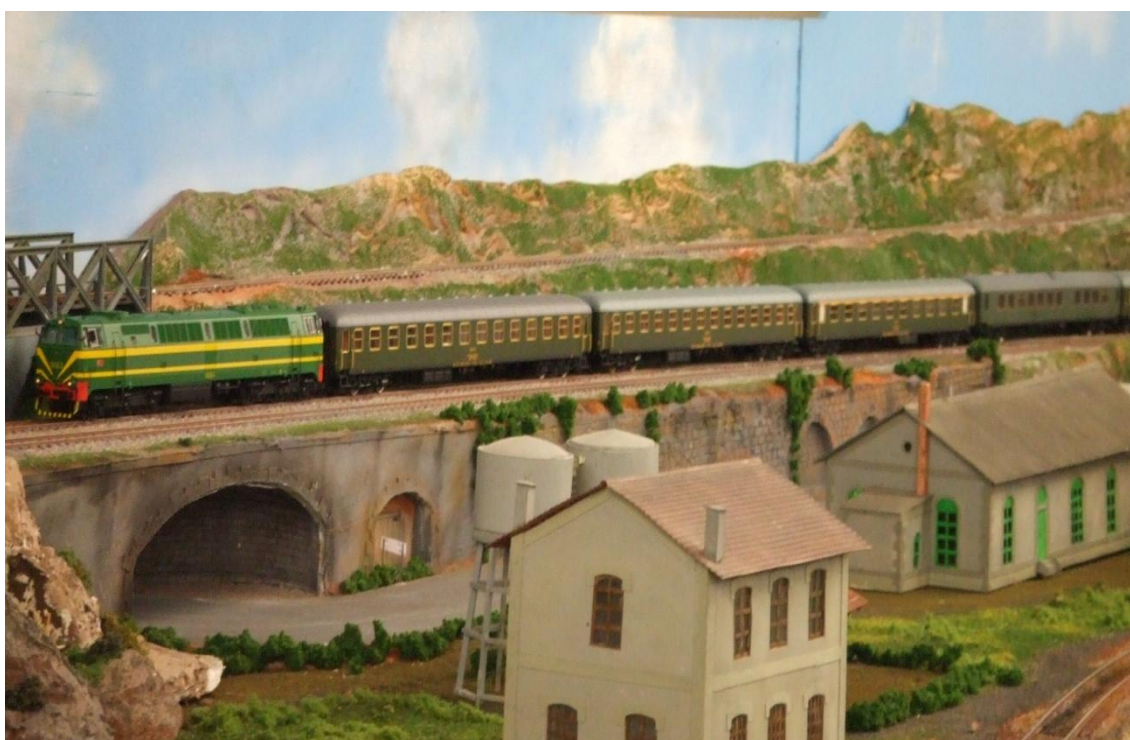


305 IBERIA EXPRESO MADRID-HENDAYA : **HAY MUCHO, MUCHO POR CONTAR**



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 más interesantes expresos de Renfe de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad en base a anotaciones de composición personales en el periodo que va entre 1972 y 1981, una década realmente prodigiosa en cuanto a variedad y cantidad de material en circulación, y en la que el tren llegaba a todos los rincones peninsulares y al alcance de toda la población.

Se forman los trenes con modelos comerciales HO existentes en el mercado, actual o pasado, y en muchos casos (casi en el 50%) se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

Expreso Iberia Madrid-Hendaya (1977) - - - - - Composición CR7A01

Referencia EW62

Introduzco hoy el tema del archi-famoso Iberia Expreso, con la indicación de que hay mucho por contar; así es, y con ello quiero significar que el tema de este tren no quedará agotado con este trabajo presente. Quedarán otras composiciones y otras fuentes por glosar, en momentos posteriores.

He de confesar, avergonzado, que no tengo ninguna anotación personal de él en mis periplos hispanos de los años 70 y 80; es extraño, pero en ninguna ocasión viajé ni me topé con él en alguna estancia dilatada en estación importante (por lo menos en la época “bloc en mano”). Ni creo que me pasara desapercibido dada su notoriedad. Así que he tenido que reconstruir esta historia y consultar numerosas fuentes para centrar el tema con la mayor exactitud y abasto posibles.

Fuentes, que, en esta ocasión, hay que agradecer al estudioso Alberto Mellado, que ha recopilado y difundido un conjunto importante de composiciones de los años 70 y 80 de los trenes de las zonas Centro y Norte peninsulares, con la salvedad de que tal información procede de las fuentes oficiales, es decir, las formaciones teóricas programadas, y no de la anotación real a pie de vía para un día y lugar concretos. Por ello, se refiere la composición presentada a un servicio determinado (invierno 1977/1978), sin detalle de día concreto, y sin número concreto de cada coche.

Sin embargo, es fácil verificar la bondad de tal programación, y por partida doble.

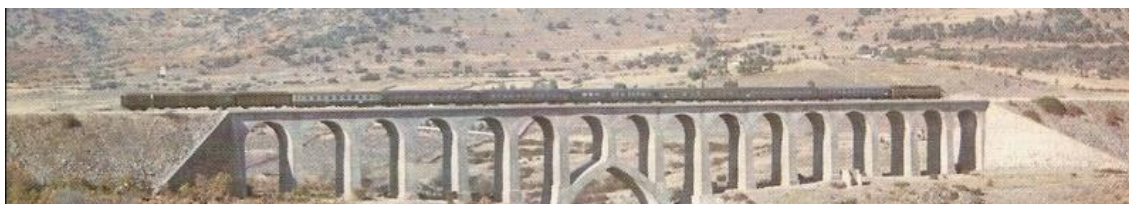
Por una parte, esta foto mía lo atestigua de manera exacta aunque con contenido parcial :



En un día de octubre de 1977, desde mi tren en marcha que llega a Madrid-Atocha, observo como la 8634 introduce una corta composición por el túnel Atocha-Chamartín y no dudo en disparar la cámara : son dos coches BB-8500, un coche literas UIC-Y Wasteels de la SNCF y un “J” : son aproximadamente las 11 de la mañana y el “Algeciras-Ceuta Expreso” que ha llegado poco antes es maniobrado, segregándole estos últimos coches, procedentes de Algeciras, para ser conducidos a Chamartín y acoplados en cola del “Iberia Expreso” que allí aguarda su hora de salida : concuerda 100 % con la anotación (coches 5 a 8).

Pese a la mala calidad de la toma y al plomizo día, es un testimonio válido y fehaciente !

Por otra parte, la foto siguiente que ya se ha reproducido entera en portada :



Es una postal de RENFE, que muestra un “Iberia Expreso” por el viaducto del Lozoya, destino norte, con una composición idéntica a la aplicada hoy; con la única y ligera salvedad que el coche a literas francés es un DEV en colores verde-gris claro y no un UIC-Y. Mismo orden, inclusive con el “J” en semi-cola. Luego cabe deducir que corresponde a una fecha similar y a un servicio de invierno base, no reforzado.

Sin más preámbulos, paso a detallar esta composición en el párrafo siguiente.

=====

Expreso 305 “Iberia” de Madrid-Chamartín a Hendaya. Invierno 1977/78. Tramo Madrid-Miranda de Ebro por el directo de Burgos :

Coche	Matricula	Clase	Ruta	Marca	Referencia
M	333 *		Madrid-Hendaya	Roco	62726
1	BB-8500 *	2ª	id.	Electrotren	18002
2	BB-8500 *	2ª	id.	Electrotren	18009
3	AA-8000 *	1ª	id.	Electrotren	18008
4	RRR-8000 *	Rest./Bar	id.	TC	(Roco)
5	BB-8500 *	2ª	Algeciras-Hendaya	Electrotren	18010
6	BB-8500 *	2ª	id.	Electrotren	18022
7	B9c9x UIC-Y *	2ª literas	Algeciras-Paris Au.	Roco	44036-1
8	J-600.000 *	Auxiliar	Algeciras-Hendaya	TC	(Roco)
9	DD-8100 *	Furgón	Madrid-Hendaya	TC	(Tulaton)

Composición teórica ligera, pues, fuera de período punta o refuerzo; y de lo más selecta por llevar un coche restaurante de la corta serie Renfe RRR-8001/8008; siendo quizás el único servicio diurno con tal cualificado detalle. Los coches procedentes de Algeciras, como se ha visto, son transitados por el túnel urbano y acoplados en cola, donde se añade además un furgón origen Madrid. Estos coches permiten la travesía completa peninsular (Algeciras-Hendaya) en 24 horas. Además, uno de estos coches sigue a Paris-Austerlitz, con cambio de bogies en Hendaya, siendo allí incorporado al tren nocturno galo denominado asimismo “Ibéria-Express” (ortografía correcta francesa con acento en la “e”).

Y hablando del francés, tengo anotada una composición suya de 1975 (con poca variedad de tiempo respecto la española de hoy), que pretendo formar y presentar con este mismo formato de trabajo; sin embargo, contiene ciertos coches que todavía no tengo en mi parque móvil, como dos ejemplares de los literas OCEM-PL de 1ª clase A8c8, y otras complicaciones con coches DEV-INOX A8j. Total 18 coches incluyendo furgones y postales. Casi nada.

Horarios de invierno-1977 :

Tren 305	Llegada	Salida	Tren 306	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		12,40	Irún		9,15
Aranda de Duero	15,05	15,08	San Sebastián	9,32	9,40
Burgos	16,27	16,37	Miranda de Ebro	12,20	12,55
Miranda de Ebro	17,45	18,13	Burgos	14,04	14,18
San Sebastián	20,47	20,57	Aranda de Duero	15,36	15,40
Irún	21,16	21,25	Madrid-Chamartín	18,15	
Hendaya	21,30				

Un enigma de este tren es su denominación oficial “expreso” siendo en realidad un servicio enteramente diurno que, como tal, debería ser un “rápido” : parece que es debido al afán de mantener continuidad con su denominación francesa, que sí es un tren nocturno; como lo es su prolongación a Algeciras : total dos noches y un día enteros para el recorrido completo Paris-Algeciras o viceversa en un mismo coche a literas si se usa esta opción. O con transbordo en Irún-Hendaya si se usan plazas sentadas.

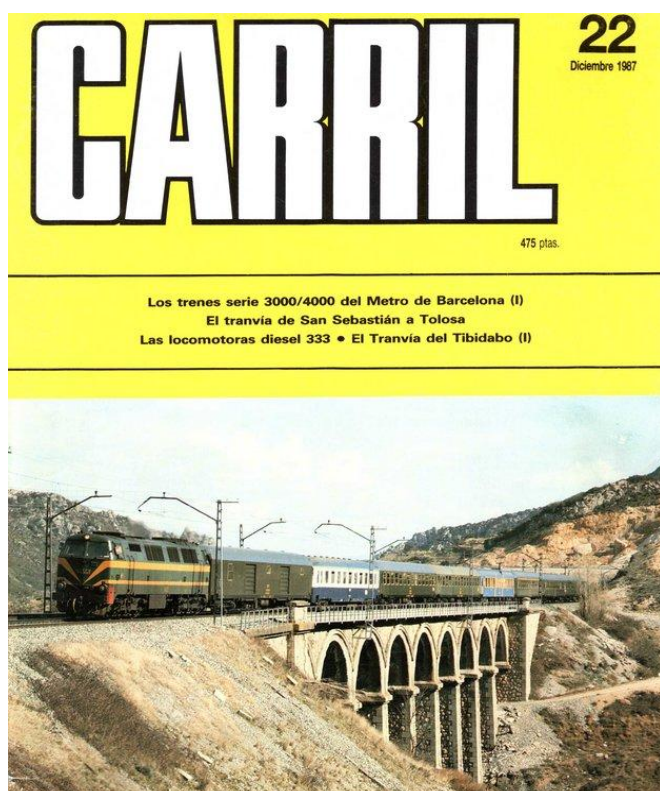
Vale la pena un pequeño resumen de los datos que he encontrado de este tren, con sus variaciones que se incorporarán a una futura presentación más detallada. Por ejemplo :

- 1- Este tren se encaminó por el directo de Aranda desde su inauguración a finales de los años 60, siendo entonces arrastrado por una diesel 4000 (340). Tren creado en julio de 1968, al unísono con la puesta en servicio de la línea.
- 2- El coche restaurante, siempre presente, ha variado desde un WR clásico de la CIWL, hasta el RRR-8000 verde, para ser finalmente un RRR-8000 renovado azul-amarillo.
- 3- Hasta poco antes de la composición presentada hoy, este tren llevó 3 coches directos a Bilbao : dos BB-8500 y un AA-8000, segregados en Miranda de Ebro.
- 4- Este tren durante casi toda su carrera amalgamó en Miranda de Ebro con un rápido procedente de Salamanca vía Medina y Venta de Baños; coches directos Salamanca-Bilbao y Salamanca-Hendaya.
- 5- En alguno de los servicios, varios de estos coches de Salamanca procedían de Fuentes de Oñoro (frontera) y de Cáceres-Badajoz.
- 6- En algunos servicios de verano, los coches de Algeciras no se unían al tren en Madrid, sino que formaban un tren “sombra” independiente, ancestro del “Media Luna”.
- 7- En otras ocasiones, incorporó un coche a literas Wasteels SNCF origen Madrid destino Paris.
- 8- Los coches a literas franceses directos, varían según servicios entre el tipo UIC-Y como el presentado hoy, el mismo tipo sin señas Wasteels, o el tipo corto DEV.
- 9- Un furgón de paquetería a bogies DDJP se incorpora a menudo al tren desde los años 80.
- 10- Existe multitud de información gráfica, reproducible o no, del tren en su curso por el directo, mayormente en sus formaciones de los años 80.
- 11- El numero de tren ha variado constantemente, por ejemplo 309, 311, 305 etc... en su circulación hacia el norte.

- 12- Aunque el tren puede tomar tracción eléctrica en Miranda para su tramo final, parece ser que en la mayor parte de las ocasiones la diesel 333 titular llegaba a Hendaya.
- 13- A partir de 1987 aproximadamente, abandonó su época “verde” para tomar la decoración “estrella”, con los mismos coches 8000 y similar composición.



Tránsito por Aranda en 1987, composición “estrellada” salvo furgón. Y con un coche francés UIC-Y azul y blanco sin señas Wasteels. Foto MGM.



De nuevo una portada de CARRIL ilustrativa : foto de P. Baliarda, que muestra un “Iberia” par 306, sentido Irún-Madrid, transitando cerca de Pancorbo; fechada en 1985, el coche a literas francés es un DEV corto con la más moderna decoración, y el coche restaurante RRR-8000 ya ha recibido su librea definitiva azul y amarillo, posiblemente con bogies GC de CAF. El resto de composición, idéntica a la que se presenta hoy, aunque con la ausencia del furgón auxiliar. Composición que habría reproducido en esta serie si existiera en mi parque el RRR modernizado; bien, existir si existe, pero en forma de un kit Tulaton por empezar....

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 1 a 3 y 5 y 6 :



Cuatro coches 8500 de 2ª clase y un 8000 de 1ª clase, en la formación de este expreso; modelos archiconocidos en estos trabajos y estándares de producción Electrotren.

Coche num. 4 :



Una perfecta ocasión para sacar de su caja este coche singular y que todavía no había aparecido en esta serie : el coche Cafetería y Restaurante RRR-8000 de Renfe, aquí en su presentación clásica verde, que estos 8 coches llevaron hasta principios de los 80, cuando fueron renovados para su uso en rápidos “Corail” y otros expresos aún “verdes”.

Una más de las piezas olvidadas por los constructores de modelos, y que cada uno debe proveerse con dosis de ingenio o habilidad.

Aunque puede obtenerse ahora en kit de latón por parte de la firma Tulaton, por mi cuenta ya me había provisto de este ejemplar, por modificación profunda de un coche alemán Roco ref. 45045 del modelo Bimz-264 con 12 ventanas de 1,2 m. (reales). En un lateral, bastaba cegar las ventanillas de los WC y la 5ª de las grandes; por el otro, idem. las WC y reordenar de la 5ª a la 9ª de las grandes para tener en su espacio 5 pequeñas irregulares. El coche alemán

empleado, climatizado, tiene ya las ventanillas no divididas, que se aprovechan perfectamente para el RRR (encolando una fina tira EVG para las 4 abatibles con división alta). Faltaría reproducir los bajos, muy rellenos por la climatización, para que el modelo pudiera considerarse “acabado” a mi gusto. Rematé en trabajo con unos bogies MD Electrotren y un interior simple con una disposición aproximada a la real en color marrón de madera.

Pero.....resulta que el modelo aquí presentado está pendiente de una RG y no me ha dado tiempo ahora a pasarla : nuevos pasamanos, aplicar transferibles (antes llevaba unas groseras calcas), repintado probable y revisar encaje de ventanillas....; he preferido ponerlo tal como está y no precipitarme en completar estas operaciones. Mil disculpas.

Coche num. 7 :



Un coche a literas UIC-Y de la SNCF tipo B9c9x, es decir, 9 departamentos “literizables” más uno de servicio.

Del programa de construcción de 1971 (último para los UIC-Y), 16 coches del tramo numérico 831 a 880, y los 20 del tramo siguiente 881 a 900 fueron de origen provistos para servicios ibéricos, es decir, bogies intercambiables tipo Y16Lms (estética “Pennsylvania”) en vez de los habituales Y24 y freno de vacío suplementario; no incorporaron ya soportes para señales de cola de visión exterior como los anteriores DEV ibéricos. Entregados entre 1973 y 1974, los 20 últimos citados fueron alquilados de forma permanente a la sociedad Wasteels, que los decoró con sus colores y señas. Los otros 16 serían decorados verde y plata, pero no recuerdo haberlos visto en servicios por la península en los años 70 con estos colores, sino sólo ya en los 80, a partir de la retirada de los DEV, y en los nuevos colores SNCF nocturnos, azul y blanco, librea similar aunque no igual a la de los Wasteels.

En HO, Roco reprodujo correctamente este coche, a base de dos ejemplares en su “coffret” 44036 “La Puerta del Sol” (números de coche 881 y 893), más un ejemplar suelto referencia 44613 (número de coche 884). Por cierto, cota de 90 euros en las subastas recientes.

También Lima hizo el suyo, poco correcto y simple, pero que tiene su buen encaje en una composición; referencia 309162. Es el de la siguiente foto :



Furgón num. 8 :



Una vez más, un vagón de mercancías en un expreso; sería un auxiliar de equipaje, ya que la relación Algeciras-Hendaya y viceversa que sirve está acreditada como de alto volumen de bártulos dado el perfil del cliente que la utiliza y el motivo de su viaje de naturaleza migratoria.

Este vagón debía estar equipado especialmente con paso de calefacción eléctrica (línea UIC), ya que en sentido contrario circulaba en cabeza, tanto en el Iberia como en el Algeciras-Ceuta, atestiguado en mis anotaciones invernales, y sin calefactor a vapor (por otra parte inútil en el coche francés).

Modelismo : nada de nada ! Hasta ahora, este tan corriente vagón no se ha reproducido correcto en HO. Intentos desafortunados de Electrotren (ref. 1455, 57 o 59) y de Roco (ref. 46691), que en el primer caso repinta un vagón Transfesa muy distinto, y en el otro un vagón alemán Gbs-252 algo más parecido al español. La diferencia con este último viene de los dos

mamparos laterales contiguos entre las escotillas de ventilación : de anchura igual en el alemán, y de anchuras distintas en el español; además, la ausencia de los perfiles de refuerzo en los mamparos de las escotillas.

En mi modelo aquí presentado, operé una especie de cirugía con el repintado de Roco, cortando y pegando los mamparos a la distancia adecuada, reponiendo el refuerzo en diagonal con un mini-perfil “U” y trasladando el cuadro de matriculación, que es correcto.

Pero, alegría : no tardaremos en tenerlo correcto, ya que está encima de la mesa de Mabár, que presentó el boceto de su futuro vagón limpia-vías con las peculiaridades de uno de éstos nuestros cerrados ORE-1, Gbrs-154, o J-600.000 como se le quiera llamar.



Este es el Roco 46691 (Gbs-252 alemán repintado) que ha servido de punto de partida a mi modificación para un J-600.000 algo más correcto.

Furgón num. 9 :



Incorporo a este tren este ejemplar "Tulaton", es decir, construido a través del trans-kit de latón que comercializa este artesano, incorporando como base el chasis, techo y bogies de un coche 8000 comercial Electrotren, Rivarossi o Roco. El aspecto es magnífico y el montaje asequible a la mayoría de aficionados. Pero más fácil será aún adquirir los ejemplares que, según el anuncio vigente, va a sacar al mercado Electrotren, como proyecto de nuevo desarrollo en el ámbito del modelismo industrial, y esperemos que sin errores importantes.



Vista completa del tren, de una longitud no excesiva y asimilable a muchas maquetas caseras; abajo, detenido excepcionalmente en St. Vicenç de Castellet !



TRACCION

La estrella de la tracción diesel española al cargo de este tren: desde su introducción en 1974 las 333 coparon toda la flor y nata del tráfico de viajeros en el país, desbancando a las frágiles 340 en este cometido, y en concreto en este tren de hoy. Potencia sobrada, calefacción eléctrica al convoy incorporada, velocidad alta cuando se permite, y una alta fiabilidad ya refrendada por las anteriores 319, se puede pedir más ?



Una estética imponente, un rugido que transfiere potencia, un silbido del turbocompresor que no pasa desapercibido en millas, todo esto y más es la 333, carácter que Roco ha intentado dar a su modelo 333-031 y ha conseguido a medias. Quizás un verde algo pálido, sin la intensidad y plenitud del real ? Una tracción algo floja, por lo menos en mis primeras pruebas analógicas ?

Sea como fuere, un modelo con categoría preferente en mi parque, que ha visto asimismo llegar un segundo ejemplar verde y amarillo 333-019 ref. 62730 de situación temporal algo más moderna, por llevar doble faro y galleta RENFE en

el frontal, que no llevaron de origen las 46 primeras, como ésta aquí presente.

Y es que estas nuestras chicas llevan la misma motorización y emiten el mismo nivel sonoro que las muy apreciadas SD40-2 de EMD (casi 4000 unidades construidas), que bajo colores Santa Fe o Union Pacific contemplo, absorto, en los vídeos “tuberos” clásicos subiendo en quintuple tracción por Cajon Pass o Tehachapi (US is different, pero no tanto).



En esta foto Wikimedia, una SD40-2 de Santa Fe (BNSF, después de su fusión con Burlington Northern); estéticamente se distinguen por unas larguísimas plataformas en sus extremos, al ser mucho más largo su chasis, procedente del modelo superior SD45, que sus capotas.



En esta foto, el “Iberia Expreso” parece atravesar el viaducto de Riaza.....



Majestuosa entrada en otra de las estaciones de la maqueta Asvicaf.



Salida del tramo subterráneo en ligera rampa, que no es problema alguno para esta tracción; el tren ha circulado a la perfección por la instalación social, sin desenganches intempestivos; así da gusto explotar estas originales y realistas composiciones.



Cola de la composición, que aunque ha quedado con exposición algo movida, muestra la variopinta imagen de una combinación de colores inusual, así como el vagón de equipaje intercalado entre un coche y un furgón largos. Todo valía en aquella Renfe de entonces.

Y esto es todo por hoy; como se ha indicado antes, no queda el tema totalmente agotado y en el futuro podrían ser presentadas otras composiciones y otras historias de este famosísimo tren.

=====

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

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto las creditadas) : Jordi Serra i Miquel

Noviembre-2016