

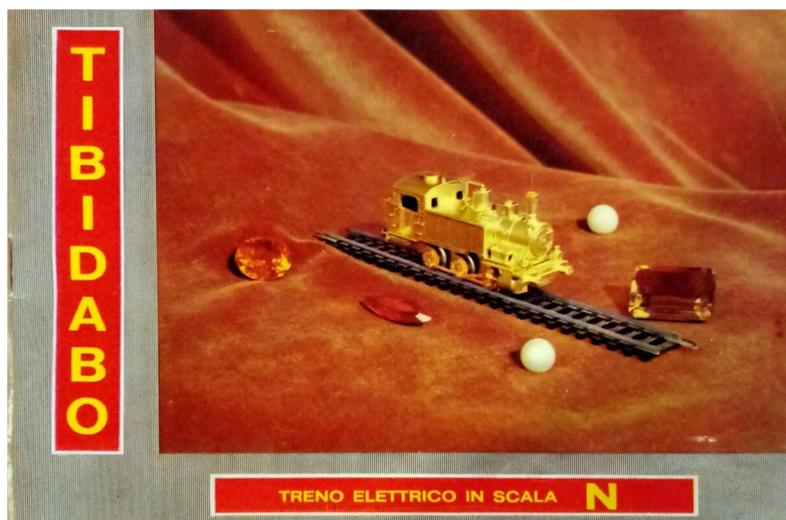
## IL MODELLISMO ITALIANO IN SCALA "N"

### IL LOCOMOTORE E 626 TIBIDABO (DI WALTER GUADAGNO)

#### Premessa

Alcune ditte italiane producono oggi una piccola gamma di locomotori delle F.S. in scala N sufficientemente ampia per poter permettere la formazione dei più svariati convogli. I treni rapidi, infatti, dispongono dell'E 444 1<sup>a</sup> serie, prodotto dalla Lima o dell'E 444 2<sup>a</sup> serie, prodotto dalla Rivarossi; lo stesso dicasi per i treni espressi o diretti a media composizione trainati, nella realtà, molto spesso dagli E 444. I treni diretti e locali a medio e breve percorso dispongono della locomotiva elettrica E 424 Lima o della E 626 Tibidabo. Per i treni merci, infine, va benissimo l'E 626 Tibidabo. Certo con quattro modelli appena, riducibili a tre perché la Tartaruga Lima e quella della Rivarossi servono per gli stessi treni, non si possono correttamente effettuare tutti i tipi di convogli circolanti sulle F.S.: ad esempio per gli espressi a lunga composizione occorrerebbe il modello del Caimano (ma è poi possibile far circolare sui plastici domestici treni di lunga composizione?) mentre per i merci rapidi o trans europ express merci per trasporto di cose deperibili occorrerebbe un E 645. Tuttavia è poco probabile che su un plastico possano circolare tanti treni, anche a successive riprese, per cui le lamentate lacune non rivestono importanza fondamentale.

Veniamo, ora, ad esaminare ciascuno dei modelli prodotti a cominciare dal più antico.



*Catalogo Tibidabo anni '60.*

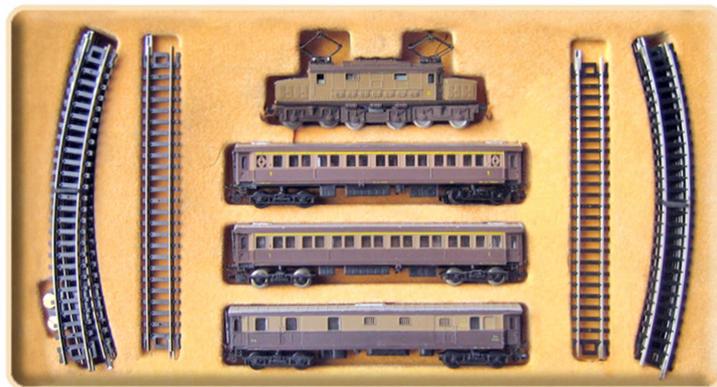
## E 626 TIBIDABO.

Negli anni '60 la Tibidabo produsse una discreta e interessantissima gamma di modelli in norma N tutti italiani. I tempi non erano ancora maturi, in Italia, per la diffusione su vasta scala di modelli molto piccoli per cui il coraggioso tentativo della Tibidabo, nata con notevole anticipo rispetto ai tempi, naufragò. Le riproduzioni fino a qualche anno fa erano rarissime e introvabili: perciò l'E 626 per esempio, veniva valutato intorno al 1974/75 in circa 50.000 lire (equivalenti a circa 100.000 lire del 1980) mentre adesso, per essere stati posti nuovamente in vendita dalla ditta Isacco di Torino, i prezzi in termini reali sono notevolmente calati.

Come può vedersi dalla Tabella, il modello è sufficientemente in scala N. Se stabiliamo convenzionalmente che sono accettabili gli errori per eccesso o per difetto inferiori a uno scostamento del 10% dalla misura teorica notiamo che soltanto le ruote sono fuori scala perché troppo piccole. A questo inconveniente potrebbe ovviarsi sostituendole con altre ruote, ad esempio quelle Lima utilizzate per l'E 424 e per l'E 444 (art. n. 201075) o quelle Rivarossi adottate sui carrelli dell'E 444. Ma in questo modo, aumenta lievemente l'altezza del rotabile, già abbastanza fuori scala. Altre misure, quali l'altezza sul p.d.f. e la larghezza, anche se non sono in scala possono, tuttavia, essere tollerate. Le misure principali delle rimanenti parti sono accettabili o addirittura molto precise (lunghezza con o senza respingenti). Il locomotore Tibidabo originale è munito di pantografi molto somiglianti al prototipo F.S. 32 e, mercé una molla a spirale per ciascuno d'essi è possibile il loro abbassamento e innalzamento; il colore metallico cromato e però nientaffatto realistico per cui bisognerebbe provvedere a ridipingerli in rosso, strisciante escluso naturalmente, o in nero (colore più naturale dei pantografi visto che il rosso resiste per non molto tempo su di essi). Il motore Tibidabo agisce su un albero che ingrana su due assi centrali; i due carrelli d'estremità invece, sono folli e vengono utilizzati per captare da una rotaia una polarità di corrente, mentre l'altra polarità è captata dai due assi motori i quali le inviano al motorino mediante altrettante lamelle di rame striscianti sulle ruote.

E 626 TIBIDABO	Misura reale	1:160	Misura modello	Percentuale errore
Lunghezza fuori respingenti	14.950	92,0	92,0	---
Lunghezza senza respingenti	13.750	85,9	86,5	+ 0,7 %
Lunghezza cassa	3.000	18,8	20,0	+ 6,4 %
Altezza max. senza pantografi	4.280	26,8	28,7	+ 7,1 %
Passo totale	11.550	72,2	68,12	- 5.7 %
Passo carrelli	2.450	15,3	14,5	- 5.2 %
Diametro ruote	1.250	7,8	6,9	- 11,5 %

*Tabella E 626.*



*Confezione Tibidabo anni '60.*

La fedeltà di riproduzione è sufficiente: sono riprodotti sulla carrozzeria i numerosi portelli degli avancorpi e le numerosissime prese d'aria sul corpo centrale; i finestrini sono muniti di cornice ma mancano i vetri; sui carrelli sono accennati i sistemi di sospensione con tiranti e balestre ma, ciò nonostante, appaiono non molto realistici. Le scritte mancano quasi completamente: le uniche che vi riscontriamo non sono esatte: infatti sui due panconi delle testate vi è la scritta LE 626131 con una L di troppo, facilmente eliminabile, mentre la lettera A esistente sul lato dei finestrini muniti dei retini va spostata sull'estremità opposta. In conclusione questo modello dà l'impressione di essere riccamente dettagliato anche se, ad un esame più approfondito, mostra gli anni che ha: sembra, a ben guardare, che la Tibidabo abbia ricopiato il modello prodotto tanti anni fa dalla Rivarossi limitandosi semplicemente a cambiare il rapporto di riduzione da 1:80 a 1:160. La ditta Isacco ha riproposto recentemente questo modello il quale differisce dall'originale solamente perché monta i pantografi color rosso del tipo F.S. 52: il numero di riferimento è C.S.M. (Tibidabo) art. 01 ed il prezzo, in verità non molto alto, è di Lire 28.000.



*Modello E 626 con pantografi rossi.*

*(articolo tratto da ClamFerrovia n. 2 – giugno 1980)*