

Coches Renfe serie 2000 para TS2015



Un poco de historia:

Tras varios años experimentando con el parque de coches existente para lograr aumentar la velocidad máxima a 200km/h, RENFE estudió en 1995 crear una nueva serie de coches aptos para esas velocidades para así poder prestar servicio en la línea Barcelona-Valencia que entonces se estaba adaptando para ello. Para ello, la unidad de negocio de Mantenimiento Integral de Trenes (MIT) se encargó de diseñar y ejecutar la reforma de coches de la serie B11x-10200, que tenían 11 departamentos de 8 asientos, convirtiéndolos en coches de pasillo central, con servicio de video, cafetería y mejoras en el confort tales como mejor presurización. Estos coches entrarían dentro de la serie 2000, y su reforma se llevaría a cabo en los talleres del TCR de Málaga.

El primer pedido de coches s2000 constó de:

6 A9t-2000, coches de primera clase o Preferente con 56 plazas sentadas y espacio para restauración.

6 BR3t-2800, coches mixtos de segunda clase o Turista con 25 plazas sentadas y una Cafetería.

15 B10t-2200, coches de segunda clase o Turista con 80 plazas sentadas.

Estos coches salieron de la reforma pintados de color blanco con techo y bajos de color gris, así como una franja de color gris más oscuro en la zona de las ventanas y que en los extremos pasaba a ser azul.

A partir de julio de 1998 y durante algunos meses realizaron pruebas entre Tarragona, Valencia y Madrid, en los nuevos tramos con velocidades de hasta 200km/h que había en esas líneas.



Tren de pruebas entre Valencia-Nord y Madrid-Chamartín, cerca de 1999.

Posteriormente sufrieron una variación en la decoración, recibiendo una franja azul unos centímetros encima de los bajos. Después de las pruebas realizaron sus primeros servicios comerciales en trenes de peregrinos entre Madrid y Santiago de Compostela, remolcados por locomotoras serie 333 y acompañados de un furgón DG9-9450 que les proporcionase alimentación a 3000V.

Con el cambio de horarios de julio de 1999 entraron en servicio los trenes Arco entre Murcia, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Girona, Figueres y Portbou/Cerbere. Entonces recibieron inscripciones con el nombre del nuevo producto comercial. Ante el éxito de los nuevos servicios se decidió realizar un segundo pedido.

En este segundo pedido, se reformaron 4 ramas indeformables hechas con la siguiente composición: A9t-2000+BR3t-2800+B10t-2200. Estos coches venían unidos entre sí con gancho de husillo como los demás, pero en lugar de llevar burletes de goma llevaban unos fuelles lo cual hacía que las composiciones circularan siempre unidas. Además se reformaron dos coches B10t-2200. Estos coches del segundo pedido tenían varias diferencias con los del primero. Las más importantes vistas desde fuera son, aparte del fuelle en los coches de las ramas indeformables, el hecho de mantener los marcos de goma de las ventanillas de las puertas o pequeñas diferencias en los bajos.

En total, la flota de coches de la serie 2000 consta de 41 ejemplares, menos de la mitad del parque de 100 coches B11x-10200 de los que provienen.

Con los nuevos coches, a partir de enero de 2002 se pasó a servir también con este material el Diurno (a partir de entonces Arco) García Lorca, entre Barcelona y Badajoz, Almería, Granada, Málaga y Sevilla vía Valencia y Alcázar de San Juan.

Con el paso de los años los primeros coches recibieron la misma decoración que los nuevos, tanto exterior como interior. Además, se les instaló a algunos coches focos fijos para facilitar las maniobras de inversión que se llevaban a cabo en Valencia y Alicante.

Tras la separación de RENFE en renfe operadora y ADIF en 2005, los coches fueron recibiendo el nuevo esquema de pintura de la operadora.

En 2008, renfe decidió que los coches que se dedicaban a los servicios entre Murcia y Barcelona pasasen a sustituir a los coches serie 9000 que por aquel entonces prestaban servicio en el Diurno Irún/Bilbao-Vigo/A Coruña (a partir de entonces Arco Camino de Santiago), mientras que los trenes Arco del Mediterráneo pasarían a ser Alaris servidos por trenes de la serie 490. Así pues, los coches serie 2000 se podían ver en el Arco García Lorca y en el Arco Camino de Santiago.

En 2011, los coches serie 2000 abandonaron el servicio Arco García Lorca, pasando a realizarse primero con unidades 490 solo entre Barcelona y Sevilla/Málaga y posteriormente con un Talgo VI solo entre Barcelona y Sevilla.

A partir de entonces, solo realizaban el servicio Arco Camino de Santiago, un Intercity de refuerzo a los Talgo entre Madrid y Almería, y algunos coches prestaron servicio en los Estrella Costa Brava (Madrid-Barcelona-Portbou/Cerbere) y Picasso (Bilbao-Málaga).

Tras la retirada provisional de las unidades serie 490 por problemas de fisuras en los bogies, los trenes Intercity diarios entre Valencia, Albacete y Madrid pasaron a realizarse con ramas indeformables de coches serie 2000, así como algunos trenes especiales entre Barcelona,

Valencia y Alicante en días de alta demanda. Durante un breve periodo de tiempo también realizaron un Intercity diario entre Barcelona y Alicante.



Intercity Madrid-Chamartín – Valencia-Nord parado en Alcázar de San Juan.

Actualmente (Agosto de 2015), solo el Intercity (antes Arco) Camino de Santiago y los Intercity Valencia-Albacete se efectúan con este material, tras la desaparición de los trenes Estrella, y la sustitución de los otros trenes por material Talgo o serie 121.

Este pack contiene:

Los tres tipos de coche independientes en las decoraciones:

GL0, decoración de origen (sin franja azul en la zona baja).

GL1, decoración con la que empezaron los servicios comerciales.

GL2, decoración que lucieron en la mayoría de su vida útil.

RO, decoración de renfe operadora.

Los tres coches que forman las ramas indeformables, en dos decoraciones:

GL, equivalente a la GL2 de los coches independientes.

RO, decoración de renfe operadora.

Todos estos coches se pueden encontrar bajo el nombre de **ES_RENFE_XXXX-YYYY_ZZZZ**, donde **XXXX** es el tipo de coche (A9t, BR3t o B10t), **YYYY** la numeración (2000, 2800 o 2200 respectivamente) y **ZZZZ** hace referencia a la decoración (GL0, GL1, GL2 o RO) y a su pertenencia a las ramas indeformables (RI_GL o RI_RO).

Además, se ha procurado que todos los coches que llevan foco fijo lo tengan en el juego, solo en las decoraciones GL2 o GL, y RO. El script puede ocasionar que se vean las luces de los focos en varios coches en el editor de escenarios, pero una vez dentro del juego, estas luces no se deberían ver.

Los coches disponen de numeración dinámica, sonido propio, puertas animadas e interiores en la vista exterior.



Coches en Madrid-Chamartín.

Instalación y funcionamiento:

Para instalarlo hay que abrir y descomprimir el archivo .rwp con el programa utilities.exe que está en la carpeta del simulador.

Para su correcto funcionamiento requiere del PACK HUSILLO RENFE, de blas_dani, disponible en la web de trensim, que se puede descargar desde el siguiente enlace:

<http://www.trensim.com/lib/rs/index.php?act=view&id=451>

Además, para ver los coches en el editor de escenarios es necesario activar los providers **GRUPO_STR>Renfe y Trensim>Renfe**.

Para crear composiciones realistas, se recomienda prestar especial atención a las ramas indeformables, ya que cada coche tiene el fuelle incorporado en un lado y si se montan de manera inadecuada harán un efecto que no quedará bien. La composición de las ramas indeformables debe ser A9t+BR3t+B10t, o a la inversa, pero lo importante es que los 3 coches tengan las 2 rejillas de ventilación del centro en el mismo lado, así los fuelles quedarán bien puestos y la rama bien formada. También se recomienda no mezclar coches de ramas indeformables con coches independientes, ni mezclar decoraciones dentro de una rama indeformable.

Para crear composiciones reales, en la sección de Tren Real del foro de Forotrenes hay un hilo con varias de ellas anotadas, y en la página 35 del hilo, un archivo Excel donde se recopilan unas cuantas, que se enlaza a continuación:

<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=559&start=680#p238984>

Agadecimientos:

Agradecer a todos los que me han ayudado durante la creación del modelo. Sobre todo gracias a Adrián, Carlos, Edu, Fran, Guille, Jordi y Raúl por todos sus consejos, ayudas, y largas horas charlando sobre el modelado, la texturización, las físicas, los scripts y demás asuntos de la implementación en RailWorks. Gracias también a todos los que me han aportado información, ya sean fotos, videos, grabaciones de audio, planos o artículos en páginas web o en revistas para documentarme y lograr que los modelos fuesen lo más completos posibles. En este apartado gracias a Robert por aportar las grabaciones de donde he sacado el sonido de los convertidores.