

INNOTRANS BERLINO 2018: volgiamo il nostro sguardo all'Est, tra Polonia e Russia, dalla Bulgaria alla Turchia passando per...

di Alessio Pedretti – Settembre 2018

Facciamo un ulteriore passo in avanti o meglio proviamo a farlo verso est con questa **quinta parte** dedicata ad Innotrans: ci concentriamo soprattutto **sull'Est dell'Europa** ove a qualche decina di metri l'uno dall'altro possiamo incontrare una metropolitana bulgara, carrozze ungheresi e slovacche, tram russi e turchi nonché treni polacchi ed ancora una carrozza ungherese a supporto di treni diserbanti... avanziamo senza fermarci dunque!

PCTS RUSSIA ED IL TRAM PER MOSCA



Il costruttore ignoto PCTS Production Company Transport Systems sembra essere un nome di copertura di qualcosa che non esiste (come la leggendaria "Universal Export" di 007...), tuttavia

provando a cercare bene scopriamo che si tratta della PK Transportnye Systemy che ha uno stabilimento a San Pietroburgo e sta realizzando diversi nuovi tram per l'Est Europa. In realtà ha da poco lanciato il "Lionet", ovvero un tram ad una cassa (tanto tempo che non si vedeva qualcosa del genere...) che effettuerà prove in questi ultimi mesi dell'anno in Romania mentre ha già effettuato un ciclo di prove presso la città di Perm in Russia. Completamente a piano ribassato, è dotato anche di un pacco batterie per percorrere eventuali tratti senza linea aerea; nelle immagini è possibile osservare frontale e posteriore, simili ma non uguali. Ricorda tanto un caso milanese del passato...



Analogamente al modello precedente esiste anche una versione a 3 casse nota come "Lion" avente una lunghezza di 37,4 m e realizzabile sia in versione unidirezionale che bidirezionale. L'esemplare esposto, curiosamente dotato di 3 porte sulle casse di estremità, dovrebbe essere un parente ma non sembra essere uguale alle 300 unità in corso di consegna a Mosca di cui almeno la metà già consegnate; l'esemplare esposto sembra infatti presentare una cassa intermedia molto più

lunga rispetto alle unità moscovite di cui sono presenti fotografie in rete, oppure in caso contrario è prevista la consegna dello stesso modello su più lunghezze, di certo il cirillico non aiuta...

DURMAZLAR SILKWORM TURCHIA



Spostiamoci in Turchia: la Durmazlar è stata creata dal suo fondatore Ali Durmaz nel 1956 ed è una delle più grosse aziende per la costruzione di veicoli, tanto che dal 2009 sembra essersi cimentata anche nel settore ferroviario. Nel settore tranviario tale azienda ha "inventato e disegnato" Silk Worm che traducendolo letteralmente dall'inglese vorrebbe dire "baco da seta"; elettromotrice non nuova ad Innotrans essendo comparsa per la prima volta nel 2012, tuttavia l'esemplare di quest'anno sembrerebbe essere il primo tram "interamente turco" e 6 esemplari di questo genere dovrebbero circolare presso la città di Bursa. L'elettromotrice presentata in Fiera veste una pellicolatura integrale interessante che ritrae a sua volta altri esemplari, credo della stessa casa.

LKA POLONIA

Il costruttore polacco Newag, che ormai abbiamo imparato a conoscere anche nel nostro paese (si veda "Vulcano" di FCE Catania e gli elettrici per FSE Puglia in corso di consegna, vedi precedenti

mail), ci presenta un convoglio Impuls EMU 2 composto da 3 casse e noto commercialmente con la sigla 36WE4 per il costruttore.



Il destinatario risulta essere un operatore polacco privato, ovvero la LKA Łódzka Kolej Aglomeracyjna, che dovrebbe attendere 14 esemplari di questo genere di cui il primo dovrebbe entrare in esercizio il prossimo dicembre. L'operatore polacco serve una serie di collegamenti incentrati su Lodz: non manca tuttavia anche il collegamento diretto con Varsavia. In realtà è interessante proprio precisare che si tratta dei primi convogli Newag Impuls 2 realizzati per la Polonia ma non i primi nel loro genere in quanto sono proprio gli ETR 322 di FSE Puglia i primi esemplari Impuls 2 ad esser stati realizzati, ordinati nel 2015 e non ancora entrati in servizio... (vogliamo sempre farci notare...)

NEWAG POLONIA



Molto meno noto è invece il fatto che la stessa Newag costruisca anche locomotive elettriche e di tutto rispetto: davvero imponente infatti risulta essere l'esemplare presentato ad Innotrans 2018 ovvero l'esemplare 160 428 marcato anche come E6ACTa - 002, una macchina dotata di carrelli a 3 assi (una leggendaria "Co-Co" a cui siamo ben poco abituati nel nostro paese...) avente una lunghezza di 20,3 m ed un peso di 119 tonnellate. A quanto pare risulta esserci una promessa o meglio una "lettera di intenti" da parte di PKP Polonia per l'acquisto di 3 macchine, tuttavia credo non ancora confermato.

MAV UNGHERIA E ZSSK SLOVACCHIA



Rispetto ad alcune edizioni precedenti di Innotrans Ungheria e Slovacchia non hanno ricevuto particolare spazio nello spazio all'aperto dedicato

ai rotabili. Le due rispettive principali realtà ferroviarie (MAV per gli ungheresi e ZSSK per gli slovacchi) a malapena presentano una sola carrozza a testa: gli slovacchi, se abbiamo intuito bene, presentano una carrozza di 2° classe a cui è stata applicata la climatizzazione, gli ungheresi presentano invece una carrozza per servizi IC con la disposizione abbastanza curiosa delle porte e destinata a quanto pare al trasporto delle biciclette. Avremo poi modo di viaggiare sullo stesso genere di carrozze tra Berlino e Dresda a bordo di un leggendario EC Amburgo - Berlino - Dresda - Praga - Bratislava - Budapest che impiega un giorno per attraversare mezza Europa...



METRO SOFIA BULGARIA



Decisamente curiosi ed anche insoliti sagoma e profilo delle elettromotrici per la futura linea 3 della metropolitana di Sofia, capitale della Bulgaria: 8 km per 8 stazioni e 20 treni a 3 casse ormai

in corso di consegna entro l'Autunno anche se la linea verrà aperta nel 2019. Tali elettromotrici risultano essere un'interessante collaborazione tra la tedesca Siemens e la polacca Newag, in quanto la prima fornisce le casse da Vienna ed i carrelli da Graz secondo il modello Siemens "Inspiro", mentre l'azienda polacca assembla il convoglio e sarà responsabile della manutenzione durante il periodo di garanzia del veicolo. Sotto alcuni aspetti è abominevole il profilo del convoglio, se lo si guarda frontalmente...



RECOSPRAY CON CARROZZA... UNGHERESE?



La GESG dovrebbe essere una azienda privata ungherese specializzata nella realizzazione di treni diserbanti per la pulizia della sede ferroviaria ma capace anche di personalizzare gli interni di vetture ferroviarie e che come referenze ha lavorato in Spagna, Benelux, Gran Bretagna e penisola scandinava, in particolare a questa edizione di Innotrans ha presentato un paio di vetture appoggio destinate alla linea produttiva aziendale "Reco-spray", ovvero una sorta di treno diserbante del quale in Fiera venivano presentate due vetture, tra cui la qui ritratta 93-95-013 immatricolata in Ungheria.