

EN241 “VENEZIA” : LAS VACACIONES DE LOS EUROPEOS DEL ESTE



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.

EN241 VENEZIA (2009) - - - - - Composición HC11

Referencia EW25

Cuando me planteé esta colección H/C, ni me imaginaba que acabaría incorporando a ella un tren como este, de plena época VI, es decir, prácticamente actual; el tren moderno, por lo menos el español, es para mí la pura antítesis ferroviaria, dominado por composiciones insulsas, fijas, autopropulsadas, homogéneas, con estética de supositorio o de nave de conquista estelar.

Pero con sorpresa descubrí que en el Este de Europa las cosas TODAVIA van a la antigua usanza ferroviaria, esto sí, con material moderno, avanzado y selecto, incluso con estéticas y decoraciones serias y de lo más atractivo en los cánones clásicos.

La eclosión y apertura social y económica de la Europa del Este ha propiciado demanda de transporte hacia los puntos clave del turismo de siempre, como es la romántica y húmeda ciudad de Venecia (Italia); hasta el punto que existe un tren diario categoría EN (Euro-Noche) que enlaza esta ciudad con varias capitales del Este, en concreto Liubliana (Eslovenia), Zagreb (Croacia) y Budapest (Hungría); pero además, el tren lleva coches directos para Belgrado (Serbia), Bucarest (Rumanía) y para Moscú (Rusia), coches que se cortan en ruta o en la terminal de Keleti para seguir a sus destinos incorporados a otros trenes. Un medio de transporte cómodo y rápido para unas vacaciones de esta nueva gran familia de europeos.

Entré "en materia" al localizar esta foto en internet : EN241 Venecia-Budapest el 3 de junio de 2009, al paso por una estación de su recorrido esloveno :



Acompañaba un detalle de la composición de 9 coches, poco identificables en la foto; dado que ya tenía varios de ellos en mi colección, pasé a la acción.

Amplíé conocimientos y acabé la identificación concreta del material, como siempre, explorando San Google, ya que con la frase de búsqueda "EN241 Venezia", aparece multitud de material informativo, gráfico, videos etc.....sobre este expreso; la búsqueda también es útil tecleando su inverso "EN240".

Ni más ni menos que lo que yo deseo en mis composiciones : varias compañías propietarias, varios esquemas de color, varios destinos, varias locomotoras para la tracción según tramos etc....sólo que ahora en pleno siglo XXI, con la misma esencia ferroviaria clásica.

Composición detallada :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	WLAB	OSShD-Y	RZD	verde	Venecia S.L.-Moscú	SM	14328
2	Bmee	AVA-200	CFR	granate	Venecia S.L.-Timisoara	AF	20011
3	WLABmee	DWA renovado	CFR	azul-gris-amarillo	Venecia S.L.-Bucarest Nord	NO	
4	Bvmz	CAF	MAV	azul	Venecia S.L.-Budapest Keleti pu	AC	52010
5	Bpmz	CAF	MAV	azul	id.	NMJ	403.101
6	WRbmz	CAF	MAV	azul	id.	NMJ	407.101
7	Bcmz	CAF	MAV	azul	id.	AC	52020
8	WLABmz	CAF	MAV	azul	id.	AC	52030
9	Bcl	Y-Gosa	ZS	Verde-franjas multicolor o escala de grises	Venecia S.L.-Belgrado	NO	

Abreviaciones :

RZD : Rossiyskie Zheleznye Dorogi, Rusia

CFR : Căile Ferate Române, Rumanía

MAV : Magyar Államvasutak, Hungría

ZS : Železnice Srbije, Serbia

SM : Sachsenmodelle, Alemania (actualmente propiedad de Tillig)

AF : Amintiri Feroviare (marca rumana, asociada comercial con Acme)

AC : ACME, Italia

NMJ : Norsk Modelljernbane (marca noruega)

Tracción :

La locomotora depende del trayecto, ya que en esta relación cada país atravesado pone su locomotora; por lo que se deduce de fotos y videos esto sería una aproximación :

Red/Pais	Locomotora	Sistema eléctrico
FS-Italia	E-656 color XPMR blanco-verde o E-405 blanco-gris-verde-azul	c.c. 3000 voltios
SZ-Eslovenia	E-342 "Moped" amarillo-verde-marrón	c.c. 3000 voltios
HZ-Croacia	1 141 Koncar (base BB Rc Asea), decoraciones varias	c.a. 25000 voltios 50 Hz
MAV-Hungría	V-43 azul-gris-amarillo	c.a. 25000 voltios 50 Hz

El cambio FS-SZ tiene lugar en la estación fronteriza italiana de Villa Opicina, muy próxima a Trieste, pero más elevada; es famoso el tranvía-funicular que une el

centro de Trieste con esta estación internacional. Ignoro en qué puntos exactos tienen lugar los otros cambios.

En HO, las E-656 son producidas por Roco, Acme, Hornby-Rivarossi (y antiguamente por Lima); la E-405 es un nuevo modelo que ahora sólo produce Acme, derivan de las E-412 (que produce Roco) y las reales fueron encargadas por los PKP polacos, que las rechazaron.

La E-342 eslovena (llamadas "Moped", mobylette), la que aparece en la foto de cabecera, es producida recientemente por Acme, y es una coqueta pequeña BB de fabricación italiana, tema facilitado por la electrificación con el mismo sistema y por los avatares históricos de alternativas territoriales en la zona.



Las 1 141 croatas, según un modelo de fabricación propia (Rade Koncar) derivan de las Asea Rc suecas, y que conozca no han sido producidas en modelismo HO como no sea en series artesanales. Muy al contrario que la V-43 húngara, otra pequeña BB útil para todo, con mecánica de inspiración francesa (BB "vespa" de Alstom), que son producidas en HO por la marca casi confidencial húngara Fuggerth.



Coche num. 1 :



Este es un viejo conocido por estos lares, el modelo de coche-cama ruso clásico de construcción Görlitz que ha aparecido en bastantes de mis composiciones; la mutación soviético-rusa, o sea, SZD a RZD, tiene pocos cambios externos en este vehículo, aparte algún marcaje; luego lo utilizo para composiciones en un amplio periodo temporal. Sin embargo, en algún video de los observados, ya aparece este coche con colores modernos "nacionales" rusos blanco-azul-rojo. Y en la rabiosa actualidad, los RZD usan el tipo DWA de longitud 26,4 m. que equipa los nuevos expresos Moscú a París, Niza o Berlín.

Coche num. 2 :



Identificado como tipo AVA-200, pero por su aspecto pariente próximo de los UIC-Z Eurofima, este moderno coche de 11 departamentos de los ferrocarriles rumanos es una construcción local, apto a 200 km/h. y con las normas más modernas de

confort. El modelo es de la marca local Amintiri, que produce coches rumanos de gran calidad en asociación recíproca con Acme, a través del fabricante de éste (Modern Gala en general).

Coche num. 3 :



Este coche-cama me ha dado muchos quebraderos de cabeza para identificarlo; inicialmente pensaba que lo tenía fácil: Amintiri tiene en su catálogo dos modelos de coche-cama rumanos, con estos bellos colores característicos: pero son repintados de productos Acme tipos MU y T2S; y son reales, es decir, los CFR compraron coches usados de estos modelos (documentado en www.railfaneurope.net); pero el modelo en cuestión que usan en el "Venezia" es otro, de producción alemana DWA, no realizado en HO pero semejante estructuralmente a los modernos coches-cama del mismo origen del parque ruso. La cuestión estaba pues en comprar el modelo ruso, que LsModels produce en sets de 3, y efectuar una "intervención" profunda en mis talleres con él, o esperar su realización comercial por parte de Amintiri, marca que está sacando cada vez más novedades de coches rumanos. Pero para esta presentación he optado de urgencia por dotar al tren de un T2S, modelo Roco ref. 64762, semejante y casi equivalente al DWA en cuestión, siendo posible o probable que dicho tren haya contado con él esporádicamente. También valdría el "doblón" Amintiri 20051, el mismo T2S.

La "puesta en conformidad" de taller que comento antes, a partir del modelo ruso implicaría mover todas las ventanillas, tanto lado pasillo como lado departamentos, pero el número total de ellas es el mismo y del mismo tipo; también, cegar dos puertas (una por costado, no de la misma plataforma) y crear el faldón corrido bajo. Operación aplazada para quizás otra ocasión más propicia.

Comento, respecto a estas libreas actuales de los CFR rumanos (a las dos presentadas habría que añadir una tercera reciente a base de azul y gris), que es posible obtener estéticas modernas y bellas sin salir de los cánones clásicos, no

hace falta recurrir a las tonterías de diseño de ciertos "iluminados" bien pagados ajenos por completo al conocimiento del ferrocarril y de su historia.

Toda esta generación de coches modernos norma RIC rusos, rumanos, húngaros etc...es un producto DWA (Deutsche Waggonfabrik AG.), vieja conocida del sector, que, tras la reunificación alemana, adquirió la famosa Görlitz Waggonbau, especialista histórica en coches, bogies, etc...del mercado del Este. En la actualidad ambas están bajo el casi-monopolio Bombardier.



Este es el auténtico coche-camas CFR tipo DWA que debería figurar en mi composición HO.

Coches num. 4 a 8 :

Este es el bloque húngaro de este tren, con 5 magníficos y modernos coches para servicios EuroCity de los ferrocarriles húngaros (MAV), diseñados y producidos por CAF (España, Beasain y Zaragoza), entre 1994 y 1995.



He de decir que MAV tiene otras series de coches modernos equivalentes y semejantes a estos CAF, de producción DWA; el tren descrito usa indiferentemente los de uno u otro tipo, con todas las mezclas posibles; se distinguen externamente

en que los DWA llevan marcos plateados en las ventanillas y los CAF no, ya que usan un implante estanco a base de goma; asimismo, los DWA con techo liso y los CAF techo nerviado. La existencia en el mercado HO de las series completas de coches CAF, y por añadidura por parte de dos marcas distintas, y sólo algún DWA por parte de Roco, me han llevado a componer mi tren exclusivo con los primeros, además ya estaban la mayoría de ellos en mi parque HO cuando decidí esta reproducción.



Podría repetir mi comentario del párrafo anterior respecto la librea MAV: clásica y elegante, y además, unificada desde hace tiempo en todo el parque MAV de viajeros y locomotoras. Un ejemplo de buen gusto y economía.



Las imágenes muestran el coche de 2ª clase con departamentos (4), el coche-restaurante (6), y los dos coches a plazas acostadas, literas en primer término (7) y camas al fondo (8).

Coche num. 9 :



El coche a literas tipo Gösa yugoeslavo ya fue presentado en la composición del Simplon-Express de esta colección; en este tren, mucho más reciente, el mismo vehículo todavía está en liza pero viste libreas más modernas, además de su inscripción en el parque de los ZS, ferrocarriles serbios nacidos de la eclosión de los JZ. Las libreas actuales ZS varían entre el apósito de tres franjas coloreadas bajo el fondo verde tradicional o con una presentación totalmente gris claro en tres intensidades de escalado. Ambos modelos serán sin duda realizados en el futuro en HO por Acme, ya que tiene la base y ha empezado ya a hacerlo con un 2ª clase Bl. Luego he decidido esperar antes de adelantarme en mis talleres con esta realización de repintado, y presentar provisionalmente el coche en su versión de origen verde de los JZ.



Detalle de la tracción eslovena, donde queda patente el marcado carácter italiano de esta pequeña BB; Eslovenia tiene otro modelo de locomotora eléctrica de clara ascendencia italiana (una BBB articulada), y además.....cuenta con una serie de CC francesas hermanas directas de las famosísimas CC-6500, si bien con menores atributos de potencia y velocidad máxima. En HO Roco tiene previsto producir pronto esta pieza.



El EuroNight 241 Venecia-Budapest descansa en una estación intermedia de su recorrido esloveno; a la sazón la nueva estación de paso en construcción de la maqueta Asvicaf, que ofrecerá nuevas posibilidades de explotación en el conjunto.

Epilogo :

Nuestro expreso nocturno ha llegado a su destino Budapest Keleti; en el recorrido húngaro, ha incorporado en cabeza 2 coches de servicio interior, casualmente del tipo Halberstadt ex. DR comprados de ocasión a la DBAG; ni siquiera han tenido tiempo de trocar su color rojo origen por el azul de los MAV. Estos detalles pueden verse en algunos de los videos que se encuentran en Youtube en referencia a este tren.

Felices y románticas vacaciones en Venecia !!

ANEXO :

LOS COCHES MAV TIPO EUROCIITY DE CONSTRUCCION ESPAÑOLA CAF

Viene al caso este anexo documental respecto a estos coches, sorprendentes por tres razones:

1/Encargo por parte de los MAV de esta serie de coches convencionales, en una época donde prima el TODO AUTOPROPULSADO, y además, en 8 formatos distintos.

2/Reproducción en modelismo HO industrial de la serie completa, es decir, los 8 formatos o variantes, con la multitud de moldes que son de imaginar, para un parque de un mercado minoritario como es el húngaro.

3/Además, esta reproducción HO la realizan simultáneamente dos marcas distintas y de manera completa ambas.



Coche Bcmz

El siguiente cuadro expone de manera esquemática los datos de este anexo :

	Tipo	Descripción	Cantidad	Matriculas	Ref. ACME	Ref. NMJ
1	Avmz	1ª clase 9 dept.	9	19-91 100 a 108	52000	402.101
2	Apmz	1ª clase salón	8	10-91 100 a 107	52060	401.101
3	Bvmz	2ª clase 11 dept.	12	21-91 100 a 111	52010	404.101
4	Bpmz	2ª clase salón	18	20-91 100 a 117	52070	403.101
5	Bcmz	2ª clase literas	9	50-91 100 a 108	52020	405.101
6	WLABmz	Camas	6	71-91 100 a 105	52030	406.101
7	WRmz	Restaurante	9	88-91 100 a 108	52040	407.101
8	Dms	Furgón	5	85-91 100 a 104	52050	408.101

Las referencias ACME pueden añadir 1 o 2 unidades al número indicado según versión, ya que, en la realidad, estos coches no han cambiado de librea desde su entrega en 1994-95, pero sí de razón social; inicialmente estaba indicado "MAV" en el centro del coche, y sucesivamente, se indica "MAV-START" o "H-START", a tenor de las normas europeas de separación de actividades y matriculaciones en las empresas ferroviarias. ACME ha respetado estos cambios y los ha introducido en sus sucesivas tiradas.

Como se observa, un parque reducido pero selecto de 76 coches, climatizados, aptos 200 km/h. y con todos los parámetros RIC más exigentes, para tráfico internacional.



Coche WRmz

Porqué se encargaron a CAF y no se amplió la serie DWA, que tiene casi todos los formatos de coche equivalentes? Dicen que cuestión de financiación. Lo cierto es que CAF desarrolló un excelente producto, evolución clara del proyecto de los 10000 de Renfe, e imagen de los coches que tendríamos ahora en la península si no mediara de por medio la nefasta política del “seamos mas modernos y mas ricos y sólo compramos AVE’s” que conocemos.

Porqué se reprodujeron en HO ? Estos bellos coches son usados casi exclusivamente en servicio internacional y son conocidos en toda Centro-Europa. Demanda potencial bien valorada, y, según la política de ACME, no se escatiman recursos en reproducir TODA la serie, en un proyecto bien planteado de aprovechamiento de elementos comunes (que los hay), pero con todas las variantes de cajas e interiores; a lo sumo, las cajas de Apmz y Bpmz parecen idénticas. ACME y LsModels asimismo están primando el nuevo mercado este-europeo, por la misma razón de eclosión económica de los nuevos países comunitarios. Contrasta esta política con la de Electrotren, de tipo pre-histórico, que lleva 30 años produciendo el mismo coche con el mismo molde (y según parece algunos de nosotros comprándolo).

Porqué una marca nórdica como NMJ realiza también estos coches en directa competencia con ACME ? Misterio, y aventura arriesgada sin duda para una marca muy encajonada en su mercado propio nórdico (Noruega-Suecia); como elemento de posible explicación, el hecho de que NMJ, al igual que la danesa Heljan, subcontratan la pintura y decoración de sus modelos a un productor húngaro especialista en latón pequeñas series : Deák.



Furgón Dms

Un inciso idiomático antes de seguir en la materia : las inscripciones de los coches restaurante y plazas acostadas, según tradición este-europea, indican esta circunstancia en varios idiomas, entre ellos como es natural el húngaro :

Fekvőhelyeskocsi : coche literas/ Hálókocsi : coche camas/ Étkezőkocsi : coche restaurante

A pesar de la dificultad para nosotros de las raíces de esta lengua, hay un sonido que nos es familiar ! En efecto, nuestra palabra “coche” (catalán “cotxe”), viene de la palabra húngara “Kocsi”, que se refería a una carreta de tiro animal. Lo que tiene la filología !



Coche Apmz

Estos coches montan unos bogies que en nada se parecen a los GC de CAF que sería de esperar, sino que son tipo Fiat; o fue una elección del cliente, o CAF no tenía preparada una versión adecuada de su bogie, en ancho UIC; sea lo que fuere, llevan grabada la marca de fabricación CAF, como se puede intuir en la foto. Los DWA, por su parte, van sobre unos bogies del fabricante local Ganz (Ganz-Hunslet).



MODELISMO : ANALISIS COMPARATIVO ACME – NMJ

La situación se presta inexcusablemente a realizar un pequeño análisis comparativo de estos modelos para dilucidar (si existe), cual es la marca vencedora de la contienda.

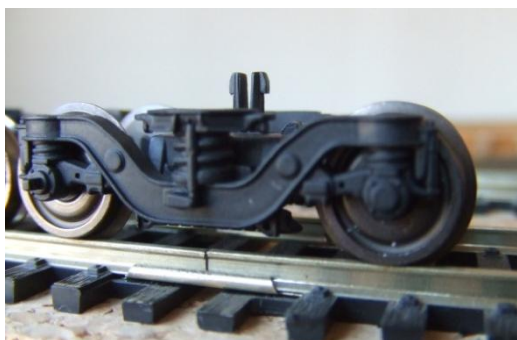
1/CAJAS : magníficamente realizadas por ambas marcas, con gran exactitud de dimensiones y detalles, presentan combate nulo es este terreno; la reproducción de los coches reales es de gran nivel en ambas gamas.



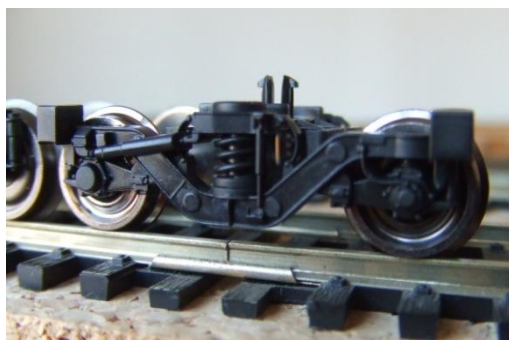
Arriba : Bpmz NMJ

Abajo : Bvmz ACME

2/BOGIES : aquí ya se observan dos políticas distintas; a/ACME no ha realizado unos bogies nuevos para estos coches sino que ha tirado de su gama ya en producción de bogies Fiat, que equipan multitud de sus modelos italianos FS; y resulta que el parecido existe pero no es exacto; un tanto negativo en este terreno; además, ACME ha reportado a sus bolsitas de accesorio los amortiguadores antilazo, muy visibles ya que van por el exterior, de tal manera que si el comprador los monta inmovilizan del todo el bogie (apto sólo para modelo de exposición); la realidad es así, ya que tal pieza va solidaria al bogie por un extremo y a la viga de apoyo de la caja por el otro....pero a 1/87 vale la pena hacer un esfuerzo de imaginación y funcionalidad, no ? b/NMJ va mejor en este terreno, ya que (no tenía otra opción) ha realizado unos bogies nuevos para sus coches MAV-CAF, reproduciendo con detalle y exactitud el tipo real en vista externa. Además, los amortiguadores citados vienen incluidos con inteligencia, es decir, van solidarios del bogie y no impiden ningún movimiento de éste, aunque visualmente parece que tengan un extremo en la caja.



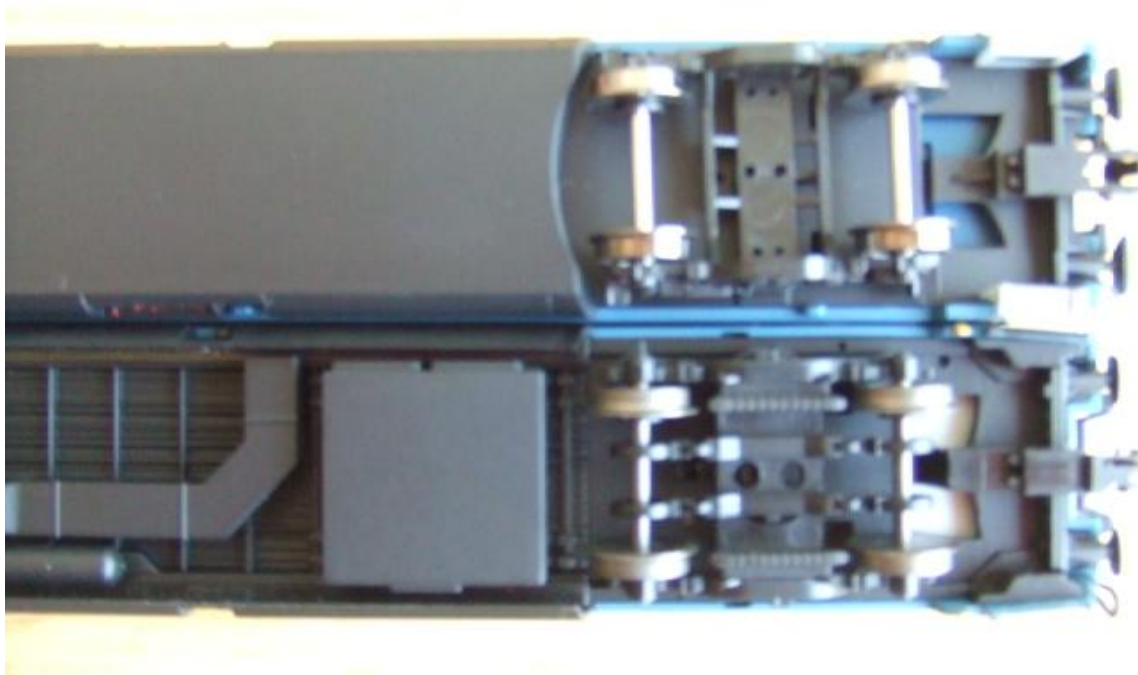
Bogie ACME



Bogie NMJ

3/INTERIORES : en este aspecto, es fácil la comparación: ACME provee unos interiores absolutamente detallados y magníficos, a la altura de los mejor visto en este terreno, por supuesto todos distintos y exactos respecto a los coches reales; por su parte, NMJ ha dispuesto una curiosa opción : NO EXISTEN INTERIORES, y su ausencia se palia con una cristalería de tono tintado oscuro. Sin duda es una opción que permite ofrecer el producto a un nivel de precio un punto por debajo de su competidor.

4/BAJOS : misma política que en el apartado anterior; ACME tiene unos bajos detallados, incluyendo los frenos de disco del bogie y todo el sistema de distribución de aire acondicionado; NMJ se limita a rellenar el volumen a nivel de los faldones exteriores sin más detalle.



4/DECORACION E INSCRIPCIONES : combate nulo, aunque los tonos de color azul y gris claro no son absolutamente iguales en ambas producciones, es difícil dilucidar cual es más exacto sin haber visto los coches reales, sólo sus imágenes impresas o digitales; en cualquier caso, no choca visualmente el hecho de incorporar en un mismo tren HO coches de ambas marcas, como hago es esta presentación.

5/OPERABILIDAD : nada a objetar en unos y otros, cumplen las normas NEM en cuanto a elongación, enganches, rodadura, y pueden explotarse con enganches cortos y radios de giro normales sin dar problemas en ningún caso.



Izquierda : NMJ

Derecha : ACME

6/MERCADO : los coches ACME han tenido éxito comercial ya que se siguen haciendo cada año nuevas tiradas con pequeñas variaciones de inscripciones, y se venden en el sector a un precio entre 50 y 60 euros/unidad; incluso en ocasión es difícil encontrarlos por menos de este precio. Por el contrario, los NMJ, que salieron inicialmente alrededor de los 40 euros/unidad, están en liquidación desde hace tiempo en toda Europa, a precios entre 25 y 30 euros. Sin duda el tema "interiores" ha marcado la pauta y las preferencias de los consumidores. A tomar nota de ello.

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

Autor texto, cuadros y fotografías (excepto tren real) : Jordi Serra i Miquel

Agosto-2013