



Ferrovie.it

da **News modellismo** del 04 aprile 2006

Il TEE Breda di Lemaco

di **Mario De Prisco**

Per una volta in questa rubrica ci interessiamo di un rotabile poco diffuso sia al reale, per i servizi molto specializzati effettuati, che nel modellismo, a causa dell'esiguo numero di pezzi realizzati per questa produzione Lemaco. Siamo peraltro sicuri dell'interesse che desterà questo breve reportage fotografico, anche in vista della prossima uscita dello stesso modello a cura di altre case di più ampia diffusione sul mercato italiano.

Un ringraziamento a Nino Caldarella che ci ha consentito di ambientare degnamente il modello sul suo plastico.



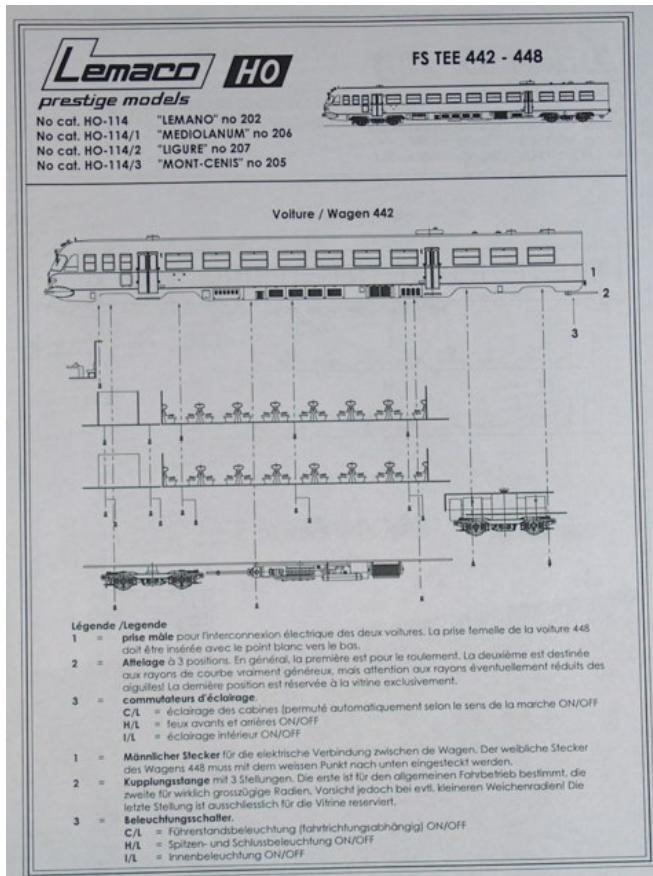
1. Vista laterale del complesso binato Breda.



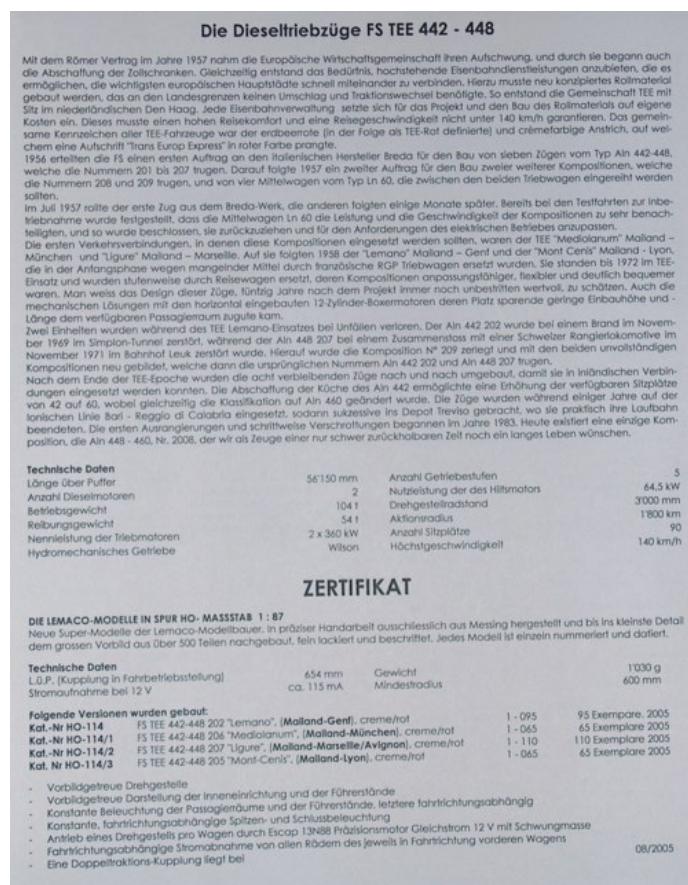
2. La pregiata confezione in attesa di mostrare...



3. ...il suo prezioso contenuto. I modelli sono separati dalla spugna sintetica dell'imballaggio mediante un duplice foglio di plastica trasparente e carta velina.



4. Schematico ma completo foglio di istruzioni: questa è la pagina dedicata alla ALn 442, sul retro analoghe informazioni per la ALn 448.



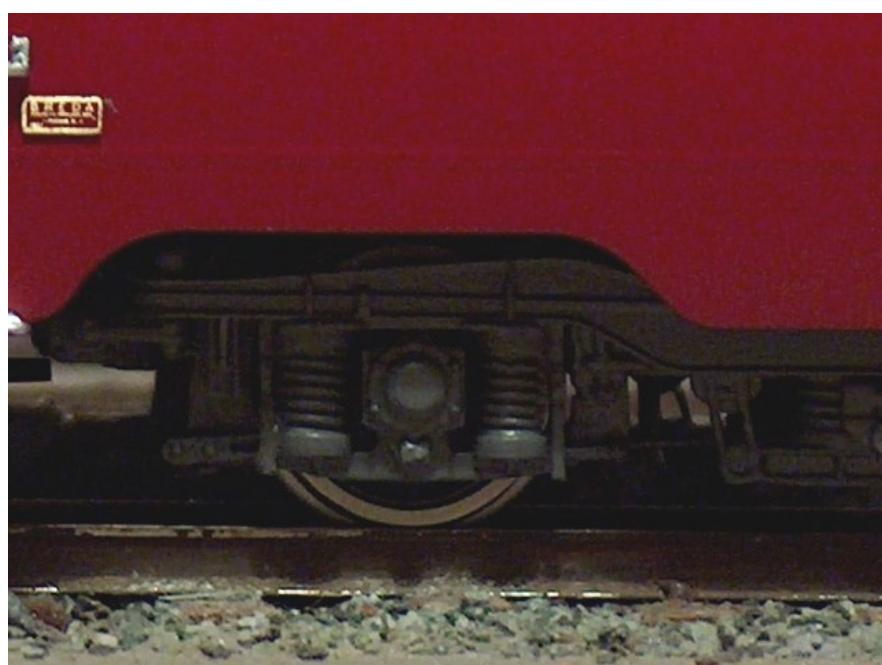
5. Il certificato in tedesco.



6. Finalmente sui binari, il primo passo da non dimenticare è l'accoppiamento elettrico delle due semi-unità, senza il quale il funzionamento del modello è interdetto. Una tacca bianca, da orientare verso il basso, indica la corretta disposizione della presa.



7. L'estremità lato intercomunicante della ALn 448.206. Gli ambienti interni sono animati da un discreto numero di viaggiatori.



8. Un particolare del carrello e della targa del costruttore.



9. Un altro particolare della fiancata: da notare le bullonature sulle cornici dei finestrini, la porta di accesso con i mancorrenti riportati, le griglie nel sottocassa.



10. La testata della ALn 448.



11. E questa è l'altra estremità del convoglio. L'unico macchinista in cabina potrebbe apparire come un grave errore per un modello di questa classe, ma non è così: il "collega" si trova nella cabina dell'unità genella per un controllo di routine.



12. Un confronto impietoso fra il nuovo modello in ottone di Lemaco e quello, datato, di Rivarossi. La foto nasconde la differenza di scala ma appare in piena evidenza la differenza delle forme, molto più convincente nel modello Lemaco.



13. Un altro particolare della ALn 442.206. Dal cartello di percorrenza si apprende che abbiamo di fronte la carrozza 3 del TEE Mediolanum Milano-Verona-Innsbruck-München.



14. Vista dal basso della ALn 442.206 con il particolare del carrello, al vero motorizzato, che nel modello è destinato a prendere corrente solo dalla rotaia destra. Da notare la fine riproduzione dei ponti primario e secondario al centro di ogni asse. E' stato omesso l'albero di trasmissione del moto fra i due ponti che sarebbe stato di intralcio per l'accessibilità della vite di fissaggio del carrello. Fra il carrello e la testata si nota la sede della vite di fissaggio della barra di accoppiamento in dotazione per eventuali trazioni multiple.



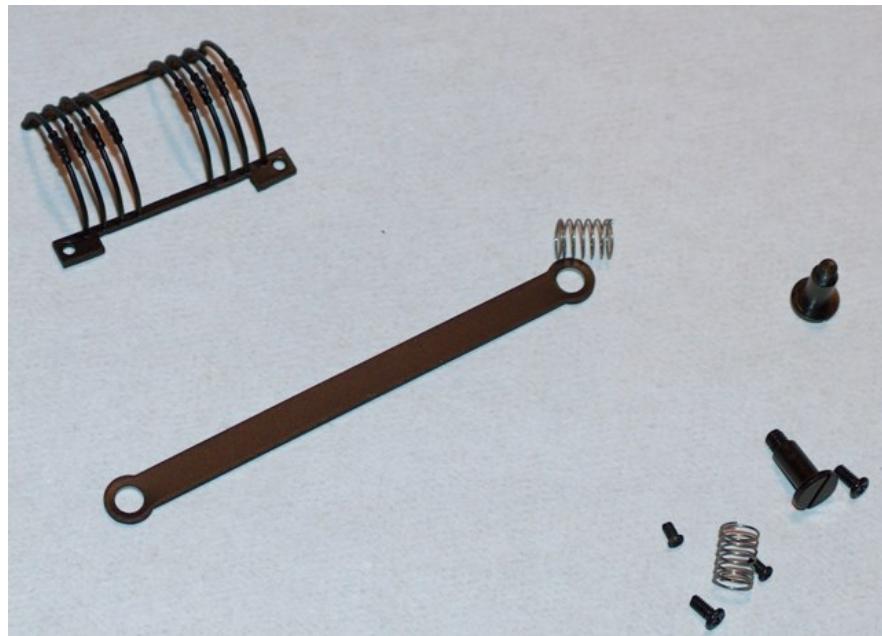
15. Al centro del sottocassa troviamo la riproduzione del motore a sogniola, vanto della tecnica italiana del dopoguerra. Alla sua sinistra possiamo notare il turbocompressore, il cambio di velocità, l'invertitore di marcia e l'albero di trasmissione verso il ponte principale sul carrello. Dall'altro lato si notano il gruppo dinamo-compressore coi relativi serbatoi cilindrici, il serbatoio di carburante ed infine ventole e canalizzazioni dell'aria verso i radiatori per la refrigerazione dell'acqua di circolazione del motore.



16. Particolare del carrello posteriore e dell'aggancio con l'altra semi-unità del treno. A destra del carrello si notano i tre micro interruttori che consentono di disabilitare le luci in testata, quelle in cabina e quelle dell'ambiente viaggiatori. Il carrello posteriore di ciascuna unità, solo portante nel prototipo reale, in questo modello è destinato a contenere la motorizzazione: un Escap 13N88 dotato di volani d'inerzia che a 12V assorbe 115mA. La barra di accoppiamento prevede tre fori. Il primo a destra, che garantisce una maggiore distanza fra le due automotrici, è destinato alla circolazione su plasticci convenzionali con raggio minimo di 600mm. Il secondo è da usarsi per l'uso su plasticci con raggi di curvatura molto generosi e con l'avvertenza di prestare la massima cautela percorrendo i rami deviati degli scambi commerciali. Il terzo è da impiegarsi solo per esposizione statica.



17. L'impietosa vista dall'alto mette a diretto confronto la diversa qualità dei due convogli. Anche il tetto contribuisce a distinguere la ALn 442, dotata di cucina, dalla adiacente ALn 448 caratterizzata invece dal vano bagagliaio.



18. Per finire, questo è il contenuto della bustina degli aggiuntivi: il particolare con le condotte freno può essere montato a patto di riservare il modello ad un mero uso espositivo o su plastiči dai raggi di curvatura generosi. In dotazione anche una barra per l'accoppiamento fra due composizioni di automotrici e qualche ricambio per le minuscole viti che chiudono il modello.

Caratteristiche generali complesso ALn 442 + ALn 448			
Reale	1/87		
Rodiggio UIC	B'2'+2'B'		
Anni di costruzione	1957-1958		
Motori Diesel	BRIF D 19 SB 12P		
Potenza di taratura kW	2 x 340		
Trasmissione	Meccanica 5 velocità		
Lunghezza massima convoglio mm	56.150	645	
Larghezza massima mm	2.950	34	
Altezza massima mm	3.750	43	
Interperno mm	18.500	213	
Passo carrello mm	3.000	34	
Diametro ruote mm	910	10,5	
Numero motori	2	2	
Velocità massima km/h	140	n.r.	
Autonomia km	1.800		
Massa in servizio kg	104.000		
Massa aderente kg	54.000		
Posti a sedere	90'	90'	
Modulo sedili mm	1.950	22,5	

Mario De Prisco - 04 aprile 2006

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003