

Apreciado cliente y amigo,

Tenemos el placer de anunciarte la próxima novedad de IBERTREN en escala HO.

Se trata de la reproducción en escala HO de las locomotoras de maniobras 030T Schneider, que se ha efectuado en tres versiones distintas

Aquí tienes una pequeña reseña histórica:

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE), adquirió para su primera línea de ferrocarril entre Madrid e Irún, una serie de cinco locomotoras de rodaje 030T para efectuar maniobras en las estaciones principales de dicha línea. Estas locomotoras, fueron suministradas por la firma francesa Schneider & Cie, ubicada en la localidad de Le Creusot, (Borgoña). Recibieron los números de fábrica 742 a 746 y fueron fabricadas en el año 1864. Las locomotoras pertenecían al tipo 42bis de Schneider, concebido para la realización de maniobras y para la tracción de trenes ligeros en líneas secundarias. Esta serie de locomotoras tanque, forma parte de la primera generación de locomotoras de NORTE.

Al poco tiempo de prestar servicio, NORTE procedió a cubrir la plataforma de conducción (que en origen era descubierta) mediante un sucinto techo de plancha metálica soportado por cinco barras redondas. Posteriormente, NORTE cerró dicha plataforma de conducción, mediante una marquesina cerrada por sus lados frontal y laterales, y abierta por su parte posterior.

Al mismo tiempo, las equipó con sendas carboneras situadas sobre los tanques laterales, justo delante de la marquesina, a fin de aumentar su autonomía de carbón. Era muy común, ver circular estas locomotoras con una considerable cantidad de carbón (en granza y en briquetas) amontonada en las carboneras y sobre la caldera entre ambas. Las ruedas del eje central de estas locomotoras, no estaban equipadas con pestaña, a fin de poder circular por las curvas cerradas de talleres y puertos,

En NORTE fueron matriculadas en la serie 601 a 605, que posteriormente se convertiría en 1601 a 1605. En RENFE formaron la serie 030-0203 a 030-0207. Todas ellas recibieron nombres de ríos de la región leonesa. Los nombres eran:

- 030-0203 EL AGUEDA
- 030-0204 EL TERA
- 030-0205 EL CÚA
- 030-0206 EL SELMO
- 030-0207 EL BURBIA

En NORTE, prestaron servicio en las estaciones de su línea de origen. En el año 1888, las locomotoras 601 (EL AGUEDA), 602 (EL TERA) y 604 (EL SELMO), fueron destacadas durante tres meses a la línea de Pajares, a fin de remolcar en doble tracción los trenes de esa línea, durante el tiempo que se tardó en reconstruir el puente de Matarredonda, que había sido destruido por una avalancha de nieve. El trazado provisional utilizaba la explanación de la antigua vía de vagonetas de la construcción de la línea, y el corto empate (distancia entre ejes motrices) de estas locomotoras les permitía circular por las curvas cerradas de aquel trazado provisional.

Dado el progresivo aumento del peso del material remolcado que debían maniobrar, fueron substituidas a los principios del siglo XX por locomotoras más potentes, y NORTE las trasladó a Valencia y Tarragona, a fin de prestar servicio de maniobras en los puertos de ambas ciudades. A Valencia fueron destinadas las locomotoras EL AGUEDA, EL CÚA y EL SELMO, y a Tarragona fueron destinadas EL TERA y EL BURBIA.

En tiempos de RENFE, la locomotora 030-0204 EL TERA, del depósito de Tarragona, fue rebautizada con el nombre de TARRACO, y pintada en un inusual color verde oscuro con unos finos fileteados en color rojo. De este modo, fue (y es todavía) la única locomotora de vapor de maniobras de RENFE, pintada en dicho color. También se la equipó con freno de vacío, siendo la única locomotora de la serie en equipar este tipo de freno.

Entre los servicios que efectuaba, estaba el tren obrero, que formado por 3 ó 4 coches de dos ejes ex MZA, trasladaba los trabajadores del depósito de locomotoras de Tarragona (situado a varios kilómetros de la ciudad), desde la estación hasta el depósito y viceversa. También en tiempos de RENFE, la locomotora 030-0207 EL BURBIA fue destacada para maniobras a la estación de Vilanova i la Geltrú, en un periodo comprendido entre finales de los años cuarenta e inicios de los cincuenta; regresando posteriormente a Tarragona.

Las locomotoras de Valencia fueron retiradas de servicio en 1962, excepto la 030-0203 EL AGUEDA que fue enviada a los talleres generales de grandes reparaciones de Barcelona Sant Andreu, donde finalizó sus servicios dentro de los años sesenta. Las dos locomotoras de Tarragona, prestaron servicio hasta mediados de los años sesenta, en que fueron también dadas de baja.

Se han preservado:

- La 030-0204 (TARRACO), que estuvo expuesta en Vilanova i la Geltrú, para después ser colocada como monumento delante de la estación de Barcelona Sants, y posteriormente regresar a Tarragona, donde recientemente se ha vuelto a colocar como monumento en el barrio de pescadores del Serrallo.
- La 030-0206 (EL SELMO), que es propiedad de un particular y está situada en una finca de Aravaca.

Modelo a Escala HO (1/87):

Locomotoras de maniobras 030T Schneider de RENFE Época III

41030: Locomotora 030-0204 TARRACO (ex EL TERA) en versión de los años cincuenta y sesenta, pintada en color verde oscuro con fileteado rojo, capitel de bronce en la chimenea, y equipo de freno de vacío (eyector y mangueras de freno). Época III.

41031: Locomotora 030-0203 EL AGUEDA, en versión de los años cincuenta, pintada en el esquema estándar de RENFE para locomotoras de vapor (negro con toperas i costados de plataforma en rojo). Este modelo reproduce la locomotora en su estado antes de serle reformadas las toperas. Época III.
(Efecto Envejecido)

41032: Locomotora 030-0205 EL CÚA, en versión de los años cincuenta, pintada en el esquema estándar de RENFE para locomotoras de vapor (negro con toperas i costados de plataforma en rojo). Este modelo reproduce la locomotora en su estado antes de serle reformadas las toperas. Época III

- Escala de reproducción: 1/87 (HO).
- Ejecución acorde con las Normas NEM
- Carrocería de la locomotora en metal.
- Bielaje con distribución Stephenson completa.
- Reproducción con un elevado nivel de detalle.

Ficha Técnica:

- Funcionamiento con toma corriente por sistema de 2 carriles.
- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.
- Motor con volante de inercia.
- Tracción en los tres ejes motrices.
- Primer eje con movimiento de balanceo.
- Segundo eje con suspensión.
- Aros de adherencia en las ruedas del segundo eje.
- Fácil conversión a sistema de toma de corriente por 3 carriles.
- Patines de toma suplementaria de corriente (uso optativo).
- Cajetines NEM del tipo unificado para enganches (NEM 362).
- Mecanismo cinemático de enganche corto.
- Interface de 6 pins para decodificador digital (NEM 651).
- Dos disposiciones de las luces de los faroles (RENFE)
- Disposición para circulación en línea.
- Disposición para maniobras, con luces blanca y violeta fijas.
- Luces blancas “Golden White”.

Accesorios:

Accesorios para el súper detallado:

- Enganche de husillo y cadenas de seguridad.
- Mangueras de freno (en la Ref. 41030).
- Polvo de carbón.

Dimensiones principales:

MODELO A ESCALA

Longitud entre topes 89,00 mm

Radio mínimo de giro 360 mm



Detalle cabina Tarraco



IBERTREN

Ref. 41030: 030T RENFE Schneider (Tarraco)



IBERTREN

Ref. 41030: 030T RENFE Schneider (Tarraco)



IBERTREN

Ref. 41032: 030T RENFE Schneider (El Cúa)



IBERTREN

Ref. 41032: 030T RENFE Schneider (El Cúa)

10
ANIVERSARIO
1997/2007

GOTTHARD news
Noticias en la red publicadas por Gotthard Trens



IBERTREN

Ref. 41031: 030T RENFE Schneider (El Águeda)
Efecto envejecido

Desde este mismo instante ya puedes efectuar la reserva del modelo que más te guste.

Barcelona, 31/03/2011

Si quieres ser el primero
en conocer las novedades
SUBSCRÍBETE GRATUITAMENTE
A NUESTRO SERVICIO DE NOTICIAS
www.gotthardtrens.com



ENVIO
POR EMAIL



10
ANIVERSARIO
1997/2007

especialistas
en trenes de calidad
y de colección

C/Independència 351, 08026 BARCELONA
T: 93 455 00 35 F:93 455 71 03