

**TREN TAF de RENFE
de segunda serie en librea azul**

Referencia 47030: Tren automotor TAF
de 2ª serie de RENFE
en librea Azul (Analógico).

Referencia 47031: Tren automotor TAF
de 2ª serie de RENFE
en librea Azul (Analógico).
Época IV (norma NEM 809E).

Escala: 1/87 (H0).

**RENFE TAF
series 2 - Blue livery**

Reference: 47030 Train RENFE TAF
series 2 (1969 - 1980).

Reference: 47031 Train RENFE TAF
series 2 (1969 - 1980).
Era IV (NEM 809E standard)

Scale: 1/87 (H0).

Reseña Histórica

Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - Tren TAF de segunda serie en librea azul

Esta reforma se efectuó en los talleres de Miró Reig (Alcoy), Euskalduna (Madrid), CAF (Beasain) y Macosa (Zaragoza).

Entre las principales reformas que se les efectuaron, estaba el cambio del motor de tracción, así como un nuevo esquema de pintura, en dos tonos de azul separados por una franja blanca. El techo conservó el color plata. Esta era la nueva librea de los trenes TER que entraron en servicio en ese tiempo.

Con la reforma, se les pintó la numeración UIC, que empezó a utilizarse a partir del año 1969.

Esta numeración no se pintó de la misma manera en todos los trenes: Todos los coches, llevaban los números UIC pintados en los laterales de la carrocería. Pero respecto a los números pintados en los testeros de las carrocerías: Algunos los llevaban pintados en el centro de cada testero. Otros los llevaban pintados descentrados y desplazados hacia un lado del testero. Y otros no llevaban pintado ningún número en los testeros.

A lo largo de los años setenta, los TAF en color azul continuaron prestando servicio, en una buena parte de la red española.

Entre estos servicios, había algunos tan interesantes como la famosa Ruta de la Plata entre Gijón y Sevilla, que era el recorrido más largo de la red española, y atravesaba el país de norte a sur en paralelo con la frontera con Portugal.

El último servicio efectuado por un TAF (el coche motor M-9532), fue el Sevilla - Huelva del día 28 de Septiembre de 1980. Con él, finalizaban 28 años de circulaciones por la mayor parte de las líneas españolas, que les convirtieron en un auténtico símbolo del ferrocarril español de la época.

El modelo contenido en este estuche, corresponde a una composición de tren TAF de la segunda serie, en librea de color azul.

Su composición es:

- Referencia 47030: Coches M-9512 - R-9512 - M-9527 (con número UIC en los testeros de las carrocerías).
- Referencia 47031: Coches M-9517 - R-9517 - M-9532 (sin número UIC en los testeros de las carrocerías).

La decoración de este modelo (Dos tonos de azul, separados por una franja blanca y techo plata) corresponde al periodo comprendido entre finales de los sesenta y el año 1980, y es la última librea utilizada por estos legendarios trenes.

En este modelo se ha previsto la posibilidad de cambiar la estructura de los testeros intermedios (ver explicación en el apartado de accesorios).

La presente versión corresponde a la Época IV (norma NEM 809 E).

Modelo a escala

Referencia TAF 47030 (análogo CC).

Referencia TAF 47031 (análogo CC).

- Tren TAF en la versión de los años setenta (época IV). Librea en dos tonos de azul con franja blanca y techo plata.
- Faros y luces de posición conmutables según el sentido de marcha
- Escala 1/87 (HO)
- Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).

Características técnicas

- Motor de cinco polos con volante de inercia
- Toma corriente por sistema de 2 carriles
- Tensión: 12 - 14 V CC
- Tracción en todas las ocho ruedas del coche motor (dos de ellas equipadas con aros de adherencia).
- Conector de 21 pins para decodificador digital o equipo digital de sonido.
- Equipo digital de sonido específico Referencia: 95030. (No incluido, se vende separadamente)
- Alojamiento para el altavoz del equipo de sonido.
- Alojamiento para patín de toma de corriente en sistema de 3 carriles (Ibertren Ref. 9001) debajo de los bogies del coche motor.
- Acoplamiento intermedios entre coches con mecanismo cinemático de enganche corto.
- Faros y luces de posición iluminados, con inversión automática según el sentido de la marcha.
- LEDs tipo "Golden White".
- Testeros intermedios intercambiables.
- Longitud total entre topes: 948 mm.
- Radio mínimo de curva: 415 mm

Historical review

RENFE TAF series 2 - Blue livery

As the series 1 the TAF railcars series 2 were constructed in Turin by FIAT. The main difference between both series was the air-conditioned (a/c). The series 2 fitted an a/c (built by J.Stone Co. Ltd.) placed on the roof and covered by a characteristic dome. Their maximum speed reached 120 Km/h.

The TAF featured a composition (M-T-M), two motor coaches with a central trailer coach. All the train was 1st class. The series 2 comprised 15 trains with numbering from M-9511 to M-9540 (motor coach) and from R-9511 to R-9525 (central trailer coach).

All three coaches in the composition were fitted with driving cabs at both ends, and so the composition could be changed according to the service requirements, being possible to drive it from either of the train ends. Thus trains ran in any of the different possible compositions: M-T-M (the more usual), M-M, M-T or even just one M.

The trains TAF, after fifteen years on duty, were reformed and modernized (late 1960's - beginning 1970's) allowing more than ten years of extra service. The main works consisted of: a new engine, new blue livery, and UIC numbering. The new livery was the same as the new train TER.

The reform works were done in different workshops; Miró Reig (Alcoi), Euskalduna (Madrid), CAF (Beasain), and Macosa (Zaragoza).

The UIC numbering begins in 1969. In the train TAF the UIC numbers were placed in body shells' ends and sides. The UIC numbers on the body shells' ends didn't have a specific place to be located, even some units had no numbers in the ends.

During the sixties the TAF with blue livery run in a large number of the Spanish lines, among them was the longest line, the "Ruta de la plata" line (Gijón - Sevilla).

After 28 years on duty, the class finished their service in 1980 (28th September, motor coach M-9532) in the Sevilla - Huelva line.

The compositions reproduced are:

- Reference 47030: Coaches M-9512 - R-9512 - M-9527 (with UIC numbers in the body shells' ends).
- Reference 47031: Coaches M-9517 - R-9517 - M-9532 (without UIC numbers in the body shells' ends).

Scale model

References RENFE train TAF (blue livery).

Ref.: 47030 (analogue DC).

Ref.: 47031 (analogue DC).

Epoch IV NEM 809E standard.

Scale: 1/87 (HO).

Compliance with the European Modelling Standards (NEM).

Technical Features:

- Five poles motor with fly wheel
- 2 rail system running
- Electric Tension: 12 - 14 V DC
- Eight driving wheels (two equipped with rubber rings)
- 21 pins connector for digital decoder or digital sound equipment
- Fixing point for the loudspeaker
- Fixing points for 3rd rail shoe under the bogies (Ibertren 3rd rail shoe ref. 9001)
- Couplers between cars with cinematic mechanism
- Changing Intermediate end wall
- Headlights and position lights with automatic reverse according to running direction
- Golden white lights
- Detailed light supports
- Total length between buffers: 948 mm
- Minimum radius curve: 415 m

Primeras operaciones:

- Abrir el estuche y extraer con cuidado los coches de sus blisters.
- Acoplar los coches mediante las barras de acoplamiento, introduciendo estas con cuidado en los cajetines de acoplamiento NEM (prestar atención a los contactos eléctricos).
- Hacer rodar el tren unos 30 minutos hacia delante y unos 30 minutos hacia atrás a medio voltaje, para proporcionarle un ligero rodaje.
- Conservar la caja y estas instrucciones.

Mantenimiento:

Al igual que el material móvil real, también este tren TAF a escala HO, precisa un mantenimiento regular, que le proporcionará una larga vida útil. Realizar regularmente las siguientes operaciones:

- Limpiar cuidadosamente los carriles y las ruedas, con una goma de limpieza especial (adquirir en comercios especializados).
- Limpiar periódicamente los contactos eléctricos de las ruedas (ver ilustración B1).
- Lubricar cuidadosamente todos los puntos de rodadura de los ejes y los engranajes (ver ilustración B2), cada 30 ó 40 horas de funcionamiento, con aceite refinado para máquinas.

Importante:

- Verter una sola gota de aceite en cada punto a lubricar.
- No utilizar aceite comestible, pues dañaría los mecanismos.
- No girar las ruedas con la mano.

Para las operaciones de mantenimiento del tren, puede ser necesario desmontar en alguna ocasión las carrocerías. La operación de desmontado de las mismas es sumamente sencilla: Basta con separar ligeramente sus laterales, estirando con cuidado de los bordes inferiores hacia afuera.

¡Atención! En el momento de desmontar las carrocerías para operaciones de mantenimiento, hay que prestar especial atención en no extraviar alguna de las piezas del interior de los coches.

Accesorios:

En el estuche de este tren, se suministran como piezas sueltas para montar, las reproducciones de los soportes para los faros auxiliares, que equipaban los testeros de los coches. Estas piezas permiten detallar el tren, para su exposición en vitrina.

Colocar con suma atención estos accesorios, teniendo un especial cuidado en el momento de encolarlos, para no dañar la carrocería.

En este modelo se ha previsto la posibilidad de cambiar la estructura de los testeros intermedios a fin de representar las dos posibles posiciones de sus elementos:

1. Con las puertas abiertas y el fuelle de intercomunicación extendido: Cuando ese testero va acoplado con el de otro coche de la composición. Esta posición viene montada de Fábrica (ver ilustración C1).
2. Con las puertas cerradas: Cuando ese testero es la cabeza o la cola de la composición y por tanto esta puede ser conducida desde su cabina. Las piezas para realizar el cambio a esta posición van incluidas en una bolsa dentro de este estuche (ver ilustraciones C2 y C3).

Para efectuar estos cambios, es preciso desmontar la carrocería y extraer la barra de acoplamiento del testero a transformar.

Transformación a toma corriente por 3er carril central:

Para el caso de que se desee realizar la transformación del tren al sistema de toma de corriente por tercer carril central:

1. Fijar el patín de toma de corriente (IBERTREN Ref.9001) a la parte inferior de los bogies del coche motor, la cual está preparada para facilitar la operación. El patín se fija mediante dos tornillos que aseguran la conexión eléctrica y puede ser colocado en cualquiera de los dos bogies del coche motor (ver ilustración C4).
2. Conmutar el interruptor situado en el PCB, a la posición AC (ver ilustración D2).
3. Colocar el decodificador digital (ver ilustraciones E1 a E4 y el texto del apartado siguiente).

¡Atención! El galgado de las ruedas está realizado de acuerdo con la norma NEM 310 para vías del sistema de toma de corriente por dos carriles, con una distancia entre las caras interiores de las ruedas, de 14.3mm. En el caso de circulación por vías del sistema de 3 carriles, puede ser necesario reajustar dicha distancia entre caras interiores a un valor de 14.00mm, de acuerdo con la norma NEM 340 específica para el sistema de 3 carriles.

Handling:

Open the case and carefully take out the cars from the blister.

Couple the cars using the coupler bars, introducing them very carefully in the NEM coupler boxes (mind the electrical connections).

Let the train run 30 minutes forward and 30 minutes backwards at half voltage in order to give it a light running.

Keep the box and these instructions.

Maintenance:

As the real rolling stock, this train TAF in HO scale requires a regular maintenance, which will enable a long running life.

Carry out the following tasks with regularity:

- Clean the rails and the wheels carefully with a special cleaning rubber (cleaning rubber not supplied, can be found in a model train or hobby shops).
- Clean the electric contacts of the wheels regularly (see picture B1).
- Lubricate all the rolling points of the axles and gears very carefully

(see picture B2) every 30 or 40 hours of running time with refined oil for machines (Do not use edible oil, could damage the mechanisms).

For maintenance operations sometimes it should be necessary to remove the car body shell. This is a simple process. Separate slightly the body shell sides pulling outwards carefully the lower rims.

Important: When dismantling the body shell for maintenance, pay special attention in order to avoid losing any part from inside.

Accessories:

Set of auxiliary light supports for a more detailed version. Place the light supports very carefully avoiding damage the body shell.

The model is designed to enable the structure of the intermediate cars ends to be changed, in order to represent the two possible arrangements. For assembling, remove the car body shell and coupling bar:

- With the intercommunication doors open and the gangway bellows in their extended position: This is the arrangement when the concerned coach's end is coupled to the end of another coach in the train's composition. This position comes assembled from Factory (see picture C1).
- With the inner doors closed: This is the arrangement when the concerned coach end is the head or the tail of the composition, and the train can be driven from its cab. (see pictures C2 and C3).

Conversion to A.C. System (3-rail system):

- Lower parts of the bogies are ready to install a third-rail shoe. (Ibertren Ref. 9001). (see picture C4)
- Change the position of switch placed in PCB to A.C. position (see picture D2).
- Place the digital decoder (see pictures E1 to E4 and the next section)

Important: The wheels of this engine are gauged according to the NEM 310 Standard for tracks of two rail system, with a distance between inner wheel surfaces of 14.3mm. For running on a 3-rail track system, maybe a re-gauging of the wheel inner faces should be needed (14.00mm, according to the NEM 340 Standard).

Conversion to the digital system:

This model is equipped with a standard 21 pins interface, allows running in a digital system or with digital sound equipment.

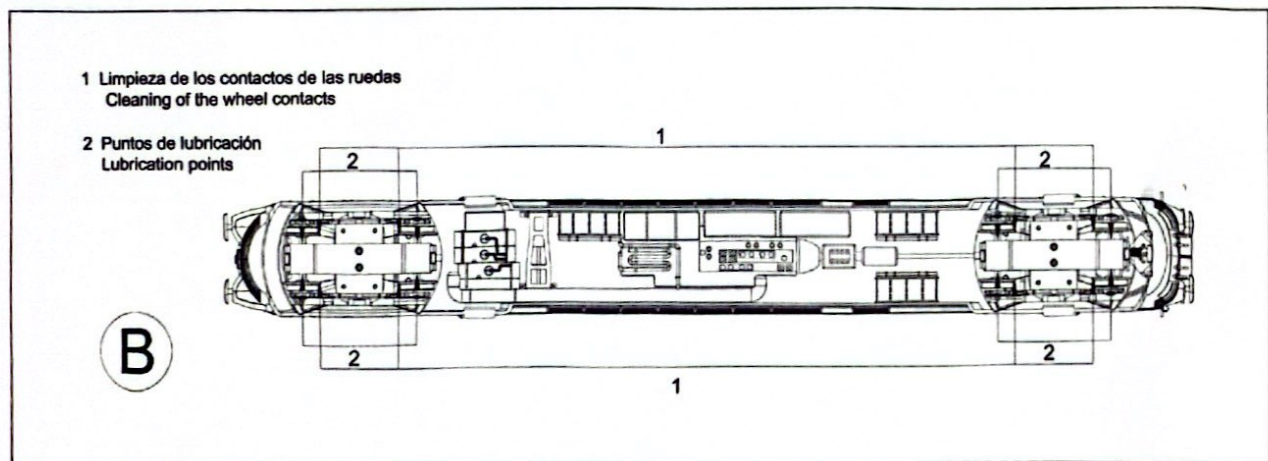
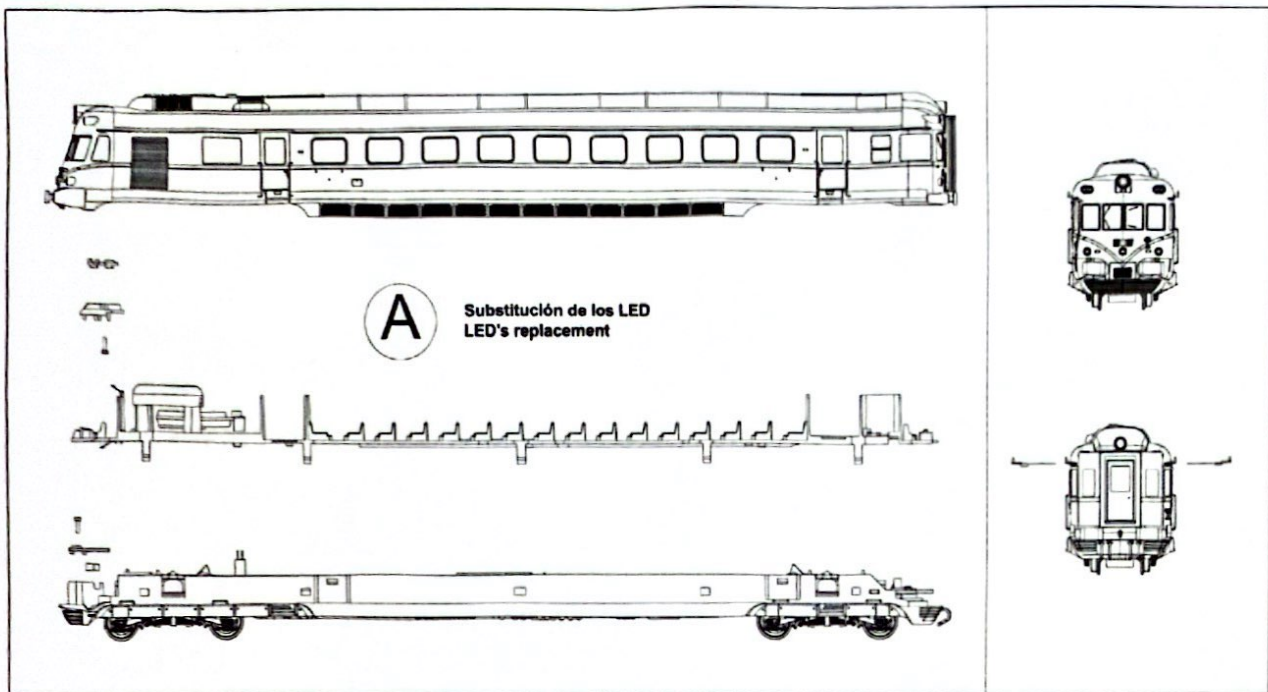
For the decoder installation remove the car body shell. Remove the 21 pins plug for direct current (DC). Keep the plug for later conversion to two rails DC (*). (see pictures E1 & E2)

Connect the decoder to the 21 pins interface. Mind the decoder position (see pictures E3 & E4)

The sound decoder is placed in the 21 pins interface. The loudspeaker is connected to PCB (see picture E5).

Important: Do not contact the decoder with any electrical or metal part from the car.

(*) Please note that the DC re-conversion only can be done in 2-rails system. The 3-rails system only works in alternating current (AC) or digital system. Re-conversion in 3-rail system, the alternating current (AC) will damage seriously the motor and train's electric equipment.



Transformación al sistema digital:

Este modelo está equipado con una interface normalizada de 21 pins, que permite la instalación de un decodificador para funcionamiento en sistema digital, o un equipo digital de sonido (el equipo de sonido específico para este tren TAF, es la referencia de Ibertren N°: 95030).

Para la instalación del decodificador hay que desmontar la carrocería, y quitar de la interface el conector de 21 pins para funcionamiento por corriente continua (ver ilustraciones E1 y E2). Conservar el conector para una posterior reconversión a 2 carriles corriente continua, en el momento que se desee (*).

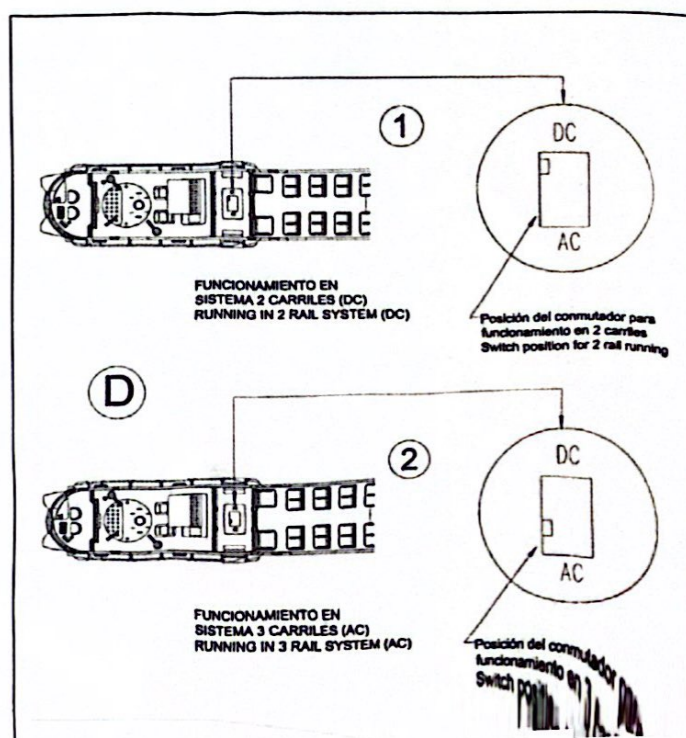
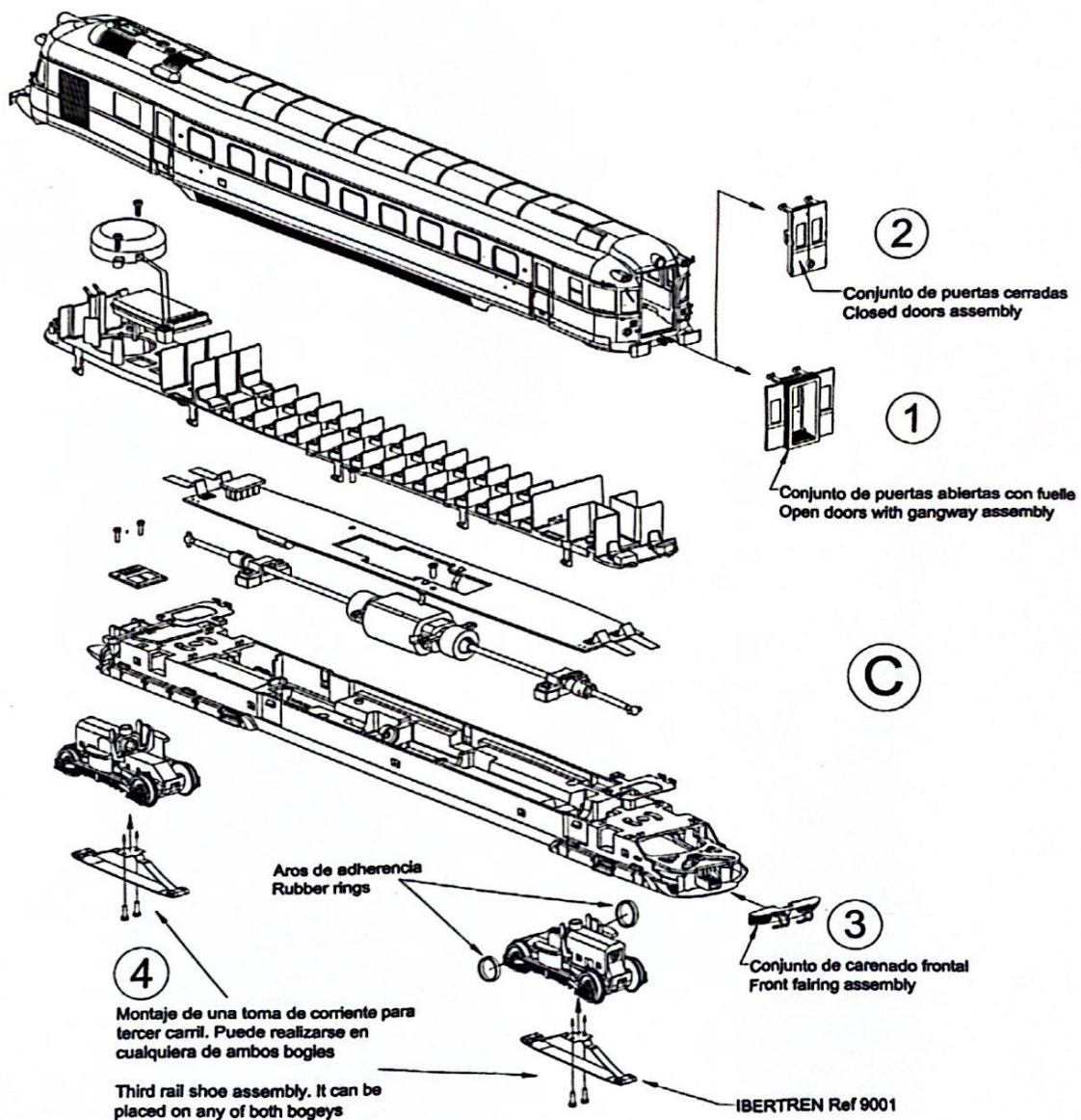
Conectar el decodificador en la interface de 21 pins. Prestar atención a la posición del decodificador (ver ilustraciones E3 y E4).

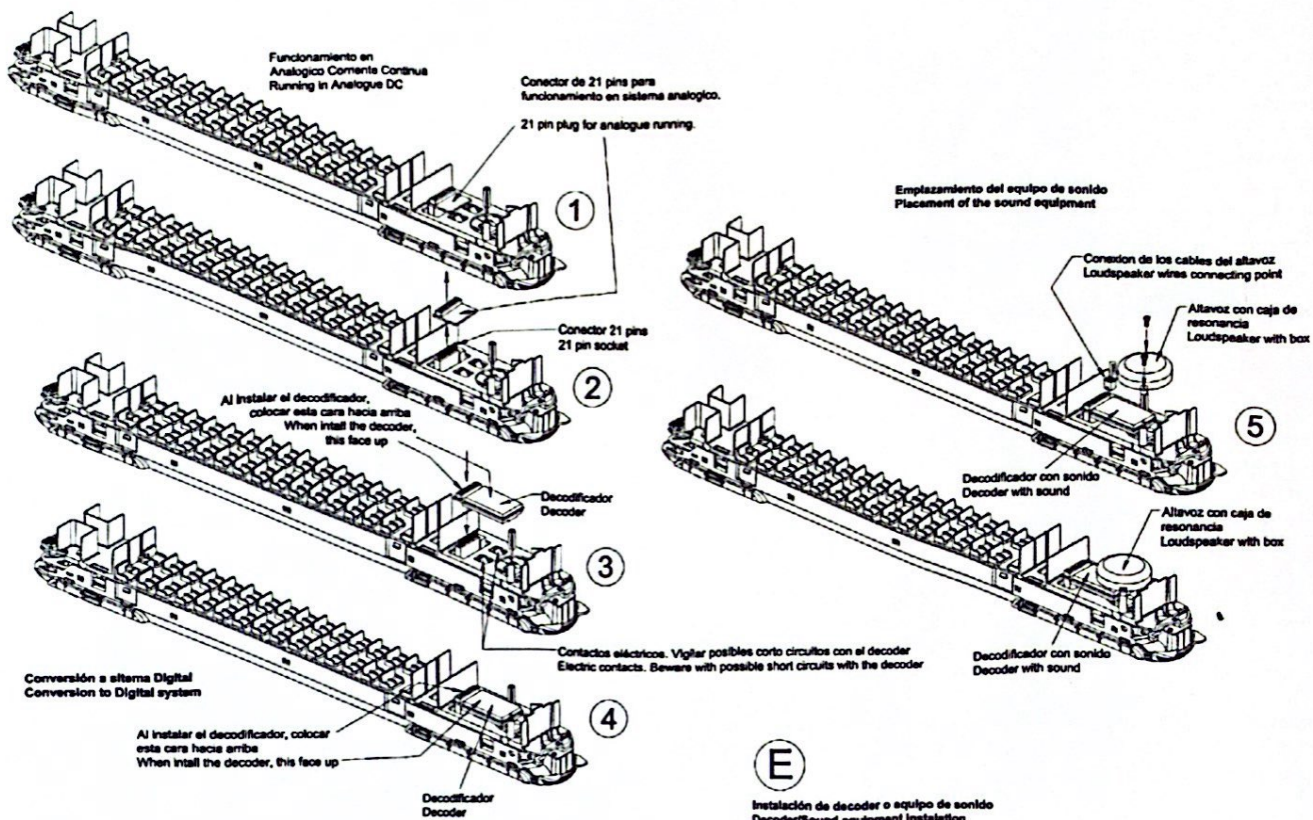
Cuidar que el decodificador no toque ningún elemento metálico o eléctrico del interior del coche.

El altavoz va situado en su caja de resonancia y se conecta al PCB mediante un pequeño conector situado al lado de la interface de 21 pins (ver ilustración E5).

(*) ¡Atención! La reconversión a corriente continua, solo se puede realizar en el sistema de 2 carriles. En el sistema de 3 carriles (toma de corriente por 3er carril central) el material motor, solo puede funcionar, o bien con corriente alterna o bien en sistema digital. Por lo tanto, en el caso de que el tren se haya transformado al sistema de 3 carriles, no intentar hacerlo funcionar con corriente alterna, ya que se dañaría el motor y todo el sistema eléctrico del tren.

Es conveniente seguir cuidadosamente las instrucciones del decodificador o del equipo de sonido, para evitar un mal funcionamiento del mismo. Ante cualquier duda o problema, acudir al asesoramiento de un comercio especializado.



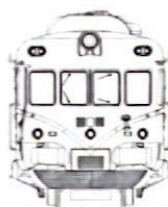
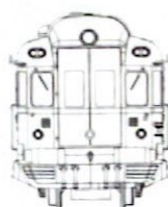
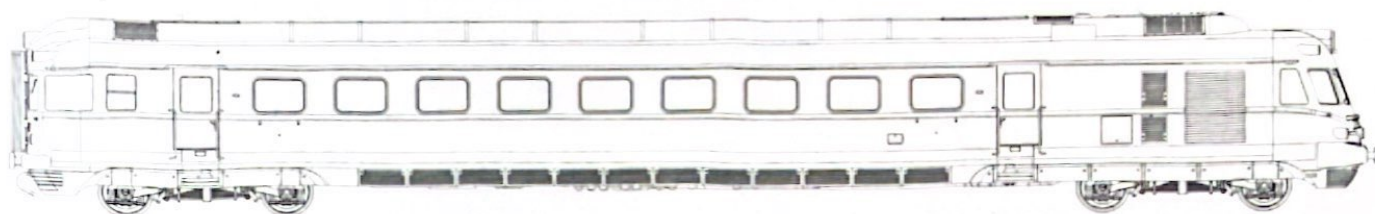


IBERTREN MODELISMO SL

Camps i Fabrés, 3, 2º 2ª

08006 BARCELONA - SPAIN

www.ibertren.com



**TREN TAF de RENFE
de segunda serie en librea azul**

Referencia 47030: Tren automotor TAF
de 2ª serie de RENFE
en librea Azul (Analógico).

Referencia 47031: Tren automotor TAF
de 2ª serie de RENFE
en librea Azul (Analógico).
Época IV (norma NEM 809E).

Escala: 1/87 (H0).

**RENFE TAF
series 2 - Blue livery**

Reference: 47030 Train RENFE TAF
series 2 (1969 - 1980).

Reference: 47031 Train RENFE TAF
series 2 (1969 - 1980).
Era IV (NEM 809E standard)

Scale: 1/87 (H0).