

BRICOLAJE FERROVIARIO

COCHES RENFE AAC-345 A 350

Autor: Manuel Peña Lavilla (MAPEL)

Estos coches de RENFE proceden de un lote de coches camas de la CIWL que operaban en el Surexprés y que MZA compró en el año 1938 transformándolos a coches mixtos I / III clase con 2 departamentos cerrados de 1ª clase de 3 y 6 plazas y 6 departamentos abiertos al pasillo de 3ª clase y 8 plazas cada uno. En su origen fueron coches con friso de madera, si bien luego los laterales fueron forrados con chapa de madera. (Ver foto nº 1).

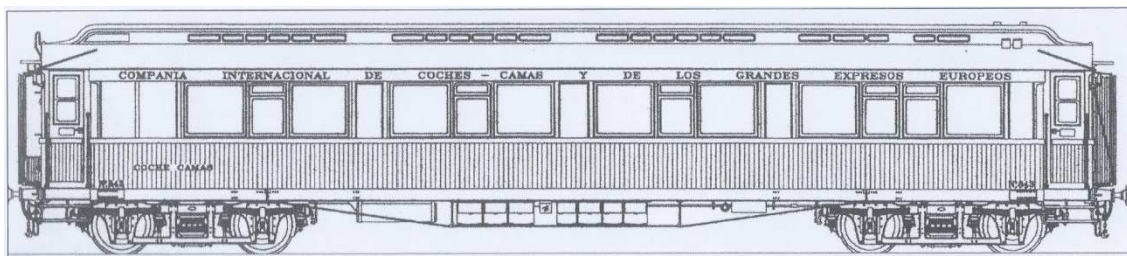


Foto nº 1 - Dibujo del Coche cama original de la CIWL, lado pasillo (Libro "Los coches perdidos de Renfe" Tomo I . Carlos Baranguá).

Tras la transformación pasaron a ser coches mixtos de I / III clase. Se trata de unos coches quizás poco conocidos, pues no es frecuente ver fotos de ellos ya que solo hubieron 6 unidades.

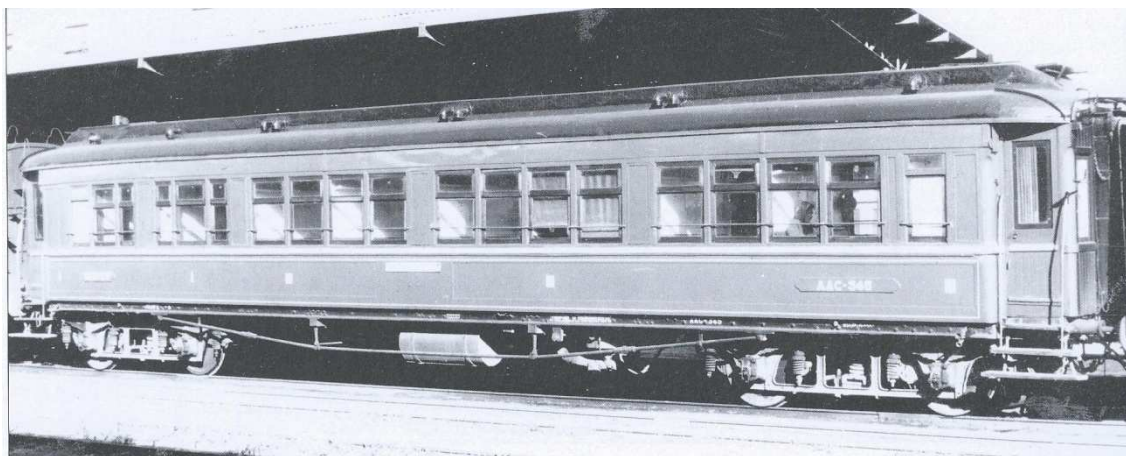


Foto nº 2 - Coche AAC-345 lado departamentos. (foto Enrique Jansá, colección Eugeni Cardona).

Vamos a intentar reproducir este coche en H0, pues tiene un aspecto muy ferroviario. Para ello empezaremos por buscar un modelo lo más parecido posible para transformarlo. Sabemos de la existencia de alguna reproducción del modelo CIWL bastante semejante, por lo que iniciamos la búsqueda en mercadillos.

Finalmente damos con un viejo modelo de la marca Trix. Las líneas generales del modelo son las mismas y la disposición de las ventanas en cada lateral también coinciden bastante con las del modelo de RENFE. (Ver fotos nº 3 y nº 4).



Foto nº 3 - Modelo Trix lado departamentos.



Foto nº 4 - Modelo Trix lado pasillo.

El modelo de Trix es 16 mm. más largo, pero esa diferencia la eliminaremos durante el minucioso proceso quirúrgico que realizaremos para adecuar las ventanas. Para empezar, desmontamos completamente el modelo.

CAJA

El primer paso consistirá en recortar y separar los dos laterales de la caja. A continuación suprimiremos la parte baja de cada lateral, eliminando así el friso de madera y dejando únicamente la mitad superior. (Ver foto nº 5).

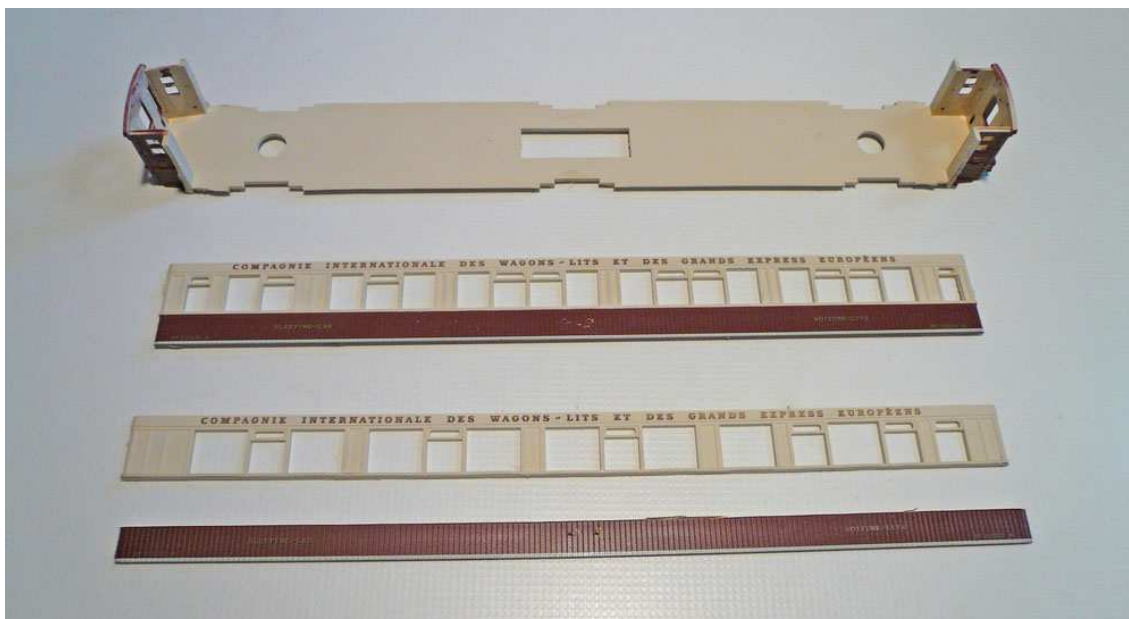


Foto nº 5 - Separación de los laterales de la caja y del friso bajo ventanas.

Luego realizaremos en cada lateral los cortes que se muestran en la foto nº 6. Estos cortes tienen dos objetivos: Ajustar las ventanas a la correcta disposición en el coche de RENFE y eliminar en cada lateral los 16 mm. sobrantes de longitud. Eliminados los trozos sobrantes, volveremos a pegar los restantes entre sí y ya tenemos eliminados los 16 mm. que le sobran al coche.

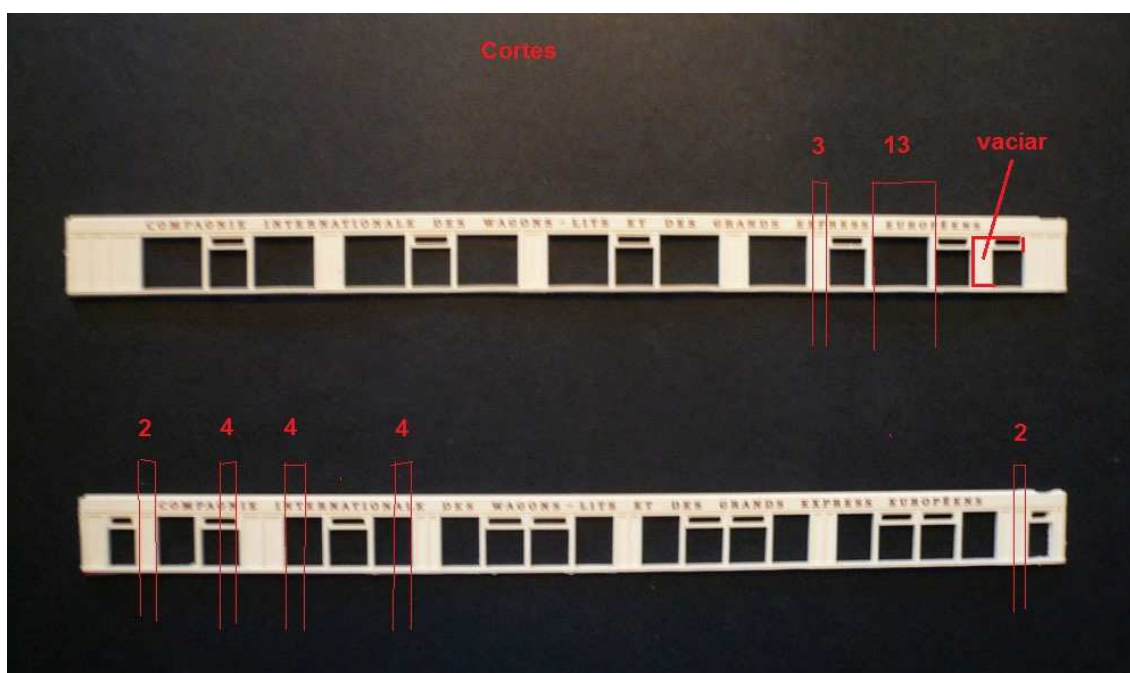


Foto nº 6 - Corrección ventanas y longitud de los laterales.

De este modo, los laterales quedan exactamente como corresponden al coche de RENFE.

Ahora pegaremos debajo de las ventanas la mitad inferior de los laterales hecha con Evergreen liso. Una vez pegados, les haremos un marco pegando en sus cuatro lados una moldura de Evergreen de 0,4 x 1,00 mm. y tres tapajuntas verticales en cada lateral. Finalmente cubrimos la unión de las dos mitades del lateral con un tapajuntas bajo las ventanas hecho con Evergreen "Half round" de 1 mm. de ancho.

Ya tenemos los laterales a su medida correcta y con todas sus ventanas como corresponde.

Todas las ventanas del lado departamentos llevan un travesaño horizontal a la misma altura, salvo las dos de los aseos que son distintas. Estos travesaños los haremos con perfil de Evergreen pegándolos uno a uno. (Ver foto nº 7).

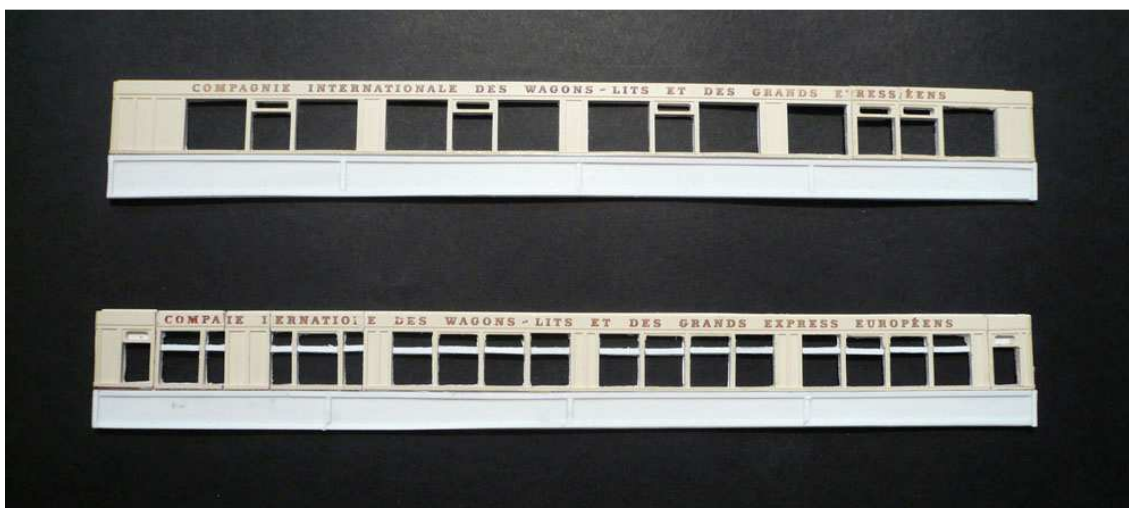


Foto nº 7 - Nuevos laterales.

La parte que nos queda de la caja (suelo, plataformas y testeros) también tenemos que acortarla 16 mm., los cuales sacaremos de la parte central del fondo o suelo. Posteriormente uniremos las dos mitades con un nuevo suelo pegado por la parte interior que servirá también para recuperar la anchura perdida después de las mermas de los cortes de los laterales. (Ver foto nº 8).



Foto nº 8 - Nuevo fondo de la caja más corto y pegado sobre el antiguo.

En este punto y antes de seguir trabajando con la caja, aprovecharemos para ajustar la longitud del bastidor pegándolo en la parte inferior de aquella tal como se describe en el primer párrafo dedicado al bastidor. La razón es obtener el mejor asiento y alineación posible al colocar los laterales.

Volvemos a pegar los laterales al resto de la caja a la que también le habremos eliminado 16 mm. del fondo en su parte central. En los extremos de los laterales y por su parte interior pegaremos unas tiras verticales de Evergreen para recuperar las mermas producidas al separarlos de la caja.

Una particularidad de estos coches es que por la parte baja exterior de las ventanas llevaban unos pasamanos metálicos que simularemos con hilo de latón.

En las puertas prolongaremos las ventanas hacia abajo haciéndolas más grandes y eliminaremos el travesaño que las divide en dos. Los testeros los conservaremos tal cual pero eliminaremos la carbonera que hay en uno de ellos y en su lugar abriremos el hueco para una ventana. En las esquinas pondremos los porta-faroles hechos con grapas de papelería. Colocaremos las dos escalerillas de acceso al techo y sus pasamanos de latón.

Haremos unos nuevos pasamanos de acceso a las puertas con hilo de latón, más sencillos que los que traía el modelo de origen, pero no los colocaremos hasta que el modelo esté pintado. (Ver foto nº 9).



Foto nº 9 - Escalerilla, pasamanos, estribos, porta-faroles, etc.

Los cristales los haremos con una tira de Evergreen transparente "Clear" o con una lámina de acetato.

La caja la pintamos de color verde con fileteado amarillo, excepto los testeros que son de color negro. En los extremos de los laterales bajo ventanas colocaremos unas plaquitas para las matriculas. Las escalerillas y los porta-faroles también de color negro, salvo las puntas de éstos últimos, que son de color rojo al igual que los frontales de los fuelles.

BASTIDOR

Como consecuencia de haber acortado la caja 16 mm., tendremos que eliminar también otros tantos en el bastidor. Quitaremos 8 mm. detrás de cada pivote de bogie, con lo que el bastidor quedará dividido en tres partes. Procederemos a pegar cada una de ellas bajo la caja previa colocación en su lugar de la chapa de lastre. Después de esta operación la distancia entre pivotes de los bogies queda en 152 mm., que es la que corresponde a los 13200 mm. reales

Lo primero que salta a la vista es que esos bogies de tres ejes no nos sirven y por tanto los cambiaremos por unos del tipo Wagons-Lits de 2 ejes. En este caso he utilizado unos bogies metálicos sobrantes de un viejo "Costa" de Electrotren, los cuales he "aligerado" suprimiendo los enganches anticuados y vaciando la parte delantera para dar cabida a las cinemáticas. Los fijaremos al bastidor mediante un tornillo.

En el modelo Trix las toperas, estribos y enganches forman unas piezas separadas del resto del bastidor y giran en las curvas al compás de los bogies. Este sistema tan antiestético lo eliminamos pegando la topera y estribos en su lugar correspondiente y desechando el resto de la pieza. Los nuevos enganches irán insertados en las nuevas cinemáticas Makette KKK2 y los bogies girarán independientes de ellas. (Ver foto nº 10).

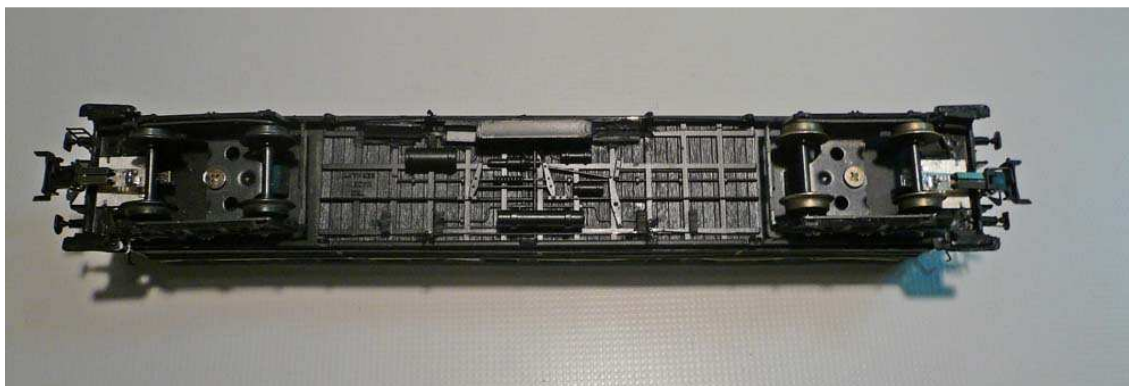


Foto nº 10 - Aspecto inferior del bastidor.

También aprovecharemos para modificar los topes redondos dándoles la forma rectangular con la cara exterior redondeada. Suprimiremos dos de los tres depósitos bajo el bastidor, dejando el del centro y eliminaremos las tres cajas de baterías y pondremos una nueva algo más grande y centrada.

Confeccionaremos unos peldaños nuevos más grandes para los estribos de acceso y los pegaremos sobre los de origen. Los estribos los pintaremos de color gris oscuro.

Eliminaremos los tensores de plástico del bastidor y haremos unos nuevos más finos con hilo de latón de 0,45 mm. Con esto podemos dar por acabado el bastidor.

TECHO

El techo va provisto de linternón. Las mini-ventanas de aireación ya no eran necesarias al estar el coche dotado de alumbrado eléctrico, así es que fueron suprimidas.

Despejaremos el techo de todos los elementos como pasarelas, asideros y ventiladores superiores y taparemos los orificios y resaltes en donde iban fijados. Luego quitaremos los 16 mm. sobrantes cortándolos de la parte central y empalmando de nuevo las dos mitades. A continuación con un perfil de Evergreen de 0,5 x 3,2 mm. taparemos a todo lo largo las ventanitas del linternón y colocaremos los aireadores en forma de "codos" a los lados del linternón hechos con perfil redondo de Evergreen de 2 mm. de diámetro.

En los extremos del linternón sustituiremos las plataformas posa pies por otras mejor hechas y colocaremos los vierteaguas.

Finalmente lo pintaremos todo en un gris oscuro. (Ver foto nº 10).

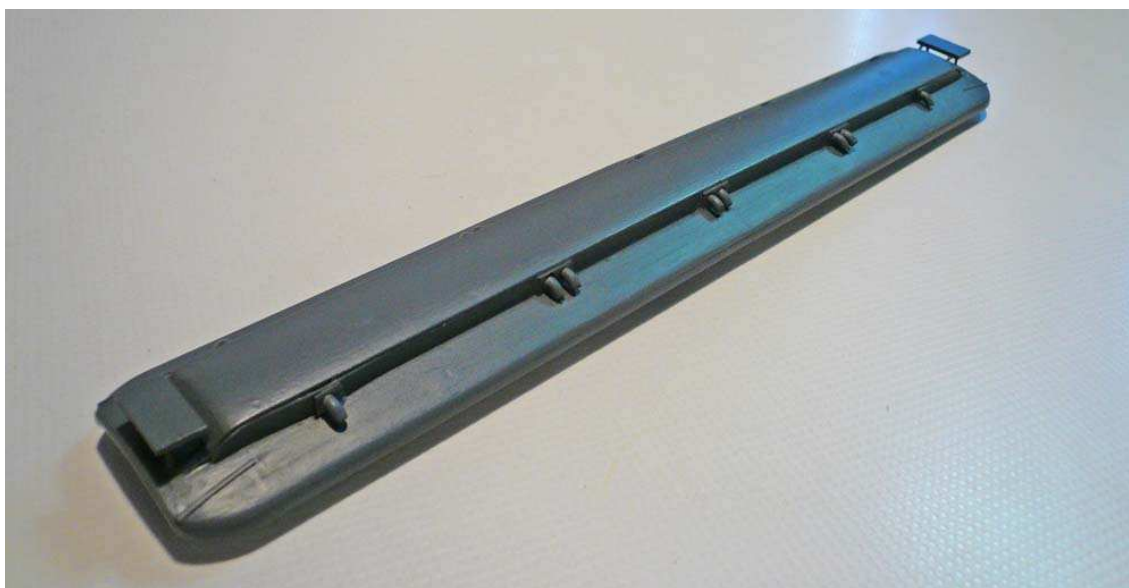


Foto nº 11 - Techo terminado con ventiladores, plataformas y vierteaguas.

INTERIOR

El interior original de coche camas lo tendremos que sustituir por uno de departamentos de plazas sentadas. En cada extremo hay un aseo. Hay dos departamentos de 1ª clase, uno con una fila de butacas de 3 plazas y otro con dos filas enfrentadas de 3 plazas cada una. Estos departamentos van cerrados con puertas. El pasillo lateral queda dividido por una puerta que separa la 1ª de la 3ª clase. Los seis departamentos de 3ª clase disponen cada uno de ellos de

dos filas de asientos enfrentados de 4 plazas cada uno. Estos departamentos son independientes pero abiertos al pasillo lateral.

Haremos esta pieza utilizando restos de interiores de otros coches. Los departamentos de 3ª clase y los aseos son sobrantes de dos "verderones" mixtos empleados en hacer uno de 1ª clase y los dos departamentos de 1ª clase son restos de un Lima o Roco escala 1/100 (vaya vd. a saber), encontrado en nuestro "almacén" de materiales (ver foto nº 11).



Foto nº 12 - Distribución interior.

CONCLUSION

La decoración corresponde a la época III, o sea, verde oscuro y fileteado amarillo. Ignoro si estos coches llegaron a estar pintados en color verde oliva, pero todo parece indicar que no. Me han informado que estos coches se utilizaron en el rodaje de la película *"Doctor Zhivago"* en el año 1965, y que se repintaron a tal efecto para aparentar un tren ruso, (atentos pues si volvemos a ver la película). Parece ser que terminado el rodaje se dieron de baja en el parque de Renfe.

Respecto a las matrículas no queda otro remedio que fabricarlas por nuestra cuenta, lo cual siempre resulta complicado, o por el contrario, encargarlas ex-profeso a Trenmilitaria con la consiguiente larga espera. Como se trata de un detalle que se puede añadir en cualquier momento, mostramos las fotos a falta de dichas matrículas.

Como vemos en las siguientes fotos, pese a mantener el coche unas líneas semejantes a las de origen, presenta un aspecto totalmente distinto.



Foto nº 13 - Lado departamentos.



Foto nº 14 - Lado pasillo.



Foto nº 15 - Vista 3/4 lado departamentos.



Foto nº 16 - Vista 3/4 lado pasillo.



Foto nº 17 - Vista aérea.

Un modelo que dará variedad a nuestro parque de Renfe, que en la realidad se distinguía por su diversidad.

Aquellos que quieran entretenerse tienen a su alcance un nuevo coche de pasajeros, con la ventaja añadida de que se trata de un modelo "raro" y por tanto con pocas probabilidades de que algún fabricante despistado cometa el error de fabricarlo y nos dé un disgusto después del trabajo, tiempo y dinero que hemos invertido en hacerlo nosotros.

Manuel Peña Lavilla (MAPEL)
Agosto 2013