

IC215 "MONT CENIS"

la herencia de uno de los primeros TEE



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala HO 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 HO 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.

Mont Cenis IC215 (1983) - - - - - Composición MI0282

Referencia EW60

En 1957 se ponía en marcha en la Europa central el universo TEE ("Trans Europ Express"), iniciativa a escala europea impulsada por M. Den Holländer, entonces director de los FF.CC. neerlandeses. Se trataba de trenes rápidos y directos, de recorrido internacional, sólo de 1ª clase y con restauración incorporada.

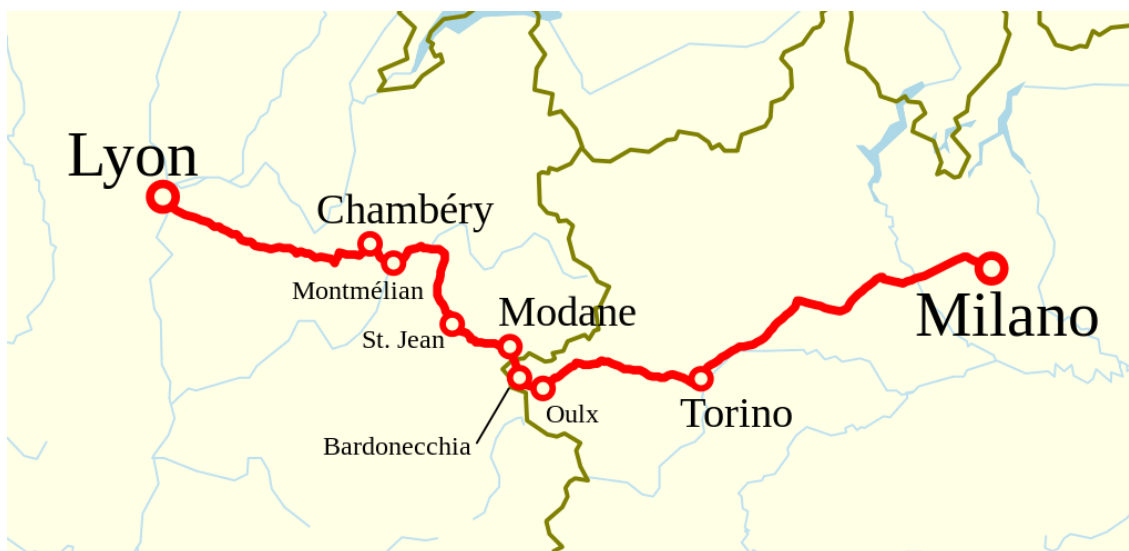
Una de las relaciones elegidas para este estadio inicial fue el rápido TEE 631/632 Lyon-Milán y viceversa, que se bautizó con el nombre geográfico de "Mont Cenis". Y es que para esta conexión, hace falta atravesar los Alpes, entre Francia e Italia.

El puerto de montaña del "Mont-Cenis", para la carretera D1006, existe desde tiempos de Napoleón, y culmina el paso a 2081 m. de altitud; por la misma ruta, ejércitos históricos, como el de Aníbal, cruzaron los Alpes. Es lógico pues que la relación TEE tomara esta apelación.

Sin embargo, desde 1871, la línea ferroviaria cruza el macizo 27 kilómetros más al oeste del paso histórico, a través de un túnel de 13,7 km. denominado "Fréjus", entre Modane (Francia) y Bardonecchia (Italia); con ello se gana mucho tiempo, ya que, puestos a perforar, se hizo en el lugar más corto y a menor cota (máx. 1123 m.), por debajo del "Col de Fréjus", sin vía de comunicación en altura.

Desde 1980, una moderna autopista sigue la misma ruta, con un túnel perforado en paralelo con el ferroviario, también llamado "Tunnel du Fréjus ". Por ello, existe una cierta confusión entre los topónimos "Fréjus", "Mont Cenis", así como el acceso a Modane por la "línea de la Maurienne", que es el valle que conecta Modane con las partes más llanas de la Saboya francesa (Aix-les-Bains, Chambéry etc...). Por la vertiente italiana, la línea ferroviaria sigue el valle del Dora Riparia, a través de Susa, para desembocar en el llano del Piemonte y a su capital, Turín.

También el topónimo italiano "Moncenisio" se ha utilizado a menudo en el ámbito transalpino para denominar este tren.



Ruta ferroviaria Lyon-Milán con la travesía alpina de Fréjus/Mont Cenis/Maurienne.

La evolución histórica de este TEE, es, resumida, la siguiente :

De 1957 a 1960 : automotores franceses SNCF tipo RGP-TEE (X 2700)

De 1960 a 1972 : automotores italianos FS tipo TEE ALn-442 Breda.

De 1972 a 1978 : de nuevo RGP de la SNCF, ya sin categoría TEE (Rap. 215/214)

De 1978 a 1988 : tren convencional mixto SNCF-FS, Inter-City IC215/214

De 1988 a 1996 : tren convencional puro SNCF, también IC215/214

De 1996 a 2003 : "pendolino" ETR-460, unidad eléctrica poli-tensión pendular

Asimismo, las denominaciones TEE cambiaron en 1967 (TEE 23-24) y 1971 (TEE 15-14), prefigurando esta última el número IC posterior.

De todo este embrollo, he elegido el cuarto período de los listados, para la representación modelo HO de hoy: situado en 1983 (servicio invierno 1982/83), con la que fue una interesante composición ligera mixta de coches climatizados, repartidos entre FS (1ª clase) y SNCF (2ª clase).

La tracción en este período era a cargo de una CC-6500 SNCF entre Lyon y Modane, una E656 "Caimano" FS entre Modane y Turín Porta Nuova, y una E444 "Tartaruga" FS entre ésta y Milán-Centrale; la razón de 2 máquinas italianas es la necesaria inversión de sentido del tren en Turín P.N.; además, es precisa una locomotora de 6 motores, como la E656, para afrontar las rampas 30‰ hasta el túnel.

Composición reproducida :

Inter-City IC215 de Lyon-Perrache a Milán-Centrale, servicio de invierno 1983, entre Modane i Turín-Porta Nuova :

	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ruta
1	Az	FS	UIC-Z Eurofima	Naranja-C1	ROCO	44636	Lyon-Milán
2	Az	FS	UIC-Z Eurofima	Naranja-C1	ACME	50632	id.
3	B6Du	SNCF	VU-75	Corail	ROCO	64002-2	id.
4	B10tu	SNCF	VTU-75	Corail	LSMODELS	40170	id.
5	B10tu	SNCF	VTU-75	Corail	LSMODELS	40129-1	id.
6	B10tu	SNCF	VTU-75	Corail	LSMODELS	40129-2	id.

La implantación horaria de este tren en esta época era condicionado a utilizar una sola composición en el servicio; ésta rodaba en sentido Italia-Francia por la mañana y en sentido inverso por la tarde; en concreto : IC214 Milán 7:00 – Lyon 12:58 y asimismo IC215 Lyon 17:07 – Milán 23:10.

Sorprende que este tren no llevase restaurante o al menos bar; aunque su horario esquivaba la hora de la comida europea, no es menos cierto que contiene de pleno las horas del desayuno y la cena. Ignoro si se aplicaba alguna fórmula ambulante al respecto, que podía estar almacenada en el furgón, en posición central.

Detalle de los coches a continuación :

Coches num. 1 y 2 :



Dos coches Eurofima de 1ª clase de los FS italianos surten las plazas de la categoría superior en este tren, a base de 9 departamentos de 6 plazas cada coche; en esta presentación ambos lucen el logo FS "inclinato", cuando en 1983 es más probable que llevaran el "televisore".

En esta emulación, ambos son de marcas modelo distintas (Roco y Acme), aunque representan el mismo tipo de coche; en esta práctica, aquí obligada por mis disponibilidades, puede argüirse si "casan" estéticamente unos y otros si circulan juntos.....pero pienso en estos casos que la calidad de las marcas citadas, en cuanto a fidelidad de reproducción, no debe ser un problema : el ejemplar real 1:1 es el mismo, luego dos o más reproducciones de distintas marcas, si son fieles, deben ser idénticas visualmente ! Juzguen. Lo que si es notorio es el increíble lujo de detalles del modelo ACME, de producción mucho más reciente que el de ROCO, aunque son detalles invisibles en general (bajos del coche) u otros cuyo montaje opcional imposibilita la explotación del vehículo en maqueta. O sea, inútiles.

La 1ª foto es el ACME, la 2ª foto es el ROCO.

Los estilistas dirán lo que quieran, pero pienso que esta decoración C1 que la UIC pregonó en los años 70 para los trenes internacionales de calidad, es de lo mejor y más estético que se ha visto por este viejo continente. Y sin duda este color estaba de moda, ya que lo adoptó asimismo la primera generación de los TGV franceses.

Coche num. 3 :



Coche mixto 2ª clase a departamentos y furgón de la numerosa familia "Corail" VU; sin embargo el modelo presentado no sería exactamente el necesario, ya que el real es un B6Dd²u y el modelo Roco es un B6Dd²; la diferencia ? el primero es climatizado, ventanas fijas, y responde al tipo VU-78SL, el modelo de cajas anchas y 18,4 m. entre bogies (no se ha reproducido en HO, salvo su versión como coche-piloto LIMA); el segundo es de la primera serie construida, no climatizado, ya que pensaron que era un derroche climatizar sólo ½ coche, con ventanillas divididas y familia VU-75, con 19,0 m. entre bogies y caja más estrecha. Pero considero puede valer el intento.

Coches num. 4 a 6 :



Coches de 2ª clase con pasillo central y capacidad para 80 plazas, es decir, tienen sintonía entre asientos y ventanillas (al revés que los más numerosos B11tu que tienen 88 plazas, paso más estrecho, pero las mismas 10 ventanillas); la SNCF reservó estos más cómodos B10tu para servicios internacionales como el presente, y para alquilar unos cuantos a RENFE temporalmente.

Son modelos LsModels, de máxima calidad, procedentes 2 de ellos de un set (junto a un Gril Express), y el otro de referencia suelta. Mucha competencia en HO para este modelo tan conocido y famoso de coche : Roco (con la argucia de faldones elásticos), Lima, Mougél (el primero en venderlos a longitud exacta de 303 mm.), Piko etc...; muchos de ellos son B11tu y no B10tu, pero siendo un detalle sólo interior puede obviarse. La decoración es la "Corail" original, sin las "desviaciones" decorativas que, los pobres, sufrieron posteriormente.

Por cierto, el tercer coche es opcional (facultativo) en el tren real, no viene en algunas de las infografías consultadas.

TRACCIÓN

Para la tracción de este tren en Italia tenemos una E-656, que es una clásica eléctrica para servicio exprés funcionando a 3000 voltios de corriente continua, como es de ley en el país transalpino; asimismo, es una representante de las familias de BBB, que, caso único en el mundo, constituyen casi tres cuartas partes del total del parque eléctrico FS.



En modelismo, la E-656 es o ha sido producida por Lima (con dos versiones mecánicas), Rivarossi, Roco y Acme; varían entre ellas los pequeños detalles de subseries (faros dobles o simples etc...); el modelo presentado aquí es el Roco ref. 62567 que reproduce el ejemplar E-656-051.

Dentro del tema "maquinas de 6 ejes motores", la BBB aventaja a la CC en mejor adaptabilidad a los trazados sinuosos, menor desgaste de llantas y carril; es un viejo combate; los ingenieros italianos tomaron buena nota de esta circunstancia, y tan solo una y una sola CC ha existido en Italia (el prototipo diesel D-461). Dentro de las BBB cabe discernir tres opciones mecánicas :

a/articuladas, es decir, con dos semicajas idénticas y rotatorias respecto un eje vertical; el bogie central se apoya en la articulación, luego permite la inscripción de los otros dos bogies que son simplemente giratorios.

b/caja rígida con bogie central fijo; en este caso, los dos bogies extremos deben tener un doble movimiento giratorio y desplazable.

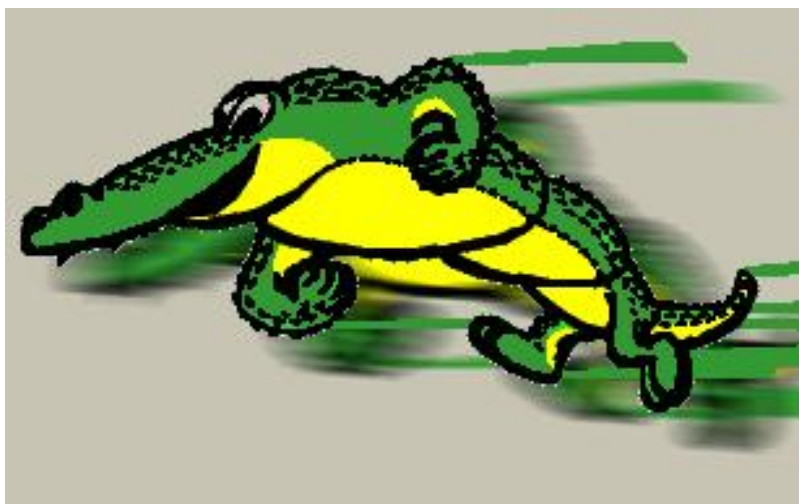
c/caja rígida con bogie central desplazable; aquí, los bogies extremos son sólo giratorios y el central no gira, sino que se desplazada transversalmente a uno y otro lado de la caja.

Italia inició las BBB con las E-626 que son del tipo b/ (desde 1927, 448 ejemplares fabricados); siguió con las articuladas tipo a/ (desde 1940, 469 ejemplares serie E-636, más 297 ejemplares series E-645 y E-646 desde 1958, para terminar esta evolución con otros 461 ejemplares de la serie E-656 que nos ocupa, introducida desde 1975), y finalmente experimentó las de bogie desplazable tipo c/, con los 392 ejemplares series E-632, E-633 y E-652, introducidos desde 1980 ya con gobierno electrónico, e idénticos todos ellos exteriormente. Total suman más de 2000 unidades BBB, de tecnología propia, que forman un parque de sorprendente consistencia y eficacia.



Una alternativa a la tracción de este tren : modelo de una E-656 Lima (de la época Lima auténtica italiana, antes de las compras y fusiones), que muestra una locomotora de una sub-serie más moderna, con doble faro entre otras pequeñas variaciones. Ref. 208340L, ejemplar E-656-182.

En la actualidad este modelo sigue estando en producción, con las mejoras técnicas pertinentes, bajo la marca Rivarossi y bajo el paraguas de Hornby (referencias de catálogo que empiezan por HR).



Este es el detalle de la calcomanía que lleva este modelo; "CAIMANO" es algo más que un apodo, es una denominación oficial FS para esta serie de locomotoras E-656, y muchas de ellas llevan esta imagen adosada en los laterales de las cabinas.

Esta "zoomanía" empezó con las E-444 "Tartaruga" (a la sazón las más rápidas del parque en aquel entonces), siguió con este "Caimán Veloz" de aspecto poderoso y terminó con las E-632 y E-633 "Tigre"; los diseños caricaturizados de estos animalillos son de lo más divertido y simpático. Para la elección de estos "nicknames" se montaron concursos participativos entre escolares.



Otro detalle de esta locomotora E-656 al frente de este rápido ligero; si por un lateral todo son "ojos de buey", por el otro tiene dos grandes tragaluces ovalados de mayor tamaño.



Imágenes ya típicas y clásicas de lo que da de sí esta maqueta social respecto la circulación de trenes; en este caso, lo ligero de la composición permite su explotación realista en instalaciones caseras mucho más pequeñas, sin desentonar de ningún modo.





Y en estas dos ultimas fotos, sorpresa !!

El IC215 "Mont Cenis" aquí circula ya en su tramo final, entre Turín y Milán; la E-656 se ha quedado en las toperas de la estación terminal turinesa de Porta Nuova y una E-444 "Tartaruga" ha tomado el tren por el otro extremo y lo conduce hasta Milán Centrale por las líneas llanas de la planicie padana (valle del rio Po); para este tramo no hace falta una máquina de 6 motores, con una de 4 basta.

EPILOGO

En el período entre 1988 a 1996, este tren simplemente cambió sus dos coches FS de 1ª por otros tantos de la SNCF, también de 1ª y tipo Eurofima VSE, con el cambio estético de llevar la decoración Corail y armonizar así toda la composición.

En 1996, la gran reorganización "Euro-City" programó 5 trenes diarios en esta relación : 2 sólo hasta Turín, otros 2 procedentes de París; estos últimos con TGV, los otros 3 con electrotrenes pendulares ETR-460 FS; uno de ellos siguió manteniendo el nombre de "Mont Cenis", como tributo a esta historia aquí brevemente contada.

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta HO para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Autor texto, cuadros y fotografías : Jordi Serra i Miquel

Septiembre-2017