Una pareja de "Suizas" circula en mando múltiple. Las unidades de la foto no están enganchadas pero está prevista su circulación en doble porque el fabricante incluye un enganche especial que sustituye a los que imitan los Scharfenberg La cinemática de enganche corto no funciona en este caso entre las dos unidades. [AJ]

Las "Suizas"

La espera ha terminado, ya están aquí. Las "Suizas" de Ibertren han comenzado a dar sus primeras vueltas por las maquetas.

Todo un lujo de detalles el techo que reproduce las rejillas que protegían las resistencias. [AJ]

EL ENTORNO

Las unidades 600 fueron diseñadas para reemplazar el material convencional en los trayectos de cortas y media distancia, lo que hoy conocemos como Cercanías y Regionales. Los citados servicios se hacían a finales de los años cincuenta con composiciones formadas por coches de viajeros y locomotoras. El material remolcado solía ser antiguo, utilizándose todavía los coches con caja de madera para hacer muchos trayectos. Los coches metalizados se empleaban, sobre todo, para trayectos más largos. Las locomotoras eran, en su mayoría, de vapor aunque en aquellos años la electrificación avanzaba deprisa y las máquinas eléctricas iban cobrando cada vez más protagonismo.

Las "Suizas" tomaron su nombre porque la serie de Renfe fue una adaptación de material que circulaba en aquellos años por el país helvético, de hecho las primeras 15 unidades se construyeron en el país de origen. La caja era muy robusta (acero), los motores muy potentes y el sistema eléctrico muy fiable. De esta combinación surgieron nuestras 600 y en origen cada unidad estaba formada por tres vehículos, dos coches motores en los extremos y un

El remolque intermedio (WR) incorpora de fábrica los enganches para unirse con los otros dos vehículos. Las instrucciones indican cómo se debe proceder para acoplar los tres vehículos. Leerlas atentamente y seguirlas al pie de la letra porque además de la unión mecánica también aseguran la unión eléctrica. La pieza imita los enganches rígidos que llevaban las unidades en la realidad. [AJ]

La categoría del coche se indicaba con números romanos. [AJ]

La pequeña puerta situada en el lateral de la caja permitía el acceso directo a la cabina aunque pocas veces se utilizaba. La velocidad máxima de 110 km/h era más que suficiente para el estado de conservación de las vías. [AJ]

Las inscripciones indican el tipo de vehículo W.R.c.: coche remolque con cabina para el maquinista. [AJ]

coche remolque en el centro. Un toque de distinción eran los departamentos de II clase, con mayor espacio entre asientos y tapicería de tela en lugar del skay verde de la popular III clase. La potencia de los dos coches motores era la ideal para tener una fuerte aceleración y cumplir con holgura los horarios de los trenes de Cercanías que tienen paradas cada pocos kilómetros.

Enseguida pensaron que había que sacar más partido a la potencia de los coches motores y diseñaron remolques con cabina de conducción para así formar composiciones con un coche motor, un remolque y un remolque con cabina. A partir de este momento se alteró la filosofía inicial de este material y comenzó la construcción de las unidades 700 y después las 800. En total se estuvieron fabricando unidades "Suizas" desde 1958 hasta 1973, nada más y nada menos que durante 15 años.

La encantadora imagen de una “Suiza” deslizándose por la vía camino de su destino. Ibertren ha conseguido recrear la imagen de estas unidades a escala 1/87. [AJ]

Las “Suizas” fueron adaptadas para hacer servicios específicos, de hecho el coche motor estaba preparado para circular aislado, y así lo hizo en Madrid, Barcelona y Asturias. Algunas unidades –15- de la serie 800 fueron equipadas con freno reostático para circular por la línea de Ripoll a Puigcerdá y se diferenciaban externamente porque tenían más rejillas de aireación en los laterales de la caja. Los coches motores de la serie 700 llegaron a circular acoplados por parejas, sobre todo en la zona de Barcelona.

El paso de los años hizo que se fueran mezclando en una misma composición vehículos de distinta serie y el uso intenso fue pasando la factura del desgaste.. Renfe quiso dar un cambio de imagen a este veterano material y pensó modificar su imagen exterior. A comienzos de los ochenta se dio el pistoletazo de salida al espectáculo de las decoraciones: azul y amarillo, frontal azul y lateral de un color blanquecino, la decoración de “Regionales” y alguna que otra prueba de aspecto distinto. La mecánica, la robusta mecánica original no se modificó y el aspecto frontal de la caja y el interior de los coches sólo se cambió, a peor, en la última etapa de su vida activa.

Las “Suizas” hicieron honor a su nombre en lo que refiere a robustez y fiabilidad pero siempre les faltó algo para demostrar su versatilidad. En origen, en Suiza, estas unidades llevaban –y llevan todavía- enganche de husillo y topes convencionales y ahí

La circulación en mando múltiple era posible hasta con tres composiciones. La situación de los coches motores y remolques con cabina era indiferente. [AJ]

Sensacional imagen de la cabina del remolque a falta de incluir las pequeñas sujeciones para los faroles. [AJ]

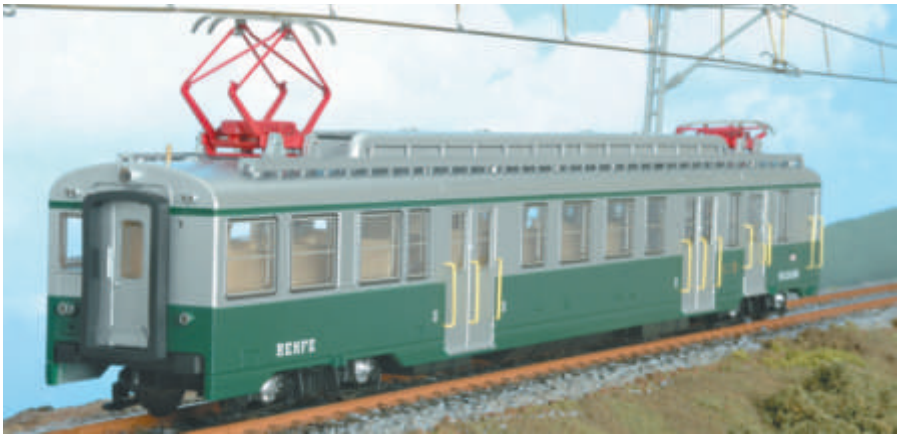
radicaba su gracia porque en horas valle un solo coche motor hacía el servicio y en horas punta podía remolcar coches de viajeros convencionales y también mercancías.

Las "Suizas" en nuestro país comenzaron su andadura en 1958 haciendo su primer servicio entre Barcelona y Granollers (16/04/58), a medida que avanzaron las electrificaciones ampliaron sus recorridos hasta Sant Celoni y Calella, en la línea de la costa. Después llegaron a Tarragona, Mora, Gerona, Port Bou, Valencia, Madrid, Segovia, Ávila, Medina, Santander, Asturias, León, Vigo, Alcázar de San Juan, Albacete, Ciudad Real, Santa Cruz de Mudela, Córdoba, Sevilla, Cádiz, Zaragoza, Miranda de Ebro y otras muchas estaciones y líneas que han sido recorridas por estas unidades. Las "Suizas" dejaron de prestar servicio hace años en Renfe, pero todavía podemos verlas ocasionalmente circulando gracias a que la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid custodia una composición y organiza magníficos viajes.

¿Al apretar el botón se abrirán las puertas?. [AJ]

Las rejillas situadas en los laterales de la caja sólo las encontraremos en el coche motor y servían para facilitar la ventilación de los motores. [AJ]

Los testeros intermedios utilizaban fuelles para facilitar la intercomunicación entre los coches y salían de fábrica con las sujeciones para los faroles de señalización reglamentarios en todos los vehículos de Renfe. [AJ]



Los coches motores de las unidades 600 estaban preparados para circular aislados de ahí la pequeña cabina y las luces reglamentarias de señalización. [AJ]

Detalle de la matrícula y el buzón. [AJ]

IBERTREN

Ibertren en su primera época cautivó a los aficionados ofreciendo modelos muy solicitados por los aficionados: vapor, eléctricas y diesel. Siempre acertaba en el modelo que reproducía. En escala N incluso construyó la unidad 440. El regreso, mejor dicho, la nueva empresa IBERTREN ha seleccionado un modelo con muchos, muchísimos adeptos.

El modelo básico está formado, como no podía ser de otra forma, por tres vehículos:

- un coche motor con furgón para equipajes y correo, departamento de II clase y cabina en el testero intermedio.
- coche remolque intermedio con departamentos de III clase, y
- coche remolque con cabina de conducción de departamentos de III clase.

El aspecto general de la unidad es muy bueno, han cuidado el detalle. Los interiores están reproducidos y se han simulado las cabinas de conducción.

El motor ocupa la zona del departamento de equipajes y apenas se distingue desde el exterior por las barras de seguridad que llevan los cristales de las ventanillas. La solución ha sido acertada. El volante de inercia del motor tiene la misión de suavizar las arrancadas, frenadas y mantener una velocidad constante. Las dos cabinas extremas tienen luces blancas y rojas que conmutan según sea el sentido de marcha. La unión entre coches se hace mediante unos enganches especiales que simulan los originales y se adaptan en un cajetín normalizado NEM con cinemática de enganche corto incluida. Estos enganche vienen de fábrica puestos en el coche intermedio y transmiten la corriente desde el coche motor hasta la cabina del re-

molque situada en el otro extremo, de ahí que al digitalizar el modelo (conector normalizado NEM 652) no tengamos que ocuparnos de cableado auxiliar ni tampoco incluir un segundo descodificador. El coche motor está equipado con pantógrafo y está preparado de fábrica para tomar corriente por la catenaria, conmutar la toma de un carril por el hilo de contacto es tan sencillo como girar un tornillo que está debajo del coche motor, no hace falta desmontar el modelo. Recordamos a nuestros lectores que el sistema digital y la catenaria están reñidos, es decir, no se puede hacer funcionar los modelos digitalizados tomando la corriente por el pantógrafo.

Unos pequeños accesorios acompañan al modelo y el aficionado puede ponerlos en los testeros, pues reproducen las sujeciones de los faroles, que en ocasiones se utilizaban en la realidad. Este modelo va acompañado por las instrucciones y un Certificado que indica el número del vehículo que tiene el aficionado dentro de la tirada de 1.500 unidades. Un detalle que se hecha en falta en las instrucciones es cómo desmontar la caja del coche motor para digitalizar el modelo. Estamos seguros que en próximas ediciones se tendrá en cuenta este pequeño detalle.

Una vista de lince es necesaria para adivinar dónde está ubicado el motor. [AJ]

Las posibilidades de versiones de las "Suizas" son potencialmente muy elevadas, tanto que nos podríamos quedar cortos a la hora de enumerarlas y es que esta serie apenas modificó su aspecto exterior, a excepción, ya se ha comentado de las unidades equipadas con freno reostático y las transformaciones llevadas a cabo en la última época.

El aficionado al material de Renfe está de enhorabuena porque puede incorporar a su colección un magnífico modelo, todo un símbolo de nuestro ferrocarril.

Y ahora, los que hicieron su reserva en la tienda ya disponen de su "Suiza", los demás, a esperar nuevas versiones.

Antonio G. Portas

Anastasio Jiménez