



ETR.231

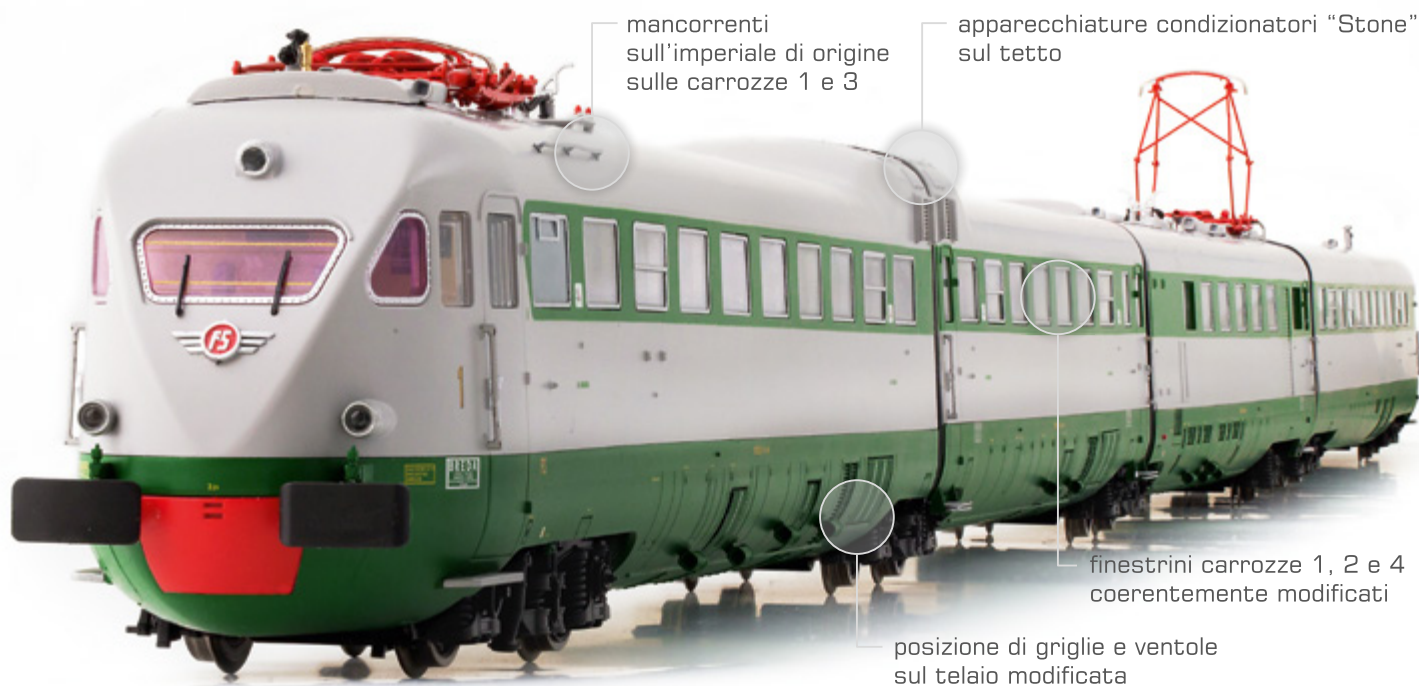
“Rialto” con climatizzazione Stone

LE 15230

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno **ETR.231** delle FS (tipo ETR 220P) con condizionatori Stone, nello stato di fine anni '70 / inizio anni '80 (epoca IV). Livrea verde magnolia/grigio nebbia con carrelli neri. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozza 3 nello stato di origine con cucina, comparto bagagli ed ufficio postale, carrelli Z 1040 e Zpm 1040 coerentemente differenziati, cabine con vetri frontali e laterali di tipo corazzato, accurata riproduzione delle apparecchiature sul tetto e sottocassa dei condizionatori Stone nelle carrozze 1 e 2, fanali automobilistici e terzo faro, corrimani sul ricasco dell'imperiale di origine solo nelle carrozze 1 e 3, finestrini coerentemente differenziati per l'esemplare riprodotto, pittogrammi fumatori / non fumatori, salottino nella carrozza 4 con 7 poltrone singole, dotato dei captatori della Ripetizione Segnali Continua, pantografi del tipo 52 con strisciante centinato. Cartelli di percorrenza per il Rapido "Rialto" Genova Br.-Milano C.-Venezia S.L. / Milano C.-Trieste C.

LE 15230

Perfect 1:87 scale reproduction of the electric multiple unit **ETR.231** of the FS (type ETR 220P) with "Stone" air conditioning devices, as it was during the end of '70 years / beginning of '80 years (era IV). "Magnolia" green / fog grey livery with black bogies. All details comply with the historical setting: coach 3 in original state with kitchen, luggage van and post office, bogies type Z 1040 and Zpm 1040 with correct differences, cabins with reinforced front and side windows, accurate reproduction of "Stone" air conditioning devices on the roof and underframe on coaches 1 and 2, modern type lamps and third head lamp, original roof handrails on coaches 1 and 3, windows correctly differentiated for the reproduced unit, smoking / non-smoking pictograms, lounge on coach 4 with 7 single seats, with Continuous Repetition Signalling devices, pantographs type 52 with curved skid blade. Included destination boards for Rapido "Rialto" Genova Br.-Milano C.-Venezia S.L. / Milano C.-Trieste C.



Imperiale modificato con le caratteristiche "gobbe"



Carrelli Z 1040 e Zpm 1040 coerentemente differenziati



Carrozza 3 nello stato di origine



ETR.231 a Bologna C.le – 1980
(foto archivio Level)

La particolare storia dell'ETR.231 "Stone"

Dopo la ricostruzione postbellica degli ETR.200, le FS hanno introdotto su questi treni numerose modifiche e sperimentazioni volte a migliorare le prestazioni ed il comfort di viaggio; tra queste ultime rientra l'applicazione di un nuovo impianto di condizionamento fornito dalla ditta "Stone", installato tra il 1953 e il 1956 su almeno 4 esemplari, tra cui l'ETR.204 (di prima serie) poi trasformato in ETR.231.

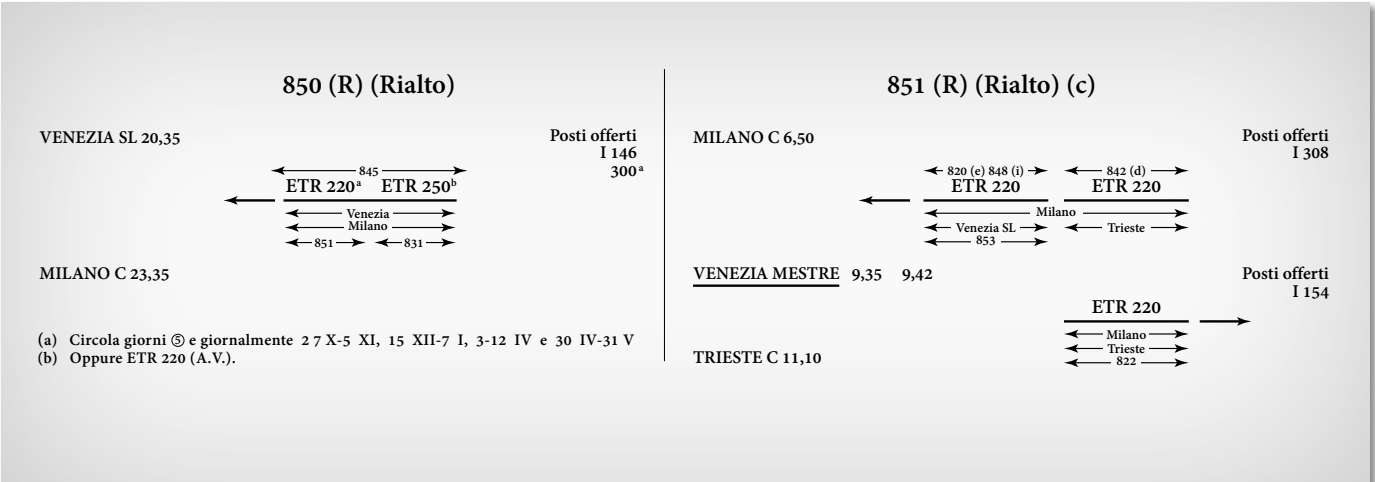
La presenza del nuovo condizionamento era molto visibile dall'esterno poiché i ventilatori di aspirazione dell'aria e relativi filtri vennero installati sul tetto delle carrozze 1 e 2, coperti da una vistosa "gobba" a cavallo delle due carrozze che rendeva inconfondibili questi elettrotreni. Le tracce del nuovo impianto sono ben visibili anche nel sottocassa, con lo spostamento del gruppo condensatore e dei relativi sportelli. Altre peculiarità contraddistinguono l'ETR.231 dal resto del gruppo: difatti i finestrini centrali dell'ambiente viaggiatori delle carrozze 1, 2 e 4 sono di tipo fisso anziché apribile, caso unico tra tutti gli ETR.220 e probabilmente adottati nel 1973 a seguito della Riparazione Speciale per i danni subiti nel sinistro di Aurisina (TS). Anche i cristalli delle porte di salita nella carrozza 2, privi di cornice metallica, tradiscono la provenienza dell'ETR.231 dagli esemplari di ETR.200 di prima serie (201÷206), proprio come era in origine su questi elettrotreni. Analogamente agli ETR.230, 235 e 236, l'ETR.231 non viene ricostruito con la trasformazione della carrozza 3 per servizio viaggiatori, concludendo i servizi regolari a Mestre attorno al 1987.

The particular history of the ETR.231 "Stone"

After the post-war reconstruction of the ETR.200, the FS introduced on these trains several modifications and experiments to improve performances and travel comfort; one of these was the installation of a new air conditioning system produced by the company "Stone", applied between 1953 and 1956 on at least 4 units, including the ETR.204 (first series) after rebuilt as ETR.231.

The presence of the new air conditioning system was very visible from the outside, because the suction fans and their filters were installed on the roof of coaches 1 and 2, covered by a "hunch" between the two coaches that made these trains immediately recognizable. Hints of this new system are visible also on the underframe, with the condenser group and its panels moved to a new position. Other peculiarities distinguish the ETR.231 from the other units: central windows on coaches 1, 2 and 4 are fixed instead of openable, the only case between all the ETR.220 and probably introduced in 1973 after the Special Reparation due to the damages following the crash in Aurisina (TS). Also the windows on the doors of coach 2, without metallic frame, denote the provenance of the ETR.231 from the first series of ETR.200s (201÷206), as it was originally on these trains. As happened also for the ETR.230, 235 and 236, the ETR.231 is not rebuilt with the transformation of coach 3 for passengers' service, concluding its regular services in Mestre around 1987.

Estratto dal Libro Composizioni dei Treni Viaggiatori anno 1979-1980





www.lemodels.it



LE Models è un marchio di LEVEL S.r.l.
www.levelgroup.it | info@levelgroup.it