

950/953 "SOL DE LEVANTE" : UN ATÍPICO Y AÑORADO EXPRESO



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 cierta medida 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.

SOL DE LEVANTE (1991) - - - - - Composición CR8A04

Referencia EW57

Un exprés nocturno atípico : no pasaba ni por Madrid ni por Barcelona; cruzaba la península de Norte a Sur por un itinerario original, por las vías del antiguo Central de Aragón, para comunicar el País Vasco con la costa de Levante. Por el Norte, dos ramas con orígenes en Bilbao e Irún : por el Sur, Alicante, y sirviendo también Valencia y Zaragoza. Original y atrevido, no ?

La foto de portada : ICÓNICA, conocida en todas partes, única, extraordinaria : me ha servido para definir la composición del "Sol de Levante" que correrá hoy por la maqueta Asvica y por este artículo. Pero hay que decir que no es la más típica formación de este tren, ya que se ve solamente la rama Bilbao-Alicante, falta la otra. Porqué irían desdobladas las dos ramas en este día de la foto ? Posiblemente un retraso importante de esta sección, que impediría la unión de ambas en Castejón de Ebro, con circulación normal de la sección Irún-Alicante con la 333 titular. Horas más tarde, ya en plena luz de día, la sección retardada circularía por este tramo (estación de Caminreal), con una "retales" 319.2 de reserva, que quizás era la que había de dar la doble tracción al tren completo.

En definitiva : la foto hay que acreditarla a su autor, Juan José Romero, que la incluyó en su libro "La Tracción Diesel : RENFE 319.2-3-4", Ediciones "Reserva Anticipada", y que la utilizó Soldat para encabezar el folleto de novedades H0 de la casa ROCO en 2003. Y de aquí al infinito.

Y es que además, la foto es de las pocas conocidas que resume a la perfección lo que debería haber sido un tren "estrella" : la decoración conjunta de la maquina con los coches : vale la pena recordar que sólo existieron unas pocas en el parque de Renfe que lucieran estos cálidos colores y pudieran remolcar los coches adecuados (2/319.2, 6/269.3, 5/250.6, y algunas "Mazinger" repintadas).



Impresionante foto de la amplia colección de Phil Wormald (www.loco-photo.net), "prestada" sólo per ilustrar brevemente lo que era este tren con su frecuente doble

tracción 319.2 "retales" + 333 en el tramo Zaragoza a Valencia por la línea de Teruel; la foto es de febrero de 1986 y el "Sol de Levante", con la completa formación, acaba de llegar a Valencia-Término.

950 "Sol de Levante" Irún/Bilbao-Alicante verano de 1991 al paso por la línea Zaragoza-Teruel (sólo composición de Bilbao) :

	MATRICULA	CLASE	MARCA	REF.	OBSERV.
M	319-220-0		Roco	62955	
1	BB-10200 *	2ª cl.	TC		base RO
2	BBR-10800 *	2ª cl. y bar	TC		base RO
3	BBL-9600 *	2ª cl. literas	TC		base RO
4	BBL-9600 *	2ª cl. literas	TC		base RO
5	YFT-6100 *	Camas	Amefalink	YF-B	
6	YFT-6000 *	Camas	Amefalink	YF-E	
7	DDT-9450 *	Furgón-Generador	TC Tulaton		base RO
8	DDMA-9500 *	Furgón-Autos	RTrains	8009	

(*) : no son conocidos los números exactos de los coches, pero sus tipos sí que se adivinan en la foto con suficiente detalle; la maquina queda claro que es la 220, ya que con esta decoración "estrella" solamente existieron ella y la 219.

Según las informaciones recogidas, la composición teórica de la rama de Bilbao en este servicio era con un coche de 1ª (AA-10000), uno de 2ª (BB-10200), el mixto con cafetería (BBR-10800), un 2ª con literas (BBL-9600), un camas (YFT-6000), el furgón generador (DDT-9450) y el furgón Auto-Exprés (DDMA-9500); la rama de Irún, más ligera, con coche de 2ª (BB-10200), 2ª con literas (BBL-9600) y camas (UH-4500). Pero una cosa es la teoría y otra la realidad : en la icónica foto de guía, no aparece el coche de 1ª y van doblados el literas y el camas. Irrefutable.

Por cierto, las matriculas del cuadro y también las de los coches reproducidos en circulación se han indicado con el sistema clásico de Renfe, "BB", "DDT" etc...; el tren está ubicado en verano del 1991, y debería pues llevar las del nuevo (y poco necesario) sistema tipo "B9t", "DG9" etc...

Para resumir la historia real de este tren, mejor ir a una de las fuentes más completas y bien presentadas que he hallado en mis búsquedas : el sitio internet "Apeadero" del estudioso valenciano F. Monroy, hacia donde dirijo a los interesados en conocer de primera mano este tema :

<http://perso.wanadoo.es/apellido/sollev.html>

y cuyas buenas fotos irían muy bien para ilustrar este trabajo en todo aquello que respecta al tren real.

Vamos a ver ahora un repaso de los coches que forman este tren :

1/ Furgones (num. 7 y 8) :



En penúltima posición, un furgón moderno serie 9000, en concreto DDT-9450, más adelante conocido como DG9; porqué ? no será para transportar paquetería ni equipajes, sino que es preciso para la climatización de los otros coches del tren.

En los tramos con tracción eléctrica, la locomotora subministra por la línea UIC la tensión de 3000 voltios a los coches, para alimentar convertidores estáticos (cofres bajo chasis, con zumbido de fluorescente) que suministran energía a la climatización y/o calefacción del coche; en las líneas con tracción diesel, las maquinas modernas como la 333 pueden suministrar también esta tensión, procedente de su alternador, pero sólo de una manera limitada a 4 o 5 coches, ya que más perjudicaría a la tracción. Pero si el tren es más largo, o directamente la maquina diesel no lleva esta toma (como es el caso del tren de hoy, las 319.2 son consideradas maquinas de mercancías y no alimentan la línea de tren), hay que contar con un furgón con generador para alimentar esta instalación.

Así pues, los furgones generadores DDT 9451 a 9470 fueron construidos principalmente para esta contingencia, y incluyen en su compartimento central 2 grupos diesel con generador eléctrico; aparte, hay dos departamentos para equipajes, oficina de jefe de tren, fresquera, perreras, etc.. como un furgón tradicional.

El modelo ilustrado viene de la marca Tulaton, a base de un kit latón a construir sobre un chasis Roco de un coche 9000; hay trabajo pero el resultado es creíble si hay un mínimo de habilidad para montar y sobre todo para pintar.

En última posición, la plataforma de dos niveles DDMA-9500 del servicio Auto-Exprés, que siempre ha estado presente en este tren.

Estos vehículos modernos, (la serie es DDMA-9500 a 9599), son una adaptación casi exacta del modelo francés DD-DEV, por lo cual el modelo H0 es muy válido.



El modelo francés ha sido reproducido por Europolitrains, Jouef y Heris; la firma portuguesa RTrains fabricó el modelo español, por subcontrata a Heris; en un primer momento sólo aparecieron versiones modernas de colorines variados, faltando la presentación inicial de los años 80, de color verde grisáceo o gris verdoso, según gustos; cuando esta firma fue absorbida por Avaliare, la matriz de Norbrass y Sudexpress, entonces si presentó la versión origen, que es la que circula en el tren hoy (aunque yo ya me había repintado uno de los anteriores, así ahora tengo un par !).

2/ Plazas sentadas (num. 1 y 2) :



Un coche de 2ª clase BB-10200, con 11 departamentos de 8 plazas, climatizado, y un coche equivalente mixto con amplio bar BBR-10800, incorporando además 6 departamentos de 2ª clase como los del coche anterior.

Estos modelos no tienen reproducción comercial H0 de manera correcta, y se han obtenido personalmente por modificación de coches Roco, según el trabajo que se publicó al respecto en el fórum "Railwaymanía" en 2009. Sólo el BB-10200 tiene una imitación reproducida por Roco (ref. 45625, 64410 y 64411), pero a base de repintar de manera poco acertada un coche Eurofima europeo, también con 11 departamentos y ventanillas.



Imagen del mixto con cafetería BBR-10800, del lado de las ventanillas cegadas; del otro costado lleva las ventanillas normales (pasillo) pero con una puerta marcada sin ventanilla, de uso exclusivo del personal y aprovisionado de la cafetería.

3/ Plazas acostadas : camas (num. 5 y 6) :



Aunque poco identificables en la foto de cabecera, consta en los documentos que el "Sol de Levante" llevaba coches cama tipo YFT, preferentemente de las series más modernas 6000 y 6100: cosa hecha pues hoy con dos ejemplares del artesano

AMEFALINK, modelos todo latón y de gran exactitud. Arriba, el 6102, con marcajes Renfe, lado departamentos; abajo, el 6009, con marcajes CIWL, lado del pasillo.



He indicado YFT porqué en la fecha del tren, los YF originales ya habían incorporado algunas camas suplementarias de manera que tenían 3 plazas en algunos de los departamentos, lo que se indicaba añadiendo la "T" de "Turista" a la denominación "YF" (según las peculiares normas de la CIWL).

4/ Plazas acostadas : literas (num. 3 y 4) :



Dos coches de 2ª clase con literas BBL-9600, que a pesar de su millar de serie poco tienen a ver con los coches serie 9000 de Renfe, son más bien una adaptación estrecha del coche francés Corail VU-75 B10c10x.

En H0, tienen reproducción por parte de ROCO (ref. 45626), aunque incompleta ya que se limita al repintado del coche francés indicado; a pesar de ello, la aproximación al coche real tiene menor desviación que en el caso del BB-10200 anterior. En mi colección, el coche aquí presentado sí recibió las modificaciones complementarias para hacerlo algo más exacto. Por cierto, la 2ª unidad de mi reproducción no es un BBL-9600, sino un BBL-10600, coche equivalente y muy parecido, pero que en realidad tiene unas pequeñas diferencias dimensionales con el BBL-9600. Cuando proyecté el plan de transformación citado, preferí tener uno de cada serie y no dos iguales. En la foto siguiente, el BBL-10600.



5/ Tracción :

Quién no ha oído nada sobre las 319 "Retales" ?

Pues si, 20 maquinas de esta sub-serie 319-201 a 220 fueron fabricadas en 1984 aprovechando "retales" de otras tantas 1900 de serie base, ya llegadas al límite de su explotación intensiva y a pleno éxito; las donantes fueron las 1901 a 1921, ya que la 1908 ya faltaba en aquella fecha.

Las nuevas carrocerías Macosa se parecen mucho con las que antes se fabricaron para Irak y Arabia Saudí, y se aprovecharon bogies, motores eléctricos, equipo de freno etc...; recibieron una decoración azul y amarillo de acuerdo con la moda "nueva imagen" del momento; pero resulta que las modas cambian a menudo, y las dos últimas (319-219 y 220) ya salieron de fabrica con los colores "estrella" crema-marrón-naranja que marcarían los expresos nocturnos unos cuantos años. Todo ello dentro del más flagrante de los absurdos que estamos acostumbrados a ver, ya que precisamente las 319.2 eran consideradas maquinas de mercancías y ni tan solo llevaban la manguera UIC de alimentación de convoyes de viajeros. Pero así es como va todo.



Foto Puerto de Valencia 10.8.1981 : las "retales" de nueva construcción Macosa para el Irak de un tal Saddam Hussein esperan el embarque.

Total, que la más grande de las casualidades hace que en el tren de hoy, una máquina no diseñada para trenes de viajeros remolque un exprés con el cual mantiene una sintonía estética de colores.



Roco a través de Soldat anunció esta pieza en el catálogo 2003, utilizando para ello la foto de cabecera de este trabajo como ya se ha indicado; pero a la salida efectiva unos meses después, nos encontramos con la 319-220 H0 ya modificada con unas poco estéticas cajas amarillas en el techo (climatización cabinas) y anagramas de la breve UNE de cargas (ref. 63970) críticas y poca acogida del modelo, así que Soldat rectifica el tiro y poco después saca la otra, la 319.219 con colores origen "estrella" 100% (ref. 63972); total, que el mercado no absorbió las 2 tiradas (de mínimo 500 ejemplares cada una), y a día de hoy todavía existe en un sótano de una tienda pirenaica un stock de unos centenares de cajas de estas referencias. Todo un reto, demasiada tirada para un modelo de sólo 2 unidades en el real !



Un "misterio" es que en 2010 apareció otra 319.219 "estrella" idéntica, con la nueva referencia 62955; no creo fuera una tercera tirada, sino un cambio de caja y referencia sobre el stock invendido anterior, quizás las unidades disponibles en fábrica que el representante no habría "retirado".

Sea como fuere, la 319.219 Roco remolca el tren hoy con su presentación de origen "estrella".



Si hay algo criticable en esta pieza, podríamos apuntar al color marrón oscuro con que se pintaron bogies y bajos; no consta que fuese así en las otras unidades de tracción que recibieron esta decoración, ni lo indica la normativa aplicable; parece pues un ligero exceso o falta de interpretación : bogies y bajos deben ser negros.



La bella estética de una composición "estrella", quizás de lo más acertado y admirado en el tema de las decoraciones modernas en Renfe.



El "Sol de Levante" espera la salida de la estación de Sant Vicenç de Castellet; nada a objetar del funcionamiento y capacidad de tracción de la mecánica Roco, a pesar de que el tren arrastra tres coches de latón con un peso notable cada uno de ellos.



Cola de tren, con los dos furgones; según parece, el servicio Auto-Exprés ha tenido poco éxito comercial hoy (mismamente podía haber cargado algunos de los cochecitos H0 que adornan la maqueta Asvicaf !)

La decoración del furgón DDT-9450, con tonos grises y blanco al estilo "Corail" francés, es un misterio, porque es única en el parque de Renfe y lejos de todas las reglas de imagen del momento; quizás fue pensada para acompañar los coches "Corail" alquilados, pero lo cierto es que no se dio esta posibilidad, ya que aquellos coches llevaban convertidores poli-corriente y eran alimentados desde las locomotoras. Por otro lado, no llego a imaginarme este furgón vestido al estilo "Nueva Imagen" azul y amarillo de los coches 9000 de su serie !

6/ Epilogo :

El final de la historia de este tren es triste, como casi todas en este tema; en el enlace al artículo del blog "Apeadero" que se cita más arriba ya lo dice todo y no es preciso que añada nada más de mi cosecha. Historia asimismo paralela a la de otro de los expresos "atípicos" como lo fue el "Picasso Expreso" Bilbao a Málaga y que ya incluiré pronto también en esta serie de trabajos con una de sus composiciones habituales.



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

Enero-2018