasta la puesta en servicio, hacia mediados y finales de los años ochenta, de los nuevos coches de viajeros de las series 9.000/10.000, para los servicios diurnos y nocturnos, los cuales pasarían a denominarse trenes "Estrella".

En efecto, la nueva denominación comercial de trenes "Estrella", traía consigo unas connotaciones de modernización en los servicios nocturnos ferroviarios en nuestro país, hacia finales de la década de los ochenta del siglo pasado, pues los nuevos coches de la serie 10.000, ofrecían más comodidad que sus predecesores de la serie 8.000, y aunque seguían manteniendo su distribución clásica en departamentos, disponían de aire acondicionado, así como una mejora en sus prestaciones, siendo su velocidad máxima de 160 km/h, con unos bojes que garantizaban una buena estabilidad de marcha. Sus nuevos colores, tomaban como base el marrón, crema, y naranja, rompiendo con la clásica y tradicional librea de color verde-oliva de origen de los coches de la serie 8.000. De la misma manera, también fueron relegados en la mayoría de trenes diurnos, con la creación de trenes diurnos de calidad, tipo "Corail", con los nuevos coches de la serie 9.000, que decorados en colores azul y amarillo, ofrecían una distribución tipo salón, y una velocidad máxima de 160 km/h.

En un intento por parte de RENFE, de asimilar los veteranos coches de la serie 8.000, al nuevo material "Estrella", muchos de estos coches y furgones recibirían estos nuevos colores, sin sufrir ninguna modificación. Si bien una parte de estos veteranos coches de la serie 8.000 fueron retirados del servicio, una buena parte serían modernizados por la industria privada, y los talleres propios de RENFE (principalmente en Málaga y Valladolid). La modernización de estos coches, los convertiría en nuevos coches de primera clase, segunda clase, literas, camas, y restaurantes, englobándolos en nuevas series, conservando su distribución interior en departamentos, pero con un nuevo interiorismo. La mayoría recibirían los nuevos colores "Estrella" y nuevos bojes, aptos para la velocidad máxima de 160 km/h. Una pequeña parte fueron modernizados en formato tipo salón, para la UNE de Regionales, a principios de los años noventa del siglo pasado, conformando la nueva serie 16.200 de RENFE. Si bien, sería muy largo de enumerar toda las modernizaciones que sufrieron estos coches hasta el final de su vida activa, además quedaría al margen del estado de los coches que se describen en esta entrada, que son los coches 8.000, sin sufrir ninguna otra modificación, hacia mediados y finales y de los años ochenta del siglo pasado.

En esta fotografía propia, podemos observar el coche BB-8573 de RENFE, correspondiente a segunda clase, reproducido por la marca Roco, bajo la (Ref. 64501). A destacar el incorrecto color del techo, entre otras incorrecciones, que a continuación veremos (click para ampliar):



#### b) Descripción del modelo en miniatura, el coche BB-8573 (Ref. 64501) de Roco:

Estos coches, fueron novedad del fabricante Roco, en el año 2.012. Se trata de coches de viajeros alemanes, del modelo UIC tipo "X", a los cuales únicamente se les ha aplicado inscripciones de RENFE, sin sufrir ninguna otra modificación. Por lo tanto, presentan una serie de incorrecciones, que es necesario enumerar.

Empezando por el techo, es de color plateado, cuando debería ser de color gris oscuro. Presenta además, unos nervios en el techo, que no deberían estar ahí, pues el modelo español, carece de ellos. Mi consejo, es lijar por completo el techo del modelo, excepto los respiraderos, que sí son correctos, para lo cual habrá que

volver a repintar el techo de nuevo, con lo cual, aprovecharemos para pintar de nuevo el techo con el color correcto del modelo español, que en este caso será el color gris oscuro, por ejemplo la (Ref. **MATT 32**), de Humbrol (gris oscuro mate), sobre la cual se puede aplicar barniz satinado, de la misma marca, una vez finalizada la operación, o bien pintar directamente con la (Ref. **SATIN 164**), de Humbrol (gris oscuro satinado), con lo cual ya no será necesario aplicar el barniz satinado, posteriormente, al pintado del techo.

Siguiendo con las incorrecciones, se puede mencionar que, el número de ventanillas en este coche, no se corresponde con la numeración del mismo, que el interior de los departamentos es incorrecto por el número de asientos, que los bojes son incorrectos porque reproducen los bojes del modelo alemán, que los pilotos de los testeros son incorrectos, que los bajos y sistema de frenado son incorrectos, y por último, que las puertas de acceso al coche, así como las porta placas, son también incorrectos.

No obstante, en el blog "Historias del Tren", de Juanjo OLAIZOLA ELORDI, podemos encontrar una interesante entrada, cuyo enlace adjunto en el apartado e) correspondiente a la bibliografía, en la cual podemos observar una fotografía de un coche 8.000, con este tipo de puertas de acceso, tal y como están detalladas en este modelo de Roco. Se trata de los dos prototipos recibidos en el año 1.961 por RENFE, matriculados como AA-8.001, y AA-8.002. Estos dos coches, disponían de fuelles en los testeros, en vez de los burletes de goma, con los cuales salieron de fábrica, todos los demás coches de la serie 8.000. Las puertas de acceso, se abrían hacia el exterior, y eran idénticas al modelo reproducido por Roco, el cual toma como base, el molde de un modelo alemán. En el caso de los coches 8.000 de RENFE, con la excepción de los dos coches prototipos ya mencionados, las puertas se abrían hacia el interior, y las ventanillas de las mismas, eran fijas, así como de tamaño más estrecho, que en el modelo reproducido por parte de Roco.

Se puede mencionar además que, el modelo no está reproducido a escala 1:87, sino a escala 1:100; lo cual explicaría la longitud y la estrechez del modelo. A pesar de su largo empaque, de 303mm. de longitud entre topes, el coche no presenta el desagradable efecto de arqueado, y todas las ventanillas quedan bien enrasadas y alineadas, lo cual es sinónimo de una buena calidad de los materiales de ejecución y de desarrollo, del molde, con el cual está reproducido el modelo.

A favor del modelo, juega el hecho de una excelente tampografía, un color verde de la carrocería muy acertado, y que en los testeros se hayan respetado las puertas de intercomunicación de cuatro hojas, acorde al modelo español, en vez de las puertas de doble hoja, más habituales en los coches de viajeros alemanes.

El modelo porta enganche Roco, de tipo lanza, el cual es intercambiable, ya que lleva cajetín según la norma NEM 362, según la hoja de especificaciones del fabricante. Se presenta en una caja de cartón de color azul, quedando el modelo debidamente protegido, mediante corcho. En el interior del embalaje, se adjuntan una serie de accesorios, en una bolsita, como por ejemplo mangueras para colocar en los testeros. Se adjunta también un sello de control de calidad del modelo, en color azul, a la vez que, en los bajos del modelo, una pequeña pegatina de color plateado, certifica que el modelo ha pasado con éxito, dicho control de calidad. Corresponde al aficionado, la tarea de colocar los pasamanos, en las puertas de acceso al coche, elementos que se adjuntan en una bolsita, en el interior del embalaje.

En esta fotografía propia, podemos observar el lateral del coche BB-8573 de RENFE, correspondiente a segunda clase, reproducido por la marca Roco, bajo la (Ref. **64501**). A destacar el incorrecto color del techo, entre otras incorrecciones, No obstante, destacan unas inscripciones, claras y nítidas, en la rotulación del coche (click para ampliar):



#### c) Recopilación de referencias:

Estas son las tres referencias de coches tipo 8.000 de RENFE, que el fabricante Roco, sacó a la venta en el año 2.012, los tres coches son en color verde-oliva original:

(Ref. **64500**) Coche de viajeros RENFE AA-8037 (primera clase) (Época IV).

(Ref. **64501**) Coche de viajeros RENFE BB-8573 (segunda clase) (Época IV).

(Ref. **64502**) Coche de viajeros RENFE BB-8586 (segunda clase) (Época IV).

Existen más referencias de los coches 8.000 de RENFE, reproducidos por el fabricante Roco, con los colores "Estrella", si bien, no forman parte del estudio de los coches que protagonizan esta entrada.

**d) Conclusión y valoración final del modelo en miniatura:**

Al precio de **49 euros**, he comprado en una tienda de modelismo física de Barcelona, este coche de viajeros de Roco, bajo la (**Ref. 64501**), de segunda mano, sin caja, aunque en buen estado. Esta tienda dispone de varias vitrinas, en las cuales se expone bastante material de segunda mano, generalmente en buen estado, para su venta. Este modelo, se puede iluminar interiormente, mediante el correspondiente kit de iluminación (**Ref. 40360**). Y añadido, que el modelo que he comprado, carece de iluminación interior; pues en el caso de haberla tenido, justificaría, en gran medida, su elevado precio de venta. Tenían también a la venta, otro modelo, de similares características, concretamente, la (**Ref. 64502**), con su correspondiente caja, al precio de **59 euros**, lo cual ya es totalmente desproporcionado, desde mi punto de vista.

Efectivamente, el precio de compra, ha resultado algo excesivo, pues el precio de venta de estos coches, cuando fueron novedad en el año 2.012, era de unos treinta euros, aproximadamente, o incluso menos, y será este precio, el que tomaré como base, para mi valoración final. Teniendo en cuenta las incorrecciones del modelo, pues se trata de un coche de viajeros alemán UIC tipo "X", al cual únicamente se le han aplicado inscripciones de RENFE, en lo que vulgarmente se conoce como "renfrito", su valoración final, no debería ser alta. No obstante, es de valorar el excelente rodaje, así como la facilidad para proceder a la colocación de la iluminación interior.

Actualmente, ya existen los modelos de la marca Electrotrén, que reproducen estos coches de la serie 8.000 de RENFE, de una manera más acertada. A pesar de mis consejos dados en esta entrada acerca de cómo mejorar este modelo de Roco, en especial con el repintado del techo, aconsejaría también al amable lector que disponga de modelos de ambas marcas, que sopesa y valore la opción de dejar este modelo de Roco, tal cual está, pues es una auténtica reliquia, digna de conservar, sin realizar ninguna modificación.

Por todo ello, mi valoración es la siguiente (en una puntuación máxima sobre cinco estrellas):

Relación calidad-precio: \*\*\*

Nivel de acabado y reproducción: \*\*\*

Rodadura en maqueta: \*\*\*\*\*

En esta fotografía propia, podemos observar el testero del coche BB-8573 de RENFE, correspondiente a segunda clase, reproducido por la marca Roco, bajo la (**Ref. 64501**). Es de valorar que, en los testeros se hayan respetado las puertas de intercomunicación de cuatro hojas, acorde al modelo español, en vez de las puertas de doble hoja, más habituales en los coches de viajeros alemanes, no obstante, faltan los pilotos de posición superiores, a la vez que solamente debería llevar un piloto de posición inferior, y no exactamente en esta posición (click para ampliar):

**e) Bibliografía:**

Para la elaboración del apartado de la descripción del modelo real, ha sido útil la consulta del siguiente libro, de mi propia biblioteca particular:

CARDONA, Eugenio: PTE/94 Parque Motor y Remolcado. Frank Stenvalls Editor, 1.994.

Y también los siguientes enlaces de internet:

LISTADOTREN.ES > Coches de Viajeros > RENFE > Coches de Viajeros serie 8.000: <https://www.listadotren.es/viajeros/index.php>

LISTADOTREN.ES > Coches de Viajeros > RENFE > Furgones serie DD-8.100: <https://www.listadotren.es/viajeros/series.php?id=101>

Blog "HISTORIAS DEL TREN", de Juanjo Olaizola Elordi > Algunas curiosidades de los primeros coches 8.000 de RENFE:

<http://historiastren.blogspot.com/2015/09/algunas-curiosidades-de-los-primeros.html>

Así como el siguiente hilo de FOROTRENES, dedicado a estos coches de Roco:

<https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=8&t=36233>

Hoja de especificaciones de la (Ref. 64501), en la web de la marca Roco:

<https://www.roco.cc/es/product/59989-0-0-0-1-0-0-003002-0/products.html>

Publicado por oscar440 en 8:28



No hay comentarios:

Publicar un comentario

Introduce tu comentario...

Comentar como: Cuenta de Go

Publicar Vista previa

[Inicio](#) [Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)

Tema Sencillo. Con la tecnología de [Blogger](#).