

# “PUERTA DEL SOL” de 1981 por el lado francés



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 lo que fueran los grandes expresos trans-europeos de antaño.

Las reproducciones son exactas, dentro de lo posible, y se basan en documentación tomada de la realidad, ya sea fotográficamente o en base a anotaciones de composición personales o publicadas en foros.

Se forman los trenes con modelos comerciales H0 existentes en el mercado, actual o pasado, y en algunos se han realizado las transformaciones pertinentes para obtener material necesario y no reproducido por las grandes marcas.

Expreso Paris - Madrid ( 1981 ) - - - - - Composición HC17

Referencia EW54

No hace muchas semanas se publicó en el hilo hermano "Sinfonía en verde" de este foro un trabajo sobre el expreso "Puerta del Sol" Madrid-Paris, a su salida de la capital hispana. Fechado en agosto de 1981, la composición presentaba un aspecto más pobre que antaño, por la desaparición de los coches cama habituales desde sus inicios; esta operación se consumó en fecha 1 de junio de aquél mismo año.

De casualidad localicé en foros foráneos una secuencia fotográfica sobre el mismo expreso, sentido inverso Paris-Madrid, del 22 de mayo del mismo año 1981, es decir, la casi última expresión de este tren con su talante completo.

La consistencia de coches de dicho tren, que hoy se expone en este trabajo, es espectacular, ya que la SNCF aporta nada menos que 8 de sus coches gama "Corail" para su servicio interno, siendo el lote "pasante" a la península de 4 coches a literas ( del tipo más añejo, DEV-AO "cortos" ), y todavía 3 coches cama UH de la SNCF, adquiridos a la CIWL en cierto momento. La razón de este nutrido lote para servicio interior Paris-Burdeos y vice-versa está en que resultaban unos horarios muy interesantes para el público local, tanto que finalmente la SNCF tuvo que trazar un tren "sombra" en el mismo "surco" para esta relación interna.

Una impactante eléctrica CC-6500 encabeza el tren, y va sobrada para conducir a 160 km/h. esta larga composición por las planicies galas al sur de Paris. No podría ser de otra manera para la "REINA" de la tracción eléctrica SNCF 1,5 kv. y sus 5.900 kw. de potencia ( un auténtico "power-pack" ).

La secuencia fotográfica hay que atribuirle y agradecerla a Mr. Robert François, que, apostado a pié de vía disparó con rapidez por lo menos 4 veces su cámara, lo que permite fijar la composición del tren aunque con algún dubitativo detalle que comentaré.

=====

Composición "Puerta del Sol" tren 303 Paris-Austerlitz a Madrid-Chamartín del 22 de mayo de 1981 a su paso por el kilómetro 68 de la radial Paris-Orléans :

NUM	TIPO	DETALLE	PROP.	LIBREA	MARCA	REF.
M	CC-6531		SNCF	Béton-Beffara	ROCO	72632
1	B11u VU-75	2ª clase	SNCF	Corail	ROCO	64525
2	B6Du VU-78	2ª clase furgón	SNCF	Corail	ROCO	64002-2
3	B11u VU-75	2ª clase	SNCF	Corail	ROCO	64018-2
4	A4B6u VU-75	1ª y 2ª clases	SNCF	Corail	ROCO	64002-1
5	B11tu VTU-75	2ª clase	SNCF	Corail	LsModels	40129-1
6	B11tu VTU-75	2ª clase	SNCF	Corail	LsModels	40129-2
7	A10tu VTU-75	1ª clase	SNCF	Corail	LsModels	40169
8	Vru Gril Express	Restaurante	SNCF	Corail	LsModels	40129-3
9	B8c8x DEV AO	2ª clase literas	SNCF	Azul-Blanco	Lima	309209
10	B8c8x DEV AO	2ª clase literas	SNCF	Azul-Blanco	Lima	309209
11	B8c8x DEV AO	2ª clase literas	SNCF	Verde-Gris W	Lima / TC	309209
12	B8c8x DEV AO	2ª clase literas	SNCF	Azul-Blanco	Lima	309209
13	WLAB - UH	Camas ex. CIWL	SNCF	Azul TEN	Roco	44840
14	WLAB - UH	Camas ex. CIWL	SNCF	Azul CIWL	Roco	44036-3
15	WLAB - UH	Camas ex. CIWL	SNCF	Azul TEN	Roco	44840



## LAS FOTOS :



*Aproximación del tren : cuesta discernir bien los primeros coches Corail, pero sin duda son de pasillo lateral y departamentos, por la posición extrema de sus puertas de acceso. El segundo es un mixto furgón ya que se adivina la puerta de persiana. Y debe haber por lo menos un mixto para dotar de departamentos de 1ª clase, que tienen sus irreductibles clientes sin duda.*



*Tramo SNCF de 8 coches, con primer plano del coche num. 8 que es el restaurante "Gril Express"; los anteriores son sin duda VTU-75, de pasillo central, siendo muy posiblemente de 1ª clase el colateral del restaurante, según práctica habitual.*



*Inicio del lote "pasante" : tipo DEV "corto" de acero ordinario : librea moderna azul y blanco para los dos primeros, y librea anterior C160 para el tercero que asoma, con la inscripción amarilla "couchettes" visible.*



*Cola de tren con el lote "Camas-UH" ex. CIWL : dos ejemplares con la librea moderna TEN encuadran otro con la librea clásica, aunque sin los blasones CIWL. Queda la duda si el último a literas DEV es azul o verde, pero por cuestiones prácticas lo he dispuesto azul en mi tren.*



La marcha de este tren, es deducible : las fotos indican que se trata del km. 68, desde Paris por supuesto, y que son las 18 h. 37 min. ; la hora de salida de Paris-Austerlitz fue siempre las 18 h. 05 min. : luego media superior a los 135 km/h., lo que indica una marcha directa a 160 km/h descontando los tramos lentos de salida de la terminal parisina. La explotación SNCF tiene las infraestructuras y los métodos para no perder tiempo : unas señales le indican al maquinista el punto a partir del cual puede acelerar sobre vía principal, y se iluminan "R" ( "reprise" ) justo cuando el último coche ha salvado el último cambio en vía desviada de la cabecera de estación Austerlitz. No es de recibo perder cinco segundos. Intolerable.

## LOS COCHES :

### Coches num. 1 y 3 :



Dos coches Corail VU de 2ª clase con 11 departamentos de 6 plazas cada uno y pasillo lateral. Son del tipo VU-75, modelo que ha sido magníficamente propuesto en H0 por ROCO ( y antes también Jouef, más simple ). Formato B11u.

Pero .... lo más probable es que sean ( los reales de la foto ), del tipo VU-78 SL, mucho más numerosos que los B11u VU-75 : y es que la SNCF quería un B11 con igual capacidad que un VTU-75 de pasillo central, y no paró en el empeño hasta diseñar un nuevo tipo, con 8 plazas en cada uno de los 11 departamentos, para lo cual aplicó un ligero aumento de anchura a la caja ( SL = "super large" = super ancho ). Para cuadrar la inscripción de gálibo en curva tuvo que meter los bogies más hacia dentro en la longitud del coche, quedando sus teóricos pivotes separados 18,40 m. en vez de los típicos 19 m. de los otros ( y de los unificados UIC-X-Z ).

Para qué este rollo ? Pues que todos los fabricantes H0 han hecho el VU-75 y ninguno ha reproducido el más habitual VU-78 SL : claro que externamente son

iguales y el incremento de anchura no se nota a 1/87 .... pero sí se nota, bastante, la posición de los bogies respecto los extremos y los faldones del coche.

### Coche num. 2 :



Un mixto 2ª clase con furgón, a base de 6 departamentos de 6 plazas, formato B6Dd2 y pedido asimismo VU-75 : el modelo también está muy bien reproducido por Roco y de modo más simple por Jouef.

Lo curioso del coche real es que NO VA CLIMATIZADO ( una excepción en toda la generación "Corail" ); porqué ? las mentes pensantes de la SNCF objetaron que montar equipo completo de climatización no era económico para sólo 36 viajeros ... por ello el coche tiene sus ventanillas divididas y practicables como un coche clásico de los años 60.

Pero también, como en el párrafo anterior, estos B6Dd2 ( "d2" significa la presencia de 2 departamentos aislables en el furgón para control aduanero ), tuvieron corto recorrido y el mixto del tren probablemente es un B6Du, pedido VU-78 SL, con las mismas características ya descritas para el B11 : departamentos de 8 plazas, ancho aumentado, bogies más acercados, y ( ahora sí ), climatización integral y ventanillas fijas.

Y, como antes, los fabricantes H0 han reproducido siempre el B6Dd2 ( VU-75 ) y ninguno el más corriente B6Du ( VU-78 SL ).

Para cerrar el tema, LsModels tiene anunciado desde 2019 la producción de estas versiones "anchas", pero nunca más se supo de ello.

### Coche num. 4 :

Un mixto 1ª y 2ª clase A4B6u, pedido VU-75 : en primer lugar, su presencia en el tren real de hoy no está acreditada suficientemente, ya que podría acaecer la presencia de un 1ª clase entero A9u ó A10u. El modelo también fue producido por Roco y por Jouef, y asimismo entra en los hipotéticos planes de LsModels.





Estos mixtos se dedicaron inicialmente al tráfico internacional, y mantuvieron por ello las 6 plazas por departamento, tanto en 1ª como en 2ª clase. Y en este apartado NO se revisó el proyecto y no se compraron nuevos mixtos en los pedidos "anchos" del 78 y años siguientes.

### Coches num. 5 y 6 :



Dos coches VTU-75, los más paradigmáticos "Corail" y los que aportaron una auténtica revolución de confort y diseño, innovando con la climatización de salón integral en 2ª clase, suspensión, ambiente etc..... Elegí modelos LsModels para estos vehículos, pero Roco también los hizo magníficamente, asimismo Lima en una etapa anterior, sin olvidar a Piko.

Pero otro problema de identificación se plantea : son B10tu ó B11tu ? Aunque idénticos externamente, los primeros tienen 20 filas de asientos ( 80 plazas ) y los



segundos 22 filas ( 88 plazas ) : los primeros se reservan preferentemente al tráfico internacional ( y al alquiler a Renfe en su momento ), y los segundos, más numerosos, copan el tráfico interior francés. El observador curioso verá que en los B10tu se ven los respaldos de los asientos por las ventanillas, siempre en el centro de ellas ( quedan encaradas las 10 ventanillas con ellos ), y en los B11tu aparecen visibles estos respaldos de manera irregular, al perderse la simetría exacta con las ventanillas ( más densidad de asientos ).

En el tren de hoy, posiblemente son B11tu; en los modelos H0 se han hecho tanto unos como otros : mis LsModels, por cierto, son B10tu : podía haber seleccionado mis B11tu Lima, pero preferí no mezclar calidades distintas en este tren para tener una homogeneidad estética superior.

### Coche num. 7 :



Corolario de los anteriores, un ejemplar A10tu 1ª clase del pedido original VTU-75 acompaña esta composición, colateral con el coche restaurante "comme il faut"; el modelo es asimismo un LsModels, pero lo ha hecho todo el mundo.

En la clase superior, no hay problema de capacidades, tienen todos 20 filas de asientos simétricos con las 10 ventanillas, de 3 plazas de ancho ( total 58 plazas, ya que al quedar no centrado el pasillo, en los extremos se pierden 2 plazas.

### Coche num. 8 :

Un veterano restaurante Vru "Gril Express" ofrece sus colaciones de cenas o desayunos con sistema "autoservicio" en este tren. No pertenece a la generación "Corail", sino al anterior tipo DEV, aunque estéticamente se alinea con los UIC-Y. Lleva unos bogies que, de manera curiosa, no son los habituales de estos tipos citados, sino que son Y28 como los de los coches "Gran Confort", pero sin frenado electromagnético.

Jouef los hizo, también Lima, pero hasta el presente modelo LsModels no podemos decir que tenemos uno perfecto.



Estos WR se estrenaron con una genuina y típica presentación rojo y plata; sin embargo sucumbieron al encanto de la librea "Corail" con dos tonos de gris para su integración visual en dichos trenes ( por cierto, en los pedidos de la generación "Corail" no se incluyeron restaurantes, sólo los mixtos con bar B5rtux ).

### Coches num. 9 a 12 :



Estos coches DEV-AO "cortos" de formato B8c8x ya estaban en 1981 al límite de su servicio ( originales B9c9 del pedido DEV46, estrenados en 1948, y adaptados al tráfico ibérico en 1969 ).

Tres de ellos, en este tren, visten la última librea a base de azul y blanco, con franja verde en el límite del techo y pictogramas tipo "Corail"; en la mayoría de ellos habían desaparecido ya las señas de la sociedad Wasteels, su arrendataria por



un largo período. El cuarto, como es patente en una de las fotos del tren real, aún llevaba la librea anterior, conocida como C160, a base de verde 302 y gris claro "béton", con inscripciones aún en amarillo.



En cuanto a los modelos H0 presentados, y tal como ya indiqué en el trabajo reciente sobre el tramo hispano, vienen del producto LIMA 309209, pero que no en todos ellos he aplicado aún todos los cambios externos de la iberización. La foto del modelo azul-blanco muestra el que tiene mayor aproximación, aunque le faltarían los recortes de chapa en testeros para alojar faroles o linternas de cola ( elemento que sí se observa claramente en las fotos reales precedentes ).

### Coches num. 13 a 15 :



Decoración "TEN" ( *Trans Euro Nuit* )

Un lote de 10 coches cama tipo UH de la CIWL se adaptaron en 1969 para este servicio exclusivo Madrid-Paris y viceversa. Con el tiempo, fueron cedidos en explotación a la propia SNCF y más tarde enajenados, con lo que perdieron su



famoso blasón de los leones rampantes y su inscripción de cornisa. Pero estos cambios no fueron ni completos ni inmediatos en todos los 10 coches. Ya al final, varios de ellos vistieron la librea "TEN" del "pool" de explotación europeo, con un azul más claro y franja blanca.

Los modelos son de ROCO, que ya de origen previó dos tipos de testero en estos coches : el europeo de origen y el ibérico, con las señales propias de Renfe; asimismo, los bajos pueden alojar el equipo de freno de vacío, a montar o no según lo que se quiera reproducir ( vienen en la bolsita de accesorios calderines y tambores con sus soportes triangulares ).

ACME ha realizado con posterioridad coches UH, pero se ha centrado en versiones de origen con faldones enteros ( no recortados como los ibéricos ) y sin ni siquiera vislumbrar las versiones ibéricas. Un aplauso pues para Roco ( época Soldat ).

La referencias ROCO de estos coches son múltiples y contemplan casi todos los estados : con/sin blasón, con/sin inscripción de cornisa, color azul CIWL ó TEN etc...

En mi tren de hoy, dos ejemplares TEN ( uno ya lo tenía, el otro se ha adquirido exprofeso para esta emulación ), y otro ejemplar procedente del "set" 44036 ROCO, en colores CIWL, ya sin el blasón pero aún con señas en cornisa ( como el de la foto real, sin blasón PERO con la razón social en cornisa aún visible ).



*Decoración original CIWL*

La cola de tren, con el coche cama UH dotado de señales de cola Renfe, debe ser adaptada a la normativa SNCF, que, a la postre, es la vigente en un ámbito UIC más extenso : dos focos rojos intensos a media altura del testero. Por ello las fotos muestran el apósito de dos linternas eléctricas a batería, sujetas a los resaltes porta-señales normativos al efecto. Estas linternas serán retiradas en Hendaya.

He adaptado mi UH Roco de cola a esta circunstancia, pegando dos trocitos de tubo EVG de 3,2 mm. de diámetro con fibra óptica de 2 mm. en el interior. Nada funcional, por cierto !



Ya en las generaciones modernas de coches, Renfe adoptó esta norma situando siempre dos focos en la parte inferior, en vez de uno sólo a la derecha; por otra parte, los dos minúsculos focos amarillos de la parte superior afectos al tema del “señalamiento” de circulaciones, dejaron de usarse desde tiempos más pretéritos.

## TRACCIÓN





En 1981, esta CC-6500 del depósito de Paris-SO ( Sud-Ouest ), presenta casi sus espectaculares atributos originales, aunque ya ha trocado su reluciente gris plata por una librea más mate y opaca ( el gris "béton" ); este cambio fue obligado por el contenido en plomo de la pintura metalizada inicial, además de sufrir un oscurecido demasiado rápido. Pero mantiene sus inscripciones con los caracteres gruesos inclinados "Beffara", que le dan un carácter único y genuino, a cuyo lado los finos caracteres "helvética" posteriores dan un no-se-qué de frágil juguete ( malditos creativos actuales ... y sus dictaduras de imagen ).

Para esta presentación, he recurrido a mi CC-6519 de Roco, que está en el mismo estadio estético que la fotografiada. Mi parque de CC-6500 lo componen otros ejemplares Jouef HJ actual, LsModels, Roco y uno Tab-Gerard, pero no hay dos iguales.



Como todo buen producto Roco, esta pieza ni se ha inmutado para remolcar a varias velocidades crecientes este pesado tren por los circuitos Asvicaf. Algo más de problema en el comportamiento de los enganches, difíciles de regular con tantas marcas de coches distintas.

## CIRCULACIÓN









## ANEXO:

### LOS COCHES CAMAS UH IBÉRICOS DE ROCO

Ref. ROCO	Num.	UIC	Inscripc.	Blasón	Color Azul	
44838	4594	54 66 ...	ESP-FR	SI	CIWL	
44838.1	4593	54 66 ...	ESP-FR	SI	CIWL	
44840	4589	64 87 ...	NO	NO	TEN	
44840.1	4604	64 87 ...	NO	NO	TEN	
44844	4614	¿?	Sin inscr.	NO	CIWL	
44846	4593	64 87 ...	ESP-FR	NO	CIWL	
44036-3	4593	74 87 ...	ESP-FR	NO	CIWL	

Todos ellos con testers ibéricos ( señales Renfe 5 pilotos ), porta-señales, y freno de vacío implementado en los bajos.

En la matrícula UIC, es preceptivo el "4" en segunda posición indicando la aptitud al cambio de ancho; si lleva otro dígito en esta posición no es ibérico. Asimismo, las cifras 3ª y 4ª definen el propietario o quien tiene el derecho de explotación :

- 66 para la CIWL ( Compañía Internacional de Coches-Cama )
- 87 para la SNCF ( Société Nationale des Chemins de Fer Français )

Los coches modernizados con presentación TEN, por sistema no llevan ni inscripción en cornisa ni blasón de ningún tipo.



Sólo los dos primeros del cuadro corresponden a la situación inicial del "Puerta" en 1969 y que se prolongó no muchos años más. Después viene la complicación .....

Para refrescar la memoria, los 10 ejemplares ibéricos fueron los siguientes :

4589 – 4590 – 4593 – 4594 – 4596 – 4603 – 4604 – 4607 – 4609 – 4614

dentro del lote general de 40 coches construidos números 4581 a 4620.

## EPILOGO:



*Según su autor M. Christian Berthout, éste es el último "Puerta" 303 con coches cama UH saliendo de Paris Austerlitz el 31-5-1981 a las 18 h. 5 min. Como en mi tren de hoy, los coches UH en cola, detrás del lote de coches a literas y del tramo "Corail". Au revoir, Puerta del Sol !!!*

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Fotos de referencia : Robert François ( fuente Forum LR Presse )

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo acreditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Enero-2025