

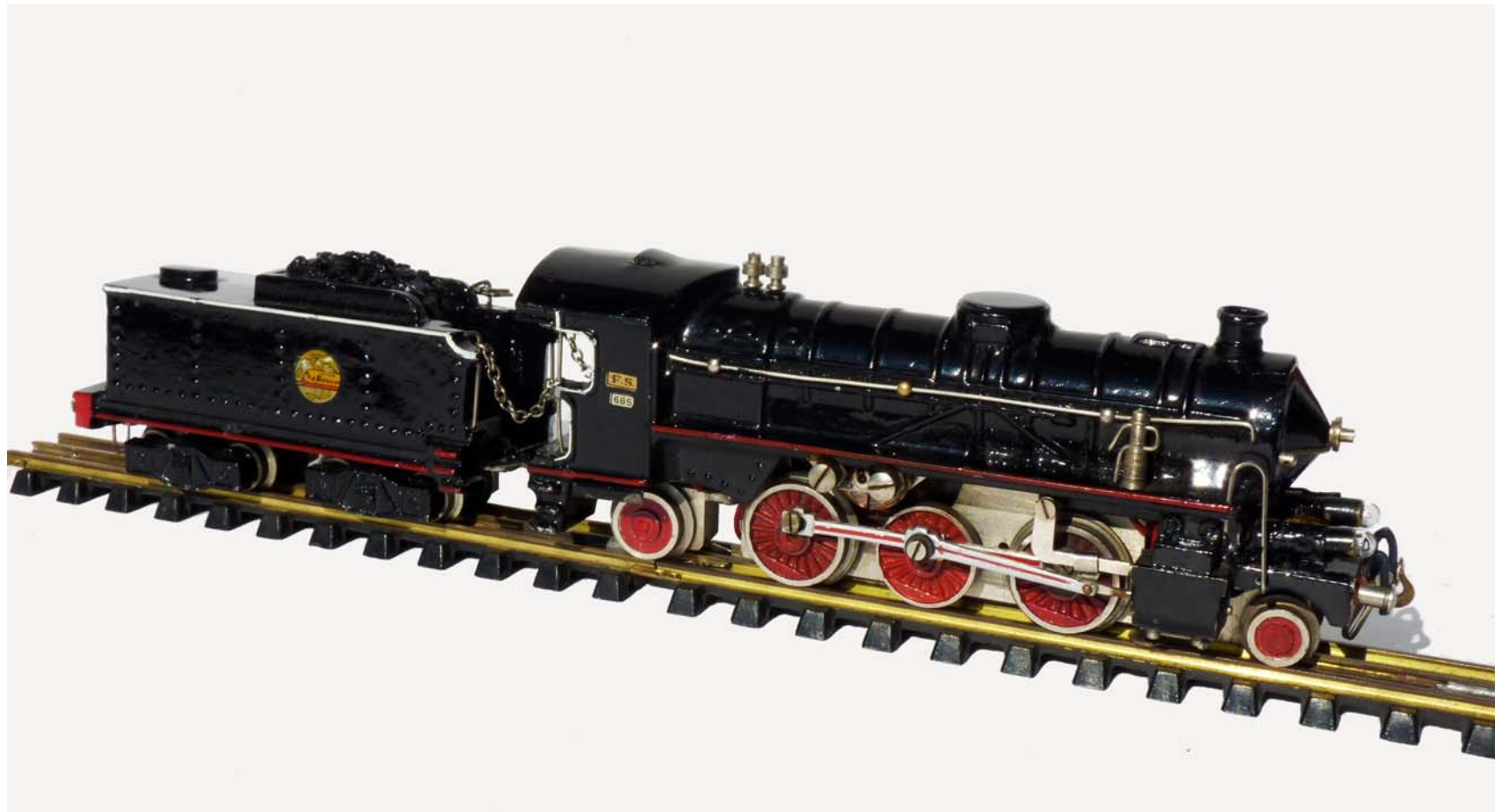
# **TEMA** GRANDI VAPORIERE



Le macchine 685, 680 e 836 rappresentano i tre modelli di vaporiera di fascia alta del listino Conti, prodotte a partire dal 1950 circa. Particolarmente imponenti, erano tutte dotate di tender a carrelli, rodaggio motore con ruote di ampio raggio e carrelli folli. Nella maggioranza dei casi era presente l'illuminazione. Come per tutta la produzione Conti, i mantelli erano fusi e successivamente pressofusi in alluminio, castelli e ruote in ottone e meccaniche in acciaio.

**685**

La prima grande locomotiva con tender prodotta a riproduzione della omonima macchina delle FF.SS. è la 685. La somiglianza al reale è, per l'epoca, notevole. Realizzata con mantello in spessa fusione di alluminio, è ricchissima di particolari e, anche per dimensioni, è la più importante della serie. Prodotta solo per qualche anno a partire dal 1950, appare per l'ultima volta nel catalogo del 1954 in versione "solo macchina" cioè non compresa nelle confezioni con impianto completo.





*Catenelle*. Notare la ricchezza di particolari e le caratteristiche catene appese tra macchina e tender.

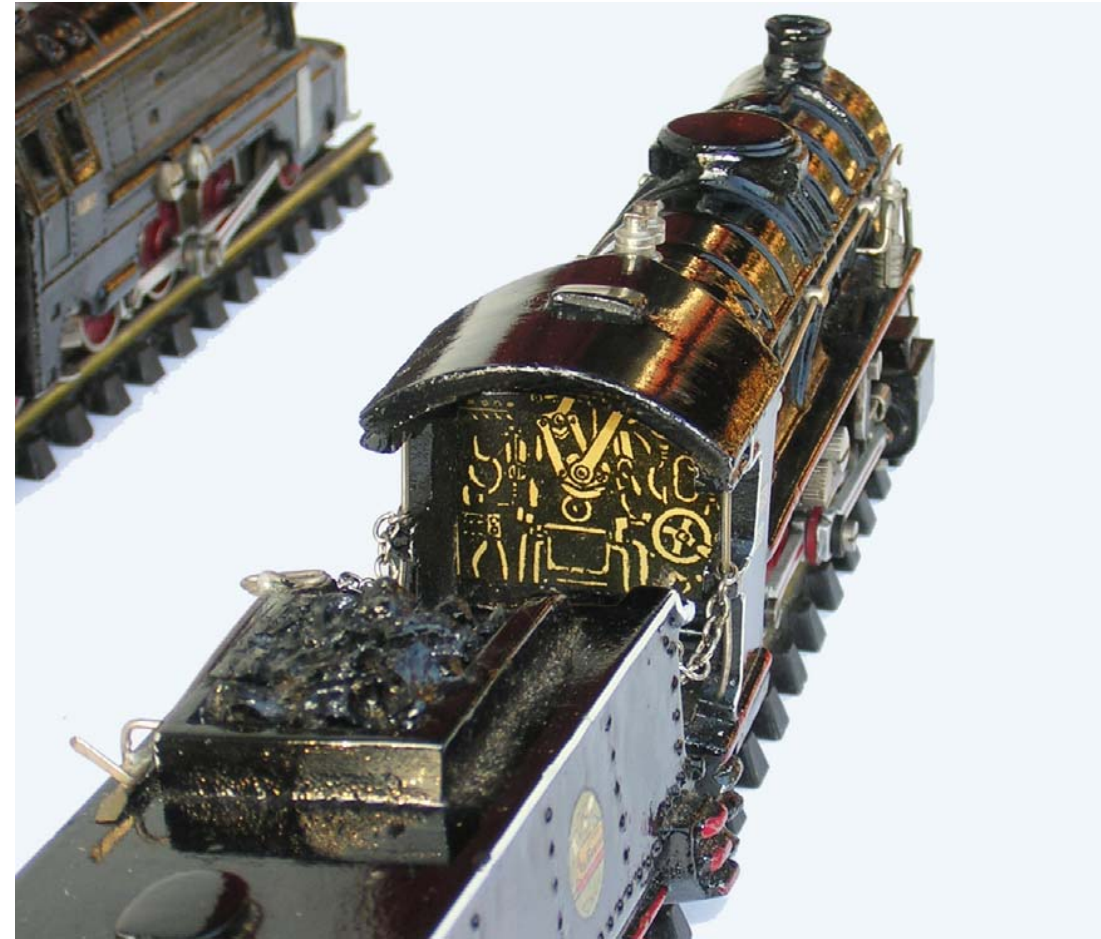
Tre assi motori e due carrelli folli a ruote piccole. L'asse centrale talvolta presenta il bordino smussato. Biellismo articolato realizzato i bacchette di alluminio, castello, come sempre, in ottone e ingranaggi di acciaio. Motore classicamente in C/A con inversione automatica dal trasformatore.

Nel secondo catalogo la 685 era proposta in abbinamento a tre carrozze a carrelli di tipo primordiale: due passeggeri e un bagagliaio; oppure con tre carri merce assortiti. Questa macchina di straordinaria imponenza era di grande effetto.

Tutte queste vaporiere a causa della loro massa producono sui binari una impressione di realismo durante la circolazione. Le ruote motrici stridono e paiono mordere la rotaia al pari di quelle reali.

E' il caso osservare quanto il moderno fermodellismo, ha sì raggiunto livelli di perfezione in quanto riproduzione, ma resta del tutto carente circa altri aspetti del realismo. I modelli circolanti paiono sempre scivolare sui binari quasi senza attrito: sono gravemente mancanti dell'effetto "massa" .. mancano le vibrazioni meccaniche che, a mio avviso, non sono meno importanti dell'impressione visiva.

Al contrario questi modelli *antichi*, grossolani e approssimativi nell'estetica erano però carichi di effetto *fisico*.



**Cabina.** Notare i particolari dipinti all'interno.





*Attrezzi.* Il tender è dotato di attrezzi lavorati a mano in filo di ferro



La 685 fu prodotta corredata unicamente di ganci di traino primordiali di tipo realistico a uncino. È possibile incontrare modelli modificati successivamente per il traino di rotabili con ganci automatici. Questa macchina, benché di grande bellezza ebbe pochissima diffusione, talché risulta uno dei pezzi più rari della produzione Conti. Era in effetti costosissima e inoltre probabilmente il pubblico preferì modelli che rappresentavano maggiormente la modernità a discapito della riproduzione di una locomotiva di vecchio stampo.



Presente nei cataloghi 2° e 3°.



*Fanali.* Sul pancone anteriore sono alloggiate due lampade a gambo lungo a guisa di fanali: notare anche il particolare degli accoppiatori



*Nero.* Tutte le 685 erano verniciate in nero lucido.



**Sottocassa.** In questo esemplare del 1950 l'asse centrale è privo di bordino al fine di migliorare la circolazione sulle curve; notare la piccola etichetta col numero seriale battuto a macchina, i pattini centrali per la fase e bottone di contatto rotaia sul lato isolato delle ruote; il tender disponeva di un sistema di aggancio alla macchina che permetteva anche un largo gioco di traslazione per il transito su scambi e controcurve.



**680. Prima serie**

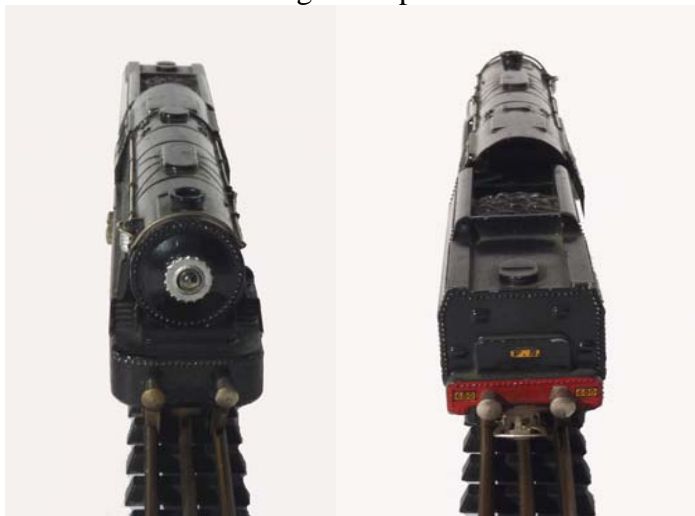
Questa riproduzione fantasiosa, definita sui cataloghi *tipo aerodinamico*, voleva rappresentare la modernità nel campo delle grandi vaporiere. Pur sempre rara per il collezionista, ebbe comunque una diffusione assai maggiore della 685 e fu prodotta per qualche anno a partire dal 1951 circa.







**Primi esemplari.** Le prime produzioni erano caratterizzate dalla verniciatura nero lucido e dalla presenza di un unico fanale posto al centro della caldaia. E' normale incontrare esemplari con differenze di particolari dovuti al rinnovo degli stampi.



Il pancone anteriore di questo esemplare, diversamente dalla norma che lo voleva rosso, è stato evidentemente modificato a gusto del proprietario.

In evidenza il faro unico in caldaia caratteristico dei modelli primordiali.

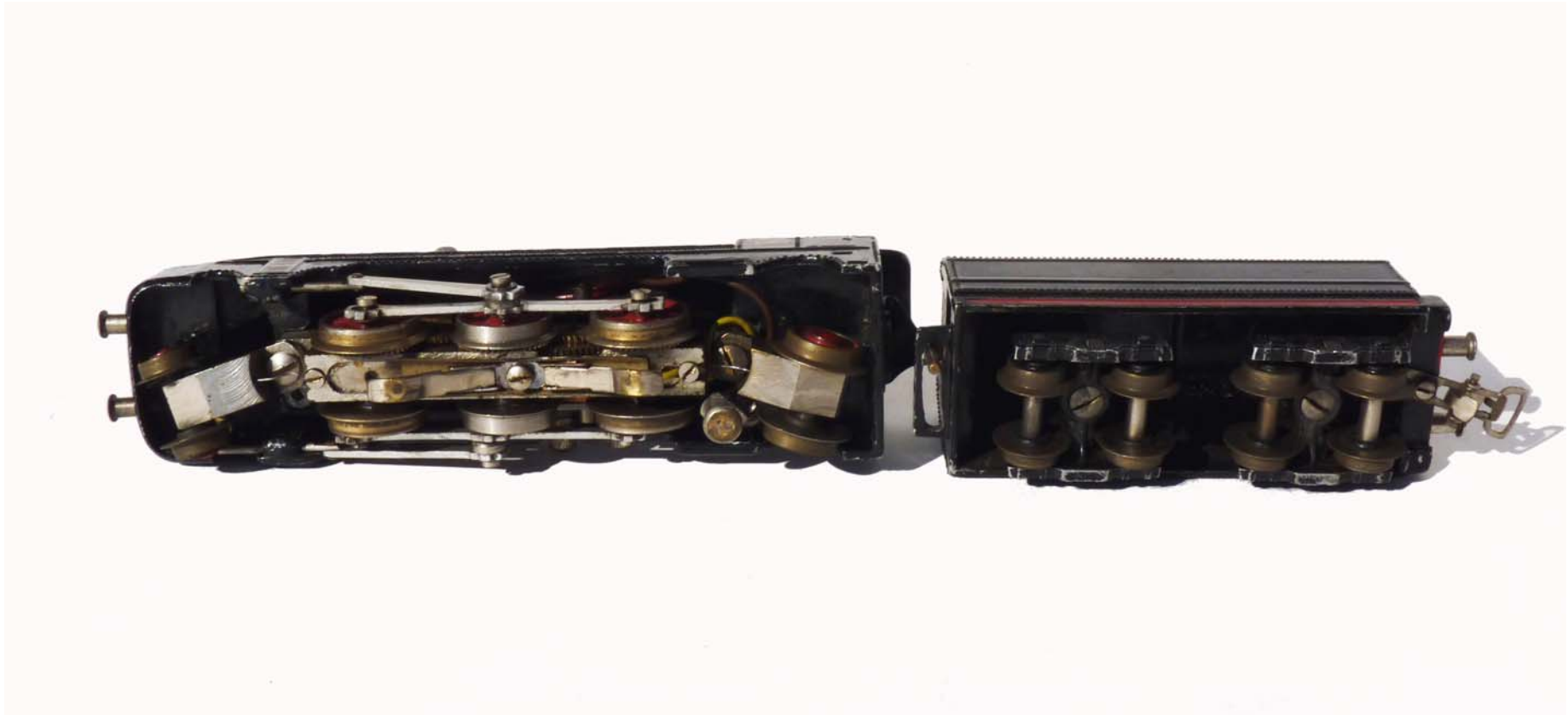
I ganci erano sempre quelli automatici in uso dal 1951 circa.

Inizialmente questa macchina era abbinata nelle confezioni a tre carri merce assortiti, benché il secondo catalogo la presentasse come caposerie per il *traino di treni rapidi viaggiatori*.



Motore in C/A con inversione automatica e aderenza totale come per tutte le macchine Conti.

Presente nel 2° catalogo.



*Sottocassa.* Tutte le 680 presentavano il bordino smussato e cerchio ridotto per l'asse centrale. Il sistema di aggancio del tender era piuttosto rudimentale: una specie di chiodo fissato ad un lamierino sporgente si inseriva in una guida fusa direttamente nella cassa del tender.



T. V. 680 - TREND MERCI - Si compone di 1 locomotiva con tender T. V. 680 - 3 carri merci - 12 rotaie curve tipo C. 201 (di cui 1 con cordone per presa corrente) - 1 trasformazione da

T. V. 680 - TRAIN A MARCHAN motive avec tender type T. V. 680 - 12 rails courbes C. 201 (dont 1 a

**680 seconda serie**



*La migliore della serie* Questa macchina fu prodotta per qualche anno a partire dal 1953 circa: compare per l'ultima volta nel quarto catalogo.





**Opaco.** Colorazione nero opaco, due fari sul pancone in luogo di quello in caldaia, biellismo articolato in lamierino leggero.



Nel 1952 (anno di molte innovazioni per la Conti) tra le nuove configurazioni commerciali, definite appunto in quel anno, furono lanciate nuove confezioni **EUROPA EXPRESS**, poi restate in commercio fino alla fine.

Tali confezioni erano inizialmente costituite da quattro carrozze a doppio carrello (tre viaggiatori e un bagliaio) agganciate ad una 680 oppure ad un 424 (successivamente ci furono altre combinazioni).

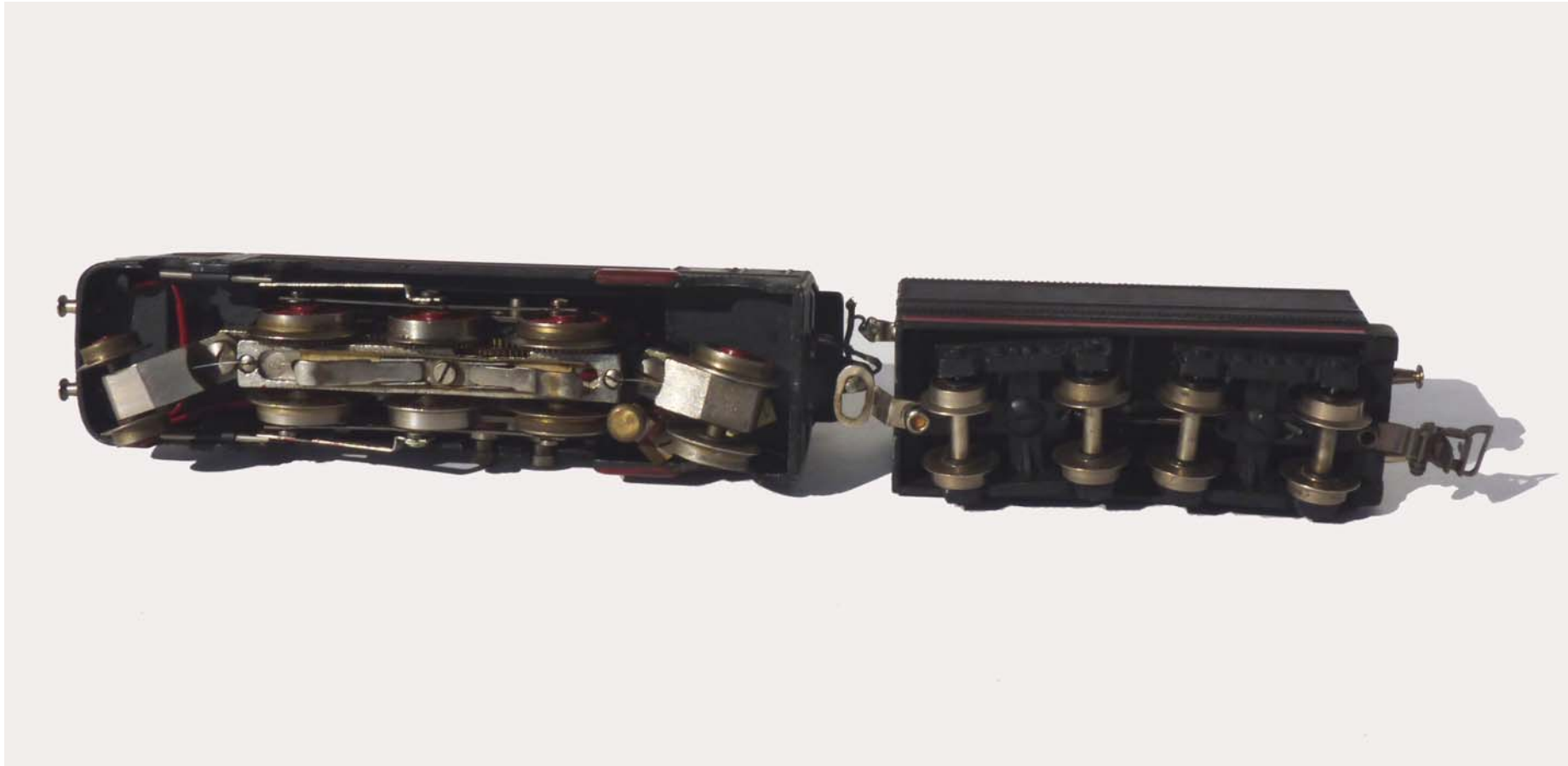
La scatola, che comprendeva naturalmente binari e trasformatore, era la più costosa del listino del 1954: £ 40.330: più dello stipendio di un impiegato.



Motore in C/A con inversione automatica.

Presente nel 3° e 4° catalogo.





*Sottocassa.* In questo caso (ma non è generalizzato) il sistema di aggancio del tender è più sofisticato e simile a quello successivamente adottato per la 735. Come in altri casi, ma non sempre, è presente anche un cavo per la continuità elettrica tra tender e macchina al fine di migliorare la eventuale illuminazione delle carrozze agganciate. Tale cavetto si innestava con una rudimentale spina in un foro praticato sul tender stesso.



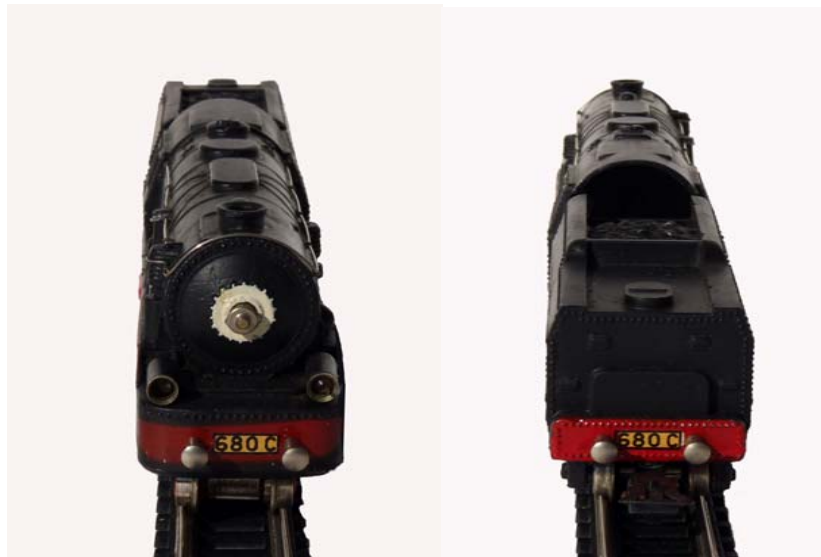
**680 C/C.**



*Ultima*



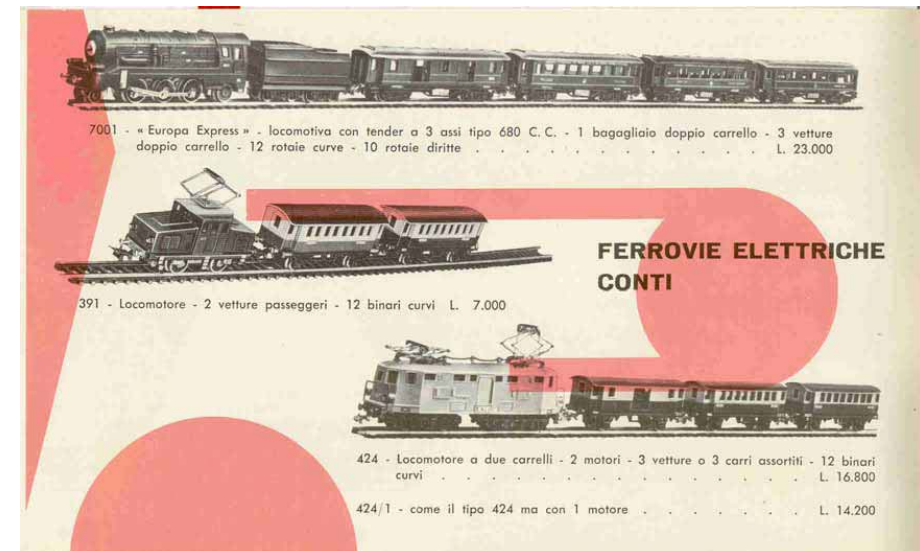
C/C. L'ultima versione prodotta dalla fine degli anni '50' e fino alla fine montava il nuovo motore in C/C per circolazione sul nuovo armamento leggero.



Praticamente identica alla precedente risultava però decisamente alleggerita sia in merito alla meccanica che alla fusione del mantello che seguì la riduzione generalizzata degli spessori.

I panconi di macchina e tender riportavano la nuova decalcomania **680 C** di maggiori proporzioni rispetto alle precedenti in C/A, riportava la notazione **C** per indicare la corrente continua.

Tanto negli ultimi pieghevoli anni '50, quanto nel catalogo '61/'62 di Cicchetti, questa macchina è proposta unicamente nella confezione **EUROPA EXPRESS**, mentre non è menzionata tra le S.M. (Solo Macchina). Anche questo modello è di difficile reperimento e resta tra i più belli della produzione.



*Catalogo. Catalogo Ditta Oreste Cicchetti con Europa Express 680.*



*Sottocassa.* Questo modello –rimasto in scatola fino ad oggi– ci riporta lo stato in cui si presentava la parte meccanica all'uscita di fabbrica. Notare una ulteriore modifica al sistema di aggancio del tender: nuovamente l'asola fusa nel mantello, ma questa volta il chiodo di aggancio ha un attacco snodato alla locomotiva che permette un migliore adattamento in curve e controcurve.





**836. Prima serie**

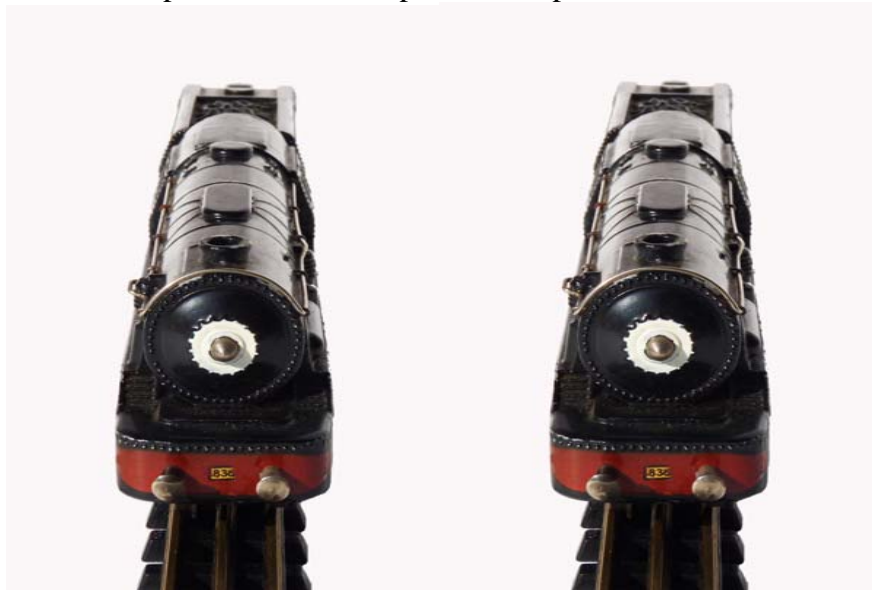
La macchina 836 rappresenta la versione economica della 680. Seguendo un sistema all'epoca diffuso tra i produttori di trenini di qualunque scala, fu utilizzato l'identico mantello della 680 abbinato ad un carrello motore di solo due assi ed un unico carrello folle. Il tender era identico.



**Biellismo.** Semplice in bacchetta di alluminio. Notare sotto la cabina il riempimento con lamierino dello spazio previsto per il carrello folle.

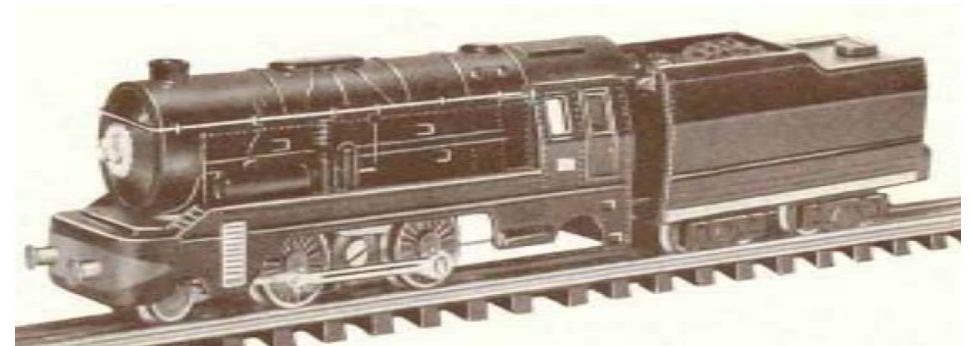


Tale risoluzione economizzata, rispetto alla 680 permetteva un modesto risparmio di costi e una più sostanziosa differenza a listino prezzi per il compratore. Si trattava in pratica di una scelta di strategia commerciale più che di reale risparmio alla produzione.



Le 836 esteticamente risultavano *sbilanciate* in quanto l'assenza del carrello sotto la cabina e la mancanza del terzo asse motore lasciavano spazi eccessivi rispetto alla notevole lunghezza del mantello. Se l'effetto visivo non era per nulla gradevole, il funzionamento della macchina invece era altrettanto buono che la 680.

Anche in questo caso il primo tipo era privo di fanali oppure, raramente, come la 680 una luce in caldaia. Ganci automatici.



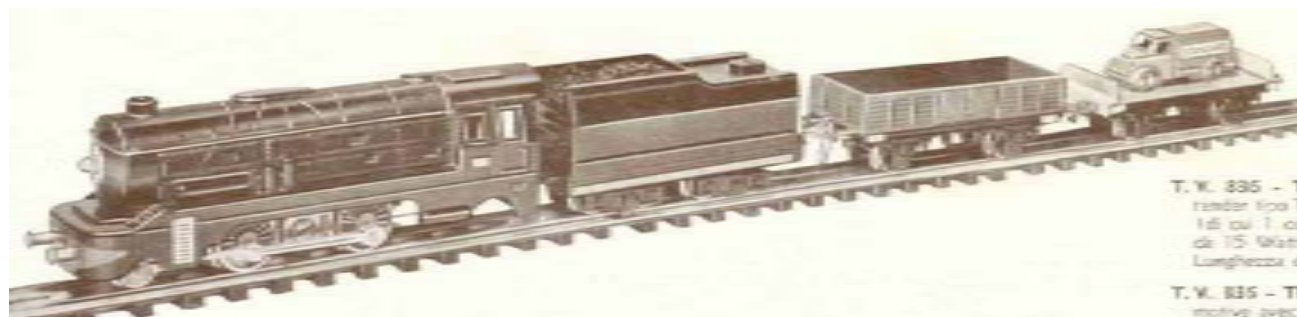
Motore in C/A con inversione automatica.



Presente nel 2° catalogo.



**Sottocassa.** In questo caso per la presa di fase è presente un solo pattino accoppiato ad un bottoncino, oltre, come sempre, un ulteriore bottoncino per la chiusura sul lato isolato delle ruote.



**836. Seconda serie.**

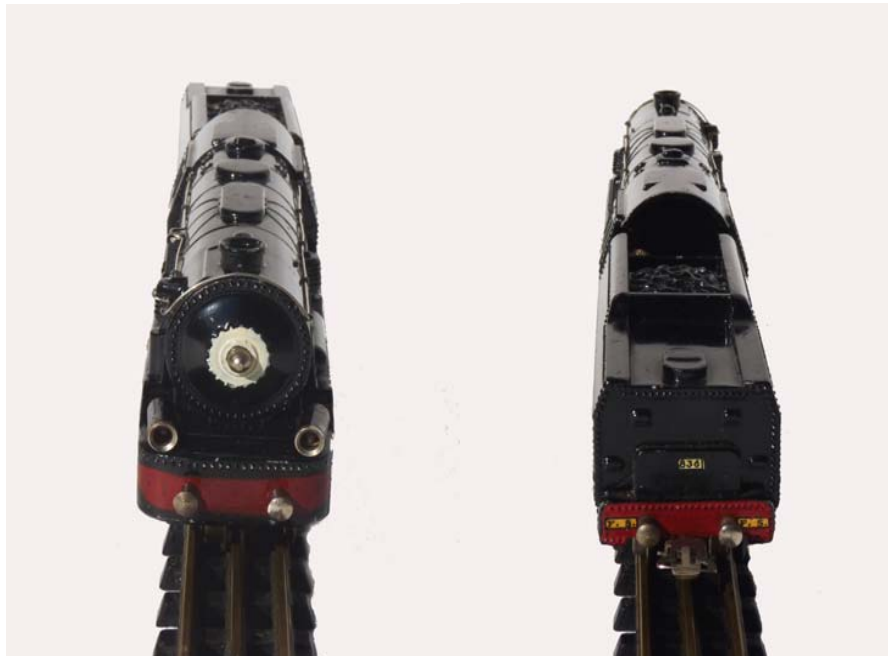
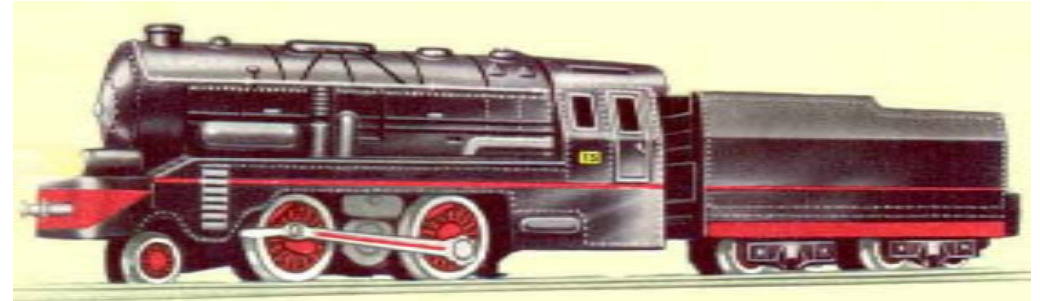


***Un inconveniente ricorrente*** Il carrello folle era soggetto a deragliamenti dovuti ai sobbalzi su giunzioni e incroci: l'ago armonico di contrasto era spesso insufficiente a mantenerlo nella sede alle più elevate velocità.



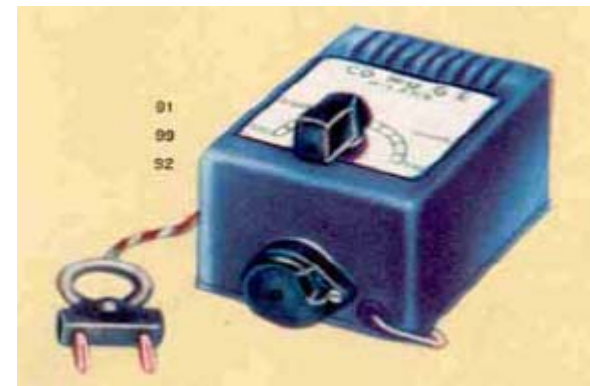


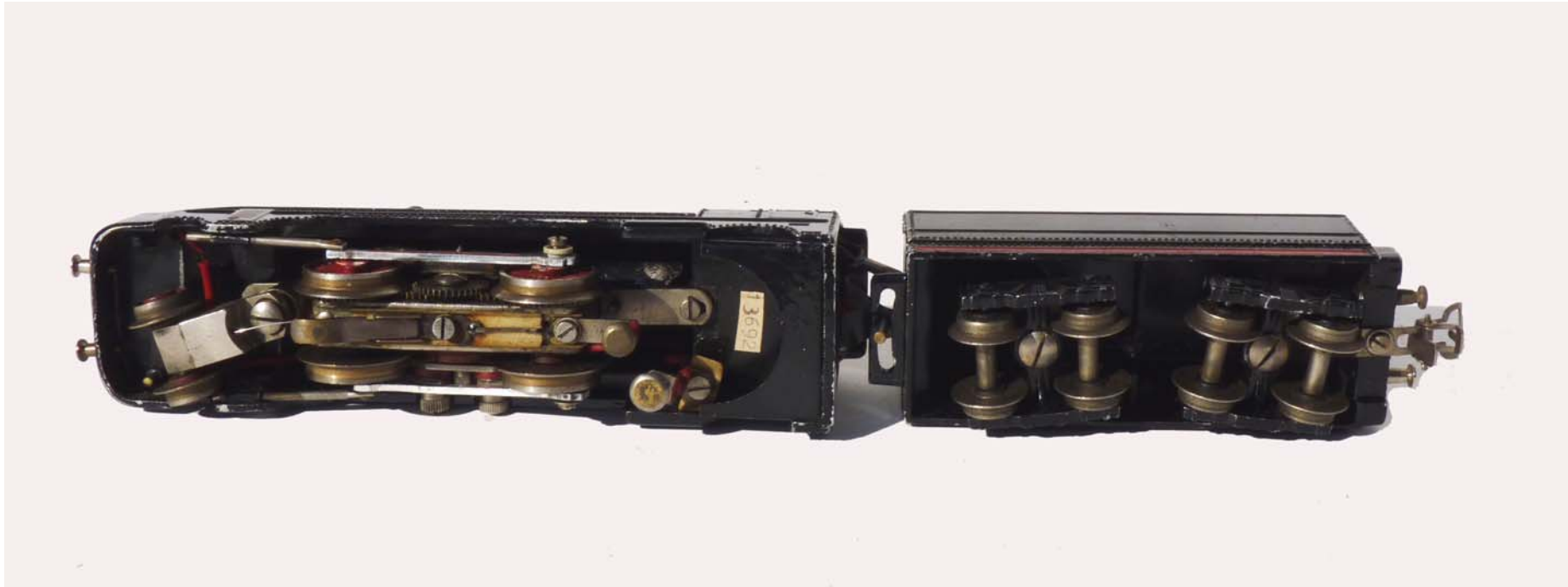
Identica alla precedente, differiva unicamente per la presenza dei fanali sul pancone. Come per le 680 è possibile incontrare esemplari che differiscono per particolari di fusione dovuti al continuo rinnovo degli stampi.



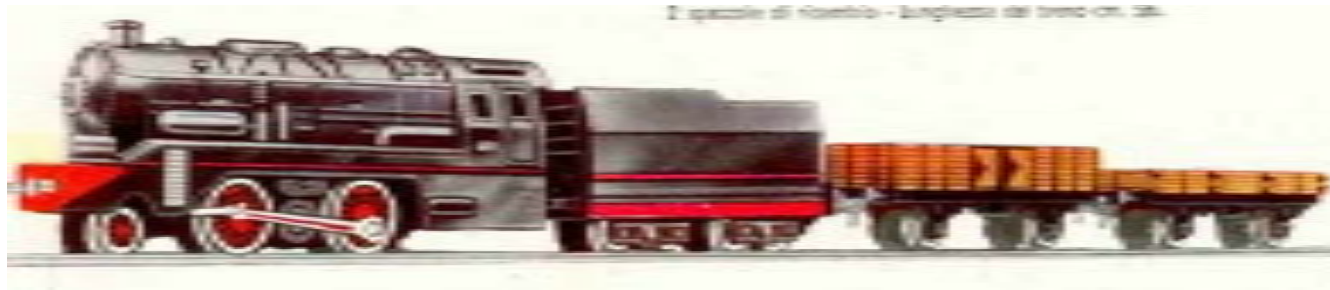
Motore in C/A con inversione automatica.

Presente nel 3° catalogo del 1954.





*Sottocassa.* Anche in questo caso i pattini sono ridotti all'essenziale. Notare l'etichetta col numero seriale battuto a macchina.



*Carri.* Le 836 erano sempre abbinare nelle confezioni a 2 carri merce assortiti.

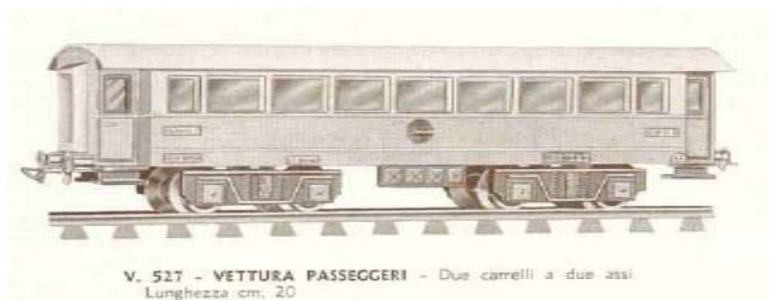
**Carri e carrozze.**

I carri merce abbinati nelle confezioni alle 685, 680 e 836 erano le usuali combinazioni di pianali a sponde alte e basse oppure coperto oltre ad un carro di maggior pregio, cisterna, faro, grue o porta auto.

Le carrozze invece erano quelle a doppio carrello, primordiali per le 685, classiche PULLMAN e CWL per le 680, mentre le 836 nelle confezioni non erano accoppiate solo a carri merce.



**685.** Carrozze primordiali a carrelli in spessa fusione di alluminio con ganci ad uncino.



**Colori.** Azzurro e bianco oppure crema e marrone, tetto sempre grigio.



**Bagagliaio.** Con porte scorrevoli, sempre azzurro.



**680.** Carrozze classiche a carrelli in pressofusione con ganci automatici: le confezioni *EUROPA EXPRESS* contenevano una carrozza *PULLMAN*, una *CWL* letto, una ristorante, un bagagliaio.



**Illuminazione.** Di tali carrozze esistevano anche le versioni illuminate e con fari di coda.



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





Scatole.



*685 680 e 836 di prima serie.* Scatole primordiali verde scuro, rosso o verde chiaro.



*680 seconda serie.* Scatola rossa con carri merce.

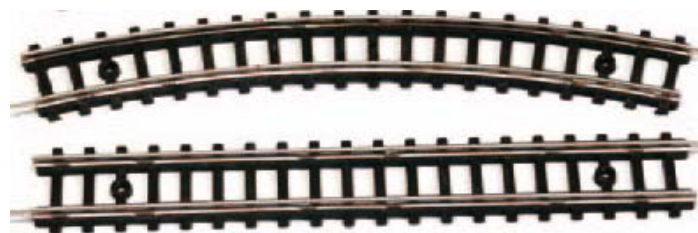


*680 C/C.* Classica confezione *EUROPA EXPRESS*. Le 680 C/A avevano una confezione identica ma più alta per contenere il trasformatore e il maggior ingombro dei binari.

Armamento.



*Classico.* Per C/A tutte le varianti in ottone e bachelite a tre vie.



*680 C/C.* Armamento di ultima generazione

**Trasformatori.**



**685 680 e 836 prima serie.** 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.



**836 seconda serie.** 10Watt, inversione dalla variatore graduato.

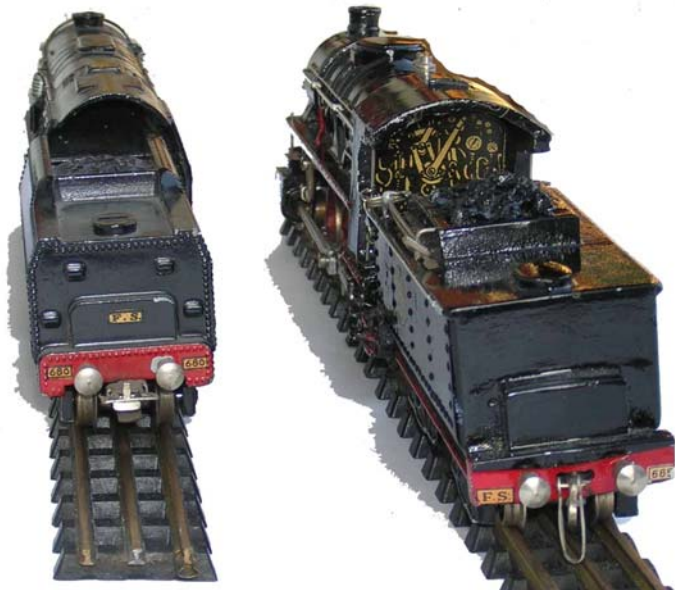


**680 seconda serie.** 15Watt in cassa metallica blu con variatore graduato, inversione mediante manopola o levetta, successivamente direttamente dalla manopola (primo a sx).





680 C/C. Trasformatori da 10Watt di ultima generazione con cassa in



bachelite.



ALTRI **TEMI** SVILUPPATI

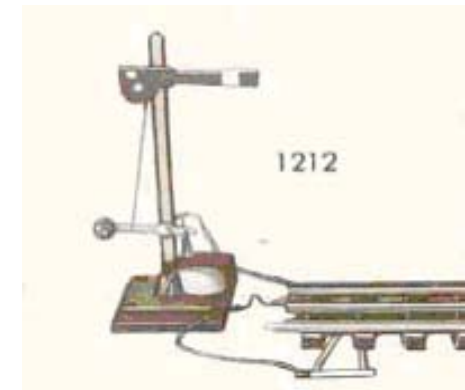
**TEMA** 835



**TEMA** SETTEBELLO



**TEMA** 554



01/03/2012

Fotografie e testi di proprietà dell'autore.