

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 los automotores UT 300 de la 1ª serie, que se ha efectuado en cinco versiones distintas

Aquí tienes una pequeña reseña histórica:

La necesidad de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) de electrificar sus líneas de Barcelona a Manresa, Barcelona a Sant Joan de les Abadesses y Alsasua a Irún, le llevaron a adquirir, junto con las locomotoras eléctricas de las series 7000, 7100 y 7200, una primera serie de unidades de tren para los servicios de cercanías, a las que se matriculó con los números 1 a 38.

Pocos años después, Norte adquirió una segunda serie de estas unidades (números 39 a 48) con igual equipamiento y algunas modificaciones a nivel de carrocerías.

La primera serie (trenes 1 a 38) se construyó entre 1928 y 1930. Y la segunda serie (trenes 39 a 48) se construyó entre 1934 y 1935. Ambas series pasaron a RENFE, que las numeró como 301 - 338 y 339 - 348.

Posteriormente RENFE encargaría la construcción de más unidades de la serie 300 (algunas similares a las de la 2ª serie, y otras con un diseño más moderno, que formarían la 3ª serie).

La concepción de estas unidades de tren, corresponde a un diseño clásico en la Europa de aquellos años (principalmente las de la 1ª serie), con una estética que es posible encontrar en los ferrocarriles de Francia, Italia, Alemania, etc.... De hecho la 1ª serie, se inspiró en las unidades de tren de la serie ZCEyp 23101 a 23180 de la compañía francesa del ferrocarril de Paris - Orleáns (posteriormente serie Z-4101 a 4108 de la SNCF).

Las unidades de Norte estaban formadas por un coche motor y un coche remolque con cabina. Composición que mantuvieron durante toda su vida activa, hasta los años ochenta.

Estas unidades se podían acoplar en UM (unidades múltiples) de hasta cuatro trenes (ocho coches) mediante enganches automáticos americanos del tipo Tomlison.

La corriente de tracción era de 1500V CC, y su concepción técnica era típicamente americana, con bogies motores Brill 27MCB y equipo eléctrico Westinghouse. Los bogies del coche remolque en la 1ª serie eran los del tipo Pennsylvania, unificados de Norte para material de pasajeros.

Su vida activa, transcurrió al igual que sus locomotoras coetáneas de 1500V en las líneas electrificadas a esa tensión:

Barcelona - Manresa, Barcelona - Sant Joan de les Abadesses, Ripoll - Puigcerda, Barcelona - Arenys de Mar, Madrid - Ávila, Madrid - Segovia, Burgos - Miranda de Ebro, Miranda de Ebro - Irún, Miranda de Ebro - Bilbao, Bilbao - Portugaleta y Bilbao - San Julián de Muskiz.

Modelo a Escala HO (1/87):

Referencias 46040 – 46041 – 46042 – 46043 – 46044 (analógicas CC).

La reproducción en escala HO de estas UT 300 de la 1ª serie, se ha efectuado en cinco versiones distintas:

- **Referencia 46040:** Versión primeros años cincuenta (entre 1950 y 1955 aproximadamente) Época III. En este periodo de años, RENFE mantiene la librea de Norte en colores Marfil y Marrón oscuro, con los frontales de ambos coches pintados totalmente en marrón oscuro. Las unidades lucen ya las matriculas de la serie 300. En esta época las unidades de la 1ª serie fueron progresivamente equipadas con las luces de posición unificadas de RENFE.

- **Referencia 46041:** Versión años cincuenta y principios de los años sesenta (entre 1955 y 1963 aproximadamente) Época III. Se modifica ligeramente la librea anterior, manteniendo los colores Marfil y Marrón. Además se pintan también en marfil las franjas de ventanas de las cabinas frontales de ambos coches. La línea situada debajo de las ventanas, se pinta en un Marrón Pardo oscuro. Con pátina simulando suciedad de uso.

- **Referencia 46042:** Versión años sesenta y principios de los años setenta (entre 1963 y 1973 aproximadamente) Época III. Se mantiene la librea de la versión anterior, y se añaden el rombo de velocidad máxima y el cuadro de características de peso y freno. La segunda clase del coche motor, pasa a ser primera clase.

- **Referencia 46043:** Versión finales de los años sesenta y principios de los años setenta (entre 1967 y 1973 aproximadamente) Épocas III y IV. Cambio de librea, adoptándose los colores unificados Plata y Verde oscuro de las UT 600, 700, 800 y 900.

Sin indicación de la clase en ninguno de los dos coches.

A partir de 1971 (Época IV) se aplica la numeración UIC solo en el coche motor. El modelo de IBERTREN corresponde a la versión con numeración UIC de la Época IV. Esta librea coexistió con la Marfil y Marrón en sus últimos años, hasta la aparición de la librea en tonos azules.

- **Referencia 46044:** Versión años setenta y años ochenta (entre 1970 y 1984 aproximadamente) Época IV. Nuevo cambio de librea, adoptándose los colores unificados en tonos azules del material automotor, que se había empezado a utilizar en los trenes TER. Sin indicación de la clase en ninguno de los dos coches. Numeración UIC solo en el coche motor. Esta fue la última versión de estas unidades.



Imagen de las 5 versiones por estricto orden de referencia



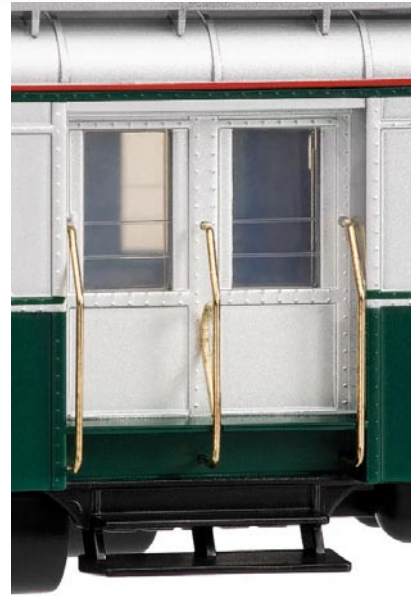
Versión años 60, principios 70 ref 46042



Versión años 60, principios 70 ref 46042



Versión años 60, principios 70 ref 46042



Versión finales 60, principios 70 ref 46043



Versión años 50, principios 60 ref 46041



Versión años 70 y 80 ref 46044

Atención: Fotografías de los modelos reproducidos, se trata de modelos de preproducción y por lo tanto pueden estar sujetos a posibles cambios y/o modificaciones.

DESCRIPCIÓN:

UNIDADES DE TREN UT300, RENFE (ExNorte) 1ªSerie épocas III y IV – (NEM 809E).

- ☑ En cinco versiones (de los años cincuenta a inicios de los ochenta).
- ☑ Composición formada por Coche Motor + Coche Piloto con cabina.
- ☑ Épocas III y IV (norma NEM 809E).
- ☑ Librea Marfil y Marrón Oscuro (refs. 46040 – 46041 - 46042).
- ☑ Librea Plata y Verde (ref. 46043).
- ☑ Librea Azul (ref. 46044).
- ☑ Matricula con numeración UIC, (refs. 46043 y 46044).
- ☑ Ejecución acorde con las Normas Europeas de Modelismo (NEM).
- ☑ Escala 1/87 (HO)

Ficha Técnica:

- Motor de cinco polos con volante de inercia.
- Toma corriente por sistema de 2 carriles.
- Tensión: 12 – 14 V de corriente continua.
- Tracción en las cuatro ruedas motrices del bogie frontal del coche motor.
- Dos ruedas motrices equipadas con aros de adherencia.
- Toma de corriente por las ocho ruedas del coche motor.
- Pantógrafos funcionales.
- Faros y luces de posición conmutables según el sentido de marcha.
- Conector 21 pins para decodificador digital o equipo digital de sonido.
- Pre-instalación para equipo de sonido.
- Placas de itinerario (13 itinerarios distintos).
- Alojamiento para el altavoz del equipo de sonido.
- Fácil conversión a sistema de 3 carriles (Ibertren Ref. 9001).
- Cajetines NEM 362, con mecanismo cinemático de enganche corto.
- Posibilidad de acoplar varias UT300.

Accesorios:

- Set de dos barras de acoplamiento entre los dos coches de la UT (con conexión eléctrica)
- Set de dos barras de acoplamiento entre dos UTs (sin conexión eléctrica).
- Set de porta señales para colocar en los ángulos extremos de ambos coches.
- Set de pre-instalación para la instalación del equipo de sonido.
- Set de repuesto de diversas pequeñas piezas de la unidad, que puedan perderse o romperse.

Dimensiones principales:**MODELO A ESCALA**

| | |
|----------------------|----------|
| Longitud entre topes | 472 mm |
| Motor | 5 polos. |
| Radio mínimo de giro | 360 mm |

Disponibilidad:

2ª Quincena Junio 2010

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