

EXPRESO 5700

Grenoble/St. Etienne a Paris-Bercy

un recuerdo personal



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.

5700 PARIS-BERCY (1981) - - - - - Composición MF0782

Referencia EW80

Corrían los años 80 y solía aprovechar las mini-vacaciones de Semana Santa para recorrer el país vecino; esto sucedió por lo menos en los años 1981 y 82; el método era fácil, a base de adquirir un billete que expedía la SNCF y que por un módico precio permitía viajar durante cuatro días por toda la red sin límites ni reservas.

Recuerdo pues que, un "après-midi" en Lyon, decidí desplazarme a St.-Etienne, ciudad cercana y que mantenía activa una línea tranviaria urbana, y una vez allí, utilizar un tren nocturno que me trasladaría a Paris de un tirón (en coche a literas, para lo cual había que adquirir solamente el suplemento de la plaza acostada, y que expedía ipso-facto el mismo acompañante del coche).

No anoté composición en esta ocasión, pero la casualidad quiere que este tren venga incluido en el libro de composiciones nocturnas francesas de J.P. Malaspina, con detalles que en su momento me habían pasado por alto. La datación del tren publicado es del servicio de invierno 1980/81, o sea, el mismo que usé en aquella Semana Santa de 1981.

Resulta que tal expreso es el 5827 de Saint Etienne-Châteaucreux a Lyon Perrache, con 4 coches que siguen a Paris y otros 5 que finalizan en Lyon; los 4 coches pasantes se añaden en cola del expreso 5700 Grenoble-Paris, con maniobra larga en Lyon-Perrache que sí recuerdo se realizó, aunque, cansado como estaba, no descendí de la litera a ver tan nocturnos detalles.

Así pues, en el trabajo de hoy, puedo incluir tanto el tren 5827 St. Etienne-Lyon, como el 5700 Grenoble-Paris, este ultimo antes y después de su paso por Lyon.

Valor añadido al tema, es la tracción del 5827 a cargo de una veterana CC-7100, máquina histórica y estandarte de marca de la SNCF que no había salido aún en ninguno de estos trabajos. En otras palabras, la madre de nuestras Alsthom 7600.



La CC-7158 (última de la serie) maniobra en Lyon-Perrache en aquella tarde del 17 de abril de 1981. Quizás ella misma fue la que remolcó mi tren por la noche. En 1981 ya habían sido modernizadas, con supresión de faldones, nuevos cristales en el frontal, pilotos rojos bajos añadidos etc....

Composición expreso 5827 St. Etienne-Châteaucreux a Lyon-Perrache, servicio de invierno 1980/81 :

NUM	TIPO	DETALLE	DESTINO	LIBREA	MARCA	REF.
M	CC-7100		Lyon	Origen	REE	
1	Da	Furgón 2 ejes	Lyon	Verde	MOUGEL	902
2	B10t Bruhat	2ª clase	Lyon	Verde	ROCO	4222
3	B10t Bruhat	2ª clase	Lyon	Verde	ROCO	4222
4	A3B5 OCEM-RA	1ª y 2ª clases	Lyon	Verde	RIVAROSSO	R3719
5	B10t Bruhat	2ª clase	Lyon	Verde	ROCO	54310
6	B7D UIC-Y	2ª clase- furgón	Paris-Bercy	Verde-Gris	REE	VB-124
7	B10 UIC-Y	2ª clase	Paris-Bercy	C160	ROCO	44609
8	A4c4B5c5x UIC-Y	2ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	REE	VB-204/3
9	B9c9	2ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	LIMA	309209

Los B10t "Bruhat" son unos coches re-carrozados sobre antiguos chasis, obra del ingeniero Louis Bruhat, tipo salón con un solo acceso central y confort relativo, que se usaban en servicios regionales y locales.

En la viñeta gráfica de referencia, el coche A3B5 (num. de orden 3) de este tren viene indicado como de origen PLM metalizado: ante la inexistencia de este vehículo en los surtidos H0, he dispuesto un OCEM-RA equivalente en su lugar.

Composición expreso 5700 Grenoble a Paris-Bercy, servicio de invierno 1980/81, tramo entre Grenoble y Lyon-Perrache :

NUM	TIPO	DETALLE	DESTINO	LIBREA	MARCA	REF.
M	CC-72000		Lyon		ROCO	
1	A9j DEV-INOX	1ª clase	Paris-Bercy	Inox	RIVAROSSO	3583
2	B10 UIC-Y	2ª clase	Paris-Bercy	C160	ROCO	44609
3	B10 UIC-Y	2ª clase	Paris-Bercy	C160	ROCO	44609
4	B7D UIC-Y	2ª clase- furgón	Paris-Bercy	Verde-Gris	REE	VB-124
5	B10c10x VU-75	2ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	ROCO	45390
6	B10c10x VU-75	2ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	ROCO	45390
7	B10c10x VU-75	2ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	ROCO	45819
8	A9c9ux VU-75	1ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	ROCO	45382
9	A9c9ux VU-75	1ª clase literas	Paris-Bercy	Azul-Blanco	MOUGEL	1011
10	WLAB	Camas tipo T2	Paris-Bercy	Azul TEN	RMA	455

En su tramo Lyon-Perrache a Paris-Bercy, este expreso 5700 utilizó una eléctrica BB-7200, sus 10 coches referidos y añadió por cola los coches 6 a 9 del expreso 5827 indicado arriba. 14 coches en total.

Como detalles de interés, los 5 coches a literas climatizados tipo "Corail" conferían una cierta categoría al tren procedente de Grenoble; sin embargo, la otra sección procedente de St.Etienne, parecía mucho más descuidada y con un estado de los coches (en concreto el mixto a literas que utilicé) bastante precario en cuanto a limpieza interior : nadie había recogido las sábanas del servicio anterior !

Este tren finalizó recorrido en Paris-Bercy en vez de Paris-Gare de Lyon que es la cabecera de la línea "imperial" PLM; porqué ? sin duda la saturación de vías de esta antigua terminal en la punta matinal, obligaba a desviar algunos expresos a la

terminal paralela. Bercy contaba con media docena de vías suplementarias, apenas a 500 m. de la estación histórica, y estaba especialmente equipada para el manejo de trenes auto-expreso (rampas de carga de plataformas DD).

Horarios :

5827 : St.Etienne Châteaureux s/ 0:09 → Lyon-Perrache II/ 1:07

5700 : Grenoble s/ 23:23 → Lyon-Perrache II/ 1:27 s/ 1:47 → Paris-Bercy II/ 6:50

O sea, 20 minutos para la maniobra de acople y cambio de tracción en Perrache.

[Detalle de los coches :](#)

St.Etienne Furgón num. 1 :



La SNCF usó un gran número y variedad de furgones a 2 ejes; nunca he entrado en detalle sobre sus orígenes y tipos, pero si hace falta uso este ejemplar del tipo U52, bastante moderno, para cubrir la necesidad. El modelo viene de un kit en plástico fácil de montar que produjo el artesano francés CEMP-Mougel. También existe otro modelo de un tipo más añejo que se comercializa actualmente del lado de REE.

St.Etienne Coches num. 2, 4 y 5 :

Aquí están los famosos "Bruhat" : 318 coches construidos sobre chasis antiguos diversos, PLM o "Armistice"; servicios de todo tipo, aunque pronto concentrados en los expresos de corto recorrido por su confort espartano. Roco es el único productor moderno que los ha realizado, de manera correcta y simple, ya que se trata de un único tipo y formato. Alguno llegó a lucir una librea experimental en azul y blanco con puertas naranja al final de su carrera, pero no trascendió.



St.Etienne Coche num. 3 :



Para dotar de plazas de 1ª clase al expreso 5827, se incorpora un mixto; sin embargo, no es un metalizado PLM como indica el pictograma Malaspina (nunca reproducidos en H0 y que se echan mucho en falta, sobretodo el mixto B4D); con equivalente capacidad, usado este OCEM-RA mixto que pertenece a las primeras series del estándar OCEM, con roblonado visto por el exterior de las cajas (RA = "Rivets Apparents").

Sólo la marca histórica France-Trains y Jouef han producido los OCEM-RA, y no en todos sus múltiples y numerosos formatos (sólo 3 por parte de Jouef, los B9, A3B5 y B4D); cuando Jouef fue absorbida por el "grupetto" Lima-Rivarossi, fueron reeditados bajo marca Rivarossi con un aporte extra de detalles y un embalaje suntuario, a un precio estratosférico (contrastando con el "bon marché" típico de la Jouef de siempre). Este presentado es uno de ellos. En la actualidad, Hornby ha vuelto a editarlos de nuevo bajo marca Jouef, con buena calidad y a precio más respetuoso.

St.Etienne Coche num. 6 y Grenoble Coche num. 4 :



Los B7D del tipo UIC-Y no son originales, sino que vienen del declasaje de los A7D, estos conocidos mixtos 1ª clase y pequeño furgón que formaron en el muy rojo "Capitole". Cuando se operó esta transformación ya era tiempo de la librea verde y gris claro, por lo que no existen en verde ni en verde-plata C160.

Todas las marcas que han producido el exitoso "Capitole" han tenido que sacarlo, y han aprovechado molde para las versiones A7D verde-plata y B7D. Es el caso de REE y de Roco. El presentado es el REE. Para la formación del tren de hoy completo a 14 coches, se ha usado un segundo ejemplar que es un B5D y no un B7D ... pecata minuta.

St.Etienne Coche num. 7 y Grenoble Coches num. 2 y 3 :



Poco a detallar para estos archiconocidos B10 UIC-Y, el grueso del parque SNCF en los 70 para servicios expreso internos y a escala europea. En el gráfico del libro vienen con decoración C160 los tres, difícil de creer en 1981 pero posible.

Probablemente habría ya algunos con la librea siguiente, verde y gris claro con inscripciones gris claro y no amarillas, y puertas enteramente en gris.

St.Etienne Coche num. 8 :



Este fue "mi" coche en este desplazamiento, y no tiene nada más de especial : clásico mixto a literas (techo alto), con la librea moderna nocturna azul y blanco. El modelo es de REE, pero podría asimismo haber puesto el del Roco.

St.Etienne Coche num. 9 :



Una vieja gloria : un literas B9c9 DEV corto, ya poco usados en los 80, aunque vistiendo el traje moderno azul y blanco; un grupito de estos coches se adaptó para los servicios ibéricos ("Puerta", "Sudexpress", etc...), sacrificando uno de los 9 departamentos para el acompañante (B8c8x); sólo LIMA fabricó este modelo, y estamos a la espera del de REE, que, poco a poco, va produciendo toda la gama de los DEV cortos, pero todavía no ha anunciado esta versión a literas de 9 ventanas.

Grenoble Coche num. 1 :



Aporte de plazas de 1ª clase con este reluciente coche DEV-INOX tamaño largo : 9 amplios departamentos, otrora el "no-va-más" del lujo y confort SNCF. Modelo de Rivarossi, que produjo muy correctamente esta serie en casi todos sus formatos; aunque a razón de la amalgama de marcas puede encontrarse el mismo bajo caja Lima o Jouef. Actualmente se presenta bajo Hornby con señas Jouef. También el artesano francés Europolitrains los fabricó en plástico inyectado.

Grenoble Coches num. 5 a 7 :



Coches a literas de 2ª clase gama "Corail", muy vistos en estos reportajes; presentan su elegante librea de origen y son de producción Roco, correctos. Además, Piko los ha vendido también a escala correcta. Y el precedente del artesano francés CEMP-Mougel, el primero que los sacó al mercado.

Grenoble Coches num. 8 y 9 :



Mismo discurso que para el coche anterior, pero en la versión 1ª clase que se identifica por la franja amarilla y no verde, y por tener menos ventanillas, con un espaciado ciego grande en un extremo. Modelo Roco.

Sin embargo, dado que sólo poseo uno de ellos, para el segundo he recurrido al original CEMP-Mougel, artesano que introdujo en el mercado en 1979 toda la serie de coches Corail a escala exacta 1:87 en forma de kits fáciles de montar, antes de que lo hicieran las grandes firmas industriales. Me proveí de un buen número de ellos, pero resultan difíciles para la explotación, por sus faldones a escala exacta y sus suspensiones, que dificultan la marcha por nuestras retorcidas maquetas.

Grenoble Coche num. 10 :

Los coches-cama T2 de la SNCF (sin la "s", no "T2s"), sólo han salido de la mano de Jouef y de Rivarossi; sin embargo, este aquí presentado es de la desaparecida marca semi-artesanal RMA, y debidamente mejorado, cumple con su cometido.



TRACCIÓN

En este apartado se hará sólo hincapié en la interesante CC-7100 del tramo St.Etienne a Lyon, dejando sin especial comentario las CC-72000 (Roco) y BB-7200 (LsModels) usadas, que ya han sido presentadas en anteriores trabajos de esta serie, y que encabezan los otros tramos de este tren.



(Foto Ferrovisimo)

CC-7100 : imagen de marca en los años 50 para la industria francesa (Alsthom) y para la SNCF : el nacimiento de un nuevo concepto ferroviario aunando la potencia, la velocidad alta y la belleza del diseño Paul Arzens (su primera obra ferroviaria).

Tras los prototipos CC-7001 y 7002, ligeramente diferentes, de 1949, la serie se construyó entre 1952 y 1955, con 58 ejemplares CC-7101 a 7158. Primera máquina eléctrica de velocidad (150 km/h) con adherencia total, es decir, 6 ejes motores sin ejes portantes para mejorar la inscripción (adiós a las 2D2). Potencia de 4800 CV. en régimen continuo. Estos logros abrían el camino al concepto moderno y aún actual en la mecánica de locomotora eléctrica.

Logros también en exportación, ya que tendrían descendencia en Holanda (serie 1300), Unión Soviética (serie "F"), China (serie 6Y2), España (serie 7600/276) y asimismo Argelia y Marruecos. Pero con distintas gamas de potencia y velocidad en general.

Y máquina de "records" de velocidad : 243 km/h para la 7121 en 1954 y 331 km/h para la 7107 en 1955, no superado este último hasta muy reciente. Quién da más ?

Y otro "record" no menos importante : la SNCF respetó la decoración original a base de dos tonos de verde, firmada Arzens, en toda su carrera, sin quedar afeada por

las sucesivas pintadas "fashion" que han tenido que sufrir otras importantes series. Si variaron ligeramente los matices de los tonos verdes.

En H0, quizás una de las locomotoras francesa más reproducida : a los modelos más o menos históricos de Hornby ACHO, Jouef, Piko y Lima, se añadió el de Rivarossi en 1995, ya con un gran nivel de modelismo; siguió Electrotren como corolario de su apreciada 7600 Renfe (con poca aceptación entre los galos), y las nuevas Hornby bajo marca Jouef; y para llegar a la cima, el actual modelo REE.

En general se han reproducido las cajas originales, con faldones; las modernas, sin faldones y con frontal algo distinto (desde finales de los 70), sólo las ha reproducido Electrotren (sólo ellas) y REE (ambas). Pues estas dos últimas son las que compiten para llevar mi tren de hoy. En las fotos siguientes :



Comparativa estética de ambas producciones : arriba CC-7132 REE (ref. MB-061)
abajo CC-7110 Electrotren (ref. 2708) : empate técnico a mi entender; ambas
presentan la versión modernizada; el nivel de detalle es muy satisfactorio en ambos
modelos. Para la circulación de hoy se ha usado sin embargo la REE, con mayor
número de funciones digitales (producción más reciente).

Cuando adquirí en una oferta tentadora la REE, pensé en deshacerme de la
Electrotren, pero, tras esta comparativa, olvidé la idea. No obstante, el modelo CC-
7100 Electrotren, tiene unos defectos "mayores" que no han sido digeridos por el
exigente cliente francés (además de no ser producto de una marca "hexagonal") :

a/ el techo de las cabinas presenta una forma en punta y no redondeada, hecho
que sólo se da en la realidad en los prototipos 7001-7002 : error documentación.

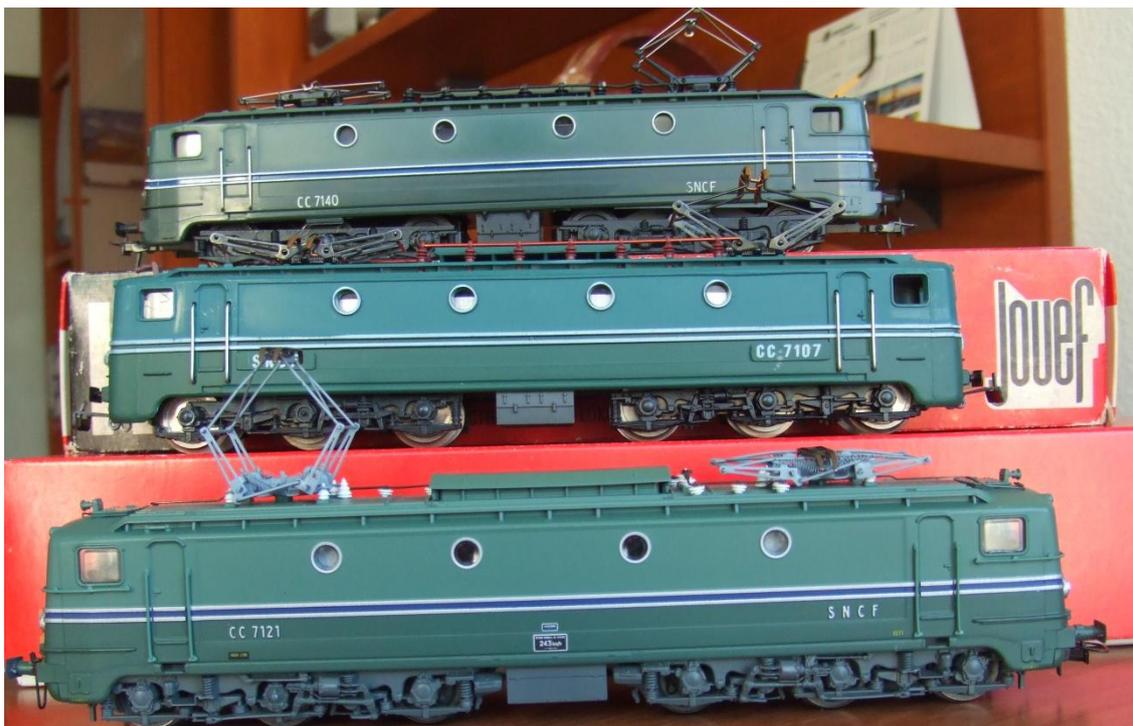
b/ toperas con la separación ibérica de 2 m. : un molde de la 7600 no modificado,
aprovechado. En mi modelo presentado aquí esta corregido (talleres TC).

c/ distancia entre ejes correspondiente a la máquina Renfe, distinta de la francesa
en este punto : distancias exterior-interior 2160-2335 Renfe, 2335-2510 SNCF :
chasis de bogie y transmisión aprovechados. Pero imperceptible en el modelo.

d/ eterna y estéril discusión y elucubración sobre los tonos exactos de los verdes,
que, distintos son, pero, cual más real ?? A saber.

Por otro lado, no me resisto a ampliar este tema con la presentación de 3 de las
versiones "origen", con faldones enteros, de estas CC-7100.





Arriba la CC-7140 Lima (ref. 8029L), de los años 60, aunque mi modelo está algo re-decorado para mejorar aspecto; motor "G" anular de pocas prestaciones. En el centro la CC-7107 Jouef (ref. 8445) también de aquellos años, sin modificación externa; motorcillo estándar con ruidosa transmisión de eje vertical y ruedas centrales que no tocan la vía (en mi modelo, una moderna motorización IPROD de testeo). Abajo, la CC-7121 Rivarossi (ref. 1602), la única del grupo con nivel casi actual salvo electrónica digital.

Entre unas y otras, sean piezas "vintage" o para explotación exigente, una histórica serie bien representada en mi parque H0 !

Siguen las tomas generales de la circulación de estos 3 convoyes por la maqueta Asvicaf :

[1ª PARTE : Expreso 5827 Saint Etienne a Lyon Perrache](#)





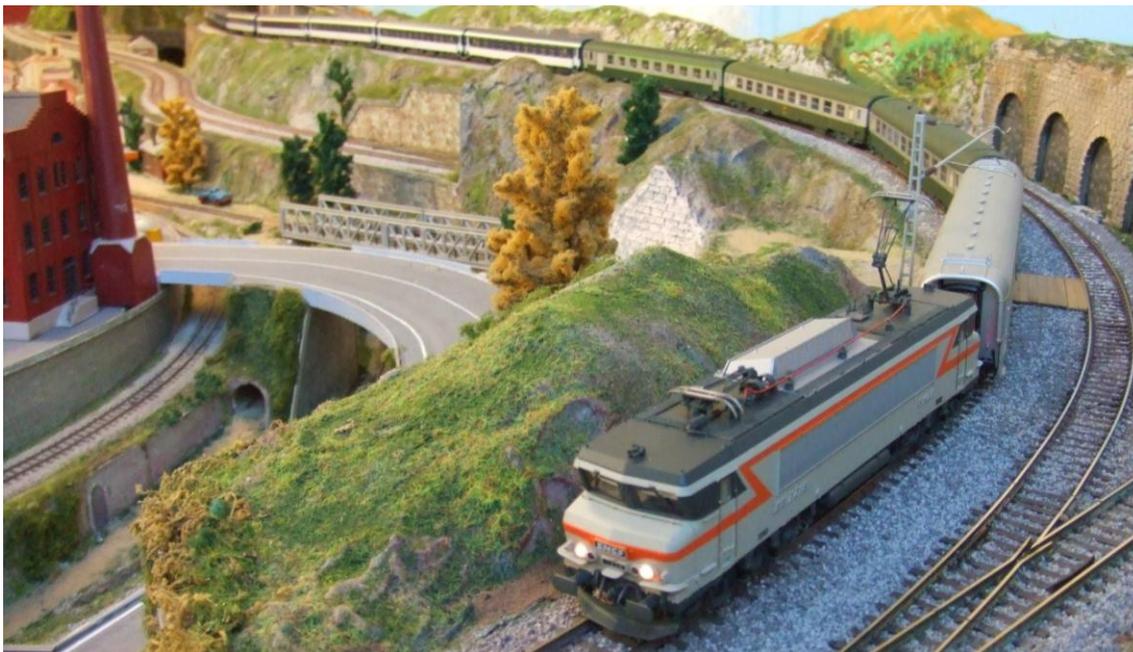
2ª PARTE : Expreso 5700 Grenoble a Lyon Perrache



Este es el coche Mougel comentado, aún a falta de colocar inscripciones y pasamanos; tiene un ligero exceso de altura respecto el estándar Roco, pero ha circulado perfectamente en este tren por la maqueta Asvicaf.



3ª PARTE : Expreso 5700 Lyon Perrache a Paris-Bercy



ANECDOTARIO:

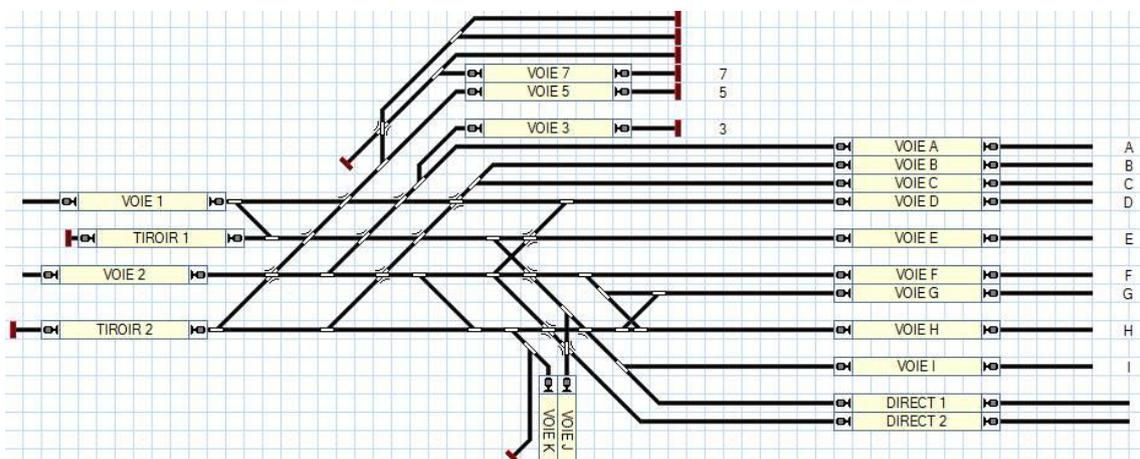
Una mención especial en este día tiene que otorgarse a la SNCF, que en el tramo Lyon a St.Etienne nos obsequió con un espectáculo digno de la RENFE de aquellos tiempos, para que no nos sintiéramos tan lejos de casa !

Saliendo de Lyon-Perrache hacia St.Etienne, existe una curiosa disposición de vías, de manera que el tren (una rama reversible de piso bajo "Stelyrail" con tracción o empuje BB-8500), sale dirección Norte hasta una "impasse" sobre el puente del Saona; entonces retrocede para tomar la vía correcta, circulando un buen tramo por la península que forman los dos grandes ríos paralelos : Saona y Ródano.

Pues bien, a la altura de los talleres de Oullins, más o menos, el tren se detuvo de manera imprevista : casi $\frac{3}{4}$ de hora allí tirados sin explicaciones; al final, circuló por la vía paralela una automotriz Z-7100 con tres de sus remolques, atiborrados ya de viajeros y nos tuvimos que montar allí con los aprietes de rigor. Total, llegada tardía a St. Etienne y tema fotos pues para mejor ocasión.



Poco antes de la avería, esto es lo que aguardaba en los garajes de Oullins : el prototipo para experimentación a alta velocidad Z-7001 "Zébulon" (306 km/h) acoplado a otro no menos interesante prototipo, el automotor Budd X-2051 con caja inox. En aquel momento (4-1981), la SNCF estaba a punto de abrir al servicio la primera línea TGV Paris-Lyon y eran visibles TGV's eléctricos serie 23000 haciendo pruebas de duración por líneas convencionales.



Esquema cabecera Norte de Lyon-Perrache : a la izquierda, puente Saona y 2 vías dirección Paris (Norte), más dos "impasse"; las vías de y hacia St.Etienne son las marcadas "J" y "K", que también tienen andén para atender posibles servicios directos. Por la derecha, se agrupan 5 vías sobre el puente del Ródano, dirección Sur (Marsella). Sin embargo, los trenes de St. Etienne también pueden entrar por la cabecera Sur, a través del enlace de Givors-Sibelin, y quedar orientados cara al Norte, como sería el caso del expreso 5827 que se comenta hoy.

EPILOGO:

Las CC-7100, en los años 90, ya sólo entraban en los turnos de mercancías, triste destino para una máquina de "records" de velocidad; sin embargo, su dureza y su aptitud a correr (ya limitada a 140 km/h), las hacía muy atractivas para los centros de mando cuando necesitaban tracción para expresos suplementarios, peregrinos, o puntas de esquí.



En esta foto de 27-8-1984, la CC-7102 todavía remolca un moderno tren "Corail" a la salida de Perpiñán destino Port-Bou.

Fueron solemnemente dadas de baja en 2001, y varios ejemplares se conservaron en estado de marcha y participan activamente en actos históricos.

=====

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.

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

Octubre-2018