

EXPRESO “ESTRELLA” 205

Madrid a Irún y Moscú

un episodio de lo más surrealista



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.

Expreso 205 Madrid-Irún (1990) - - - - - Composición CR9A07

Referencia EW100

La inclusión de este expreso en esta serie viene a cuento por un hecho relevante y por otro afortunado y casual. El primero es la efímera, sorprendente, bastante rocambolesca presencia de un coche-cama de los SZD (Ferrocarriles Estatales Soviéticos) en la formación, asegurando un recorrido directo Madrid-Moscú y viceversa. El segundo es la suerte de disponer en las redes sociales de un vídeo del autor vasco Andrés Basagoitia (AB Producciones), con una toma de este expreso saliendo de Tolosa, que permite la identificación completa de la composición.

No hay fecha indicada en el vídeo, más allá de "Aquellos trenes de los 90"; sin embargo, la presencia del coche soviético se encuadra y limita al servicio de verano de 1990, por lo que quedan pocas dudas en el tema temporal. El inoportuno cruce con una formación del "Sudexpreso" desdoblada, al ser a suficiente velocidad, no impide la completa identificación de los coches del "Estrella" Expreso 205.

El porqué de esta inaudita presencia ? Quizás motivos más políticos que puramente comerciales. Un tiempo de trayecto muy dilatado, un rodeo por media Europa a través de Ginebra, Basilea, Frankfurt, Berlín, Varsovia etc... con esperas enormes en los puntos de cambio de tren, sólo una salida semanal de cada extremo etc...; no parece muy atractivo como no sea para un puro aventurero.



Un tractor Y-8000 de la SNCF maniobra el coche cama SZD hacia las instalaciones de cambio de ancho de Hendaya. Fechada en marzo-1990, se trata sin duda de una prueba previa a la implantación comercial. Foto J.C. Perraud.

Estos coches-cama SZD, en su versión de gálibo estándar, surcaron en los decenios finales del pasado siglo todas las principales relaciones europeas, tanto las de los países próximos del Pacto de Varsovia como las de los países más occidentales. Por ejemplo, París, Roma, Berna, Estocolmo etc... vieron coches de este tipo acoplados a sus expresos, para relaciones directas con Moscú o Kiev. Porqué no Madrid ? Ensayo pues llevado a cabo y muy pronto desestimado !

De entrada, la duración, de 112 horas (4 días y medio) en un sentido y de 84 horas (3 días y medio) en el otro. Con amplias esperas en los puntos donde el coche se corta y se acopla a otro tren (10 horas muertas en Hendaya en sentido Norte). Este balance tan paupérrimo es corolario de la ruta impuesta, por Suiza. Mucho más directo habría sido por París, donde cada día llegaba el "Ost-West Express" con coches de Moscú y Varsovia, pero se esgrime que la SNCF puso todas las pegas para transitar este coche suelto por la "Pequeña Cintura", entre las estaciones del "Nord" y la de "Austerlitz" : a dar el gran rodeo pues por Suiza.

Dos coches eran pues necesarios para este programa : salida de Moscú los lunes con llegada a Madrid los viernes, y salida de Madrid los sábados con llegada a Moscú los jueves.



En estas tres fotos, se muestra la diferencia de gálibo entre estos coches camas soviéticos de construcción y diseño de Alemania del Este (Ammendorf, Görlitz, Bautzen etc...); a la izquierda el ejemplar de gálibo soviético, a la derecha el modelo similar pero de gálibo continental europeo, coche ampliamente presente en los expresos europeos durante décadas. La diferencia no es tanto la altura total, sino la cota donde empieza la curvatura del techo.



COMPOSICIÓN DETALLADA :

Expreso 205 de Madrid-Chamartín a Irún y Moscú-Bjelorusskaya de verano 1990. A su paso por Tolosa (Guipúzcoa) :

| Coche | Matricula | Clase | Marca | Referencia |
|-------|-----------------|------------------|-----------------|--------------|
| M | 269.0 * | | Electrotren | 2638 |
| 1 | WLABm 017-02463 | Camas SZD | ACME | 52101 |
| 2 | WL36x-5400 * | Camas T2 | Electrotren | 18106 |
| 3 | WL-4600 * | Camas YFT | Amefalink | |
| 4 | WL26x-7100 * | Camas Gran Clase | Electrotren | HE4006-1 |
| 5 | Bc10x-12600 * | 2ª cl. literas | (sustitución) | (HE4017-2) |
| 6 | Bc11x-11600 * | 2ª cl. literas | Electrotren | HE4017-2 |
| 7 | B12x-12300 * | 2ª clase | Electrotren | HE4017-3 |
| 8 | B12x-12300 * | 2ª clase | Electrotren | HE4017-3 |
| 9 | Bc11x-11600 * | 2ª cl. literas | Electrotren | HE4006-2 |
| 10 | Bc11x-11600 * | 2ª cl. literas | Electrotren | HE4006-3 |
| 11 | D8-8100 * | Furgón | Electrotren | 5230-1 |
| 12 | DJ2-2000 * | Furgón Auxiliar | Electrotren | HE6000 |
| 13 | DD-9500 * | Furgón Autos | RTrains | 8009 |

Tal como viene indicado en las guías horarias, este tren carecía de 1ª clase en plazas sentadas. También carece, más extrañamente, de coche bar o restaurante.

La muy reciente salida al mercado modelo H0 de los sets "Media Luna" de Electrotren, así como otras referencias ya comercializadas poco antes, permite formar de manera muy aproximada esta composición típica "Estrella-Años 90", con su intrínseca belleza cromática irrepetible.

Las identificaciones de los coches se han expuesto con el sistema de matriculación moderno IG-68 que se implantó a finales de 1988, viniendo ya así tampografiado en la mayor parte de estos coches Electrotren H0 que se han distribuido.

El tren está formado mayormente por coches series 11000 y 12000, lo que indica que está trazado a un máximo de 120 km/h. El coche soviético por su parte está marcado a 140 km/h., velocidad que sin duda practica en otros puntos de su periplo europeo.

El surco horario que utilizaba era el siguiente :

| | Tren 205 | | | Tren 204 |
|------------------|-----------------|--|------------------|-----------------|
| Madrid-Chamartín | 22:40 | | Irún | 23:00 |
| Valladolid | 1:48 / 1:56 | | Tolosa | 23:54 / 23:56 |
| Miranda de Ebro | 4:33 / 4:38 | | Miranda de Ebro | 2:16 / 2:26 |
| Tolosa | 6:56 / 6:58 | | Burgos | 3:25 / 3:32 |
| Irún | 8:05 / 8:10 | | Valladolid | 5:02 / 5:07 |
| Hendaya | 8:15 | | Madrid-Chamartín | 8:30 |

DETALLE DE LOS COCHES :

A/ Coches-Cama ex. CIWL o asimilados :

Coche num. 1 :



Los coches cama WLABm de construcción este-alemana formaban una enorme familia, que ocupaba un porcentaje muy elevado en el parque total soviético. Existieron en dos versiones básicas : los de gálibo soviético y ancho de vía fijo de 1520 mm., y los de gálibo continental europeo y bogies intercambiables, para anchos ruso, estándar UIC y ibérico.

Es un vehículo estandarizado según la norma OSShD-B, muy próxima a la UIC-Y, es decir, mide alrededor de 24,50 m. de longitud (y no los 26,40 m. de los UIC-X-Z);

puede tener variados equipamientos internos, con departamentos de 1, 2 ó 3 camas, explotado bajo 1ª ó 2ª clase, y se adapta técnicamente a los sistemas de explotación UIC occidentales (topes, calefacción, gancho de tracción etc..).

En modelo H0, existe desde hace mucho tiempo la producción de Sachsenmodelle, ahora Tillig. Más recientes y detallados son los de ACME y NMJ. En el tren de hoy se ha dispuesto el de ACME, pero valdrían los de Sachsenmodelle ref. 14328 ó 74485, entre otros (como el de la foto de portada).

Coche num. 2 :



Los coches-cama serie 5401 a 5445, del tipo T2, eran propiedad de RENFE, y carecían de las señas CIWL aún vistiendo sus tradicionales colores. Llevaron la nueva matrícula indicando su número de plazas WL36x-5400.

El modelo H0 de Electrotren es bastante correcto, no perfecto ya que proviene de moldes de los T2 centro-europeos con ligeras diferencias que he comentado a menudo. Su presentación, con matriculación moderna, se adapta bien a la época de este tren de hoy. El problema es que no lo han editado nunca con sus señas de origen "época IV", de 1977-1980.

Coche num. 3 :



Coche cama ibérico de origen tipo YFT; ante la poca visibilidad de esta posición en el vídeo, no se puede detallar la sub-serie. Se ha dispuesto uno de la serie general 4600 aún con las señas CIWL. Modelo en latón de la producción del artesano Amefalink. Foto lado pasillo.

Coche num. 4 :



Talgo había innovado con sus coches-cama "gran clase" con ducha incluida en cada departamento. Renfe siguió este camino, y reconstruyó completamente 40 coches de 2ª clase serie 8500 obteniendo este peculiar vehículo con 13 departamentos dotados de dos camas y ducha. Exiguos departamentos, hay que notarlo. Para ello, suprimió una de las plataformas de acceso, innecesaria en este tipo de servicio. El coche era confortable, mayormente cuando se montaron bogies GC en buena parte de ellos en vez de los Minden-Deutz originales. Pero el mantenimiento fue pésimo, y el funcionamiento de las duchas aleatorio (chorros helados ó hirvientes a discreción)

Fueron matriculados en una extraña serie 7100 (millar que sólo había sido ocupado por los coches de dos ejes "yenkas"), como queriendo dar continuidad a los últimos coches-cama de diseño CIWL construidos, que eran los YFT-6100.

El modelo H0 presentado por Electrotren es soberbio : moldes nuevos, exacto, bien decorado y detallado, bajos de nuevo diseño, con un sólo equipo de climatización como los reales etc...; presentados con bogies MD originales (set HE4006), ahora han salido con los nuevos bogies GC (set HE4016), ambos con colores "Estrella"; está previsto el set futuro HE4019 con colores "Danone".

B/ Coches de plazas sentadas :

Coches num. 7 y 8 :

La gran serie de coches BB-8500 de 2ª clase con ventanillas pequeñas, originó varias sub-series cuando sonó la campana de la modernización. De entrada, los

prototipos no climatizados B12-12200 (que ya reprodujo Electrotren), la serie climatizada B12x-12300 (que es la novedad actual en el set "Media Luna"), los mixtos con bar BR6x-12800 y los B12tv-16200 de pasillo central. Dos de estos climatizados de 12 departamentos B12x-12300 figuran en este tren y así se han incorporado en H0. La dificultad estriba en que he tenido que adquirir DOS sets HE4017, y han quedado sobrantes y vendibles algunos coches.



C/ Coches de plazas sentadas/acostadas en literas :

Coches num. 6, 9 y 10 :



Coches de 2ª clase a literas modificados (los reales) de coches BB-8500 de 2ª clase.

Esta transformación sorprendió a propios y extraños, ya que, por mucho que se detecte un aumento de demanda, habilitar de golpe y porrazo 150 nuevos coches a literas, además de los nuevos 60 BBL-9600, y del centenar largo de los BBL-8100, parece una operación arriesgada. El tiempo demostró la poca conveniencia de esta

impronta, cuando ya se estaban utilizando estos coches para plazas sentadas en servicios regionales, con un confort infrahumano al no disponer de asientos (el sufrido viajero apoyaba sus posaderas sobre la cama inferior, muy dura, sin reposabrazos ni nada parecido).

No tantos problemas en H0 : Electrotren reprodujo este coche perfectamente, con nuevos moldes de caja para sus 12 ventanillas de 1,20 metros reales por costado, molde que no existía previamente. Incluso lleva cegada la puerta de uno de los departamentos centrales, que en la realidad aloja al literista. Además, los bajos correctos con sus equipos de convertidor estático y climatización: todo nuevo.

Coche num. 5 :

Este es el capítulo de la "sustitución" y el que echa al traste la pretendida exactitud de este tren en su emulación H0.

En los trenes expresos años 70 y 80, que he venido formado, siempre me he quejado de la falta de modelo H0 del coche a literas típico de Renfe, de la gran serie BBL-8101 a 8217, con 11 ventanillas de departamento. Muchos aficionados han paliado esta dificultad con el uso sustitutivo del coche a literas de 10 ventanillas de departamento de la pequeña serie BBL-8218 a 8232, que sí sacó Electrotren por aprovechamiento del molde existente de coches de 1ª clase.

Pues bien, para emular los años 90 seguimos con el mismo problema : carencia de la serie de literas renovadas y climatizadas B10x-12600, de 11 ventanillas asimismo, sólo que ahora el paliativo viene de las de 12 ventanillas, serie moderna Bc11x-11601 a 11750 que Renfe habilitó por transformación profunda de coches de 2ª clase BB-8794 a 8945 a finales de los 80.

Ante la imposibilidad, por ahora, de fabricarme este material, como sí hice en su momento con las "verdes", he recurrido a la sustitución de este coche necesario por otro de la misma serie Bc11x-11600, como los anteriores descritos num. 6, 9 y 10. La presencia de dos de ellos en el set HE4006, además de los añadidos en los sets recientes HE4016, facilitan hacer el "cuarteto".

D/ Furgones :

Furgón num. 12 :

Se trata de un vagón de mercancías adaptado al servicio paquetero y para añadir a trenes expresos; para ello, su velocidad máxima es de 120 km/h (régimen "ss"), y debe llevar conexión de manguera eléctrica para paso de línea UIC a 3000 voltios; de lo contrario, la locomotora eléctrica no podría alimentar en esta tensión los convertidores de los coches siguientes, quedando éstos sin climatización. Aunque en este tren, en semi-cola, no sería un problema.

Renfe adaptó 150 vagones JJPD para este menester, en general rotulados con la gigantesca inscripción "PAQUEXPRES", y los matriculó en primera instancia como furgones del parque de vagones, o sea "DDJPcevxxy-2001 a 2150", UIC "Habiqss".

Con la referida IG-68 pasaron a denominarse DJ2-2001 a 2150, con una UIC propia de furgones del parque de viajeros ("54" como primeras cifras).



El modelo Electrotren no es perfecto : huele a "renfrito" : de hecho, forma parte de una gran serie del fabricante inglés para abastecer todos los mercados europeos, con la consabida política de "molde único" para todos, política que practica de manera intensiva en los vagones de mercancías. Las diferencias son, pero, mínimas y son más evidentes en los testers, más reforzados en las unidades que adquirió Renfe. La decoración y aspecto general, excelentes.

Furgón num. 11 :



Furgón clásico de la serie DD-8100, con los colores "Estrella" apropiados para la época, pero con las viejas señas "DD" en vez de "D8". Esgrimiendo que en 1988 ya todos los vehículos de viajeros eran de bogies, por lo que sobraba la repetición de la "D", arguyo que también sobra el "8" de la seña nueva, ya que su numeral es asimismo de la serie 8000.

Furgón num. 13 :



Bajo esta lacónica denominación "DD" (a no confundir con los antiguos furgones de bogies), la regla IG-68 encuadra los furgones porta-coches, antiguos DDMA-9500 a 9599, y más específicamente los no capacitados para servicio internacional, que son los 9512 a 9599 (los otros 12 son "DDj"). Según el vídeo, el ejemplar captado mantiene su decoración de origen "gris-verdoso" ó "verde-grisáceo", según gustos, como éste ejemplar de producción RTrains.

TRACCION :

Una de las habituales Mitsubishi verde serie 269.0 ó 269.5 se hace cargo del tren, como queda meridianamente claro en el vídeo. Para la emulación H0 he usado, por simbiosis con el documento real, mi archiconocida 269-028, muy habitual en estos reportajes cuando es menester una "Mitsu" verde.



CIRCULACION :

Las clásicas vistas de circulación por la gran maqueta Asvicaf :







VÍDEOS :

En primer lugar, enlace al vídeo referido de "A.B. Producciones" que ha permitido hacer esta composición y este reportaje; por muy conocido que sea, ya que ha sido profusamente referido y enlazado en los foros temáticos, no estará de más recordar sus coordenadas :

[TRENES RENFE EN LOS 90. - YouTube](#)

Por otra parte, como en otras ocasiones, el compañero Richard Ricard ha estado presente en la sesión de circulación y ha elaborado el siguiente vídeo con unas cuantas tomas de la circulación de este impresionante expreso en H0, real, real (mil gracias) :

<https://youtu.be/2eiD5NXCGU8>

ANEXO :

LAS "LEYENDAS URBANAS"

Sobre este tema del coche ruso, más que en otros temas, se han generado varias "leyendas urbanas" que, lejos de diluirse, se van replicando hasta la saciedad sembrando mares de falsedades e inexactitudes. Espero que este trabajo, aunque mínimamente por su limitada difusión, aclare de una vez algunos conceptos que se han vertido aquí y allá y se van viralizando.

- a/ El coche ruso del "Puerta del Sol" : así viene descrito en varios foros y textos : resulta pues que NO, este coche viajó en el expreso "Estrella" 204/205 de Madrid a Hendaya y de Irún a Madrid, exclusivamente.
- b/ Los coches implicados fueron siempre los 017-04139 y 017-03487 : así se expresa en libros muy importantes y que pretenden ser la "Biblia" en la materia : pues NO, en el vídeo de A.B. Producciones queda claro que el coche visible es el 017-02463.
- c/ Siempre entre dos coches serie 10000 por la dimensión de los topes : también extremo repetido una y mil veces procedente también del importante libro apuntado : cierto, y así se dispuso en el viaje inaugural, como viene en las fotos de I. Martín : pero, seamos lógicos, este tren 204/205 es un tipo 120, ya que por su naturaleza radial no precisa de una gran velocidad para cubrir su horario nocturno luego, porqué malgastar dos coches 10000 tipo 160, necesarios en las relaciones transversales más rápidas, habiendo otras soluciones ? La alternativa que se implantó finalmente aparece en el vídeo citado : entre la locomotora 269.0, que tiene topes grandes de su época "Corail", y un coche cama que también cumple con este requisito.

EPÍLOGO :

Más allá de este verano 1990, podríamos decir que nunca más se supo al respecto de esta relación, si bien hay que tener en cuenta también la desintegración de la URSS por aquellas fechas.

Sin embargo, han seguido circulando las versiones modernas de estos coches, formando trenes expresos puros, entre Moscú y París por un lado y entre Moscú y la costa azul francesa (Niza) por otro lado, trenes tipo "crucero", de frecuencia semanal, destinados al hasta hace poco turismo floreciente de origen ruso.

En cuanto al expreso "Estrella" 205, siguió hasta la extinción programada de los servicios nocturnos, recuperando en cierto momento el histórico nombre de "Estrella Costa Vasca", formado, como otrora, con dos ramas acopladas destinos Bilbao y Hendaya.



Uno de los nuevos coches cama rusos actuales (RZD), también de construcción alemana (DWA), en una estación italiana. Foto Railfan.



Archiconocida foto de I. Martín, publicada en el famoso libro de J. Aranguren y re-copiada en foros multitud de veces, que presenta el viaje inaugural llegando a Madrid : en este momento, efectivamente, el coche SZD va entre un 2ª clase B11x-10200 y un literas Bc10x-9600.

=====

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 (salvo citación) :

Jordi Serra i Miquel

Junio-2023