



Mi blog - oscar440

domingo, 25 de abril de 2021

LOS COCHES "YENKAS" DE K*TRAIN (HO)

a) Descripción del modelo real:

Los coches de viajeros serie 7.000 de RENFE, estaban compuestos por un total de cien ejemplares. Fueron construidos entre los años 1.959 a 1.960 por varias empresas españolas (Material Móvil y Construcciones, Macosa, Sociedad Española de Construcción Naval, Euskalduna, y Los Certales).

Del 7.001 al 7.050 y del 7.091 al 7.100 eran de 3ª clase, mientras que del 7.051 al 7.090 era mixtos de 2ª y 3ª clase. El departamento de 2ª clase se ubicaba en el centro del coche, mientras que los departamentos de 3ª clase se ubicaban en los extremos del coche. Posteriormente, tras la supresión de la 3ª clase en RENFE, todos los coches fueron unificados a 2ª clase, rematriculándose como serie B-7.000. Disponían de dos plataformas centrales de acceso.

Estos coches se utilizaron principalmente en los trenes "Ómnibus", y el apodo de "Yenkas" venía dado por su deficiente suspensión, que a base de ballestas en sus dos únicos ejes extremos, ya que estos coches carecían de bojes, les daba una mala estabilidad de marcha, de ahí el apodo de "Yenkas" en referencia al popular baile de los años sesenta. Recibieron también el apodo de "Góndolas", por motivos evidentes.

Su vida activa terminó a finales de la década de los años setenta. Todos fueron desguazados, excepto dos ejemplares que pasaron al Regimiento de Zapadores Ferroviarios.

b) Descripción del modelo en miniatura:

La falta a escala N de un material de este tipo, me llevó a comprar estos coches a escala HO, pues me parecieron interesantes e imprescindibles en mi colección. No obstante, se puede mencionar que el fabricante TrenMilitaria, bajo la (Ref. RE0214), tiene en catálogo unas carcasas realizadas en resina de poliuretano, para que el aficionado pueda elaborar de manera artesanal sus propios coches de viajeros serie 7.000 de RENFE, además de ofrecer las correspondientes calcas, en diferentes versiones y numeraciones, para rematar los modelos. En esta entrada analizaré el coche de viajeros RENFE B-7002, reproducido por el fabricante K*Train bajo la (Ref. 0601-J), a escala HO. Existen más referencias y modelos de estos coches reproducidos por el fabricante K*Train, cuya relación detallo al final de esta misma entrada, adjuntando los correspondientes listados de referencias. De la misma manera que existen diferencias entre las primeras referencias, y las últimas referencias, a nivel de calidad y acabados.

El principal punto débil del modelo, es la cinemática de enganches, muy rudimentaria en origen. Es por ello que muchos aficionados al modelismo ferroviario, hemos optado por la solución de reemplazar los enganches originales, por otros enganches más cortos. Las primeras referencias también tenían problemas con la rodadura de las ruedas, que parecen ya solventados por el fabricante en referencias posteriores. En este caso, el aficionado puede reemplazar los ejes originales por otros que aporten una mayor calidad del rodaje del modelo en la maqueta.

Otro punto en su contra, es el dimensionado incorrecto de los fuelles de interconexión entre coches. Estos fuelles, demasiado grandes, se pueden sustituir por otros fuelles del fabricante Mabarr. Estos coches carecen de iluminación interior, excepto las últimas referencias, como por ejemplo la (Ref. 0602-M), que reproduce el coche de viajeros RENFE C-7006, en color verde con fileteado amarillo, de la época III-IV, y que sí dispone de luces funcionales de cola, pero no de iluminación interior. Evidentemente su precio es más elevado que en el caso de las anteriores referencias.

El acabado de la carrocería es bastante tosco en general, peor en el caso de las primeras referencias, las cuales carecen de pintado, y la tampografía se aplica directamente sobre el plástico, de color verde. Es por ello, que para mejorar el aspecto del modelo, aconsejo aplicar una capa de barniz satinado de Humbrol sobre toda la caja en general, tanto en la carrocería como en el techo. El interior está bien detallado, y en las últimas referencias los asientos están realizados en plástico de color azul, acorde al color real de los asientos de estos coches de viajeros, que eran de este mismo color, en skay.

El enrasado de las ventanillas con la carrocería es también deficiente, al igual que el acabado de las escalerillas que en el testero, acceden hacia el techo. Pero a pesar de todas estas deficiencias, el modelo ha sido bien acogido por los aficionados, en todas sus referencias, los cuales siempre hemos intentado mejorar estos coches como buenamente hemos podido, en la medida de nuestras posibilidades. En mi opinión es un coche de viajeros típico español, que no puede faltar en la colección de ningún aficionado que quiera reproducir en su maqueta a escala HO, el ambiente de RENFE de las épocas III-IV.

Adjunto una fotografía propia del coche RENFE B-7002 (click para ampliar):



c) Formación de composiciones:

Tal y como he comentado en el primer apartado de esta misma entrada, estos coches de viajeros se utilizaban principalmente en trenes "Ómnibus", o de corto recorrido (actualmente se conoce a estos últimos como trenes de "Cercanías"). Por ser unos coches de viajeros de la época III-IV de RENFE, tanto pueden ser remolcados por locomotoras de vapor, eléctricas o diésel.

En el caso de la formación de composiciones de estos coches con locomotoras de vapor, es aconsejable para ajustarse a la realidad, la formación de composiciones cortas, con locomotoras de vapor pequeñas, como por ejemplo con locomotoras de vapor de rodaje tipo 0-3-0, utilizando preferentemente los coches de color verde con fileteado amarillo, así como un furgón de acompañamiento de dos ejes, tipo J, o DV. La composición ideal en este caso, sería la locomotora de vapor, tras la cual colocamos el furgón, y uno o dos coches de viajeros, máximo. Podemos utilizar la locomotora de vapor RENFE 0-3-0 0219, del fabricante Electrotren (Ref. E0044), y que ya fue objeto de una entrada en este mismo blog: <http://oscar440.blogspot.com/search?updated-max=2021-02-22T14:44:00-08:00&max-results=7> En cuanto a los furgones, el propio fabricante K*Train dispone en catálogo de varias referencias de furgones de este tipo, perfectamente válidos, los cuales serán objeto de estudio en este mismo blog, para más adelante.

En el caso de composiciones con locomotoras eléctricas o diésel (más habituales estas últimas), podemos formar composiciones algo más largas, utilizando tanto los coches con fileteado amarillo, o los coches de color verde. En la zona de Valencia, estos coches realizaron trenes cortos que actualmente se denominarían como trenes de "Cercanías", con composiciones largas, de cinco a seis coches, preferentemente con tracción diésel a cargo de locomotoras de la serie 307 de RENFE, más conocidas como "Eurofima", o precisamente como "valencianas". Podemos utilizar la (Ref. 72826) del fabricante Roco. Otras series de locomotoras diésel perfectamente válidas para la formación de composiciones con estos coches, serían las siguientes: 303, 304, 308, 313 (1300), 316 (1600), 318 (1800), 319 (1900 originales), y 321 (2100). En el caso de la serie 333, coinciden los años de fabricación de esta locomotora, con los años de retirada de estos coches, con lo cual me resulta poco probable que esta serie de locomotora pueda haber remolcado estos coches en alguna ocasión. En todo caso, a nivel estético, las series de locomotoras diésel que mejor quedan para el arrastre de estos coches, serían las 303, 308, 313 (1300), y las 319 (1900 originales).

Para la formación de composiciones con locomotoras eléctricas, menos habituales, yo me decantaría por la serie 276 (7600) de RENFE. Todas estas series de locomotoras que he mencionado, están reproducidas a escala HO, por varios fabricantes. Sería muy largo enumerar todas las referencias y fabricantes de estas locomotoras, además que no procede, ni es el objeto de esta entrada.

d) Valoración final del modelo en miniatura:

Desde luego que un modelo que adolece de tantos defectos de ejecución y reproducción no puede obtener una nota excelente, siendo, una vez más, el aficionado al modelismo ferroviario, por su propia cuenta, quien debe solventar las deficiencias que presenta el modelo para que este tenga un rendimiento y rodaje óptimo en la maqueta, así como solventar los detalles de sus acabados estéticos.

Por todo ello, mi valoración es la siguiente (en una puntuación máxima sobre cinco estrellas):

Relación calidad-precio: ***

Nivel de acabado y reproducción: ***

Rodadura en maqueta: ***

e) Recopilación de referencias:

A continuación, adjunto el listado de referencias de los coches de viajeros serie 7.000 de RENFE "Yenkas" de K*Train, que he podido ir recopilando hasta el momento, incluyendo las series especiales y/o limitadas (click para ampliar > abrir imagen en una pestaña nueva > ampliar). Resolución máxima del documento a 1131 x 1600.

RECOPIACIÓN DE REFERENCIAS DE COCHES RENFE SERIE 7000 "YENKAS" - K*Train	
YEV-01 A	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7084. Verde.
YEV-01 B	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7065. Verde.
YEV-01 C	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7076. Verde.
0601-D	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7020. Verde.
0601-E	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RZF B-7056. Azul/franjas amarillas.
0601-F	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RZF B-7078. Azul/franjas amarillas.
0601-G	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7067. Verde.
0601-H	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7001. Verde.
0601-I	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7008. Verde.
0601-J	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7002. Verde.
0601-K	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7005. Verde.
0601-L	Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7004. Verde. Luces de cola.
0602-A	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN BC-7059. Verde/franjas amarillas.
0602-B	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7003. Verde/franjas amarillas.
0602-C	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7048. Verde/franjas amarillas.
0602-D	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN B-7072. Verde/franjas amarillas.
0602-E	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN BC-7079. Verde/franjas amarillas.
0602-F	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7015. Verde/franjas amarillas.
0602-G	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN BC-7081. Verde/franjas amarillas.
0602-H	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7050. Verde/franjas amarillas.
0602-I	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7041. Verde/franjas amarillas.
0602-J	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN BC-7051. Verde/franjas amarillas.
0602-K	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7016. Verde/franjas amarillas.
0602-L	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7019. Verde/franjas amarillas.
0602-M	Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7006. Verde/franjas amarillas. Luces de cola.

oscar440.blogspot.com

Series Especiales y/o Limitadas

S/R-FC Coche RENFE 7000 de 2ª y 3ª clase. RN C-7091. XLII Congreso FEAAF. Verde/franjas amarillas. ABUAF.

GP 05 A-FC Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7056. Guipuzcoako Burnibidearen Lagunen Elkartea. 50ª Urteurrena. 1968-2018. Trenbideen Bilboko Lagunen Elkartea. 60ª Urteurrena. 1958-2018. Verde. AAFG.

GP 05 B-FC Coche RENFE 7000 de 2ª clase. RN B-7056. Verde. Puerto de Pasajes. FEAAF.

oscar440.blogspot.com

f) Bibliografía:

En la página web renfe-h0.com, se puede encontrar información de estos coches, así como un listado completo de la serie, en el cual se adjuntan algunas de las referencias a escala HO reproducidas por el fabricante K*Train:

http://www.renfe-h0.com/04_coches_departamentos/serie_7000/serie_b_7000.htm

En la página web escalan.es, se habla también de estos coches, tanto a escala HO, como de su reproducción artesanal a escala N, por el fabricante TrenMilitaria: <http://www.escalan.es/thread-288.html>

En la página web listadotren.es, se puede encontrar un listado completo de estos coches, con sus correspondientes años de fabricación y el fabricante que los construyó, entre otros datos técnicos y algunas fotografías: <https://www.listadotren.es/viajeros/series.php?id=19>

En la página web [Forotrenes.com](http://forotrenes.com), se puede encontrar un extenso hilo con bastante información acerca de estos coches de viajeros, y de cómo intentar mejorarlos, hilo en el cual algunos aficionados al modelismo ferroviario dan sus consejos en este sentido: <https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=8&t=16914&sid=d9e3c657df6ebec03a07da38466f4932>

Publicado por oscar440 en 8:11 No hay comentarios:



jueves, 8 de abril de 2021

SCÒPIC MINIATUR BARCELONA

a) ¿Qué era Scòpic Miniatur Barcelona?

Scòpic Miniatur Barcelona se autodefinía por sus promotores como un centro de ocio familiar, teniendo el tren como protagonista. Existían recintos de similares características en el centro de Europa, así por ejemplo se pueden citar los siguientes: LOXX Miniatur World, en Berlín (desde el año 2.003); o Miniatur-Wunderland, en Hamburgo (desde el año 2.008).

Scòpic Miniatur Barcelona abrió sus puertas a finales del año 2.014, durante poco más de un año, hasta la primavera del año 2.016. Otras iniciativas similares de este tipo que podemos encontrar actualmente en nuestro país son: Rail Home BCN, en Igualada (desde el año 2.014); o Màgic Món del Tren, en Santa Eugènia de Berga, Barcelona (desde el año 2.011).

b) Descripción de Scòpic Miniatur Barcelona:

Scòpic Miniatur Barcelona abrió sus puertas al público en varias fases. Con una ubicación privilegiada en cuanto a comunicaciones y transporte público, pues el recinto se encontraba muy próximo a la Estación de Barcelona-Sants, concretamente en la calle Tarragona nº 177, en un local de dos plantas, de unos 6.000 metros cuadrados, que anteriormente había sido un gran hipermercado. Desde mediados del año 2.014 se había estado trabajando en dicho local, que había sido adquirido en régimen de arrendamiento, para adecuarlo al nuevo uso y poder abrir sus puertas al público, en una primera fase, el sábado 20 de diciembre de 2.014.

Entre sus instalaciones, se contaba con una zona de taquillas, librería, ludoteca para niños, cafetería, y lavabos, así como una serie de despachos para el trabajo del personal técnico. Era en esta planta donde se ubicaba el circuito de modelismo tripulado a escala, con galga de cinco pulgadas, el "Tren Tripulat". Gracias al juego de luces y de colores, se conseguía un efecto de estar al aire libre, ya que dicho local carecía de ventanas al exterior, únicamente se contaba con unos ventanales en la zona de acceso desde la calle.

El extenso circuito de modelismo tripulado a escala de Scòpic Miniatur Barcelona contaba con unos 400 metros de vías, y una única estación. Entre los modelos que llegaron a circular por este circuito de modelismo tripulado a escala, se puede mencionar una réplica de la locomotora eléctrica serie 269 de RENFE, en colores amarillo/gris (también llamados colores "taxi").

Adjunto fotografía propia de esta locomotora eléctrica (click para ampliar):



Durante esa primera fase de Scòpic Miniatur Barcelona, la entrada al recinto era libre y gratuita, teniendo que abonar únicamente el billete del tren del circuito de modelismo tripulado quienes deseaban hacer uso de él. Mientras tanto, en la planta sótano, cerrada al público, se trabaja a destajo en lo que debería haber sido la maqueta más grande de Europa a escala HO.

El viernes 26 de junio de 2.015, quedaba inaugurada la segunda fase de Scòpic Miniatur Barcelona, abriendo la planta sótano al público, lugar donde quedaba expuesta la gran maqueta a escala HO, la cual iba a estar en constante evolución y construcción, para en el plazo de unos diez años, convertirse en la maqueta más grande de Europa. A la planta sótano se accedía desde la zona de la librería, mediante unas escaleras, o bien mediante un ascensor, con lo cual el recinto quedaba accesible para todos los públicos. Además de la gran maqueta, en la planta sótano estaba el puesto de control de la misma, así como una exposición temporal acerca de los veinticinco años del Museu del Ferrocarril de Vilanova, pudiéndose contemplar, entre otros trenes, una réplica a escala del Tren del Centenario.

Desde ese momento, el acceso a Scòpic Miniatur Barcelona pasó a ser con entrada de pago, con una lista de tarifas que a continuación detallo.

c) Las tarifas y los horarios de apertura de Scòpic Miniatur Barcelona:

La entrada general, era de 14 euros. La entrada reducida (para jubilados, estudiantes menores de 26 años, y discapacitados con acreditación), era de 12 euros. La entrada junior (para los niños de 5 a 16 años), era de 9,80 euros. La entrada infantil (para los menores de 5 años), era gratuita. Para los grupos de más de 15 personas (adultas), existía una entrada de grupo a un precio de 12 euros por persona. La entrada familiar (para dos adultos, más dos niños), era de 47,60 euros, y tenía carácter de pase libre, para visitar el recinto de manera ilimitada. Igualmente, se estableció un pase libre de visita ilimitada para los grupos formados por cuatro adultos, cuyo precio era de 56 euros.

Durante el verano de 2.015 se ofreció un 20% de descuento sobre el precio de todas las entradas, hasta el 31 de agosto, con una promoción que permitía para todas las entradas una segunda visita al recinto de manera gratuita, promoción que se prorrogaría un mes más, hasta finales de septiembre. Así pues, por ejemplo, el precio de la entrada general quedaba reducido durante esa promoción a 11,20 euros, con la posibilidad de realizar una segunda visita gratuita.

Se ofrecía también la posibilidad de contratar la celebración de fiestas de cumpleaños para niños. Entre las actividades, se ofrecía un viaje con el "Tren Tripulat", un taller de trabajos manuales en la ludoteca, y una merienda en la cafetería. La duración era de unas dos horas, y era una actividad pensada para niños de 4 a 12 años de edad. El número mínimo de participantes era de 10 niños, mientras que el número máximo de participantes era de 20 niños. El precio era de 14 euros por niño, y en el caso de no llegar a un mínimo de participantes, había que abonar además la diferencia de precio. El refrigerio en la cafetería consistía en lo siguiente: patatas, panecillos de jamón y queso, pan de molde con crema de chocolate, pastel de aniversario, y refrescos (sin cafeína) o agua. La bebida o el refrigerio para los padres de los niños, no estaba incluido en el precio de la actividad, y debía ser abonado aparte si acaso deseaban hacer alguna consumición.

En cuanto a los horarios de apertura del recinto, eran todos los días de 10h. a 20h., ya fuesen laborables, sábados, domingos, o festivos, teniendo como única excepción los siguientes días festivos: 1 y 6 de enero, 1 de mayo, 11 de setiembre, 25 y 26 de diciembre. Hay que destacar que el día festivo 12 de octubre (fiestividad de la Hispanidad), Scòpic Miniatur Barcelona sí que abrió sus puertas al público, así como los días festivos 6 y 8 de diciembre (fiestividades de la Constitución, y de la Inmaculada Concepción, respectivamente), en los cuales Scòpic Miniatur Barcelona también abrió sus puertas al público.

d) La gran maqueta a escala HO de Scòpic Miniatur Barcelona:

Ubicada en la planta sótano del recinto, con una superficie aproximada de unos 3.000 metros cuadrados, aspiraba a convertirse en la maqueta a escala HO más grande de Europa, en un plazo de unos diez años, en permanente evolución y construcción. Finalmente, ni resultó ser la maqueta más grande de Europa, ni tan siquiera de España, debido al cierre del recinto.

Se pudo llegar a construir varias secciones de la misma. El puesto de mando de la maqueta quedaba a la vista del visitante. La primera zona de la maqueta que se encontraba el visitante era la zona del Puerto de Barcelona, con un exhaustivo detallado del castillo de Montjuich, así como de su teleférico. La zona portuaria estaba detallada con su entramado de vías y embarcaciones como las populares "golondrinas".

La siguiente zona correspondía a la Estación de Barcelona-Sants, con una reproducción muy detallada de la misma, incluyendo la nueva zona de vías de la estación, que en subterráneo, quedaban a la vista del espectador, pudiendo así de esta forma contemplar la circulación de los trenes. Sus alrededores estaban también muy detallados, como por ejemplo el parque de Joan Miró.

Una zona que quedó en construcción, pero muy avanzada, fue la correspondiente al barrio de La Sagrera, escena la cual se reprodujo la Plaza Masadas (muy conocida por los aficionados al modelismo ferroviario por celebrarse allí durante muchos años el mercadillo de modelismo ferroviario cada primer domingo de mes, excepto agosto). Una obra emblemática que también se reprodujo en el entramado de vías, fue el puente de Santiago Calatrava.

Sin lugar a dudas, lo que más llamaba la atención de los visitantes, era la réplica a escala de la Estación de Francia, con techo descubierto para que el espectador pudiese contemplar el detallado haz de vías.

Finalmente, quedaba reproducida también la zona de Sant Adrià de Besòs, escenario en el cual además se reproducían con detalle las típicas torres de la central térmica, así como el Museo de Historia de la Inmigración, con una réplica del edificio y de la exposición permanente "El Sevillano", del cual forma parte un coche de viajeros tipo 8.000, y quedaba reproducido en el escenario.

La maqueta contaba con una escenografía y puesta en escena de luces y colores, que permitían situar al espectador y darle la sensación de ambientación diurna o de ambientación nocturna, a pesar de estar ubicada en un sótano sin ningún tipo de iluminación natural procedente del exterior.

Tras el cierre de Scòpic Miniatur Barcelona, la gran maqueta pasó a formar parte de los fondos del Museu del Ferrocarril de Vilanova, pues hubiese sido una auténtica lástima perder y deshacerse de esta gran maqueta sin más.

Adjunto unas fotografías propias de la gran maqueta, por el mismo orden según todo lo comentado en este apartado (click para ampliar):





e) Cierre y final de Scòpic Miniatur Barcelona:

El jueves 7 de abril de 2.016, Scòpic Miniatur Barcelona cerraba sus puertas al público definitivamente, al parecer por problemas económicos y balances de cuentas negativos. Mantener un gran local de esas características, con sus correspondientes gastos en conceptos de arrendamientos urbanos, así como los suministros del local, y los sueldos de sus empleados, fue del todo insostenible para sus promotores. Si bien es importante destacar que nunca se ofreció una explicación "oficial" por parte de sus promotores, acerca de los motivos del cierre del local, cancelando al mismo tiempo sus perfiles en las principales redes sociales, sin más explicación.

Tal vez una política de precios desacertada, con unos precios tal vez demasiado elevados, y una falta de promoción, más enfocada hacia el público familiar, fueron también las causas. No tenía demasiado sentido abrir todos los días el local, cuando los principales días de visita del público familiar son los días correspondientes a los fines de semana y los días festivos, mientras que los días laborables el número de visitantes se reducía considerablemente, por lo tanto y para reducir costes, una muy buena idea hubiese sido abrir el local al público solamente los fines de semana y festivos. La principal baza económica de Barcelona es el turismo, y se hubiese podido promocionar en este sentido, ya que la maqueta reproducía lugares y edificios emblemáticos de la ciudad, y por lo tanto podía resultar de interés para el turismo, mediante una campaña publicitaria con folletos en los hoteles de la ciudad, para atraer al turismo. A la vez que se hubiese podido aprovechar la cercana parada del Barcelona Bus Turístic (con una parada muy próxima existente desde hace muchos años junto a la Estación de Barcelona-Sants), promocionando el lugar, ofreciendo descuentos en la entrada para los visitantes que hubiesen podido visitar el recinto con este autobús.

La inserción en la gran maqueta de simbología independentista catalana, provocó también el malestar de algunos de sus visitantes, y como mínimo pudo herir algunas sensibilidades. Es una mala idea mezclar trenes y política. El problema es que esta simbología no representaba la realidad, ya que se introdujo en algunos edificios emblemáticos de la ciudad que nunca la lucieron, en realidad.

Finalmente, tal y como comenté en el anterior apartado, la gran maqueta pasó a formar parte de los fondos del Museu del Ferrocarril de Vilanova, quedando a la espera de un espacio disponible para su exposición en el futuro, en dicho museo ferroviario.

f) Conclusión y valoración final de Scòpic Miniatur Barcelona:

Mi opinión es que fue una auténtica lástima el cierre de un local de estas características, el cual intentaba asimilarse a recintos de similares características europeos, tal y como expuse en el primer apartado de esta misma entrada. Lamentablemente, en nuestro país no existe ni una tradición, ni una cultura ferroviaria tan alta como en otros países europeos, siendo el número de aficionados al ferrocarril en nuestro país, bastante menor.

Si a ello añadimos que el aficionado, después de pagar el precio de una entrada considerable, debe compartir su espacio con un público mayoritariamente familiar, soportando los gritos y las carreras de los niños, como si estuviese en un parvulario o en una guardería, es probable que no le apetezca repetir visita, ni aunque el aliciente para volver a hacerlo fuese "una maqueta en constante evolución que aspiraba a ser la más grande de Europa en un plazo de diez años". Evidentemente el aficionado al ferrocarril puede ser también público familiar y no molestarle esta circunstancia, sin embargo hay que comprender que haya personas que esta circunstancia sí les ocasionase molestias.

Aunque volviendo de nuevo al primer apartado de esta misma entrada, y sin salir de nuestro país, existen dos iniciativas de similares características, que a día de hoy todavía siguen funcionando: Rail Home BCN, en Igualada (desde el año 2.014); o Màgic Món del Tren, en Santa Eugènia de Berga, Barcelona (desde el año 2.011). Habrá que preguntarse pues, qué es lo que falló o lo que no funcionó en Scòpic Miniatur Barcelona, el cual, al final de su vida activa, contó tanto con defensores, como con detractores.

Mi opinión es favorable, en conjunto, y sentí una gran lástima con el cierre del lugar, el cual llegué a visitar hasta cuatro veces. Porque como aficionado, me entristece que iniciativas relacionadas con el modelismo ferroviario, que en Europa sí funcionan, en nuestro país hayan fracasado varias veces estas mismas iniciativas de este mismo tipo, de similares características, por los motivos que sean.

Voy a valorar también en esta puntuación al personal que trabajó en Scòpic Miniatur Barcelona. Personas y modelistas de reconocido prestigio, venidos de todos los rincones de España, algunos de ellos "ilustres foreros" en los principales foros de debate ferroviarios de internet, gente con experiencia en modelismo digital que sabía lo que hacía, formando parte del personal "técnico" de la gran maqueta. Siempre dispuestos a escucharte y resolver las dudas que se les planteasen. Había también mucha gente joven, atendiendo al cliente en las taquillas, o al manejo del "Tren Tripulat". Gente amable y cordial, en general.

En cuanto a la limpieza del lugar, era impoluta. Los lavabos siempre muy limpios, así como todas las instalaciones, en general. Daba la sensación de estar en Europa, y las instalaciones estaban al mismo nivel de iniciativas de este tipo en Europa.

Por todo ello, mi valoración es la siguiente (en una puntuación máxima sobre cinco estrellas):

Relación calidad-precio: ****

Nivel de acabado y reproducción de la gran maqueta a escala HO: *****

Nivel de acabado y reproducción del circuito de modelismo tripulado: ****

Amabilidad y cordialidad del personal: ****

Limpieza de las instalaciones: *****

g) Bibliografía:

Para el apartado relativo a las tarifas y los precios de Scòpic Miniatur Barcelona, he consultado los folletos que daban en la entrada de acceso al recinto, y que todavía conservo.

En cuanto a las fechas concretas de la inauguración del recinto y de su triste final, he buscado la información en varios foros de debate ferroviarios de internet, en los cuales yo mismo participo y también aporté información en este sentido. Por ejemplo, se puede encontrar mucha información en este hilo de Forotrenes: <https://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=6&t=60165>

También se puede visitar este enlace, a mi cuenta de flickr, en cual tengo una gran selección de fotografías tomadas en Scòpic Miniatur Barcelona, en mis múltiples visitas, cuyo enlace es: <https://www.flickr.com/photos/oscar440/albums/72157651918133505>

Todas las fotografías que ilustran esta entrada son propias, y las tomé en una de mis visitas a Scòpic Miniatur Barcelona, concretamente el día 11 de Julio de 2.015.

Publicado por oscar440 en [15:36](#) No hay comentarios:



viernes, 2 de abril de 2021

EL FOKKER DR.I "BARÓN ROJO" DE NEW RAY (1:32)

a) Descripción del modelo real:

El Fokker DR.I fue un modelo de avión triplano de combate utilizado en la Primera Guerra Mundial. Iba dotado con dos ametralladoras Spandau MG 08 de 7,92 mm, con una tripulación de un solo piloto. El motor era rotativo tipo Oberursel Ur.II. de 9 cilindros, con una potencia máxima de 110 cv. Con una longitud de 5,77 m. y una envergadura de 7,20 m. La velocidad máxima operativa era de 185 km/h.

A los mandos de este avión estaba Manfred von Richthofen, conocido como el "Barón Rojo", piloto del Servicio Aéreo Imperial alemán. Consiguió hasta ochenta victorias aéreas en el Frente Occidental. Dirigió el grupo operativo Jasta 11 desde la cabina de su famoso avión rojo, y el grupo operativo ultramóvil Jagdgeschwader 1 (acertadamente conocido como "El circo volante de Richthofen" por sus enemigos debido a los coloridos aviones y aeródromos móviles del grupo).

El avión de Richthofen fue derribado y muerto el 21 de abril de 1.918, en el norte de Francia. El piloto contaba solamente con veinticinco años de edad, pero pasó a la posteridad como uno de los pilotos de guerra más famosos.

b) Descripción del modelo en miniatura:

Bajo la (Ref. 20223) el fabricante New Ray comercializa a escala 1:32, un kit de montaje del famoso avión Fokker DR.I listo para montar. Todas sus partes son de plástico, sin necesidad de pintar y con las calcas ya puestas, si bien su aspecto puede resultar demasiado plastico para los modelistas más exigentes. Es por ello que se puede aplicar una capa de barniz satinado de Humbrol una vez el avión ya esté terminado de montar.

Su montaje es fácil y consiste en atornillar las diferentes partes que ensamblan el avión; esto es: el cuerpo central, las alas, el tren de aterrizaje, las hélices y las ametralladoras. En el interior del embalaje el propio fabricante suministra un destornillador, así como sus correspondientes tornillos. Es por ello, que este modelo no se trata de ningún juguete para niños, por contener estas piezas pequeñas, sino de un objeto de modelismo a escala. También se suministra una peana expositora de color negro, con el nombre del avión escrito con letras de color blanco. Finalmente, una vez ensamblado el modelo, y con los acabados a gusto de cada aficionado modelista, el avión queda listo para su exposición sobre su peana.

c) Valoración final del modelo en miniatura:

Se trata de un kit de montaje relativamente económico para lo que es, y totalmente válido para los modelistas iniciados, cuyo montaje no representa ningún tipo de dificultad. Si bien, tal y como he comentado anteriormente su aspecto plastico se puede mejorar aplicando una simple capa de barniz satinado de Humbrol, con lo cual su aspecto mejorará bastante. El avión puede ser expuesto sobre su propia peana que se adjunta en el interior del embalaje, o bien los modelistas más avanzados lo pueden colocar y ambientar sobre la base de un diorama.

Por todo ello, mi valoración es la siguiente (en una puntuación máxima sobre cinco estrellas):

Relación calidad-precio: *****

Nivel de acabado y reproducción: ****

Dificultad de montaje del kit: ***

Adjunto una fotografía propia del modelo (click para ampliar):

oscar440.blogspot.com

**d) Bibliografía:**

Para la descripción del modelo real, he recurrido a la información aportada en la Wikipedia. Recomiendo también la lectura del libro "El Barón Rojo", del dibujante y guionista Wayne Vansant, publicado en castellano por la editorial La Esfera de los Libros. Se trata de la historia ilustrada en cómic del piloto Manfred von Richthofen y de su famoso avión de color rojo. Este libro forma parte de mi colección y biblioteca particular.

Publicado por oscar440 en **15:56** No hay comentarios:[Entradas más recientes](#)[Inicio](#)[Entradas antiguas](#)Suscribirse a: [Entradas \(Atom\)](#)Tema Sencillo. Con la tecnología de [Blogger](#).