

108/8 COSTA VASCA EXPRESO BILBAO-MADRID : SOLO UNA PARTE DEL TODO



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 Costa Vasca Bilbao-Madrid (1976) - - - - - Composición CR7603

Referencia EW59

Cuando, en abril de 2013, presenté el expreso francés “Le Train Bleu”, en la serie gemela “Colección Grandes Expresos Europeos”, indiqué lo siguiente :

"Siempre soñé con la posibilidad de formar un tren entero de "La Compañía", tanta es la fascinación que me produce este material tan eminentemente ferroviario y noble cual son los coches-cama y restaurantes de la Compañía Internacional de Coches-Cama. En la época que me muevo, solo cabían dos posibilidades para lograr este objetivo con las premisas de composición real y en servicio regular : el expreso "Costa Vasca" de Renfe y el presente "Le Train Bleu" Paris-Niza francés. El primero resulta de momento imposible por la inexistencia en el mercado HO de los imprescindibles coches-cama ibéricos YF. Pero el segundo es cosa hecha."

Pues bien, han pasado más de 3 años y los coches-cama ibéricos YF están en mi colección; así que sin más demoras, puedo formar el más lujoso de los expresos hispanos : el “Costa Vasca” Madrid-Bilbao/Hendaya o Irún y viceversa.

Sin embargo, ya querría yo disponer de la composición entera, en el tramo Madrid-Miranda de Ebro, con una docena larga de estos maravillosos coches nocturnos de la CIWL: no puede ser así, por lo menos actualmente : si bien los coches tipos T2 y P son relativamente fáciles de conseguir en los surtidos normales (gracias a Electrotren y Heris), los S3 que este tren incluía aún en fechas bastantes tardías son imposibles por ahora, y los dichos YF, si bien disponibles, están en la cota de artesanía latón y su cantidad no puede exceder de ciertos límites..... financieros.

Solución de compromiso, pues, para hoy : la sección bilbaína de este expreso, en su vespertina salida de Bilbao-Abando, que representa aproximadamente medio tren, pero aún así está formado por un selecto grupo de seis coches-cama sin más elementos accesorios.

Sin más preámbulos, paso a detallar esta composición :

=====

Expreso 108/8 “Costa Vasca” de Bilbao-Abando a Madrid-Chamartín. 14-julio-1976. A su salida de Bilbao-Abando :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base
M	7904		TC	(2609)	Electrotren
1	WL-6109	Camas YF	Amefalink	YF-B	
2	WL-4654	Camas YF	Amefalink	YF-C	
3	WL-4516	Camas P	TC	(18009)	Heris
4	WL-4510	Camas P	Heris	16102	
5	WL-6004	Camas YF	Amefalink	YF-E	
6	WL-4501	Camas P	Heris	16100	

Por las mismas fechas, la sección de Irún/Hendaya, que además sirve San Sebastián y Vitoria, la formaban un número parecido de coches-cama, pero incorporaba varias plataformas del servicio Auto-Expreso y a menudo un furgón Renfe, ya fuese de la serie 8000 o un “J” auxiliar.

Lógico, ya que el servicio Auto-Expreso de y para Bilbao y la paquetería eran recogidos por el otro expreso nocturno, el numerado 3 y 4 y que ya fue presentado en esta serie.

Composición breve, pues, y 100 % plazas de 1ª clase en coches-cama : un lujo total !

Sólo dos modelos, YF y P, aunque por la época aún podría utilizar en refuerzo algún S3 ó LX; sin embargo, los T2 están ausentes ya que figuran como “en construcción” en 1976.

Como era habitual, el “Costa Vasca” usaba los números de circulación “bajos” 7 y 8 en la línea “imperial” Madrid-Irún (7 sentido norte, 8 sentido sur); pero en el ramal para Bilbao a través del puerto de Orduña, que se separa en Miranda de Ebro, los números usados añaden la centena, quedando este tren como 107 (sentido norte) y 108 (sentido sur). O sea, en la simulación de hoy el tren es el 108, y será el 8 cuando circule con su composición completa a partir de Miranda de Ebro.

=====

El aporte fotográfico para el tren real es de nuevo complicado, como en todos los nocturnos en general; una sola foto he localizado en mi archivo, ésta :



Fechada en 5 de julio de 1976 (o sea, pocos días antes del tren anotado de hoy), presenta la sección Hendaya del Costa Vasca llegando a Irún procedente de Madrid; no anoté en esta ocasión la composición, ya que siempre es complicado aunar ambos métodos : bloc de notas o cámara fotográfica; pero se observa a la primogénita 7901, un furgón DD-8100, dos coches-cama YF y uno P al fondo.....ignoro que seguiría atrás....; pero según los cuadros teóricos reunidos por A. Mellado, faltaría un S3 y 2 plataformas Auto-Expreso PMA-24000 (más una ya segregada en San Sebastián).

Horarios de verano-1976 :

Tren 7	Llegada	Salida	Tren 8	Llegada	Salida
Madrid-Chamartín		23,20	Irún		22,25
Medina del Campo	2,13	2,21	San Sebastián	22,42	22,54
Valladolid	2,54	3,02	Miranda de Ebro	2,-	2,22
Burgos	4,46	4,54	Burgos	3,31	3,38
Miranda de Ebro	5,59	6,14	Valladolid	5,08	5,13
San Sebastián	9,11	9,26	Medina del Campo	5,47	5,56
Irún	9,45	9,50	Madrid-Chamartín	9,10	
Hendaya	9,55				
Tren 107			Tren 108		
Miranda de Ebro		6,35	Bilbao-Abando		23,40
Bilbao-Abando	8,45		Miranda de Ebro	1,52	



Vista parcial del tren detenido en la estación principal.

DETALLE DE LOS COCHES :

Coches num. 1, 2 y 5 :



Trío de ases : tres interesantes coches YF de producción artesana Amefalink en latón; modelos servidos completamente acabados y funcionales; el interior completo les confiere un notable peso, hace falta una tracción consecuente !

En esta foto, forman de arriba hacia abajo :

- 1- 6102 lado departamentos, del lote 6101-6110 propiedad de Renfe y con sus señas explícitas, sin elementos de la CIWL a parte de la librea. Siendo uno de los prototipos de la serie, le falta la solución definitiva de encaje de los bogies, por lo que estos aparecen con un juego excesivo en altura.
- 2- 4642 lado pasillo, del lote 4641-4668 de la CIWL, algunos de cuyos ejemplares calzaban bogies PP (tipo Pennsylvania) procedentes de los difuntos LJ, como en el modelo aquí dispuesto (bogies procedentes de un 1600 ex. Norte Mabbar, por encargo específico excepcional al constructor).
- 3- 6009 lado departamentos, del lote 6001-6012 propiedad de la CIWL y de construcción más tardía, con algunos elementos distintos de los lotes anteriores, por ejemplo el doble faro rojo y no simple en la parte baja de los testeros.

Coches num. 3, 4 y 6 :



Trío de reyes : también de coches Heris, aunque de distintas referencias y situaciones.

En esta foto, forman de arriba hacia abajo :

- 1- 4512 lado departamentos, modelo procedente de una “iberización” por mi cuenta de un coche con señas francesas, el primero que se sacó al mercado en 2005; repintado de las franjas azul oscuro, calcas Mabarr, bogies MD Electrotren, y confección personal de los testeros con cajón de choque y burlete, a base de chapa Evergreen (el original venía sólo con fuelle, plena época III, y con bogies Schlieren).
- 2- 4507 lado pasillo, modelo ibérico sin retoques que produce Heris en la actualidad, con los testeros de burlete correctos y bogies MD, si bien éstos son del tipo alemán ya que proceden de la propia gama alemana que fabrica Heris.
- 3- 4502 lado departamentos, modelo ibérico sin retoques de una producción algo anterior, con las mismas características del anterior, pero con techo totalmente plateado que precisa de un paso al gris para mejor fidelidad.

Abundando en la historia de estos coches, cabe recordar que los 20 primeros ejemplares números 4501 a 4520 de una serie total de 80 vinieron al parque ibérico entre 1969 y 1971; cambiaron sus bogies de origen Schlieren por los MD que la CIWL usaba para vía ancha, perdieron sus agarres “ferry”, se les dotó de freno de vacío (aunque este detalle permanece poco visible en los bajos, por la presencia de faldones), y de burletes y señales luminosas renferas en los testeros.

Su carrera ibérica terminó trágicamente en 1988, cuando uno de ellos en semi-cola de un expreso detenido en Valladolid fue penetrado hasta la mitad de su longitud por la plataforma de Auto-Expreso serie DDMA-9500 en cola, embestida a su vez a poca velocidad por un desfrenado “Costa Vasca” con doble tracción de Mitsubishi 269. Cabe preguntarse, a la vista del resultado de este accidente, de qué servían los “cajones de choque” anti-telescopaje que montaban estos coches como soporte al burlete de goma. En todo caso, los dos pisos rígidos de la DDMA actuaron como cuchillas, entrando el inferior bajo el chasis del “P” y el superior por su media altura. No es buena idea desde el punto de vista de la seguridad pasiva disponer plataformas de este tipo en un convoy de viajeros, ya que los dispositivos anti-telescopaje pensados para el impacto de otro coche semejante, resultan inútiles. O poner un vehículo vacío de tampón.



Detalle de aproximación del coche Heris ref. 16100 : resulta fácil ver las “ventajas” de la deslocalización oriental de la producción de modelos en los últimos decenios : la tampografía del rótulo “CAMAS” que parece que va de cabeza.....abajo. Despiste puntual o dificultad en la percepción literal de un trabajador acostumbrado a manejarse en otro alfabeto....

Por si acaso no lo corrijo, quizás tenga una pieza única con el tiempo de incalculable valor, como las pifias en ciertos sellos postales o monedas !

Una sesión fotográfica en la gran maqueta Asvicaf muy pobre la de hoy, con dificultades en la circulación del tren, que apenas si ha completado una vuelta al circuito, penalizando la obtención de las fotos típicas. Problema con los enganches, que ha cortado la composición de

manera harto frecuente, por el peso de los coches y por desajustes de altura debido a las distintas procedencias del material. En otra ocasión será, con un refuerzo de tales elementos o con el uso de barras rígidas si hace falta.



El tren en su conjunto.

TRACCION

Para la tracción aún 1500 voltios en el tramo Bilbao-Miranda figuraba la 7904, de la 1ª serie del modelo Mitsubishi que sirvió en Renfe; máquinas de menor potencia que las que vinieron después (un 13 % menos), en la práctica realizaban todo tipo de servicios en su zona norteña de asignación en 1976, sin distinción con las 8900, o al menos esto parecía.

Ignoro si la máquina que desde Miranda seguía hasta Madrid era la procedente de Bilbao o la procedente de Irún, depende del sentido de la maniobra en Miranda; también es probable que en cierto punto del tramo castellano fuera reemplazada por una mono-tensión, ya que no es buena idea alejar demasiado las bi-tensión de la zona en que son imprescindibles; las bastante largas paradas nocturnas en Burgos, Valladolid o Medina bien podrían contener un cambio de tracción.

La estética de la 7900 respecto de sus hermanas “mayores” 8900 ó 269 es claramente identificativa : 2 pilotos frontales en cornisa superior, tres pilotos y no cuatro en la parte inferior; calderines de freno en el techo, aunque ello no era de origen sino que se aplicó en el momento de la dualización del freno; todos estos detalles tuve que añadir a una 269 Electrotren para obtener mi 7900, que remolca este tren HO :



Una vez más, una máquina Renfe usual e histórica al mismo tiempo es olvidada por los constructores. La gama de las “Mitsu” 269 Electrotren que se inició en el 2000 ha ido completando el parque, recorriendo los tipos y sub-tipos, incluyendo asimismo unas bien realizadas 289, PERO sigue faltando el eslabón perdido, el inicial; y la supuesta situación del grupo Hornby actual y su marca española no invita a hacerse esperanzas de que esta gama se complete.



Como es poco conocido, esta foto permite observar cómo los marcos de ventanas laterales y frontales de las dos japonesas iniciales 7901 y 7902 eran metálicos y plateados, no de goma negra como en el resto de la serie española. Detalle que he trasladado a este modelo salido de mis talleres hace unos años, y que intenta reproducir adecuadamente la 7901 (279-001-2).

ANEXO : LOS MODELOS HO DE LOS COCHES-CAMA INOX “P”

Pocos coches europeos han sido tan afortunados en sus reproducciones HO como estos destacados y bellos coches-cama de acero inoxidable tipo “P” de la CIWL.

Y es que el invento de Mr. Pillepich (ingeniero de “La Compañía”, y responsable de su diseño y letra de identificación), no pasa desapercibido en cualquier expreso europeo, al destacar su color inox brillante ante tanto azul, marrón o verde oscuros.

Ahora mismo recuento las siguientes 8 marcas que los tengan o hayan tenido en su catálogo :

Pocher, Kleinbahn, Rivarossi, Heris, ACME, LsModels, RailTop, Rtrains.

Sigo con un breve repaso de estas producciones, aportando documento gráfico en lo posible.

A/ Epoca Primitiva, los pioneros :

POCHER : marca italiana que inició su producción en los años 50; el modelo “P” era realmente de longitud muy reducida, según los estándares del momento; a finales de los 60 la marca fue integrada en Rivarossi. Destaca su producción automovilística a escala 1:8, parte que siempre mantuvo una cierta independencia dentro de Rivarossi.



KLEINBAHN : marca austríaca de los hermanos Klein, especializada en modelismo de base, simple y jugable, con reducciones sistemáticas y muy fuertes en escala de longitud. Inicia su actividad también en los años 50. Su coche “P” mide sólo 222 mm. No confundir con la gama “Klein Modellbahn”, producción más moderna de la misma matriz (desde 1984) y a escala rigurosa, que acabaría amalgamada en Roco, pero que no incluyó este modelo de coche.



B/ Epoca Intermedia, el clásico :

RIVAROSSI : el primer coche “P” con un alto grado de calidad, con una presencia y lujo de detalle sorprendentes, viene de esta firma italiana que ha dejado profunda huella; sin embargo, aunque su longitud sea la correcta (276 mm.), en los años 70 cuando se diseñó la firma usaba una escala generosa en ancho y alto, próxima a 1:80, quizás por influencia de su gama norteamericana (no puede venderse un 1:87 europeo en USA porqué parece pequeño, al lado de los gigantescos trenes americanos).



C/ Epoca Moderna, la culminación :

Aunque vienen 5 marcas en este apartado, conviene resumir a solamente 2 producciones, ya que las otras tres son subordinadas de ellas a efectos sólo comerciales.

HERIS : Esta reciente marca alemana de **Helmut & Iris Richthammer** incluyó pronto el “P” en su gama; medidas y aspecto correctos, fabricación ya oriental, y un diseño bastante simple, de gama media diríamos. Ha producido (y produce) muchas versiones de este coche, entre las que ha tenido la delicadeza de incluir las ibéricas. Con el súmmum de incorporar en ellas incluso el bogie “casi” correcto. Parte de esta producción ibérica se comercializó bajo la marca portuguesa **RTRAINS**, ahora integrada en el grupo **AVALIARE**, y que usó referencias propias sobre los mismos productos Heris. En la foto siguiente, modelo Heris ref. 18018 parque francés y época III.



LSMODELS : Aquí estaría la culminación actual de las reproducciones industriales HO de este coche, sin crítica posible y con multitud de versiones disponibles (es un decir, cada tirada se agota rápidamente); sería una gama alta sin llegar al “suntuario” de latón, en calidad y precio, que no para éste de auparse (y lo seguirá haciendo mientras el producto se venda con la celeridad actual). Sin embargo, la versión ibérica anunciada (ref. 49107 y 108) desde hace años no ve la luz, quizás porque implica un rediseño costoso en ciertos aspectos que este fabricante no obvia, y solicita un “colaborador financiero” que le asegure el tiro.

Las versiones italianas y suizas de este coche se venden bajo las marcas **ACME** y **RAILTOP** respectivamente, ya que existe acuerdo de colaboración y respeto mutuo en sus parcelas nacionales de mercado.





Dos imágenes de distintos ejemplares de coches-cama “P” de producción LsModels, en este caso modelos del parque europeo con inscripciones en francés o alemán.

ANECDOTARIO :

Permitidme un ligero plano personal sobre mi colección de estos coches “P”.

Adquirí en 1976 el modelo Rivarossi “grandote” comentado; con señas extranjeras, no podía ni soñar con formar expresos ibéricos en aquél momento (y no había otra cosa); le puse unas ruedas lo más pequeñas posible para bajar su altura y explotarlo en trenes europeos junto a otros ejemplares azules CIWL. Venía en un estuche de plástico rígido envuelto en una cubierta de cartón. Magnífico, la perla de mi primeriza colección, y unas 450 pts. de entonces, caro.

Cuando salió el primer Heris, corrí tras él : por fin un “P” a medidas correctas !; aunque era una versión francesa afeada con unas franjas azul clarete, lo repinté, lo equipé de bogies ET y calcas Mabar, y quedó “iberizado”. Posteriormente compré las versiones ya ibéricas (siempre me precipito) del mismo fabricante y alguno de LsModels para el parque francés.

En estas que declaré “excedente” el ancestro Rivarossi, le repuse sus ruedas originales y lo vendí en “mercadillo” a un precio normal del momento. Podéis creer que años después me supo mal ?; el empaque, la presencia y la solidez del Rivarossi no me quedaban restituidas con los modelos más correctos a escala posteriores.....así que LO RECUPERÉ : fácil, su presencia en subastas y mercados es notable, y a unos precios de rescate. Aunque el de ahora no tiene el estuche del anterior, sino una simple caja de cartón, figura destacado en mi colección, por más que lo limite a modelo de exposición estática, que ya tengo los otros para explotación realista. Y es que uno siente un apego casi romántico por estos ejemplares históricos !



Como es demasiado repetitivo, la glosa de la historia reciente de este tren conduce a una evolución poco brillante.

A finales de los años 80 perdió su exclusiva y singular composición de coches-cama para adoptar un formato “Estrella” según la moda del momento, con oferta de todo tipo de plazas, y absorbiendo al mismo tiempo otras circulaciones norteñas.

Y el remate que se apuntó a raíz del estudio sobre el “Costa Verde” ya publicado, condujo finalmente a una sola circulación, entrado ya este siglo, aunado unos mínimos coches procedentes de Irún, Bilbao, Santander y Gijón, que llegaban a formar un tren decente a su llegada (o salida) a/de Madrid. Hasta 2007, año de supresión de todas estas rutas nocturnas.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF 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 :

Jordi Serra i Miquel

Fotos del anexo “P” :

Tomadas de webs de venta y subastas

Diciembre-2016