

VAGONES BORDES RENFE X 380.000 PARA RAILWORKS

Xfv 380000 / Xfhv 380000, rojo (caja de madera, carga de carbón)

**Versión 1.0.
Diciembre 2010**



3D y texturas: Javier Fernández López (javierfl) jflrm@telecable.es

Modelo con malla y los topes: Francisco Martín (LBA)

Modelo con malla y texturas detalladas, texturas de invierno, sonidos propios de traqueteo, pestaña y enganches, LODS, numeración interactiva real, linternas de cola (en el modelo con freno de mano) y carga interactiva de carbón. Versión exclusiva en ancho ibérico de 1.668 milímetros. Las versiones para ancho de vía internacional de 1.435 milímetros se distribuyen separadamente.

Previsto para su uso en Railworks. No se garantiza su funcionamiento en RailSimulator.

Modelos del paquete:

Los vagones reproducidos representan un total de 130 unidades con diferente numeración interactiva de la primera subserie (X 385001 a 385800), distribuidas de la siguiente forma:

1) Cien vagones M 350.000, del subtipo sin freno de mano, cajas SKF, color rojo óxido, siglas RN y numeración UIC antigua (serie Elos), en el estado en que podían contemplarse desde los años sesenta del siglo XX, numerados realísticamente entre el Xfv 385004 (UIC 26 71 5540003-4) al Xfv 385394 (UIC 26 71 5540390-5) con carga de carbón:

Se localizan en RW bajo el Developer **javierfl**, Product **Renfe** y las identidades:

Español: ES_Renfe_X380000_rojo_carbon
English: ES_Renfe_X380000_red_Coal
Deutsch: ES_Renfe_X380000_rot_Kohle
Français: ES_Renfe_X380000_rouge_Charbon
Italiano: ES_Renfe_X380000_rosso_Carbone

2) Treinta vagones X 380.000, del subtipo con freno de mano en balconcillo, cajas SKF, color rojo óxido, siglas RN y numeración UIC antigua (serie Elos), en el estado en que podían contemplarse desde los años sesenta del siglo XX, numerados realísticamente entre el Xfhv 385601 (UIC 26 71 5540597-5) al Xfhv 385714 (UIC 26 71 55440707-0) con carga de carbón:

Se localizan en RW bajo el Developer **javierfl**, Product **Renfe** y las identidades:

Español: ES_Renfe_Xh380000_rojo_carbon
English: ES_Renfe_Xh380000_red_Coal
Deutsch: ES_Renfe_Xh380000_rot_Kohle
Français: ES_Renfe_Xh380000_rouge_Charbon
Italiano: ES_Renfe_Xh380000_rosso_Carbone

LICENCIA DE USO

Prohibida cualquier distribución, repintado o modificación de este modelo, sin previa autorización expresa y por escrito del autor o autores. Este modelo sólo se distribuye en la web TrenSim <http://www.trensims.com/>

No se autoriza su uso en rutas payware o para distribuciones que se realicen en lugares que exijan pago de cualquier tipo. Para su distribución en rutas freeware contactar con el autor en jflrm@telecable.es.

Proseguir con la instalación supone aceptar expresamente que el autor no se hace responsable en modo alguno, de cualquier daño que pueda producirse, debido a la instalación o uso de este producto, en su equipo o sus contenidos.

LOS VAGONES UNIFICADOS BORDES X 380.000 DE RENFE

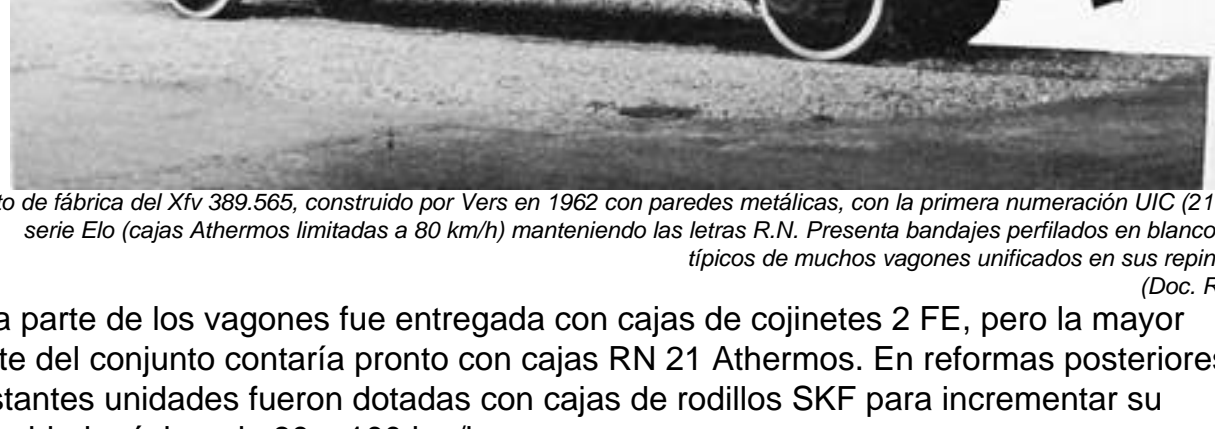


En los años 20, para mejorar la situación del parque de vagones de las empresas ferroviarias de vía ancha españolas, formado un muestrario de modelos muy diversos y en general obsoletos, el Estado impulsó la implantación de diseños homogéneos de vagones para todas las empresas. Así se desarrollaron una serie de tipos unificados, con batalla de 3.200 milímetros cuya construcción se llevó a cabo por entonces en escasa cantidad. A finales de los años cuarenta, la situación del material remolcado de Renfe seguía siendo deficiente y la mayor parte de sus vagones aún preunificados procedentes de las antiguas compañías que se integraron en la red estatal tras la Guerra Civil.



Construcción de parte metálica de vagones en X en una industrial nacional (Doc. Museo del Ferrocarril de Asturias)

En esta coyuntura, dada la enorme importancia del transporte ferroviario que prácticamente monopolizaba los transportes para la economía del país, además de acometer la construcción masiva de los tipos unificados anteriores de corta batalla, se procedió a una revisión de ese diseño, buscando mayor capacidad de carga, estructura robusta y construcción sencilla y económica. Como consecuencia se desarrolló un modelo con empuje de 6 metros en diversas variantes, las primeras plasmadas en dos prototipos, uno de tipo cerrado serie J y otro de plataforma serie M. Así nació el tipo unificado 300.000 de Renfe que incluyó vagones cerrados de mercancía general, jaulas para ganado, bordes altos para graneles, bordes bajos, plataformas, cisternas, etc.



Vagón Xfv 385242, construido en por CAF en 1953, dentro del primer lote, con paredes de madera machihembrada, marcos originales y cajas primitivas. (Doc. Renfe).

En el conjunto encargado a diversos fabricantes españoles se incluyeron un total de 794 vagones del tipo denominado "vagón borde alto 2 ejes madera" que se integraron en la serie X 3850001 a 385794. Sobre el bastidor unificado, con el conocido eje de rueda de 1.006 milímetros de diámetro, contaban con laterales de 1.100 milímetros de altura en madera machihembrada. Taraban 10 Tm y estaban previstos para carga de graneles y en su caso carga general, con cabida interior de un ancho máximo de 2.880 milímetros, longitud máxima de 8.680 milímetros (8.050 en los dotados de balconcillo) y peso de 20 Tm. De este total los primeros 600 eran Xfv sin freno de mano y el resto Xfhv con freno en balconcillo. La construcción fue asumida por CAF de Beasáin, C.A.T., Astilleros Españoles, Euskalduna, Herederos de Ramón Múgica, Talleres Astillero y Los Certales entre 1953 y 1954.



Xfhv 385.603, del primer lote construido con freno de mano en balconcillo por Eskalduna en 1953. La foto presenta su aspecto cuando fue repintado en rojo en los 60 con la primera numeración UIC 21 71. En los unificados largos de Renfe, sólo los vagones con balconcillo y freno de mano contaban con soportes para faroles y señales, ya que con las normativas de Renfe los que carecían de este freno no podían ser ubicados en cola de tren. (Doc. Renfe).

En 1955 el modelo se continuó con seis unidades de paredes metálicas y bordes de mano asumidas en por la empresa francesa Ateliers de Construction du Nord, numerados como Xfhv 385795 a 385800. Estos seis prototipos abrirían camino al segundo conjunto de este modelo, que englobaría 4.200 vagones con y sin freno de mano, numerados desde el 385801 al 390000, cuya construcción se alargaría entre 1955 y 1965, compartida entre Ateliers du Nord y numerosos fabricantes españoles. Aunque nominalmente esta subserie tendría que poseer paredes metálicas, una buena parte de ellos aún mantuvieron las de madera.



Foto de fábrica del Xfv 389 565, construido por Vers en 1962 con paredes metálicas, con la primera numeración UIC (21 71) y serie Elo (cajas Athermos limitadas a 80 km/h) manteniendo las letras R.N. Presenta bandajes perfilados en blanco, muy típicos de muchos vagones unificados en sus repintados. (Doc. Renfe).

Una parte de los vagones fue entregada con cajas de cojinetes 2 FE, pero la mayor parte del conjunto contaría pronto con cajas RN 21 Athermos. En reformas posteriores, bastantes unidades fueron dotadas con cajas de rodillos SKF para incrementar su velocidad máxima de 80 a 100 km/h.



Interesante imagen del metálico Xfv 389 618, construido por Los Certales en 1961, con la primera numeración sin serie UIC y color gris. (Doc. Renfe).

Los vagones fueron entregados pintados en color unificado gris oscuro B 103 (UNE 48 103) con marcos pre UIC en blanco (incluyendo las letras unificadas R.N. y la serie X). Una parte del lote recibiría diversas libreas específicas, como las de "transportes especiales", identificadas con letras de gran tamaño.



Vagón Xfv 38060, perteneciente a uno de los lotes fabricados por A.N.F. con la librea propia de "Transportes Especiales" claramente identificable con grandes letras amarillas y un círculo de fondo amarillo bordeado en rojo. Doc. Museo del Ferrocarril de Asturias.

Posteriormente, la mayor parte de la serie fue repintada con el nuevo marrón óxido unificado de Renfe. Con la introducción de la numeración UIC en 1962, los X 380.000 recibirían las inscripciones según norma y conforme a su velocidad máxima permitida por la caja de grasa (80 o 100 kms/h), como Elo y Elos, ambos 21 71. Las series UIC, no obstante, fueron variando a lo largo de los años de acuerdo con la propia evolución de esta normativa de marcos, si bien, debido a la amplitud de la serie, no todos los vagones fueron actualizados, conviniendo modelos más o menos iguales con identidad UIC basadas en diferentes criterios, unos como Elo y Elos 26 71 y otros como Ekko y Ekklos 41 71.



Muchos vagones de la serie mantendrían el gris incluso en los años setenta. A destacar el remate rojo de los tornillos de cierre de las cajas de grasa. (Doc. Renfe)

Aunque previstos sobre todo para graneles, este tipo de vagones se utilizarían para otro tipo de cargas, incluyendo sobre todo productos siderúrgicos y madera, pero llegando a cargar incluso contenedores.



Vagones X con contenedores "Renfe", en la línea del B.P.T. Años 70. (Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias).

X a mediados en los setenta con carga de rollos de madera, muy típica en su momento y en la que se especializarían al final de su vida activa. (Doc. Renfe)

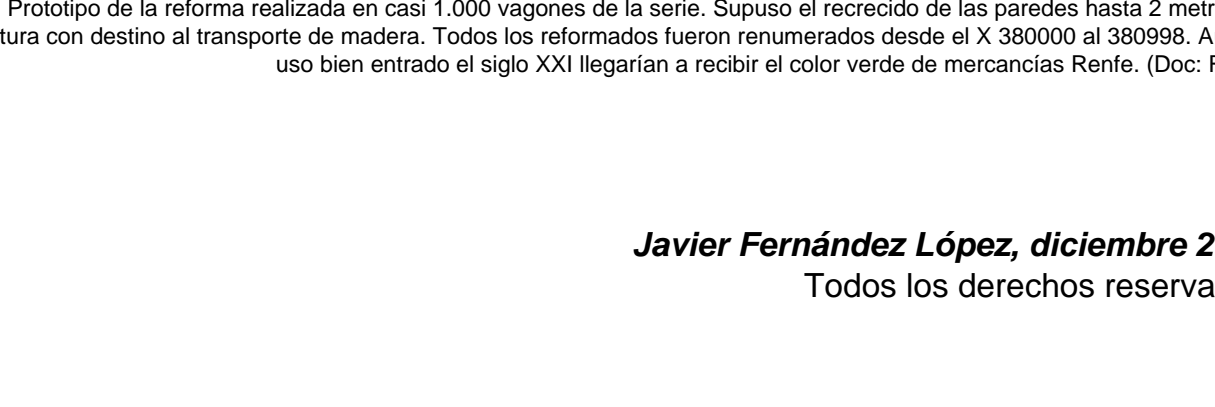
A partir de los años 80, con los grandes cambios sufridos por el tráfico de mercancías de Renfe, la serie sería progresivamente retirada de servicio. La mayor parte de los dotados de cajas Athermos serían definitivamente dados de baja.



Xfhv 387732 con la última identidad UIC (41 71) relegado a la carga de escombros. Como muchos de los vagones de este tipo, conservaría las cajas Athermos hasta el fin de sus días. Estación de La Bañeza 1989 (Foto: javierfl)



Vagones X en la identidad habitual en los años 80, con el último UIC (41 71). Color rojo y logo Renfe en azul y amarillo. En esta época los existentes portaban en su gran mayoría cajas SKF para 100 km/h. (Foto: javierfl)



Vagón X de paredes metálicas y cajas SKF en su última identidad antes del recreo, con letras y logo Renfe en blanco. (Doc. Renfe)

Entre 1987 y 1988, tras la realización de varios prototipos, una parte de los vagones sobre todo de los dotados de cajas de rodillos y paredes metálicas, hasta totalizar casi 1.000 unidades, fueron transformados como bordes máximos para la UNE de Cargas de Renfe, elevando sus paredes hasta los 2 metros por medio de unos llamativos suplementos. Fueron destinados específicamente para el transporte de madera en rollos. Tomaron oficialmente los números X 380004 a 380998. A ochenta de esos vagones se les instaló piso metálico hacia 2000. Pintados primero de rojo, recibirían en los últimos años el color verde y gris unificado de mercancías de Renfe, estando aún de alta oficialmente en 2010.

Prototipo de la reforma realizada en casi 1.000 vagones de la serie. Supuso el recreo de las paredes hasta 2 metros de altura con destino al transporte de madera. Todos los reformados fueron renumerados desde el X 380000 al 380998. Aún en uso bien entrado el siglo XXI llegarían a recibir el color verde de mercancías Renfe. (Doc. Renfe)