

perfezioniamo l'E.636 Roco

Ignazio Arena

Qualche modifica a respingenti, accoppiatori del freno e ganci, per migliorare un buon modello... e per chi vuole corrimani di metallo.



L'ultima locomotiva italiana nata in casa Roco è indubbiamente un bel modello; il frontale però è stato risolto con alcune approssimazioni che alterano l'estetica della macchina.

Il lavoro da farsi inizia dai respingenti, incastrati a pressione nel modello. Con una lama ben affilata ho eliminato le sporgenze non presenti al vero e dovute allo stampo della plastica; ho poi verniciato in color castano (acrilico FS 12 della Lifecolor) le custodie ed i piatti dei respingenti, e il gambo in nero opaco. Per imitare il grasso messo al centro dei piatti dei respingenti si possono adottare

Il modello Roco dell'E.636 (semicassa posteriore) elaborato con i corrimani metallici, gli accoppiatori pneumatici spostati e gli altri piccoli abbellimenti descritti nel testo.

due tecniche differenti: si possono passare alcune pennellate di nero misto a grafite finissima, ottenuta grattando con carta vetrata la mina di una matita, oppure si può usare uno smalto metallico dato con il pennello quasi asciutto.

Per evidenziare i volumi dei respingenti ho adottato la tecnica della lueggiatura, consistente nel mettere in risalto con colori chiari le superfici (spigoli) che al vero riflettono di più la luce, e con colori scuri le superfici più in ombra. Nel caso specifico ho usato l'argento per evidenziare la curva superiore dei piatti e il nero per la parte inferiore.

Passiamo ora al gancio centrale. Il gancio riprodotto da Roco non è del tipo solitamente usato dalle FS; meglio sostituirlo con uno Bemo o Rivarossi, adeguando le dimensioni del foro al perno d'innesto dell'aggiuntivo scelto. Esistono



in commercio vari tipi di ganci realmente funzionanti; li riproducono Brawa, 3R, Tecnotren, Weinert, e la cosa più difficile non è riuscire a manovrarli ma riuscire a trovarli in qualche negozio. Chi vuole definitivamente rinunciare al gancio modellistico su una testata potrà aggiungere il pezzo inferiore mancante alla traversa di testa e approfittarne per aggiungere anche le maniglie sotto i respingenti. Se poi, così facendo, si vuole mantenere il portagancio ad innesto unificato NEM, occorre asportarne la parte superiore, sostituendola con una sottile lamina di metallo incollata con cianoacrilato; ma non so se il gioco valga la candela, considerato che la presenza dei tubi dell'aria interferirebbe con il movimento dei ganci nelle curve a stretto raggio e che la traversa abbassata creerebbe problemi nei punti in cui il binario cambia pendenza.

L'intervento più impegnativo riguarda i tubi delle condotte, da sostituire e da spostare. Al vero infatti i tubi laterali sono di tipo diverso e sistemati più in alto. Poichè gli aggiuntivi Roco sono leggermente sovradimensionati e hanno tutti i rubinetti dallo stesso lato, ho preferito ricorrere a quelli Liliput, sui quali si dovrà comunque intervenire.



qui a sinistra
L'immagine di una locomotiva vera mostra chiaramente la posizione degli accoppiatori pneumatici sulla traversa di testa e le dimensioni dei corrimani. Locomotiva E.636.046, con maglia sganciabile in corsa e fanali di coda, a Messina il 5 agosto 1989 (foto E. Caliri).

in alto
Vista dall'alto del modello elaborato: risaltano i realistici ritocchi di colore alla base della cassa, sugli accoppiatori pneumatici ed elettrici e sui respingenti.

nella pagina opposta, da sinistra a destra
Un pezzetto di carta da lucido applicato sulla traversa di testa, come descritto nell'articolo, permette di forare con precisione le nuove sedi degli accoppiatori pneumatici.

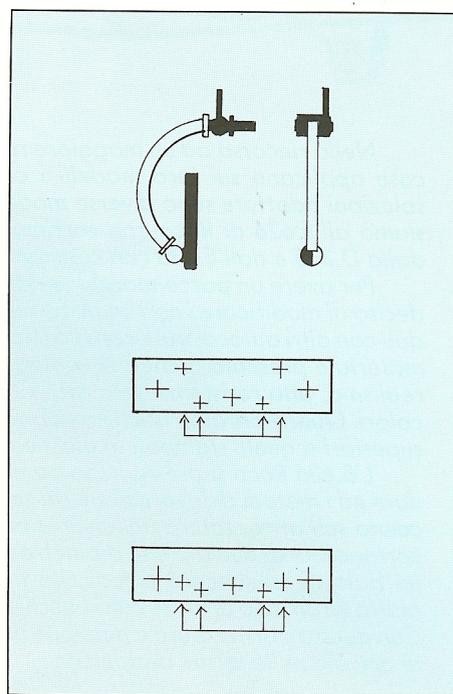
La testata del modello durante la lavorazione; la traversa di testa è già stata stuccata per riprodurre la parte inferiore, ma i corrimani sono ancora quelli originari, di plastica.

Le recenti disavventure finanziarie della casa austriaca non agevolano certo la ricerca di questi pezzi di ricambio; pertanto la descrizione che segue ha carattere puramente indicativo sul lavoro da eseguire su questi pezzi. Gli accoppiatori da sistemare centralmente subiscono l'asportazione del sostegno verticale e di metà del giunto estremo, così come indicato in figura; ma poichè in realtà i tubi sono molto meno curvi del pezzo Liliput se staccati dal loro sostegno, bisognerà provvedere in tal senso con una fonte di calore e con molta cautela per evitare rotture indesiderate. Dopodichè si potranno verniciare di rosso i rubinetti e gli estremi dei tubi. Occorre prestare attenzione al fatto che i rubinetti sono sempre dal lato del gancio, mentre gli estremi opposti dei tubi sono sagomati sempre dalla stessa parte, indipendentemente dalla posizione del gancio. Dopo aver verniciato la tubazione con un nero semiopaco, gli accoppiatori centrali sono pronti per essere sistemati. Anche per loro il foro d'invito dovrà essere modificato. Per gli accoppiatori laterali, se si hanno i pezzi Liliput, si procede come per quelli centrali; in più si deve asportare tutta la parte del rubinetto, fare un piccolo foro nel tubo dalla stessa parte del taglio ed

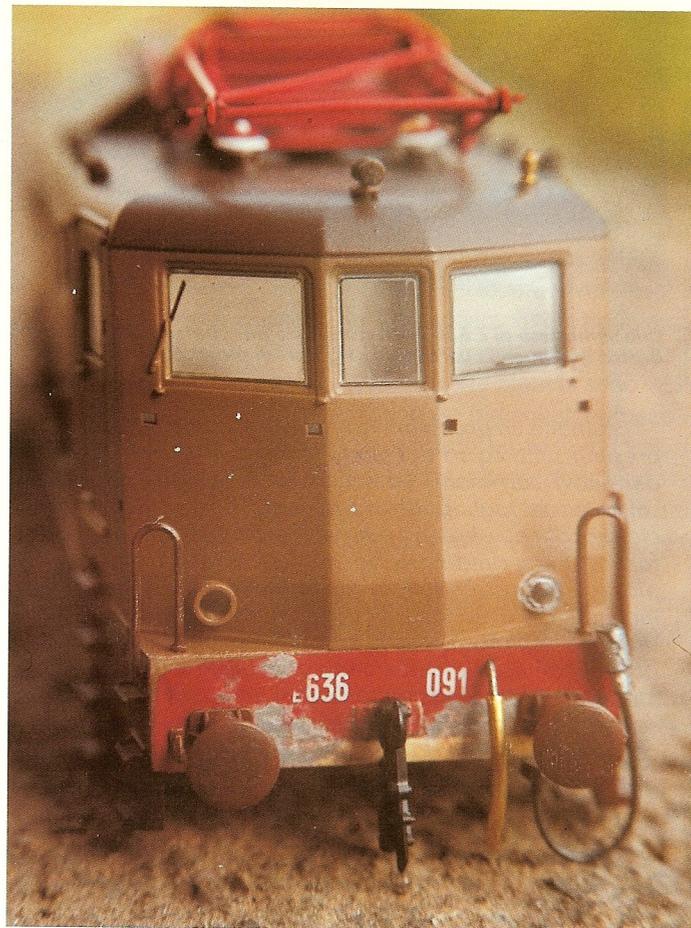
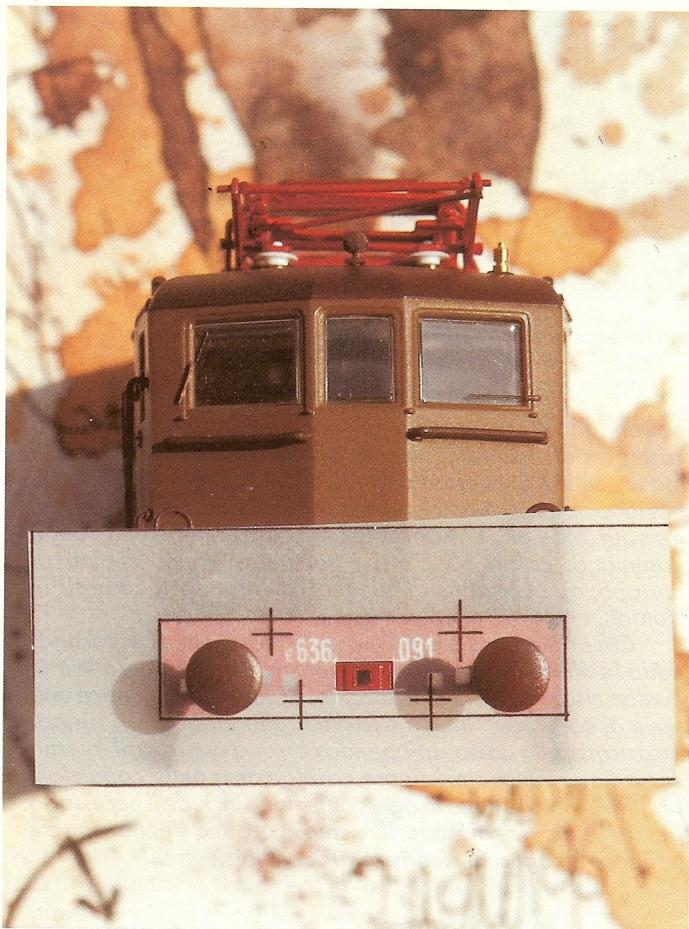
inserire un pezzo di filo metallico, saldato al suo posto con colla cianoacrilica. Il filo metallico andrà poi verniciato di castano, mentre l'estremità opposta del tubo sarà nera.

Sul mio modello, in attesa dei pezzi Liliput, sono ricorso a una soluzione diversa, servendomi di un tubicino di ottone incurvato, nel cui foro ho inserito un filo di acciaio armonico come anima. La riproduzione dei rubinetti è stata ricavata da una bustina di aggiuntivi per carri americani. In questo modo si ottiene una riproduzione sufficientemente fedele dei tubi, ma non ci si illuda sulla robustezza dell'insieme, anche ricorrendo alle migliori colle!

Per stuccare i fori degli accoppiatori laterali ho fissato un piccolo pezzo di nastro da carrozziere all'interno della cassa e ho applicato dall'esterno piccole quantità di stucco per plastica, dopo aver lavorato con un coltellino i lati del foro per ottenere un migliore ancoraggio dello stucco alla plastica; a questo scopo è consigliabile angolare i lati opposti in modo antagonista. Ci vuole un ottimo occhio per centrare subito il punto esatto in cui eseguire i fori per le nuove sedi degli accoppiatori! Dopo aver tolto tutti gli aggiuntivi dal frontale vi ho sovrappo-



Disegni degli accoppiatori pneumatici Liliput (in alto), modificati come descritto nel testo (in nero le parti da eliminare) e della disposizione dei fori sulla traversa di testa: sopra quella valida per gli accoppiatori di tipo più antico, sotto quella del tipo più recente; fotocopiandoli su carta da lucido si ottiene la dima per la foratura delle sedi. In entrambi i casi il foro centrale è quello per il gancio di trazione, quelli esterni per i respingenti.



I CORRIMANI DI METALLO

Nella rincorsa ad un maggiore realismo, ormai tutte le case applicano sui loro modelli i corrimani riportati. Le soluzioni adottate sono diverse modello per modello: pensiamo all'E.626 di Roco con corrimani di metallo, seguita dalla D.345 e dall'E.636 con corrimani di plastica.

Per avere un parco macchine dall'estetica uniforme ho deciso di modificare i corrimani forniti dalle case, sostituendoli con altri autocostruiti con filo di acciaio. L'uso di questo materiale presenta numerosi vantaggi: facile lavorabilità, realismo, alta resistenza alla rottura, buona aderenza dei colori. Queste caratteristiche rendono i corrimani di acciaio superiori a quelli stampati in plastica.

L'E.636 Roco si presta bene ad esemplificare le procedure ed i metodi di lavorazione da seguire. Innanzi tutto un cenno sull'attrezzatura necessaria per il nostro scopo: occorrono filo di acciaio con diametro (indicativo) di 0,3 mm, un paio di tronchesini piccoli, un paio di pinze a becco piatto ed un paio di pinze con i becchi a sezione arrotondata. Con questa attrezzatura è possibile piegare e tagliare il filo di acciaio nelle forme desiderate.

calibro di precisione, misurando le distanze con il bordo di un foglio e piegando il filo d'acciaio con le pinze a becco piatto. Le pinze a becco tondo sono invece indispensabili per ottenere i corrimani per i manovratori, in corrispondenza delle traverse di testa. Con un po' di esercizio si otterranno curvature praticamente perfette.

Avendo compiuto anche altri interventi sulla traversa di testa, ne ho approfittato per spostare in avanti, in una posizione più conforme al vero, i corrimani d'angolo; ho rinunciato in questo caso alla riproduzione dei fori di fissaggio, ho chiuso i fori nella cassa con piccole dosi di stucco, ricavato i nuovi fori e fissato i nuovi corrimani con la colla cianoacrilica.

Dopo aver incollati tutti i corrimani al loro posto, si può procedere alla loro verniciatura. Una sola mano di smalto non è sufficiente a garantirne la perfetta aderenza al metallo, su parti soggette ad essere frequentemente toccate. Occorre perciò dare una mano di fondo, di colore diverso, così poi è più facile stendere l'ultima mano in tutti i punti. Dopo aver lasciato asciugare (è buona norma superare



Due semicasce di E.636 Roco accostate per confronto: a sinistra quella in lavorazione con i corrimani metallici descritti nel testo, a destra quella con i corrimani originari di plastica.

Rimane un problema da risolvere: come adattare i fori presenti sulla cassa del modello Roco al piccolo diametro dei nuovi corrimani? La soluzione è semplice, e richiede soltanto un tagliabalsa dalla lama ben affilata e colla cianoacrilica, oltre ad una micropunta da trapano per forare. Per prima cosa ho applicato tutti i corrimani di plastica, incastrandoli a fondo nelle loro sedi, e li ho incollati (colla cianoacrilica) all'interno della cassa. Dopodiché ho tagliato via con la lama l'intero corrimano, lasciando in sede solo l'imitazione delle piastre di fissaggio (il materiale plastico usato da Roco si taglia molto facilmente, senza usare pressione: basta segare con la lama ed il corrimano si stacca da solo). Poi con la punta di uno spillo ho segnato l'invito per l'esecuzione del foro, al centro della piastra.

Eseguiti i fori con una micropunta, l'ultima difficoltà da superare è quella di ottenere dei corrimani della lunghezza esatta; ciò si può ottenere anche senza ricorrere ad un

abbondantemente il tempo di essiccamento indicato dalla casa produttrice dello smalto), si può applicare la seconda mano, quella col colore definitivo. Su un fondo di smalto si possono applicare indifferentemente colori acrilici (Lifecolor) o smalti (Mo-Lak). Entrambe le case citate hanno una buona gamma di colori FS. Tutti i corrimani vanno dipinti di castano, ad eccezione di quelli orizzontali sotto i finestrini frontali, che sono di colore Isabella.

Chi proverà ad eseguire queste modifiche si accorgerà della facilità di esecuzione, con un grosso vantaggio in più: l'unico rischio, in caso di sbaglio, è quello di rovinare una serie di corrimani. Infatti è facile togliere i pezzetti rimasti incastrati nella cassa, spingendo con una punta dall'interno verso l'esterno, e ripristinare così la cassa nelle condizioni primitive. Poiché Roco in ogni confezione include il necessario per tre semicasce di E.636, il rischio in pratica è nullo: non c'è neppure bisogno di ricorrere al servizio ricambi!

ia



sto un pezzo di carta da lucido riportante a china i dati di riferimento. Con una punta a tracciare ho individuato la posizione dei fori, ottenuti con l'impiego di micropunte usate a mano libera. I ganci d'officina così esageratamente grandi sono una cosa inspiegabile di questo modello, tanto più che altri, molto meglio dimensionati, sono prodotti dalla stessa Roco per la sua Diesel italiana (D.345). Dalla bustina di aggiuntivi della D.345 (utile anche per la presenza dei vomeri spartineve) ho preso i ganci, che possono venire tranquillamente inseriti al posto di quelli di serie senza alcun altro intervento. Una riproduzione più fedele richiede comunque un loro spostamento più in basso.

La presa REC maschio richiede l'eliminazione, con il solito coltellino, dei residui di colata dello stampo e una verniciatura in argento della testa, sulla quale, con una certa pazienza e un pennino intinto nella china rossa, si può riprodurre il simbolo monitorio dell'alta tensione (una freccia). La presa REC femmina è un aggiuntivo Tecnotren (art. 115), che viene fornito già verniciato, e va incollato col cianoacrilato al telaio del modello. Gli aggiuntivi così sistemati permettono di inserire a piacere il vomere spartineve, sempre Roco; la differenza dal modello di

Vista d'insieme del modello finito: manca soltanto la marcatura sulla traversa di testa, da realizzare con i trasferibili Tecnotren.

serie è immediatamente percepibile. Per i ritocchi al colore rosso del frontale bisogna andare per tentativi; io ho preferito riverniciare il tutto, ma poichè non ho reperito i trasferibili Tecnotren con i numeri di gruppo, la locomotiva è tuttora priva del numero di serie. Prima di riporre il modello in vetrina o farlo circolare sul plastico si può ancora mettere mano a qualche lavoretto semplice.

Gli interni delle cabine di guida con il pavimento verniciato in castano acquistano in profondità. Per quanto riguarda le ghiera dei fanali, sia quelle bianche sia quelle color alluminio hanno solo da guadagnare da una verniciatura. È sufficiente fare leva con un cacciavite sul trasparente conduttore di luce all'interno della cassa per far saltare le ghiera, sistemate semplicemente ad incastro.

Nello smontare il modello si accede alle griglie lato corridoio; una buona mano di castano le renderà più realisti-

che. Per le griglie laterali esterne e il tubo che corre sotto le due semicasse, una passata con un rapidograph da 0,1 mm (il più piccolo) serve a mettere in risalto al meglio quei particolari. I rubinetti riprodotti sotto la cassa sono da verniciare di rosso, mentre la custodia del generatore tachimetrico va dipinta di azzurro chiaro. Le trombe, ben proporzionate, migliorano ancora forandole e dipingendo l'interno del foro con un colore più scuro.

Alcuni depositi locomotive personalizzano le loro locomotive verniciando alcuni particolari in modo diverso dalla norma. I cacciapietre bianchi sono molto vistosi e danno un indiscutibile tocco al modello. Supporti dei fanali di coda: esiste l'art. 299 di Pierre, che però richiede un delicato lavoro di precisione sulla traversa di testa per essere collocato esattamente.

Corrimani: quelli in dotazione al modello, di plastica, non mi piacevano. La loro sostituzione è descritta a parte.

Ho volutamente rinunciato a riprodurre le tubazioni presenti nel sottocassa per le complicazioni meccaniche e nello smontaggio del modello. Infine si possono incollare i numeri dei motori sui carrelli, utilizzando quelli già riprodotti nel numero 39 di **IT** per il modello dell'E.626. □