



Mi blog - oscar440

domingo, 28 de febrero de 2021

EL FERROCARRIL DE LA GRANJA (BURJASSOT, VALÈNCIA)

a) Historia y evolución del Ferrocarril de La Granja:

El Parque de La Granja se encuentra en Burjassot (València), y desde el año 1.994 cuenta con un circuito de trenes de modelismo tripulado a escala 7 1/4 pulgadas, en el cual se hacen rodar trenes en su mayoría con locomotoras de vapor, para el disfrute de los visitantes, el público familiar, los cuales pueden subir a este tren en sendos coches de viajeros.

El Ferrocarril de La Granja (F.G), depende de la Asociación Cultural Ferroviaria de Burjassot (C.F.B), creada en el año 1.993 al objeto de diseñar y gestionar el circuito ferroviario que se iba a montar en dicho parque.

El Parque es cómodamente accesible en transporte público mediante la línea T4 del Tranvía de València, con parada prácticamente en la misma puerta del Parque, con el homónimo nombre de La Granja.

b) Material móvil del Ferrocarril de La Granja:

Inicialmente el Ferrocarril de La Granja contó con dos locomotoras de vapor con rodaje tipo 0-2-0 (R-1 y R-2), una locomotora térmica con rodaje tipo 0-3-0 (M-13), y diez coches de viajeros, descubiertos y con asientos de madera, con cinco plazas cada uno, serie C-01 a C-10. Posteriormente se han introducido otros seis coches de viajeros más, con asientos acolchados y cubiertos (B-01 a B-06), así como dos vagones de mercancías (M-1 y M-2).

Fotografía de una locomotora de vapor tipo 0-2-0 sobre la placa giratoria (click para ampliar):



c) Descripción del circuito del Ferrocarril de La Granja:

El circuito cuenta con dos estaciones: "Racó" y "Granja". Además el circuito cuenta con señalización fija, mecánica y luminosa. y comando a distancia de enclavamientos y agujas.

La longitud del circuito es de 1.020 metros de línea, con 380 metros de vías auxiliares. La galga utilizada para las vías es de 7 1/4 pulgadas. El radio de curva mínimo es de 14 metros. El tipo de vía es carril vignole de acero y traviesas de madera. La pendiente máxima es de 10 milésimas. Además de los edificios de las estaciones "Racó" y "Granja" ya citados, cuenta con cuatro apartaderos: "Mirador", "Pista", "Font", y "Aljibe".

El circuito dispone de un túnel y de un puente metálico de celosía. Además de tres placas giratorias, depósito de locomotoras con triángulo de acceso, aguada, y un cocherón subterráneo en la estación de Racó.

Fotografías de una de las estaciones del Ferrocarril de La Granja; de uno de los apartaderos del circuito; y del conjunto de vías con su correspondiente señalización (click para ampliar):





d) Bibliografía:

Para la confección de esta entrada, en referencia a la historia y evolución del Ferrocarril de La Granja así como la descripción de su material móvil, ha sido imprescindible la consulta de la página web del Ferrocarril de La Granja <http://www.trengranja.com>, en la cual se puede encontrar mucha más información, así como información siempre detallada y actualizada de las tarifas y de los días de circulaciones al público de los trenes.

Para la confección de esta entrada en referencia a la descripción técnica del circuito del Ferrocarril de la Granja ha sido imprescindible la consulta de la página web del CIMAF (Cículo Madrileño Ferroviario) en su apartado dedicado al Ferrocarril de La Granja: <https://www.cimaf.es/parques-ferroviarios-de-espana/ferrocarril-la-granja>

Todas las fotografías que ilustran esta entrada son propias, y las tomé en una de mis visitas al Ferrocarril de La Granja, concretamente el día 29 de Diciembre de 2.013.

Publicado por oscar440 en 15:22

No hay comentarios:



lunes, 22 de febrero de 2021

EL PEGASO 6038 DE OTERO SCALE MODEL (1:87)

a) Historia y evolución del modelo real:

El Pegaso 6038 fue un modelo de autobús urbano emblemático durante la década de los ochenta del siglo pasado en varias ciudades españolas, entre ellas Barcelona y Madrid, donde el número de estos vehículos fabricados para estas ciudades fue bastante importante. Fue fabricado por ENASA, tomando como base el Pegaso 6035, con un motor de 200 cv. de potencia.

En esta entrada me centraré únicamente en el modelo "Barcelona". A finales del año 1.979 se fueron incorporando los primeros vehículos de este tipo, hasta alcanzar en el año 1.983 un total de 400 unidades fabricadas para la Ciudad Condal. Hubo varias series, con diferencias notables entre sí. Así, las primeras unidades fabricadas tenían el cambio de marchas con palanqueta manual semiautomático (tipo Wilson) y asientos de madera para los viajeros algo incómodos (series 6000, 6100, y 6200); mientras que las unidades más modernas (series 7000, 7100, 7200, y 7300) salían de fábrica con un cambio de marchas automático (tipo Voith) y asientos de plástico ergonómicos para los viajeros algo más cómodos, de color marrón oscuro, sin tapicería. A principios de los años noventa, con la incorporación de nuevas series de autobuses, los Pegaso 6038 de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), fueron cambiando paulatinamente su decoración exterior para asimilarlos exteriormente a las nuevas series de autobuses urbanos de Barcelona.

También se realizó en los noventa, una introducción del aire acondicionado en estos vehículos, mediante la instalación de unos antiestéticos aparatos en el interior del vehículo, que se mostraban totalmente ineficaces. Aún así esta reforma alcanzó a unos cuantos vehículos de la serie, en un intento de modernización de la serie, para adaptarla a las prestaciones de las nuevas series de autobuses.

Finalmente, los últimos vehículos de esta serie prestaron sus últimos servicios comerciales en la Ciudad Condal hasta el año 1.999, coincidiendo con la incorporación de nuevas series de piso bajo, accesibles a todas las personas, quedando pues totalmente desfasados los Pegaso 6038, tras una vida activa que apenas llegó a los veinte años. Dado el buen estado de estos vehículos, su robustez, y su facilidad de mantenimiento, algunas unidades fueron vendidas, otros fueron desguazados, y solamente unos pocos han sido preservados.

b) Descripción del modelo en miniatura:

Bajo la **Ref. 87001E** el fabricante Otero Scale Model sacó a la venta, a escala 1:87, la versión moderna del modelo "Barcelona" del Pegaso 6038, luciendo sus últimos colores.

Se trata de una serie limitada de 1.000 unidades, de las cuales 500 unidades lucen los carteles, en color verde, de la línea 57 (Barceloneta - Collblanc) y número de coche 6022; mientras que las otras 500 unidades lucen los carteles, en color rojo, de la línea 58 (Pl. Catalunya - Av. Tibidabo) y número de coche 6156.

Es importante destacar que esta referencia se encuentra ya AGOTADA dado el éxito de ventas obtenido por parte de los aficionados, que reclaman de réplicas y modelos bien detallados y ejecutados, tal cual es el caso de este emblemático autobús reproducido por Otero Scale Model, a escala 1:87. No obstante, el fabricante tiene en catálogo algunas referencias más del Pegaso 6038, con decoraciones de varias ciudades, y también otra referencia más en forma de kit, sin pintar.

El modelo se presenta en una caja de cartón de color blanco, y queda bien protegido por un plástico transparente. En el interior de la caja se adjuntan como accesorios los limpiaparabrisas y los espejos retrovisores, los cuales deben ser colocados por el aficionado en el autobús. Operación que no presenta mayor dificultad, pero que sin embargo dado el tamaño reducido de los espejos retrovisores puede presentar cierta dificultad para los modelistas menos avanzados. Recomiendo aplicar unas gotas de pegamento tanto en las puntas de los espejos retrovisores, así como en las puntas de los limpiaparabrisas, para que queden bien asentados. En mi opinión, el aspecto de los limpiaparabrisas me resulta algo desproporcionado, siendo demasiado gruesos.

Otro aspecto que no pasa desapercibido es el aspecto algo plastificado y brillante del modelo. Es por ello, que aplico una capa de barniz satinado de Humbrol, con lo cual el modelo adquiere una tonalidad más adecuada y más mate. Se podrían aplicar también letreros publicitarios tanto en los laterales como en la parte trasera del autobús, tal y como lucían en realidad, antes de aplicar esa capa de barniz, para que queden esas calcas de publicidad bien asentadas. Esas calcas las podemos realizar nosotros mismos con nuestra propia impresora a partir de anuncios de la época. En todo caso, he dejado el modelo tal cual, sin publicidad, pero con el aspecto satinado que le da esa capa de barniz.

En cuanto al interior, está muy bien detallado, reproduciendo los asientos con el color marrón exacto y con la distribución de los mismos correcta, con filas de asientos individuales en la parte delantera del autobús, y filas de dos asientos en la parte trasera del autobús, con fila final de cuatro asientos.

En cuanto al rodaje, se trata de una pieza de modelismo para estar expuesta en una vitrina, y no de un juguete para los niños. No es un modelo pensado para rodar, puesto que rueda mal debido a su ligereza de peso, y no es su fin el hacer rodar el modelo porque no es ningún juguete.

c) Valoración final:

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

Relación calidad-precio: *****

Nivel de acabado y reproducción: *****

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



Publicado por oscar440 en 14:44

No hay comentarios:



lunes, 15 de febrero de 2021

LA LOCOMOTORA DE VAPOR RENFE 0-3-0 0219 DE ELECTROTRÉN (HO)

a) Descripción del modelo real:

Se trata de una pequeña locomotora de vapor fabricada por la empresa belga Saint Leonard en el año 1.889, con el número de fábrica 792. Junto con otras cuatro locomotoras más del mismo tipo, fueron fabricadas bajo el encargo del Ferrocarril de Torralba a Soria y Castejón, también denominado "Gran Central Español". Recibió el número 30 dentro de este ferrocarril, y el nombre de "E. Otlet". Tras la creación de RENFE en el año 1.941, pasaría a formar parte del parque de la empresa estatal, donde pasaría a realizar escasos servicios de maniobras hasta mediados de la década de los años sesenta. Actualmente se encuentra sobre un pedestal, en la ciudad de Miranda de Ebro (Burgos).

b) Descripción del modelo en miniatura:

Las pequeñas locomotoras de vapor siempre han sido mi debilidad. Ante la gran ausencia de este tipo de locomotoras españolas en el mercado a escala N (apenas la reproducción de la locomotora de vapor "cuco" tipo 0-2-0 de Ibertrén), decidí comprar varias locomotoras de este tipo, a escala HO, del fabricante español Electrotrén. Todavía no contaba en esa época con maqueta a escala HO, siendo modelista de toda la vida a escala N.

La locomotora de vapor RENFE 0-3-0 0219 "Gran Central Español E. Otlet", de Electrotrén a escala HO, (Ref. E0044), presenta ante todo una relación calidad-precio excelente. Por poco más de cincuenta euros (casi lo que vale cualquier locomotora sencilla de un set de iniciación), el aficionado dispone de una locomotora de vapor española con unos acabados más que aceptables. Se presenta en analógico (se puede digitalizar), aunque carece de iluminación y fumígeno.

La locomotora luce las inscripciones de su traspaso a RENFE, a partir del año 1.941 hasta el final de su servicio activo.

La locomotora se presenta en una caja de cartón, en el interior de la cual queda bien asentada gracias a una espuma de color negro que la protege y por varios plásticos transparentes. En el interior del embalaje se adjunta una hoja de servicio, así como una hoja de instrucciones y de despieces y elementos de recambio de la locomotora.

c) Valoración final:

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: *****

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



Publicado por oscar440 en [15:35](#)

No hay comentarios:



sábado, 13 de febrero de 2021

ADIÓS A LA REVISTA HOBBYTREN

a) Historia y evolución de la revista:

En el mes de Marzo de 1.993, salía a la luz el primer número de HOBBYTREN, la "Revista del Tren", tal y como se autoproclamaba, años después. Editada por J.B. Publicaciones, se trataba de una revista familiar. Su director, D. Jaume Boira, ya había escrito algún artículo con anterioridad en la revista MAQUETREN. Fue así cuando decidió sacar su propia revista de trenes, sin ningún amparo editorial, ya que J.B. Publicaciones eran sus iniciales de nombre y apellido. Al frente de la redacción de la revista, su esposa. Y al frente del diseño gráfico y maquetación, su hijo. Tiene muchísimo mérito el haber sacado una revista adelante durante casi treinta años, sin ningún otro apoyo editorial. No se puede decir lo mismo de la revista MAQUETREN, la cual ha ido pasando por multitud de editoriales, hasta el día de hoy.

Lamentablemente HOBBYTREN dejaba de editarse en Diciembre de 2.020, habiendo pues publicado un total de 326 números, dejando un vacío entre los aficionados. Ante todo, era una revista escrita por y para aficionados. Con un minúsculo grupo de colaboradores en sus inicios, pero mucho más nutrido al final. La página web de la revista todavía sigue funcionando a día de hoy, y todavía es posible adquirir números atrasados. El facebook de la revista también sigue operativo, recibiendo la revista prácticamente a diario, muestras de afecto y de cariño por parte de los aficionados, que se resisten a perder su querida revista mensual de trenes.

Al parecer, la situación económica derivada de la actual crisis de la emergencia sanitaria, es lo que ha hecho cesar la publicación de la revista. En mi opinión, fue un error por parte de la revista dejar prácticamente de lado el tema del modelismo ferroviario y no saber nutrirse de patrocinadores que, en este sentido, hubiesen servido de apoyo económico para la revista mediante la inserción de publicidad en sus páginas. En sus inicios, la revista ofrecía una sección de novedades de modelismo ferroviario, y habían muchos más artículos de modelismo ferroviario que en su época final. Así, la revista organizó y patrocinó en sus inicios un Salón de Modelismo Ferroviario, primero en el Poble Espanyol de Montjuïc (Barcelona), y otro más en la Estació de França (Barcelona). Se daban cita las principales marcas, se organizaban charlas y coloquios, demostraciones de modelismo, maquetas ferroviarias, y circuitos de modelismo tripulado.

Se obsequiaba también al suscriptor de la revista con un vagón, a escala HO o N, a elegir. Desde hacía ya muchos años el vagón del suscriptor dejó de existir, y los únicos artículos de modelismo ferroviario eran los escritos casi en su totalidad por el Dr. Ferrán, colaborador asiduo de la revista desde sus inicios. Artículos muy interesantes y amenos para mi gusto, otros modelistas más exigentes puede que no opinen así y vean tal vez estos artículos muy caseros. La revista dedicaba, no obstante, siempre unas cuantas páginas dedicadas a las novedades de cada año que se presentaban en la Feria de Núremberg, que es la Feria de Modelismo Ferroviario más importante a nivel mundial. Puede resultar algo paradójico que habiendo dejado prácticamente de lado el modelismo ferroviario la revista, y que no se centrase mes a mes en ir anunciando las correspondientes novedades, dedicase no obstante esas páginas a dicha Feria, no demasiadas páginas, frente a los dos números que viene dedicando a la Feria la revista MAQUETREN desde hace años.

En sus inicios la revista editaba números EXTRA, que en realidad no eran tales, ya que se trataban de números ordinarios simplemente con un incremento del número de páginas (y del precio), que sin embargo no repercutía a los suscriptores, ya que la tarifa para los suscriptores era la misma, se editasen números EXTRA o no. Siempre hubo una gran diferencia de precio entre comprar la revista en el quiosco, o bien suscribirse.

Muy interesantes en las primeras revistas eran los artículos sobre conducción de locomotoras escritos por D. Ángel Maestro (q.e.p.d.), experto en esta materia y en tracción vapor, de la cual también escribió en la revista unos cuantos artículos más.

La revista lanzó su primer póster, que se entrega gratuitamente con el n° 37, algo totalmente inaudito y no visto hasta el momento, con la fotografía de un automotor diésel de RENFE serie 593, con los colores de Regionales, aprovechando que en dicho número se publica un artículo sobre estos trenes diésel.

La revista alcanza ya su máxima plenitud, con un nutrido grupo de colaboradores. Son muy de destacar de esa época los artículos sobre líneas ferroviarias y estaciones, destacando por ejemplo el artículo sobre el Corredor Mediterráneo que se ofrece en varios números.

La revista siempre está presente en eventos importantes, donde se promociona, como por ejemplo el Salón BCN Rail, celebrado por vez primera en Barcelona, donde sin lugar a dudas la revista se da a conocer a nivel internacional, obsequiando con un ejemplar a todos los visitantes.

Es esa promoción internacional la que lleva a publicar en la revista cada vez más artículos sobre trenes extranjeros, y es por ello, y desde ese mismo momento, en el cual la revista empieza a perder un poco de interés por parte de algunos aficionados, que dejan de comprarla.

La revista, no obstante, rectifica, y vuelve a publicar más artículos de carácter nacional. En este sentido, cualquier aportación (ya fuese una fotografía, o un artículo) era siempre muy bien recibida en la Redacción de la revista, y casi siempre se publicaban todas las aportaciones que los aficionados enviaban (entre los cuales me incluyo).

Otra novedad en la revista, fueron las solapas desplegables, tanto en la portada como en la contraportada, que incluían fotografías de trenes a gran tamaño, sin poder ser considerados póster como tales, ya que entonces había que despegar las tapas.

b) Etapa final de la revista:

Lamentablemente, en la última etapa de la revista, se deja influenciar tal vez demasiado por FGC, la empresa de ferrocarriles autonómicos catalanes, dedicando tal vez demasiadas páginas al ámbito catalán para una revista que se supone era de tirada nacional, y es por ello que tal vez la revista deja de tener interés para un grupo de aficionados mayoritario a nivel nacional, para centrarse más en el ámbito catalán. Muchos de estos artículos salen directamente escritos por el Gabinete de Prensa de FGC, con lo cual además pierde objetividad al no estar escritos la mayoría de estos artículos ni tan siquiera por la propia revista. Que en ese momento, la empresa FGC dependiese de un gobierno autonómico de carácter independentista, y que en la revista apareciesen multitud de artículos y fotografías de estos "consellers" luciendo en su solapa el símbolo independentista, inaugurando trenes, líneas, o prolongaciones de líneas de FGC, pudo herir más de una sensibilidad entre muchos aficionados españoles, que dejaron de comprar la revista por este motivo. En los foros de debate de internet ferroviarios, más de uno tilda a la revista como "panfleto propagandístico de FGC". Lo cual me parece un total desacierto y un insulto hacia la revista.

Sea como fuere, la revista dejó de publicarse hace dos meses, y en mi caso, lo lamento mucho, me deja un gran vacío. Siempre fui suscriptor de la revista y me interesan todos los temas ferroviarios, sean nacionales o extranjeros, de tren real o de modelismo. La prensa nacional ferroviaria queda huérfana una vez más de una buena publicación, en el camino quedan buenas revistas como DOBLE TRACCIÓN, AMIGO TREN, y lamentablemente muchas más. Esperemos que la cosa no vaya a más.

c) Valoración final:

Para finalizar, como siempre, mi valoración. Y sí que le voy a dar una puntuación de cinco estrellas máxima sobre cinco, porque la revista lo merecía. Siempre puntual en los quioscos, y en llegarme al domicilio, te hacía empezar con ilusión el mes, era como un soplo de aire fresco.

Relación calidad-precio: *****

Publicado por oscar440 en 15:33 No hay comentarios: 

viernes, 12 de febrero de 2021

TRENEX

a) Historia y evolución de la marca:

"TRENEX" fue una filial de la antigua Ibertrén que reprodujo con acierto modelos emblemáticos como el Talgo III-RD (Ref. 5023) o el Talgo Pendular (Ref. 5063).

Todos los trenes de la marca "TRENEX" se presentaban en su correspondiente caja con un juego de vías completo, así como varios accesorios (estaciones, embocaduras de túneles, o personajes), simplemente reproducidos estos accesorios en una cartulina troquelada que había que recortar.

La información que se puede encontrar por internet acerca de esta marca es más bien escasa, no existe ni tan siquiera entrada en la wikipedia. Por el contrario, sí se pueden encontrar por internet multitud de imágenes de prácticamente todas las referencias que están o han estado a la venta en páginas web de artículos de venta de segunda mano.

Esa ha sido pues mi principal fuente de investigación para llevar a cabo esta recopilación de referencias de la marca "TRENEX", ir buscando a través de google poniendo como palabras clave el nombre de la marca empezando desde la referencia 5001. Aunque debo decir que tampoco están todas las referencias, por ejemplo, del tren AVE que reprodujo "TRENEX" en su última etapa, solamente he podido encontrar fotografías, pero no la caja en cuestión donde se indicaba el número exacto de la referencia.

También he pedido por los foros de debate de internet ferroviarios que frecuento a ver si algún usuario disponía del catálogo completo de referencias, sin obtener respuesta alguna.

Este afán de investigación me viene porque de crío tenía los dos trenes Talgo que mencioné más arriba, y que me regalaron mis padres por mi décimo cumpleaños. Naturalmente no los conservo, como ningún otro de mis juguetes. Nunca entenderé esta manía de los padres de deshacerse de los juguetes de sus hijos en cuanto estos crecen. Puedo decir que llevo unos cuantos años buscando estos dos trenes Talgo a través de páginas web de venta de artículos de segunda mano, así como por mercadillos y demás. Sin éxito alguno, porque por cada una de estas piezas se están llegando a pedir del orden de entre ochenta a ciento veinte euros; por unos juguetes que en su día no costaban más de dos mil pesetas cada uno. Son juguetes, pero también son piezas de colección, aunque opino que no tienen derecho a cobrar esos precios y a jugar con la nostalgia de la gente, y menos cuando los trenes que se están intentando vender ni están en buen estado, ni se venden la mayoría en su caja original, sino sueltos y llenos de polvo y mugre, que el sufrido comprador debe limpiar, después de haber abonado por estas reliquias sus buenos euros.

Mi investigación y recopilación de referencias de la marca, me ha servido para aprender que habían multitud de referencias, que desconocía. No sabía que la marca había sacado tanta variedad, y si lo llego a saber desde luego que me los pido todos. Se puede afirmar que hubo dos etapas en la marca, a saber:

- Una primera etapa (caja roja), desde el año 1.987, hasta el año 1.990.

- Una segunda etapa (caja blanca), desde el año 1.991, hasta el año 1.992, con el cierre de EXIN y de todas sus marcas.

b) Análisis de los modelos fabricados por la marca:

En cuanto a los trenes reproducidos, tomaba como base una locomotora diésel de aspecto similar a una locomotora ALCO norteamericana, que adoptando multitud de decoraciones (incluyendo las dos versiones de las locomotoras Talgo), era la protagonista en muchas de las referencias, ya fuese con trenes de viajeros o de mercancías. La otra locomotora, era una locomotora tipo de vapor, con un rodaje 0-2-0 que igualmente estaba disponible en varias referencias con varias decoraciones. Tomando como base los coches intermedios del Talgo Pendular (Ref. 5063), la marca reprodujo una cabeza motriz del TGV francés, comercializando pues un tren TGV francés de color naranja (Ref. 5035) formado por: una cabeza motriz con motor, dos coches intermedios, y una cabeza motriz cola sin motorizar. Más tarde, en su segunda etapa, la marca tomaría como base este modelo para comercializar una nueva referencia que reproducía el nuevo tren AVE de RENFE.

Son dignos de comentar los dos trenes que tuve en mi niñez. En cuanto al Talgo-III RD (Ref. 5023), estaba formado por una locomotora diésel ("Virgen del Carmen"), y por tres coches: un furgón extremo, un coche remolque de viajeros intermedio, y un coche de viajeros extremo cola. Composición algo escasa, y con el coche de viajeros extremo cola mal reproducido, inexistente, ya que el Talgo-III RD contaba en realidad con dos furgones extremos. En todo caso, se trataba de un juguete para los niños, y no de una pieza para modelistas exigentes. Se trataba que el niño tuviese un primer contacto con los trenes y que jugase con los trenes.

En cuanto al Talgo Pendular (Ref. 5063), estaba formado por una locomotora diésel ("Virgen de la Macarena"), y por cuatro coches: un furgón extremo, dos coches de viajeros remolques intermedios, y un coche de viajeros extremo cola. En este caso el coche de viajeros extremo cola, sí que estaba bien reproducido, porque así era en realidad la composición del Talgo Pendular, aunque no tan escasa.

En los dos trenes Talgo la locomotora sobrepasaba en altura los coches de viajeros, algo que no sucedía en la realidad. La locomotora en cuestión era una serie 352 de RENFE para el Talgo III-RD (Ref. 5023), y una serie 354 de RENFE para el Talgo Pendular (Ref. 5063). Huelga decir que el parecido de la locomotora base reproducida por la marca, poco o nada tiene que ver con estas dos series de locomotoras que acabo de mencionar; tal vez por la forma de la cabina y por disponer solamente de una se le podría encontrar más parecido con la serie 352 de RENFE, pero nada más lejos de la realidad. Vuelvo a decir que esto era un juguete para niños, y no una pieza de modelismo. Añadir también que estas locomotoras disponían de luz y sonido, y funcionaban con dos pilas grandes.

c) Valoración final:

Por último, mi valoración, que es para la época en la cual fueron reproducidos estos trenes, y no para la época actual de reventas en portales de artículos de segunda mano o mercadillos, puesto que me parece una auténtica vergüenza que se estén pidiendo estas cantidades de dinero por algo que en su época no eran más que juguetes, pero que sin embargo ahora es visto como una pieza de colección. Evidentemente no voy a valorar con cinco estrellas una relación calidad-precio actual, pero sí para la época en la cual estos trenes se vendían en las tiendas por poco más de dos mil pesetas. Como siempre, en una valoración máxima de cinco estrellas:

Relación calidad-precio: *****

Nivel de acabado y reproducción: ****

Rodaje: ****

Me hubiese gustado ilustrar esta entrada con fotografías, lamentablemente no dispongo de imágenes propias. Esperaré a ver si algún día encuentro alguna oportunidad de esta marca en algún portal de venta de artículos de segunda mano, o en algún mercadillo, y puedo comprarlo para recuperar los trenes de hojalata de mi niñez.

d) Recopilación de referencias:

A continuación, adjunto el listado de referencias de la marca que he podido ir recopilando hasta el momento (click para ampliar > abrir imagen en una pestaña nueva > ampliar). Resolución máxima del documento a 1131 x 1600.



Publicado por oscar440 en [14:48](#)

No hay comentarios:



domingo, 7 de febrero de 2021

EL VEHÍCULO BLINDADO SEMIORUGA DE COMBATE M3A1 DE ZVEZDA (1:72)

a) Descripción del modelo real:

El vehículo blindado semioruga de combate M3A1, fue desarrollado por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial. Y utilizado posteriormente por los norteamericanos durante la Guerra de Vietnam. Dicho vehículo demostró ser muy útil en la selva para evitar emboscadas por parte del enemigo, además de ser más ágil que un carro de combate.

b) Descripción del modelo en miniatura y proceso de montaje del kit:

Partiendo de la base de un kit de la marca Zvezda a escala 1:72, procedo a ensamblar primero el vehículo. Luego, aplico pintura verde oliva mate (81762) de Tamiya XF62. Aplico con pincel para dar efecto envejecido. Coloco las calcomanías propias de los EEUU, así como los numerales de identificación del vehículo. Y por último aplico barniz satinado de Humbrol para dar homogeneidad al conjunto y que las calcomanías queden bien aplicadas y pegadas. Esa capa de barniz sobre las calcomanías evitará de esta manera que las calcomanías puedan levantarse o despegarse de cara al futuro y les dará protección.

Por último, coloco un soldado de plástico de la marca Italeri en el puesto de conducción del vehículo semioruga para dar mayor realismo. Este elemento no viene con el kit de montaje de Zvezda, y va aparte. Es recomendable pintar el soldado antes de asentarlo y pegarlo en el puesto de conducción del vehículo, ya que de lo contrario luego será mucho más difícil el trabajarlo. Hay que pintar también de color marrón las banquetas del vehículo, así como el interior de los faros de color gris, para dar mayor realismo al conjunto. Sobre estas banquetas podrían colocarse más soldados, en este caso he optado por poner solamente un soldado en el puesto de conducción del vehículo, como conductor. Es importante pintar las orugas y neumáticos así como sus llantas con los colores adecuados para dar un mayor realismo.

d) Valoración final:

Mi valoración de este kit de montaje es la siguiente, teniendo en cuenta que no es un kit para modelistas iniciados (en una puntuación máxima sobre cinco estrellas):

Relación calidad-precio: ****

Dificultad de montaje del kit: ***

Con ello doy por finalizado el montaje de este kit del vehículo semioruga de combate M3A1 de Zvezda a escala 1:72, mostrando algunas imágenes a continuación para evaluar los resultados (click para ampliar).



Publicado por oscar440 en [14:53](#)

No hay comentarios:



miércoles, 3 de febrero de 2021

LOS COCHES REGIONALES SERIE 16.200 DE MFTRAIN (N)

Hace ahora justo un año, la marca MFTrain sacaba como novedad unos coches de viajeros, serie 16.200 de Regionales RENFE, a escala N. Hasta la fecha, esta marca solamente había reproducido modelos a escala N de locomotoras y de vagones de mercancías, siempre con un alto nivel de calidad.

Estos coches de viajeros no iban a ser menos, y se agotaron antes de llegar a las tiendas. Inicialmente se ofertaba un set de tres coches, con el número de referencia **N71005**. La relación y numeración de estos tres coches que componían el set era la siguiente:

N50801 B11tr - 16.205

N50802 B11tr - 16.212

N50803 B11tr - 16.223

Paralelamente, en la propia página web de MFTrain se ofrecía un amplio dossier con la historia de estos coches, así como con sugerencias de composiciones (secciones "club" y "fichas", respectivamente). Más adelante también se colgó en la página web de MFTrain la hoja de despiece de estos coches.

Dado el éxito obtenido por estos coches, y el alto nivel de satisfacción por parte de los aficionados, a lo largo del año 2.020 MFTrain ha ido lanzando más referencias de estos coches, tanto en colores de Regionales, como en colores de Largo Recorrido (blanco con franja de color azul), ofreciendo estos coches tanto en forma de otros sets de tres coches, así como de manera individual, siempre con un notable éxito de ventas y de satisfacción por parte de los aficionados.

En este sentido, los aficionados españoles al modelismo ferroviario cada vez somos más exigentes y ya no nos conformamos con los simples repintados de modelos extranjeros ya existentes que ejecutan marcas más reputadas como Arnold, Roco, o Fleischmann. Y reclamamos por modelos fidedignos, con moldes de nueva ejecución. En este sentido, hay que mencionar que Arnold sacó a la venta un set de coches Regionales serie 16.200, en el año 1.996 bajo la referencia **3218**, los cuales no eran más que unos repintados de coches tipo UIC alemanes, con muy notables diferencias y errores con respecto a los coches Regionales serie 16.200 de RENFE, si bien estos coches proceden de la transformación de los antiguos coches "ochomiles" de RENFE, se

suprimieron los departamentos de viajeros, para formar un salón diáfano. Los coches Regionales serie 16.200 de Arnold mantenían en su interior los departamentos, una incorrecta distribución de las ventanillas, los respiraderos de los techos, así como las ventanas practicables tipo young, todo lo contrario que los auténticos coches Regionales serie 16.200 reproducidos con exactitud por parte de MFTrain.

Es por ello, que los coches Regionales serie 16.200 de MFTrain a escala N, cumplen con todas las expectativas por parte de los aficionados, a lo cual hay que añadir una suave rodadura de estos coches en las maquetas, con una relación calidad-precio más que aceptable. Es de esperar que próximamente la marca saque un set de iluminación interior para estos coches.

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: *****

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



Publicado por oscar440 en [15:18](#)

No hay comentarios:



[Inicio](#)

[Entradas antiguas](#)

Suscribirse a: [Entradas \(Atom\)](#)