

# 502 Rápido "Corail" Gijón-Madrid

Renfe estrena coches



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.

502 "Corail" Gijón ( 1981 ) - - - - - Composición CR8A14

Referencia EW78

Pocos cambios habrán sido tan espectaculares y de gran calado como el que RENFE nos brindó en el verano de 1981, relativo a la incorporación de nuevo material en algunos de sus mejores trenes diurnos.

Hacía muchos años que no asomaban nuevos coches de viajeros ( desde los de la serie 8000 en los años '60 ), y los servicios diurnos se realizaban casi en su totalidad con trenes Talgo y unidades autopropulsadas de diversa índole. Los pocos trenes convencionales diurnos usaban material habitual de los expresos nocturnos, es decir, coches series 5000 y 8000.

Ya un año antes, en 1980, Renfe nos mostró sus intenciones de renovación con los pimpantes electrotrenes 444, inaugurando un servicio "Intercity" a Levante, cadenciado e innovando en muchos aspectos; su presentación exterior en rojo vivo manchado de amarillo era para no pasar desapercibidos.

En 1981, dos nuevos tipos de coche de viajeros modernos, para servicios diurnos de calidad ( equivalente a la de los electrotrenes ), entran en liza : los 50 coches "CORAIL" alquilados a la SNCF y el primer lote de 50 coches serie 9000 de factura y diseño propios. Con ellos se configuran servicios de jornada, de nueva creación, o de reemplazo de rápidos convencionales o de electrotrenes de exigua capacidad.

El choque cromático es también impactante ( un recurso de "marketing" básico largamente empleado ) : los elegantes colores grises claro-oscuro propios del parque de material francés y el bien logrado aunque atrevido "nueva imagen" azul y amarillo vivos, con trazos zigzagueantes.

Uno y otro material son empleados de manera arbitraria, aunque sin mezclarse en un mismo tren. Así, es equipado inicialmente en coches 9000 el rápido diurno ya existente de Madrid a Alicante y Cartagena. Asimismo, dos parejas de rápidos de Madrid a Gijón y Santander, ya existentes a cargo de Electrotrenes 432.



Foto : 8-8-1981, el rápido procedente de Levante ha rendido viaje en Chamartín y va a ser subido a Fuencarral por una 333. Ha cambiado su cabecera de Atocha por Chamartín quizás para concentrar allí el mantenimiento de estos nuevos coches.

Composición : Alicante BB-9221/BB-9201/BB-9217/AA-9002/BB-9204 + Cartagena BB-9230/AA-9004/BB-9231



Curiosamente, RENFE denominó "Rápido Corail" a todos estos trenes, fueran con uno u otro tipo de material; se percibió un suplemento tarifario "B" equivalente al de los Electrotrenes 432, con la excepción del de Levante ( Alicante y Cartagena ) que seguía indicado como tren no cualificado.

En mi ruta veraniega de 1981, por el centro del país, me propuse "catar" como viajero y asimismo fotografiar este nuevo material, y con este objetivo tracé mi itinerario. Llegué a Madrid-Chamartín montado en un coche "Corail" VTU B10tu en un servicio de nuevo cuño Zaragoza-Madrid muy matinal, con 4 de estos coches y con una ocupación que me pareció paupérrima. Dos días después, viajé hasta Ávila y Medina del Campo en unidades de tren, para poder fotografiar en línea los rápidos impares del norte, y regresar a Madrid en uno de ellos de sentido par, para hacer mi "estreno" de viajero en los coches 9000.

Precisamente de este tren ( Rápido Corail 502 Gijón-Madrid Ch. del 9-8-1981 ), va a versar la composición H0 que se relata, exhibe y reproduce en este trabajo. La foto lo muestra a su entrada en Medina del Campo, y es la que se presenta en portada; la casualidad ( que no mi técnica ) hizo que quedara bastante bien. Una vez estacionado me monté en él por su coche de cola después de alcanzar el otro andén por un paso al efecto.



Foto arriba : 501 Rápido Corail Madrid-Gijón entrando en Medina del Campo. Abajo, el 921 Rápido Corail Madrid-Santander saliendo de Medina del Campo. Iguales !

En detalle :

Rápido Corail 502 Gijón a Madrid-Chamartín del 9 de agosto de 1981 a su paso por Medina del Campo :

Coche	Matricula	Clase	Marca	Referencia	Base Partida
M	269-070		Electrotren	2638	
1	RRR-8000 *	Restaurante	TC		Tulaton
2	BB-9200 *	2ª clase	Roco	45772	
3	AA-9000 *	1ª clase	Roco	45771	
4	BB-9200 *	2ª clase	TC		Roco 45776
5	BB-9200 *	2ª clase	Roco	45772	
6	BB-9200 *	2ª clase	Roco	45772	

Estas dos parejas de rápidos norteños, tenían el privilegio de contar con servicio de restaurante además de cafetería, aunadas ambas "prestaciones" en un veterano RRR-8000, bien remozado al efecto : decoración acorde a los coches 9000 ( con igual o superior atrevimiento gráfico ), y bogies GC para hacerlos confortables a 160 km/h. En 1981 algunos equipaban aún sus bogies Minden de origen, aunque consta que estos trenes estaban trazados a 140 km/h. 4 coches de los 7 disponibles estaban afectados a estos servicios.



Foto : El rápido 921 Madrid a Santander presenta en cola un coche RRR-8000 que mantiene todavía sus bogies de origen. El tren acelera para afrontar las largas rectas de la planicie castellana.

Respecto al tema "cafetería", cabe indicar que en este lote de 50 coches 9000 inicial no figuraban los mixtos 2ª/cafetería BBR-9800; se trataba únicamente de los coches AA-9001/9010 con asientos 2+2 y los BB-9201/9240; en los trenes sin RRR ( como el rápido de Levante indicado y fotografiado más arriba ), el maletero de uno de los coches se habilitaba como servicio provisional de cafetería, con más pena que gloria.



Estos rápidos circulaban de tarde en ambos sentidos : 501 Madrid 14,- / Gijón 21,46 y 502 Gijón 13,15 / Madrid 20,59; igualmente los 921/922 a Santander una hora más tarde aproximadamente. Total, 4 composiciones, 20 coches 9000 como mínimo en dotación.



Detalle del RRR que cerraba el rápido 501 Madrid-Gijón; éste si equipaba ya los bogies modernos GC. Como el anterior, presenta el lateral de las 11 ventanillas grandes y las tres diagonales finas.



En esta foto ( Richard Ricard, Llançà, Girona ), el RRR-8000 presenta su otra cara, la de las 5 ventanillas pequeñas, en general opacas; en las tres ventanillas grandes del comedor ( las más cercanas ), se observa el objeto verde que no es otra cosa que las mesas levantadas. Expreso Costa Brava destino Madrid.

Además del "Costa Brava", también circuló este tipo de coche con esta presentación en el "Iberia Expreso" en aquellos inolvidables años 80; tanto uno como otro tren van a ser presentados en esta colección, con su reproducción H0, en cuanto tenga disponible mi unidad con un total y satisfactorio acabado.

## Detalle de los coches :

### Coche num. 1 :



A base del kit Tulaton propuesto, que incluye interiores detallados y transferibles para esta versión, y un chasis y techo de un coche alemán ROCO que tenía libre; los bogies son unos GC1 según recambio ROCO para sus 9000; los bajos merecen un estudio y confección aproximada de volúmenes por mi parte, pero que todavía no se ha aplicado, y es que un RRR-8000 los tiene muy rellenos ( grupo generador, climatización, etc... ).

Sin embargo, la fase de pintura con accidente incluido ha obligado a usar una unidad de reemplazo en el tren de hoy y no mi unidad terminada; es de agradecer a los compañeros el préstamo de un ejemplar equivalente.

La foto aquí enlazada para muestra es de un modelo del autor de la foto, Angel González, y representa el aspecto que deberá tener mi unidad cuando quede debidamente finalizada ( además llevará los bogies GC y no los MD ).

### Coches num. 2 a 6 :

Para esta reproducción de hoy he tenido que limitar mis ansias de realismo y asumir que los coches propuestos por ROCO son de la 2ª serie, cuando los que formaban este tren de 1981 eran forzosamente de la 1ª. En el anexo al trabajo vienen indicadas las diferencias y se analiza la política de ROCO en su propuesta.

Sin embargo, el gusanillo de exactitud me movió a intentar reproducir un coche de 1ª serie partiendo de uno de 2ª, en concreto de la ref. 45776 que, para más inri, ya lleva una matrícula propia de la 1ª serie ( BB-9230 ). O sea, lo que debería haber realizado en los 5 coches está aplicado en uno sólo de ellos, el numero 4 de orden. Se ha dispuesto en esta posición ya que es el único que se observa en la foto de referencia con la "Z" invertida respecto los demás.





Este es el aspecto del susodicho en plena actuación : una "rebanada" de unos 9 mm. se cortó de la caja en el extremo opuesto de la foto ( sólo caja, ni techo ni chasis ) y se repuso por inserción ( EVG blanco ) en este extremo, el del WC visible por su ventanilla chica cuadrada; la pieza de interior con asientos se corrió para atrás en consecuencia. Los bogies son unos FIAT procedentes de recambio ROCO o de un coche Eurofima de su producción.

Sólo faltaba pintar : acertar con los colores ( RAL-5017 azul, RAL-1023 amarillo ), rehacer por este lado el mismo esquema salvando las inscripciones; por el otro lado, el trabajo es más complejo, había que invertir el sentido de la flecha !! Se pintaron de amarillo las zonas afectadas y se usó máscara muy finamente cortada para cubrir el amarillo antes de aplicar el azul: la zona de las 3 ventanillas centrales amarillas queda igual, pero con la diagonal al revés.





Arriba, dos vistas del coche terminado, tal como ha circulado; 1ª del lado de la flecha inversa, 2ª el lateral de simples retoques de pintura; he aprovechado la ocasión para imprimir la franja anti-corrosiva oscura en el centro del techo y pintar los asientos interiores en un color marrón-rojizo cálido, que es como recuerdo mi primera impresión al acceder a uno de ellos : tonos rosa pálido, fucsia, etc...



Foto realizada para observar detalles en el bogie FIAT F80SL.



Detalle de la composición con coches 9000 presentando las "Z" invertidas uno respecto al otro; ante esta circunstancia, se deduce con seguro que hay al menos uno de la primera serie. No tiene porqué ser el "distinto", podrían ser los otros dos.

## Tracción :



Ninguna novedad en este apartado, la bella 269-028-7 de producción reciente Electrotren se hace cargo del tren a plena satisfacción y conformidad de aspecto.

Sin embargo, había una diferencia entre las primeras 38 locomotoras de esta serie ( 269-001 a 038 ) y las siguientes ( 269-039 a 108 ) : las primeras llevaban el acrónimo "RENFE" grabado en el emblema redondo frontal, así como en el centro del lateral en forma de placa en relieve; las segundas usaban la "galleta" gráfica tanto frontal como lateral, con la inscripción "RENFE" pintada según el grafismo asociado a la "galleta". El modelo aquí presentado es del primer grupo ( num. 028 ) y el de la foto de portada es del segundo grupo ( num. 070 ). En la sub-serie 500, las 269-501 a 504 eran del primer modelo y las siguientes 505 a 522 del segundo. Pequeños y divertidos detalles de las "Mitsu" verdes.





Siguen algunas de las habituales imágenes del tren en circulación por la maqueta Asvicaf .



Atravesando el antiguo depósito-reserva de Sant Vicenç de Castellet. Y en la siguiente, vista de las nuevas instalaciones de transbordo de sales potásicas "ARES", con su hangar blanco característico.







# ANEXO

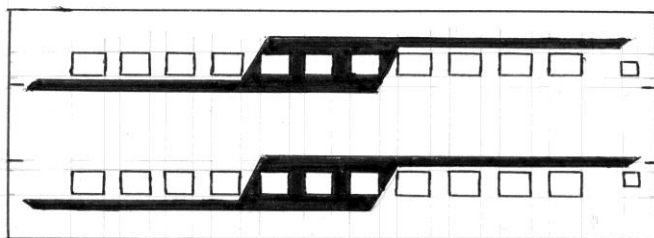
## ALGUNOS DETALLES DE LOS COCHES 9000 Y SUS REPRODUCCIONES MODELO H0

Tema poco comentado o difundido, los 50 primeros coches 9000 ( activos en 1981 y presentes en este reportaje ) eran bastante distintos de las series siguientes.

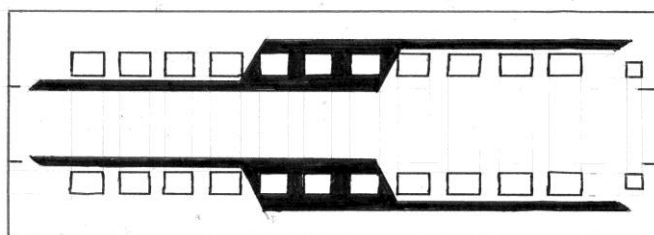
	<b>1ª SERIE</b>	<b>SERIES SUCESIVAS</b>
Bogies ( 1 )	FIAT F80SL	GC1 CAF
Salón de Viajeros ( 2 )	Desplazado	Centrado
Decoración "Z" exterior ( 3 )	Simétrica	Anti-simétrica
Pictogramas de clase ( 4 )	Clásicos "1", "2"	Cuadro UIC estándar

### NOTAS

- 1) Lógicamente, los bogies Fiat comprados deberían haber equipado los coches Corail alquilados y los GC de nueva construcción y diseño CAF sus coches 9000; pues por alguna razón técnica fue al revés. Las siguientes series de coches 9000 ya usaron los GC CAF, entre otros los liberados por los coches Corail devueltos a la SNCF.
- 2) Por extrañas razones de diseño, en la 1ª serie el espacio maletero grande está en el extremo del WC y el pequeño en el lado contrario; en los otros, lado WC viene el maletero pequeño. En el exterior, en la 1ª serie la 1ª ventanilla lado WC está aprox. 0,6 m. más hacia el centro del coche, y al revés en el otro extremo.
- 3) Difícil explicar estas simetrías sin un gráfico; de manera simple, la 1ª serie tiene siempre la línea amarilla por debajo de la pequeña ventanilla WC, sea uno u otro lado; en los otros, por un lado la línea amarilla va por encima y en el otro por debajo de la ventanilla WC.



2ª serie : caja desplegada y dibujo en simetría respecto un corte transversal



1ª serie : caja desplegada y dibujo con simetría respecto un eje longitudinal en el centro del techo

4) Mejor trasladar esta foto del GIRE ( derecha, 1ª serie; izquierda, 2ª serie ).



Como se observa en la fotografía los coches pueden ir montados tanto sobre bogies Fiat 80SL (a la derecha) como GC1 (a la izquierda).

En modelismo H0, ROCO a través de su agente local del momento, SOLDAT, tuvo el acierto de reproducir estos coches como PROYECTO NUEVO y MOLDES NUEVOS, términos que he destacado ya que parecen de ciencia-ficción en la actualidad.

En la realidad, vemos pues 5 tipos de CAJAS :

Caja A	11 ventanillas desplazadas	Coches AA, BB 1ª serie
Caja B	11 ventanillas + centradas	Coches AA, AAR, BB 2ª serie
Caja C	11 / 9 + 1 ½ ventanillas	Coches BBR
Caja D	12 / 8 + 2 ½ ventanillas	Coches RRR
Caja E	Como la B con 1 cegada	Coches AAR modificados

De las 5 cajas existentes ( 4 en origen, la 5ª obtenida por modificación posterior ), Roco reprodujo sólo 3 : las B-C-D; cierto que con ellas puede obtenerse un buen repertorio de coches para formar trenes realistas, pero no todos. Además, sólo fabricó el bogie GC1, de manera correcta, pero ello impide reproducir exacto un coche de 1ª serie; por otra parte, el bogie F80SL o algo muy parecido Roco lo tiene en producción equipando coches Eurofima extranjeros, habría sido todo un detalle la previsión de poder poner uno u otro según el coche a reproducir.

En 2007 Roco presentó su primera tirada de estos coches en la decoración azul y amarillo "nueva imagen", con el detalle y explicaciones siguientes :

REF.	COCHE	CAJA	COMENTARIOS
45770	AA-9001	B	Falso, debería ser caja A y bogies Fiat ( 1ª serie )
45771	AA-9104	B	Correcto
45772	BB-9242	B	Correcto
45773	AAR-9705	B	Correcto, antes de la modificación a caja E
45774	BBR-9802	C	Correcto
45775	RRR-9907	D	Correcto
45776	BB-9230	B	Falso, debería ser caja A y bogies FIAT ( 1ª serie )



Aplicó el esquema de pintura con flechas asimétricas, como corresponde a coches de 2ª serie, y asimismo los pictogramas de clase unificados UIC correctos.



He indicado "correcto" con respecto a los datos que se analizan, pero puede haber otros elementos de duda : muchos coches de los primeros tirajes salieron con los interiores incorrectos o permutados; además, si analizamos los bajos, no están reproducidos los elementos diferenciadores de los BBR y RRR, por ejemplo. Y en la decoración, la mayor parte de los coches reales llevaban la parte central del techo tratado con una pintura anti-corrosiva de color pardo; Roco fabricó esta primera serie con techos totalmente azules, habitual con posterioridad.

Las siguientes tiradas, con colores "Danone" o "Pantone", no han representado ninguna mejora o variación, han mantenido sus mismos moldes y errores, aún incrementados; por ejemplo, el AAR-9700 en colores modernos es forzosamente mixto 1ª/café ( caja E ), y debería tener cegada la 2ª ventanilla por uno sólo de los laterales; en colores originales puede darse por correcto con caja B, ya que entonces era "con local para restauración", o sea, calienta-bandejas en uno de los maleteros y servicio de comida en la plaza : fórmula que fue abandonada pronto.

En el actual panorama del mercado español HO, se observa como estos coches 9000 en "nueva imagen" son altamente cotizados, siendo las versiones 2ª clase 45772 y 45776 las que alcanzan cimas; y es lógico, este tipo de coche es mayoría en cualquier formación y el aficionado empieza a conocerlo y ya entiende algo sobre composiciones. Las otras decoraciones se han vendido más bien mal y pronto se han visto liquidadas a la baja. Sorprende pues como ROCO, a través de su centro de decisión alemán con concurso o no de consejeros locales, no reedita estos coches BB-9200 versión origen, en un set de 3, por ejemplo, y en cambio insiste en bombardearnos con nuevas versiones "danone" y a saturarnos con coches bar o restaurante que sólo se usan en 1 unidad por composición como máximo : poco conocimiento del mercado, del ferrocarril y una inacción comercial preocupantes. Así les va !

		<b>BILLETE</b> COMPLEMENTO			
EXPEDICION ELECTRONICA		Y 849984		Sello dependencia expedidora	
ENTRARSE A LA LLEGADA	NUM. DE TREN	FECHA	CLASE	NUM. DE COCHE	ASIENTO
					HORA DE SALIDA
					TARIFA
					PRECIO
					PTS.
					KILOMETROS
					SEGUNDOS DE VIAJE
					Complementa
					el billete <i>210</i>
					núm. <i>707209</i>
05511090810701700100800012107511018					
CORAL 09.08 2 021 032 17.57 10 CHEQ 1001					
04210912702480756 6857 DESDE - HASTA					
NO FUMA VALLADOLID A MADRID CHMEE					

La prueba del delito : aunque me monté en Medina, tenía reserva desde Valladolid, por si me daba más tiempo.

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. Y al compañero y socio J.Ll. Parés por prestar un par de sus coches para poder completar el tren.

Autor texto, cuadros y fotos ( salvo mención acreditación ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2019