



LOCOMOTORA DIESEL SERIE 1300 RENFE / CP





RESEÑA HISTÓRICA



Con la desaparición paulatina de locomotoras de vapor en toda la red, el Plan Decenal de Modernización de RENFE de 1964-1973 contemplaba la ejecución varios pedidos de locomotoras diesel a las dos empresas americanas más importantes de la época: la Alco y la General Motors.

El modelo DL-535 de Alco fue el elegido por RENFE para modernizar las líneas del sur de la península, ya que se trataba de una locomotora potente (1445 CV) y ligera, apenas 14 Tm por eje que la hacía muy adecuada para circular por líneas salpicadas muchos puentes metálicos que no admitían cargas elevadas. Este lote de 50 locomotoras fueron construidas entre 1965 y 1967 y recibieron la matrícula 1301 a 1350. Las 10 primeras unidades llegaron directamente de EEUU, mientras que el resto de la serie se construyó en España por la empresa Euskalduna. Toda la serie recibió la clásica decoración de los años 60 para este tipo de material, o sea, verde oliva con una franja amarilla lateral que terminaba en uve en los testeros.

Como la mayoría de las locomotoras americanas, las 1300 poseen una sola cabina de conducción ubicada asimétricamente entre ambos capós. Esta particularidad propició que los maquinistas prefirieran circular con el capó corto por delante y llevar así la tobera de escape a sus espaldas. Otra particularidad muy apreciada por este colectivo era la constante velocidad en cualquier régimen de vueltas. Desde su entrada en servicio en Agosto de 1965, las 1300 acortaron los tiempos de viaje entre las principales capitales andaluzas, relevando del servicio a las potentes locomotoras de vapor 240. Durante su vida activa, tuvieron como base el depósito de Granada, pero también era frecuente verlas en Albacete, Alcázar de San Juan, Murcia y Alicante, aunque se podría decir que siempre fueron destinadas exclusivamente a remolcar los pesados trenes de minerales de las Minas del Marquesado, donde era frecuente verlas circular en tracción múltiple, dos en cabeza y dos en cola. La electrificación en 1989 de este ramal minero, propiciaría la retirada masiva de las 1300, siendo desguazadas algunas unidades mientras que un reducido número de ellas, concretamente la 1306, 16, 21, 26, 42 y 46, recibieron la decoración amarillo- gris en 1991. Un lote de 18 locomotoras fue adquirido por los Ferrocarriles Portugueses (CP) y otro lote de 16 unidades fue destinado a Trenes de Buenos Aires (Argentina).

En 1995 todavía permanecían 9 unidades dadas de alta en el parque de Renfe, pero un año más tarde, tres unidades fueron modificadas para ser adaptadas para vía estrecha al ser adquiridas por la Minería Siderúrgica de Ponferrada. La llegada del nuevo milenio devolvió a la vida activa algunas unidades, que fueron adquiridas por empresas privadas como locomotoras de apoyo (Guinovart, Ferrovial, AZVI).

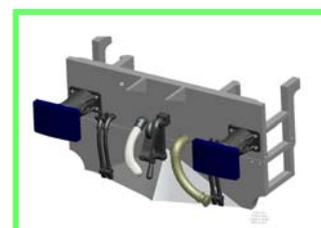
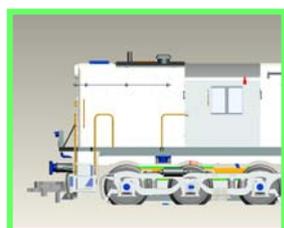


EL MODELO A ESCALA

“Queremos que tus sueños viajen en nuestros trenes”

Bajo este lema seguimos creando nuestros trenes. Y los seguimos fabricando con un alto índice de calidad y fidelidad con respecto al modelo real para MABAR siga estando presente en los sueños de todos los aficionados al tren en miniatura.

La nueva locomotora que presentamos es el resultado de una larga y exhaustiva labor de un equipo de profesionales que han conseguido que cada pieza sea fabricada totalmente en serie con los estándares de calidad más avanzados del mercado.



En nuestro deseo de satisfacer a todos los aficionados, la 1300 se comercializa en versiones 2 y 3 carriles, ofreciendo el clásico interface normalizado para decodificar rápidamente el modelo. Esta operación no es necesaria realizarla en las versiones para 3 carriles, ya que lo incorpora en origen y sus avanzadas prestaciones permiten ser controlado con todo tipo de reguladores, tanto digitales como analógicos.

Inicialmente, las locomotoras comercializadas pertenecen al parque de RENFE y CP, con esquemas de pintura que corresponden a las épocas IV y V. Con posterioridad, también se comercializará la versión en amarillo-gris correspondiente a su última época en RENFE y decorada con los colores corporativos de algunas empresas privadas.

Agradeceremos lea atentamente las recomendaciones aquí expuestas para que pueda disfrutar por muchos años de esta emblemática locomotora.

Mabar Tren, SL



| REF | MATRICULA-DECORACION | REGULACION | VERSION |
|----------|----------------------------------|------------|------------|
| 81300 | ALCO 1328 - VERDE OSCURO (RENFE) | DC | 2 carriles |
| 81300/AC | ALCO 1328 - VERDE OSCURO (RENFE) | AC-DIGITAL | 3 carriles |
| 81301 | ALCO 1323 - VERDE CLARO (RENFE) | DC | 2 carriles |
| 81301/AC | ALCO 1323 - VERDE CLARO (RENFE) | AC-DIGITAL | 3 carriles |
| 81302 | ALCO 1329 (CP) | DC | 2 carriles |
| 81302/AC | ALCO 1329 (CP) | AC-DIGITAL | 3 carriles |

CARACTERÍSTICAS GENERALES

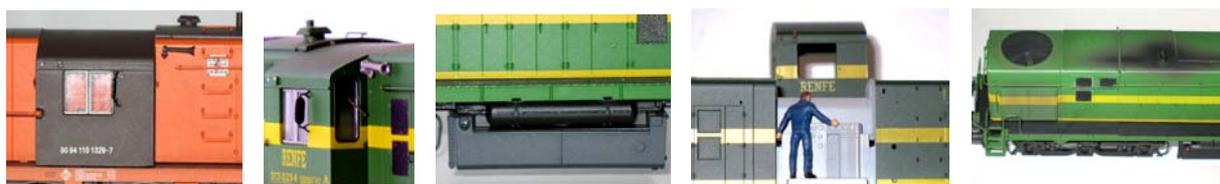
Todas las piezas que componen nuestra 1300 están realizadas con plástico inyectado a alta presión. Eso nos ha permitido obtener un fino y pulido acabado en cada una de ellas. También la tampografía, la pintura y la mecánica ha sido sometida a los más exigentes controles de calidad del mercado para garantizar la máxima satisfacción y durabilidad del producto.

Para que el modelo llegue a sus manos en perfecto estado, hemos desarrollado un práctico estuche que lo protege debidamente. En su interior encontrará un folleto explicativo y una bolsita con piezas adicionales que realzaran, si cabe, un poco más la locomotora. Cuando no la utilice vuelva a guardarla en su envoltorio original, teniendo la precaución de colocarla en la posición que le corresponde.

Caja

La caja de la 1300 es fiel al modelo real y está llena de pequeños detalles. En los testeros, por ejemplo, se pueden apreciar el singular faldón con el apartapiedras, el enchufe mando múltiple, los cajetines que acogen las luces de posición y los numerosos asideros y barandillas de servicio que permiten la limpieza y las maniobras de la locomotora. También los faros superiores de ambos testeros son acordes al modelo real, ya que uno es más dimensionado que el otro, aunque ambos emiten una luz blanca muy realista. Los faros de posición, pese a su diminuto tamaño, pueden emitir luz blanca o roja según el sentido de la marcha.

Las cabinas de conducción también presentan un alto índice de fidelidad. Los cristales de las ventanillas quedan enrasados por el lado interior de la caja y son totalmente translúcidos para poder apreciar el pupitre de conducción y las figuras del maquinista y del ayudante. Una diminuta lámpara permite iluminar el pequeño habitáculo que está adornado con sus característicos retrovisores y limpiaparabrisas de latón. También de este material son las barandillas, las manetas de las puertas, las numerosas rejillas de aireación y las argollas que permiten retirar las planchas de servicio del techo, donde es fácil apreciar las bocinas y el ventilador de refrigeración. Todos los colores y las inscripciones son exactos al modelo real, además de ser totalmente legibles a simple vista. Como anécdota ferroviaria, la locomotora nº 1323 lució dos tipos de fuentes de letra para la inscripción RENFE del testero y los laterales de la caja. Fieles a la realidad, nuestro modelo también luce ambos tipos de letra, además del característico cuadro técnico y rombo de velocidades.



Medidas

Todas y cada una de las medidas del modelo real han sido escrupulosamente respetadas con el fin de ofrecer un modelo a escala perfectamente dimensionado y fiel al modelo real. En nuestro empeño hemos conseguido reproducir a escala exacta hasta la cadena del freno de estacionamiento.

| RENFE-CP | | | |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|
| (en mm.) | Real | 1/87 | Mabar |
| Long total | 16237 | 186,6 | 186,6 |
| Long entre pivotes | 10465 | 120,2 | 120,0 |
| Long entre ejes | 1829-1676 | 21,0-19,2 | 21,0-19,2 |
| Ancho | 2884 | 33,1 | 33,1 |
| Altura | 3845-4032 | 44,1-46,3 | 44,2-46,4 |
| Diam ruedas | 1016 | 11,6 | 11,7 |



Bastidor



El bastidor está formado por un compacto bloque de función metálica donde descansan los elementos mecánicos y eléctricos de la locomotora.

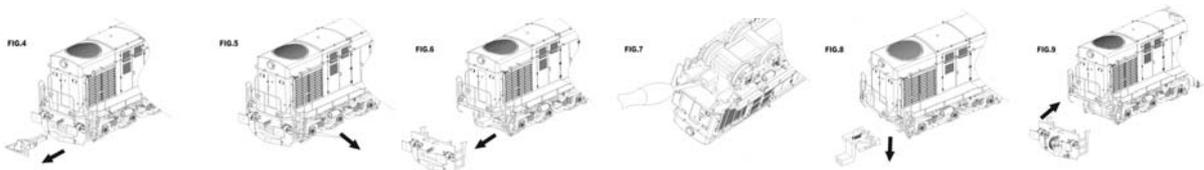
Bajo este pesado bastidor cuelgan los las timonerías de aire, agua y freno, los calderines de aire comprimido, las cajas de baterías y los tanques de agua y combustible con sus correspondientes niveles y los coloreados tapones del gasoil y agua.

El cajetín NEN normalizado permite sustituir cómodamente los enganches estándar por cualquier otro modelo, admitiendo los denominados de tipo "corto". Para los aficionados que quieran exhibir en una vitrina su 1300, se incluyen dos faldones decorativos equipados con las mangueras de aire y calefacción y el enganche de husillo en posición recogido.

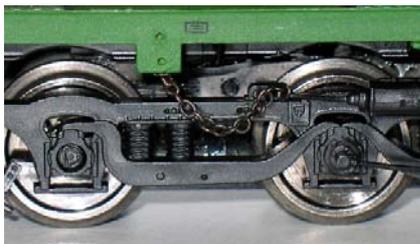
Para sustituir estos faldones, recomendamos siga estas instrucciones:



- 1- Extraiga el enganche de la locomotora. (Fig.4)
- 2- Tire suavemente de las barandillas de ambos lados para desengancharlas de las escaleras. (Fig. 5)
- 3- Saque el faldón completo tirando hacia el exterior. (Fig.6)
- 4- Extraiga el mecanismo K del enganche y la tapa presionando con la punta de un destornillador hacia debajo. (Fig.7 y 8)
- 5- Colocar el nuevo faldón y coloque las barandillas de la escalera. (Fig.9)



Bogies



Los bogies también han sido fabricados con un alto nivel de detalles y definición. Sin necesidad de ayuda podemos observar las zapatas, los cilindros de freno y los delgadísimos tubos suministradores de arena. En un primer plano se aprecian los muelles de la suspensión primaria y la cadena del freno de estacionamiento.

Las ruedas son de perfil RP100 y están realizadas con material altamente conductor con el fin de transmitir la energía eléctrica que se necesita para alimentar la locomotora. El giro de las mismas provoca la rotación de las cajas de rodillos tipo MOU1, lo que otorga al modelo una elegante visión ferroviaria.

En cuanto al despiece general del bogie se realiza ejerciendo una ligera presión sobre el lateral del mismo, lo que permite acceder fácilmente a los engranajes de los ejes de las ruedas para proceder a su engrase. Sobre este menester diremos que es importantísimo realizar esta labor cada 30 horas de uso y que hay que tener la precaución de emplear únicamente grasa especial para engranajes de nylon en vez del tradicional aceite líquido, el cual únicamente deberemos utilizarlo sobre el sinfín de ataque. Recomendamos encarecidamente no emplear nunca aceites domésticos ni del tipo 3 en 1, ya que no son adecuados para nuestros modelos.



DESPIECE Y MECÁNICA



Si por algún motivo necesita acceder al interior de la locomotora, deberá quitar las barandas laterales que hay en las cabinas de conducción, junto a las puertas de acceso. De las muchas barandillas que lleva la locomotora, éstas son las únicas que se encajan entre la caja y el bastidor. Una vez retiradas, ejerza una ligera presión sobre la caja hacia su interior para liberar las pestañas que la mantienen sujeta al bastidor. Por favor, haga estas operaciones con sumo cuidado.

Un rápido vistazo será suficiente para comprobar como el pesado bloque de fundición es el auténtico cuerpo de la locomotora, donde descansa el motor, el grupo de tracción

y el circuito impreso donde van conectados todos los componentes eléctricos de la locomotora (decodificador, bombillas, motor...)

El motor empleado es de 5 polos y su gran robustez asegura un funcionamiento impecable durante muchos años, ya que no requiere de las clásicas tareas de mantenimiento. Su dinámica de giro es ayudada por dos gruesos y pesados volantes de inercia. Para transmitir su esfuerzo de tracción a las ruedas hemos recurrido a los clásicos cardanes metálicos que atacan a las cascadas de engranajes ubicadas sobre los bogies, las cuales están formadas por sinfines latonados y engranajes cónicos de nylon, siendo estos últimos los encargados de transmitir la tracción a las ruedas de la locomotora.



La lógica presencia del patin captador de corriente en los modelos de 3 carriles, ha obligado a que entre ambas versiones presenten ligeras diferencias entre ellas. Por este motivo, las versiones para 2 carriles ofrecen tracción a los 6 ejes, con cuatro ruedas equipadas con aros de adherencia, mientras que las versiones 3 carriles, la tracción se realiza sobre 4 ejes y dos son las ruedas equipadas con aros adherentes.

Rodaje

Sobre la vía, la nueva 1300 rueda en el silencio más absoluto y con excelente precisión en toda la gama de velocidades, tanto si es gobernada con reguladores analógicos como con digitales. Gracias a su pesado bastidor de fundición que le otorga una masa de 390 gr. y a su estudiada cascada de engranajes, la 1300 ofrece un elevadísimo esfuerzo de tracción que le permiten remolcar con soltura largas formaciones de vagones.





DIGITAL SOUND



Quienes deseen disfrutar de los sonidos más característicos de la locomotora real, pueden acoplar el decodificador de sonido de la firma Esu Loksound (ref 83450). Este decodificador está protegido contra sobrecargas eléctricas y térmicas y ofrece unas altísimas prestaciones, sobre todo cuando son operados en modo digital, pues también pueden ser gobernados con reguladores analógicos. Lógicamente, la función de sonido únicamente podrá disfrutarse si se emplea un sistema digital.

Para colocar éste o cualquier otro decodificador, siga los siguientes pasos:

1. Retirar la caja de la locomotora del bastidor siguiendo los pasos descritos en el apartado de despiece
2. Pinche el decodificador en el enchufe del circuito teniendo en cuenta que la marca del zócalo coincida con la del decodificador.

Si tiene alguna duda respecto al despiece general de la locomotora, puede consultar los esquemas que encontrará al final de este documento.

CALIDAD GARANTIZADA

Previamente a la comercialización de este modelo, MABAR TREN, SL ha realizado los oportunos controles de calidad con el fin de asegurar el mayor nivel de satisfacción para el aficionado.

Si a pesar de ello observa cualquier anomalía o precisa alguna pieza de recambio, por favor, contacte con su tienda habitual.

MABAR TREN, SL

Rbla. Volart, 44 08041 BARCELONA
Telf. 93 4369122 - 934567147 www.mabar.es



Todos los derechos reservados

Este folleto está sujeto a posibles modificaciones sin previo aviso. Editado en Diciembre de 2007



Rambla volart,44 08041 Barcelona



Tel. 934 369 122 / 934 567 147-Fax.934 335 446
mabar@mabar.es
www.mabar.es

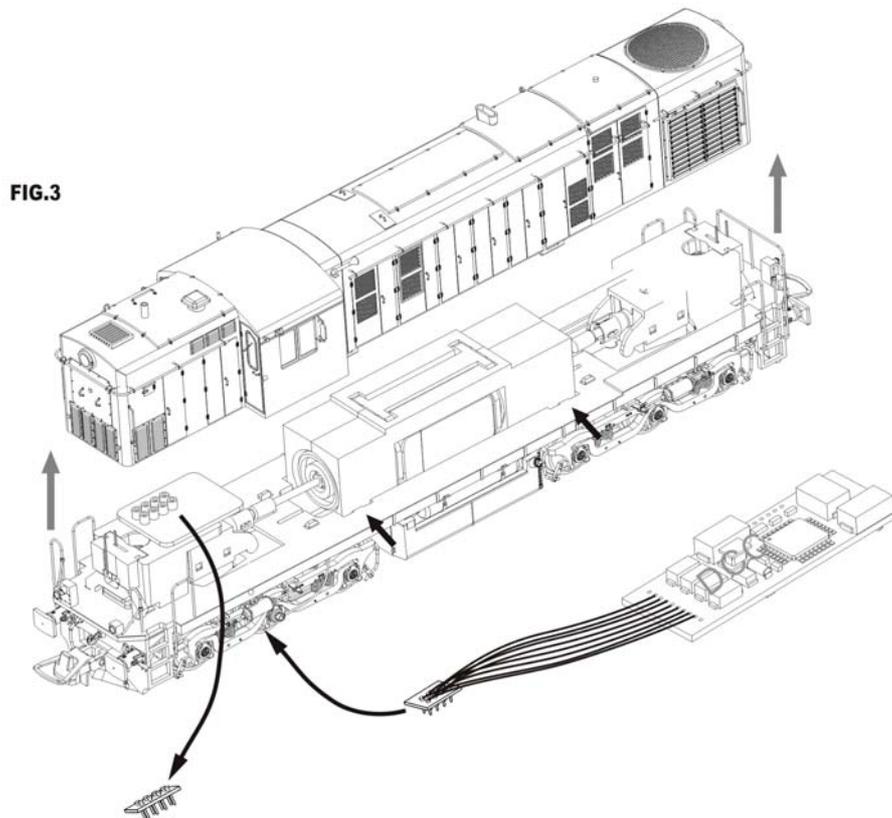
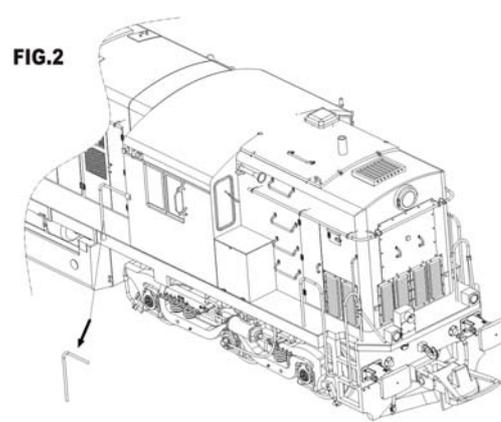
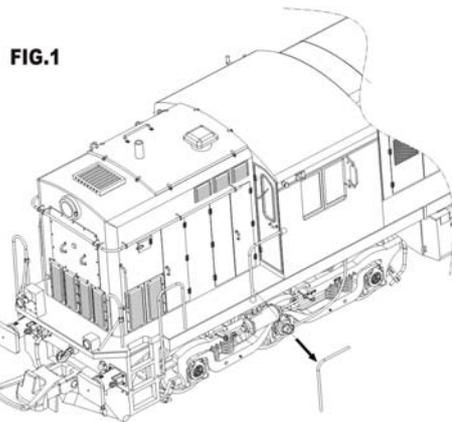




FIG.4

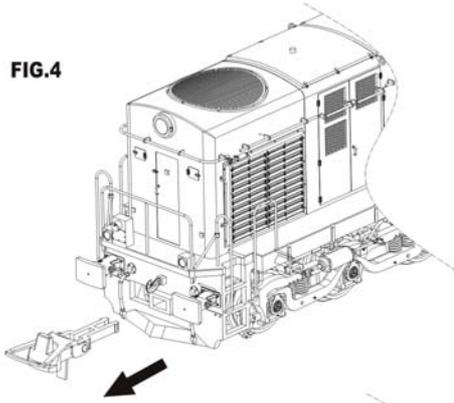


FIG.5

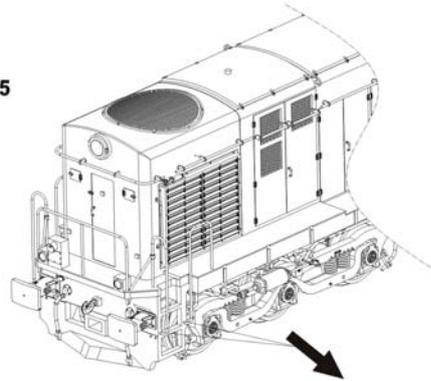


FIG.6

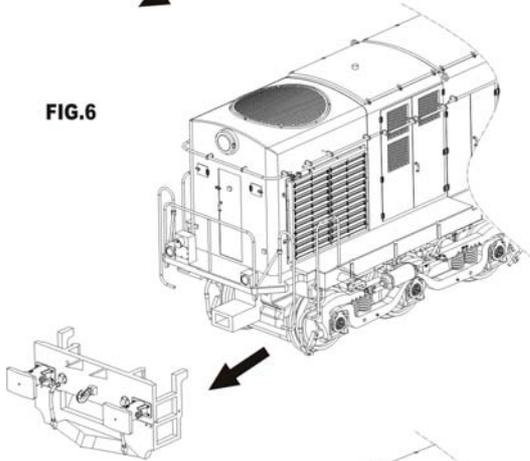


FIG.7

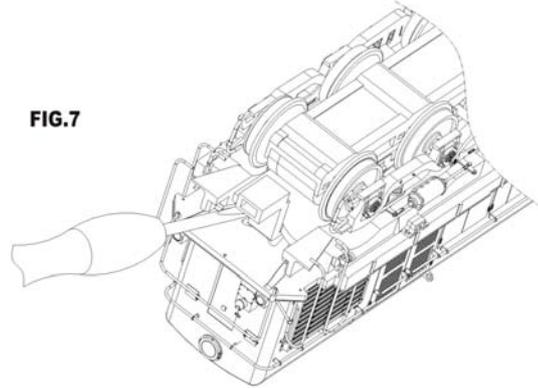


FIG.8

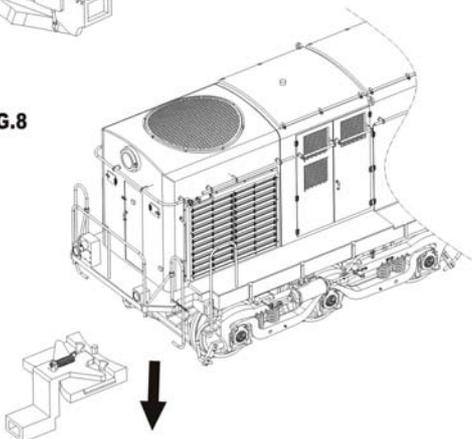


FIG.9

