

COCHES RENFE DE BALCONCILLOS Y DOS EJES ex - MZA

Autor : Manuel Peña Lavilla (MAPEL)

Preámbulo

Hace muchos años que tanto Electrotrén como Ibertren (antigua) lanzaron al mercado unos modestos coches de balconcillos, con friso de madera y dos ejes, matriculados en MZA. Los de Electrotrén eran de chasis metálico, con grandes enganches de lazo y sin acondicionamiento interior. Con el paso del tiempo creo que sufrieron alguna mejora en los enganches, pero poca cosa más. Los de Ibertren, totalmente de plástico, tenían un mejor y más completo acabado, aunque también los enganches dejaban mucho que desear. Ambas marcas ventilaron el asunto con un solo molde, cuando en realidad existieron unas cuantas variantes de estos coches de MZA que posteriormente pasaron a RENFE.



Foto del catálogo Electrotrén.

El modelo de Electrotrén corresponde a una de las dos versiones que hubo del coche real de 9 ventanas. Estas dos versiones eran:

- El que tenía la ventana simple en un extremo del coche (fabricado por La Material) , que es el reproducido por Electrotrén,
- El que tenía la ventana simple en el centro del coche (fabricado por La Brugeoise).

La numeración del coche de Electrotrén viene como Cffv 1072 pero es incorrecta ya que esa matrícula pertenece a otra serie similar pero con 10 ventanas y el techo más curvado.

El modelo de Ibertren corresponde a un coche del que habían dos versiones:

- El que tenía ambos lados simétricos con 7 ventanas (pasillo central), que es el reproducido por Ibertren.
- El que tenía los lados distintos, 7 ventanas en un lado y 9 ventanas en el otro lado (pasillo lateral).

El primer caso representa un coche de 1ª clase, de procedencia MZA (Afv 316 – 374) y matriculados en RENFE como Av 2418 a 2473. Tiene a cada lado 7 ventanas, 6 de ellas formando 3 parejas y una sencilla en un extremo. Dispone de 18 asientos y un servicio.

El segundo representa un coche de 1ª clase de procedencia MZA (Afv 286 – 315) matriculados en RENFE como Av 2386 a 2415. Tiene en un lado 7 ventanas igual que el modelo anterior, pero en el lado pasillo presenta 9 ventanas juntas. Dispone también de 18 asientos y un servicio.

Dadas las características y medidas de los modelos de Electrotren e Ibertren, este trabajo se centra en los coches de MZA con una longitud entre topes de 10270 mm. y un empate de 5200 mm. , que equivalen en H0 a 118 mm. y 58 mm. respectivamente, pues hubo otros prácticamente idénticos pero algo más cortos.

Consultando el número especial 1/96 de la revista Maquetren, “Coches de viajeros de vía ancha (I)”, monográfico dedicado a los coches de dos ejes, observaremos entre estos coches de MZA algunas diferencias en la caja.

Partiendo de los modelos de Electrotrén e Ibertren, intentaremos reproducir algunas variantes de estos coches que, todos con igual longitud, empate y acabado, diferían en el número y / o ubicación de las ventanas, lo que nos permitirá disponer de un parque un poco más variado de estos coches y, ya puestos, aprovecharemos la ocasión para detallarlos y realzar su aspecto ferroviario con remedios caseros y algún que otro recambio, pues se trata de pasar un rato entretenido sin realizar un gran desembolso en piecería que siempre resulta cara. A pesar de trabajar con algunos materiales innobles, se pueden obtener unos resultados bastante satisfactorios.

He aquí unas posibles variantes:

a) - Un coche de Electrotrén, el cual dejaremos con la caja tal como viene de origen y nos limitaremos a detallarlo y retocarlo ligeramente.

b) – Transformaremos la caja de un Electrotrén convirtiéndola en una con 9 ventanas, pero a diferencia del original, la ventana simple irá en el centro del coche y no en un extremo.

c) – Transformaremos la caja de un Electrotrén convirtiéndola en una con 10 ventanas en grupos de 5 parejas. (Necesitaremos una caja adicional).

d) - Un coche de Ibertren, cuyo modelo es totalmente correcto, que solo detallaremos para mejorarlo y hacerle algún retoque.

e) – Un coche de Ibertren al que le modificaremos un lateral para convertirlo en uno con 9 ventanas todas juntas en el lado pasillo.

Transformación

El objetivo es que partiendo de los 2 modelos distintos (uno de cada fabricante), obtengamos 5 versiones distintas del mismo tipo de coche. Hubo otras modificaciones en estos coches que se utilizaron para el servicio interior, pero no son objeto de este trabajo que se ciñe al servicio de viajeros.

Nuestros coches representarán su etapa final en RENFE, de forma que sean compatibles con material de época III mucho más moderno, y por ello se les eliminarán los depósitos del techo para el alumbrado de gas y se rebajarán todos a 3ª clase para prestar servicio en trenes de cercanías, ómnibus y mixtos.

Primero los desmontaremos todos totalmente, separando techos, cajas, balconcillos, bastidores, etc.

En todos los coches vamos a instalar cinemáticas Roco ref. 40343 con cajetín NEM y enganche corto Märklin. Para ello hemos de eliminar los actuales enganches y sus sistemas de fijación.

En los bajos de los bastidores metálicos de chapa (Electrotrén) pegaremos una pieza rectangular de plástico en la que instalaremos la caja de baterías, depósito y cilindro de freno.

Dotaremos a los coches con asientos en su interior (Electrotrén) y exteriormente se detallarán colocándoles pasamanos, porta-señales, manivela del freno de estacionamiento, pasarela de intercomunicación, cadenas y topes cuadrados .

LAS CAJAS

EL COCHE DE ELECTROTREN

La foto nº 1 corresponde a un coche del mismo tipo que el de Electrotren pero en la versión fabricada por La Brugeoise, tal como acredita la ventana simple en el centro. Realizaremos tanto esta versión como la de La Material, con ventana simple en el extremo, que es tal como viene el modelo de Electrotren.



Foto nº 1: Revista Maquetren 1/96 "Coches de viajeros de vía ancha (I)

1 - El coche de Electrotrén con caja de 2+2+2+2+1 ventanas

Este es el coche que tiene la ventana simple en un extremo. El interior de pasillo central tendremos que confeccionarlo y ubicar el WC en el extremo de ventana simple. Su aspecto sería igual al de la foto nº 1 pero con la ventana simple en un extremo.

El techo será completamente liso. Equiparemos los bajos y detallaremos añadiendo porta-señales, manivela de freno de husillo, cadenas, topes cuadrados y pasarela de intercomunicación. (Ver foto nº 2).



Foto nº 2 – El coche original de Electrotrén después de detallarlo.

2 - El coche de Electrotrén con caja de 2+2+1+2+2 ventanas

Este es el coche que tiene la ventana simple en el centro. El interior de pasillo central tendremos que confeccionarlo y ubicar el WC centrado a un lado del coche, coincidiendo con la ventana simple. Es el que vemos en la foto nº 1.

Para modificar la caja del modelo original efectuaremos 2 cortes tal como se ve en la foto nº 3. El cuerpo "B" lo giraremos 180º y el testero "C" lo pegaremos en el extremo que ahora será la línea "x".

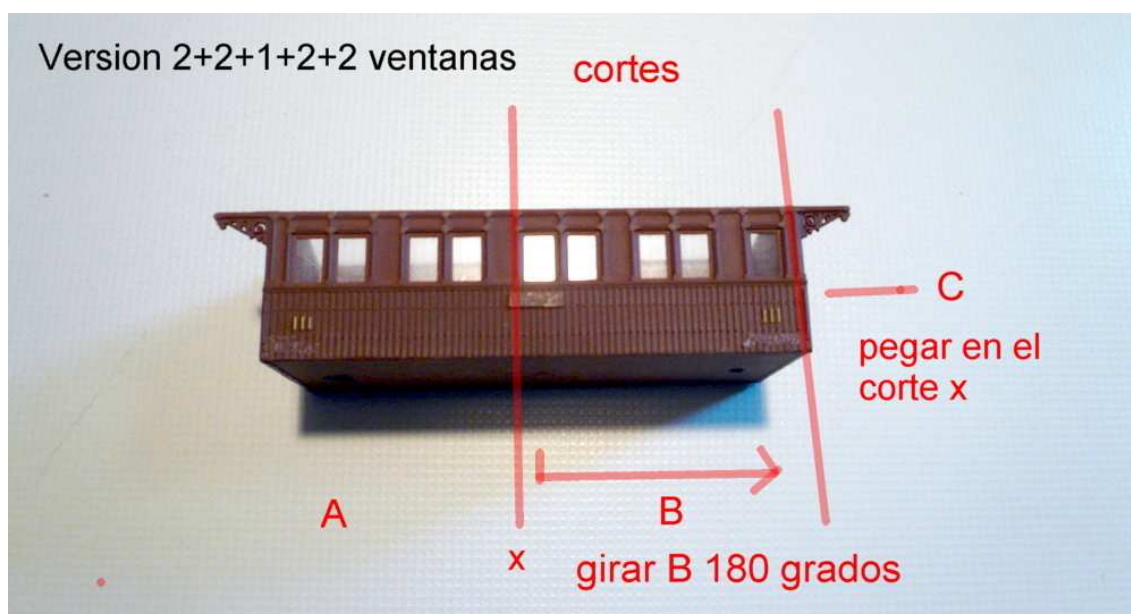


Foto nº 3 – Modificación de la caja.

Una vez cortado y pegado de nuevo, tendrá el aspecto de la foto nº 4.



Foto nº 4 – Caja modificada.

El techo será completamente liso. Equiparemos los bajos y detallaremos añadiendo porta-señales, manivela de freno de husillo, cadenas, topes cuadrados y pasarela de intercomunicación. (ver foto nº 5).



Foto nº 5 – El coche una vez modificada la posición de las ventanas.

3 - El coche de Electrotrén con caja de 2+2+2+2+2 ventanas



Foto nº 6: Revista Maquetren 1/96 "Coches de viajeros de vía ancha (I)

Este coche es de iguales características a los anteriores, pero dispone de 10 ventanas en 5 parejas por cada lateral. El interior de pasillo central tendremos que confeccionarlo y ubicar el WC en la última ventana de la pareja situada en un extremo.

Para modificar el modelo original necesitamos 2 carcasas. Efectuaremos 2 cortes en cada lateral tal como se ve en la foto nº 7. El corte longitudinal bajo

las ventanas para eliminarlas, debe hacerse POR ENCIMA de la junta que va de extremo a extremo bajo las ventanas, es decir, RESPETANDO la junta.

¡ *Mucha atención* ! Si efectuamos el corte según la foto nº 7 (ventana simple a la derecha), en el otro lateral tendremos que hacer el corte a la izquierda, incluyendo también la ventana simple. O sea, los cortes son simétricos respecto al eje longitudinal del coche.

Hemos de disponer de otro coche para desguace y cortar los 4 pares de ventanas de cada lateral tal como se muestra en la foto nº 8. El corte se hará SOBRE la junta bajo ventanas, es decir, ELIMINANDOLA, cuidando de no dañar los marcos. A continuación se cortan individualmente cada par de ventanas (suprimiendo los montantes intermedios).

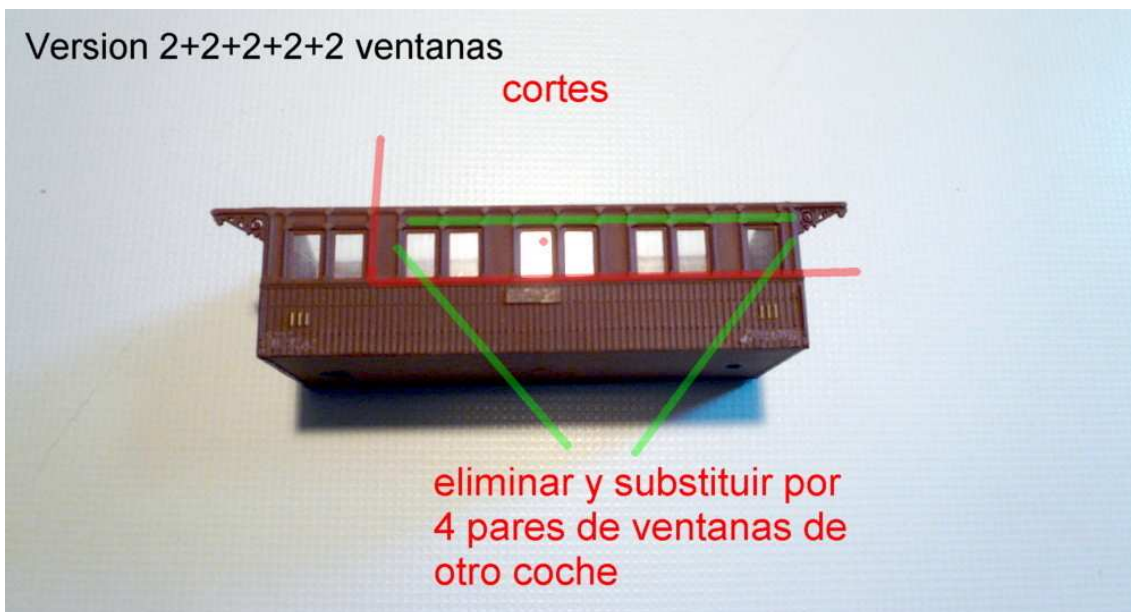


Foto nº 7 – Eliminar ventanas.

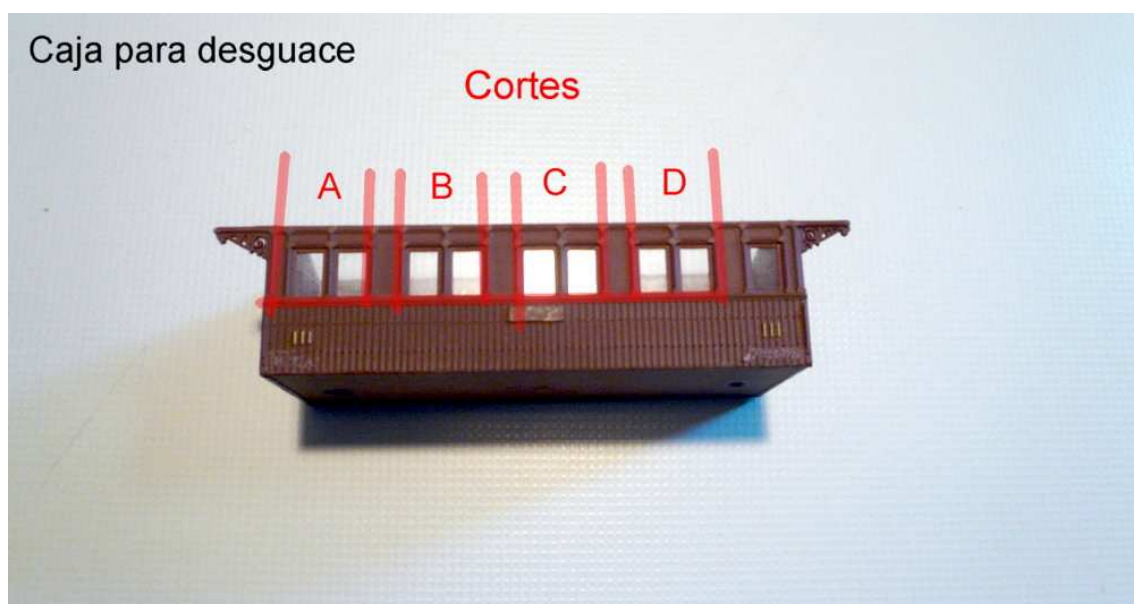


Foto nº 8 – Recortar ventanas.

Tomando nuevamente la caja que estamos construyendo, una vez suprimidas las ventanas (menos un par a cada lado del mismo extremo), pegaremos por la parte interior de la caja una tira de Evergreen de 0,25 mm. de espesor y unos 5 mm. de anchura, de forma que sobresalga una pestaña de 1 mm. sobre el corte. También pegaremos por el interior de la pareja de ventanas que hemos conservado, y a la altura total de la caja y en toda su longitud, una tira de Evergreen de 2 x 1. Esto tiene por objeto servir de apoyos superior e inferior a las ventanas que añadiremos y al mismo tiempo mantener la alineación de todas ellas y dar más rigidez al conjunto. Entre cada par de ventanas colocaremos una tira de Evergreen de 1,5 mm de ancho y 1 mm. de espesor, que hará las veces de nuevo montante, ya que al incrementar el lateral con una ventana más, tendremos que reducir proporcionalmente los montantes originales entre todas ellas. Finalmente hay que ir colocando ventanas y montantes pegándolos entre ellos y sobre las guías. (Ver foto nº 9).



Foto nº 9 – La caja de 10 ventanas.

El techo será completamente liso. Equiparemos los bajos y detallaremos añadiendo porta-señales, manivela de freno de husillo, cadenas, topes cuadrados y pasarela de intercomunicación. (Ver foto nº 10).



Foto nº 10 –Coche con laterales modificados a 10 ventanas.

EL COCHE DE IBERTREN

4 - El coche de Ibertren de lados simétricos



Foto nº 11: Revista Maquetren 1/96 "Coches de viajeros de vía ancha (I) ".

El modelo de Ibertren es correcto y por tanto dejaremos la caja tal cual.
 El techo lo dejaremos completamente liso. Bajo el bastidor colocamos un depósito, la caja de baterías y acabaremos el detallado colocando porta-señales, manivela de freno de husillo, cadenas y topes cuadrados.
 El interior es de pasillo central y destinaremos una esquina para el habitáculo del WC, detalle que pasó por alto Ibertren y que debe coincidir con una ventana simple. (Ver foto nº 12).



Foto nº 12 – El coche original de Ibertren después de detallarlo.

5 - El coche de Ibertren con un lateral de 9 ventanas juntas



*Foto nº 13: Revista Maquetren 1/96 "Coches de viajeros de vía ancha (I)"
Vista lado pasillo.*

Para realizar este coche tenemos que modificar todo un lateral del modelo de Ibertren. Empezaremos por cortar y separar todas las ventanas de un solo lado. (Ver foto nº 14)

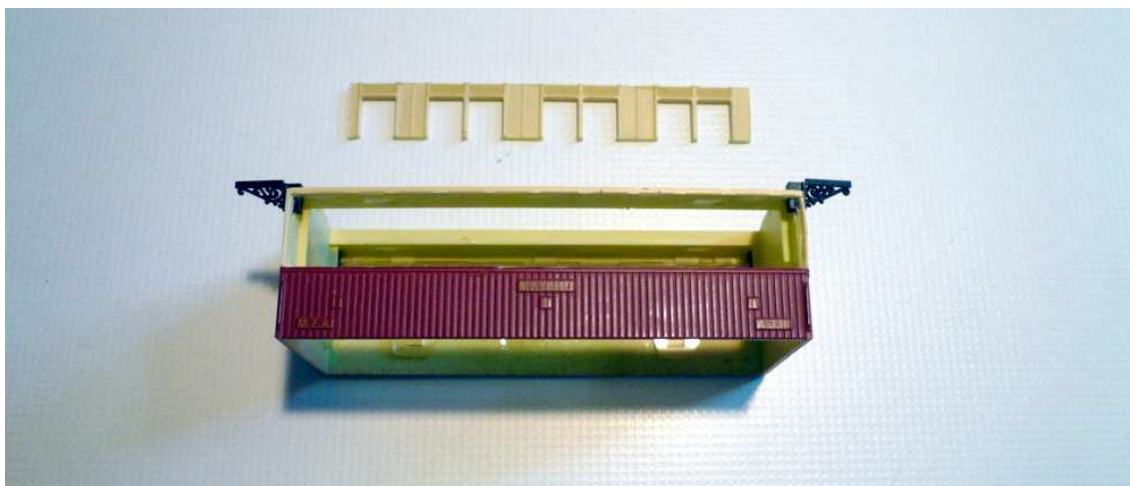


Foto nº 14: - Separando las ventanas

A continuación las recortaremos una a una y pegaremos 5 de ellas sobre un trozo de Evergreen de 0,5 mm. de espesor, dejando entre cada una un espacio

para colocar otras 4 ventanas que confeccionaremos recortando las del interior de un coche de departamentos. (Ver foto nº 15) .

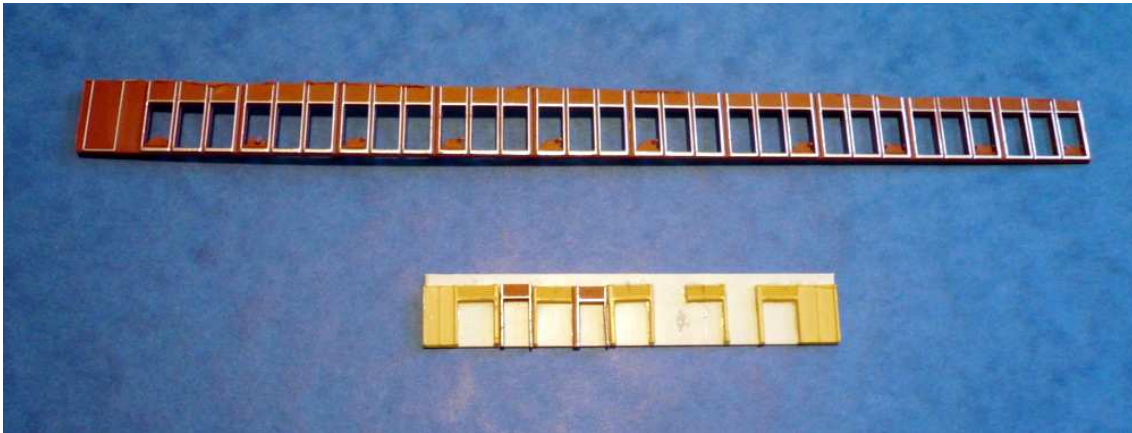


Foto nº 15 – Recortando ventanas.

La diferencia entre las ventanas es que las 5 originales llevan sobre ellas las rejillas respiradero y las otras 4 añadidas no las llevan. Por razones obvias, al aprovechar el material del que disponemos, las medidas en este lateral son de libre interpretación, no obstante lo cual, creo que se consigue el aspecto general de este coche. (Ver foto nº 16) .



Foto nº 16 – Las 9 ventanas en el nuevo lateral.

Este coche, casi igual al anterior, tiene el interior con pasillo lateral y por esa razón ese lado de la caja presenta distinta distribución de ventanas. Realizaremos estas modificaciones interiores y exteriores al modelo de Ibertren, pero el resto de detalles serán iguales a los del coche anterior.

El techo lo dejaremos completamente liso. Bajo el bastidor colocaremos un depósito, la caja de baterías y acabaremos el detallado colocando porta-señales, manivela de freno de husillo, cadenas y topes cuadrados.

El interior es de pasillo lateral y destinaremos una esquina para el habitáculo del WC, que debe coincidir con la ventana simple del lado de 7 ventanas. (Ver foto nº 17).



Foto nº 17 – El coche de Ibertren visto desde el lado modificado. El otro lado es idéntico al de la foto nº 12.

LOS INTERIORES DE LOS COCHES

Los he fabricado utilizando restos de asientos de otros coches. No hace falta esmerarse mucho pues no se ven bien. Lo importante es que no se note el interior vacío. Los coches de Ibertren ya llevan interior, pero se han modificado según necesidades.

Los cristales de los aseos se han pintado de blanco en todos los coches.

LOS TECHOS

En los techos se han eliminado los depósitos de gas y las lámparas, dejándolos completamente lisos. Los pintaremos de gris.

LOS BAJOS DEL BASTIDOR

Puesto que los antiguos chasis metálicos de Electrotrén no llevan absolutamente ningún detallado, fabricaremos unos rectángulos con plancha

de Evergreen de 1 mm. de espesor, sobre las que pondremos la caja de baterías (recambio de 5000 Electrotren), depósito de aire (recambio de la antigua Ibertren) y cilindro de freno de fabricación casera (ver foto nº 18).

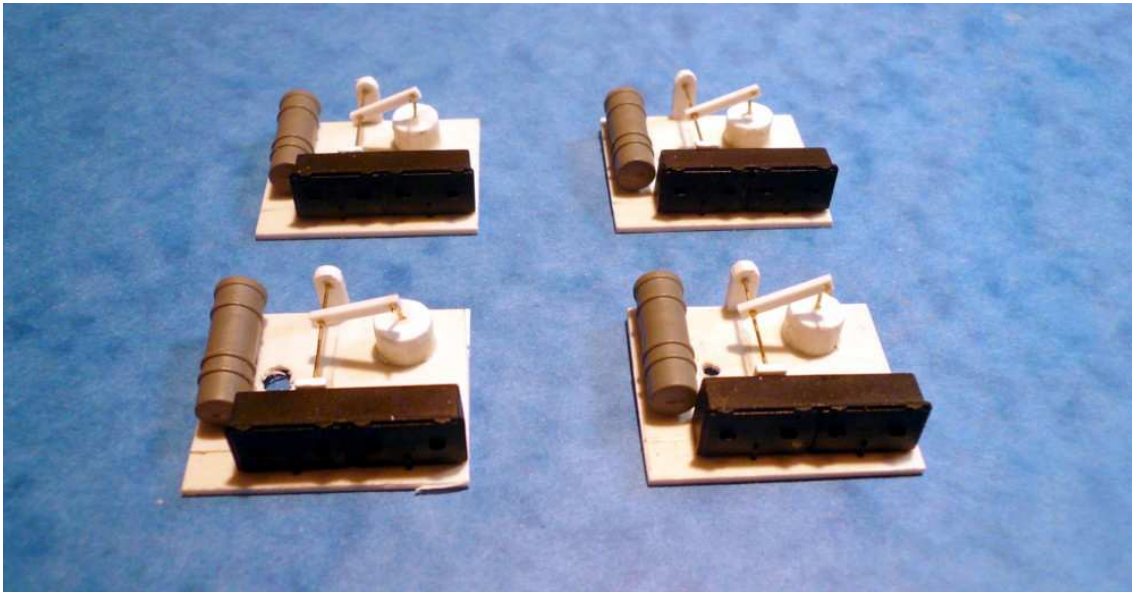


Foto nº 18 – Equipos bajo el bastidor.

Todo este conjunto, una vez pintado en negro, lo pegaremos bajo el bastidor de chapa y con ello lograremos darle un aspecto más real. También añadiremos las cinemáticas de Roco y los enganches cortos de Märklin (ver foto nº 19) para conseguir una circulación tope con tope.

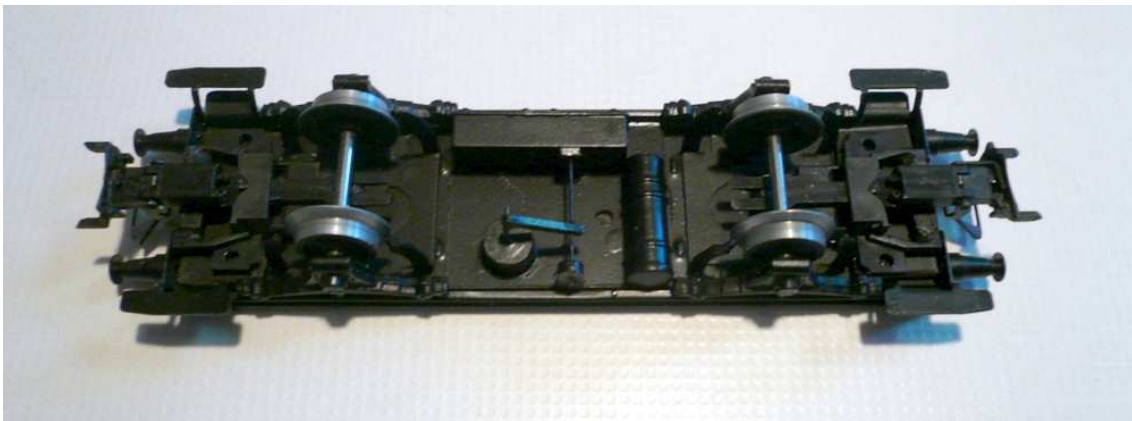


Foto nº 19 – Aspecto de un bastidor de chapa Electrotrén mejorado.

Los coches de Ibertren tienen unos bajos mejor acabados de origen. Solo les añadiremos el depósito de aire y la caja de baterías.

LOS BALCONCILLOS

En los balconcillos añadiremos varios detalles. Los porta-señales en las barras que sustentan los voladizos del techo se han hecho con grapas de papelería. La manivela del freno de husillo con alambre de latón y las pasarelas de

intercomunicación en el frontal de los balconillos son sobrantes del cajón de sastre. Se han añadido las cadenas de seguridad junto a los nuevos topes cuadrados. Y las mangueras del freno de vacío son las que ya llevan de origen los modelos.

Conclusión

Existieron más variantes de estos coches, pero solo se diferenciaban en que tenían el techo con mayor curvatura, por lo que creo que no vale la pena insistir sobre ellos. También hubo otros muy semejantes pero eran algo más cortos.

Finalmente, decir que para realizar el trabajo solo me he valido, como única información, de las fotos de la revista Maquetren (1 foto de cada coche, lo cual es bien poca cosa). Resulta difícil trabajar sin planos, sin más medidas que la longitud entre topes y el empate, sin conocer como era el interior específico de cada coche, sin fotografías de detalle y por añadido, sin ser yo un gran conocedor del ferrocarril. Es por eso que algunas cosas las he tenido que inventar o suponer, pero el objeto de este trabajo no va más allá de intentar mejorar y realizar diversas versiones con los modelos de Electrotrén e Ibertren, a la par que pasar un rato entretenido realizándolos y animar a otros aficionados a intentarlo. Si he conseguido darles un “aire” más ferroviario, me doy por satisfecho.

Manuel Peña Lavilla (MAPEL)
Octubre 2011