



Mi blog - oscar440

lunes, 8 de marzo de 2021

## LA COLECCIÓN "LOCOMOTORAS DEL MUNDO" DE EDICIONES DEL PRADO (N)

### a) Antecedentes. La colección de locomotoras del Club Internacional del Libro:

A principios del mes de septiembre de 2.002, el Club Internacional del Libro (CIL), sacaba a la venta una colección de locomotoras estáticas a escala N, bajo el título "Locomotoras de Colección". Se trataba de un total de cincuenta locomotoras, entre las cuales habían varias locomotoras españolas, con sus correspondientes fascículos. Esta colección se perpetuó hasta finales del año 2.004, debido a los incumplimientos de los plazos de entrega de los fascículos por parte de la editorial. Era habitual que durante un mes no sacasen a la venta ningún fascículo, y luego al mes siguiente sacasen dos o tres fascículos, más sobre todo a finales de la colección. Puede que ni tan siquiera existiese un plan de la obra, ya que algunas locomotoras repitieron sus decoraciones hasta la saciedad, con lo cual una misma locomotora, con varias decoraciones, daba para hasta cuatro fascículos, con lo cual, en realidad, aunque salieron un total de cincuenta locomotoras, no fueron más de una treintena de locomotoras verdaderamente. Se puede mencionar por ejemplo el caso de la locomotora "EuroSprinter", que con hasta cuatro decoraciones (la propia "EuroSprinter", la serie 252 de RENFE en colores "AVE", la versión portuguesa de la CP, y la versión de los ferrocarriles griegos OSE), dió para hasta cuatro fascículos.

El precio del primer fascículo de lanzamiento de la colección fue de 3,95 euros, y de 6,95 euros para los siguientes fascículos. Junto al primer fascículo, venía un folleto promocional de la colección, en el cual se publicitaron locomotoras que luego ni tan siquiera llegaron a salir en la colección, si bien constaban bajo un pie de foto como "fotografías no contractuales". Tal fue el caso de la locomotora francesa diésel de la SNCF serie 68.000, que pese a haber publicitado una fotografía del modelo a escala en dicho folleto promocional, nunca llegó a salir. La primera locomotora de la colección fue la locomotora de vapor L1 de la PENNSYLVANIA RAILROAD, y la segunda la locomotora diésel de RENFE serie 340.

Estas locomotoras se presentaban sobre una peana de plástico de color negro, sin atornillar, en la cual constaba su descripción. Por lo general, eran locomotoras funcionales, válidas para rodar por cualquier maqueta a escala N, ya que sus ruedas eran de plástico, y casi todas las locomotoras disponían de sendos enganches para ser remolcadas por otras locomotoras. Si bien alguna locomotora disponía de ruedas fijas, como por ejemplo la locomotora de vapor PACIFIC 01 de la DB (Alemania, 1961), y de bielas fijas, esta locomotora no era válida para rodar por la maqueta. Tampoco lo eran algunas locomotoras más que tenían los bojes fijos.

Aunque esta era una colección pensada para exponer las locomotoras de manera estática sobre sus correspondientes peanas en una vitrina, por ejemplo, el afán de los modelistas por ver rodar alguna de estas locomotoras, especialmente las réplicas españolas, llevó a algunos a experimentar con ellas todo tipo de motorizaciones, en una época de escasez de material a escala N.

Finalizada la colección, no se obtuvo el éxito esperado, y se produjo un excedente de locomotoras producidas. Por este motivo se intentó dar salida a este excedente obsequiándolas con la prensa. Por ejemplo, el periódico EL HERALDO DE ARAGÓN, de Zaragoza, obsequiaba a todos sus lectores con estas locomotoras en su edición de los domingos. También la revista TRENMANÍA intentó dar salida a estas locomotoras, obsequiando con algunas réplicas de locomotoras españolas de esta colección, distribuidas de manera aleatoria, en su número 29. Y todavía hoy en día es fácil encontrar estas locomotoras en los mercadillos de modelismo, así como en portales de internet de venta de artículos de segunda mano.

Hasta aquí he intentado hacer un pequeño resumen de esta colección del Club Internacional del Libro, que trataré de una manera mucho más detallada más adelante en su correspondiente entrada. Era necesario hacer este resumen porque a día de hoy, todavía hay gente que confunde las locomotoras de esta colección del Club Internacional del Libro, con las locomotoras de la colección de Ediciones del Prado. Como veremos a continuación, las dos colecciones poco o nada tenían en común, salvo ser colecciones de locomotoras estáticas a escala N.

### b) La colección "Locomotoras del Mundo" de Ediciones del Prado llega a España:

Previamente a la aparición de esta colección de locomotoras de Ediciones del Prado en nuestro país, ya se había editado mucho antes en países europeos y latinoamericanos. Algunos modelistas españoles, pensando que esta colección nunca llegaría a España, compraron algunas réplicas de estas locomotoras a través de portales de internet de venta de artículos de segunda mano, a precios muy superiores a los establecidos para estas locomotoras según los precios de la colección. Así, eran modelos muy buscados y muy cotizados por los modelistas españoles, las réplicas de la locomotora de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN", la locomotora diésel RENFE serie 319.4, el automotor eléctrico RENFE serie ETR 490 "ALARIS", o la locomotora diésel de TALGO serie 352 de RENFE. El objeto de buscar estos modelos, en su mayoría, era para motorizarlos. Hubieron más modelos españoles en la colección que más adelante detallaré, los cuales no despertaban tanto interés al existir ya réplicas comerciales en el mercado. Por estos modelos que he mencionado, se llegaron a pagar auténticas barbaridades en estos portales de internet, con precios que alcanzaban hasta los cincuenta u ochenta euros por cada una de estas réplicas. Mala opción para quienes eligieron esta opción, pues todo llega.

La colección "Locomotoras del Mundo" de Ediciones del Prado llega a España en enero del año 2.007, siendo su plan de obra un total de cien fascículos, con sus correspondientes locomotoras y fichas individuales de todas ellas. El primer fascículo sale a la venta al precio de 3,95 euros siendo la primera locomotora la británica de vapor "FLYING SCOTSMAN". Los aficionados esperábamos con ansias la salida de esta colección en España, porque se había hablado muy bien de ella en varios foros de debate ferroviarios, y se consideraba a esta colección de una calidad muy superior a las locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro, que como hemos visto, había salido años atrás. Si algún calificativo puede definir el primer número de la colección de locomotoras de Ediciones del Prado en nuestro país, fue el de "decepción". Estas locomotoras se presentaban sobre una peana atornillada de color gris, haciendo constar su descripción, una banderita con su país correspondiente, y el logotipo de la escala N. En el caso del primer número, la locomotora de vapor "FLYING SCOTSMAN" se veía algo pequeña en relación a la escala N, ya que estaba reproducida a galga británica, algo inferior a la galga europea. La locomotora presentaba un aspecto de acabado como de plomillo. Sus ruedas y bielas eran fijas y no era apta para rodar por las maquetas. Para colmo, y gracias a la inmediatez de información que suponen los foros de debate ferroviarios, los aficionados y modelistas constatamos que prácticamente todas las locomotoras de este primer número habían llegado a los quioscos con restos de pegamento en la carrocería de la locomotora, así incluso con huellas dactilares de la persona que había manipulado estas locomotoras en su manufacturación. Lo cual daba sensación de dejadez en el acabado del modelo. Esta misma locomotora ya había salido en la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, siendo de una calidad superior, con ruedas de plástico y bielas con movimiento, siendo reproducida a escala N europea, por lo tanto la "FLYING SCOTSMAN" de Ediciones del Prado salía perdiendo con diferencia frente al mismo modelo del Club Internacional del Libro. Con lo cual, Ediciones del Prado, había conseguido justo lo contrario: que más de uno se lo pensase antes de suscribirse o de seguir comprando más locomotoras de esta colección. Resumiendo, la colección de locomotoras de Ediciones del Prado, de la que tan bien se había hablado en los foros de debate ferroviarios previamente a su salida en España y en base a lo que se había publicado en el extranjero, resultó ser un fiasco en nuestro país gracias a este primer número y causar, por lo general, una sensación de decepción entre los aficionados.

El segundo fascículo, sale a la venta al precio de 6,95 euros siendo la segunda locomotora de la colección la francesa SNCF CC 7100, una locomotora eléctrica muy similar de aspecto a nuestras locomotoras eléctricas RENFE serie 276. En este caso, como prácticamente todas las locomotoras de esta colección, sus ruedas son metálicas y no dispone de enganches. Bajo ningún concepto se pueden hacer rodar estas locomotoras por las maquetas, porque

sus ruedas metálicas podrían causar cortocircuito si la maqueta se encuentra conectada a la red eléctrica. Advertencia que ya se da en una pegatina bajo la peana expositiva. El aspecto de esta locomotora sigue siendo de plomillo. E aquí pues, las diferencias fundamentales con la colección de locomotoras del Club Internacional del Libro, que las locomotoras funcionales eran válidas para rodar por las maquetas porque tenían ruedas de plástico y enganches, y además presentaban un mejor aspecto y no el plomillo. El precio también sería una diferencia fundamental, ya que el precio de estas locomotoras de Ediciones del Prado pasaría a ser de 11,95 euros a partir del tercer número, frente a los escasos 6,95 euros de las locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro.

En efecto, el tercer fascículo sale ya al precio de venta habitual de la colección, es decir, 11,95 euros siendo la tercera locomotora de la colección la locomotora española de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN", la misma por la cual algunos aficionados y modelistas impacientes habían pagado años atrás hasta ochenta euros por ella en algunos portales de venta de artículos de segunda mano.

Hay que destacar que forman parte de esta colección no solamente locomotoras, sino también algunos automotores y cabezas motrices de unidades de tren. Como por ejemplo, la cabeza motriz del TGV francés, tanto en su versión "naranja" como en su versión "dúplex", o el ICE alemán, entre otros. Se podrían comprar por ejemplo los remolques intermedios de estos trenes de marcas comerciales y formar una composición estática con estas cabezas motrices, para ser expuesta en vitrina. El listado completo de esta colección se puede consultar en esta misma entrada.

#### c) Los fascículos y las fichas de la colección "Locomotoras del Mundo":

Dejando de la lado por un momento las locomotoras protagonistas objeto de esta colección y de esta entrada, me centraré a continuación en los fascículos que formaban la colección. Los cien fascículos de la colección no son más que el libro "La enciclopedia de TRENES Y LOCOMOTORAS", escrita por David Ross, originalmente en inglés. Obra editada en nuestro país por EDIMAT, y que todavía se puede seguir comprando actualmente al irrisorio precio de 18,95 euros, por ejemplo en el portal de internet de "Casa del Libro". Esta obra se compone de 544 páginas. Se tratan como su título indica, trenes y locomotoras a nivel mundial, con abundantes fotografías. El texto español, al ser una mera traducción del inglés, se tipifica a los trenes como "clase" en vez de "serie". Por lo tanto, poco o nada aportaban estos fascículos, si luego además al finalizar la colección había que gastarse el dinero en encuadernarlos, más las tapas, cuando todavía hoy podemos comprar el libro entero por menos de veinte euros. Las portadas y contraportadas de los fascículos eran de color amarillo y se desechaban en el caso de querer encuadernar los mismos.

Por otro lado, los fascículos se acompañaban de sendas fichas correspondientes a las locomotoras que iban saliendo en la colección. Los textos de estas fichas, igualmente estaban traducidos del inglés al castellano directamente, en base a los modelos que ya habían salido en otros países. Hay que destacar que en el anverso de la ficha aparecía una fotografía de la locomotora en cuestión, con su descripción, y en el reverso un cuadro de características técnicas; aunque en muchos casos ni tan siquiera se disponía de fotografías del modelo, y se ponía simplemente un dibujo del modelo, lo cual parece una solución bastante pobre. En realidad, estas fichas poco o nada aportaban tampoco.

Se pusieron a la venta unas tapas para encuadernar los fascículos y darles el aspecto de libro final, así como unos ficheros para guardar las cien fichas correspondientes a las locomotoras y trenes que componían la colección.

#### d) Las locomotoras españolas de la colección "Locomotoras del Mundo":

Las locomotoras españolas de la colección "Locomotoras del Mundo", fueron las siguientes: locomotora de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN" (fascículo nº 3), locomotora diésel RENFE 319.4 (fascículo nº 17), locomotora diésel RENFE 340 (fascículo nº 36), cabeza del tren AVE (fascículo nº 45), cabeza del tren RENFE ETR 490 "ALARIS" (fascículo nº 81), y la locomotora diésel TALGO 352 (fascículo nº 90).

Antes de la aparición de esta colección en España, algunas de estas réplicas eran muy buscadas por los coleccionistas y modelistas; bien por ser un modelo inédito o bien por no existir un modelo comercial. Por alguna de ellas, se llegaron a pagar auténticas barbaridades en los portales de venta de artículos de segunda mano de internet, tal y como ya comenté más arriba, pensando que esta colección nunca iba a llegar a España.

En el caso de la locomotora de vapor RENFE 242 "CONFEDERACIÓN" (fascículo nº 3) se trata de un modelo inédito, del cual no existe reproducción comercial ni se la espera. Algunos modelistas de nivel avanzado han sabido motorizarla. El modelo tiene ruedas y bielas fijas. No se puede colocar sobre las vías de una maqueta si ésta se encuentra conectada a la red eléctrica porque las ruedas del tender son metálicas. Antes de la llegada de la colección a España, su precio medio en los portales de venta de artículos de segunda mano de internet, rondaba los ochenta euros.

En cuanto a la locomotora diésel RENFE 319.4 (fascículo nº 17), fue un modelo muy buscado y muy cotizado antes de la llegada de la colección a España. Se llegaron a pagar hasta cien euros por ella en los portales de venta de artículos de segunda mano de internet. En aquel momento no existía réplica comercial, por lo tanto se trataba de otro modelo inédito, que además venía a rellenar un hueco muy importante en el segmento de las locomotoras diésel actuales de RENFE. Todo lo más que se había hecho hasta el momento, eran carcasas de resina de esta locomotora para encajarlas en modelos comerciales de locomotoras norteamericanas, con unos acabados muy caseros, ya que el propio modelista debía pintar la carcasa con los colores adecuados. En cambio, cuando la colección llegó a España, poco o nada aportaba ya este modelo, pues el fabricante StarTrain ya había empezado a comercializar varias versiones de esta locomotora, a unos precios que rondaban los noventa o cien euros. Ningún modelista iba ya a experimentar motorizaciones sobre la base de esta locomotora estática de la colección existiendo una réplica comercial bien detallada y de funcionamiento más que correcto. Impacientes, una vez más, quienes tanto dinero habían pagado por esta locomotora estática antes de la llegada de la colección a España. La réplica en la colección de esta locomotora no tiene enganches y sus ruedas son metálicas, por lo tanto no puede colocarse sobre las vías de ninguna maqueta si ésta se encuentra conectada a la red eléctrica.

En el caso de la locomotora diésel RENFE serie 340 (fascículo nº 36), ya existían desde hacía años modelos comerciales, previamente a la aparición de esta colección. Se trata de los modelos de los fabricantes Ibertren y de Roco. Aunque en ambos casos, hay que mencionar que se trata de modelos mal ejecutados, porque el modelo de Ibertren no reproduce con exactitud la locomotora, y el modelo de Roco no era más que la locomotora diésel alemana DB serie V-200 repintada. También hay que mencionar que la locomotora diésel RENFE serie 340, salió con el fascículo nº 2 de la colección "Locomotoras de Colección" del Club Internacional del Libro, años atrás, aunque en este caso se trata igualmente de la locomotora diésel alemana DB serie V-200 repintada, como el modelo de Roco. La locomotora de la colección del Club Internacional del Libro tiene enganches y ruedas de plástico, con lo cual es apta para rodar por las vías de las maquetas; no así la locomotora de la colección de Ediciones del Prado, que cuenta con ruedas metálicas y no tiene enganches, por lo tanto no se puede poner sobre las vías de la maqueta si ésta se encuentra conectada a la red eléctrica. Por el contrario, es un punto a su favor la detallada carrocería, que sí reproduce con exactitud el modelo de RENFE, y no se trata de ningún repintado, sino de una réplica con nuevo molde realizada expresamente para esta colección. Es por ello tal vez que muchos modelistas exigentes aprovechan esta carrocería para motorizar esta locomotora, ya que es la locomotora que más se ajusta al modelo real. También se puede mencionar que recientemente el fabricante Fleischmann sacó a la venta un set de inicio digital (Ref. 931894) con esta locomotora diésel RENFE serie 340, a un precio razonable, pero con una carrocería que nuevamente no reproduce con exactitud la locomotora española.

En cuanto a la cabeza del tren AVE (fascículo nº 45), cuando esta colección llegó a España el fabricante Kato ya tenía una réplica comercial de este tren de RENFE, a un precio razonable (Ref. 10719-1), formando un conjunto de diez coches. Carecía pues de sentido comprar dos cabezas del tren AVE de esta colección para intentar formar una composición estática, cuando los coches intermedios del tren AVE del fabricante Kato no se vendían sueltos, si se hubiesen querido intercalar las cabezas estáticas. En el caso del tren alemán ICE de esta misma colección, sí se hubiese podido comprar dos cabezas e intercalar coches intermedios del fabricante Trix, el cual tiene referencias sueltas, para formar una composición estática. La serigrafía de esta réplica de la colección de Ediciones del Prado es muy deficiente.

En el caso de la cabeza del tren RENFE ETR 490 "ALARIS" (fascículo nº 81), se trata de un modelo totalmente inédito para esta colección, no existiendo por el momento a escala N ninguna réplica comercial. Es por ello que este modelo fuese de los más buscados y cotizados de esta colección, tal y como lo sigue siendo ahora. No obstante, se trata de formar la composición del tren completo, formado por tres coches, para lo cual serían necesarios cuatro ejemplares de la colección: dos serían los coches cabeza extremos, mientras que el coche intermedio habría que realizarlo recortando los frontales de los otros dos coches, y uniéndolos entre sí, para formar un nuevo coche. Esta técnica es muy difícil para los modelistas iniciados, y sería mucho más fácil repintar algún

modelo comercial, ya motorizado, de aspecto similar a este tren de RENFE, como por ejemplo el ETR italiano, del cual deriva precisamente este tren de RENFE. La serigrafía de esta réplica de la colección de Ediciones del Prado es muy deficiente.

Por último, la locomotora diésel TALGO 352 (fascículo nº 90), es otro de los modelos de esta colección cuya reproducción y serigrafía dejan bastante que desear. No obstante, se ha pagado por ella un alto precio antes de la llegada de la colección a España, a pesar de no ser un modelo inédito y de existir desde hacía años, aunque ya descatalogada, la réplica comercial de Ibertrén, muy difícil de conseguir en los mercadillos de modelismo y portales de venta de artículos de segunda mano de internet, a unos precios que rondaban los noventa a ciento veinte euros. La réplica de la colección de Ediciones del Prado reproduce la cabina modificada de la locomotora, con aparato de aire acondicionado en el techo y lunas frontales blindadas. Su aspecto es más pequeño que el modelo realizado por Ibertrén, sin embargo no se puede comparar porque tampoco está realizado el modelo de Ibertrén a escala N exacta, viéndose por el contrario esta locomotora algo grande. El modelo de Ediciones del Prado también se cotizó al alza a pesar de sus incongruencias, ya que algunos modelistas buscaban solamente la carcasa para motorizar la locomotora, llegando a pagar auténticas barbaridades por ella, antes de la llegada de la colección a España.

#### e) Valoración final de la colección "Locomotoras del Mundo":

Se trata de una colección de locomotoras estáticas a escala N presentada cada locomotora sobre su correspondiente peana atornillada. No son locomotoras pensadas para rodar por la maqueta porque al tener ruedas metálicas sin aislar se podría ocasionar un cortocircuito si la maqueta se encuentra conectada a la red eléctrica. Evidentemente algunos modelistas más avanzados podrán motorizarlas aprovechando únicamente las carcasas y poco más.

A día de hoy, todavía se pueden encontrar estas locomotoras en los mercadillos de modelismo y en los portales de venta de artículos de segunda mano de internet. Hay que saber diferenciar si se trata de locomotoras de la colección del Club Internacional del Libro o bien si se trata de locomotoras de la colección de Ediciones del Prado. En ningún caso se debería pagar más de diez euros por ellas, si bien las réplicas de modelos españoles tienden al alza. Hay que señalar que mientras la colección iba apareciendo en nuestro país, se podían solicitar directamente a la editorial cuantos números atrasados fuesen menester, sin necesidad de estar suscrito a la misma, así como durante un año después de que la colección finalizase, al mismo precio de venta habitual de los fascículos.

Mi valoración es para la colección en el momento en el que se podía comprar en los quioscos en nuestro país. Me parece una colección cara para lo que era. Algunas locomotoras presentan deficiencias importantes en sus acabados y serigrafía, y su aspecto por lo general es de plomillo. A todas las locomotoras de mi colección les he aplicado una capa de barniz satinado de Humbrol, con lo cual su imagen mejora bastante. Como siempre, en una valoración máxima de cinco estrellas:

Relación calidad-precio: \*\*\*

Nivel de acabado y reproducción: \*\*\*

En mi cuenta de flickr, entre otras fotografías propias, tengo un álbum dedicado a estas dos colecciones del quiosco de locomotoras estáticas a escala N, tanto de la colección del Club Internacional del Libro, como de la colección de Ediciones del Prado, con multitud de fotografías propias, cuyo enlace es:

<https://www.flickr.com/photos/oscar440/albums/72157625293508195>

Adjunto varias fotografías propias de algunas de las locomotoras de esta colección (click para ampliar):





**f) Listado completo de la colección "Locomotoras del Mundo":**

A continuación, adjunto el listado completo de la colección en España. Hay que tener presente que en otros países el orden de aparición de las locomotoras en el listado era distinto, y que además en algún país, como en Gran Bretaña, llegaron a salir hasta un total de ciento veinte locomotoras en la colección, es decir, veinte locomotoras más que en la colección española. Este es pues el listado de la colección en España: (click para ampliar > abrir imagen en una pestaña nueva > ampliar). Resolución máxima del documento a 1131 x 1600.



**LOCOMOTORAS DEL MUNDO – Ediciones Del Prado**

1 FLYING SCOTSMAN  
 2 SNCF CC 7100  
 3 RENFE 242 CONFEDERACION  
 4 F45PH AMTRAK  
 5 TGV  
 6 BR 218 DB  
 7 INTERCITY HST 125  
 8 BR 52 KRIEGLSLOKOMOTIVE  
 9 TGV DUPLEX  
 10 E 402  
 11 DRG BR 01.10  
 12 SNCF MIKADO 141 P  
 13 ETR 500  
 14 TOKAIDO HONSEN 80  
 15 SUSQUEHANNA  
 16 DB BR 103.1  
 17 RENFE 319.4  
 18 POLISH STATE RAILWAYS PT47  
 19 CLASS P  
 20 BENGUELA RAILWAYS CLASS 11  
 21 DB VT172  
 22 CP 1200  
 23 P8 CLASS  
 24 DUCHESS CLASS  
 25 DB V60  
 26 NS 1100  
 27 SHINKANSEN 700  
 28 SOUTHERN RAILWAY PS-4  
 29 CLASS 2130 CO-CO  
 30 RE 6/6  
 31 CLAUD HAMILTON 2-2-0  
 32 JNR C50  
 33 THE GENERAL  
 34 CLASS 1020 CO-CO  
 35 MILWAUKEE ROAD EP-2 BIPOLAR  
 36 RENFE 340  
 37 LNER A4 "MALLARD"  
 38 232 T STEPHENSON  
 39 4E 1-3-3-1  
 40 DELTIC CLASS 55  
 41 SNCF BB22200  
 42 VITTORIO EMMANUELE II  
 43 UNION PACIFIC F-P7  
 44 SNCRB CLASS 12  
 45 AVE  
 46 GG1  
 47 PLM "BOURBONNAIS"  
 48 DB VT 11.5 TEE  
 49 EF-210

oscar440.blogspot.com

50 SHAO SHAN 8  
 51 ANDES CLASS 2-8-0  
 52 VL 80  
 53 ETR 480 PENDOLINO  
 54 P42 AMTRAK  
 55 K1HA 81  
 56 E 428  
 57 SNCF BB 9300 MISTRAL  
 58 BR 182  
 59 SERIES V 220  
 60 R.F.I.R.T. 1-E-1  
 61 BRIGHTON BELLE PULLMAN  
 62 MAV 1047  
 63 SBB RE 4/4 II  
 64 242 A1  
 65 RC4 B-B  
 66 NS 1700  
 67 PRR K4 231  
 68 FS E 424  
 69 6E "BLUE TRAIN"  
 70 ETR 300 "STEBELLO"  
 71 LUDWIGSBADN ADLER 2-2-2  
 72 DB ICE 3  
 73 DENVER & RIO GRANDE KRAUSS-MAFFEI CC  
 74 DIC1  
 75 STANDARD CLASS 4MT  
 76 DUKE  
 77 CHAIRMAN MAO  
 78 DS1  
 79 E 550  
 80 YP 4-6-2  
 81 RENFE ETR 490 "ALARIS"  
 82 SOUTHERN RAILWAY "SCHOOLS" CLASS 4-4-0  
 83 SU 1-3-1  
 84 VIA RAIL LRC  
 85 GNER  
 86 SANTA FE  
 87 GE 66 CROCODILE  
 88 SNCF CC 6500  
 89 ALn 556 ITALY  
 90 TALGO 352  
 91 ROYAL HUDSON  
 92 X 3800 "PICASSO"  
 93 FS GR.691  
 94 FS D345  
 95 C38  
 96 CC 72000  
 97 SERIE RM  
 98 MIDLAND "SPINNER" 2-1-1  
 99 NZR CLASS Q  
 100 DB E18

oscar440.blogspot.com

Publicado por oscar440 en 15:08



No hay comentarios:

Publicar un comentario

Introduce tu comentario...

Comentar como: Cuenta de Go 

Publicar Vista previa

[Inicio](#) [Entrada antigua](#)

Suscribirse a: [Enviar comentarios \(Atom\)](#)

Tema Sencillo. Con la tecnología de [Blogger](#).