

TEMA 424



Questa scheda intende elencare tutte le varianti in cui nell'arco della produzione è stato declinato il locomotore 424 o almeno quelle ad oggi note. Il 424 è uno dei primi brevetti Co.Mo.G.E., unitamente alle littorine, concepito sul finire del 1945, nel 1946 era già sicuramente in produzione. Questo modello è forse il più rappresentativo della intera produzione Conti-Co.Mo.G.E, infatti ebbe uno straordinario successo commerciale e fu l'unico modello a restare in produzione dall'inizio alla fine, cioè per oltre un ventennio.

Cassa in alluminio, pantografi funzionanti, illuminato, con due motori, aderenza totale e massa considerevolissima, era in grado di potenze di trazione praticamente illimitate.

Fino all'inizio degli anni '50 i mantelli furono realizzati in spessa fusione colata, dai tipici particolari grossolani. Appartengono a questo primo periodo almeno sei o sette varianti di mantelli, individuabili soprattutto per le diverse forme e dimensioni dei finestrini sui musci. La primissima versione differisce anche per la più accentuata bombatura del tetto, specialmente sui musci.

Successivamente con l'introduzione delle pressofusioni le caratteristiche estetiche risultarono molto più definite con spessori ridotti e la foggia del mantello si stabilizzò definitivamente per restare identica fino alla fine della produzione. Col passare degli anni sono diversi i particolari aggiunti che si modificano: mancorrenti, ghiere dei fanali, ganci, respingenti e pantografi.

La colorazione, giallo sabbia, comune anche ad altri modelli, ritenuta oggi irrealistica, si ispirava forse alla primissima versione dei prototipi reali degli anni '30.

In ultimo è il caso di specificare che anche il 424, al pari di altri modelli Conti-Co.Mo.G.E., fu la prima riproduzione in scala approssimata HO di tale macchina.

N.B. Le indicazioni delle date sono, tranne casi rari, desunte per comparazione e quindi suscettibili di approssimazione.

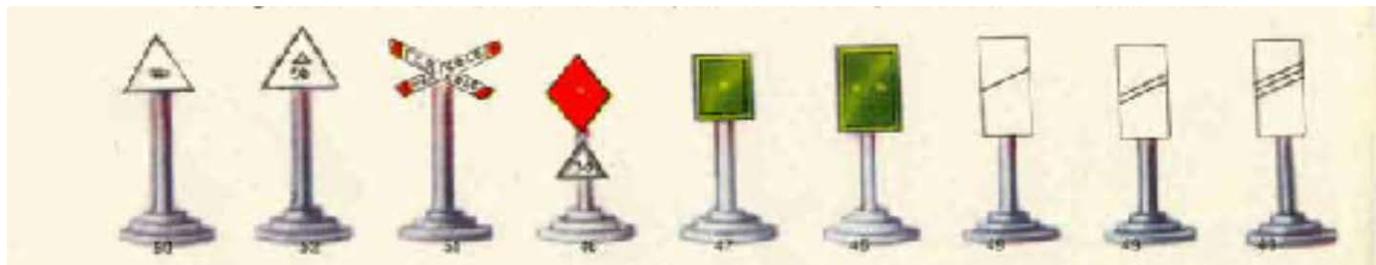


FERROVIE ELETTRICHE CONTI

Prime fusioni. N°seriale 823 (1946)., Tetto bombato, finestrini delle cabine con tagli eterogenei, ganci realistici a uncino, assi non isolati e motorizzazione con inversione automatica solo in presenza di linea aerea; il filo sul tetto è di norma giallo e i coprispazzole sono a testa liscia. I caratteristici bolli Comoge sono presenti sempre due per muso.



Zavorra. Realizzata in piombo, pesantissima, era collocata tra i carrelli e recava punzonato il numero seriale di produzione della macchina; tale numero era riportato sul certificato di garanzia. In questo particolare caso sulla zavorra è stata anche applicata dal negoziante la propria decal: Noè – Milano.





Seconde fusioni. N°seriale 1049 (1946/47circa) Il mantello ha assunto un aspetto meno goffo, i finestrini meglio definiti, mentre gli altri particolari sono invariati. Questi primi tipi erano caratterizzati anche da fatto che i motori erano disposti in modo da esporre le spazzole ciascuno su un lato, mentre successivamente furono collocati entrambi dallo stesso. Anche questo esemplare monta coprISPazzole lisci.



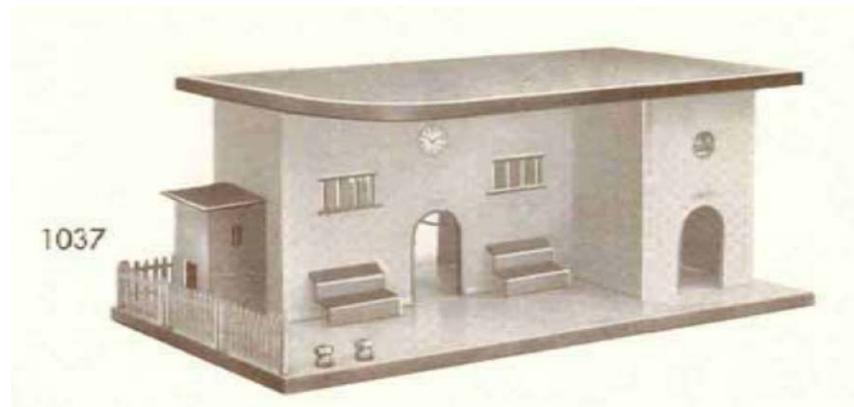
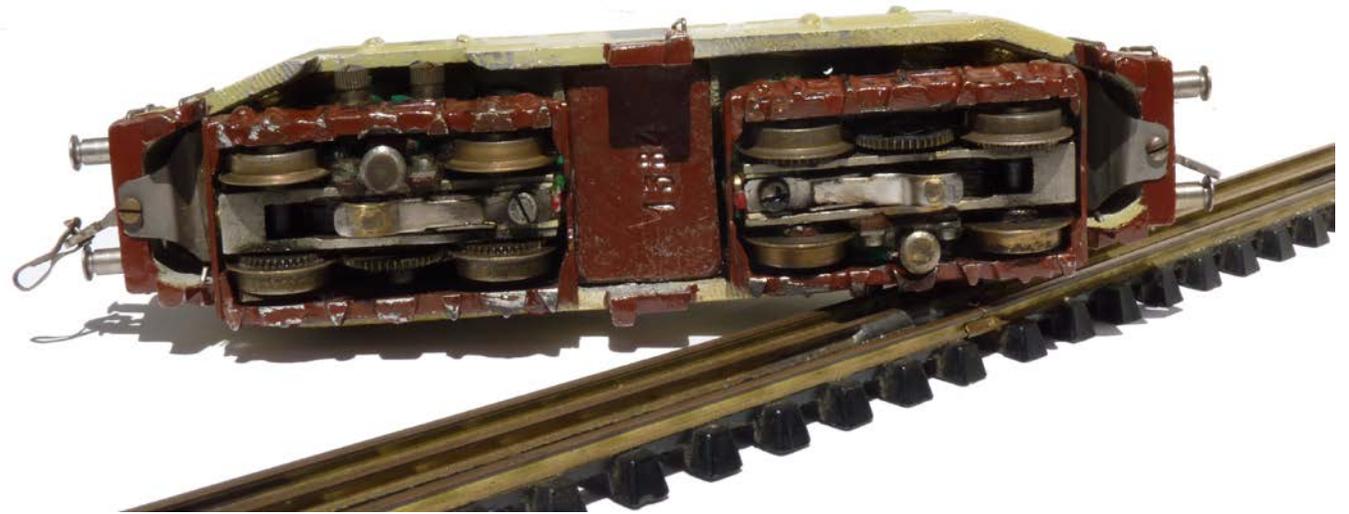
Pattino. Questo esemplare monta ancora il pattino primordiale, più rudimentale, costituito da una lamina a molla di ottone. L'esemplare precedente invece, benchè poco più vecchio (forse di qualche mese) monta i pattini del tipo poi adottato definitivamente per tutta la produzione successiva: difficile fare ipotesi, forse furono prodotti contemporaneamente ed usati entrambi i tipi fino ad esaurimento del tipo meno sofisticato, o forse c'è stata una sostituzione successiva col tipo più funzionale. In effetti lo strisciante a lamina di ottone, nato per l'armamento primordiale in lamierino sagomato, era meno funzionale sugli armamenti successivi di ottone e bachelite.



Ancora seconde fusioni. N° seriale 1384 (1947circa) Il mantello ha circa la forma del precedente ma cambia la dimensione del finestrino frontale. Addirittura i finestrini laterali del muso sono un po' diversi tra un muso e l'altro (vedi immagini). I coprispazzole in questo caso sono con taglio per cacciavite.



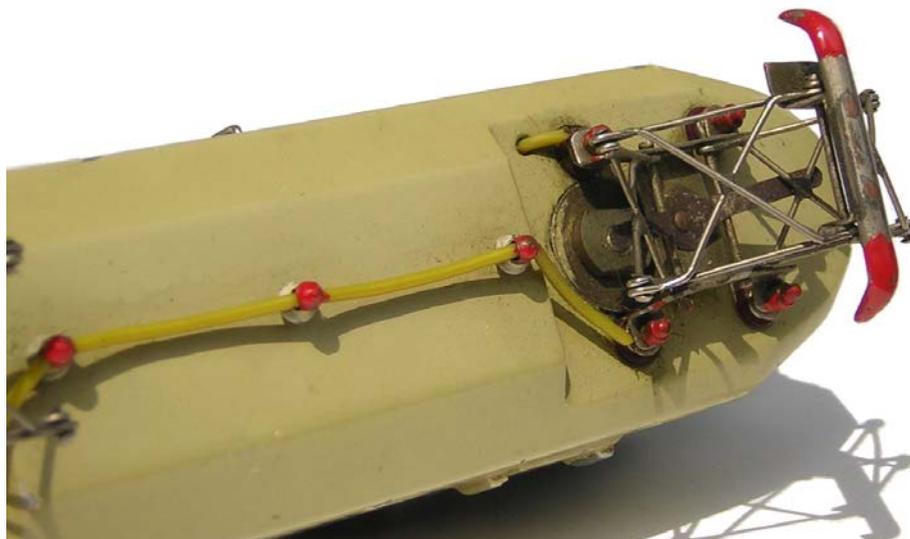
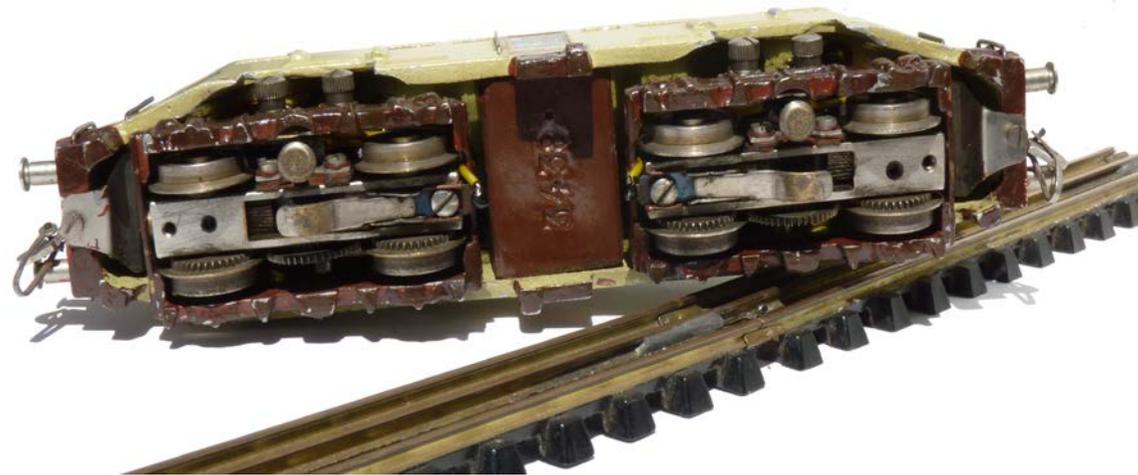
Contatti. Questo esemplare monta il pattino di tipo definitivo e compaiono i bottoncini striscianti per l'inversione automatica. Difatti questo esemplare è già predisposto con assi isolati (contrariamente ai precedenti) e quindi è in grado di invertire la marcia dal trasformatore scambiando la chiusura del circuito su una rotaia piuttosto che sull'altra, interessando l'una o l'altra bobina dello statore.



Sempre altre fusioni. N°seriale 3438
(1948/49circa) Anche in questo caso
variano ancora le forme dei finestrini
frontali e si nota il nuovo posizionamento
dei carrelli con aperture per i portaspazzole
entrambe dallo stesso lato anziché sfalsate.



Portaspazzole. Come detto nella precedente didascalia, da adesso i motori saranno orientati sempre dallo stesso lato, la ragione poteva essere estetica: per preservare il realismo almeno su una fiancata, ma anche tecnica per la questione di alimentazione degli accessori attraverso i binari di contatto. Notare il tentativo di ridurre l'ampiezza degli intagli per i portaspazzole ricorrendo alla fresatura interna dei bordi per permettere la rotazione del carrello in curva.

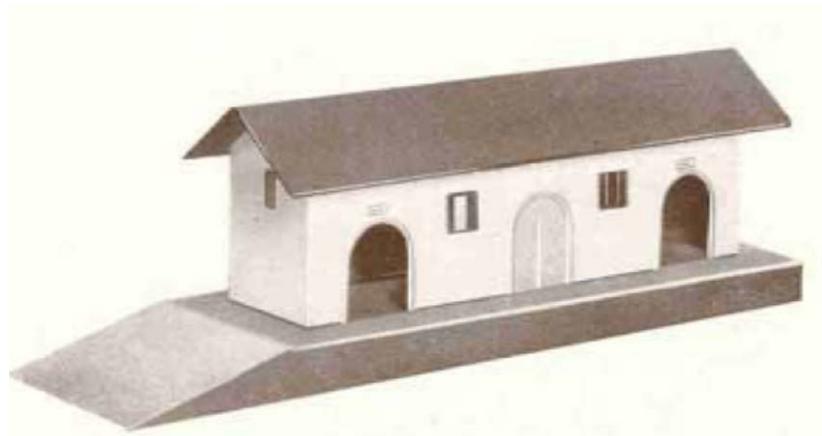


Molla pantografo e dado carrello. Il pantografo funzionante è fissato ai quattro isolatori con piccoli dadi di ottone, la sospensione è garantita da una sottile molla a lamina. Visibile sotto il pantografo il sistema di ancoraggio del carrello motore fermato al tetto mediante un dado a piastra con interposizione di un disco di ottone alloggiato in fresatura nell'alluminio. Il pantografo poteva esser chiuso mediante un aggancio rudimentale.

Mancorrenti. N°Seriale 4254 (1949/50circa). Anche in questo caso variano ancora le forme dei finestrini frontali e si nota la semplificazione dei mancorrenti con la eliminazione di quelli aderenti al muso e la diversa disposizione di quelli prima fissati al pancone. Altra novità è l'impiego del filo sul tetto di colore rosso invece che giallo. La lettera 'A' sulla porta frontale di uno dei musci indica l'orientamento del locomotore da abbinare alla marcia 'Avanti' indicata sul trasformatore.



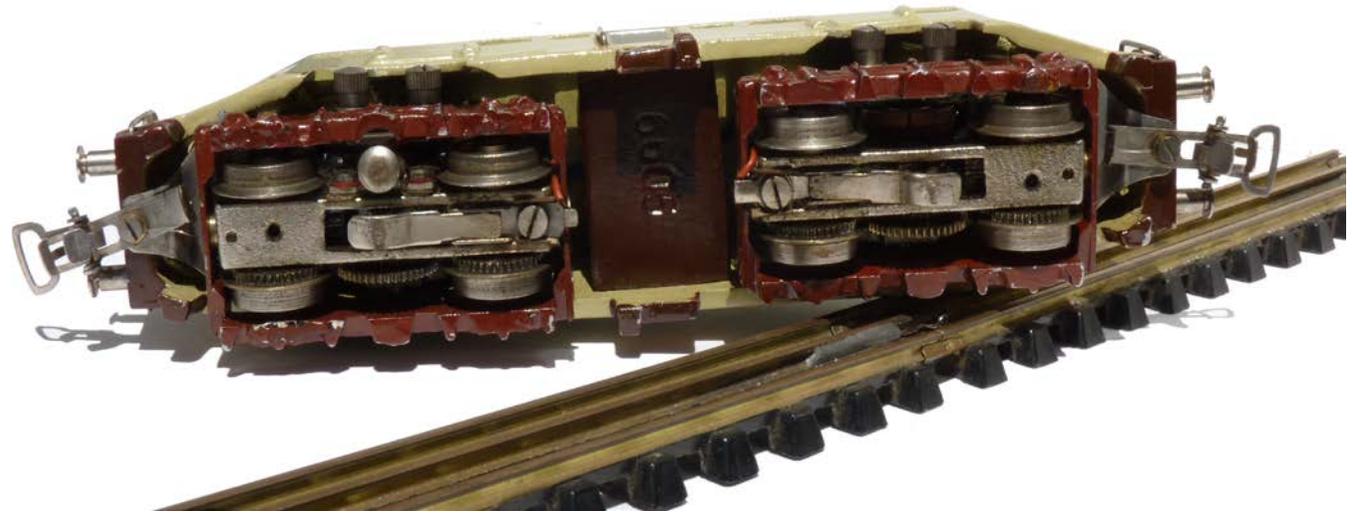
Respingenti e colorazioni. Il pattino a bottone ora è presente su un solo carrello. In questo periodo i respingenti sono ancora di forma cilindrica piuttosto tozza. Le tonalità dei colori, giallo sabbia e marrone, potevano avere lievi variazioni, specialmente il marrone, talvolta un po' più scuro. Normale anche la presenza di sbavature di colore, presenza costante in tutta la produzione spesso eseguita o completata a mano. E' di questo periodo ante '50 la produzione anche di qualche sporadico esemplare dal mantello verde pisello.



Ganci automatici. N°seriale 6605 (1951circa). Ancora varianti nei finestrini e il particolare rilievo della porta frontale, ma soprattutto la importante innovazione dei ganci automatici in luogo dei precedenti, più realistici, ma molto meno pratici. Notare anche come in questo caso il mancorrente della saracinesca è posto a sinistra invece che a destra come nei precedenti casi. Sempre uguali i pantografi di abbondanti proporzioni, tutti realizzati in filo metallico e saldati a mano.



Respingenti. Unitamente all'adozione dei nuovi ganci automatici i respingenti iniziano a ridursi di proporzioni. Sempre un solo pattino a bottone.

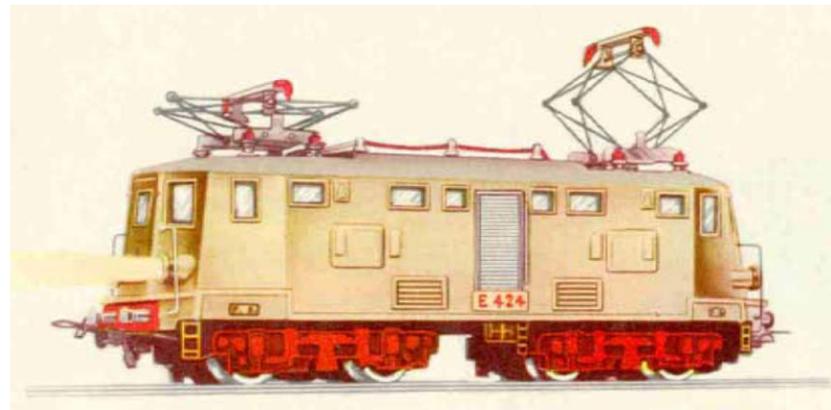
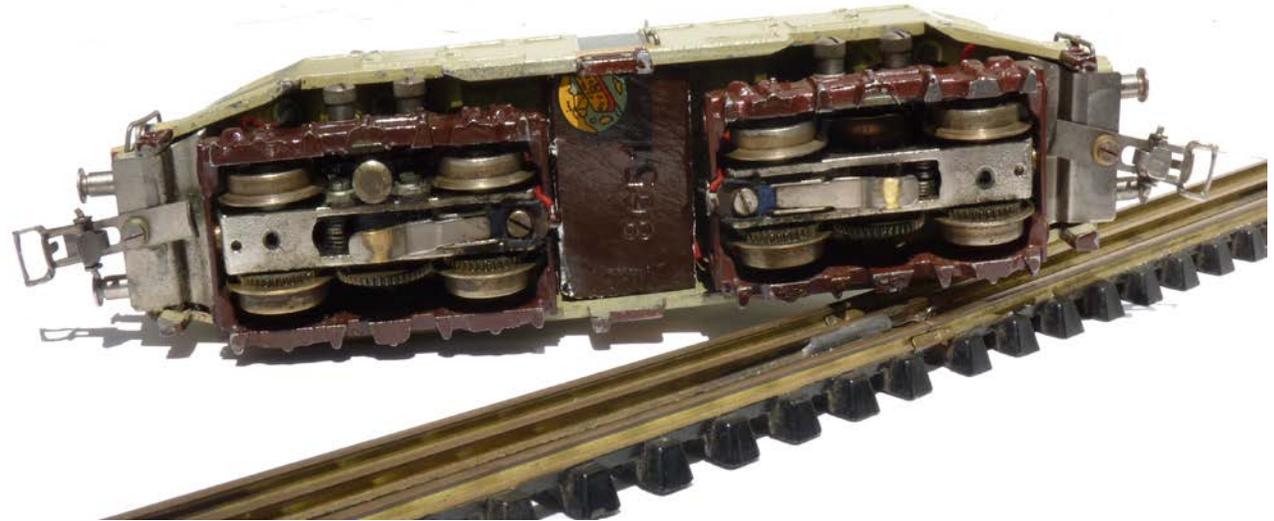




Pressofusione. N°seriale 8651 (1952/53circa). Tra il '50 e il '52 avvenne il passaggio graduale dalle spesse fusioni in colata alla pressofusione che permetteva minori spessori e dettagli più precisi. Con questo mantello si raggiunge la linea definitiva che resterà invariata fino alla fine. Oltre ad una certa diminuzione degli spessori si notano l'aggiunta di particolari: un rilievo sul laterale del muso, l'abbozzo di gangi di sollevamento vicino ai finestrini e i rilievi dei bordi dei finestrini stessi. Scompaiono i bolli Comoge dal mantello, ormai giudicati antiestetici.



Bollo Comoge. Un solo bollo Comoge è apposto sulla zavorra. La pratica sarà estesa applicando tale decalcomania sui sottocassa di tutto il materiale Conti o comunque non più in prima vista.





Co.Mo.G.E.pressofuso. N°seriale 10642 (1954circa). Sul mantello ormai stabilizzato compare in rilievo la scritta 'Comoge' sul lato della macchina. Co. Mo.G.E. era lacronimo di 'Costruzione Motori Giocattolo Elettrici' e non 'Modelli' come spesso si sente dire. Il marchio Comoge di proprietà della famiglia Parretti era titolare dei brevetti, titolarità così ribadita sulle produzioni a marchio 'Conti'.



Senza bollo. Con l'apposizione in rilievo sul mantello del marchio 'Comoge', cessa definitivamente l'apposizione dei bolli in decalcomania..





Classico. N°seriale 14352 (1955circa).
Come il precedente.
Siamo nel pieno della produzione e il 424
costituisce il modello di punta della fascia
alta: è richiestissimo per la sua
impareggiabile potenza. Difetti di
proporzione, carenza di particolari,
approssimazione delle linee, sono aspetti
ancora riservati ad un settore parallelo di
fermodellisti di nuova generazione.
I treni Conti erano giocattoli moderni ma di
antica concezione: indistruttibile metallo,
meccaniche solidissime, apparati elettrici
sovradimensionati. Prima di tutto dovevano
essere solidi, ma pur sempre giocattoli.



N°seriale. Il numero seriale era un valore progressivo nell'ambito dell'intera produzione e non del singolo tipo. Questo aiuta con una certa approssimazione a individuare il periodo di produzione, tenendo anche presente che l'andamento produttivo non fu lineare.

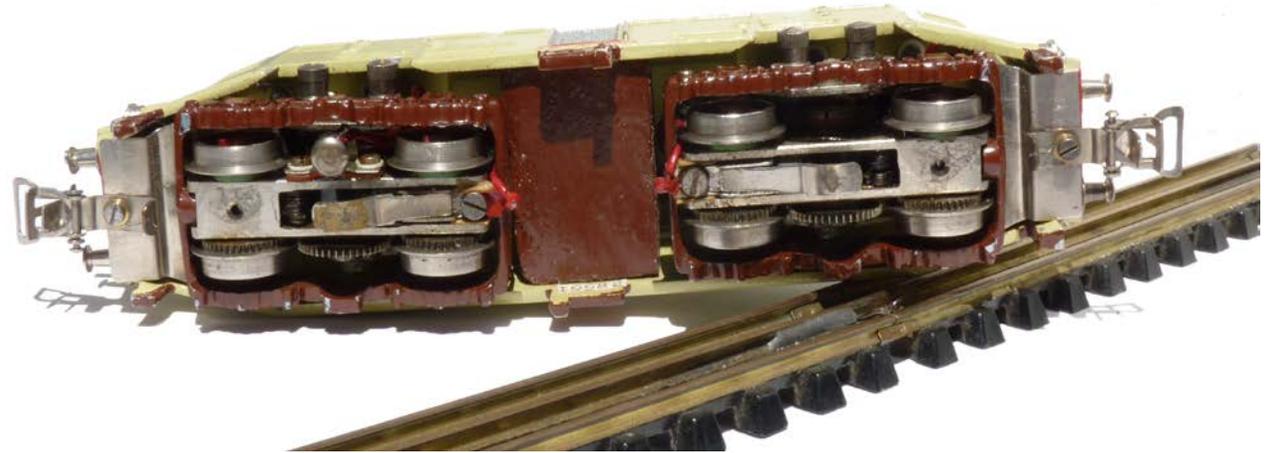




Ultimi in C/A. N°seriale 19982 (1955circa). Classico mantello, notare la scritta 'Comoge' poco leggibile, forse lo stampo era ormai esausto. In questo periodo fa una fugace apparizione, una presa di massa (realizzata rudimentalmente con un capocorda piegato e imprigionato tra respingente e pancone) per accoppiare carrozze illuminate garantendone una migliore continuità elettrica.



Altre novità. Siamo nel periodo di picco della produzione a cavallo con l'avviamento della conversione in C/C di macchine e armamento, scomparso definitivamente il bollo Comoge, scomparso anche la punzonatura del n° seriale, sostituita da una piccola etichetta adesiva, sempre posta sulla zavorra o, come in questo caso, sull'interno della scaletta centrale. Altra curiosa variazione è l'adozione di irrealistiche ruote a raggi in luogo delle precedenti realistiche lenticolari piene. Anche tali ruote saranno impiegate fino alla fine della produzione.

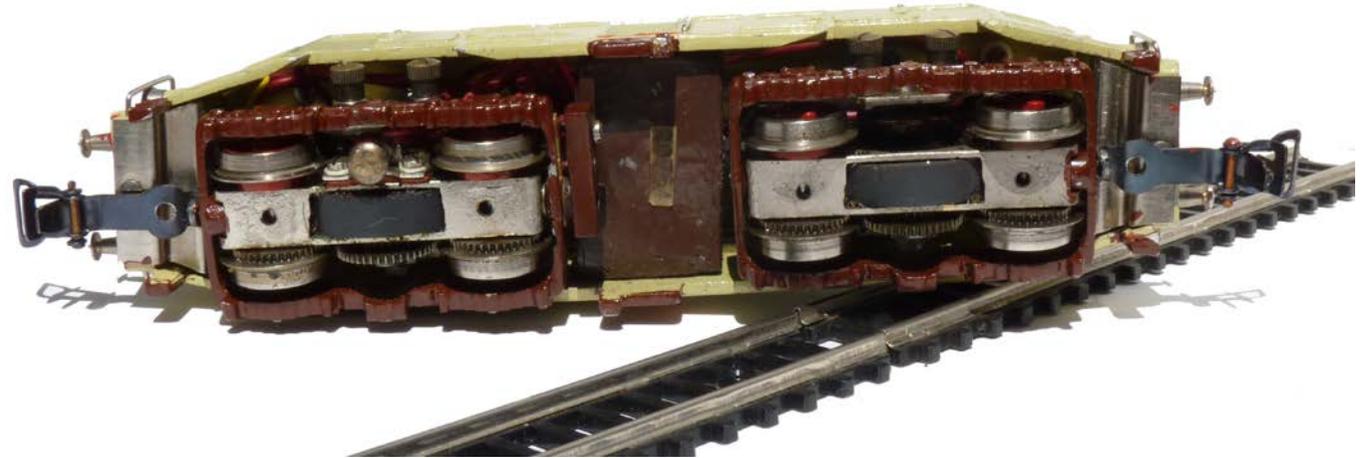




Primo in C/C. N° seriale 20754 circa (1955/56 circa). Nuove ghiera per i fanali, illuminazione dei fari con quattro lampadine indipendenti, gancio brunito invece che nichelato. I pantografi sono di proporzioni ridotte ma identici nel sistema. Il mancorrente della porta a saracinesca si è accorciato. La decalcomania laterale ora recita '424 C' ad indicare la nuova produzione per corrente continua. I respingenti sono ulteriormente assottigliati nel gambo.



Magneti permanenti. I nuovi motori per C/C mostrano in evidenza la sporgenza dei magneti ad anello circolare in luogo dello statore a ferro di cavallo. Notare i ganci ora, ancorati direttamente al carrello invece che al sottocassa. Respingenti conici e assotigliati. Un nuovo accessorio è applicato ad uno dei carrelli: si tratta di un blocchetto isolante con il rudimentale sistema per scambiare l'alimentazione dal binario ai pantografi spostano una piccola vite da un foro a quello attiguo.





Molte innovazioni. N° seriale leggibile solo parzialmente ma dell'ordine del 30000 (1958circa). Nuove ghiera per i fanali, illuminazione dei fari con quattro lampadine indipendenti, gancio brunito invece che nichelato. Ma soprattutto i nuovi pantografi moderni. Anche le ghiera dei fari sono lievemente mutate di forma. Ulteriore accorciamento del mancorrente della saracinesca.



Nuovi contatti e respingenti. In luogo dei classici bottoncini, nuovi contatti striscianti a slittino sospesi a mollette a lamina ancorate ai carrelli. Questi contatti, di più sicura conduzione in tutte le situazioni, presentavano però qualche inconveniente: talvolta incespicavano nelle connessioni dei binari o su scambi e incroci. Nuovi e molto sofisticati anche i respingenti molleggiati funzionanti. Questo tipo di respingente benché esteso a tutte le macchine ed anche a carri e carrozze, fu applicato in modo non generalizzato.



Altri particolari. Nuovo sistema di fissaggio del carrello mediante avvvitamento del perno a una piastra circolare. Il nuovo pantografo, è più realistico, provvisto di sistema di chiusura più pratico ed è spinto da due mollette elicoidali.



Come prima. N° seriale 39235 (1962circa).
Ulteriore piccola variazione di profilo delle
ghiere per i fanali.



Particolari. In evidenza le nuove decalcomanie 'FS' e i nuovi respingenti funzionanti.



Carrelli neri. E' di questi anni una variante meno frequente: carrelli, neri invece di marrone

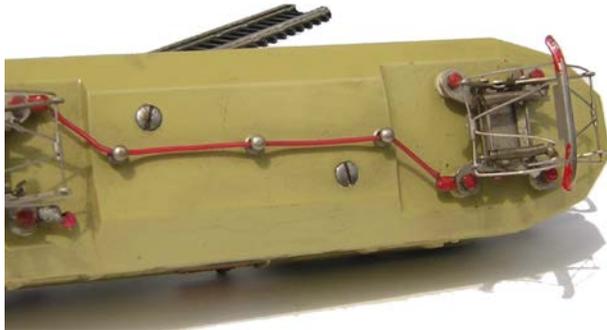




Mantello senza intaglie. N° seriale 42262 (1963circa) ma un esemplare di n°40500 indica che il passaggio è ipotizzabile tra il 39000 e il 40000 circa, quindi precedente di poco. Dal punto di vista estetico è da osservare un certo impoverimento per l'eliminazione delle ghiera dei fanali, illuminati attraverso un blocco-fanali di plastica riflettente alloggiato nelle cabine. Importante novità è la eliminazione degli intagli nel mantello per i portaspazzole. Altra miglioria tecnica è la illuminazione dei fanali a seconda del senso di marcia realizzata attraverso un raddrizzatore posto internamente sopra la zavorra. Un asse per ogni carrello ha le ruote gommatae per aumentarne l'aderenza.



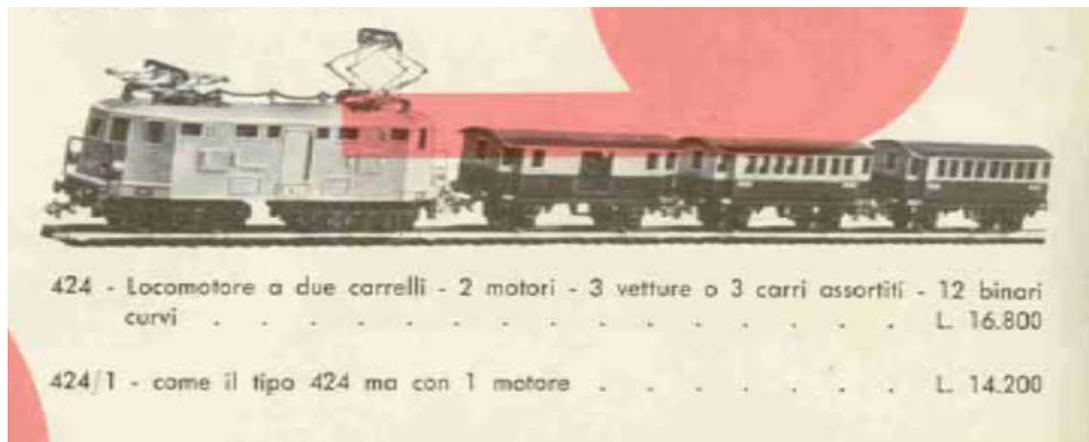
Nuova struttura. Per rendere possibile l'importante risultato estetico della chiusura del mantello sono state necessarie diverse innovazioni drastiche: la riduzione dei portaspazzole e dei cappellotti di chiusura degli stessi, ma soprattutto l'adozione di un telaio metallico inteno al quale ancorare i carrelli motore non più fermati al tetto ed ora lievemente ravvicinati. Oltre i motori, al telaio sono affrancati i sistemi di illuminazione e la zavorra centrale, di diminuite dimensioni, essendo ora presente una nuova massa distribuita uniformemente. Il telaio interno è fissato al tetto mediante due viti, svitando le quali si otteneva l'accessibilità alla manutenzione dei motori o la sostituzione delle lampadine.



Un solo motore. N° seriale 44528 (1964/65)
ma ne esistono esemplari anche con
numerazione 40000, quindi precedenti.
Questo esemplare era codificato '424/1'
trattandosi della versione economica
provvista di un solo motore. Tale non ebbe
successo commerciale, talché oggi risulta
molto raro da reperire.



Carrello folle. Il carrello folle monta un contatto strisciante del tipo in uso sul *Belvedere* e sugli ultimi *Settebello*. Si tratta di un tipo di pattino più semplice e più funzionale, ma che non poteva essere montato sui carrelli motorizzati dei 424 a causa della sporgenza del magnete. Un asse del carrello motore è con ruote provviste di anello gommato per aumentarne l'aderenza. Nonostante la dimezzata potenza teorica, le prestazioni erano comunque ottime.



Prima versione. Pattino a slittino e, in questo caso, verniciatura nera.



Ultime produzioni. N° seriale incerto, probabile 48/4900 circa (1966/67circa)
Uguale ai precedenti tranne qualche ulteriore risparmio: mancorrenti ridotti solo sotto i finestrini dei musci e soppressi dai panconi.





Risparmi crepuscolari. Un solo pattino strisciante in luogo di uno per carrello.

TRENI con locomotore e locomotiva, con vagoni merci e passeggeri, confezionati in scatola con binari.
Trasformatore a parte.



7000 - « Europa Express » - locomotore tipo 424 - 1 bagagliaio e 3 vetture passeggeri a due carrelli - 12 binari curvi e 10 dritti - L. 22.000

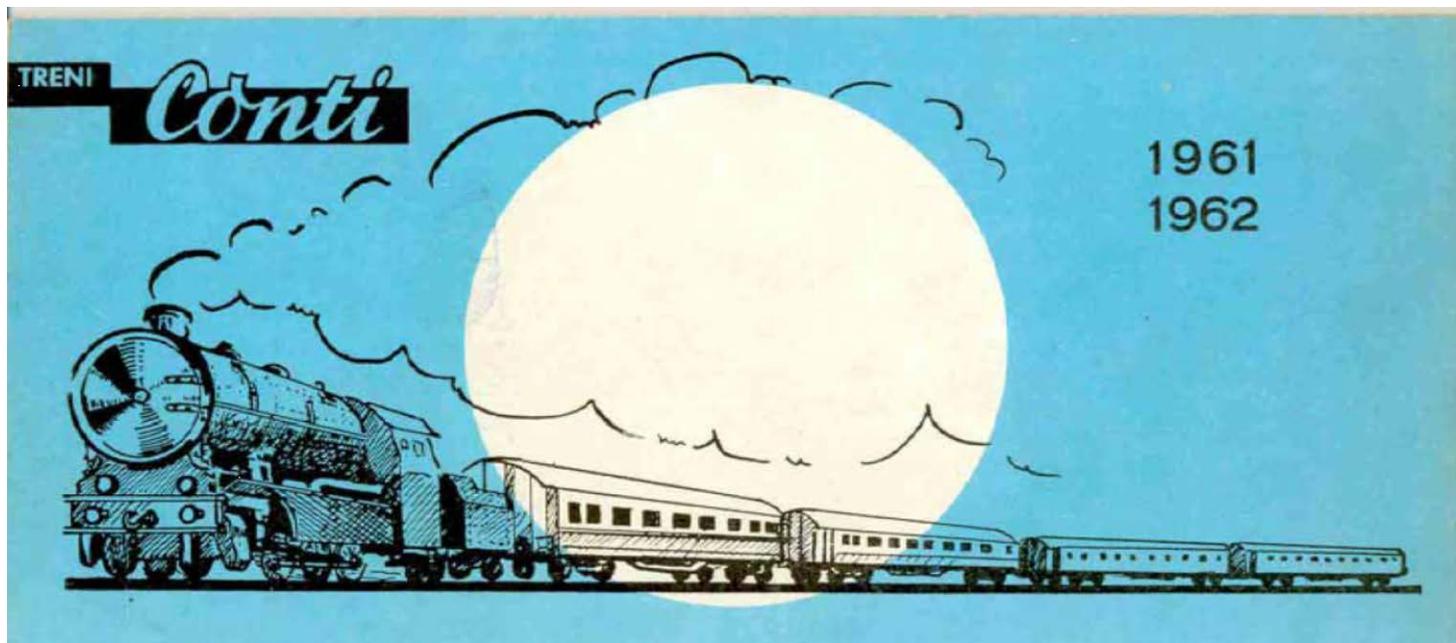
7000/1 - « Europa Express » - come il tipo 7000 ma con locomotore tipo 424/1 - L. 19.400



Ultimo. N°seriale 50564 (1967circa). E' questa l'ultima versione prima della cessazione definitiva della produzione avvenuta circa nel 1968 o 69 max. La novità è la livrea verde scuro con tetto grigio. Si tratta di una produzione crepuscolare ridottissima.



Cerchiature gommata. In evidenza le cerchiature gommata su un asse per carrello. Zavorra ormai priva di verniciatura e un solo strisciante di contatto all'insegna del massimo risparmio.



CARRI e CARROZZE.

I carri merce abbinati al 424 nelle confezioni erano le usuali combinazioni comprendenti tre carri merce di cui due a sponde alte e basse e un terzo di maggior pregio, come una cisterna o un altro carro con carico o attrezzo.

Gli abbinamenti con carrozze potevano essere con le classiche a carrelli PULLMAN, CWL e bagagliaio per le confezioni 'EUROPA EXPRESS', oppure i vagoni a due assi e il bagagliaio per le scatole più economiche. Prima dell'esordio delle configurazioni 'EUROPA EXPRESS' (1952) era prevista anche una confezione più importante comprendente quattro carrozze passeggeri a due assi e un bagagliaio.



Carri. I carri merce delle confezioni erano vari. Di norma due pianali e uno più importante. In questa foto carri primordiali



Assi senza e con isolamento. I carri abbinati alle primissime produzioni del '46 con 424 che invertiva automaticamente solo dalla linea aerea, non avevano gli assali isolati (carro in primopiano con ruote senza gomma isolante, presente invece nell'altro carro).





Primordiali. I colori erano diversi: rosso, blu, bicolore bianco-rosso, bianco-blu, bianco-verde e il più diffuso crema-marrone.



Bagagliaio a due assi. La colorazione era sempre crema-marrone



Classici. Anche in questo caso varie combinazioni di colorazione



Bagagliaio a carelli. Le porte erano scorrevoli.



CWL. Letto o ristorante.



Pulmann. Tutte le carrozze potevano esserle anche illuminate e/o con fanali di coda.

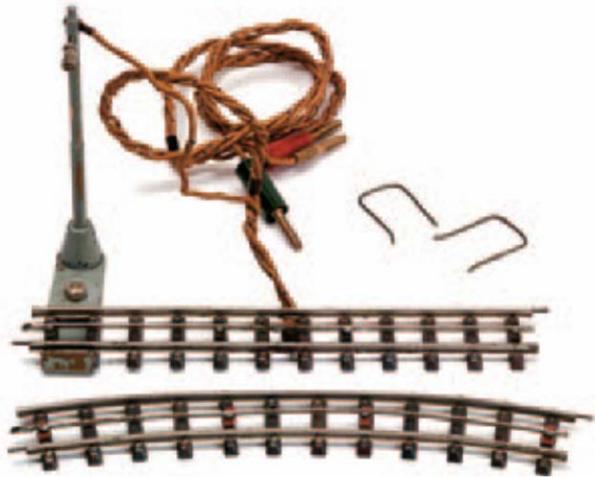


Ultime. Le ultime confezioni *EUROPA EXPRESS* contenevano le splendide carrozze di ultima generazione.



Verde e blu. I bagagliai di ultima generazione furono raramente prodotti anche il colore blu

ARMAMENTO.



Primordiale. Per le primissime produzioni del 1946.



Classico. Per C/A tutte le varianti in ottone e bachelite a tre vie; C/C in lamierino sagomato e plastica.

TRAFORMATORI.



424 prime serie. 1946/1952 circa, primordiali da 15Watt in cassa metallica, reostato a cursore e deviatore per inversione. Colori vari. Teoricamente da 15watt dovevano essere solo quelli con cassa più piccola (in basso nella foto), ma talvolta erano impiegate anche le scatole più grandi previste per i 30watt.





Successivi.. fino al 1955/56 circa, 15Watt in cassa metallica solitamente blu con variatore graduato, inversione mediante manopola o levetta, successivamente direttamente dalla manopola (primo a sx).



424 C/C. Trasformatori da 20 Watt di ultima generazione.

SCATOLE. Alcuni esempi.



424 delle prime serie. Verde scuro, rosso o verde chiaro.



Successive. Blu o rosse.



424 C/C. Classica confezione *EUROPA EXPRESS*.. Le 424 C/A avevano una confezione identica ma più alta per contenere il trasformatore e il maggior ingombro dei binari.



424 C/C. Da metà anni '50 circa.



424 C/C. Anni '60 ultime produzioni Cicchetti con scatola azzurra e preformato in plastica.



Solo macchina. Varietà di scatole

ALTRI **TEMI** SVILUPPATI

TEMA 835



TEMA SETTEBELLO

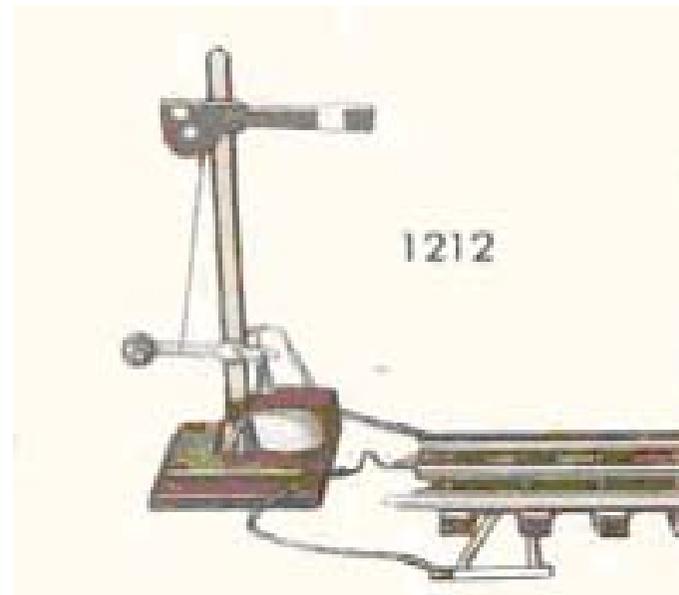


TEMA 554



TEMA GRANDI VAPORIERE





31/07/2015 Fotografie e testi di proprietà dell'autore