

LA “4000” DE RENFE Y SUS MODELOS HO



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria, acotada a la modelización en HO de una mítica locomotora : la diesel serie 4000 de RENFE, o serie 340 según UIC, que surcó nuestras vías entre 1966 y 1987, dejando, pese a tan corto período, una imborrable huella que hace que cualquier aficionado al tren modelo suspire por hacer correr por su maqueta o contemplar en su colección una o varias de sus reproducciones a escala.

Conocida la inexplicable carencia por ahora de esta locomotora en los programas de los constructores industriales de HO, este trabajo va a centrarse en los métodos y posibilidades de obtención de un modelo correcto, por parte de un aficionado modelista con más o menos destreza en las técnicas del modelismo de pieza, así como en la exposición de las propuestas de los artesanos.

En otro apartado, intentaré especular y razonar sobre el posible porqué de esta carencia tan notoria, sin embargo paliada por varias marcas con lo que convenimos en llamar "renfritos" o repintados puros de material extranjero, técnica que puede colmar y satisfacer a multitud de aficionados, pero que se aparta del concepto de pureza y racionalidad que defiendo.

INTRODUCCION

La locomotora diesel hidráulica serie 4000 (340) de Renfe ha marcado una época en el ferrocarril real, y su notoriedad se acrecentó, además de por su imponente aspecto físico, por el hecho de que se destinaron de origen a la tracción de los mejores expresos por líneas no electrificadas; por ello, Renfe las usó profusamente en sus campañas publicitarias del momento, como símbolo de modernidad, y expandió a los cuatro vientos el conocido y castizo comentario de que eran las más potentes del mundo en aquel momento construidas en serie.

Para su reproducción modelista en HO, que es de lo que se trata aquí, tuvieron sin embargo un serio “hándicap”: su parecido físico con la V200 alemana, de la que derivan expresamente, ha motivado que, hasta ahora, los actores de las firmas de modelismo hayan ido a por el negocio fácil de presentar una V200 pintada al renfero modo como propuesta: inversión cero en moldes, tan sólo un cliché de marcaje y otra pintura, y a venderlo al mismo precio que un modelo por el que se ha tenido que invertir mucho. Ante la preocupante ignorancia (cada vez menor, por suerte), o la paciente resignación (“es lo que hay”) del aficionado medio hispanico, el invento ha ido colando año tras año. Por otra parte, la V200 alemana y sus derivadas han sido y siguen siendo, quizás, los modelos que más se han reproducido en HO y ninguna de las grandes y medianas marcas ha dejado de incorporarlas en su catálogo; incluso ahora mismo, una V200.1 se anuncia como “novedad” 2016 por la casa Piko.

Los intentos de incorporar este modelo, con nuevo y expreso proyecto para obtener una auténtica 4000 Renfe, han topado a menudo con dos argumentos en contra por parte de los gerentes de las firmas de modelismo industrial locales :

a/ el público ya tiene su 4000 de “renfrito” y no sabrá distinguir nuestro producto auténtico

b/ tiene una sola decoración posible y ello limita su venta múltiple por distintas versiones

A estas alturas, ni uno ni otro argumento tienen solidez. El primero, porque el mercado ya va adquiriendo madurez y nos corresponde también a los divulgadores y foros trabajar en este sentido. El segundo, es falaz : salvo el esporádico caso del coleccionista de marca que compra todas las referencias que salen por sistema (algo no extraño en la Märka), los demás mortales acostumbramos a comprar una sola versión, aquella que se ajusta a nuestra época de representación; dos a lo sumo; luego la 4000, con su dicotomía época III-época IV respecto la matriculación, varios números de cada y ligeras variaciones de detalle, cubre sobradamente el cupo de ventas previsibles. Y no hacen falta pintarrajeados varios.

Desgraciadamente, el “boom” del modelismo HO Renfe, que disfrutamos entre 2004 y 2010 aproximadamente, pasó de largo para la 4000; en estos años, parecía que íbamos a tener toda la Renfe reproducida de manera rápida después de decenios de carencia, con la 333 de Electrotren como única pieza fiel destacable. Después, tan solo Electrotren, con su propio gabinete de proyectos, tiene el “permiso” del amo, Hornby, para desarrollar algún modelo hispano 100% (hasta cuando ?), además de la joven firma Mabarr que, con esfuerzo, nos va deleitando con modelos de lo más acertado. Y los vagones de Ktrain, no lo olvidemos. Las otras dos, Roco e Ibertren, ni están ya ni se las espera.

LA FAMILIA DE “PANZUDAS” KRAUSS-MAFFEI

Con la siguiente presentación de la estirpe de estas locomotoras, introduciré los elementos en los que una alemana V200 difiere de una española 4000.

Constan 5 modelos en esta familia, tres alemanes (DB), uno yugoeslavo (JZ), además de la 4000 de Renfe :

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DB	V200	BR220	001 a 066	18470	3200 B	CURVA	MÄ-TX-RO-PK-ESU
DB	V200.1	BR221	101 a 150	18440	3200 B	RECTA	MÄ-TX-FL-RO-LM-JF-PK
DB	V300	BR230	001	20270	3500 C	CURVA	MÄ-LM
JZ	D66	761	001 a 003	20270	3500 C	CURVA	
RENFE	4000	340	001 a 032	20350	3200 B	RECTA	

Significado de columnas :

- (1) : compañía propietaria
- (2) : serie en origen
- (3) : serie según UIC (introducida en 1968 en Alemania, 1971 en España)
- (4) : números de orden, y cantidad construidas por diferencia
- (5) : longitud entre topes, en milímetros
- (6) : distancia entre ejes extremos del bogie (B bogie 2 ejes, C bogie 3 ejes)
- (7) : forma de la panza frontal según un plano vertical
- (8) : modelismo HO, firmas que las producen o han producido recientemente (según iniciales MÄrklin, TriX, Fleischmann, ROco, PiKo, LiMa, JoueF)

Luego, hay que discernir las series de origen V200 y V200.1 de las nuevas notaciones UIC BR220 y BR221 : no existe V221 o BR200, como se anota a menudo; sin embargo, la notación “BR” es opcional, no significa más que “serie de construcción”, podemos indicar “las 220” siendo correcta la identificación.

Lo que se deduce del cuadro (y está formateado con esta intención), es que para tener una 4000 Renfe a escala (datos en rojo), tendríamos que tener un modelo con las características de bogie y panza de la 221 (datos en azul), pero.....con la longitud de la V300 (datos en verde) : imposible si no se construye adrede : un “renfrito” o repintado de una 220, 221 o 230 será siempre falso.

Otras derivadas de esta familia, las hay, pero heredan la parte mecánica aunque no la estética morruda característica : por ejemplo, las “Warship” inglesas, las Talgas 352 a 354 españolas, etc...

PROPUESTAS COMERCIALES GRAN SERIE (HASTA AHORA)

Sigue la relación breve del desolador panorama que las firmas comerciales gran serie nos han propuesto como modelo HO de una 4000 Renfe :

A/ L I M A

Nos introdujo un repintado de su BR221 DB : ref. 208105L (1978 aprox.); modelo muy simple con mecánica de motor transversal “G”, poco peso y poco detalle; locomotora 4008.



B/ J O U E F

Un curioso ejemplar : repintado de una BR221 DB de su producción HDI irlandesa de 1978 : ref. 8922; calidad juguete y bogies de una E10 DB, por aquello de economía de moldes, supongo. Es la de la siguiente foto : la 4002.



C/ R O C O

El más conocido y famoso repintado de su BR220 DB : ref. 43583 entre otras (desde 1996); en este caso, cabe destacar su gran calidad mecánica, pero el “renfrito” resulta inaceptable no sólo por su escasa longitud y porte, sino además por la inclinación de las panzas, ya que se basa en una 220 y no en una 221; cuando se planteó este producto Roco sólo tenía en catálogo la 220, pero ahora tiene también la 221 y no se ha dispuesto un nuevo artículo repintando

ésta, sino que se sigue editando la de siempre; y las reediciones indican que, pese a todo, sigue habiendo demanda para un producto tan “free”.



PROPUESTAS DE LOS ARTESANOS

De entrada, distinguir entre producto acabado, en kit, o en trans-kit (carcasa sola, a buscarse motorización y detalles); y también distinguir los materiales : su Majestad el latón o la resina.

a/ 4000 completa en latón :

En el mercado la excelente pieza del artesano Rafael Sánchez, que ha producido en pequeña serie la locomotora 4020 a todo detalle en latón; para la motorización se ha usado la reciente V200 de Piko, gama Expert, que no debe dar problemas de funcionamiento mecánico. También propone un artículo a base de plancha de latón fotograbado y accesorios de latón fundido, con rejillas, topes, placas y multitud de pequeños detalles para quien quiera probar la aventura por su cuenta.



b/ Carcasas de resina :

Varias en el mercado, actual o pasado :

- Raolva : este artesano comercializó una carcasa resina de una 4000 a la longitud correcta de la renfera, panzas correctas y detalles de rejillas adecuados; el chasis, en resina, muy primario, parecía encaminado a alojar el bogie motor tipo "G" y el bogie captador de una 221 Lima. La desaparición de este artesano ha discontinuado este producto, que añadía interiores de cabina y suspensiones.



- Pedro Elvira : otro artista de la resina, ha tenido por lo menos dos versiones de carcasas; una de ellas con laterales correctos salvo la longitud y la panza, lo que justificaba por su fácil motorización por simple introducción de un chasis de Roco (ver fotos abajo) ; pero también tiene carcasas a longitud y frontales correctos, en este caso de motorización más compleja. A menudo ha completado modelos de una u otra versión, bien acabados, para comercialización limitada.



c/ el futuro : impresión 3D :

El proyecto de JRADRIA usando esta técnica para el prototipo va tomando forma, y el tema se viene siguiendo desde hace bastantes meses en los foros habituales; faltará concretar si va a producirse en pequeña serie, con qué técnica (parece que el latón estará en la cita) y con qué motorización. La imagen dispuesta en los foros es desde luego espectacular :



Foto JRAdria (FT)

LOS MODELOS AUTO-CONSTRUIDOS POR AFICIONADOS

En este tema, puede verse un poco de todo, ya que la imaginación y los recursos de los aficionados modelistas, por suerte, son dispersos. El auto-consumo permite asimismo ciertas licencias y cada cual aborda las soluciones según su criterio de preferencias.

Por ejemplo : el modelo de C. Lacalle que se expuso y cuya metodología constructiva se explicó en la revista Maquetren núm. 51 (de 1997) : se usaba una V300 Lima, por cierto bien motorizada con motor central y tracción a 4 ejes; ya teníamos la longitud casi correcta; el bogie de 3 ejes era convertido en uno de dos por simple levantamiento de eje central, que es el no motorizado; sin embargo, el bogie quedaba con un empate excesivo de casi 4 mm., error que hay que asumir; y en una operación quirúrgica arriesgada, las panzas curvadas de la V300 eran cambiadas por otras rectas de una 221 Lima de desguace.

Por ejemplo : otra 4000 a base de una V300 Lima, en este caso de abasto más limitado ya que la operación se ha saldado sólo con el levantamiento de los ejes centrales sobrantes, y la cuidadísima pintura y decoración. Del modelista ARTrens que no ha pretendido ir más allá en esta realización destinada al mercado : un excelente impacto visual y calidad de acabado.



Foto ARTrens (FT)

Por ejemplo : una 221 Fleischmann simplemente pintada como una 4000, que fue el primer ensayo que vi de este tema, en poder de un coleccionista allá por los años 70; el aspecto era prominente aunque le faltase la longitud y las rejillas adecuadas.

Por ejemplo : lo que fue mi primer proyecto al respecto, bastantes años atrás : llegué a adquirir dos BR221 Lima, para practicar los cortes necesarios y unir los cachitos a la longitud correcta, manteniendo ambos bogies motores tipo “G”; sin embargo, el poco nivel de detalle de los propios ingredientes, poco mejorable, me echó para atrás y el trabajo no se inició. Pero su realización es posible.

Y finalmente, me extenderé algo más en lo que fue mi segundo y definitivo proyecto personal MIR101 : la 4032 con base mecánica de una Roco BR220 y caja de una Fleischmann BR221, ambas alargadas, y con detallística de latón de Rafael.

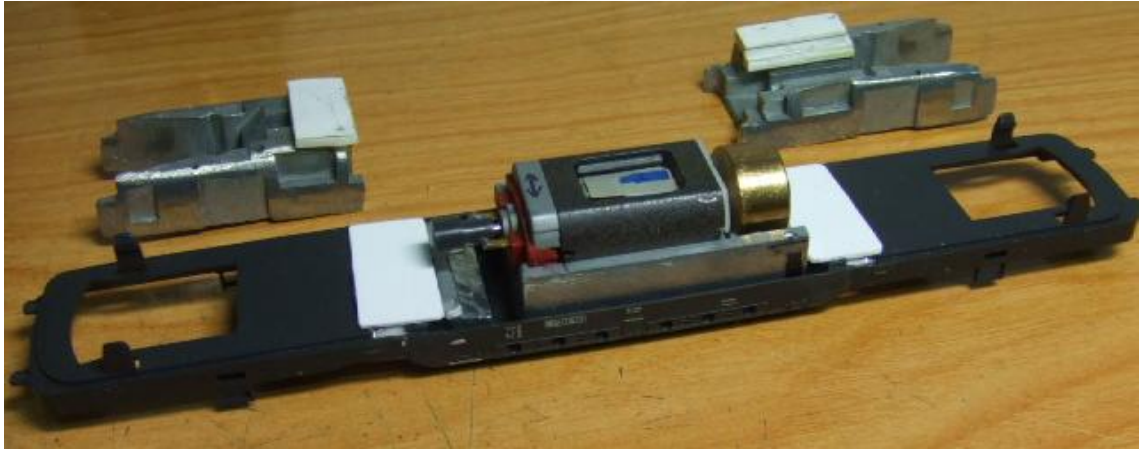
LA SIMBIOSIS ROCO-FLEISCHMANN PARA MI 4032

Mi planteamiento, en 2011, fue utilizar un chasis y mecánica Roco, de una BR220 DB ref. 43522. Y acoplarle una caja Fleischmann de su BR221, en concreto la de decoración moderna azul turquesa y crema, que tiene la ventaja de que carece de los filetes en relieve fastidiosos de quitar (que separan las zonas gris y roja en la de decoración origen).

Porqué esta simbiosis y no trabajar directamente la Fleischmann ?

No lo he comentado hasta ahora, pero esta Fleischmann tiene un defecto constructivo mayúsculo : exceso de altura notable, cifrado en unos 4 mm.; calibrador en mano, resulta que este exceso radica en la parte “chasis”, siendo la parte “caja” exacta. Luego, probando que el encaje chasis Roco-caja Fleischmann podía realizarse perfectamente por sus medidas exactas, elegí esta opción.

Chasis : base y perímetro en plástico : usadas dos unidades, cortadas y unidas de manera que configuren el exceso de longitud necesario.



Chasis : pieza metálica lastre interior : en una primera fase, corté el tarugo en tres partes, sin unirlos luego, para dar la longitud; obtuve una precaria rigidez; rectifique el tiro y adquirí una nueva pieza, en la cual ya venían cortados y desplazados sólo las zonas de agarre de los bogies.



Fotos : solución desestimada por falta de rigidez longitudinal.

Caja : una sola caja Fleischmann usada, cortada por la mitad y complementada con la rebanada de chapa EVG necesaria.

Cardanes : ambos alargados, método BIC.



Fijación caja-chasis : además de mantener la superior, a base de dos tornillos en el techo contra una pieza metálica interior que recubre el motor, alojé dos más en la parte inferior de los morros: parecía suficiente.

Con todo ello procedí al detallado, pintura, franjas amarillas curvadas en los morros mediante una máscara adecuada, mecánica etc....; sin embargo, en el momento del montaje final, resulta que la unión caja-chasis, que al inicio se había probado y encajado, ya no se mantenía : por ligera deformación del chasis (pieza exterior) hacia los extremos, y por rebufado de los bajos laterales de la caja.....sin duda un exceso de tiempo (4 años) desmontado, además de la manipulación sufrida.



Así pues está ahora mismo la pieza, esperando una revisión del proyecto “encaje”, quizás con elementos de guía tipo solapas, lengüetas, etc... que fuercen el perímetro de la unión. Pero en todo caso, un peligro potencial de manejar tales elementos en una pieza pintada y “acabada”.

EPILOGO

Así están las cosas : sin embargo, un final de optimismo : vistas las novedades en modelismo HO anunciadas para este 2016, todo parece indicar que las firmas actoras en nuestro mercado van de nuevo a sacar las “vacas sagradas” restantes : no es descabellado pensar que algún proyecto para la 4000 esté en curso en un plazo de 1 o 2 años.

Fotos de portada :

La 4003 (340-003-3) arranca de Madrid-Chamartín el 8-8-1981 a las 10,45 h. ; conduce el Semidirecto 1302 Madrid-Valencia via Cuenca, y se dispone a dar el increíble rodeo por O´Donnell, Vicálvaro-Clasif., Vallecas, bif. Rebolledo, hasta alcanzar Villaverde-Bajo; en estas fechas, era el único servicio de viajeros encargado a esta serie, y quizás por ello luce pulcro aspecto, cuando a sus compañeras en general ya daba pena verlas (foto CC7601).

La 4020 (340-020-3) en HO del artesano Rafael Sánchez, modelo latón.

Autor texto y cuadros : Jordi Serra i Miquel

Autor fotos del parque HO conjunto y detalle : Jordi Serra i Miquel

Otras fotos : documentación catálogos constructores y Red o autores citados

Enero-2016