la mia 234 da manovra

Miglioriamo l'aspetto del modello Rivarossi di una tipica locomotiva Diesel da manovra delle FS.

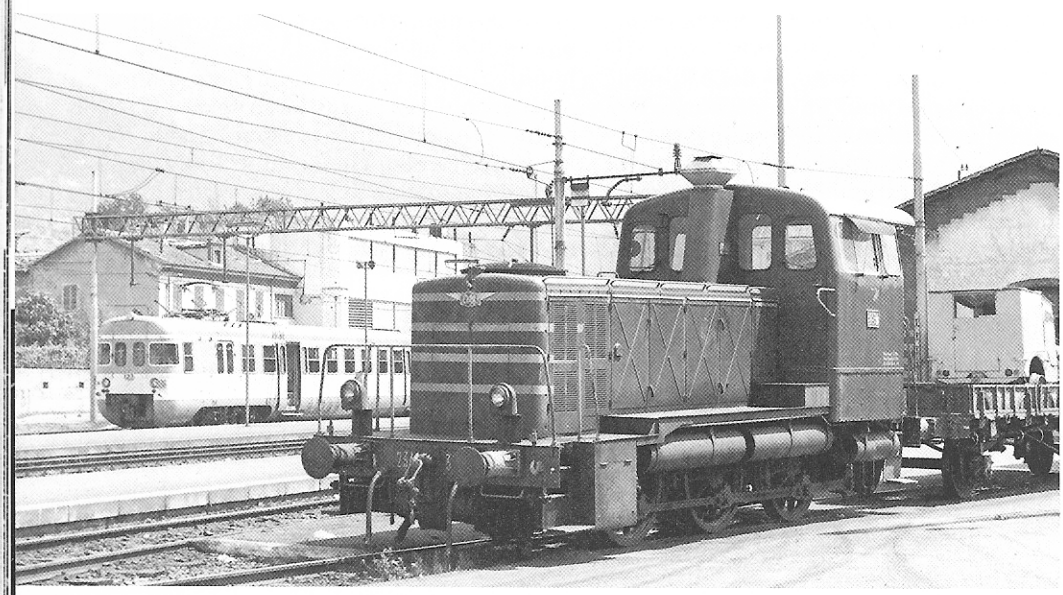
Rolando Battocchio

Qualche tempo fa, in stazione di Torino Porta Nuova, ho avuto modo di vedere e di fotografare una locomotiva da manovra Gruppo 234, precisamente la 234.3005; una volta a casa, trovandomi in possesso di una discreta documentazione, ne ho preso spunto per migliorare l'estetica del modello Rivarossi di questa locomotiva, che, guarda caso, ha la stessa numerazione dell'esemplare da me fotografato. Dopo un attento esame delle fotografie della macchina vera ho studiato le soluzioni per le modifiche da apportare al modello; per prima cosa, separati cassa e telaio, ho smontato l'ingombrante motore Rivarossi collocato (al solito) in cabina e ho realizzato una nuova motorizzazione, usando un motore sempre Rivarossi ma per la scala N, che a modello ultimato resta completamente nascosto all'interno della cassa, fissato al telaio con supporti in ottone appositamente costruiti. Naturalmente ho dovuto rifare anche la trasmissione, per adeguarla al nuovo motore.

Sono poi passato alla cassa, che richiede numerosi interventi, peraltro di modesta entità: la prima cosa da fare è asportare le due sporgenze che servono a far spazio al motore originale, ma che al vero non esistono; ho quindi chiuso le aperture venutesi a creare con della plastica in fogli da 0,5 mm di spessore e parte dei pezzi asportati, stuccando poi il tutto. L'interno della cabina di guida, rimasto libero, è stato riprodotto usando materiali vari (legno e plastica) e accessori Pierre (maniglie, volantini eccetera).

Con della plastica trasparente da 0,3 mm di spessore ho realizzato i vetri, che vanno incastrati a filo di cassa nelle loro sedi. I quattro tergicristalli sono autocostruiti in filo di ottone da 0,15 o 0,20 mm opportunamente sagomato. Una porta della cabina è stata asportata e ricostruita in lamierino di ottone da 0,5 mm, e montata poi in posizione aperta. Il praticabile è ricavato da un lamierino di ottone dello spessore di 0,3 mm (ma va bene anche 0,5 mm); la caratteristica zigrinatura antiscivolo si ottiene battendolo con il martello sopra una lima, naturalmente prima di porre in opera il pezzo! I corrimani sono in filo di ottone da 0,2 mm. Per il telaio ho iniziato col rifare al tornio, in alluminio, i vari serbatoi dell'aria compressa; li ho poi montati al loro posto e collegati fra loro col solito filo di ottone da 0,2 mm per simulare le tubazioni. Ho poi ricostruito molti particolari del sottocassa, visibili nelle fotografie. I bordini delle ruote sono stati torniti per ridurne l'altezza. Le bielle d'accoppiamento sono quelle M+F per la 835, che si adattano alla perfezione visto che le distanze fra gli assi sono identiche, mentre le bielle che vanno all'asse cieco sono autocostruite.

Lato destro del modello finito e "sporcato"



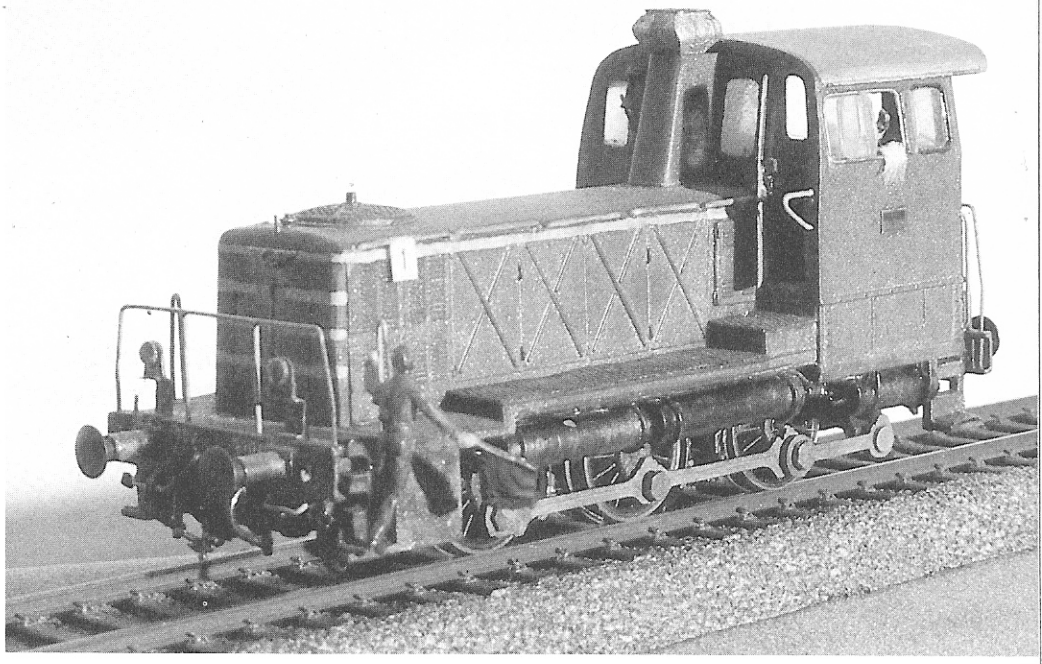
sopra
Il modello della 234.3005 visto dal lato sinistro

a sinistra
Un'inquadratura del lato sinistro della 234.3010, in manovra a Bussoleno il 9 luglio 1978 (foto P. Gregoris)

in basso
Vista di scorcio sul lato destro della 234.3017, in sosta insieme a un'altra macchina dello stesso Gruppo nella rimessa di Chivasso il 16 aprile 1977: sulla 234.3017 la disposizione delle bande gialle antinfortunistiche è leggermente diversa da quella consueta, limitandosi alla parte frontale del cofano (foto P. Gregoris)

Ho poi montato numerosi particolari autocostruiti (i fanali, non funzionanti) o reperiti nella produzione di accessori, quali i respingenti molleggiati, gli accoppiatori pneumatici e le targhe. La verniciatura è stata eseguita a spruzzo, con risultati che ritengo più che soddisfacenti. Il colore verde della cassa, ricavato insieme all'amico Aldo Gigli, risulta da un miscuglio di verde, bianco, blu e giallo; per le proporzioni ci siamo regolati a occhio, facendo numerosi tentativi fino ad azzeccare la giusta tonalità. Le strisce gialle e i cornimani sono stati verniciati in un secondo tempo; a essiccazione avvenuta ho montato i vetri, e a questo punto la cassa è pronta. Per il telaio e le ruote ho usato il nero "sporcando" poi adeguatamente tutto il modello per dargli un aspetto più realistico. A lavoro finito ho la soddisfazione di possedere un modello diverso da quelli di grande serie e più fedele all'originale, il tutto con una spesa e un impegno più che accettabili.

Vista frontale della locomotiva, in cui risaltano i particolari aggiunti sulla traversa di testa



sopra
Vista di scorcio del modello finito: si notano la porta e il finestrino aperti e il manovratore con la bandiera di segnalazione

Un'inconsueta ambientazione stradale per la 234.3005 "vera", fotografata a Torino sul raccordo fra la stazione di Porta Susa e le Officine FS il 5 marzo 1981 (foto G. Perrone)