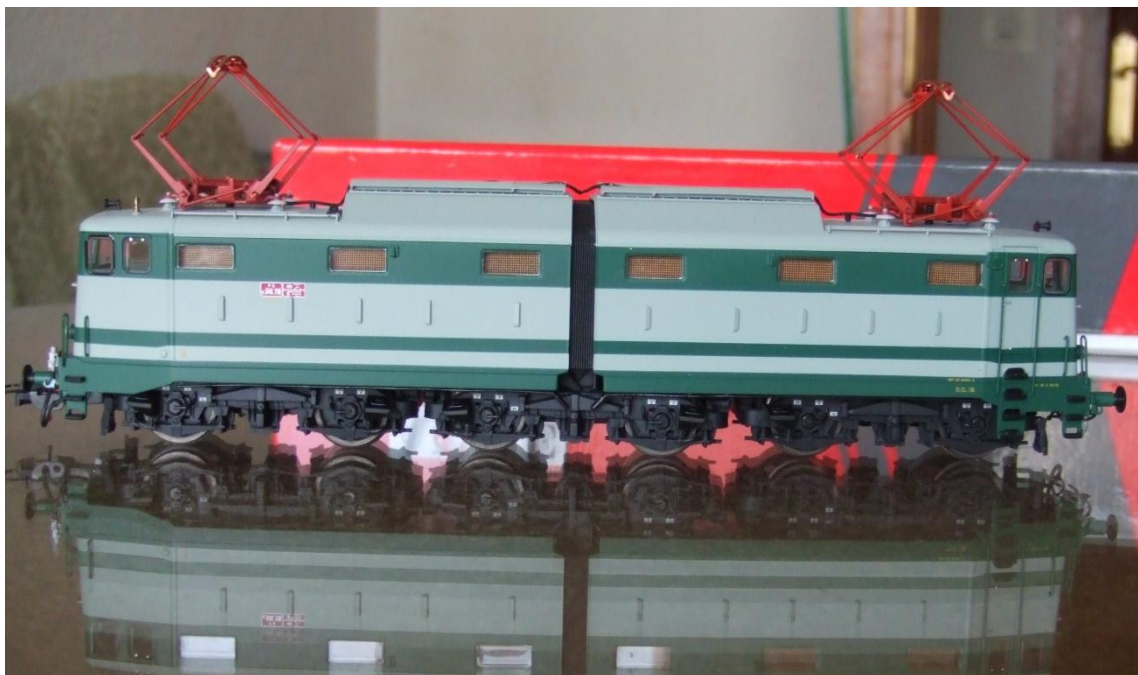


E210 "NAPOLI EXPRESS" : UN TREN CLASICO DE PESO



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.

E210 "NAPOLI EXPRESS" (1980) - - - - - Composición MI0181

Referencia EW63C

Tenía muchas ganas de incluir este tren en mi repertorio, y si no lo he hecho antes ha sido por la falta de alguno de sus elementos de base, como los coches a literas italianos, que se hallan a cuentagotas en el mercado.

Un señor tren !!, si, de gran composición y larguísimo recorrido : Nápoles a Paris, pasando por la eterna Roma, e incorporando un grupo de coches destino Boulogne, o sea, con transbordo a Londres (para la ruta completa Nápoles a Londres).

Siempre había existido el "Roma Express" Roma a Paris y viceversa, pero desde 1979, esta relación clásica se prolongó a y desde Nápoles; entonces ya no era un tren totalmente nocturno, ya que buena parte del tramo italiano era diurno. El tren pasaba también por Génova y Turín, y en Roma, no usaba los enlaces directos sino que entraba y salía de Roma-Termini, con inversión de sentido de marcha (y lo repetía en Turín-Porta Nuova, también terminal).

La situación temporal elegida para la representación es 1980; en mis libros de referencia, viene señalado en el Malaspina, pero también en el Nascimbene, con una composición idéntica aunque con algunos coches suplementarios de refuerzo en este último caso (cuya inclusión me habría complicado aún más la formación). La situación geográfica representada es entre Roma y Génova, en el sentido par E210 Nápoles a Paris (su inverso es el E211 Paris a Nápoles). Siendo un tramo llano, por la línea norte-tirrenica, una sola E646 se encargaba de la tracción; sin embargo, una segunda locomotora era necesaria entre Génova y Ronco Scrivia (en la rampa de los Giovi camino de Turín), y entre Turín y Modane, en la travesía alpina italo-francesa del Mont-Cenis (túnel del Fréjus).

Los coches destino Boulogne-Maritime (puerto del ferry a Inglaterra), llegaban a Paris Gare de Lyon, en cola de tren, desde donde eran cortados y encaminados por la línea de cintura parisense a la Gare du Nord, donde se acoplaban a otro tren. Boulogne tenía una importante estación en el mismo muelle portuario, donde los pasajeros destino Inglaterra embarcaban : pero no había instalación para embarcar trenes enteros, ya que esto estaba en la vecina Calais. Por cierto que a finales de los años 80 este tren ya finalizaba en Calais y no en Boulogne, pero sin embarcar los coches como si se hacía con el nocturno Paris-Londres, el famoso "Night-Ferry"



Detalle de la composición formada :

E210 "Napoli-Express" Nápoles-Centrale a Paris Gare de Lyon y Boulogne-Maritime, llegando a Génova, servicio de verano de 1980 :

	TIPO	PROP.	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.	ruta
1	WRz	FS	Self Service	Gris Claro	ACME	50026	Roma T. – Turín P.N.
2	B10c10x	SNCF	2ª cl. literas	Azul- Blanco	ROCO	45390	Nápoles C. – Boulogne M.
3	B10c10x	SNCF	id.	id.	ROCO	45390	id.
4	AcBcz	FS	1ª/2ª literas	Gris Pizarra	ACME	50540	id.
5	A4B6u	SNCF	1ª y 2ª cl.	Corail	ROCO	64002-1	id.
6	B6Du	SNCF	2ª cl. y furgón	id.	ROCO	64002-2	id.
7	Bz	FS	2ª cl.	Gris Pizarra	ROCO	44774	Nápoles C. – Paris G.L.
8	A4B6u	SNCF	1ª y 2ª cl.	Corail	ROCO	45729	id.
9	Bz	FS	2ª cl.	Gris Pizarra	Rivarossi	3636-2	id.
10	B10c10x	SNCF	2ª cl. literas	Azul-Blanco	ROCO	45819	id.
11	Bcz	FS	id.	Gris Pizarra	HERIS	16005	id.
12	Bcz	FS	id.	id.	ACME	50503	id.
13	WLABm	CIWL	Camas MU	Azul TEN	Rivarossi	4169-2	id.

El horario indicado para este tren de muy largo recorrido era el siguiente :

Nápoles Centrale (sale 12:30), Roma-Termini (15:00 – 15:25), Génova Piazza Príncipe (21:18 – 21:25), Turín Porta Nuova (23:22 – 23:38), Modane (1:40 – 1:58), Paris Gare de Lyon (llega 9:00), Boulogne-Maritime (llega 13:02).

En un breve análisis, vemos como las dos ramas del tren son similares, repiten algunos tipos de coche (como el mixto VU-75 Corail A4B6u), y ambas ofrecen literas de 2ª clase y plazas sentadas de 1ª y 2ª; literas de 1ª sólo en el tramo Boulogne, compensado por el coche camas MU en el otro. Y por cierto, material francés del más selecto, todo tipo Corail climatizado sin presencia de UIC-Y ni DEV.



Los Coches Franceses SNCF :

Coches num. 2, 3 y 10 :



Coches de 2ª clase con literas climatizadas Corail VU-75; 10 departamentos de 6 literas cada uno, más el departamento de servicio que da la 11ava. ventana exterior. Modelos Roco excelentes y ahora mismo agotados; los de Piko, más simples, también desaparecidos del mercado; el viejo de Jouef está muy por debajo en calidad, aún teniendo las medidas correctas. Se vislumbran reediciones mejoradas de Roco para finales del año actual.

Coches num. 5 y 8 :



Coches de 1ª y 2ª clase (4 + 6 departamentos) climatizados Corail VU-75; muy usados cuando no hace falta un coche entero de 1ª, por ello no es frecuente que haya más de uno por composición, pero en este caso va doblado al venir las dos ramas acopladas. Modelos Roco, de la misma base que los anteriores y con los mismos problemas actuales de "suministro" (por lo menos para las versiones con los colores y marcajes origen, como ésta).

Coche num. 6 :



Coche mixto con furgón y 6 departamentos de 2ª clase Corail VU-75; como ya indiqué en otra ocasión, este modelo reproducido por Roco y empleado aquí es de la 1ª serie de este material, que no estaba climatizado (como lo delatan las ventanillas divididas); sin embargo, este tren seguro que llevaba uno de los climatizados B6Du que se construyeron después, pero que no tienen reproducción H0 todavía. Pequeña desviación....

Los Coches Italianos FS :

Coche num. 1 :



Coche Restaurante sistema Self-Service, climatizado, muy empleado en los servicios internacionales de los FS, aunque, como hoy, sólo sirviendo un tramo limitado del recorrido. El raro color gris claro con franjas oscuras era único en el muestrario FS y lejos del rojo vivo que acostumbra a identificar los WR en el sector germánico y en Francia; lo que no comprendo es como pueden aplicarse las

inscripciones en blanco sobre un color de fondo tan claro.....ilegibles o casi. Modelo ACME correcto, LIMA lo hizo con longitud reducida 1/100 antes.

Coche num. 4 :



Coche mixto con literas de 1ª y 2ª clases del tipo UIC-X de los FS; las literas de 1ª clase, con 4 literas por departamento, son una "especialidad" de franceses e italianos, no se replica en otras redes, que dirigen al potencial cliente hacia los coches cama directamente.

El modelo es ACME, y acaba de salir al mercado después de 2 años de anuncio y espera; es la pieza que me faltaba para completar este expreso.

Coches num. 11 y 12 :





Coches de 2ª clase con literas tipo UIC-X de los FS : igual que los alemanes y los españoles, tienen 11 ventanas, y no 10 ni 12 como los equivalentes de 1ª y de 2ª; debe estar uno siempre contando ventanas para identificarles ?..no, no hace falta : al primer vistazo, si el anagrama central "FS" (o "DB") cae debajo de una ventana tenemos el literas seguro ! En los otros, teniendo número par de ventanas, el anagrama cae debajo de un tramo entre 2 ventanas.

El primero es Heris, que reproduce este tipo 68, y también los alemanes similares a el, los Bcm-243 (que son los utilizados en mis "talleres" para obtener literas Renfe BBL-8100); el segundo es un ACME tipo 70, muy difícil de hallar actualmente, ya que fueron producidos en varias referencias pero en mínimas cantidades.

Coches num. 7 y 9 :





Dos coches UIC-X del enorme parque italiano de este tipo; he elegido un ROCO tipo 64 (el más semejante a los alemanes) y un RIVAROSSO tipo 75 (evolucionado : sin ventiladores de techo, con faldón y con bogies Fiat), pero podría ser cualquier otra combinación. Los dos con 12 departamentos de 2ª clase con 6 asientos.

El Coche CIWL :

Coche num. 13 :



Los FS tenían un importante parque de coches cama universales MU, como este; no solo los que les llegaron en 1971 del reparto del parque CIWL, sino que después construyeron muchos otros directamente de su propiedad, incorporados o no al parque de explotación común TEN; los más recientes ya calzaban bogies Fiat, y algunos vestían la misma decoración azul noche y filetes amarillos de la CIWL pero sin los rótulos típicos. El modelo es un Rivarossi moderno (Hornby, ref. HR), basado en los moldes históricos de la casa de Como; se han comercializado en multitud de versiones, como por ejemplo un set de 3, cada uno de ellos con una característica diferente, como techo plateado o azul, por ejemplo.

TRACCIÓN

Muy adecuado que este tren esté remolcado en el tramo reproducido por una E-646, máquina clásica de los FS que todavía no había aparecido en el elenco que en estos trabajos se expone.

Las E-646 son máquinas de expreso introducidas en 1958, con el mismo concepto de BBB articulada que sus precedentes E-636 y de las siguientes en evolución E-656. Pero si bien es cierto que no hay gran variación conceptual entre ellas, salvo el incremento de potencia y mejoras técnicas inevitables del tiempo, sí que hay ya una ruptura estética : la rudimentaria y tosca caja de las E-636, con el esquema cromático antiguo marrón (castano + isabella), da paso a un perfil mejor diseñado y a un nuevo color gris y verde que entonces marcaba el material de alta velocidad (ETR200 "Polifemo", ETR250 "Arlecchino", ETR300 "Settebello" y los Ale601 aptos a 200 km/h). Estos colores son denominados específicamente "verde magnolia" y "gris niebla" ("nebbia").



En total fueron 204 unidades las E-646, pero las 5 primeras tenían aún las formas de las E-636 y los colores verde y gris dispuestos según otro esquema. Dan 4750 CV. y 140 km/h. Se construyeron hasta 1967, para dar paso a las E-656, muy potenciadas, y que ya adoptaron el esquema de color azul y gris que sería el clásico por muchos años.

En el curso de los años 80, las E-646 vieron como se las asignaba gradualmente a los servicios regionales con reversibilidad; esto se hizo en toda la serie excepto las 5 primeras, y fueron adoptando los colores MDVC (beige, naranja y violeta).

En la foto anterior (doc. A. Perego), una E-646 en presentación origen; no tardaron mucho en perder los perfiles cromados de la franja verde en el lateral y en el frontal, el modelo ACME del tren de hoy ya no los lleva.

LAS E-646 ITALIANAS EN MODELO H0 :

Muchas reproducciones H0 para estas máquinas, mayormente de los constructores italianos Lima y Rivarossi; modernamente de ACME (como la del tren de hoy) y de Roco también.



Aquí la ACME ref. 60130 (E-646-118) que ha remolcado sin problemas de tracción los 13 coches del tren de hoy. Lo más sorprendente es que también lo remolcó por mi pequeña maqueta casera, con rampas severas y curvas cerradas; pocas máquinas han podido firmar un logro como éste !



Pero lo que más me atrae de esta pieza es que fue mi primera máquina H0, allá por el año 1966; era la E-646-060 reproducida por la entonces joven LIMA, y venia en un set junto con 3 coches de viajeros, vías y transformador. La ilusión del momento la recuerdo vivamente y siempre he tenido una estima especial hacia ellas. Sólo conocía de los FS la E-424 marrón del catálogo Märklin, y quedé boquiabierto con su raro diseño BBB articulado y su decoración. Todo nuevo para mí entones.

Esta era la caja, muy alargada, que contenía mi primer tren H0 sistema NEM, el del medio de los 3 representado en la cubierta. Una opción económica en 1966, lejos de la élite ya prohibitiva y selectiva que eran los productos Märklin. Una elección pues afortunada, y el inicio de mi amor por el tren italiano !

Así pues, además de la citada E-646 LIMA "iniciática", Rivarossi también la ofreció en su surtido, cuando era a escala "grande" 1/80, y con mecánica simple de motor vertical (motor de "molinillo de café"); tanto una casa como la otra, antes de la fusión, ya reeditaron sus E-646 con nuevas mecánicas de motor central con 2 bogies motores, escala exacta, bloque de metal en el chasis como lastre etc...; o sea, 4 modelos de momento, por lo que respecta a concepto técnico, muchos más si contásemos decoraciones.

Más reciente, tanto ROCO como ACME se han sumado, presentando modelos de calidad actual con todos los detalles. Por cierto Hornby también ha reeditado puestas al día las suyas ex-Lima o ex-Rivarossi, desde que tiene el control de estas firmas.



Esta es mi VETERANA y punto de arranque de mi ahora notable colección H0; siempre la he mantenido con cuidado y FUNCIONA correctamente (52 añitos la chica); aunque ahora está "reservada" a servicios especiales, corrió muchos años intensivamente inclusive por el suelo; para que duden de la calidad del LIMA italiano, la primera marca que introdujo el tren juguete H0, a precio abordable, y con una buena dosis de modelismo, por respeto a los prototipos reales. En aquel momento, los topes y los pantógrafos eran metálicos (nada raro en una firma especializada antes en el tratamiento de metales : LIMA = "Lavorazione Italiana Metalli e Affini"). Si habrá dado vueltas su motorcillo circular "G" !

A continuación, las imágenes típicas y clásicas de lo que da de sí esta maqueta social respecto la circulación de trenes, algo larguitos como el de hoy.





Como viene siendo frecuente, los compañeros socios presentes en la sesión fotográfica aprovechan la ocasión para grabar algunos vídeos del momento. Gentilmente me los transmiten para poderlos incorporar al reportaje para el gozo colectivo.

Vídeo de Ll. Lannes : <https://youtu.be/GdwAnch49GY>

Vídeo de Richard Ricard : https://youtu.be/fj_9zIqaPzo

Infinitas gracias a todos ellos !



EPILOGO

Unos breves trazos históricos : este "Napoli Express" nace el 27 de mayo de 1979, como prolongación hacia el Sur del mítico "Roma Express", tren creado ya en el lejano 1890 uniendo las capitales de Francia e Italia. Su carrera finaliza antes del cambio de siglo, el 1 de junio de 1996. Desde la mitad de los años 80, ya no finalizaba en Boulogne sino en Calais, donde se concentraron los servicios de transbordo del canal (y asimismo también el actual túnel).

No hace falta decir que en la actualidad, parece que ha pasado del todo la época de las grandes relaciones ferroviarias nocturnas, sacrificadas por la alta velocidad a escala de todo el viejo continente. Sólo Austria y sus dinámicos ÖBB han seguido apostando por esta modalidad de servicio y mantienen trenes a nivel continental amparándose en la liberalización.

Buen viaje pues a los rincones de la historia ferroviaria !!

Con agradecimiento a la asociación ASVICA 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 (si no están acreditadas) : Jordi Serra i Miquel

Febrero-2018