

elaborazioni modellistiche

la mia E.645 prima serie

trasformazione di un modello Rivarossi

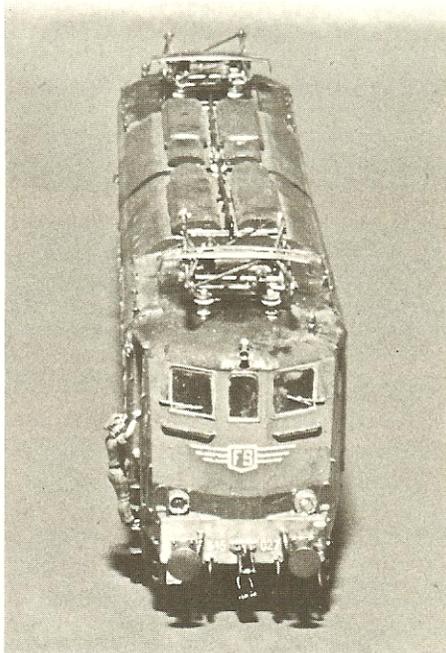
Rolando Battocchio

Il modello della locomotiva elettrica E.636 prodotto dalla Rivarossi si presta bene alla trasformazione in E.645 prima serie, senza un eccessivo dispendio di lavoro, quale comporterebbe un'autocostruzione completa. Avendo in casa due esemplari del suddetto modello, ho dato inizio ai lavori per trasformarne uno appunto in E.645 di prima serie. La locomotiva finita è stata presentata alla Mostra di Modellismo del Circolo Ricreativo E-NEL di Torino ed una sua foto è stata pubblicata su *iT* 18 a pag. 37, nel servizio riguardante la mostra stessa. Brevemente, qui di seguito, ne illustro ora per sommi capi la realizzazione.

Come sempre in questo genere di lavori, è necessaria una documentazione la più completa possibile, dalla quale è evidente che la locomotiva (modello, naturalmente!) deve essere accorciata di circa 4 mm, perchè la distanza tra carrello e carrello risulta eccessiva. Questo lavoro, in fondo, è il più impegnativo, perchè mutando profondamente l'aspetto complessivo aumenta il realismo del risultato.

Smontate le due semicasse, ho tolto le vite che unisce i due semitelai insieme al carrello mediano, per eliminare le due staffe centrali in metallo che bisogna ricostruire in lamierino d'ottone, affinché si possa accorciare la locomotiva. Ritagliate le nuove staffe, i loro fori centrali (quelli che serviranno per il montaggio) vanno realizzati arretrati di 2 mm su ognuna di esse, in

Due foto del tetto della locomotiva vera danno la posizione di cavi e tubazioni (confronta anche lo schema nel disegno)

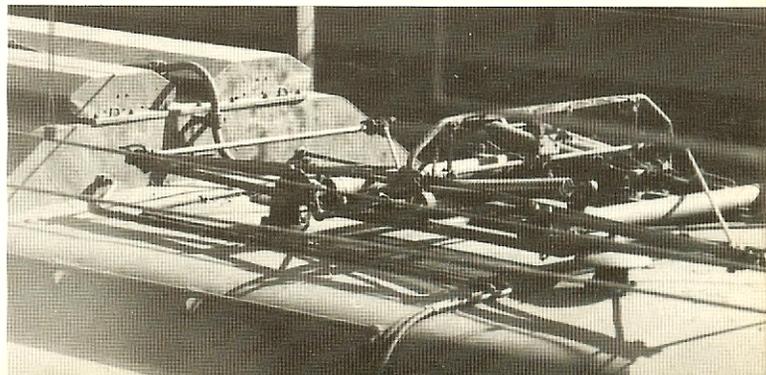
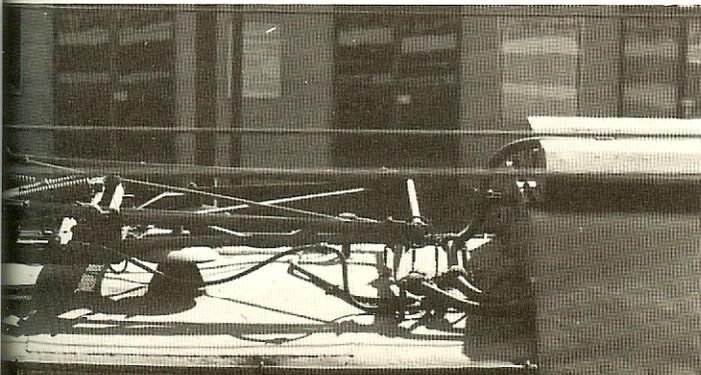
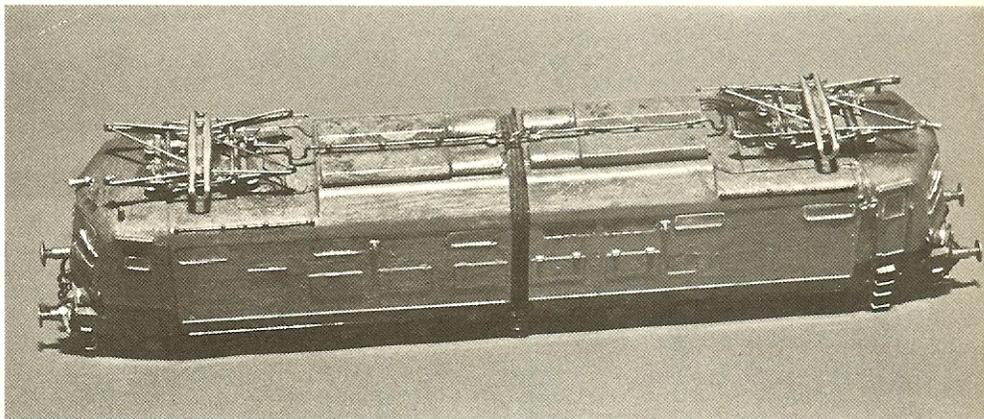


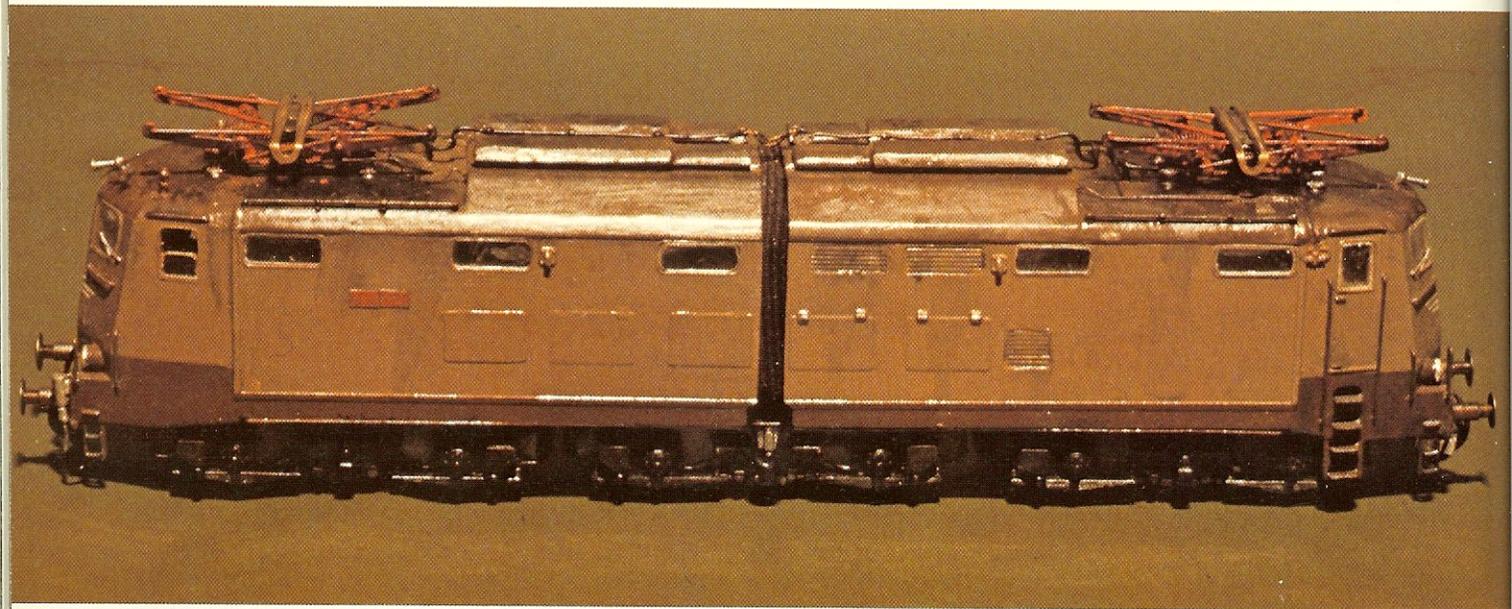
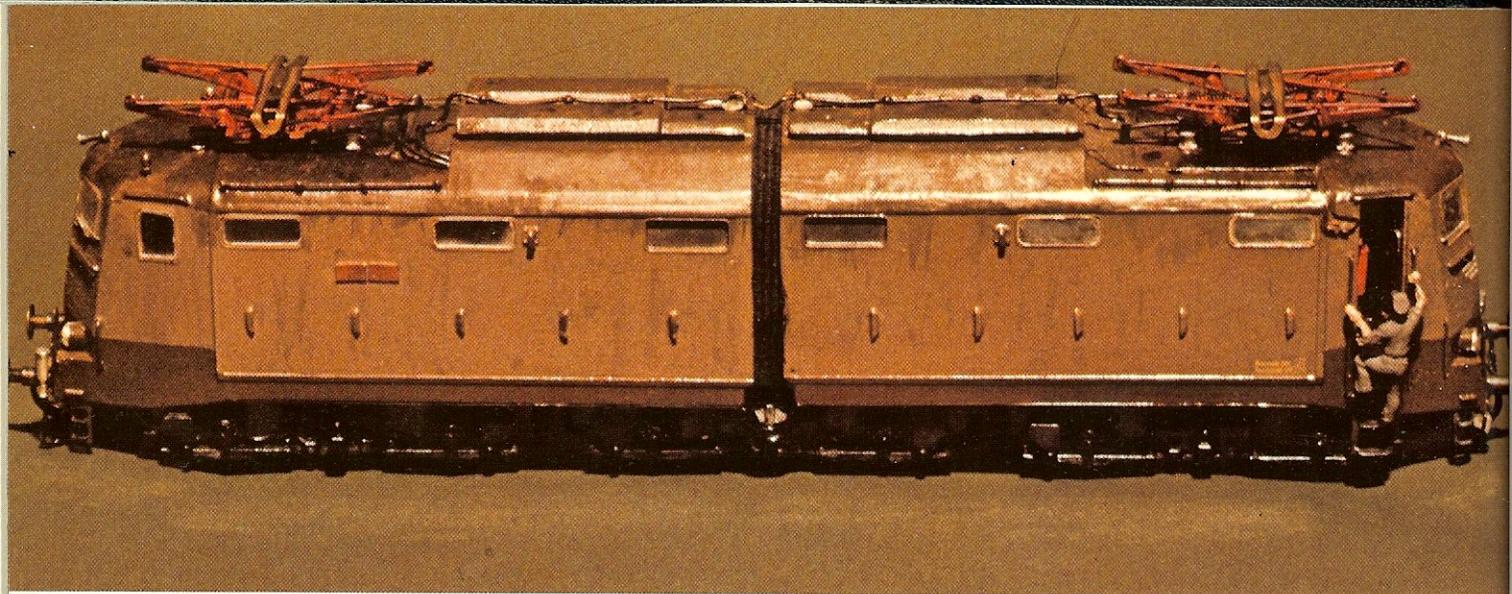
Il "muso" dell'E.645.027: i particolari aggiunti sono in parte di produzione commerciale (microfusioni) e in parte autocostruiti (tergicristalli in filo di ottone verniciato); il "baffo" FS è una decalcomania

modo che rimontando il tutto la lunghezza complessiva del telaio risulti appunto ridotta di 4 millimetri. La differenza si vede a occhio, perchè ora la distanza tra i carrelli è realisticamente minima. Nonostante ciò, il modello è ancora in grado di circolare su curve di 40 cm di raggio.

La cassa, apparentemente molto diversa da quella dell'E.636 Rivarossi, richiede invece solo un buon lavoro di lima e di stucco per la sistemazione degli sportelli e delle prese d'aria, ma nessuna modifica sostanziale. Ambedue le semicasse devono essere tagliate nella zona dove viene applicato il soffietto, accorciandole di circa 1,5 mm ciascuna per compensare l'accorciamento del telaio. Sulla fiancata sinistra bisogna eliminare tutti gli sportelli e rifare due prese d'aria a orecchia (devono essere cinque su ogni semicassa); sulla fiancata destra disegna eliminare solo le prese d'aria a orecchia sugli sportelli e aggiungerne due a per-

Uno sguardo sul tetto: la locomotiva è stata accuratamente "invecchiata" e sporcata.



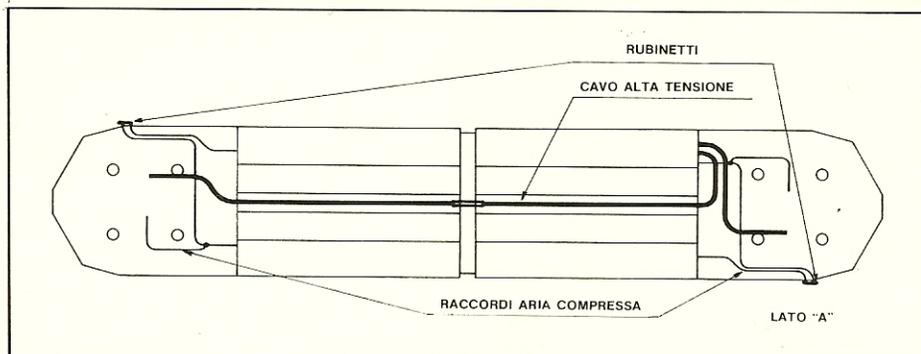


Fianchi sinistro e destro del modello: risaltano in particolare le differenze costruttive e l'accorciamento (notare la vicinanza dei carrelli tra di loro)

siana, come si vede in fotografia, costruendole in lamierino d'ottone e curando che risultino a raso con la cassa.

Fatto ciò, si realizzano le scalette di accesso in cabina: io me le sono costruite in ottone con molta pazienza. Ho anche tagliato ed aperto la porta di accesso di una delle cabine, riproducendone l'interno ed applicandovi poi un macchinista intento a salire... ma qui è questione di gusti! Per quanto riguarda i corrimani, è consigliabile, per un maggiore realismo, eliminare quelli stampati direttamente sulla cassa e rifarli in filo di ottone. Anche i vetri si presentano molto meglio se rifatti a raso delle pareti.

Ed ora il tetto. Smontati i pantogra-



fi e gli isolatori, bisogna limare via i particolari stampati, dare una sagoma uniforme e stuccare. Quindi si applicano gli aeratori (autocostruiti o acquistati come ricambio dal modello dell'E.646 della stessa Rivarossi), le tubature e i cavi (realizzandoli con il solito filo d'ottone in diametri differenti). Rifatta la verniciatura nei classici colori FS (leggi Molak), si rimontano i pantografi (meglio verniciati in rosso, con una mano leggera per non comprometterne il funzionamento) e si

applicano sui frontali gli aggiuntivi (ganci, accoppiatori elettrici e pneumatici) reperiti tra la normale produzione in microfusione o autocostruiti in materiali diversi.

Per finire, mancano solo le targhe e i numeri tra i respingenti (nel mio caso quelli dell'E.645.027), le altre scritte e i "baffi" FS sul frontale (decalcomanie disponibili presso un buon negozio), nonché un adeguato invecchiamento (vedi *iT* 14, pag. 35), per avere un modello originale e... personalizzato. ■