

# MDVC - MDVE

Una explosión de color en los regionales italianos de los 80



Este es un trabajo de representación de la realidad ferroviaria que ya forma parte de la historia reciente, en base a emular a escala H0 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 H0 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.

DIRETTO 2102 ( 1987 ) - - - - - Composición CE056 / MI1276

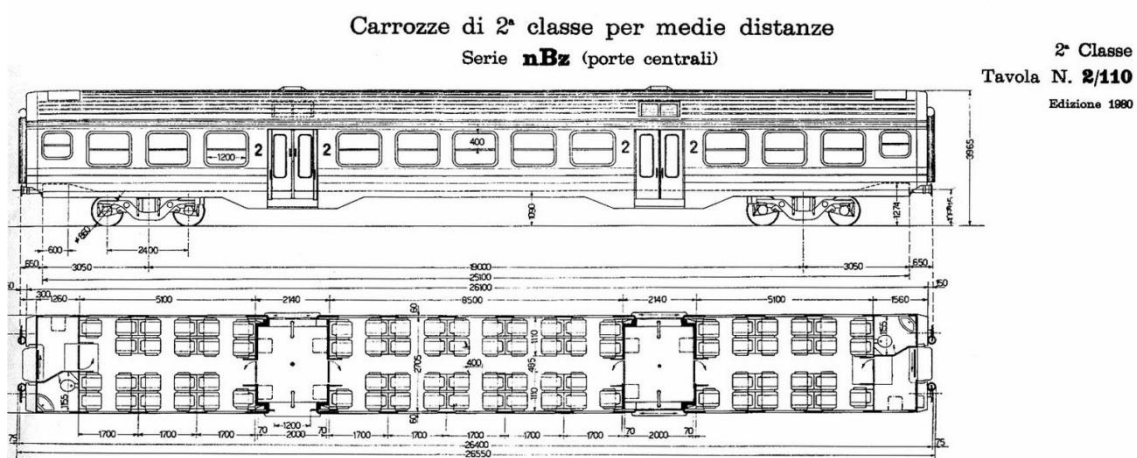
Referencia EW75

Un diseño simple, de fácil construcción, y en gran cantidad ( como hizo poco antes la SNCF con su generación "Corail" ); nada menos que 2.389 coches ! Huelga decir que, por aquel entonces, todavía no se perfilaba la absurda idea posterior de considerar "anti-económico" el tren convencional, idea que, a buen seguro, debió surgir poco después de otra península, no italiana. Se imponía la idea de trenes con reversibilidad, con 305 coches semi-piloto (\*) contruidos, y explotados en composiciones puras o mezclados sin problema con otras series. No climatizados, no imperaba todavía en Italia esta cara implementación ahora imprescindible.

- **MDVC : Medie Distanze Vestiboli Centrali** : con 2 plataformas de acceso para-centrales, para trenes con muchas paradas
- **MDVE : Medie Distanze Vestiboli Estremi** : con plataformas en los extremos, tipo “Corail”, para trenes directos con menos paradas

Así pues :

- beige-naranja-violeta para servicios MDVC ( con más paradas, incluyendo cercanías de grandes núcleos )
- gris-rojo-naranja para servicios MDVE ( directos, Inter-City )



Estos colores se aplican con líneas de separación rectas y horizontales, es decir, sin algoritmos ni fantasías "fashion" ni inventos de "creativos" extra-ferroviarios. A mi parecer buen gusto y arte. En general, se practica una simbiosis involuntaria o no,

y se conocen estas libreas con el mismo nombre que los coches que las estrenan : colores MDVC y MDVE.

Resumiendo : la "consistencia" extraordinaria de este parque :

- 731 coches nBz 2ª clase MDVE, 84 plazas
- 250 coches nAz 1ª clase MDVE, 64 plazas
- 853 coches nBz 2ª clase MDVC, 82 plazas
- 250 coches nABz, 1ª/2ª clase MDVC, con la 1ª en la zona central
- 305 coches npBDz 2ª clase y furgón semi-piloto MDVC

"n" precediendo la letra de clase significa en Italia "navetta", o sea, capacidad de formar en composiciones reversibles, cable de mando equipado. "z" se usaba para todos los coches modernos hasta que, a medianos de la década de los 80, dejó de usarse por innecesario.



*Milán-Porta Garibaldi 4-12-89 : coche MDVC mixto nAB, con la variación de librea que resalta cromáticamente a distancia el sector de 1ª clase*



*Milán-Lambrate 4-12-89 : un coche semi-piloto MDVC, librea MDVE, apto a pilotar eléctricas ( "TE" ), en la cola de un "diretto".*

Coches semi-piloto : varios tipos, cabe detallar interesantes circunstancias :

- Con capacidad pasante, testero plano con burlete, con exigua cabina para el "macchinista"; todos con decoración MDVC y aptos a Tracción Eléctrica, lo que se exhibe en el lateral exterior con una gruesa marca "TE" roja.
- Sin capacidad pasante, testero aerodinámico con amplia cabina elevada; existen en colores MDVE ( aunque sean forzosamente tipo MDVC ), para "TE", y en colores MDVC, tanto para "TE" como para "TD" ( diesel )

## **UTILIZACIÓN :**

Múltiple, pero a destacar y focalizar la que forma el tren de hoy.

En 1985 se introduce en Italia un horario a cadencia, que afecta de pleno a los trenes expresos y de media distancia. Se forman composiciones "bloccate", o sea, de uso como una sola unidad, de 9 coches MDVE ( 375 toneladas, 600 plazas ), que, con capacidad reversible siguen un gráfico recorriendo múltiples servicios; estos son trenes "Diretti", directos entre núcleos de población importantes, o sea, un plan "InterCity" pero con distancias medias. Italia tiene una población bien repartida, con polos interesantes no muy distantes, mayormente en su mitad norte.

Para complementar estos trenes, un grupo de furgones modernos tipo X son equipados con cable de mando pasante, se decoran a colores MDVE y se incluyen en estas ramas, lado locomotora. Ésta es casi siempre una "Tigre" E-632 o E-633. Por ejemplo, la relación Milán-Turín, tiene uno de estos trenes por sentido cada 2 horas a lo largo de la jornada. Invierten 1 h  $\frac{3}{4}$  casi sin paradas.

Uno ellos ejerce de guía para mi tren de hoy, y figura en el libro de composiciones de los 80 de J.P. Malaspina, entre muchos otros.



*Milán-Lambrate 4-12-89 : a 8 grados bajo cero y con un asustado sol matinal, entre la bruma surge este "diretto" encabezado por un semi-piloto MDVC.*

Composición "Diretto" 2102 Milán-Centrale a Turín-Porta Nuova, servicio de verano 1987, composición "bloque" reversible estándar 375 tm. :

NUM	TIPO	DETALLE	LIBREA	MARCA	REF.
M	E-633		Azul-Gris	LIMA	
1	nDU	FS – Furgón tipo 70	MDVE	RIVAROSSİ	HR4174
2	nA	FS - 1ª clase MDVE	MDVE	VITRAINS	3092
3	nA	FS - 1ª clase MDVE	MDVE	RIVAROSSİ	HR4060-1
4	nB	FS - 2ª clase MDVE	MDVE	RIVAROSSİ	HR4060-2
5	nB	FS - 2ª clase MDVE	MDVE	RIVAROSSİ	HR4060-3
6	nB	FS - 2ª clase MDVE	MDVE	VITRAINS	3083
7	nB	FS - 2ª clase MDVE	MDVE	VITRAINS	3084
8	nB	FS - 2ª clase MDVE	MDVE	VITRAINS	3043
9	npBD	FS - 2ª clase semi-pilota MDVC	MDVE	VITRAINS	3047

Como corresponde a la fecha, los anagramas FS ya son todos del tipo "inclinato", como fue general en los MDVE; en cambio, los primeros MDVC todavía llegaron a exhibir el logo "televisore".

(\*) – Sorprende la nomenclatura propia de los trenes italianos : para ellos, un coche "piloto", es el que tiene cabina en sus dos testeros, como por ejemplo el coche central de nuestros TAF; luego, el que sólo tiene en un extremo, lo corriente en nuestros lares, es una "carrozza semi-pilota".

## Detalle de los coches :

### Furgón num. 1



Por cuestión de homogeneidad cromática, los FS decoraron en colores MDVE algunas decenas de furgones UIC-X del Tipo-70 con departamento postal, además de equiparlos con la línea de mando de los trenes "navetta" ( nDU ). Los laterales son disimétricos, con grandes ventanas en el otro lado.

### Coches num. 3 a 5



Son los 3 coches MDVE de origen Hornby-Rivarossi, procedentes parcialmente de las antiguas producciones Lima. Vienen en un set con un nA y dos nB. En la foto uno de los nB ( 2ª clase ); el nA de 1ª clase es idéntico externamente, con las mismas 11 ventanillas y amplio salón central; el paso de asientos es el mismo, pero tiene 3 plazas de ancho ( 1 + 2 ) y no 4 como el 2ª ( 2 + 2 ).

### Coches num. 2 y 6 a 8



El grueso de coches MDVE de producción reciente Vittrains, la marca heredera de la antigua Lima ( **Vicenza Trains** ). Magníficos. Con iluminación interior de origen, aunque existe la opción "sin" más económica ( sin embargo, en cada tirada, éstos se agotan rápido y hay que optar a los otros ). No todos los presentados en este trabajo tienen los accesorios montados, que, como es habitual en la marca, son algo excesivos y latosos de manejar.

Los modelos vienen en robustas cajas de cartón rígido, bien presentado y bien documentado.

### Coche num. 9



Coche semi-piloto no pasante, con cabina aerodinámica elevada y pequeño furgón; tipo MDVC por sus puertas centrales, pero asimilado por decoración y explotación a trenes MDVE. No es un capricho ni un error, la disposición de puertas en los extremos es técnicamente incompatible con la cabina panorámica.

### In Memoriam :



Coches MDVC Lima de la primera producción de 1986, conservados a título histórico formado esta ligera composición. Fueron los primeros coches "largos" de la marca midiendo 30 cm., es decir, 1/87 sin reducción de longitud. No llevaban todavía elongación de enganche y sus bogies eran enormes, con ruedas también muy grandes que les conferían una altura por encima de lo correcto. Muy bien aplicadas las ventanillas con marcos plateados. Muy baratos en su momento.



*Primer plano del semi-piloto "pasante", del lote anterior, y detalle de los bogies, que reproducen un modelo de Fiat como el que equipaba nuestros primeros 9000.*



*El mixto MDVC, producto Lima de 2ª época, con unos bogies más limitados en altura y enganche de elongación.*



*Modelos nA y nB MDVE Lima de 2ª producción.*

# TRACCIÓN

## **1/ LAS "TIGRE" DE LOS FS ITALIANOS – REALES**

Una familia de nada menos que 389 locomotoras, introducidas desde 1979 para explotar las ventajas de la electrónica en el gobierno de motores para la tracción; usan el bogie monomotor y compacto ( paso 2,15 m. ) que tanto éxito estaba dando en las diesel D-445, y para llegar a la potencia requerida usan 3 de estos bogies, dando una configuración BBB sin articulación de caja, novedad en los FS.

Asimilamos frecuentemente el concepto "monomotor" a "bi-reductor" : no es así en esta familia, que evita la complejidad y la tara extra de los reductores con cambio de marcha, y se especializan las máquinas según su relación de transmisión fija :

- Serie E-632 con reducción rápida, para 160 km/h
- Serie E-633 con reducción lenta, para 130 km/h
- Serie E-652 con reducción rápida, potenciada, para 160 km/h

Se construyeron respectivamente 66, 151 y 172 unidades de estas tres series, y todas tienen la posibilidad de operar en reversibilidad con coches piloto, a través de la línea estándar de 78 conductores ( y las más recientes por multiplex ).

"Tigre" es el nombre de guerra de estas series, y un felino estilizado en adhesivo figuró bajo sus cabinas en los primeros tiempos; sin embargo, el mote derivó en "Tigrone" ( el superlativo "Tigrón" ) para las muy potenciadas E-652 posteriores, y en "Tigrotto" ( el diminutivo "Tigrín" ), para las E-620 de la "Ferrovia Nord Milano", versión ligera y simple de ellas con formato BB.



En los 80, con los horarios en cadencia y la profusión de servicios con estos coches para media distancia, de los que se tomaron la parte del león, sorprende que mantuvieran sus colores originales azul oriental y gris perla, cuando otras series más antiguas que se renovaron para estos servicios adoptaron sus colores característicos a juego con los coches ( casi todas las E-646 con colores MDVC y las E-424 con colores MDVE y números de orden +200 en las renovadas ).

Un detalle a considerar : el tipo de pantógrafos de estas "Tigre" : las necesidades de reóstato de frenado en el techo, obligaron a usar pantógrafos mono-brazo tipo

"Faiveley" franceses para despejar más superficie. Pero sabido es que los italianos prefieren sus pantógrafos romboidales, así que experimentaron en la E-633.017 real un nuevo reóstato Fusani más potente y de longitud reducida, lo que les permitió equiparla con sus queridos "Tipo-52" romboidales. Así que a partir de las E-632.017 y E-633.080 ya vinieron con ellos de fábrica. Las E-652 ya se equiparon de entrada con ellos.



*Milán-Porta Garibaldi 4-12-89 : la E-632.065 ( penúltima de la serie ) se dispone a empujar un tren de coches MDVC. Está situada en una vía pasante no terminal, que continua en subterráneo hasta cerca de Milano-Centrale.*



*Como-San Giovanni 3-12-89 : esta E-633 presenta la disposición original de techo, con pantógrafos Faiveley y reóstato largo de 15 "racks".*



*Milán-Lambrate 5-12-89 : una "Tigre" no identificada evoluciona por las vías de paso del extremo Este. Lambrate : 12 vías pasantes con andén, 8 de ellas de paso directo por el Norte, y las 12 que no se repliegan por el Sur, abordando una importante zona de bifurcaciones y pasos a desnivel.*

## **2/ LAS "TIGRE" EN MODELOS 1/87 H0**

Dominio exclusivo de las marcas italianas, casi todas ellas las han reproducido.

- Lima, con modelos bastantes buenos aún en la época del motor "G"
- Lima, modelos mejorados con mecánica motor central y tracción a 2 bogies
- Rivarossi, modelos muy correctos aún en la época de la escala 1/80
- Hornby, con modelos actuales perfectos bajo marca Rivarossi, herederos de los clásicos Rivarossi y Lima
- ACME, para alcanzar la cima, reproduciendo incluso los prototipos E-632 y E-633, algo distintos de las de serie.



*E-633.017 Lima ref. 208146LG con motor "G", 1 bogie motor; pero un modelo bien realizado estéticamente, mejorado por el pintado de pantógrafos. Lamento que no se quedara en mi parque, ya que fue vendida al aparecer las ACME.*

En mi tren de hoy, figura la E-633.015 LIMA, de segunda época, con motor central y tracción a los dos bogies extremos, y de configuración pre-digital : pesada, con ½ kg. en la balanza, funciona sin demasiado problema y ha movido a 8 voltios los 9 coches de esta composición en mi maqueta no llana. He preferido no probar la marcha en reversibilidad. Como factor negativo, aunque común a muchas BBB modelo, la insuficiente movilidad vertical del bogie central implica el riesgo de quedarse "colgada" sin tracción en los acuerdos convexos del trazado en perfil.

Con todo, un modelo digno y que permite la comparación con las recientes realizaciones, y con detalles vistosos, como los cables amarillos de conexionado de los grupos de resistencias.



Sin embargo, una "aberración" practicada, y es que los "diretti" Milán-Turín eran arrastrados / empujados por las E-632, no por las E-633, ya que el trazado, llano y recto por la planicie padana, permite los 160 km/h. Son externamente iguales, pero no tengo ahora mismo una marcada E-632 ( a remediar pronto ). En mi descargo, por ejemplo, los trenes Verona P.N. – Bolzano, con la misma composición, sí eran operados por las E-633, por una línea de montaña como aquella, donde el esfuerzo de tracción suplementario de una E-633 a velocidades más bajas era requerido.



## EXPLOTACION :

Como se ha visto, mi tren tiene coches MDVE de Vittrains y de Hornby-Rivarossi. No es que lo planeara así, ha venido por las circunstancias.

Sin duda que los Vittrains son mejores, medidas exactas, aspecto impecable, y equipados con luz interior, pero son bastante más caros que sus competidores. Los HR vienen del aprovechamiento de moldes Lima, y aunque bien resueltos, padecen de cierta dolencia dimensional al lado de los otros : un ligero exceso de altura, ventanillas con menos luz vertical y con marco cromado menos evidente; colores OK, compatibles a ojo desnudo.



*Coches de 2ª clase MDVE : Vittrains a la izquierda, Hornby-Rivarossi a la derecha.*



*Coches de 1ª clase MDVE : Hornby-Rivarossi arriba, Vittrains abajo.*

En circulación, los Vittrains tienen una inercia enorme, por el roce de las tomas de corriente, y son sensibles a descarrilamientos intempestivos por mala rotación de bogies; los HR ruedan de maravilla.



*Tren entero en esta toma : el sentido de circulación podría ser doble.*





## EPILOGO:

No duró mucho esta "explosión" colorista en los FS; aquellos años 80 y 90 fueron el "non plus ultra", al coexistir, además, otras vistosas decoraciones simultáneas :

- "Bandiera" gris-pizarra y crema con filetes rojos o azules
- Librea Gris bi-tono con bandas amarillas para coches "Z" de largo recorrido
- Coches Eurofima residuales en naranja y gris claro "C1"
- Rojo "fegato" y gris-beige para el parque "X" y otras series clásicas
- Verde magnolia y gris niebla residual para los ALe-601 y ETR
- La peculiar librea "Fanta" naranja-limón para los ALe-801
- Decoración tipo TEE rojo-burdeos y crema para los ALe-803
- Azul y crema de automotores ALn en general
- ETR-450, estrenando librea blanco y rojo
- Y un largo etc... para el material motor

Ante tanto arco-iris, en 1995 se decidió una discutible y excesiva a mi parecer unificación : una única presentación, llamada XMPR, a base de azul-verde-blanco para todo el mundo, incluidos nuestros MDVC-MDVE, que a partir de ahora ya no se diferenciaban entre ellos por el color y formaban ya composiciones mezcladas. Y además, unos colores a mi entender fríos y poco destacables.

De reciente, desde 2017, han vuelto a cambiar las cosas : una nueva librea DPR está en vigor para trenes locales y regionales : MUY VISTOSA, pero me parece algo dispersa, ya que utiliza no menos de 5 colores, cuando las normales vistas hasta ahora usaban sólo 3 ( + 1 en techo ). Y otras se han habilitado también para la alta velocidad, largo recorrido etc....: en general mejores que la tristona XMPR.



*Nueva decoración DPR para un nB MDVE de origen. Foto M.C. Esturla.*

Nuestros coches siguen ahora mismo en servicio, si bien no en la cantidad total construida; remozados interna y externamente, se han especializado en recorridos mas cortos y algunos han recibido climatización, a costa de sacrificar uno de los dos W.C. de cada coche.

En mi parque, me considero satisfecho con la composición MDVE hoy presentada, y otra MDVC semejante, con alternancia de coches piloto pasante o no pasante, TE ó TD. Y además la histórica LIMA para la sección "vintage".

Autor texto, cuadros y fotografías ( salvo acreditadas ) : Jordi Serra i Miquel

Junio-2021