

ALEMANIA : “INTERREGIO” Y EL BAILE DE LOS COLORES POR PRODUCTO



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.

InterRegio (1995) - - - - - Composición CE126

Referencia EW84

Los ferrocarriles alemanes (DB) siempre se han caracterizado por un ordenado sistema de imagen cromática de sus vehículos. No vale cualquier cosa y cuando se acuerda una norma estética ésta se respeta escrupulosamente. Nada a ver con el "folklore" de mil libreas mezcladas y abigarradas propias de, por ejemplo, los italianos en ciertas épocas y, como no, del desorden hispano de otros tiempos.

Las etapas alemanas en este tema han sido varias y hoy se sacará a revisión una de ellas, que se implantó a partir de 1986 y duró aproximadamente poco más de un decenio. Atrás quedó el muy unificado "azul turquesa y beige" del esquema anterior y el "test" previo de los "pop-farben", que no llegó a implantarse del todo.

En este estadio, se definieron 4 libreas distintas, que definían 4 tipos distintos de servicio ferroviario, por lo que inicialmente se denominaron "dienstfarbe", o sea, colores por servicio. Pero pronto el feroz marketing tergiversó los conceptos y los servicios pasaron a denominarse "productos", así como los viajeros "clientes". En este maléfico orden de cosas, ahora mismo en nuestro país a los trenes se les llama "frecuencias". Volviendo a Alemania, se acuñó el término "produktfarbe" (colores por producto) ya definitivo para esta etapa.

Los 4 esquemas se basan en la presentación general blanca : una franja de color recorre la zona de ventanillas, subrayada por debajo de ellas por otra franja más estrecha de un color relacionado con el primero.

Para servicios (perdón, "productos") de larga distancia, el color base es el ROJO, para los inter-regionales (medias distancias) el color base es el AZUL, para trenes locales y cercanías el color base es el VERDE TURQUESA y para los de ámbito suburbano o S-Bahn el color de base es el NARANJA.

Resumo en el siguiente cuadro este esquema, con las referencias RAL oficiales :

PRODUCTO	COLOR BASE	RAL	COLOR SUB.	RAL	
ICE	Rojo Oriental	3031	Violeta Pastel	4009	"Orientrot"
Inter-City	Rojo Oriental	3031	Violeta Pastel	4009	"Orientrot"
Inter-Regio	Azul Distancia	5023	Azul Pastel	5024	"Fernblau"
Cercanías y Locales	Turquesa Menta	6033	Turquesa Pastel	6034	"Minttürkis"
Suburbanos, S-Bahn	Naranja Laxo	2012	Amarillo Pastel	1034	"Laschorange"
Tracción	Rojo Oriental	3031	"Babero" blanco		

La diferencia entre los ICE (automotores alta velocidad) y los Inter-City (trenes convencionales), estriba en que los primeros desplazan las dos franjas cromáticas a la parte inferior de las ventanillas, y no a nivel de ellas. Asimismo, las locomotoras de todos tipo adquieren la librea roja ("Orientrot" RAL 3031) con un polígono blanco de visibilidad en los frontales, a modo de "babero" infantil.

Para la presentación de hoy, elegí un tren "InterRegio" de esta época, con una composición ideal de coches, verosímil, pero que no corresponde a una anotación o fotografía concreta. Podría ser un expreso Berlín a Rostock, por ejemplo. Le corresponde pues la librea de base azul, pero, como es habitual, incorpora un coche de fortuna del parque InterCity en librea roja, nada raro ya que para ambos tipos de "producto" se utilizaron coches iguales o muy similares siempre, salvo librea.

Una de las nuevas eléctricas BB serie 112.1 (derivadas de las muy interesantes BR-243 ó BR-212 de la ex. DR), da tracción al tren. Esta serie de 90 locomotoras se construyó ya dentro de la unificación alemana, a partir de 1992, aunque las compañías ferroviarias DB y DR no se habían aún fusionado (y por ello, inicialmente se repartieron a razón de 45 a cada administración : 001 a 045 DR, y 046 a 090 DB).

Composición tipo "InterRegio", servicio de verano 1995 :

NUM	TIPO	DETALLE	PROP.	LIBREA	MARCA	REF.
M	BR 112.1		DB	Orientrot	ROCO	63555
1	Aimz-261.4	1ª clase	DB	Fernblau	ROCO	45050
2	Avmz-111	1ª clase	DB	Orientrot	LIMA	9456
3	ABomz-229.1	1ª y 2ª clase	DB	Fernblau	SACHSEN	14501
4	ARkimbz-262.4	1ª clase y Bar	DB	Fernblau	ROCO	45052
5	Bvmz 185.5	2ª clase	DB	Fernblau	ROCO	44791
6	Bimz-264.4	2ª clase	DB	Fernblau	ROCO	45051
7	Bimdz-267	2ª clase	DB	Fernblau	SACHSEN	14502

Coches num. 1, 4 y 6 :

Estos tres coches tienen un denominador común : proceden de reformas profundas de coches UIC-X pre-existentes en la DB, es decir, los típicos coches de 26,4 m. alemanes de toda la vida (símil de 8000 Renfe).

Para obtener un parque moderno de manera fácil, la nueva DB no dudó en acometer un extenso plan de reformas ("umbau"); reconstruyó un extenso parque de coches clásicos formatos A10, B12 y A5B6, y los reconoció con el símbolo "i" en su tipología literal.

Así, muchos de los Am-203 típicos 1ª clase se convirtieron en Aimz-261.4 : climatizados, ventanillas fijas salvo unas pocas móviles, distribución interior mixta entre salón y semi-departamentos, aptitud para 200 km/h y amortiguadores anti-lazo en sus clásicos bogies MD. La foto siguiente exhibe este tipo de coche según el modelo correcto que Roco realizó de él.



Como corolario, otros muchos Bm-234, clásicos 2ª clase, pasaron a Bimz 264.4, con iguales reformas que sus hermanos de clase superior, con una imaginativa y práctica distribución interior mixta para todos los gustos (viajeros en grupo, clientes aislados etc...). Como el modelo Roco que sigue.



Y para mayor goce, un grupo de los mixtos clásicos ABm-226 pasaron no a otros tantos mixtos, sino a coches "Bistro-Café" ARkimbz-262.4, es decir, mantuvieron sus 5 departamentos originales de 1ª clase y habilitaron el espacio restante ex. 2ª clase como cafetería. Ingenioso, no ?

La distinta separación entre ventanillas mantenida a izquierda y a derecha denota este origen, siendo la zona de cafetería la que las tiene más juntas, además de la rotulación que identifica. Foto del modelo Roco correcto propuesto.



Esta terna de coches formaron el grueso del parque InterRegio, para servicios de media distancia entre regiones federales con el confort propio de un InterCity y la posibilidad de rodar a 200 km/h. en los tramos adecuados (aunque 160 km/h fue la velocidad máxima habitual, máxime con la tracción de una BR 112).

Coche num. 2 :

En esta posición, un 1ª clase a departamentos Avmh-111 ex. TEE, que mantiene su índice 111, siendo el cambio de "h" por "z" tan sólo una reforma de índole técnica. Supongo que por su noble alcurnia (decoración origen rojo burdeos y crema), mantuvo su rol superior y recibió los colores "InterCity", aunque, como se atestigua en fotos reales, no era raro verlo en trenes como el actual "InterRegio".

El modelo es un clásico Lima realizado a escala correcta y detalles completos, que se comercializó con esta reciente decoración además de con las clásicas TEE.



Coche num. 5 :

No todo podían ser "umbau" o aprovechados al límite : la nueva DB unificada también construyó coches nuevos, con todas las mejoras del momento, para su parque de coches de 2ª clase (que ya se perfilaba como muy mayoritaria) : un nuevo diseño conocido como Bvmz 185.5, se puso en servicio tanto en colores rojos como azules : es un moderno vehículo climatizado que ya de origen lleva una distribución interior no convencional, aunando 5 departamentos clásicos con 6 y medio semi-departamentos.



Cuenta con 11 grandes ventanales fijos, puertas deslizantes Wegmann y pasos estancos entre coches. El modelo fue realizado por Roco (foto anterior)

Coches num. 3 y 7 :

La DR, aún independiente, se sumó a la moda "Produktfarbe" para su propio parque en 1990, cuando la reunificación alemana se consumó políticamente; asimismo, no tardó en acometer asimismo un programa "Umbau" para sus coches más modernos y normalizados tipos "Bautzen" y "Halberstadt", labor que fue continuada por la nueva DB AG unificada que surgió en 1994. Así pues, estos dos coches proceden de este parque ex. DR y se modernizaron siguiendo criterios parecidos a sus semejantes de origen DB.



En esta foto, el "Halberstadt" Bimdz-267, que ya de origen era a pasillo central y 12 ventanillas; como reforma, tiene en uno de sus extremos un pequeño departamento furgón para transporte de bicicletas colgadas, con la marca exterior "Bike" que lo indica. Sachsenmodelle, la gran marca de modelismo de origen DDR, ahora integrada en "Tillig", realizó toda la gama de estos modernos coches de tipos DR en todas sus versiones y colores.

El otro ejemplar (foto siguiente), es un mixto 1ª y 2ª clase tipo "Bautzen" con pocas o nulas modificaciones respecto su etapa DR (salvo librea) : aunque no quedan marcados exteriormente (lo de la franja amarilla de 1ª clase ya estaba cayendo en desuso), lleva 4 departamentos de 1ª clase y 6 de 2ª clase, con las mismas generosas dimensiones y con 6 asientos en cada uno de ellos : ya me dirán pues en que se justifica la clase superior, si no es quizás por una tapicería más acogedora; con sus ventanillas divididas, no consta ni siquiera como climatizado integral. Sin embargo, sus bogies MD522 y sus amortiguadores le confieren aptitud para 200 km/h, como está marcado en su cartucho de datos técnicos.

El modelo procede de Sachsenmodelle, al igual que el anterior presentado.



TRACCIÓN

Como ya se ha dicho en la presentación, una interesante locomotora eléctrica encabeza este tren : una BR-112.1.

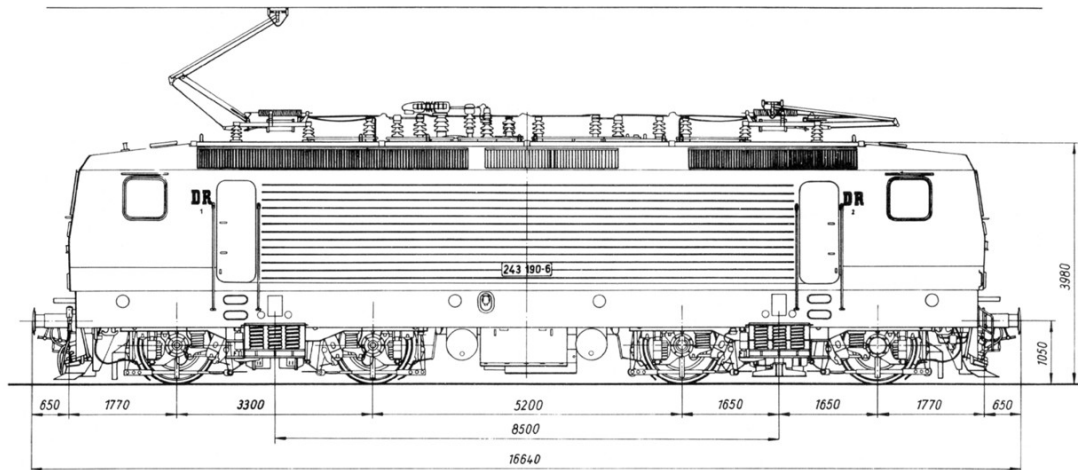
En sus últimos estertores, la DR encargó una numerosa serie de eléctricas con tecnología moderna electrónica y cajas de diseño cuadrado muy simple de chapa estriada, pero no por ello dejan de ser bellas y prácticas. La factoría ex. AEG de LEW Hennigsdorf, próxima a Berlín, en plena DDR, acometió este ambicioso proyecto. Fueron las series originales BR-243 (646 ejemplares) y BR-212 (40 ejemplares), siendo las segundas una versión más rápida de las primeras.



Una BR-143 DB (ex. BR-243 DR) con un tren S-Bahn en Mönchengladbach. 21-sept-2006. Foto propia.

Típica de estas BB, la parilla frontal con 4 grandes focos en la parte inferior, y su aspecto compacto de sólo 16,7 m. de longitud, para potencias del orden de 5000 cv. en sus motores.

En la unificación DB-DR, fue necesario re-matricular estas series, ya que la nueva DB (al igual que la antigua), usa la centena "1" para las eléctricas y no la "2"; así pues, aún en la DR, pasaron a BR-143 y BR-114 (ya que BR-112 estaba en uso). Pero lo más sorprendente fue que la nueva dirección, aún antes de la unificación ferroviaria definitiva, encargara a la misma LEW Hennigsdorf 90 ejemplares suplementarios, exponente de la calidad que se apreció en este producto : fueron las BR-112.1, aptas a 160 km/h, y cuya parrilla frontal característica desapareció, pasando a dos discretos faros más normales (lo que permite distinguir estas sub-series desde lejos).



En la nueva DB, se prodigaron precisamente en trenes ligeros InterRegio como el que se presenta hoy en este trabajo.



En H0, un modelo tan numeroso en la realidad y para servicios de todo tipo, ha sido extensamente prodigado por casi todas las firmas modelistas. En mi presentación, la 112.122.7 viene de la marca ROCO bajo la referencia 63555. Nada a objetar, un producto perfecto de realización tanto por fidelidad como funcionamiento.

Para este tren y época, el modelo viste su librea original "orientrot" con el "babero" blanco de visibilidad frontal, de forma trapezoidal.



EPILOGO:

Qué pasó con esta decoración "Produktfarbe" ?

Quizás demasiado complicada, demasiados botes de pintura distintos

Sea como fuere, a partir de 1996 empezó a surgir otro criterio, que acabó imponiéndose y que, a grandes rasgos, sigue vigente a día de hoy. El color rojo

extendió su dominio, pero no fue el "orientrot 3031" sino el "verkehrsrot 3020", con un tono más intenso, más subido y extensamente conocido como "rojo tráfico"; como contraste, se usó un gris clarete RAL 7035; los "baberos" de las locomotoras desaparecieron siendo reemplazados por rectángulos blancos asimismo (visibilidad impone). La medida se extendió a todo el parque, a todos los "productos", excepto los ICE y los InterCity que mantuvieron su librea blanca, con franja roja 3020 bajo ventanillas, o a nivel de ventanillas en los nocturnos; el color de contraste en tono pastel fue al traste.



Una 112.1 ya con su decoración final "verkehrsrot"-3020 y "lichtgrau"-7035 : Berlín Alexanderplatz 11-set-2004. Foto propia.

=====

Con agradecimiento a la asociación ASVICA de Sant Vicenç de Castellet (Barcelona) por la disposición de su maqueta H0 para poner en adecuado relieve estas composiciones.

Foto de portada : D. Ketner 1997 (fuente Railfaneurope.net)

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

Mayo-2024