



Verderón CC-333, en Barcelona, en 1964.
Colección Luis Fernando Díaz.

Verderón CC-333: Las cosas, como son

Una de las interesantes novedades que Electrotren anunció para el año 2009, y que salió al mercado este pasado verano, fue la referencia 15007, consistente en el coche CC-333, una versión diferente de los prestigiosos Verderones ex MZA.

El modelo real

Antes de analizar el modelo en cuestión, hablemos un poco de la interesante historia de este coche. Perteneciente a una gran serie de 281 unidades construidas por Le Brugeoise, Dyle et Bacalan, Carde y Escoriaza, y CAF para la antigua MZA, entre 1914 y 1930, formaba parte de la primera subserie de tercera clase, compuesta por 30 coches, que en 1915 fue fabricada por CAF.

La historia completa de los Verderones la cuenta perfectamente Eugeni Cardona en el nº 2 de la revista Carril, de modo que nos centraremos exclusivamente en esta pequeña subserie.

Estos coches fueron matriculados en MZA como CWffv 40 a 69, y se destinaron a los trenes Expresos y Rápidos, junto con el resto de las subseries. De

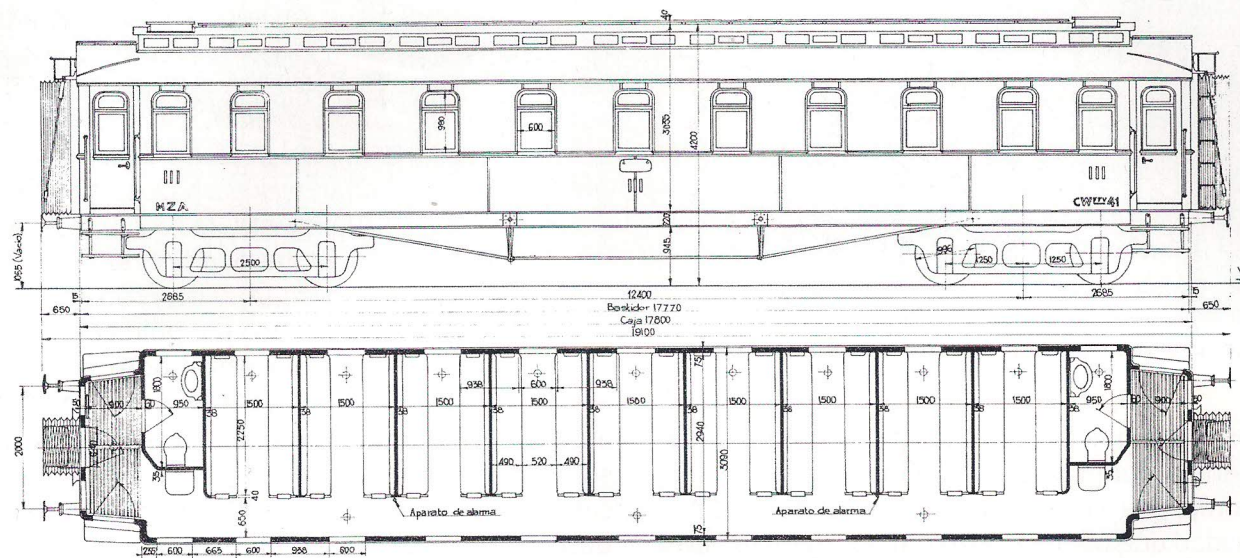
hecho, entre los Verderones solo podemos encontrar coches de primera clase, de tercera, y mixtos de primera y tercera, ya que la segunda clase estaba reservada para los trenes Correos y Cercanías.

Los Verderones, en general, se construyeron de madera, a pesar de estar basados en los entonces metálicos y modernos coches franceses OCEM, aduciendo para ello que serían menos calurosos, llegándose a publicar en la prensa especializada que era una demostración de la independencia de la industria española respecto a la extranjera. Sin comentarios, claro. No obstante, exteriormente iban recubiertos de una plancha metálica pintada de color verde, lo que les valió el apelativo de Verderones.

Estos coches se diferenciaban claramente del resto de coches de tercera, aparte de otras pequeñas diferencias, como los 30 mm de mayor longitud, en dos detalles muy visibles: una sola y estrecha ventanilla por cada departamento en lugar de las dos que llevaban los coches CWffv 160 a 376, y el techo, en primer lugar por el linternón, imprescindible por el alumbrado de gas, y porque la altura era la misma en toda su longitud, sin el rebaje redondeado que tenían los demás en los testeros.

M.Z.A. CVffv 40 a 69

R.E.N.F.E. CC-330 a 359



— CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES —

Manguetas:	Diámetro	120 ⁷ / ₈
	Largo	255 ⁷ / ₈
Caja de engrase:	Tipo 7	
Tracción:	Muelle independiente de balasta con gancho articulado.	
Choque:	Muelle de balasta con balancín compensador.	
Freno:	De vacío automático y por mulo con 16 almohadillas.	
Alumbrado:	Eléctrico	

Calefacción:	Por vapor, sistema "Heintz".	
Caja	Ancho total exterior en la cintura	3 ¹¹ / ₈
	Id id id en la cornisa	3 ¹⁰ / ₈
	Altura interior desde el piso	2 ⁸⁶ / ₈
	Id de asientos desde el piso	0 ⁴⁷ / ₈
Nº de asientos		90
Tara aproximada		37 500 ^{kg}

CONSTRUIDO POR: Sociedad Española de Construcciones Metálicas. Fábrica de Beasáin.

año 1915

ESCALA: 1/87. - HO -

Plano de Eugeni Cardona.

Al pasar a RENFE, esta subserie se renumeró como CC-330 a 359. A medida que fueron recibiendo el alumbrado eléctrico, se les fue eliminando el linternón, ya innecesario, aunque hubo ejemplares que lo conservaron hasta el fin de sus días como Verderón. Gran parte de los Verderones fueron transformados por RENFE, cambiándoles las cajas de madera por otras metálicas prácticamente iguales a las dos series 5000 y 6000 de nueva construcción, aunque en este caso, como se aprovecharon los bastidores y bogies, dichas cajas no eran autoportantes. Sin embargo, nuestro protagonista, el CC-333, permaneció como Verderón hasta su desguace, perdiendo, eso sí, el característico linternón, como podemos apreciar en la espléndida fotografía de la colección de Luis Fernando Díaz, de 1964.

Como es natural, a medida que los coches de la familia de los "Cincomiles" fue generalizándose, los coches de largo recorrido de las antiguas compañías que no fueron metalizados para formar parte de ella, fueron pasando a prestar servicio en trenes Correos, Ómnibus, Ligeros, o Mixtos. No obstante, fue la llegada de la serie 8000 la que acabó con los coches de madera en RENFE, aunque aún realizaron

su eficaz trabajo hasta mediados de los años setenta. Incluso, bastantes unidades continuaron bastantes años más prestando servicio en trenes de trabajo o servicio interior de RENFE. Una media de más de sesenta años de servicio avala el prestigio y la calidad de esta excelente serie de coches de viajeros.

El modelo de Electrotrén

La gama completa de Verderones de Electrotrén se compone de las siguientes variedades:

Referencia 15000 – Coche mixto de 1ª/3ª clase, en versión original de MZA - ACWffv 37

Referencias 15001 y 15004 – Coches de 3ª clase, en versión original de MZA, matrículas CWffv 278 y 283

Referencia 15002 – Coche mixto de 1ª/3ª clase, en versión RENFE – AAC-331

Referencias 15003 y 15005 – Coches de 3ª clase, en versión RENFE – CC-470 y 481

Referencia 15007 – Coche de la primera serie de 3ª clase, en versión RENFE – CC-333

Aunque se pueden mejorar algunos detalles, como la ausencia de los indicadores de alarma, el tamaño del bastidor, que debería haber sido algo



Vista general del CC-330 junto otro Verderón de tercera clase.

más estrecho que la caja, o la suavidad en la rodadura, en conjunto podemos afirmar que son una buena reproducción de estos carismáticos coches. La variedad que ofrece Electrotrén nos permite hacer composiciones muy realistas y auténticas de trenes Rápidos y Expresos, o Correos y Ómnibus, según en la época que queramos reproducir, tanto en la época de MZA, como en la de RENFE.

Es fácil aventurar que tarde o temprano Electrotrén producirá los Coches de 3ª/Bar de MZA, y los 2ª/Bar y 3ª Bar de RENFE, para los que simplemente tendrá que fabricar nuevos interiores. Otra cuestión más compleja por su mayor longitud (1810 mm, 20,8 mm en H0), aunque no menos interesante, es la fabricación de los coches de 1ª clase, que permitiría más adelante la producción de los coches que se modificaron para Correos. También la producción de las variedades de techos con linternón es una oportunidad para nuevas referencias absolutamente reales.

Por supuesto, hay que mencionar también todos esos coches que permanecieron en servicio activo durante muchos años más para Trenes de Trabajo, Dormitorios, Tren Escuela, Servicio Médico, o el Tren Herbicida, con cambios que en ocasiones

afectan solo al interiorismo, aunque en otros casos sufrieron cambios externos. Son una auténtica cantera de variedades que Electrotrén no debería despreciar. Ya se fabricó en exclusiva para el Club Electrotrén el coche de Mantenimiento de Vía – Tajo Nº 18, erróneamente matriculado como 88-125, en vez de SS-125, un coche muy interesante para la composición de Trenes de Trabajo.

El CC-333

El coche que nos ocupa presenta el mismo grado de acabado que los demás producidos por Electrotrén. Sin embargo, hay una diferencia ostentosa con respecto al modelo real, consistente en la forma del techo. Como se puede apreciar en la foto número 1, de 1964, el techo no estaba rebajado en los extremos, sino que se mantenía horizontal en toda su longitud, ya que originalmente era de los equipados con linternón, eliminado como ya dijimos anteriormente al equiparse el alumbrado eléctrico, pero manteniendo la peculiar forma, semejante a como eran los coches de madera de Largas Distancias de Norte. En las fotografías números 2 a 5 podemos ver comparado el CC-333 con otro Verderón, cuyos techos son idénticos, y con un coche de 3ª clase de Ibertrén, con el techo más

Comparación de los extremos de los techos, ambos redondeados.



Comparación lateral con uno de los coches de Ibertrén.



semejante a como lo llevaba en realidad el CC-333.

La foto nº 1 nos permite apreciar además que en época de RENFE, al igual que muchos otras unidades de madera, recibieron un recubrimiento en el techo de color negro, debido al tratamiento de alquitrán para impermeabilizarlo. Sin duda, así permaneció hasta su desguace hasta mediados de los setenta, en que se eliminó la 3ª clase en todos los trenes de RENFE. Al menos, no tenemos ninguna constancia de que se modificase el techo posteriormente, y es muy dudoso que se invirtiese ningún esfuerzo humano o económico en ello, dada la proximidad del fin de su vida útil.

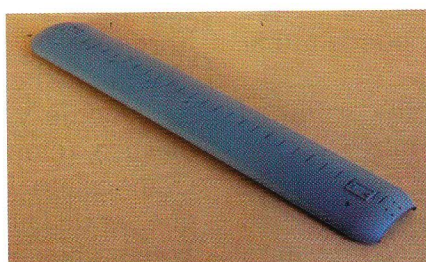
Las cosas, como son

Esta inexactitud no nos desanimó de adquirir este interesante coche, ya que la modificación del techo no nos pareció demasiado complicada. Así que nos pusimos manos a la obra. En primer lugar, nos planteamos la posibilidad de adaptarle un techo de un coche exNorte de Ibertrén. La anchura de la caja es prácticamente idéntica, con sólo un par de décimas de diferencia, pero a la notable diferencia en la anchura del testero, varios milímetros menores en el caso del Verderón, nos obligó a desechar esta posibilidad, de modo que nos decidimos a trabajar sobre el propio techo de nuestro CC-333.

La primera operación consistió en desmontar el techo. Para ello hubo que retirar varios elementos del coche, algunos de ellos más por evitar su posible deterioro al manipular el coche, que por necesidad para retirar el techo. Quitamos las plataformas



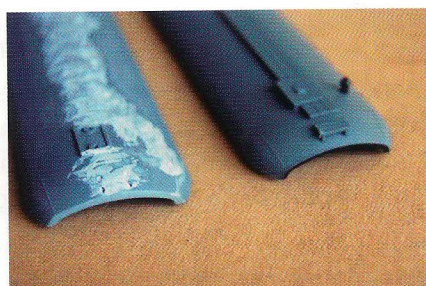
Perspectiva de los extremos de los coches de Electrotrén e Ibertrén.



Techo del Verderón, una bivez retirada de todos sus elementos adicionales



Primera fase de tapado de los agujeros y ranuras con masilla Putty.



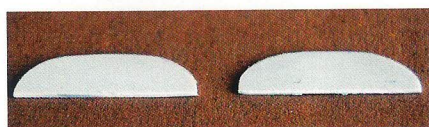
Comparación del techo acortado con uno sin modificar.



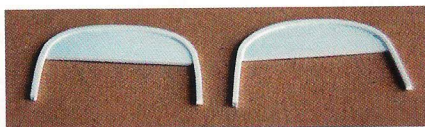
Detalle por debajo del extremo acortado comparado con otro en estado original.

superiores, las escalerillas, los porta señales y todos los pasamanos. Una vez retirado el techo, que sale desplazándolo longitudinalmente unos milímetros, como en el caso de los Cincomiles, le quitamos también la pasarela superior, los dos pequeños peldaños extremos, los ventiladores (que después se volverán a colocar) y las tapas de los depósitos de agua, que también volveremos a utilizar. Foto número 6.

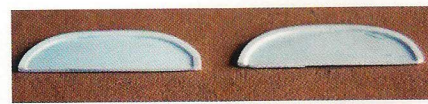
La siguiente operación fue tapar todos los orificios y ranuras que quedan con masilla Putty de Tamiya, excepto la zona de los depósitos de agua y los dos ventiladores de los aseos, detalle éste último del que nosotros no nos percatamos, como se puede ver en la foto



Piezas de Evergreen de 0,75 mm para los extremos del techo.



Piezas extremas, con un reborde añadido de tira de 1 x 1 mm.



Piezas con el reborde una vez cortado.



El techo colocado, antes del proceso de pintura.

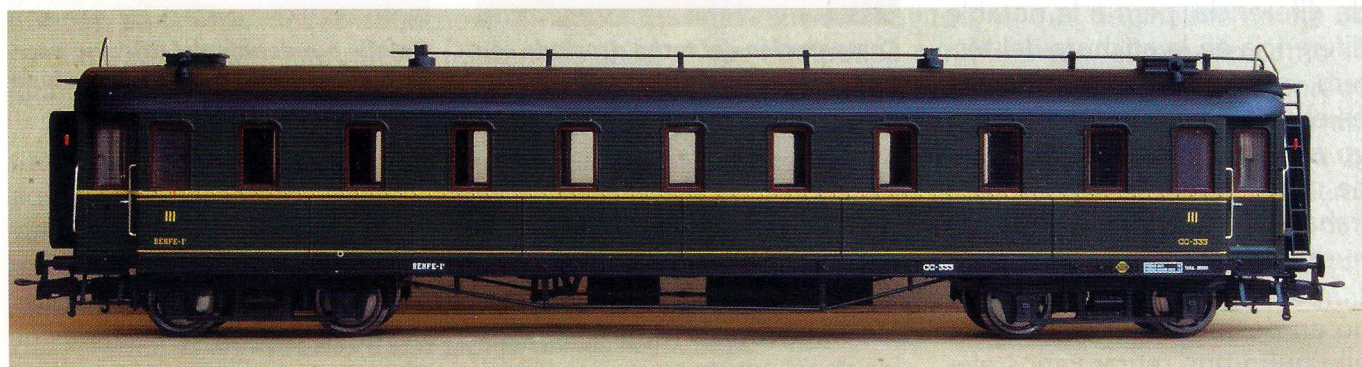
número 7, pero que carece de importancia, ya que con la punta de un destornillador se puede retirar muy fácilmente.

Por otra parte, hubo que limar los extremos del techo hasta casi eliminar por completo la zona que viene pintada de negro, como se puede ver en las fotos 8 y 9. No se debe eliminar completamente esta parte, ya que nos tiene que servir de referencia posteriormente para redondear y ajustar las piezas que luego añadiremos.

La siguiente operación consiste en confeccionar dos piezas de Evergreen de 0,75 mm de grosor. Dado que las planchas planas son de 1 mm, o de 0,5, hemos utilizado un retal de plancha grabada para frisos de madera, que tiene el espesor que necesitamos. Para simular el borde superior del techo, rodeamos la pieza plana con una varilla de

cuadrada de 1 mm, con lo que obtendremos un borde de 0,25 mm, que nos parece adecuado. Finalmente hemos recortado la parte sobresaliente del reborde, y hemos pegado con pegamento para plástico, reforzando la unión posteriormente con Cyanocrilato. El tamaño de estas dos piezas tiene que ser de la misma altura que el techo, y de igual anchura que el extremo antes de limarlo, porque si no nos quedará de anchura excesiva. El proceso de construcción de estas piezas adicionales se puede ver en las fotos 10, 11 y 12.

Una vez que hemos pegado las piezas en los extremos, cuidando de que estén perfectamente centradas, rellenamos con masilla Putty de Tamiya la zona, cuidando especialmente de no enmasillar los depósitos de agua. Esta fase habrá que hacerla de varias pasadas, ya que la masilla encoge nota-



Vista lateral del lado departamentos.



Vista lateral del lado pasillo.

blemente al secar. Con ayuda de lija fina se le va dando la forma deseada, afinando finalmente con lija de agua. Fotos números 13 y 14.

Cuando demos por acabada la forma del techo, recortamos el exceso de las piezas adicionales de los extremos y las redondeamos, guiándonos por la fina franja negra que dejamos al limar el techo original. Por otra parte, confeccionamos con hilo de latón de 0,5 mm la barra del sistema de alarma, haciendo las sujeciones pequeñas con varilla de Evergreen de 2 x 1 mm, y las dos piezas mayores, con varilla de 2 x 2,5 mm, a la que se añade un anillo de tubo de 4 mm, cortado en una rodaja de 1 mm. Las piezas grandes se colocan aproximadamente entre el segundo y tercer departamento, y entre el séptimo y octavo, respectivamente. Las piezas más pequeñas se colocan, tres de ellas equidistantes entre las dos piezas mayores, y otras dos, ligeramente más espaciadas, hasta alcanzar el testero correspondiente a los señalizadores de alarma. Fotos 15, 16 y 17.

Además de colocar las correspondientes tapas de los depósitos de agua y los ventiladores, con varilla de Evergreen de 0,25 x 0,5 mm reproducimos los vierteaguas, ya que los originales quedaron tapados por la masilla. En la fotografía número 18 puede verse una primera prueba de conjunto, con el techo aún sin pintar, y sin las piezas que habíamos retirado al principio.

Una vez finalizado el proceso de pintura, de color negro, para reproducir el impermeabilizado de alquitrán, y colocadas todas las pequeñas piezas, además de confeccionar unas nuevas barandillas para las escalerillas, ya que con el nuevo techo se quedan cortas las originales, podemos ver el aspecto final del coche en las fotos 19, 20 y 21, y podemos compararlo con el coche de 3ª CC-470, tanto uno junto al otro, como acoplados en una misma composición, en las fotos, 22 y 23.



Comparación de los coches con el techo modificado.



Los dos coches acoplados.

En resumidas cuentas, creemos que es un trabajo bastante sencillo, por lo que los aficionados que lo hayáis adquirido podéis afrontar este pequeño trabajo de modelismo, y a los que os abstuvisteis de comprarlo por esta notable diferencia, podemos recomendaros su adquisición, dada la sencillez con que se puede arreglar.○

Vista en escorzo

