

NARANJA Y LIMÓN

Una sabrosa especialidad italiana



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.

Ale "FANTA" (1990) - - - - - Composición CE166

Referencia EW107

Parece que siempre debemos volver a Italia para encontrar trenes originales y decoraciones vistosas, cuando menos inusuales.

Viene al caso hoy presentar las unidades eléctricas denominadas ALe 801/940, aunque esta notación tan técnica no es la más conocida, y el material en cuestión se identifica algo mejor por su mote muy extendido "ALe FANTA" : y es que la decoración original de este material no deja opción : naranja y limón, cual la bebida refrescante sabor a frutas de la gran multinacional norteamericana.

El tren real :

También apodadas "naranjas mecánicas", en honor a la película de S. Kubrick, estas unidades eléctricas para servicios locales y regionales, no son tales : es decir, los FS no manejan unidades a nivel de matriculación, sino que sus coches son en teoría independientes y se acoplan según necesidades de explotación, aunque en este caso siempre suelen presentar la formación de dos coches motores encuadrando dos remolques. Pero podría ser de otro modo.

Si bien los dos remolques son idénticos, no lo son los dos coches motores, ya que uno lleva departamento furgón y el otro no. Las típicas matriculas italianas acogen este detalle, ya que expresan las capacidades en asientos :

MATRICULA	MOTOR	FURGÓN	PLAZAS	SIGNIFICADO SIGLAS
ALe 801-020	SI	SI	80	"Automotrice Leggera elettrica"
Le 108-029	NO	NO	108	"Leggera elettrica" (*)
Le 108-026	NO	NO	108	
ALe 940-012	SI	NO	94	

(*) : "Rimorchio" se sobrentiende.



Foto acreditada a C. Frizoni (Flickr) en Roma-Tuscolana. (1994)

Este material fue introducido en la segunda mitad de los años 70, y presenta una gran capacidad en plazas sentadas para servicios conmutables locales, sin llegar al plan "cercanías/metro" que usamos aquí, ya que Italia no tolera que un operador agote él sólo la capacidad de una infraestructura. 65 trenes completos con esta disposición de 4 coches se construyeron a cargo de las firmas locales Stanga y Breda. Su equipo eléctrico es convencional, y con una cómoda potencia total de 2860 cv. permite fuertes aceleraciones hasta los 150 km/h.

Los "complessi" ALe801/940 circulan en general con un solo pantógrafo levantado, ello significa que transmiten los 3 kv. de catenaria a lo largo del tren, y lo hacen por la línea RIC habitual que sirve de calefacción en coches convencionales; dicha línea es interna dentro del tren de 4 coches, no la tienen los extremos con cabina. Conectan también dos grupos de cables múltiples (el rojo y el amarillo), tanto dentro del tren como en sus extremos, para el mando remoto de coches motor. Los enganches extremos son convencionales en una parte del parque y automáticos en otra fracción.

El modelo H0 ACME :

Modelo inédito entonces, ACME nos sorprendió en 2012 con esta producción.

Bajo las referencias 70050 y 70051, presentó dos versiones del tren con sus frontales modernos, es decir, con la puerta de inter-circulación ya eliminada y ventana central única. Y en su color original (ref. 50) y en sus colores XMPR modernos blanco-azul-verde (ref. 51), que a mi entender quitan toda la notable "personalidad" de este tren.

Más tarde, en 2016, salió otra referencia 70052 con sus testeros originales, a base de puerta de dos hojas con fuelle interno desplegable (los reales, claro) para inter-circulación en el caso poco frecuente de acople de dos trenes para el servicio.

Con tiradas cortísimas en uno y otro caso, el producto se vendía a un precio algo inferior a los 400 € (el set completo de 4 coches); al poco tiempo, lo inevitable : los "buitres" de la especulación entraron en acción y ahora se piden cantidades galácticas para uno de estos sets, que no han vuelto a ser reeditados.

Sólo se ofreció la versión analógica : y diría yo que con un equipo "pre-digital", es decir, admite un decodificador en la placa base de 21 ó de 8 pines, pero la circuitería no separa el control de las luces (o sea, el 21 pines no sirve para nada). Así pues, sólo con poner el tren en la vía digital se encienden todas las luces, que son las internas de los 4 coches y la de cabina; imposible apagarlas si no se saca de la vía o ésta se aísla, lo que produce cierto calentamiento por las resistencias de la placa en el coche motor (que es el ALe801, el del furgón) y peligra la consistencia del techo. Existe conexión posible para un altavoz, pero presumo que tampoco habrá control para él. El mando digital sólo permite la F0 para las luces frontales conmutables blanco-rojo, y el movimiento. Parece mentira un producto de este precio sin las funciones mínimas de luces.

Por lo demás, el trabajo modelista es muy correcto, decoración y detalles de calidad, interior completo con motor escondido en el coche concernido, con sus 4 ejes motrices; enganches con elongación y con paso de conectores de 8 hilos.

El desmontaje de las cajas respecto de sus chasis exige cautela : 8 puntos de enganche, resaltados, que cierran con otros tantos agujeros en la pieza interior de cristalería : fácil de montar (click click click ...), pero a santiguarse antes de desmontar : conviene separar con las uñas e insertar poco a poco láminas de plástico para ir liberando los encajes sin romper irreversiblemente ninguno.

El radio de giro indicado en el producto es mínimo 450 mm., a tener en cuenta para nuestras maquetas caseras.



Bellísima foto del modelo ACME 70052 que representa el tren en su versión de origen, con puertas en el testero practicables y fuelle móvil. Foto U. Reyer RZW.eu

Mi ejemplar :

De compra reciente, esperé con paciencia alguna oferta asumible para una u otra de las 2 versiones con colores originales. Ello sucedió con el ejemplar aquí descrito, por un precio sólo ligeramente superior al nominal inicial y en un perfecto estado de producto garantizado (ref. 70050).

Mi primera intervención fue la corrección ligera de laterales en los bogies para lograr la circulación por radios 415 mm., habituales en mi maqueta casera. Se consiguió sin demasiado problema y sin cambiar su aspecto exterior. Ahora estoy con el cambio de circuitería de la placa para conseguir encender/apagar las luces interiores a través de la F1 del mando digital. Para este menester hay al menos dos trabajos en internet de modelistas italianos que lo han hecho y lo exponen en detalle.



Vistosa presentación del conjunto con su caja de cartón grueso.



Alternativa en la disposición de los testeros extremos, conforme a la realidad : a la izquierda, con la trampilla abierta para acople de otra unidad, con sus 4 mangueras de aire y sus 2 gruesos conectores para mando múltiple; a la derecha, la opción de trampilla cerrada con la inserción de una pieza de carenaje suministrada como accesorio amovible. Bien pensado.



Conjunto de los 4 coches del set con los remolques Le108 en primer plano.

EXPLOTACION :

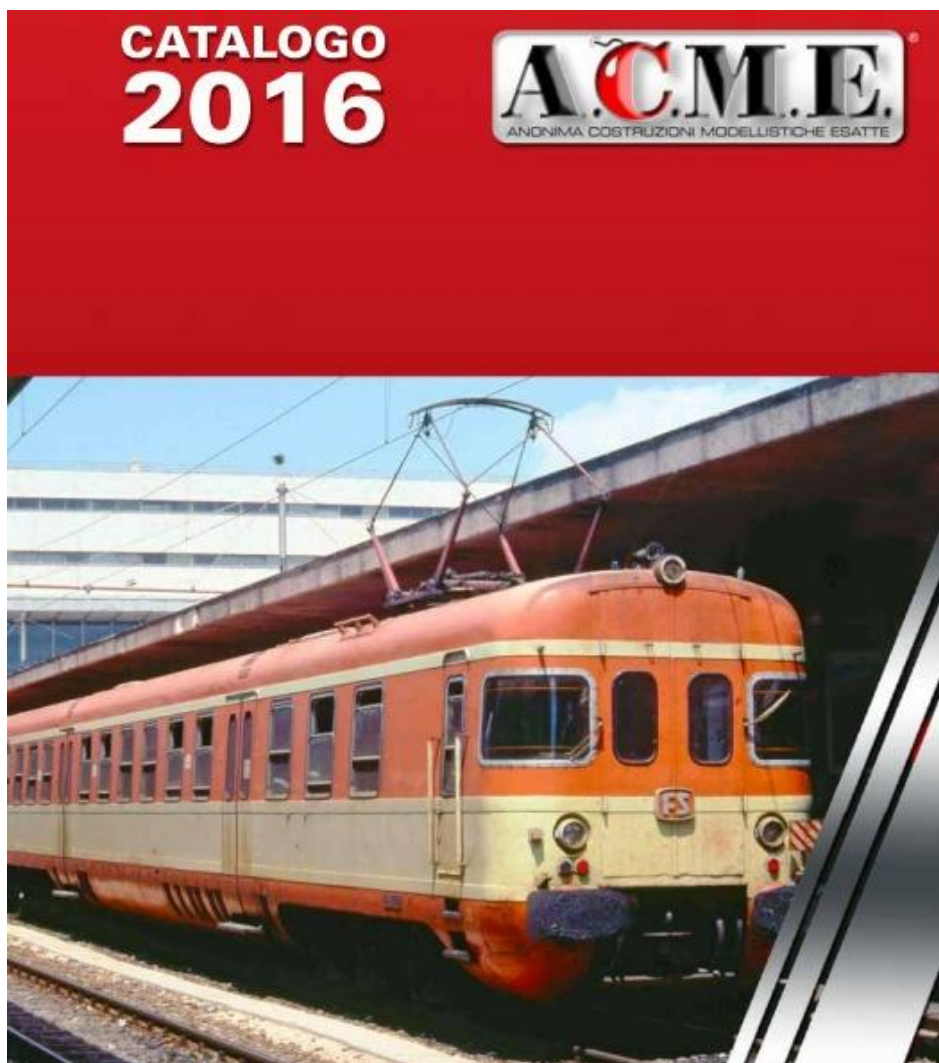




Sesión de circulación en la maqueta Asvicaf, sin problema de giros, pero que fue bastante breve ante la constatación de la temperatura que iba tomando el techo por su parte exterior. Estas tres primeras tomas con el coche motor ALe801 con furgón en cabeza. Excepcionalmente, se muestra con ambos pantógrafos levantados, cuando lo normal es que actúe sólo el posterior.



En esta foto se focaliza el coche motor (real, no en modelo) ALe940 sin furgón.



Captura de portada del catálogo general ACME 2016, con el anuncio de la nueva edición del tren con frontales de origen.

EPILOGO:

No sé a qué espera ACME a reeditar este producto ante la demanda existente que resulta fácilmente detectable. Pero no creo se atrevan de nuevo a presentarlo sin revisar la circuitería e implementar funciones digitales actualizadas. O sí.

En el mundo real, una flota de modernas unidades articuladas de diseños actuales, modelos bastante estandarizados de los grandes constructores, han acabado con estos trenes del siglo pasado. Cada vez más se impone la fórmula articulada, aunque los FS se aferran aún en gran medida a las composiciones convencionales de coches con pilotaje en reversibilidad.

Autor texto, cuadros y fotografías (salvo acreditadas) :

Jordi Serra i Miquel

Junio-2022