

# D343 NANTES-BURDEOS-MILAN : UN RECORRIDO ORIGINAL POR EL SUR DE EUROPA



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.

D343 NANTES-MILAN ( 1982 ) - - - - - Composición MI0081

Referencia EW71

Hoy viajaremos en otro expreso europeo de antaño, modesto servidor de las relaciones internacionales ferroviarias que surcaban el viejo continente no hace mucho. Por modestia, no tiene ni siquiera nombre de bautizo.

Me sorprendió una relación como la presente, que conecta el oeste y sur de Francia con el norte de Italia, dando el rodeo costero sin atravesar los Alpes, y además sin pasar por ninguna capital de estado que le diese reconocimiento. Aunque el rol internacional es limitado a los tres coches que conectan Burdeos con Milán, tiene su importancia; el resto de la composición, procedente de Nantes, en la porción atlántica de Francia, finaliza en Ventimiglia, que es la estación fronteriza entre ambos países por el lado de la Costa Azul ( que pasa a denominarse allí Costa de Liguria ). Por el camino, sirve Toulouse, Narbona, Montpellier, Marsella ( donde invierte el sentido de marcha y tracción ), Niza y Génova ya el Italia.

Esta formación es del servicio de invierno 1981-82, pero me consta que con posterioridad, este mismo tren amplió y prolongó los coches de Milán hasta Venecia, y después condujo también coches austríacos directos entre Marsella y Viena, así como coches suizos destino Zürich : todo es posible ! Y además son formaciones que pueden asimismo reproducirse en HO en esta colección.

La composición presentada en este trabajo es la que corresponde entre Marsella y Ventimiglia, o sea, su último tramo francés; circula pues de madrugada por la línea costera de la "Côte d'Azur" electrificada en corriente alterna 25.000 voltios 50 hz.

Una vez en Italia, los 3 coches destino Milán se añaden a otro tren de material variado italiano, que se encamina con una E444 "Tartaruga" hacia Génova Piazza Príncipe, donde vuelve a invertir sentido para acometer la rampa de los "Giovì" hacia el interior del país transalpino.

Este tipo de conexiones ferroviarias internacionales me hace soñar en lo que podría haber sido en el caso que no hubiese existido el aislamiento ( ferroviario y mental ) de la península ibérica con Europa en aquellos años. Por ejemplo, un expreso nocturno Alicante-Amberes, sin pasar por Madrid ? O un Valladolid-Zürich ?



### Composición detallada :

Coche	Formato	Tipo	Propiedad	Librea	Ruta	Existe	Referencia
1	Az	UIC-X	FS	gris pizarra	Burdeos-Milán	RO	44717
2	Bz	UIC-X	FS	gris pizarra	id.	RO	44719
3	Ac4Bc5x	UIC-Y	SNCF	azul y blanco	id.	RO	45209
4	Ac4Bc5x	UIC-Y	SNCF	verde y plata C160	Nantes-Ventimiglia	RO	44625
5	Bc10x	VU-75	SNCF	azul y blanco	id.	RO	45390
6	Bc10x	VU-75	SNCF	azul y blanco	id.	RO	45390
7	WLAB	MU	SNCF ex.CIWL	azul TEN	id.	JF	HJ4019
8	A8	DEV-AO c.	SNCF	verde 301	id.	REE	VB-058
9	B10	DEV-AO c.	SNCF	verde y gris	id.	REE	VB-040
10	B10	DEV-AO c.	SNCF	verde y gris	id.	REE	VB-040
11	B5D	UIC-Y	SNCF	verde y plata C160	id.	REE	VB-100

Para las abreviaciones de este cuadro, indicar que la "c" se refiere a coches con literas, "WLAB" a un coche-cama universal, utilizable en 1ª o 2ª clase, y "D" se refiere a un furgón, entero o parcial. La "z" en los coches italianos tiene su historia, e indicaba un coche de bogies ( como el doblado de letra en Renfe ); con todos los coches del parque ya con esta característica, dejó de usarse a partir de 1982.

Para las firmas de modelismo, RO=Roco, JF=Jouef, y aparece por primera vez en esta serie la marca francesa REE, que en estos últimos años ha revolucionado el panorama modelista HO, más de lo que en su día hizo la actualmente moribunda LsModels.

### **Tracción :**

Muchas fases en la tracción de este tren, y no todas ellas explicitadas en la fuente informativa utilizada.

1/Nantes-Burdeos, tracción diesel, es de suponer una CC-72000 SNCF

2/Burdeos-Toulouse-Marsella, tracción eléctrica 1500 v., con mucha probabilidad una CC-6500 SNCF, pero posible una BB-MTE, ya sea BB-9200 o BB-9300

3/Marsella-Ventimiglia, tracción eléctrica 1500 v. + 25000 v. 50 Hz, imprescindible una bi-corriente, como la BB-22200 referenciada.

4/Ventimiglia-Genova Piazza Príncipe, tracción eléctrica 3000 v. con una E444 de los FS, una "Tartaruga"

5/Genova P.P. – Milán, idem. con una E656 FS, una "Caimano", muy probable



## **DETALLE DE LOS COCHES :**

### **Coche num. 1 :**



Entre 1968 y 1987, los FS italianos se dotaron de un importante parque de cerca de 5000 ejemplares de coches tipo UIC-X, para servicios de larga distancia, a imagen y semejanza de los coches alemanes DB y parientes cercanos de los serie 8000 de Renfe. Las primeras series, como los dos ejemplares de este tren aquí presentados, eran idénticos a los alemanes : en las posteriores empezaron a evolucionar ( bogies Fiat, techo acanalado, estribos carenados, faldones, climatización etc.. ).

En concreto, un 1ª clase Az tipo 1964 UIC-X, en su primera y plúmbea decoración, gris pizarra y techo plateado. 10 departamentos de 6 plazas. Bogies Minden-Deutz.

### **Coche num. 2 :**



En esta posición viene un 2ª clase, Bz tipo 1964 UIC-X, 12 departamentos de 6 plazas; todos los italianos tienen ventanillas grandes de 1,2 m., no existe la versión con ventanillas estrechas de 1 m. que tanto agradó a Renfe. Ni los departamentos con 8 plazas.

Estos coches UIC-X tipo 1964 han sido reproducidos por multitud de firmas, ya que por su similitud con los alemanes han procedido al clásico "repintado", sin embargo correcto en este material. Los aquí presentados son ROCO, a 1/87 exacto ( 303 mm. longitud ); Rivarossi también procedió con ellos, y otras marcas como Lima o Märklin con versiones acortadas. También ACME actualmente, incluyendo versiones modernas que difieren bastante estéticamente de estos primerizos.

Después del gris, a partir de 1985 se redecoraron con una más vistosa librea beige grisáceo y rojo oscuro ( llamado "fegato" = hígado ! ); los que subsisten ahora, sobre todo las versiones a literas, visten de blanco-azul-verde ( librea XMPR ).



Un ejemplo de un Az UIC-X moderno ( bogies Fiat ) con la librea "rojo hígado".



Otro ejemplo de un Az UIC-X, con la librea actual XMPR.

Foto : Rinaldi



Coches num. 3 y 4 :



Dos coches a literas franceses, del tipo UIC-Y, que ya se han visto a menudo por estos trabajos; éstos son de formato mixto, con 4 departamentos de 1ª clase y 5 departamentos de 2ª; se presentan en dos decoraciones sucesivas, ya que todo era posible en 1982 si bien la "oficial" ya era la azul y blanca, introducida a finales de los años 70 en plena época "Corail"; la anterior es la verde y plata, denominada C160 y que marcó unos años los coches aptos a 160 km/h de la SNCF. Modelos ROCO correctos ( a contrastar sin embargo con los de reciente producción REE, que a decir de los cuenta-remaches los superan en mucho ).

A observar como en las decoraciones clásicas, sólo la 1ª clase era marcada con la franja amarilla en el límite del techo; en la época posterior, también la 2ª clase se marcó con una franja, verde en esta ocasión.

#### Coches num. 5 y 6 :



Y ya que hablábamos de coches "Corail" en el párrafo anterior....voilà !

Dos coches modernos a literas de la generación "Corail" en este tren : del tipo VU-75, fueron los más modernos coches a literas del parque francés y los primeros climatizados; ésta fue su decoración inicial, sobria y elegante; los vimos circular por la península en el "Puerta del Sol" a partir de 1984. 10 departamentos de 6 literas cada uno, más uno de servicio.

Los modelos son de Roco, impecables; también los han reproducido Jouef, Piko, Mougél, etc..., todos ellos a escala exacta 1/87 en longitud.

#### Coche num. 7 :



Coche camas tipo MU ( visto lado pasillo en esta toma ), con 12 departamentos de 3 camas cada uno, que podían comercializarse asimismo en simple o doble si se adquiría billete de 1ª clase y suplemento adecuado. Coches diseñados por la CIWL,



la "Compañía", en 1971 fueron alquilados a las empresas nacionales para su explotación ( la SNCF en este caso ), para su servicio propio o a través del consorcio internacional "TEN" ( Trans Euro Noche ). También se construyeron lotes posteriores del mismo modelo a cargo ya de las compañías directamente.

Decoración "TEN", con un azul más clarete que no hizo olvidar el clásico y apreciado azul noche con filetes amarillos de toda la vida.

Modelo Jouef, de la etapa reciente bajo Hornby : lo que representa que el molde de este modelo viene de Rivarossi, que antes de la adquisición inglesa produjo estos coches en multitud de versiones y exquisita corrección. ACME también los tiene ahora en producción.

#### Coche num. 8 :



Y, en fin, llegamos a los coches REE : el primer acierto de la novel marca fue reproducir una extensa gama de estos coches franceses, llamados DEV-AO "cortos", que nadie había comercializado salvo un tímido intento por parte de LIMA en los años 70, que se limitó a las cajas de 8 y de 9 ventanas. Siguen en producción por lotes limitados, pero que van incluyendo todos los tipos constructivos, con sus minúsculas diferencias bien aplicadas : una delicia para los conocedores !

En concreto : coche de 1ª clase A8, decoración original verde celta 301, tipo de construcción U50. Por cierto, este coche en 1982 posiblemente llevaba la clase indicada con un pictograma tipo "Corail" rectangular, no con un simple "1" amarillo; tal versión también existe en la producción REE, pero no la adquiriré por venir exclusivamente comercializada en un "pack" de 3 unidades.

#### Coches num. 9 y 10 :



Siguen dos coches DEV-AO "cortos" de 2ª clase, tipo U50, con la caja de 10 ventanas ( que Lima obvió siendo la más numerosa y utilizada en la realidad ); se presentan en la decoración moderna, de plena época "Corail" : verde y gris "béton", franja de clase verde claro y pictogramas de clase rectangulares.

#### Coche num. 11 :



Otro coche REE, en este caso de la reciente producción de los UIC-Y, archiconocidos por doquier; es el mixto 2ª clase y furgón B5D, el único formato que no ha sido reproducido por Roco en su larga trayectoria, y que, por cierto, había ya obtenido por mi cuenta por modificación de otro y presentado en estos trabajos en alguna ocasión. Sea como fuere, no he renunciado a tener el "auténtico" en cuanto REE lo ha comercializado, en esta versión de origen C160 y en muchas otras recientes.





La locomotora bi-corriente francesa BB-22222, de la extensa y popular serie de las BB Alsthom de 4400 kw. "nez cassé"; en concreto, estas bi-corriente forman la serie de 205 ejemplares, números entre 22201 y 22405.

En los años 80, eran titulares de la mayoría de trenes en la Costa Azul, entre Marsella y el confín italiano de Ventimiglia; tal relación precisa de locomotoras bi-corriente, ya que la estación central de Marsella ( Marseille-St. Charles ) está equipada en continua 1500 voltios, y la línea hacia Niza e Italia está en alterna 25000 voltios; el cambio se efectúa en plena línea, a la salida de Marsella. Asimismo, dicha estación fronteriza de XXmillia está equipada por los italianos en continua 1500 voltios, evolucionando a media potencia por ella las locomotoras italianas, que son para 3000 voltios.

El modelo es de LsModels, aunque la serie esta asimismo representada en HO por Lima, Jouef, Märklin y Roco; LsModels ha culminado la perfección de esta pieza, con un nivel de detalle increíble y gran despliegue técnico. Sin embargo, se critica desde el otro lado de los Pirineos la "tenue" de su color gris "béton" característico, quizás demasiado amarillento, cálido, como si le tocara el sol, cuando bajo luz neutra es un color más frío, más gris; no sin ironía, denominan las "biscuit-glacé" estas reproducciones de LsModels.

Y la elección del ejemplar de numeral 22222 no es casual; aquí la llamaríamos la "super galleta", y es el único vehículo SNCF con repetición del mismo dígito en 5 cifras. En 4 cifras sí existió algún otro, por ejemplo la CC-1111.

En resumen, belleza y potencia en este modelo, que ha remolcado con holgura su tren por la maqueta Asvicaf y por mi aguda instalación casera; sin embargo, más de un problema a la hora de digitalizar, por lo sofisticado de su esquema.

Referencia 10049 / producción 2012



Galería fotográfica : foto-policía de la BB-2222 arriba y clásica vista de la longitud real del tren, con sus 11 coches, abajo.

En la página siguiente, otras tres tomas clásicas, en la segunda de ellas se muestra el tren abandonando la cabecera Este de la estación de Vallhonestá, circulando en sentido contrario al habitual de la mayor parte de las otras tomas.









El tren arranca de una estación; podría ser la de Marsella-Saint Charles, bajo catenaria 1500 voltios; en este caso, sería reglamentario alzar ambos pantógrafos, para mitigar la brutal punta de intensidad; sin embargo, las bi-corriente llevan un pantógrafo especializado para cada uno de los dos sistemas, y lo usan en línea esté situado delante o detrás.



El expreso internacional D343 atraviesa en viaducto por encima de una población; bien podría ser una porción de la línea costera entre Cannes y Niza.

Por cierto, el horario asignado a este tren prevé una salida de Nantes a las 18:08, de Burdeos a las 22:27, de Marsella a las 6:00, con llegada a Ventimiglia a las 9:45, a Génova a las 12:59 y a Milán a las 15:55.



# **ANEXO - 1**

## **EL MERCADO MODELISTA INDUSTRIAL HO ACTUAL EN FRANCIA : 1ª parte**

Quizás vale la pena una revisión puntual del complejo momento actual, con un marasmo de marcas de nuevo puño que pugnan por arañar cuota de mercado.

1/**JOUEF** : la gran marca histórica de Mr. Huard, orgullo galo, inventora del tren modelo a nivel juguete, muy asequible, pero con respeto a cotas y escalas, se debate en agonía, como todo el negocio internacional del grupo inglés Hornby del cual forma parte desde hace más de una década ( como Electrotren ); su cuota de mercado es ínfima y no son capaces de sacar producto de nuevo desarrollo, salvo contadas excepciones. Vienen primando la actualización de modelos que ya eran producidos por la firma en su etapa francesa, sobre el desarrollo de nuevos proyectos.

2/**LSMODELS** : la marca por excelencia clave del "alto de gama" en plástico oriental también vive horas muy bajas, aunque su especialidad no es el mercado francés sino el europeo en general ( salvo Italia, por acuerdo con Acme ). Su parón de producción por la quiebra de su socio Modern Gala, con secuestro y sabotaje de moldes de por medio, han limitado de gran manera su programa, y no son capaces de completar series anunciadas desde muchos años atrás e iniciadas ( OCEM-FL, por ejemplo, AGC, etc.. ). Sus anuncios históricos ( Z2, CC6500, VU Corail etc.. ) han ido cayendo en el olvido o en el programa de sus competidores. Malas horas para el invento del belga Mr. D. Piron, que se forjó muchos enemigos por su política comercial, su imparable escalada de precios, y la poca seriedad de sus programas; ahora todos se han apuntado a ocupar su espacio y a rematar la faena.

3/**REE Models** : la marca de moda en claro ascenso : REE por "Rails Europ Express", de clara reminiscencia de la época dorada del ferrocarril en Europa ( club TEE ); al frente, Mr. Chr. Chapelle ha planteado de directo la competencia feroz con LsModels y ha triunfado : también alto de gama en plástico, pero con precios más contenidos y absoluta seriedad en los programas anunciados, con plazos cumplidos en un alto grado. Y una elección de lo más racional y bien documentado. Y siempre que ha sido posible, cortando la hierba a los pies de su competidor tomando sus anuncios eternos y no realizados ( coches UIC-Y, por ejemplo ). Recomiendo ojear su web y dar un repaso a sus excelentes contenidos ( [www.ree-modeles.com](http://www.ree-modeles.com) )

4/**R37** : otro recién llegado en liza, ( Mr. Ph. Demantes ) en el mismo nicho de mercado que los dos anteriores : también al acoso y derribo de LsModels, empezó con unos automotores originales ( "Mobylette", bajo marca **Rail87**, y el minúsculo "FNC" ) de precio muy elevado y calidad regular. Ha seguido con un desafortunado programa asimismo de coches UIC-Y, más caros, y en choque frontal con los de REE ( para esto sirven los anuncios incumplidos de LsModels ). A la línea planteada, ahora con unas diesel BB-63000 de precio desorbitado, no le auguro mucha continuidad : eran también un falso anuncio del belga, pero todo el mundo tiene las clásicas Roco o las simples Piko. Pero posiblemente los OCEM-FL van a venderse mejor, son muy deseados después de otro anuncio falaz de LsModels con muchos años de espera. Recomendado : [www.r37.fr](http://www.r37.fr)

Continuará.....

## ANEXO-2

### EL SECRETO DE LA INFORMACIÓN

Este es el secreto : se llama Malaspina-Vianini



250 páginas atiborradas de información, gráfica casi toda ella; casi 800 diseños esquemáticos ( como los de la portada ) de trenes italianos o internacionales que transitan por Italia, años 80; detalle de recorridos, horarios, períodos de vigencia, numeraciones, tracción, maniobras de alteración de composición en estaciones etc...

Recomendado vivamente; y, como si no tuviese bastante con él, voy buscando el que se editó poco antes, del mismo tema, formato y autores, pero relativo a los años 70; un compendio también interesante de colores grises y marrones, posiblemente.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICAF 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 creditada ) : Jordi Serra i Miquel

Julio-2017