13/GENNAIO-FEBBRAIO 1984

VOIES FERREES

edizione italiana

LA SOCIETÀ VENETA • TRIFASE 1973 • PARCO TRAZIONE FS: LE ASSEGNAZIONI • NUOVO ELETTROTRENO FIREMA • CC 40100 QUADRICORRENTI DELUSE • RIVAROSSI: PUNTO E A CAPO DOPO LA 741? • LA 743 TRENOTECNICA • ROCO: "VSE" E "TEE"

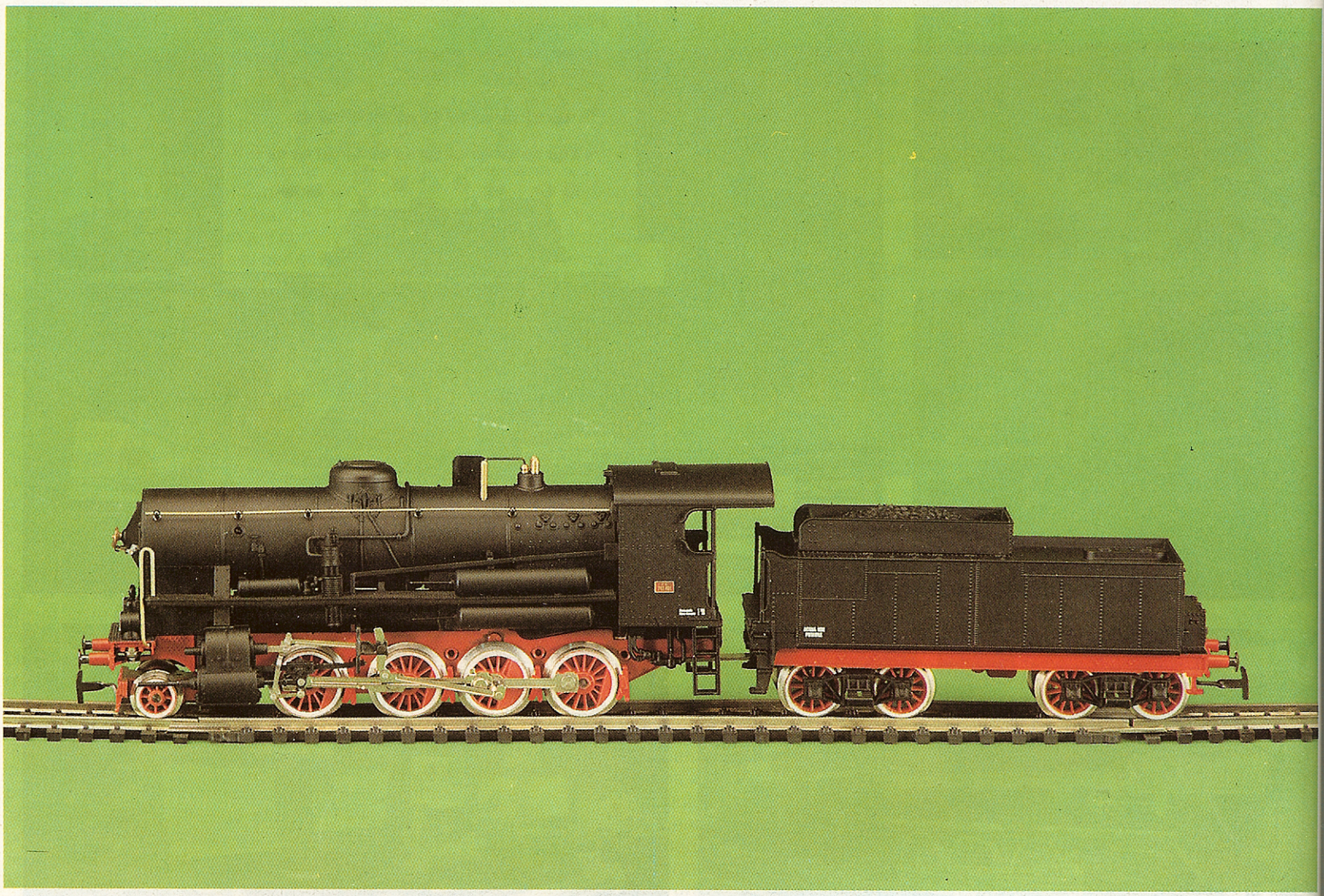
Rivista bimestrale - Anno III - Numero 1/1984 - Sped. in abb. post. gr. 4°/70 - I semestre - I.P.

La grande rivista di ferrovie e modellismo ferroviario

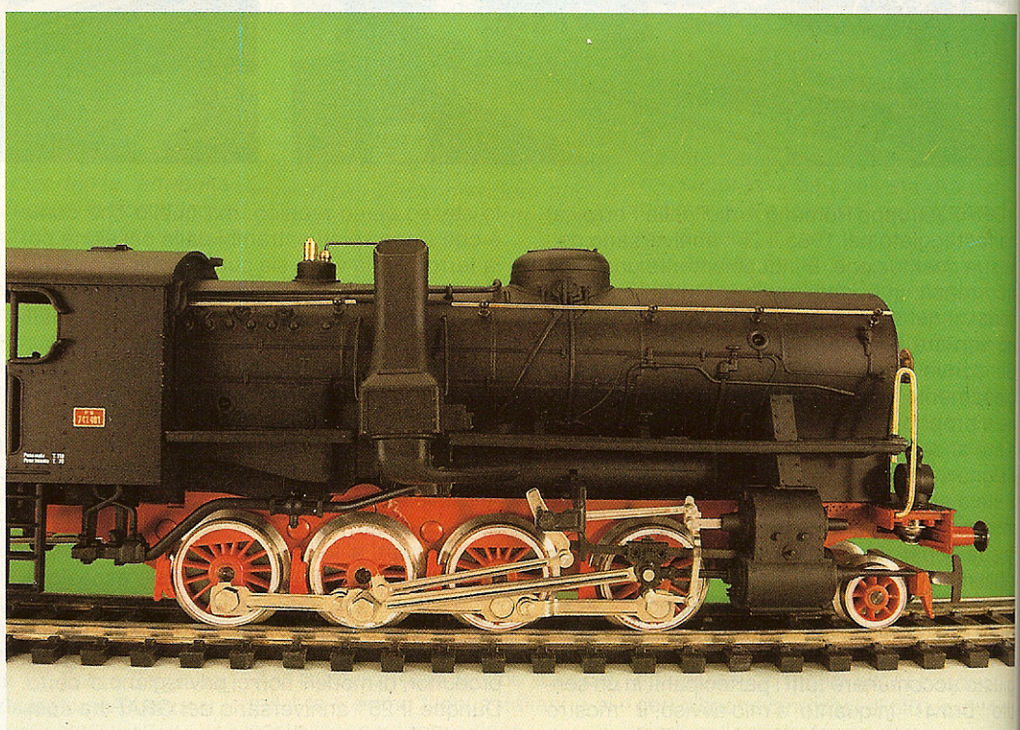
L. 9.000



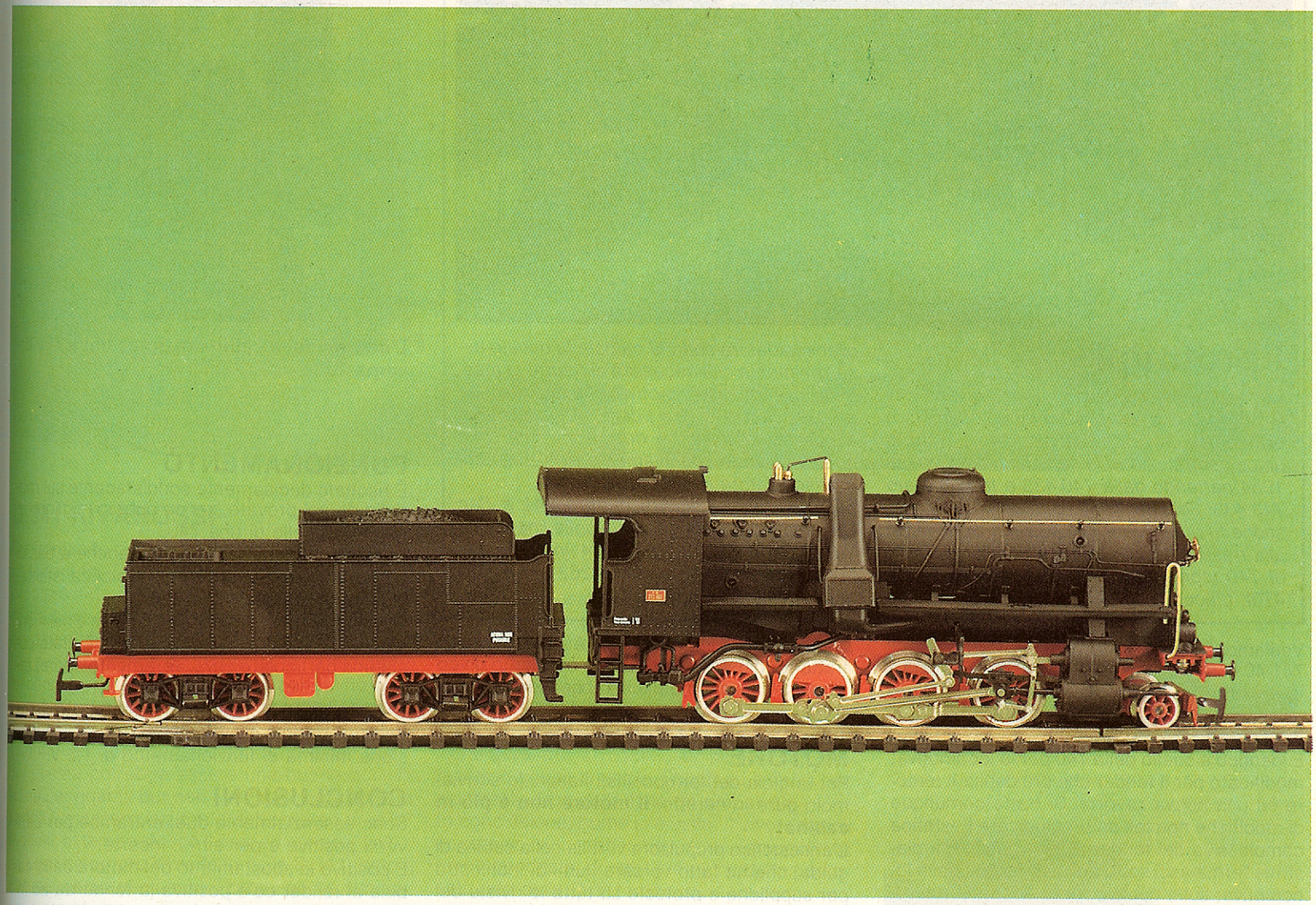
RIVAROSSI PUNTO E A CAPO



È entrato in distribuzione il modello della Rivarossi riproducente in HO (purtroppo con la consueta approssimazione di scala) la locomotiva a vapore FS 741.401 (*art. 1142, lire 216.000*). Novità senza dubbio molto attesa, non tanto per il significato intrinseco del modello, anche se si tratta di un'interessante locomotiva FS quasi indispensabile per un plastico italiano ambientato in un'epoca compresa tra gli anni '50 ed oggi, quanto per il valore simbolico di ripresa nel settore delle novità italiane proprio da parte di quella Rivarossi alla quale il fermodellismo italiano, al di là delle opinioni personali, è stato ed è tuttora saldamente legato.
La scelta della 741 costituiva un'arma a doppio taglio: da un lato la scelta di una riproduzione appetibile (del resto già annunciata da parecchio), dall'altro il rischio di riprendere pari pari il modello della 740 (dalla quale, come al vero, la 741 deriva) con un minimo di indispensabili modifiche apportate alla meglio.
Fortunatamente non è stato così. Pur con alcune riserve che esprimeremo più avanti, il modello appare riuscito, appaga l'occhio e accoglie finalmente alcuni interventi (motore nel tender, tender rifatto, miglioramenti al biellismo e così via) che erano richiesti ormai da troppo tempo dai fermodellisti.



L'ATTESO MODELLO IN HO DELLA 741 SEMBRA CONFERMARE LE INTENZIONI DELLA CASA DI COMO DI VOLTARE PAGINA E DI USCIRE DAGLI "ANNI BUI" CON UNA PRODUZIONE CHE SODDISFI LE ACCRESCIUTE ESIGENZE DEI FERMODELLISTI ITALIANI. NON SOLO UNA NOVITÀ RIVAROSSI, DUNQUE, MA UNA NUOVA RIVAROSSI?



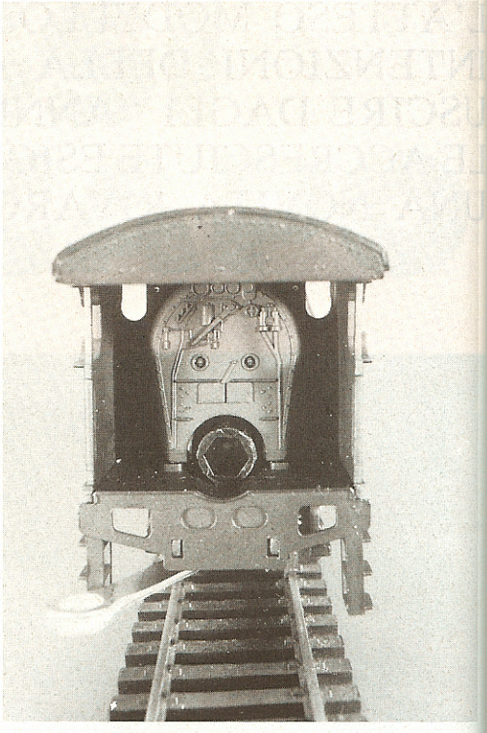






I prototipi

Le locomotive FS gruppo 741 derivano per trasformazione dalle 740: il primo esemplare di locomotiva con un preriscaldatore a corpo unico centrale sotto la caldaia fu allestito nel 1954 partendo dalla 740.433 e fu numerato 743.433. Solo nel 1958 la locomotiva in questione fu rinumerata 741.433 e si diede inizio alla trasformazione in serie di altre 80 unità di 740 (con numerazione sparsa tra 003 e 470). L'accorgimento della collocazione del preriscaldatore sotto la caldaia fu dovuto essenzialmente alla necessità di ridurre la massa assiale delle locomotive, che infatti scese a 14,8 t contro le 15,5 t delle 743 (allestite in 89 esemplari all'inizio degli anni '50), sulle quali influiva lo sdoppiamento artificioso del preriscaldatore in due corpi laterali.
La fotografia ci mostra quattro 741 a San Candido, capolinea orientale della linea della Val Pusteria, nel febbraio 1974: in primo piano le 741.320 e 107, dietro la 262 ed un'altra non identificata (foto Pozzato).



L'interno della cabina di guida della 741 Rivarossi

Vediamo quindi un po' più da vicino questa 741.401 esaminando quali modifiche sono state apportate rispetto alla 740.

TELAIO

È identico a quello della 740 per la locomotiva, modificato per il tender che ora ospita il motore ed una nuova zavorra. Si tratta comunque di modifiche non tali da pregiudicare l'estetica complessiva del tender. È ben riuscita la piastrina ferma-assi sotto agli assi motori della locomotiva, sulla quale appare anche la traversa di attacco del "carrello italiano".

BIELLISMO

Pur restando simile a quello della 740, il biellismo è stato però sostanzialmente modificato e migliorato nel meccanismo di comando dei distributori, nel supporto del meccanismo stesso e nella slitta di supporto della biella motrice, ora di plastica come già avviene per altri modelli della Casa comasca.
A questo punto sarebbe stato più opportuno sostituire anche le bielle di accoppiamento degli assi motori, che ora appaiono ancora più sproporzionate rispetto alle altre, più raffinate.

SOVRASTRUTTURE

La caldaia, il cui corpo fruisce comunque di un nuovo stampo, la cabina e la cassa del tender sono in linea con la consueta produzione della Rivarossi, anche se ad esse sono state apportate molte di quelle modifiche che possono contribuire a rendere più realistico un modello.
In conformità al prototipo, anche sul modello sono state rialzate la caldaia e la cabina, riducendo però giustamente, come al vero, lo "scalino" tra le due parti, o per essere più rigorosi la distanza tra filo del tetto della cabina e profilo superiore del corpo cilindrico della caldaia (6 mm per la 740 contro 4,5 mm per la 741).
L'altezza del duomo-sabbiera è stata invece altrettanto giustamente ridotta, in quanto diversamente tale duomo risulterebbe fuori sagoma.

MOTORE

Per la gioia dei fermodellisti italiani (e scriviamolo pure in neretto) **il motore non è più in cabina!**
L'antiestetico propulsore visibile nella cabina di guida, che ha fatto versare fiumi di inchiostro per suppliche e proteste su tutte le riviste del nostro settore e direttamente alla Rivarossi, è stato finalmente eliminato su questo modello che, vogliamo sperare, inaugurerà a tale riguardo un'inversione di tendenza da parte del costruttore.
Il motore rimane quello classico della produzione Rivarossi, però montato al contrario (cioè con l'alberino che esce lato spazzole) e collocato nel tender, come nei primi modelli di 740.
Il moto viene trasmesso alla locomotiva mediante un alberino a giunti "cardanici" con teste esagonali.

CABINA DI GUIDA

Si può finalmente parlare di questo aspetto del modello anche nel caso della Rivarossi (ci riferiamo naturalmente ai modelli italiani): la parete frontale con il forno e gli strumenti è stata "abbozzata" e meriterà naturalmente ulteriori sviluppi e rifiniture.
Purtroppo rimane (tanto nella cabina quanto - corrispondentemente - nel tender) il foro per il passaggio dell'albero di trasmissione del moto.
Il pavimento della cabina ed il relativo proseguimento sul tender sono stati rialzati, alle scalette è stato aggiunto un gradino e sono stati modificati i mancorrenti posti sul tender, lato cabina di guida.

FUNZIONAMENTO

È risultato decisamente soddisfacente sul modello da noi provato, senza dubbio migliore rispetto a quello di una 740.
L'inerzia del modello è buona anche a bassa velocità e la locomotiva non si blocca istantaneamente togliendo corrente.
Questo significa che nell'esecuzione e nel montaggio del rodiggio e del biellismo è stata posta una particolare cura, veramente apprezzabile.
Utilizzando un alimentatore ad onda quadra, la tensione minima di avviamento è di 1,5 V, la tensione minima di funzionamento di 1,2 V.

CONCLUSIONI

Sono essenzialmente due, entrambe per certi versi positive e per altri... incerte.
È positivo lo spostamento del motore dalla cabina al tender ed è positiva la tendenza ad intervenire sugli stampi per correggere o per migliorare (da questo orecchio la Rivarossi pareva sentirci molto poco fino ad ora). Sorge tuttavia spontanea una domanda: siamo veramente di fronte ad una politica di rinnovamento oppure si tratta di un episodio sporadico, di un "regalo di Natale" e null'altro?
L'idea di vedere progressivamente aggiornato il parco trazione italiano di produzione Rivarossi è allettante per i fermodellisti di casa nostra e in questo senso è augurabile che il modello della 741 costituisca solo il primo passo di un lungo cammino. Sono buone le premesse, ma come abbiamo visto c'è ancora da lavorare.
Sullo sfondo, beninteso, campeggia il problema della scala, che ovviamente è rimasta su quel valore di 1:80-1:82, detto da alcuni "scala Rivarossi" ed estraneo, purtroppo, al mondo dell'1:87 rigoroso.
Siamo d'accordo che un conto è decidere di togliere il motore dalla cabina e un conto è rifare un'intera produzione modificando la scala. Però è anche vero che non si pretende "tutto subito" e che la riconversione graduale della gamma potrebbe risultare utilmente stimolante per un mercato che manifesta inopportune tendenze all'assopimento.

Aldo Gigli