

"Hispania Express" o el tren de la "escapada" hacia el norte



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 grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

HISPANIA-EXPRESS (1982) - - - - - Composición HC04

Referencia EW16

Ningún otro tren tiene para mí este regusto a libertad y a la ansiada conexión con otra realidad, muy distinta de la doméstica.

A finales de los años 70 y en los primeros 80 del siglo pasado, con las libertades incipientes, la "escapada" a la gran Europa era una necesidad casi biológica; para mi representó la experimentación breve de un concepto de sociedades distintas, mucho más evolucionadas culturalmente y ordenadas (limpieza, disciplina circulatoria, urbanismo no especulativo, transporte público eficiente en su mayor parte tranviario, espacios verdes etc...).

También en lo ferroviario, el placer de ver, fotografiar y viajar en unos trenes de los cuales no tenía más referencia que las representaciones de los catálogos de modelismo Märklin, Lima o Jouef de la época, o en las páginas del semanario francés "La Vie du Rail" al cual estaba abonado desde 1974.

"Hispania Express" era el "puente" necesario que me permitió, tres o cuatro veces en este período, alcanzar esta nueva realidad.

Se trataba de llegar al límite renfero de Cerbère en algún tren regional o con el homónimo tren de Renfe Barcelona-Cerbère; allí, esperaba este tren convencional de lejanos destinos : Cerbère-Lyon-Ginebra-Basilea-Hamburgo. Por lo menos en un par de ocasiones, Ginebra fue mi destino, para recorrer a partir de allí Suiza o para retroceder al país galo con el billete de libre circulación francés; en otra ocasión, me bajé de madrugada en Lyon-Brotteaux (donde está ahora Lyon-Part-Dieu), para esperar el primer TGV a Paris y así "estrenarme" en este medio en sus primeras semanas de funcionamiento.

A lo concreto : el 1-abril-1982 tomé este tren en Cerbère y anoté su composición; ahora la he reproducido en HO con la mayor precisión posible en recuerdo y homenaje personal a aquella irrepetible época.

Composición "Hispania-Express" 1-4-82 a la salida de Cerbère :

| Coche | Ruta | Formato | Tipo | Propiedad | Librea | Existe | Refer. |
|-------|------------------|-----------|-------|-----------|------------------|----------|---------|
| 1 | Cerbère-Hamburgo | Bc10 | UIC-X | DB | Verde | Heris | 11022 |
| 2 | idem. | Bc10 | UIC-X | DB | Beige-Turquesa | Heris | 11021 |
| 3 | Cerbère-Basilea | B9c9x | UIC-Y | SNCF | Azul-Blanco | Roco | 44602 |
| 4 | idem. | B11 | X-RIC | SBB-CFF | Verde | LsModels | 97201/1 |
| 5 | Cerbère-Ginebra | A4c4B5c5x | UIC-Y | SNCF | Azul-Blanco | Roco | 45203 |
| 6 | idem. | B9c9x | UIC-Y | SNCF | Azul-Blanco | Roco | 44602 |
| 7 | idem. | A9 | UIC-Y | SNCF | Verde-Plata C160 | Roco | 44611 |
| 8 | idem. | B10 | UIC-Y | SNCF | Verde-Plata C160 | Roco | 44609 |
| 9 | idem. | B10 | UIC-Y | SNCF | Verde-Gris | Roco | 44605 |
| 10 | idem. | B10 | UIC-Y | SNCF | Verde-Plata C160 | Roco | 44609 |
| 11 | idem. | Dd4s | DEV | SNCF | Verde-Plata C160 | Roco | 45100 |

Tracción :

Diesel BB-67400 Cerbère-Narbona (depósito de Nîmes)

Eléctrica BB-9200 ó BB-9300 desde Narbona hasta Ginebra (depósitos de Avignon o Tolosa)



En el momento de esta anotación, la electrificación Cerbère-Narbonne estaba ya instalada pero aún no funcional; consta que se inauguró el 29-4-1982, o sea, pocos días después de este viaje; la tracción diesel era de rigor y las BB-67400 omnipresentes para todos los servicios de esta línea (Talgo-TEE incluido).

Este tren llevaba coches alemanes directos (a literas) que seguían desde Basilea acoplados a otras composiciones, destino Hamburgo; pero lo que más me atraía a mí y a mis compañeros de viaje era el coche SUIZO que siempre incorporaba y cuyos asientos eran nuestro objetivo primero al subir al tren: 6 plazas por departamento frente a las 8 de los UIC-Y franceses de 2ª: el "plus" de

comodidad para pasar la noche en ruta era determinante, para los viajeros avisados que sabíamos algo de trenes europeos.



Aquí está formado este convoy en la estación de paso de la maqueta Asvicaf. Sigue el detalle de los coches de esta interesante composición internacional.

Coches num. 1 y 2 :



Dos coches alemanes a literas tipo Bcüm-243; aunque parezca un coche corriente en modelismo HO no lo es; los modelos UIC-X de 1ª y 2ª clase con 10 y 12 ventanas respectivamente se han reproducido hasta la saciedad, pero no éste literas de 11 ventanas (se detecta claramente esta disposición en que el anagrama central DB está bajo una ventana, no entre dos de ellas); solo HERIS, esta marca alemana poco conocida, lo ha reproducido correctamente y aquí está la muestra.

He elegido uno de cada librea para dar variedad cromática; por la época esta combinación era posible, pero el color más implantado ya era el crema-azul turquesa. Es interesante observar que este coche modelo Heris es el que utilizo, del color que sea, para formar y obtener mi parque de coches litera Renfe BBL-8100, con unas mínimas modificaciones en mi taller.

Coches num. 3 y 5 :



Este es el coche a literas de 2ª clase con techo alto (el mismo modelo que conocemos en la península con señas Wasteels); la decoración es la más reciente para estos coches, azul y blanco (o gris muy claro para ser preciso). Tengo un par de ejemplares de esta referencia y están ambos en este tren.

Coche num. 4 :



Este es el "codiciado" coche suizo al que me refería antes; es un modelo UIC-X pero con mejoras notables de confort respecto a la norma estricta: 6 plazas por departamento en 2ª clase y 11 departamentos en vez de 12 en los coches alemanes, para una misma longitud total de 26,4 m.; o sea, una mayor amplitud y

comodidad; Jouef y Liliput reprodujeron este modelo, pero el aquí presentado es el reciente de LsModels con su perfección habitual.

Para concretar más, Suiza también tuvo este coche en versión de 12 departamentos, pero utilizaba preferentemente los de 11 en sus relaciones internacionales, cuestión de imagen de marca.

Coche num. 6 :



Literas mixto a techo alto (todos los mixtos lo son), con 4 departamentos de 1ª con 4 camas y 5 de 2ª con 6 camas; la media ventanilla sobrante es una estancia de servicio, problema común a todos los UIC-Y mixtos: 9 y 10 no son ambos divisibles por 2, luego al coche mixto le sobra ½ departamento.

Coches num. 7 a 11 :



Los coches UIC-Y de la SNCF, en sus versiones de 1ª y 2ª clase, han sido de sobra presentados en estos trabajos como para repetir un detallado individual; mismamente con el furgón DEV que aquí, ocupa una posición muy "natural" en extremo de tren. Las libreas se alternan entre la C160 verde y plata y la moderna verde y gris claro, como era verosímil en 1982.



El "Hispania Express" recorre la zona de cambios en la entrada de una importante estación modelo.



La cola del tren en dicho acceso, describiendo una curva de casi 180 grados. Una y otra, vistas inéditas de esta porción de la maqueta Asvicafe, para el recuerdo. En el centro de la zona montañosa, las vías métricas HOm con y sin cremallera rodean la colina en sentidos opuestos.



En cuanto a la tracción, éste es el detalle de la BB-67555 titular de este tren; aunque su centena numérica sea la 500, la serie es conocida como BB-67400 ya que este importante y numeroso grupo de diesel-eléctricas modernas de media potencia lo forman 232 ejemplares numerados entre 67401 y 67632. Construidas a partir de 1969, se utilizaron como "chicas para todo" en las líneas no electrificadas.

El modelo es un Jouef de la época francesa, equipado curiosamente con dos motores, uno por bogie, independientes; una solución que también usó Klein Modellbahn y que facilita enormemente la mecánica de un modelo.

Esto es todo. El tren a la libertad ha llegado a su destino !

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la cesión de su magnífica maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Marzo-2013