

VOIES FERREES

edizione italiana

- ALLA BRED
I TRENI
DEL FUTURO

- VIAGGIO DA
CASALECCHIO
A VIGNOLA

- TRIFASE:
I SEGRETI
DELLA TECNICA

- UNA STAGIONE
A TUTTO VAPORE

- INTERVISTA
AD ARNALDO
POCHER

- RIVAROSSI
IL "BATTISTINO"
E.321-E.322

Rivista bimestrale - Anno V - Numero 5/1986 - Sped. in abb. post. gr. 4°/70 II semestre

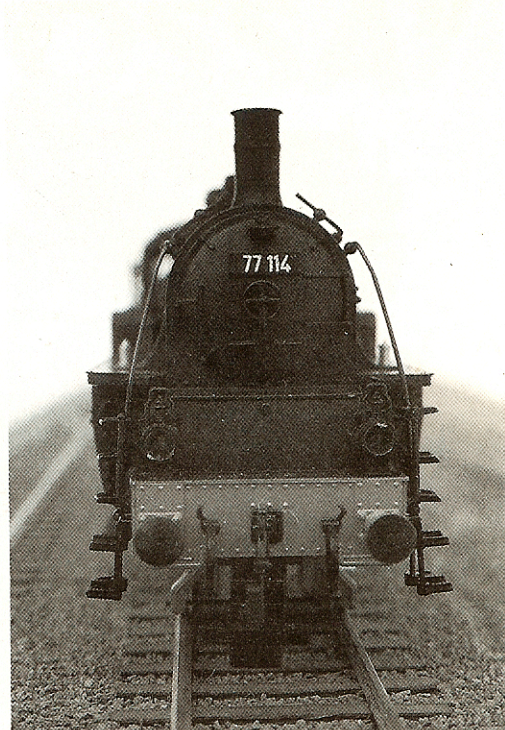
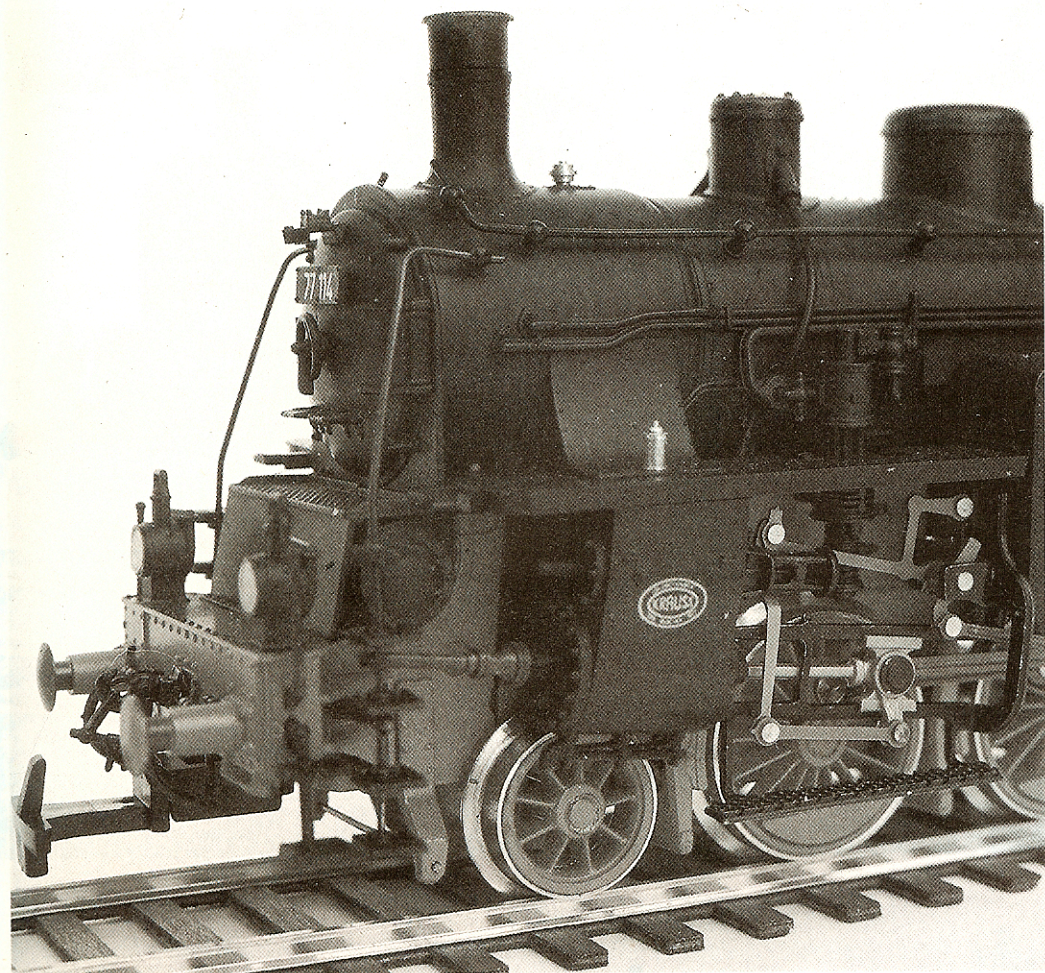
L. 11.000





RIVAROSSI PROGRAMMA TEDESCO

LA RIVAROSSI QUANDO PENSA AL MERCATO TEDESCO CE LA METTE PROPRIA TUTTA. I RISULTATI SONO MOLTO BUONI E SODDISFERANNO CERTAMENTE ANCHE I COLLEZIONISTI ITALIANI.



ni, tubazioni e gancio, tali da rendere il modello molto realistico.

Telaio e biellismo

Come al vero il primo asse portante è rigido, nel modello è molleggiato come i primi due assi motori e i due assi del carrello posteriore. Ciò che più colpisce è la raffinatezza del biellismo, realizzato in fotoincisione e verniciato in grigio metallico, molto accostato alle ruote e dal funzionamento scorrevolissimo. Unico neo è dato dalla testa croce di plastica grigia e da alcuni ribattini e perni non bruniti; tuttavia per la prima volta troviamo su una macchina di serie la riproduzione del meccanismo di comando del tachimetro. Sul terzo asse motore a destra è infatti applicata una bielletta che si impegna con una manovella funzionante in corrispondenza dell'asta verticale sotto il posto di guida. Il motore elettrico è posto in posizione verticale in corrispondenza del focolare, la trasmissione avviene posteriormente al terzo asse, che è dotato di una cerchiatura di adesione di gomma. Questa disposizione del motore ha permesso di rendere totalmente sgombra la cabina di guida e di concentrare la massa della macchina sugli assi motori. Sono ovviamente riprodotti i ceppi dei freni, ben accostati alle ruote motrici, e dietro a queste la relativa tiranteria.

Il funzionamento

La presa di corrente è realizzata da pulsanti molleggiati e linguette quasi invisibili. Il funzionamento è dolce e regolare; nonostante la trasmissione a vite senza fine la macchina non s'arresta bruscamente togliendo corrente. L'illuminazione dei fanali è sincronizzata alla direzione di marcia con luminosità maggiore in retromarcia che in avanti. Il gancio a dentello è montato in un innesto secondo le norme NEM 362, e quindi facilmente sostituibile con altri tipi.

Per concludere ricordiamo che la macchina è perfettamente in scala 1:87 (solo l'altezza massima è maggiore di circa un millimetro). Le ruote sono di forma e di dimensioni giuste, le scritte bianche e oro fini e ben leggibili, la verniciatura nella giusta tonalità semi opaca. In definitiva si tratta di un modello ben riuscito, che riteniamo debba ottenere un buon successo anche presso i modellisti che non si dedicano soltanto alle ferrovie tedesche.

Paolo Orlandini

La carrozzeria

Sorprendente la realizzazione della chiodatura che riproduce in ogni dettaglio l'originale anche in zone di difficile esecuzione, oppure coperte da altri particolari aggiunti in un secondo tempo. Per non togliere a ciascun modellista il piacere di scoprire tutti i dettagli - e perché richiederebbe moltissimo spazio - citiamo solo ciò che ci ha maggiormente impressionato. Il preriscaldatore è posto avanti sul telaio ed è coperto, come al vero, da una pedana per accedere alla camera a fumo. La pompa dell'acqua, a destra, e il compressore dell'aria, a sinistra, hanno tutti i collegamenti con gli altri organi della macchina. Le sabbie hanno comandi indipendenti provenienti dalla cabina. Le scalette di accesso alla cabina sono piegate verso l'esterno come al vero in quanto si doveva consentire il movimento del carrello posteriore. Tutti i particolari aggiunti sono metallici, sufficientemente robusti per non piegarsi maneggiando la macchina, quindi non si rischia di perderli sul plastico durante la marcia. Altri particolari sono compresi nella confezione per completare il fronte della locomotiva con scalette, corrima-

Rivarossi ha riprodotto una singolare locomotiva a vapore delle ferrovie del Palatinato e della Baviera, successivamente DRG e poi DB, che sicuramente non passa inosservata per le sue forme quasi sgraziate, certo non proporzionate, ma che dal 1908 al 1956 svolse un buon servizio sulle strade ferrate della Germania meridionale. A nostro giudizio altrettanto successo merita la riproduzione Rivarossi in quanto, nonostante la prima impressione di leggerezza e delicatezza, è una macchina che può girare senza timore sui plastici. Passiamo quindi ad esaminare in dettaglio i modelli della macchina a nostra disposizione, nell'esecuzione delle DR (BR 77-114) anni '30, di colore totalmente nero, e quella nella versione K.B.St.B. Pt 3/6 6105 "Bayern".

La carrozzeria è realizzata in plastica e il telaio in metallo, con una massa di 380 g, sufficiente per conferire buona capacità di traino.

Pagina precedente In alto il modello della locomotiva 77 114, mentre in basso appare la versione "bavarese".

Le misure della BR 77 Rivarossi

	BR 77	H0	Rivarossi
Lunghezza totale mm	13.460	154,7	155,5
Altezza della cabina mm	4.270	49,1	50,3
Passo totale mm	9.150	105,2	105,5
Passo rigido mm	3.600	41,4	41,5
Diametro ruote motrici mm	1.500	17,2	16,7
Diametro ruote portanti mm	960	11,0	11,0
Massa	91 t		380 g
Tensione minima			1,8 V
Corrente minima			150 mA
Corrente massima			270 mA
Corrente massima a 12 V motrice bloccata e slittamento delle ruote motrici			480 mA

Al vero: potenza 580 kW e velocità massima 90 km/h.



La locomotiva a vapore Pt 3/6 delle K.B.St.B.

Nel 1907 le ferrovie del Palatinato decisero la costruzione, di locomotive tender della serie P5 con rodiggio 1'C2' per il traino di treni veloci. Doveva essere una macchina compatta con buone prestazioni in entrambe le direzioni. La potenza era di 580 kW e la velocità massima di 90 km/h. La costruzione fu affidata alla Krauss di Monaco, che fornì i primi 12 esemplari nel 1908; questi furono numerati da 310 a 321. Nel 1911 la Krauss fornì altre quattro macchine, alle quali seguirono altre 5 nel 1913. Il progetto iniziale prevedeva il funzionamento a vapore saturo, ma dopo le prime prove soddisfacenti si optò per la soluzione a vapore surriscaldato, che offriva un maggior rendimento. Le macchine costruite nel 1911 seguirono infatti la prima soluzione, ma quelle del 1913 adottarono già il surriscaldatore del vapore. In seguito all'assorbimento delle ferrovie del Palatinato dalle ferrovie statali anche le locomotive assunsero la denominazione bavarese Pt 3/6. Le macchine del 1913 si distinguevano dalle precedenti per una diversa forma delle casse acqua, e per la conseguente nuova posizione più arretrata di pompa e del compressore, e per la presenza di un preriscaldatore avanti sul telaio. Nel 1923 vennero costruite altre 20 locomotive, in parte adibite alle reti del Palatinato ed in parte alle linee attorno a Monaco. Nel 1925 le prime macchine del 1908 furono trasformate con preriscaldatore e surriscaldatore Schmidt. Con la costituzione della DRG tutte le 42 macchine furono iscritte nei registri con i numeri di serie 77 001 a 77 012 per le locomotive del 1908 e 77 101 a 77 129 per quelle successive. Alla fine della seconda guerra mondiale erano funzionanti 32 macchine di cui solo la 77 107 finì alla Germania Orientale. Nelle DB le locomotive rimasero in servizio fino al 1954, mentre quella della DR viaggiò fino al 1956. Una nota di cronaca quasi sconosciuta: nel 1911 una locomotiva della seconda serie fu portata a Torino per essere esibita all'Esposizione Mondiale che si tenne nell'area espositiva del Valentino.

In alto La locomotiva Rivarossi mostra un'accuratezza notevole dal momento che è destinata soprattutto al mercato tedesco.

Al centro Il modello della 77 122 DB. In basso La versione delle Ferrovie del Palatinato, con marcatura 404.

