

E 626 RIVAROSSI

Cercherò qui di riportare le intricate vicende che hanno visto la storia di una locomotiva amata dai fermodellisti e che è stata riprodotta per la prima volta nel modellismo proprio dalla amata ditta di Como : Rivarossi.

E' bene puntualizzare una caratteristica nella produzione dei modellini RR: come si sia passati dall'ammirabile attenzione riposta in tutti i modelli agli esordi (1945-50), ad un grado estetico notevole (1950-59), grazie alle più raffinate tecniche di costruzione ma sempre meno attento riguardo le effettive caratteristiche che rendevano i primi modelli (meno progrediti data l'età) dei veri gioielli per la meccanica, per tutti gli optional perduti in seguito, per quelle caratteristiche che lasciavano

trasparire

l'amore della
produzione
manuale e dello
stesso Rossi.



Le locomotive prodotte tra il 1946 e il 1951 (per intenderci) compensavano più che bene l'imperfezione estetica con un livello tecnico (vedi illuminazione interna, validità dei motori, dispositivi di aggancio automatico, illuminazione delle carrozze al seguito) del campo dell'orologiaio.

Analizziamo ora il percorso costruttivo di questa locomotiva che, benché abbia ricoperto un arco di tempo di "soli" 16 anni, può essere classificata come il modello con più varianti di tutti quelli prodotti da Rivarossi.

Ciò è dovuto anche ad un motivo preciso: la E626 era un modello che si prestava più che bene alla creatività nelle migliorie, abbellimenti ed insomma nelle modifiche in generale; addirittura era la stessa RR che incentivava il cliente (un po' restio forse per i prezzi elevati) con serie a "buon mercato" alla realizzazione di queste operazioni...! Infatti la E626 fu prodotta e distribuita per innumerevoli fasce di mercato classificate dalle diverse serie di produzione con conseguenti varianti. Inoltre, come si può immaginare, Rivarossi migliorò il modellino, pur non stravolgendolo (infatti a grandi linee estetiche e perfettamente nella tecnica le parti di ricambio di una e626 degli anni '40 possono essere utilizzate anche sull'ultimo modello prodotto nel '59!), per farlo apparire più "accattivante" nelle colorazioni : rifiniture del tetto, delle balestre, dei carrelli ecc.; questo

accadde di anno in anno e addirittura, possiamo avere delle modifiche anche in corso d'opera nello stesso anno (questo per fare capire come all'inizio degli anni '50 la produzione non fosse ancora di tipo "industriale" ma artigianale..

Al giorno d'oggi è quasi impossibile trovare due – sinceramente parlando - due modelli di e 626 uguali tra loro. Non ridete, e non sorprendetevi... è facile pensare che, seppur prodotto in serie differenti e per vari anni, i modelli diversi siano stati due o tre...non è così.

Come già anticipato, la e 626 venne prodotta in diverse serie: la serie in scatola di montaggio **SM**, per esempio, prevedeva le parti sfuse della locomotiva, come la carcassa, il motore e tutto ciò che occorreva per renderla uguale al modello base, rappresentata dalla serie **rossa** per il funzionamento in cc. o serie **blu** (di lusso) per quello in ca. Tuttavia la carrozzeria (formata dai due cassoni e la parte centrale) della serie SM non era verniciata bensì era semplicemente lasciata nel colore della bachelite naturale (un marrone rossiccio per le ultime serie mentre un beige scuro per le prime).

Anche la serie **verde** economica aveva questa caratteristica con la sola variante che in quest'ultima il tetto era verniciato in argento con i serbatoi rossi, oltre alle tante semplificazioni per ridurne il costo (ma di questo parleremo meglio in seguito).

Si poteva scegliere chiaramente di verniciare il tutto comprando i colori specifici a parte, ma durante la fase di montaggio, e quindi di coloratura per chi la sceglieva, molte volte accadeva (cit. testimonianze dirette) che la persona in questione apportasse cambiamenti della base originale della serie rossa/blu, perfezionando o semplicemente abbellendo il proprio modellino come meglio credesse, per renderlo originale, unico nel suo genere. Aguzzate l'attenzione lettori, perché in questo punto è facile cadere nel fraintendimento di un comportamento importante dell'uomo/modellista che oggi è meno presente e cioè quello di avere un modellino inedito, personale e quello di "amare" la propria arte nel comporre, creare, costruire... (ecco perché i kit andavano per la maggiore, tenendo anche presente il fattore prezzo!). Perciò si possono trovare una miriade di varianti di E 626 che, apparentemente sembrano non corrispondere a nessun modello di alcun catalogo ma se si presta più attenzione, da alcuni particolari tipici (che qualsiasi miglioria, modifica, abbellimento non possono nascondere) che l'intenditore di RR riconosce ci si può accorgere che si tratta di modelli provenienti da scatole di montaggio oppure modelli economici (serie verde). E', infatti, più facile che un modello sia "strano" perché personalizzato essendo proveniente da una serie SM o da una serie economica. I modelli invece base (serie blu/rossa), come li ho chiamati fin ora, raramente possono essere stati modificati (si trattava di modelli pregiati e costosi): non erano destinati a bambini, ma ad adulti molto esigenti della perfezione; quindi se si trovano differenze che non ci dovrebbero essere in un modello, il più delle volte sono giustificate dal fatto che si sia sostituita una parte rotta (per esempio un cassa centrale o i due carrelli laterali) trovando in negozio magari soltanto il pezzo di ricambio dell'anno precedente perfettamente adattabile.

Anche per tutti questi particolari, possibili adattamenti, modifiche la E626 è stato il cavallo di battaglia della RR.

A mio parere il modello che si è avvicinato di più al reale è stato quello delle ultime produzioni 1955-58 ma, chiaramente, la versione super dettagliata del 1959 (**serie collezionisti**) riproduce ancora meglio nei particolari l'originale, adottando pantografi meglio dettagliati di quelli a ricciolo, essendo di colore rosso ed una targa frontale più realistica con la scritta "E626.001". L'unica cosa che stona un po' potrebbero essere le balestre ritornate ad essere colorate di rosso: ma questo parere non è in linea con la serie "per Collezionisti": infatti questa aveva la caratteristica della serie limitata e lussuosa, quindi le balestre costituivano una rifinitura in più che aumentava la bellezza estetica. Ma potrebbero anche essere motivo di una svolta dopo anni e anni di carrelli totalmente scuri (era dal 1952 che le balestre non erano più rosse), come lo è il tetto grigio opaco e rosso (inedito).

Per analizzare i vari modelli prodotti e per classificarli dobbiamo prendere in considerazione il colore, gli aggiuntivi, i pantografi e le parti metalliche. Questi sono gli elementi base per riconoscere un certo tipo di E 626.

I cataloghi, purtroppo, non aiutano molto: infatti dal 1952 la foto illustrante il locomotore sarà sempre la stessa fino al 1955 (ultimo catalogo dove è raffigurata come serie rossa/blu). Ma analizzando i convogli negli ' *impianti completi* ' che erano presentati ogni anno con delle novità anche le locomotive in testa cambiano come i vagoni... ed è questo fatto la chiave per vedere le differenze annuali. Certo questo è un aiuto...fino ad un certo punto perché a volte, come nel 1953 i cataloghi non sono stati prodotti e nel catalogo del 1954 per esempio, nel convoglio passeggeri la e 626 è proprio il modello nuovo dell'anno, ma nel convoglio merci la e 626 riprodotta raffigura il modello ancora del 1953!

Quindi, possiamo fare affidamento sui cataloghi ma non troppo.

Ora passiamo in rassegna tutti i modelli e cerchiamo di notare le principali differenze.

I modelli

Anni '40

1946-47

La prima foto raffigurante una e626 appare nel catalogo del 1947 in bianco e nero anche se il modello vero e proprio comparirà sul mercato soltanto l'anno seguente. Ma il fatto che già ci sia una foto significa che un prototipo è stato realizzato e infatti è così: la macchina è quella esposta al museo rivarossi di Como. Bisogna precisare tuttavia che il progetto di realizzare



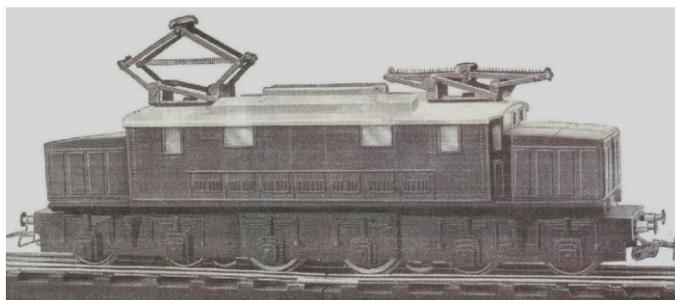
una E626 partì in casa Rossi sin da subito in concomitanza con le varesine 2002: da una lettera datata 1946 si riscontra già l'esistenza del modello facente parte di un lotto da spedire per la vendita in grandi magazzini. La comparsa sul catalogo ricordiamo però essere solo del 1947 (forse e anzi sicuramente per il fatto che il catalogo veniva stampato alla fine dell'anno precedente così da poterlo visionare in periodo natalizio).

Caratteristiche: La macchina è classificata come **Le626** per la **Serie Normale** cioè funzionante in corrente alternata a tre rotaie (sistema Marklin). La carrozzeria delle 626 degli anni '40 è in un colore beige dato da un particolare tipo di bakelite naturale che anche se non verniciato assomigliava all'isabella del reale. Il tetto del primo modello del 1946/47 è in colore grigio opaco (tendente all'azzurro), una soluzione presto scartata questa. I carrelli sono in colore scuro (bruno è definito con corpo nero) e hanno le finte balestre rifinite dello stesso rosso dei serbatoi sul tetto. I pantografi sono di un tipo che possiamo definire primitivo/primordiale . molto somiglianti ai pant. a ricciolo del 1° tipo ma senza il classico ricciolo, con strisciante liscio con piccoli rivettini; il colore è sempre il rosso (anche questa si rivelerà una soluzione del solo 1946). I ganci sono in ottone, i respingenti in colore argento molleggiati. Questo modello ha abbondanti optional: luci interne, luci sui frontali, presa di corrente dalla linea aerea (mediante una levetta posta in un lato della carrozzeria centrale in basso) dispositivo di illuminazione automatica dei vagoni al seguito. E tutte le rifiniture: è un modello eccezionale per l'epoca (non dimentichiamo anche il robusto motore centrale). Sotto questa dicitura è presente anche "*Le626 Ec.*" per il modello economico sempre in corrente alternata (è significativo il fatto che RR precisasse nel catalogo sin dal 1947 che l'acquirente doveva specificare se si desiderava il modello per il funzionamento in corrente continua a due rotaie o alternata a tre: un segno sicuramente distintivo per una ditta di trenini elettrici, la prima che in europa adottò il sistema in CC), cioè come chiaramente specificato, senza illuminazione, con pantografi fissi e quindi non funzionanti per la commutazione dalla linea aerea e senza il dispositivo di inversione automatica del mezzo, la livrea era sempre nel colore della bachelite naturale, e il modello veniva offerto anche in set con altri vagoni sia per la serie normale che per quella economica.

1948

La E 626 raffigurata nel catalogo del 1948 è, di fatto, la stessa foto ingrandita e meglio definita.

Caratteristiche: I pantografi sono gli stessi ma cambiano il colore: nichelati (argentati) ancora con strisciante senza il ricciolo; invariata rimane anche tutta la struttura che comprende, un corpo centrale con due finestrini aperti in mezzo e due cassoni laterali particolari.



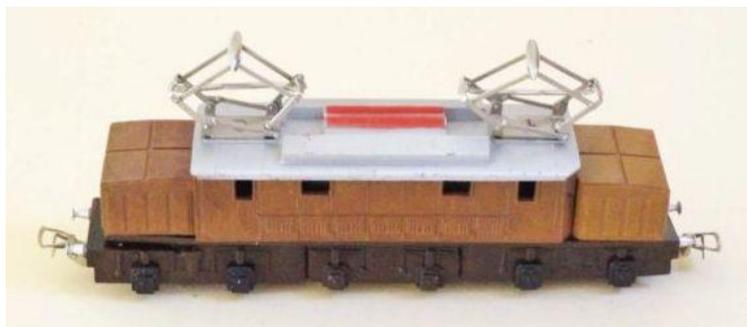
Da un lato del carrello centrale è posta una piccola apertura per fare fuoriuscire le due spazzole del motore e più a sinistra una aperture per la levetta di commutazione linea aerea/binari (particolare non presente in tutte



le macchine del 1948, per es. non in quelle in kit e non in quelle serie economica). La colorazione era nello stesso beige con tetto grigio argentato e serbatoi rossi oppure con carrozzeria verniciata in verde , invariato il resto; aveva l'illuminazione frontale e posteriore e interna, ganci automatici di color argento, respingenti molleggiati anch'essi di color argento, pantografi primordiali di color argento, e tutte le parti della carrozzeria erano senza particolari di stampo, le pareti degli avancorpi e della carrozzeria centrale lisce, c'era la targa laterale dove era riportata la sigla "FFSS E 626 001 – RIVAROSSI LE 626 00", (che rimarrà invariata per sempre), non era prevista la biella nel carrello centrale. I carrelli, molto semplici, con le balestre rifinite in rosso senza alcun altro particolare in rilievo. Non erano presenti alcun tipo di corrimano e nemmeno le pedanine frontali. Il pancone non aveva targa, ed era rosso. Nel sottocassa era sempre riportato il numero seriale del prodotto.

Tutto questo riguarda il modello "base" serie normale, cioè quello che veniva venduto già confezionato e pronto a "correre".

Lo stesso modellino poteva essere acquistato in kit "**serie SM**" e montato personalmente ma c'erano delle differenze: i carrelli non avevano le balestre rosse, non era prevista l'illuminazione e nemmeno la fessura per la levetta laterale della commutazione della corrente elettrica sempre a due rotaie DC per le SM.



Anche in questo anno era prevista la serie economica, chiamata **“serie standard 48”** per il funzionamento a due rotaie in corrente continua e la **“serie standard”** per quello a tre in alternata. Tali erano i modelli economici che avevano pantografi fissi, niente illuminazione, non erano verniciati nella carrozzeria e avevano i carrelli scuri non rifiniti in rosso. I modelli St48 avevano il senso di marcia invertibile a distanza grazie al cambio di polarità ed erano costruiti secondo le norme N.M.R.A.



1949

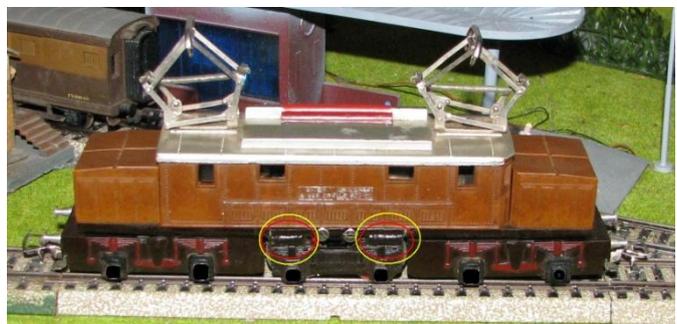
Nel 1949 viene pubblicato soltanto un opuscolo senza specificare alcuna novità per la E 626 che rimane infatti invariata dal modello precedente tranne che per l'adozione dei nuovi pantografi a ricciolo del 1° tipo in color argento e per la presenza delle pedanine frontali sotto ai carrelli sempre in colore argento.



Come già anticipato, nel 1950 avviene una pressoché totale rivisitazione del motore, della carrozzeria e dei carrelli.

Tuttavia il cambiamento, come per tutte le cose, non può essere immediato. Visto che i costi di produzione all'epoca erano notevolmente elevati in Rivarossi “non si buttava niente” per dirla con una battuta di un tecnico e proprio per questo motivo compaiono raramente modelli che sono stati venduti anche se non ultimati. Si tratta di modellini in fase di sviluppo, prototipi che segnano anche i passaggi da due fasi diverse. Sono difficili da distinguere da alcuni modelli che, invece, sono stati modificati nel corso del tempo per necessità tecniche, meccaniche e/o estetiche.

Sta di fatto che nel 1949 sono stati realizzati modelli intermedi tra la vecchia e la nascente produzione (e uno in particolare è capitato nelle mani del sottoscritto): carrozzeria, motore e parti aggiuntive (pantografi, pedanine, ganci) identiche al precedente modello del 1949 ma telaio già fedele al nuovo progetto del 1950, riconoscibile dai piccoli serbatoi e dalla biella laterali. Questo è un chiaro esempio di ibrido.



Anni '50

1950

Nel 1950 avviene la svolta: infatti la carrozzeria viene completamente rivisitata e oltre agli aggiuntivi cambia anche il tipo di bachelite utilizzato, più scuro, e lo stampo della cassa centrale, dei cassoni, dei carrelli che prevede molti più particolari realizzati proprio con la bachelite in rilievo, nonché il motore vero e proprio.

Non solo per questo modello il 1950 è un po' un anno di svolta, ma soprattutto per l'introduzione di serie costruttive distinte per colori: la *Serie Blu* comprendeva i supermodelli di lusso per il funzionamento in corrente alternata a tre rotaie; la *Serie Rossa* (che diventerà dominante) comprendeva modelli pregiati per il funzionamento a due rotaie in corrente continua; la *Serie Verde* per il mercato economico, comprendeva modelli funzionanti a due rotaie in corrente continua "ridotti all'osso", non verniciati, senza luci e cambio commutazione, senza particolari; la *Serie SM* per i kit da costruire per renderli come la serie rossa e infine la *Serie Gialla* per gli accessori.



Serie Blu/Rossa:

Ciò che muta, come già anticipato, sono la carrozzeria comprendente cassa centrale, cassoni laterali e carrelli; anche i pantografi a ricciolo nichelati cambiano: sono del secondo tipo, con struttura più snella rispetto a quelli di transizione del 1949 che costituivano un tramite tra i primitivi del 1946-48 e quelli successivi del 1950 appunto.



Caratteristiche:

La scocca e la struttura di base rimane invariata ma i particolari stampati con la bachelite sono molti ora e sono presenti ai lati dei cassoni i corrimano in metallo. La carrozzeria è in isabella, i carrelli con il telaio in castano, il tetto in argento con i serbatoi rossi. I respingenti sono molleggiati e il pancone presenta una targa su sfondo arancione con la scritta "E626" e il numero di serie che rappresenta in realtà il numero di matricola dell'oggetto, per es: la sigla **"E626 594"**, significa che quella e626 è la



cinquecentonovantaquattresima. La cosa importante è ricordare lo sfondo arancione che rimarrà in vigore per questi modelli soltanto per l'anno 1950, dal 1951 sarà definitivamente rosso. Inoltre tutte le E 626 fino al 1952 circa hanno i particolari (come pantografi, ganci, pedanine ecc. nichelati cioè di colore argento).

Tuttavia esistono delle variazioni dello stesso anno che riguardano la colorazione con particolari che ritornano anche nei successivi due anni. Questi particolari riguardano i carrelli con le balestre e piccole parti della carcassa centrale.

Memento: E626 1950 → parti metalliche nichelate, fondo dei carrelli nichelato, pantografi nichelati, assenza dei piccoli corrimano vicino ai fari.

Serie blu → balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento

Serie Rossa →

1° balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento.

2° carrelli monocromi tutti scuri, biella scura, finestrini ciechi a lato in isabella

Il fatto che la Serie Rossa prevedesse due colorazioni leggermente differenti si suppone fosse solamente un espediente per variare il modello in produzione.



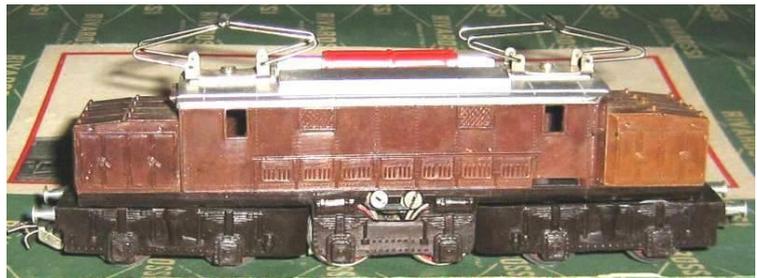
Serie Verde:

La serie economica viene chiamata verde e rimane in produzione dal 1950 fino al 1953. La e 626 viene confezionata in scatole di cartone del medesimo colore, comprendenti anche vagoni, binari e trasformatore, come viene testualmente citato dai cataloghi 1950-52.

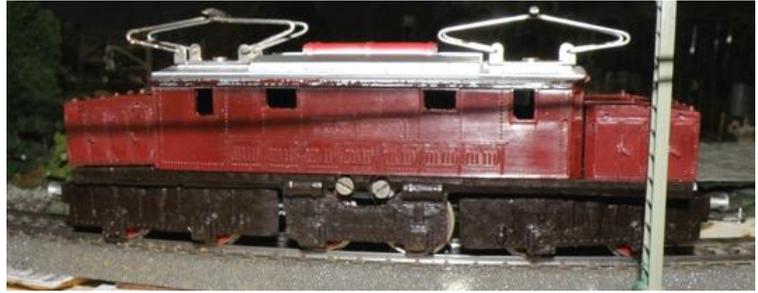


Ma nulla ci vieta di supporre che esistesse anche una produzione singola di tale modello, benché non fosse evidenziata né riportata per iscritto.

Le caratteristiche delle e 626 economiche sono: il fatto di avere la carrozzeria non verniciata, quindi si presentavano nel colore della bachelite originale, che dal 1950-51 era marrone, per andare avanti negli anni diventando sempre più tendente al rosso (ciò riguardava i diversi tipi di bachelite utilizzati). Queste locomotive erano molto semplificate e corrispondevano alle serie Standard e Standard 48 degli anni '40 e ancora prima alle primissime serie economiche. C'è sempre stata in RR la volontà di creare serie a prezzi ridotti come queste economiche o quelle in scatola di montaggio per allargare il mercato anche ai ceti meno abbienti italiani. I modelli della serie verde non avevano l'illuminazione, la leva per il cambio commutazione pantografi visto che questi ultimi erano fissi, le molle. Inoltre erano presenti nella carrozzeria i fori per inserire i corrimano mancanti. I respingenti erano fissi, i ganci semplificati, non c'erano targhe frontali e il pancone era semplicemente vuoto; i carrelli erano monocromi marroni come la biella, il tetto era in color argento coi serbatoi rossi. Il funzionamento delle serie verdi era solo previsto per la corrente continua a due rotaie. Un'ultima "mancanza" era quella delle zavorre sotto ai carrelli. Il modello era veramente ridotto all'osso, appunto economico. Di fatto costituiva la matrice di tutte le e 626 prodotte nell'anno 1950: bastava verniciarlo, aggiungergli i particolari (corrimano, pedanine), sostituirgli i pantografi, i ganci, introdurre la leva per la commutazione e l'illuminazione, le zavorre e diventava un modello serio come lo erano gli altri. Ma, d'altra parte, erano queste le operazioni che svolgevano i tecnici RR per creare la serie Blu/Rossa. Visto che tali abbellimenti, aggiustamenti, modifiche...erano incentivate dalla stessa RR, possiamo trovare una miriade di e 626 ora, tutte diverse tra loro che a prima vista sembrerebbero non potersi collocare in nessun anno seguendo questo mio articolo che sto scrivendo.



Ma, se analizziamo questi modelli “inediti” con attenzione possiamo scoprire che in realtà non sono altro che il frutto di elaborazioni personali di serie economiche che sono state abbellite come più si credeva meglio, rese uniche, originali dal proprietario per farle avvicinare il più vicino possibile alle serie di lusso.



La e 626 serie economica viene prodotta fino al 1953 senza mutamenti. Abbiamo detto che, di fatto, costituiscono la base di una e 626 del 1950, cioè il modello spoglio di quel preciso anno, quindi con quelle caratteristiche delle quali la più importante da sottolineare è quella di non avere i corrimano frontali. Infatti, fino al 1953 le serie economiche non hanno i corrimano frontali e quindi vengono prodotte in parallelo con le serie rossa e blu (che vengono ogni anno aggiornate come già visto) con i carrelli senza nemmeno i fori per inserire tali corrimano frontali perché sono quei carrelli “appartenenti” al 1950, dove questi particolari non erano previsti. Importante sottolineare questo fatto perché quando ci si imbatte in un modello non verniciato e abbellito, anche da qui si potrebbe capire se appartenente ad una serie economica o alla scatola di montaggio.

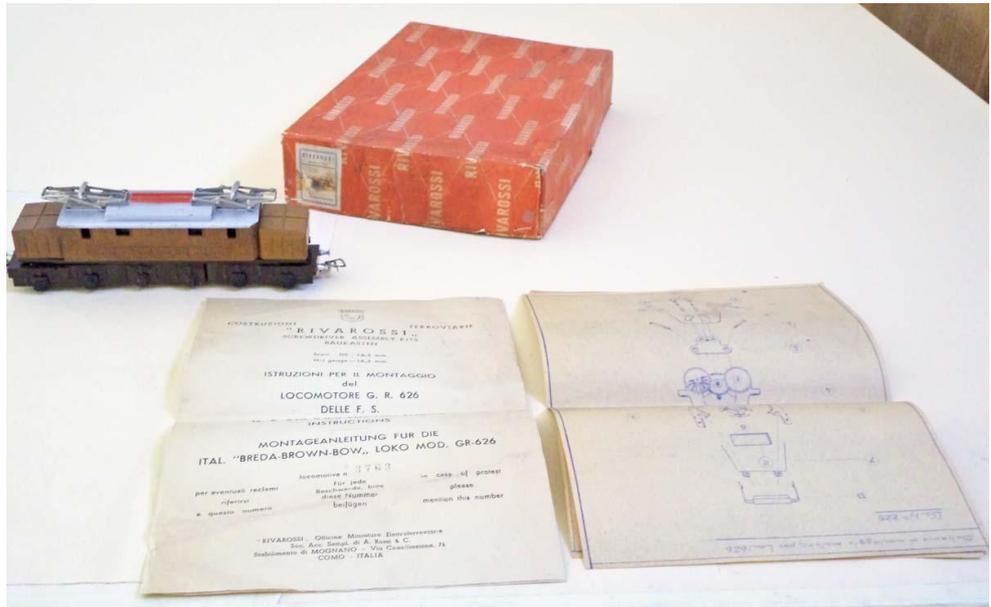
Prima abbiamo accennato al fatto che potrebbero anche essere state prodotte e 626 della serie verde singole, forse per un breve periodo, come prova (e sappiamo che la Rivarossi in quegli anni faceva tentativi di mercato, poteva apportare modifiche a modelli già in produzione e sicuramente non le includeva poi nei cataloghi, non aggiornandoli se non dove necessario).



Questo discorso emerge dal fatto che sono state rilevate fotografie di modelli economici in tutto e per tutto con l’unica differenza di avere la carrozzeria verniciata in isabella. I proprietari assicurano che non furono mai riverniciati e che uscirono così dalla fabbrica: ora, visto che ogni testimonianza deve essere presa in considerazione, perché tralasciando le verità certe non si arriverà mai ad una conclusione esaustiva appunto, è possibile azzardare l’ipotesi di una produzione singola delle e 626 serie verde magari proponendo un breve periodo di prova.

Serie SM:

La serie in scatola di montaggio, era già esistente dal 1947-48 e in questi anni prendeva a riferimento la serie Standard 48 come caratteristiche a cui arrivare dopo l'assemblaggio delle varie parti. Ora, chiamata SM, prevedeva tutte le componenti che potessero formare un modello perfettamente uguale al modello base serie Rossa.



L'unica differenza stava nel fatto che la carrozzeria era in bachelite non verniciata e i colori si potevano comprare a parte. Quindi il modello finito risultava avere tutti particolari necessari per un perfetto funzionamento ed una perfetta estetica ma aveva tutta la carrozzeria, compreso il tetto e gli aeratori, del colore naturale della bachelite.



Le e 626 serie SM hanno dei particolari per cui riconoscerle: il pancone frontale è di colore rosso segnale. La maggior parte delle volte veniva lasciato così ma potevano anche esservi applicate delle decalcomanie ("E626"). E, come già detto per le serie verdi, anche questi modelli ("creandoli" il pubblico) potevano essere perfezionati personalmente in fase di costruzione.

Di diverso dalle serie verdi, oltre il fatto di avere il tetto completamente non verniciato, è da segnalare anche che le serie SM cambiano di anno per anno seguendo le evoluzioni dei modelli che dovevano rappresentare una volta completate (serie rossa). Ricordando che la cassa e le altre parti non erano verniciate, non potremo fare affidamento alle differenze di colorazione anno per anno ma possiamo fare riferimento a quelle differenze come i corrimano frontali presenti oppure no,



ai pantografi, ai ganci o pedanine che invece cambiano di anno in anno. Così si può datare un modello proveniente da kit, avendo come riferimento ogni caratteristica di ciascuna annata. La maggior parte delle migliorie, degli abbellimenti o modifiche che venivano apportate alle serie economiche o a quelle in scatola di montaggio prevedevano la colorazione delle balestre in rosso come era in uso negli anni 1950-1951-1952, la colorazione in argento del tetto e in rosso degli aeratori. A questo proposito bisogna puntualizzare che in alcuni anni nelle scatole di montaggio venivano forniti i colori per dipingere il tetto e gli aeratori, altri anni no. E chiaramente anche la colorazione della carrozzeria. - Sono i modelli più divertenti da osservare e su cui ragionare ! -



(foto di un modello del 1954)

1951

La fotografia di questo modello si trova sul catalogo dell'anno seguente.



Memento: E626 1951 → parti metalliche nichelate, fondo dei carrelli nichelato, pantografi nichelati, presenza dei piccoli corrimano vicino ai fari.



Serie blu → balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento

Serie Rossa →

1° balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento.

2° carrelli monocromi tutti scuri, biella scura, finestrini ciechi a lato in isabella

1952

Nel 1952 il modello viene cambiato soltanto nei pantografi: a ricciolo bruniti. Le altre caratteristiche rimangono invariate. Fino a questo momento i cataloghi confermano tutto ciò che è stato sopra riportato facendo riferimento non solo alla foto del modello singolo ma anche alle foto dei set completi i quali, come già detto, cambiano anno per anno e non come nella foto della singola



macchina che dal 1952 rimarrà invariata.

Memento: E626 1952 → parti metalliche nichelate, fondo dei carrelli nichelato, pantografi scuri (bruniti), presenza dei piccoli corrimano vicino ai fari.

Serie blu → balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento

Serie Rossa →

1° balestre rifinite in rosso, finestrini ciechi a lato carrozzeria in argento, biella in argento.

2° carrelli monocromi tutti scuri, biella scura, finestrini ciechi a lato in isabella



1953

Nel 1953 il catalogo non viene pubblicato e quindi non viene fatta alcuna fotografia al modello che naturalmente è stato aggiornato. Le modifiche apportate comportano sia la colorazione che le parti metalliche del sottocassa e



dei carrelli: la carrozzeria è sempre in isabella, il tetto è argento e i serbatoi sono rossi. I corrimano sono presenti anche frontalmente come nel modello precedente,

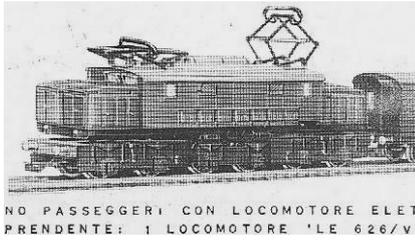


l'unica differenza sta nel fatto che le balestre dei carrelli non sono più rosse, ma marroni come i carrelli stessi. Inoltre, una volta ribaltata la locomotiva, si nota che tutte le parti metalliche in argento, che costituivano l'intelaiatura dei carrelli, sono diventate nere. Le targhe frontali rimangono rosse con il numero di matricola. Però ci sono anche altre differenze meno evidenti ma comunque rilevanti: la biella è rimasta di colore argento come lo era nei modelli precedenti, i respingenti sono rimasti anch'essi di colore argento; i ganci e le pedane frontali, invece, sono ora di colore scuro.

Memento: E626 1953 → parti metalliche scure, fondo dei carrelli scuro, pantografi scuri (neri), presenza dei piccoli corrimano vicino ai fari.

Serie blu → carrelli monocromi tutti scuri, biella scura, finestrini ciechi a lato in isabella

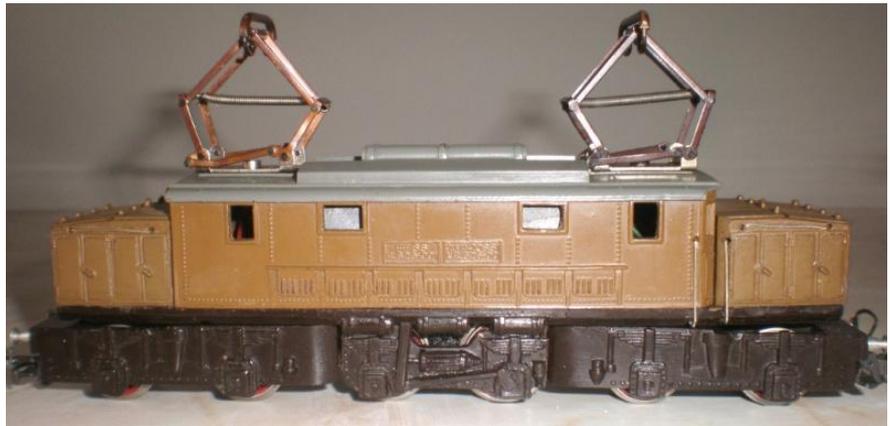
Serie Rossa → carrelli monocromi tutti scuri, biella scura, finestrini ciechi a lato in isabella

1954

Il 1954 è un anno veramente significativo.

Nel catalogo generale la serie verde è scomparsa e un'altra novità per le e 626 riguarda la serie rossa: Le626/V, così è la sigla del nuovo modello proposto da RR per la versione a due rotaie. Chiaramente la foto del modello in catalogo è la stessa di quello del 1952 (non essendo stato pubblicato il catalogo nel 1953).

Prendendo sempre in considerazione le foto dei convogli la nuova e 626 ha delle caratteristiche



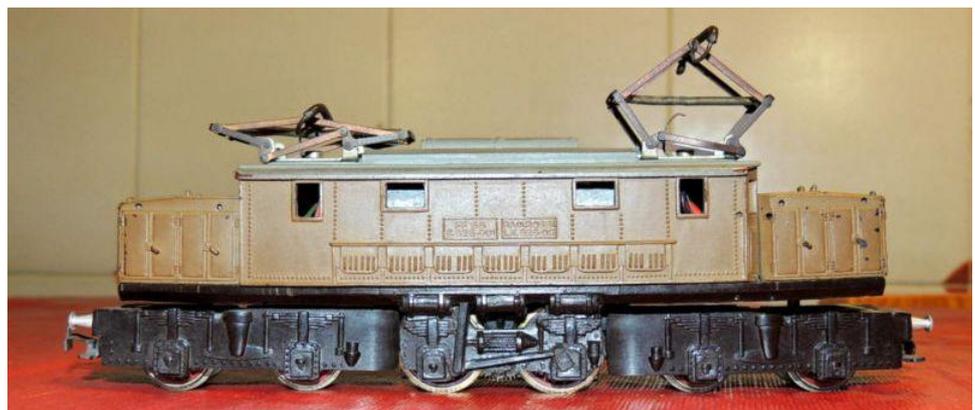
particolari che la foto, seppur in bianco e nero, lascia perfettamente trasparire: il tetto grigio uniforme (opaco), la mancanza dei corrimano laterali (pur essendo presenti i fori) e sui carrelli, il pancone senza targhe, i pantografi a ricciolo scuri e aggiungiamo le parti metalliche sotto ai carrelli di colore scuro.

Credo di poter parlare a nome di tutti i fermmodellisti dicendo che questa e 626 è meno perfezionata di altre pur essendo più recente... come mai ?

E' stato un dilemma che mi ha impegnato a lungo e, grazie anche ad alcune testimonianze dirette di amici modellisti, sono arrivato ad una conclusione che sembra davvero soddisfacente.

Per comprendere le vicende di progettazione di questo nuovo modello occorre stabilire un paragone con il modello della serie Verde che, come già puntualizzato, in questo anno scomparve.

Ma ora ritorniamo un momento sulle caratteristiche della serie economica: carrelli senza i corrimano, senza targhe e con respingenti cromati non molleggiati; i



corrimano laterali non erano presenti ma c'erano i fori per inserirli. Tutte particolarità combacianti nel modello che stiamo analizzando

La conclusione di questo ragionamento mi ha portato ad ipotizzare che la /V potrebbe essere una serie derivante dalla Serie Verde, che viene così sostituita da un modello "economico", ma pur sempre dettagliato quanto basta per chiamarlo Modello.

Ci sono svariate condizioni che sembrano confermare questa mia ipotesi:

Questo cambiamento in catalogo di sigle non avvenne soltanto per la e626, ma anche per un'altra locomotiva: la L B&O che dal 1954 comparve sotto il codice LB&O/V. Soltanto queste due macchine subirono questo cambiamento di codice, le uniche due locomotive appartenenti alla serie Verde...!

Occorreva un modello che fosse meno costoso ma che soddisfacesse sempre il gusto degli acquirenti, per i quali la Verde era una serie troppo ridotta all'osso. Dunque la Le626/V rappresenterebbe una versione economica *plus* (come sta ad indicare quella V nella sigla) del modello base serie rossa, che veniva comunque prodotto in contemporanea a questa nel 1954-55 con altre differenze che andremo ad analizzare in seguito.

Da testimonianze corredate da fotografie siamo a conoscenza che le prime scatole dei modelli Le626/V avevano l'icona del modello e il codice stampato sul cartone in colore verde (...).

Il prezzo inoltre era sensibilmente diminuito rispetto alle e 626 precedenti e a quelle degli stessi anni: da 8500 a 6500 lire: può sembrare un divario breve ma non lo è se consideriamo l'effettivo valore delle cifre riportate all'epoca.



Proviamo ora ad entrare nel campo dell'economia e della psicologia (come fecero a suo tempo i dirigenti della Rivarossi. Il modello venne commercializzato verso la fine del 1953 e chiaramente proposto come regalo natalizio e coloro che mi hanno fornito le testimonianze sopra citate hanno anche riferito di avere ricevuto questa locomotiva come regalo di Natale. Probabilmente, anzi quasi sicuramente, i modellisti di allora scegliendo di regalare una locomotiva italiana ai propri figli, erano attratti dal prezzo e anche dalla buona qualità dell'oggetto che era comunque ascrivibile al termine "modello" perché aveva l'illuminazione che, pur essendo solamente in una testata, era uno dei motivi di maggiore interesse tra i più giovani ; aveva inoltre la possibilità di cambiare la commutazione con la linea aerea disponendo di pantografi, oltre che realistici,

molleggiabili e realizzati in metallo. Inoltre possedeva una livrea e si presentava come un modello di tutto rispetto nella sua scatola singola, rossa come tutti gli altri. -Vi invito a riflettere anche sul fatto della scatola, che non è assolutamente da trascurare.- Non era insomma un modello/giocattolo lontanissimo dalle locomotive che aveva anche papà!

Furono proprio questi requisiti che contribuirono a fare avere al modello in questione un grande successo di vendite.

Terminava, invece, con il 1954 la produzione della e 626 serie blu, ormai troppo costosa e per un mercato divenuto alquanto ristretto in Italia. Nel catalogo del 1955 la e 626 della serie rossa è presentata ancora con la sigla Le626/V e ciò significa che anche in quell'anno c'era la doppia produzione di e 626 per la corrente continua. La prova che conferma questo fatto la possiamo ritrovare sempre nelle fotografie dei convogli dove, nel catalogo 1954, si vedono due convogli con in testa la e 626: uno con una e 626 addirittura di anni prima (con ancora le balestre rosse) e uno con la nuova e 626 del 1954-55, la Le626/V appunto. Nel catalogo del 1955, inoltre, è presente nella foto dei convogli soltanto una e 626 che non rappresenta più la Le626/V ma di fatto la nuova versione, la vera serie rossa Le626/R che veniva ancora prodotta (come abbiamo già detto) in contemporanea con l'altra. Comunque una prova che la versione /V fosse ancora in produzione risiede nel fatto che nella didascalia del modello singolo ci sia ancora il codice Le626/V. La scelta poi di verniciare il tetto della Le626/V in grigio opaco uniforme probabilmente fu dettata da due motivi: primo, per dare un tocco di originalità per creare novità, per differenziare il modello (unico con tale caratteristica) dalle altre serie; secondo per essere sempre in linea con la serie "pseudo economica" che doveva rappresentare. Questo breve scritto dimostra perché le Le626/V siano state le e 626 che hanno avuto maggiore successo e risultino le più reperibili al giorno d'oggi.

Sono state anche le E626 RR (insieme alla serie verde e serie SM) ad avere subito le maggiori modifiche/abbellimenti modellistici.

Le parti delle e 626 RR erano tutte adattabili anche se appartenenti a serie differenti e infatti è possibile trovare locomotori con avancorpi di una serie e carrelli di un'altra, ma come si diceva sopra, soprattutto questo avvenne nelle tre serie più "economiche" e che si prestavano meglio alle possibili variazioni.

Modelli modificati



Le626/V 1955 (carrelli serie verde)



Le626/V 1955 (carrello centrale e telaio)



E626 serie verde abbellita



E626 serie verde modificata



SM626 con avancorpi anni '40



Le626/V 1955 (carrozzeria serie rossa)



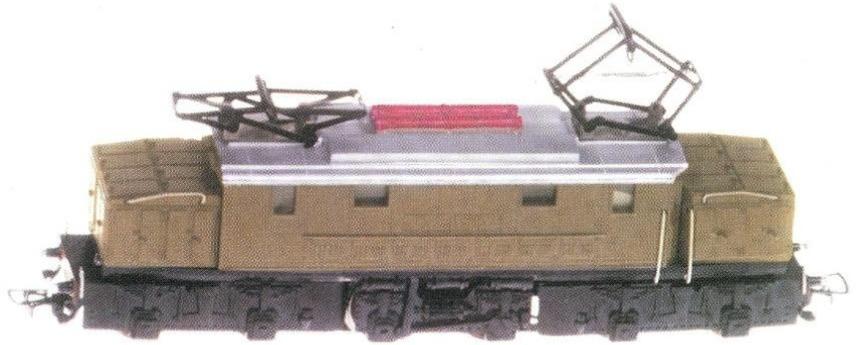
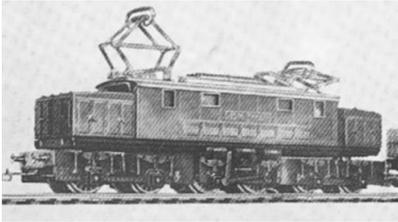
E626 serie verde abbellita



SM626 totalmente modificata



SM626 completata

1955-56

Il catalogo del 1955 è l'ultimo in cui compare la e 626 come modello singolo. Dovremo aspettare poi quello del '59 per rivederla seppur in produzione in una serie limitata: Serie Collezionisti. In questo anno la foto è sempre la stessa con il codice Le626/V. Infatti sono sempre due le e 626 prodotte anche nel '55 per la corrente continua: una con codice /V (ed è la stessa dell'anno precedente che continuerà ad essere prodotta fino al 1957-58 ca.) ; l'altra con codice Le626/R è la vera serie rossa, le cui caratteristiche le ricaviamo dalla foto dei convogli:



il tetto è sempre bicolore, metallizzato con serbatoi rossi, i carrelli sono monocromi in colore scuro (identici dal 1953), il pancone ha la targa rossa con la scritta, fari funzionanti, tutti i corrimano sono presenti, le parti metalliche (ganci, pantografi, pedanine, assi dei carrelli) sono in colore scuro. Una novità sono i respingenti molleggiati con corpo nero e parte molleggiata in color alluminio, ancora più realistici dei precedenti modelli. Il colore della carrozzeria è più chiaro rispetto a tutti i modelli prodotti in passato e risalta meglio il contrasto quindi tra la carrozzeria e il telaio (sempre molto scuro). Un modello davvero di lusso questo.

1957-58

In questi due anni la e 626 non compare più in catalogo e viene sostituita dal nuovo modello della e 636 sia nei convogli che nel reparto macchine. Abbiamo modo di pensare però che sia stata prodotta ugualmente. Sono sicuramente continuate le distribuzioni della le626/V fino al 1956 e forse anche fino al 1957 (anno in cui la bachelite viene sostituita dalla termoplastica) per esaurire i modelli in magazzino.

Serie Collezionisti**1959**

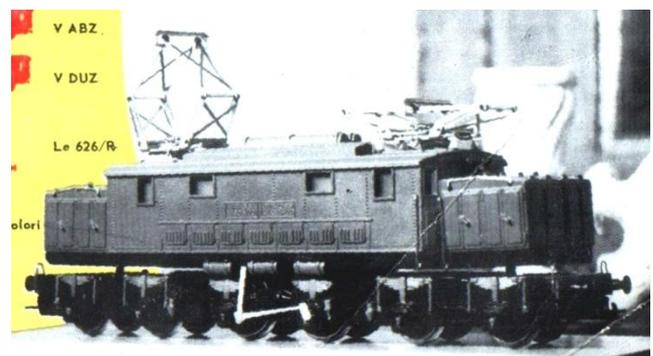
In questa annata viene presentata la nuova Serie Collezionisti, limitata, certificata e molto dettagliata. Solo alcuni modelli sono realizzati in questa fascia e la e 626 (apparentemente lasciata anni prima) ne fa parte. Il modello è molto migliorato e sensibilmente rivisitato: i pantografi sono la nuova caratteristica che più colpisce nei modellisti. Essi sono di nuovo stampo, rossi, in metallo con strisciante in rame, molto più realistici di quelli a ricciolo.



La carrozzeria è tornata in colore isabella scuro, il telaio è in castano come lo sono i carrelli; però è tornata la decorazione delle balestre in colore rosso, un tocco di perfezione e soprattutto di novità rispetto ai modelli passati (era dal 1952 che le balestre non erano più rosse). Inoltre non solo le balestre alte sono rosse ma anche la loro continuazione in basso nei carrelli in modo da costituire un motivo zig-zag nel carrello, i respingenti, i ganci (ad uncino), le pedanine sono tutti in colore scuro; i fari funzionano su entrambe le testate; i panconi hanno le targhe stampate con la scritta "E626.001.". Il tetto subisce una variazione: è in colore grigio opaco con i serbatoi rossi. Tutto in questo modello è più realistico di quelli passati. La scatola è della nuova generazione, con lato trasparente per visionare il modello, con certificato autentico al suo interno e con codice Le626/R.

**1° variante**

Si noti la prima fotografia del modello apparsa nel retro del catalogo del 1959 in bianco e nero: si nota perfettamente che le balestre sono rosse ma che il motivo non segue il "zig-zag" che invece conosciamo tutti, bensì riprende la vecchia colorazione dei modelli degli anni '50. Non si è mai vista comunque una e 626 serie Coll. con questa caratteristica e quindi è presumibile che si sia trattato dell'ennesima preserie limitata a pochissime unità.



2° variante

Una seconda variante che invece ho potuto appurare dal vivo riguarda un altro modello serie Coll. e in particolare i panconi: una 626 serie Coll. di un amico non aveva i corrimano frontali (né i fori) su di essi e la targa frontale era in colore giallo; per il resto tutto combaciava comprese le balestre rosse a "zig-zag". Il perché non si saprebbe spiegare ma il possessore mi ha confermato che il modello risaliva agli anni '50 sicuramente (quindi presumo che sia stato anche quello una sorta di prima versione della nuova serie).



Questa serie venne prodotta fino al 1962 e la locomotiva subì pochissime modifiche: nel 1961-62 gli ultimi modelli vennero ulteriormente migliorati prima verniciando il tetto e i serbatoi totalmente in castano, la carrozzeria in isabella, in seguito anche i carrelli tutti in castano. Venne aggiunta una scaletta laterale in prossimità della porta di ingresso, i fanali vennero incorniciati con dei piccolissimi tondini di metallo, venne posizionata una piccola lamina zigrinata nella parte superiore del pancone sotto i fanali e i pantografi vennero sostituiti verso la fine con i moderni tipo 52 FS. Pochi furono questi esemplari.



Hornby Dublo

Infine vorrei anche trattare l'argomento delle e 626 commercializzate in Inghilterra.

Sin dagli esordi RR ha sempre cercato di allargare il raggio di mercato anche verso gli altri paesi e uno dei pochi modelli italiani ad essere commercializzato all'estero fu proprio la nostra e 626.

Prenderò in particolare attenzione la produzione per il mercato inglese. La Hornby con il suo nuovo sistema Dublo regnava incontrastata all'epoca (stiamo parlando dei primi anni '50) ma non aveva in catalogo modelli italiani e strinse allora una collaborazione con RR. Il modello in questione era esattamente la copia di quelli prodotti in Italia con le differenze apportate anno per anno.



L'unica differenza riguardava la modalità di funzionamento: a tre rotaie in corrente continua, così era il sistema Hornby Dublo. Infatti le e 626 avevano due linguette sotto il carrello centrale affinché strisciassero sulla terza rotaia centrale. Come dato certo sappiamo che nel 1952 era già in atto questa collaborazione, e anche nel 1954. La scatola della Le626/R era identica con la scritta stampata sopra "SUITABLE FOR HORNBY DUBLO". Un modello raro da reperire originale, perché



era molto semplice riconvertire il modello in modo che funzionasse a due rotaie togliendo le linguette e invertendo la polarità nel motore e compiendo altre manovre che non sto a riportare.

Credo che a questo punto il quadro delle e 626 RR sia abbastanza chiaro ma le sorprese non finiscono mai e in futuro questo testo potrebbe anzi potrà essere aggiornato perché è quasi impossibile raggiungere la perfezione ricostruendo una storia di oltre 60 anni fa basandosi su fotografie, testimonianze alterne e il proprio ingegno.

Andrea F. Ferrari

04/04/2014