



NORTE **LOCOMOTORA SERIE 7100**

LIBREA AZUL OSCURO

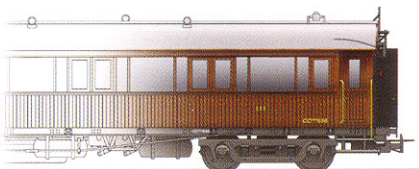
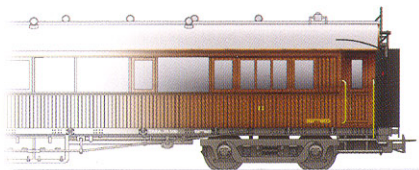
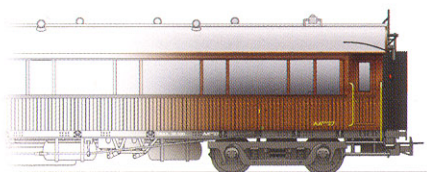
CON FRANJA Y FILETEADOS ROJOS

Época II

NORTE **COCHES DE MADERA
DE LARGO RECORRIDO**

1ª, 2ª Y 3ª CLASE

Época II



IBERTREN



Tren Expreso



Compañía de los Caminos
de Hierro del Norte de España

NORTE
LOCOMOTORA
SERIE 7100

REF. 4202

NORTE
COCHES DE MADERA
DE LARGO RECORRIDO

REF. 4401 REF. 4402

MODELO A ESCALA

Escala de reproducción: 1/87 (H0).

Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).

Versión en librea azul oscuro con franja y fileteados rojos.

Época II (norma NEM 809E).

Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.

Radio Mínimo de curva: 415mm.

REF. 4401: Estuche de 3 coches (1ª, 2ª y 3ª Clase).

REF. 4402: Estuche de 1 coche (3ª Clase).

Escala de reproducción: 1/87 (H0).

Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).

Acabado reproducción de madera barnizada.

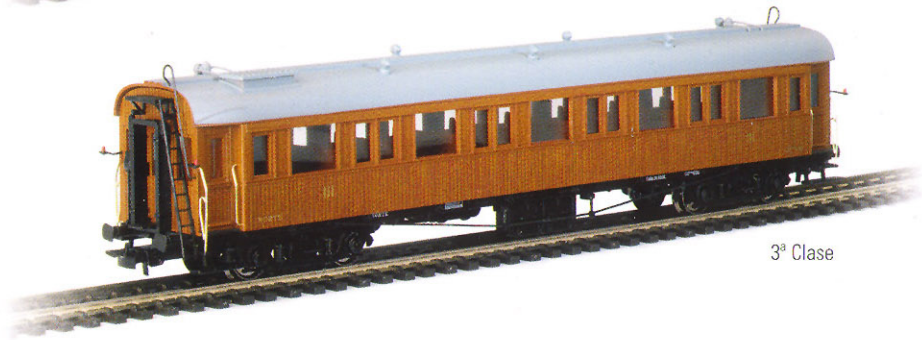
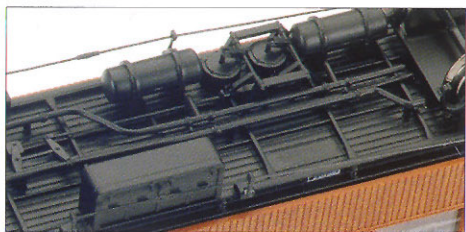
Época II (norma NEM 809E).



1ª Clase



2ª Clase



3ª Clase



LOCOMOTORAS SERIE 7100 DE NORTE

Cuando la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, electrificó las líneas de Barcelona a Manresa, Barcelona a Sant Joan de les Abadesses y Alsasua a Irún, se vio en la necesidad de modificar una parte del pedido de locomotoras de rodaje Co-Co cursado a Oerlikon y Euskalduna y destinadas a dichas electrificaciones.

La razón de dicha modificación era que, la línea de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, tenía en aquel tiempo (finales de los años veinte) muchos de sus puentes con un peso máximo admitido por eje, inferior al del de las locomotoras del pedido.

Para solucionar el problema, se optó por repartir el peso de las locomotoras sobre un mayor número de ejes.

A este fin, se procedió a dotar a una parte las locomotoras del pedido, con un eje portante adicional en cada bogie. Con ello, estas locomotoras entraban dentro de las especificaciones de la mencionada línea.

El eje adicional se instaló en un bastidor suplementario instalado delante del bastidor del bogie y solidario con él. El eje no era bisel y solo tenía desplazamiento lateral, por lo que el bogie se convertía de hecho en un bogie de cuatro ejes.

Sobre la bancada colocada sobre dicho bastidor suplementario se colocó un capó de medianas dimensiones. De este modo las locomotoras pasaban a ser de rodaje 1C-C1. En el resto de características, estas locomotoras eran idénticas a las primeras de rodaje Co-Co.

Ambas series tuvieron una historia común. De este modo las 7100 (1C-C1), al igual que sus hermanas 7000 (Co-Co), prestaron servicio en las líneas: Barcelona - Manresa, Barcelona - Sant Joan de les Abadesses, Barcelona - Arenys de Mar, Burgos - Miranda de Ebro, Miranda de Ebro - Irún, Miranda de Ebro - Bilbao, Bilbao - Portugalete y, al parecer, durante un corto periodo de tiempo en Madrid - Ávila y Madrid - Segovia.

COCHES DE MADERA DE LARGO RECORRIDO DE NORTE

En la evolución del material remolcado en los ferrocarriles europeos, es de destacar el cambio de tendencia que como consecuencia de la influencia americana, se produce en los coches de viajeros.

De la mano de Pullmann se introduce el coche de "carros giratorios" (expresión de la época) conocidos en el mundo ferroviario como "bogies" (termino francés que es adoptado internacionalmente).

Cabe destacar que las compañías ferroviarias españolas, fueron especialmente avanzadas en la utilización de este tipo de coches: A partir de los coches americanos "Harland" del FC de Barcelona Valls Vilanova (entrados en servicio en los últimos años del siglo IXX), el uso de bogies se extiende rápidamente tanto en coches de cercanías como de largo recorrido.

De entre todo este material destacan las diversas series de coches de largo recorrido, que NORTE puso en circulación a lo largo de los años veinte: Solidamente contruidos, participaron en su mayoría de la estandarización realizada por NORTE en las medidas de la caja, bastidores, órganos de freno, de choque y tracción, etc.

Se construyeron coches de todas las clases: 1ª, 2ª, 3ª, mixtos, etc. mayoritariamente por constructores nacionales como: Cardé y Escoriaza, Devis, Euskalduna, la S.E.C.N., La Material, etc.

