

## **743 al microscopio**

**di Mario De Prisco**

Dedichiamo questa rapida carrellata fotografica all'ultima locomotiva a vapore prodotta da Rivarossi: la 743.301. Derivata come al vero dalle locomotive del gruppo 740 mediante l'installazione dei voluminosi preriscaldatori Franco-Crosti, il modello sana alcuni dei difetti di gioventù della prima locomotiva italiana dopo anni di digiuno da parte degli appassionati. La nostra 743.301 riproduce lo stato della locomotiva a fine servizio ed è quindi ambientabile con coerenza in epoca IV.



**1. La 743.301, ultima nata di Hornby nel campo delle loco a vapore, in una vista generale del modello. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)**

Per migliorare la visibilità dei particolari, in un tipo di mezzo che al reale pretendeva per le foto di fabbrica una apposita livrea, le foto successive sono state leggermente schiarite e quindi non possono essere prese a riferimento dei colori applicati in fabbrica e che risultano pienamente conformi alle normative FS.

L'aspetto della locomotiva è tirato a lucido come appena uscita da una revisione e per questo gli ottoni possono sembrare troppo evidenti. Chissà se in futuro potremo aspirare ad una versione impreziosita da un velo di sporcatura applicato in fabbrica. Come di consueto è possibile ingrandire le immagini semplicemente cliccandoci sopra.

Ci auguriamo che il meritato successo commerciale faccia proseguire senza titubanze il programma di locomotive a vapore sia con le altre macchine della stessa famiglia (741 e 940) che con altri mezzi altrettanto diffusi e noti fra gli appassionati (ad esempio le 625 e le 640).

Si ringrazia Hornby Rivarossi per la gentile collaborazione.

-



2. Come di consueto iniziamo ad illustrare il primo impatto del modello fin da quando è ancora ben custodito nella compatta confezione. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La locomotiva è accompagnata da numerosi foglietti che illustrano le caratteristiche generali, i componenti e la lista dei di ricambio, le modalità di settaggio delle luci, e per le macchine digital-sound il relativo fascicolo di istruzioni sia in italiano che in inglese. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



L'involucro in plastica pieghevole semirigida che protegge la locomotiva. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



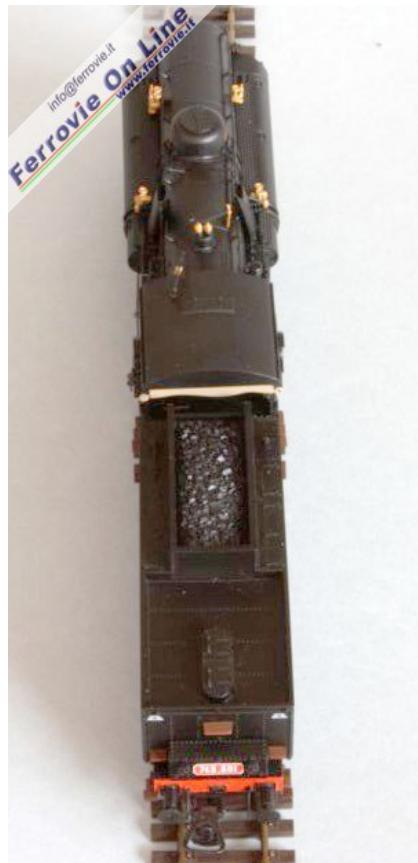
Due bustine per gli aggiuntivi. Nella prima l'adattatore per riportare la locomotiva al semplice funzionamento tradizionale eliminando il decoder digitale. La seconda contiene il gancio modellistico ad occhiello per il pancone frontale, il gancio realistico a maglia articolata, i due copristeli, una serie di corrimani. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



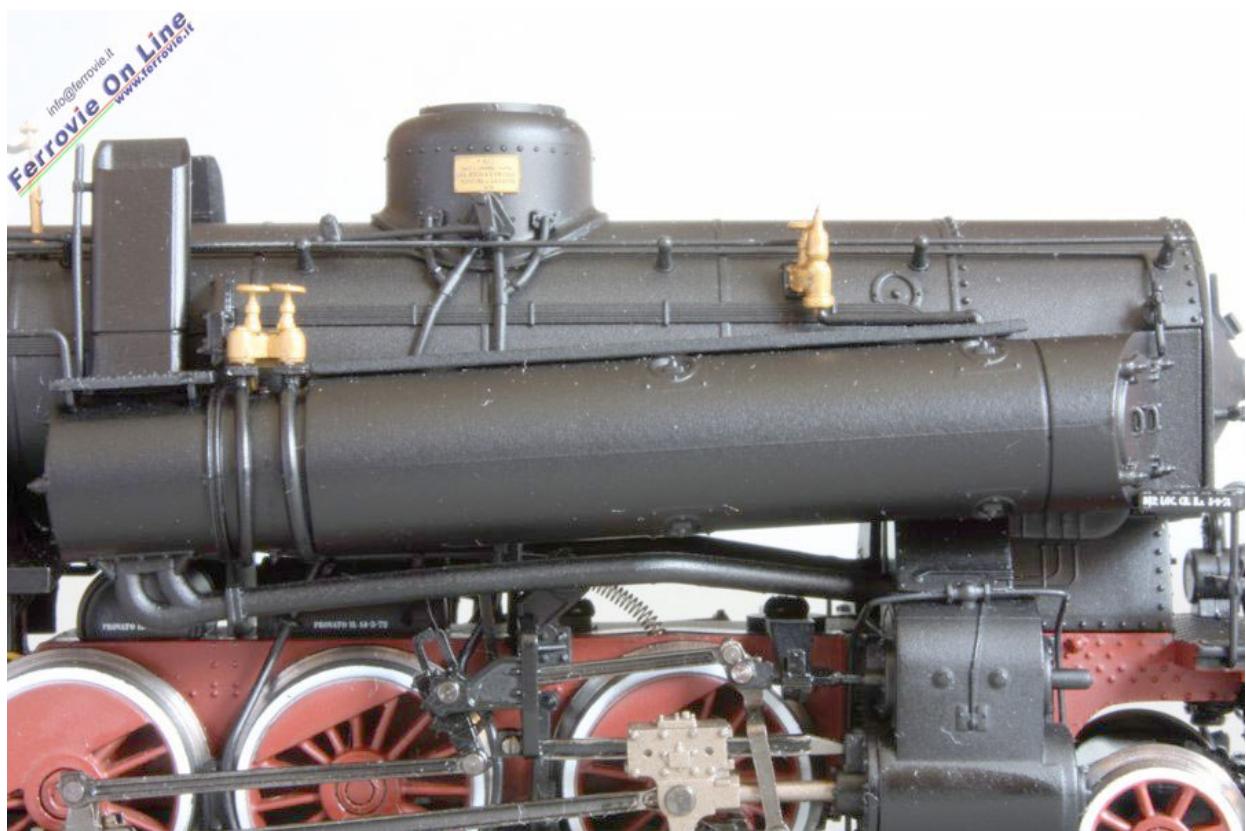
Diversamente dalla 740, lo sportello della camera a fumo è apribile e mostra una semplificata riproduzione dell'interno con la piastra tubiera appena accennata con il sistema di surriscaldamento del vapore. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



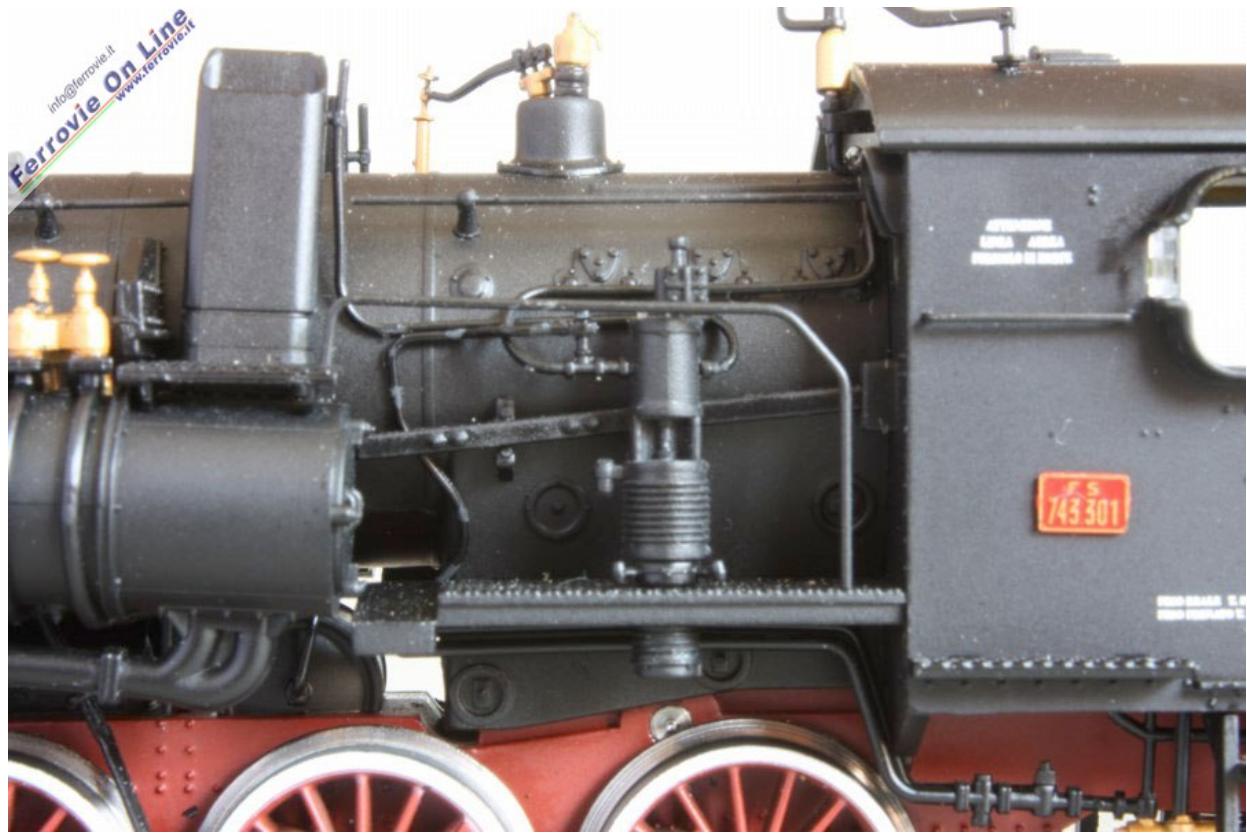
Due viste del modello dall'alto: dal lato della macchina... (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



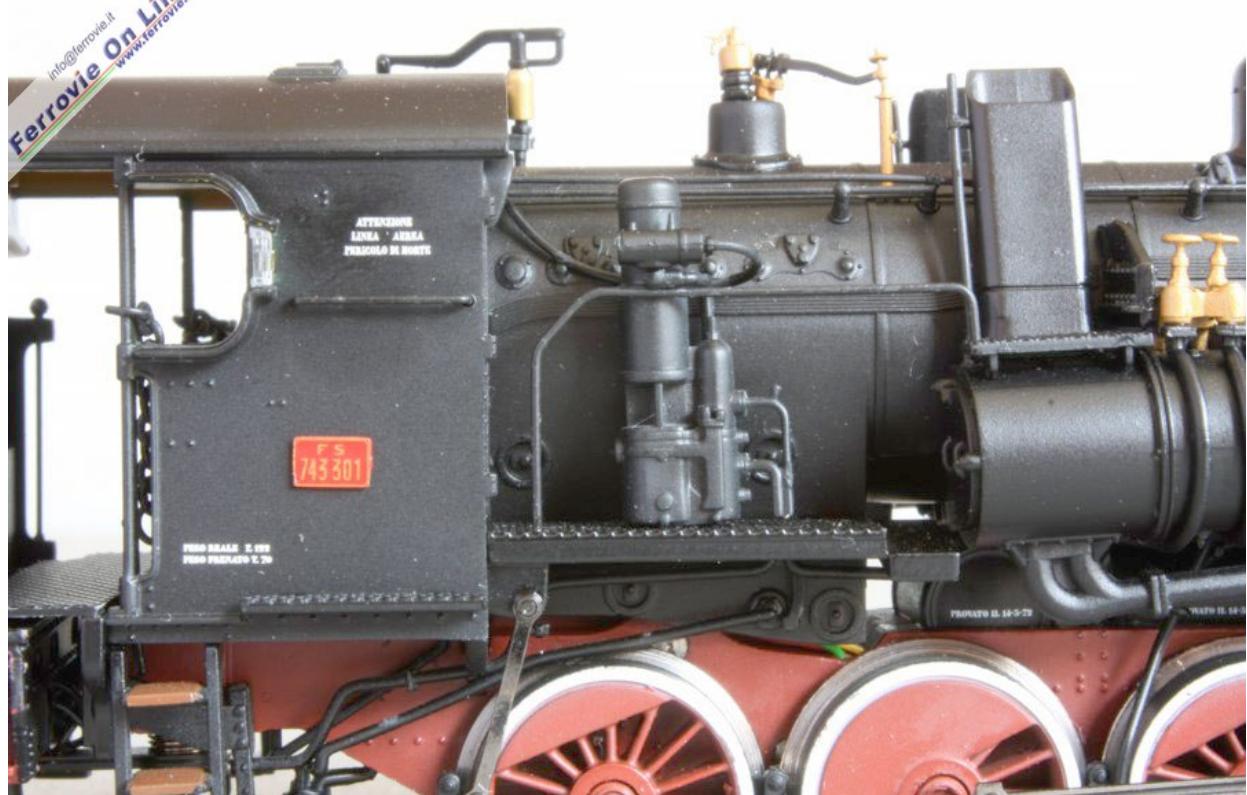
... e dal lato del tender. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La caratteristica più vistosa di questa locomotiva è l'applicazione dei preriscaldatori Franco-Crosti ai lati della caldaia. L'obiettivo macro evidenzia una giunzione di stampo che è molto meno visibile osservando il modello in condizioni normali. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La riproduzione della pompa Westinghouse sul praticabile sinistro. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



Sul praticabile destro è presente la pompa di alimentazione Nielebock-Knorr. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



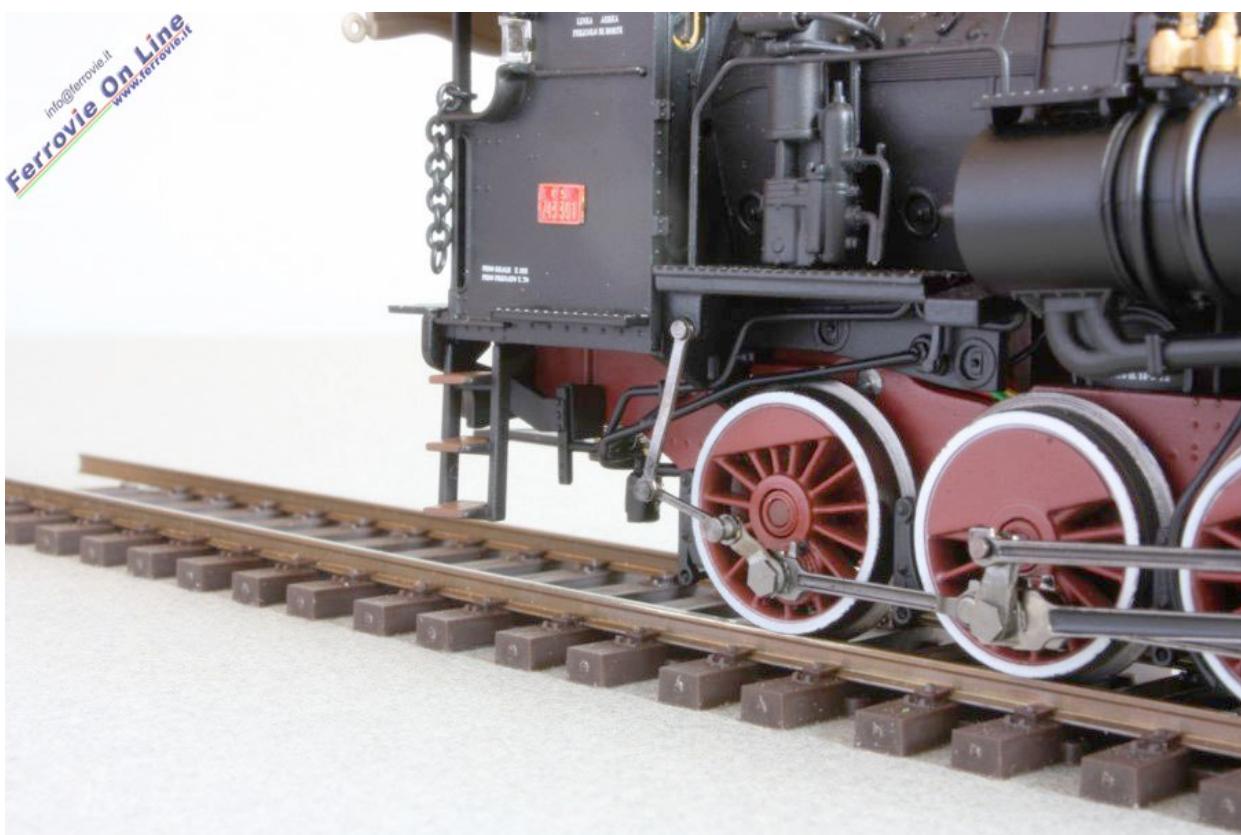
Ben dettagliato l'interno della cabina con il tetto e la parte alta delle pareti nel corretto colore giallo, e diversi tocchi di colore per evidenziare dove necessario volantini e manometri. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



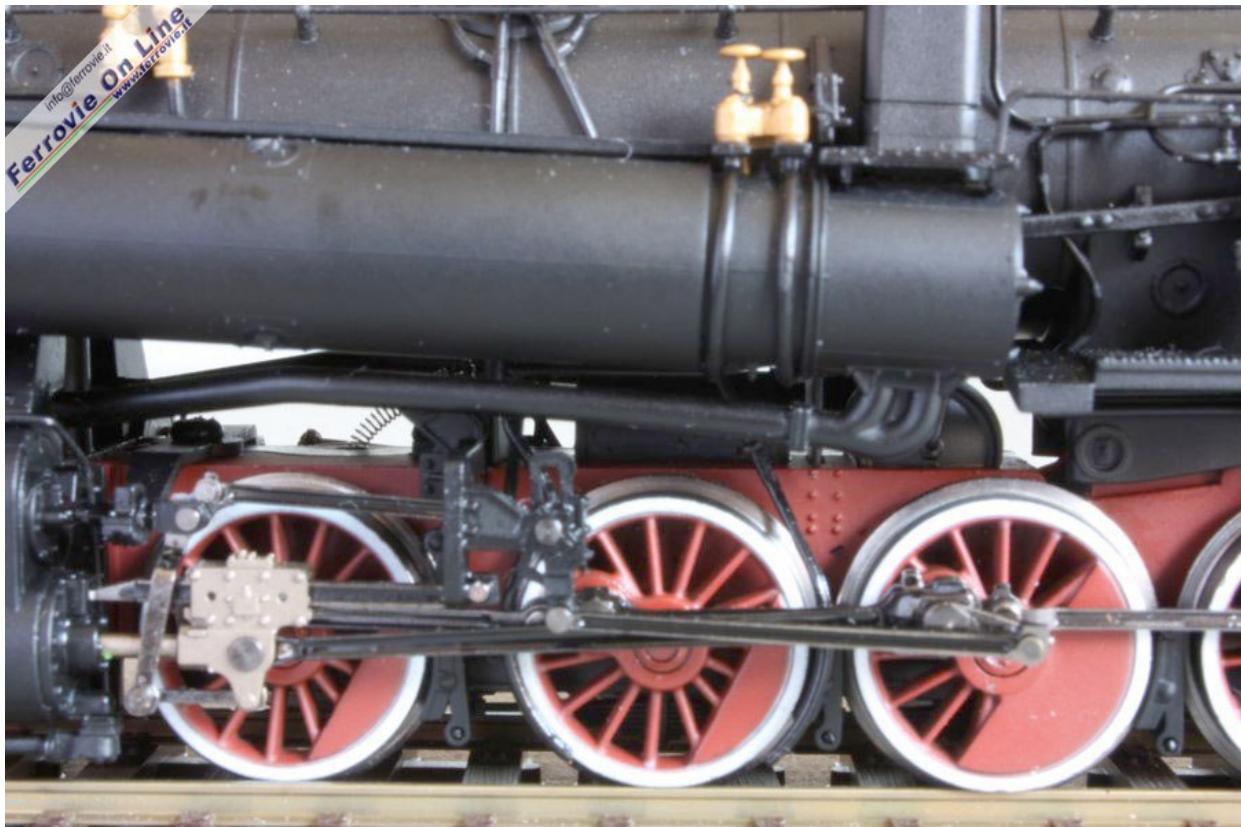
Altra vista della cabina con la riproduzione della tenda avvolgibile sul retro del tetto e le troppo vistose catene antinfortunistiche di sicurezza. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



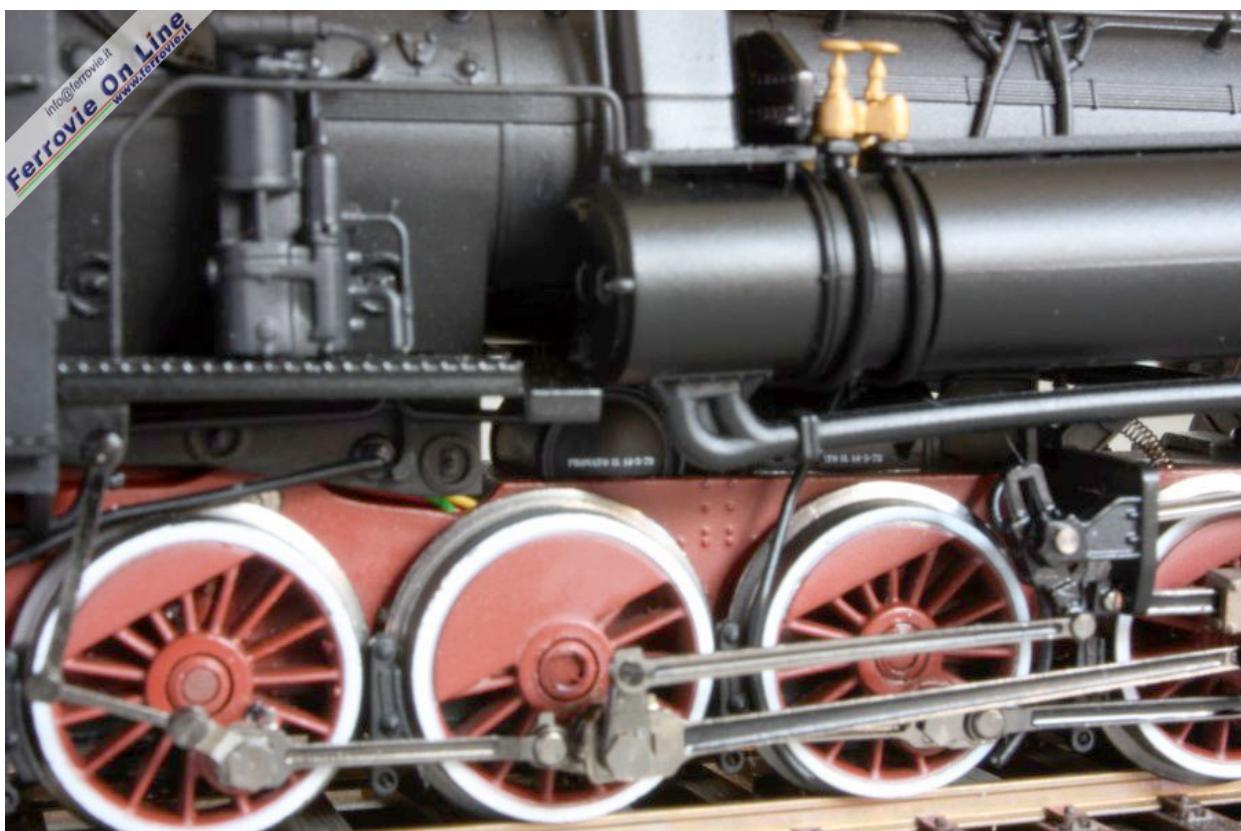
Un particolare del rodiggio e del biellismo, completamente rinnovati rispetto alla 740. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



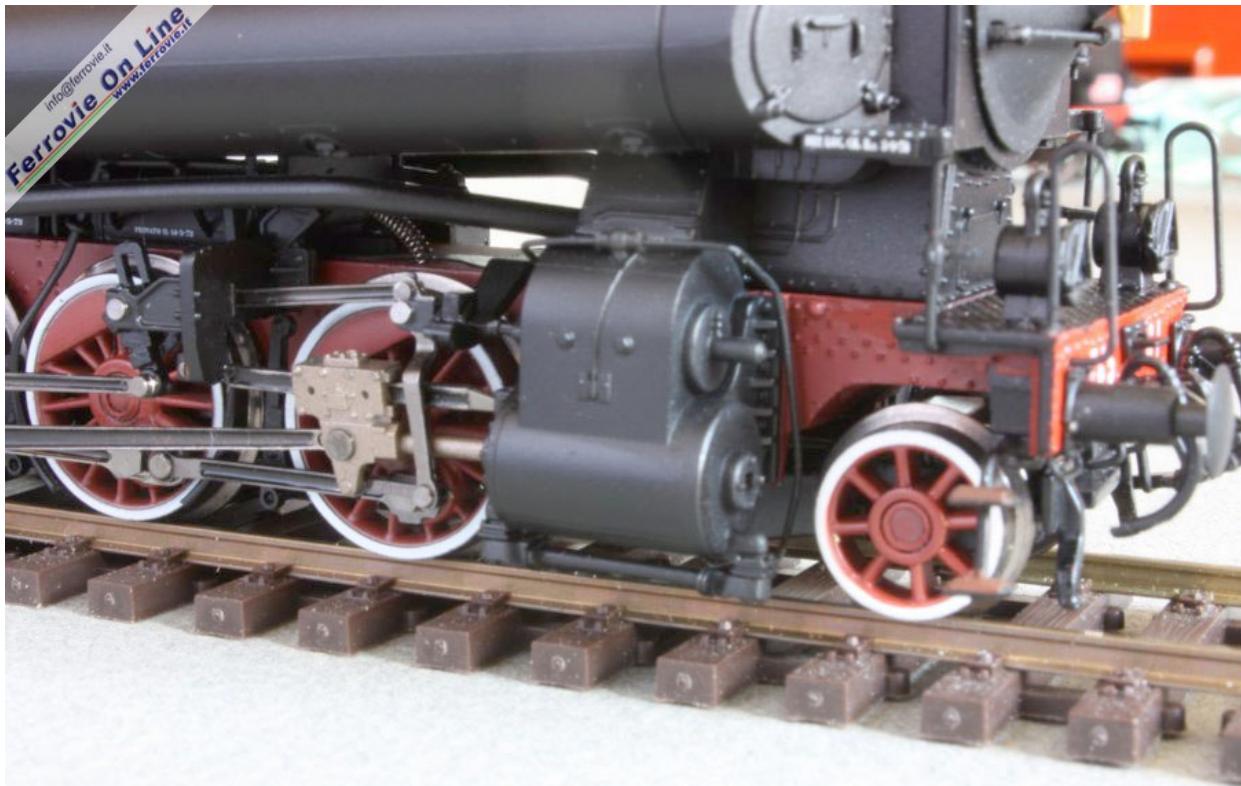
Particolare della biella articolata che nel prototipo reale trasporta il moto alla pompa di lubrificazione Friedmann. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



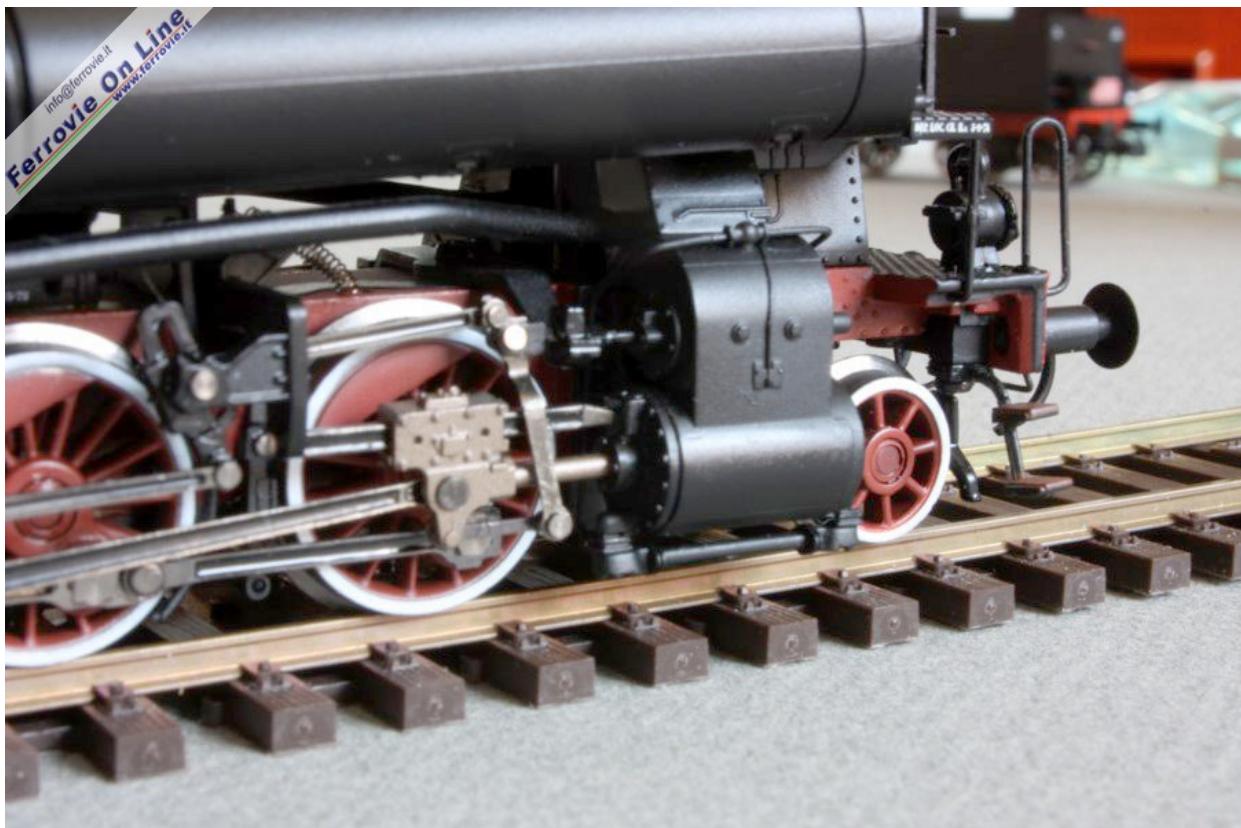
Altra vista del biellismo realizzato in metallo nichelato decisamente più robusto che sulla 740, pur mantenendo una buona resa a livello di dettaglio e dimensionamento. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



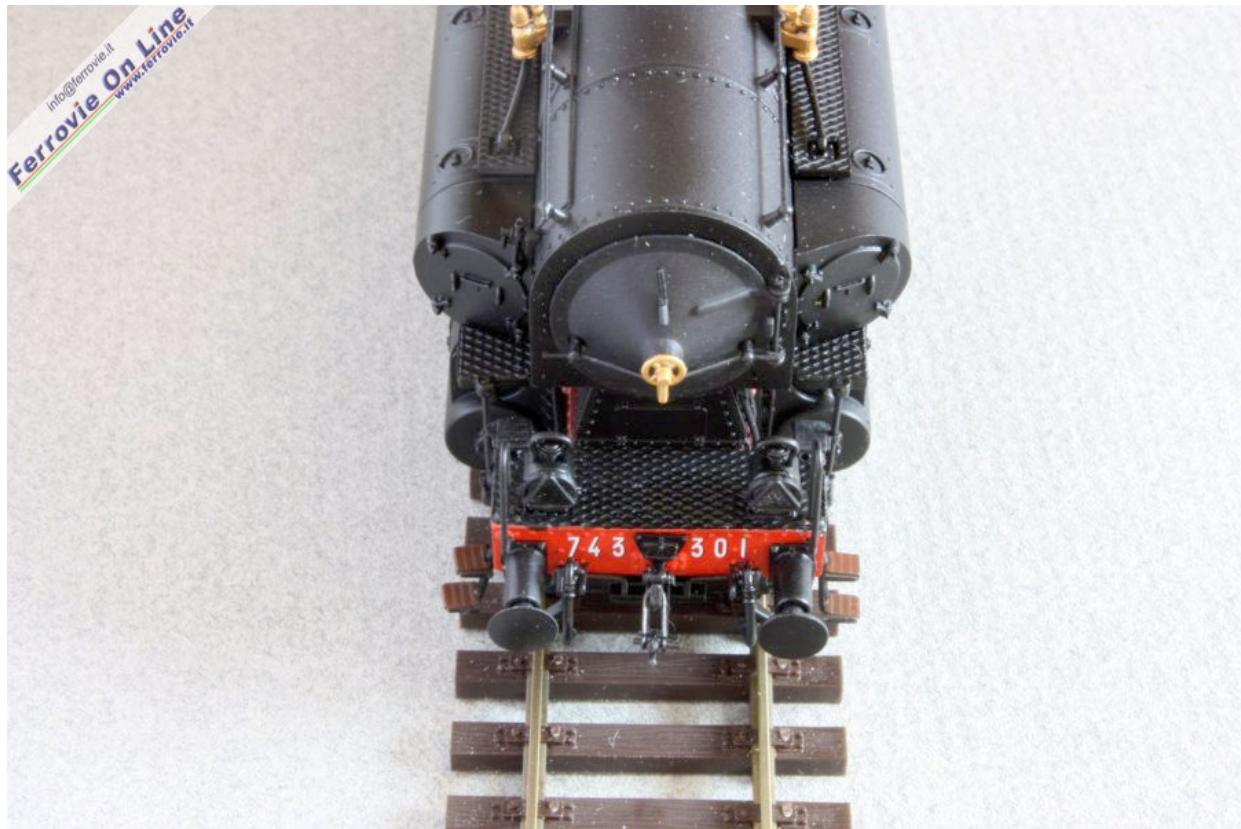
Sui serbatoi dell'aria compressa al centro del telaio non mancano le iscrizioni con la data di revisione. Peccato per i due cavetti giallo e verde... (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



Com'è ovvio, il gruppo cilindri è lo stesso delle 740 ben dettagliato e con molti particolari riportati. I copristelo sono da montare a cura del modellista e non interferiscono con l'asse portante neanche nelle curve più strette. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



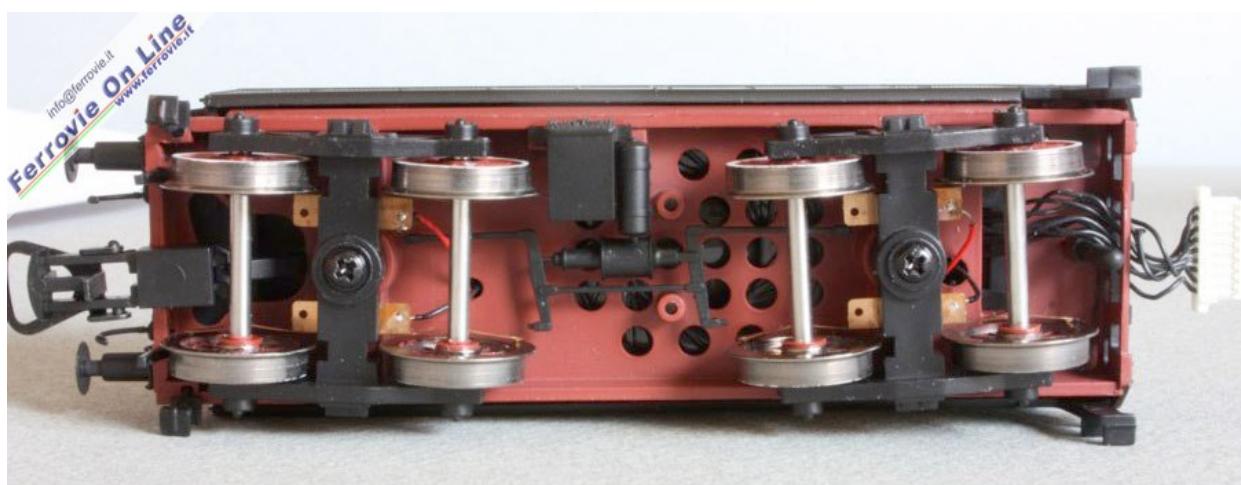
Altra vista del gruppo cilindri e della dettagliata testa a croce. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



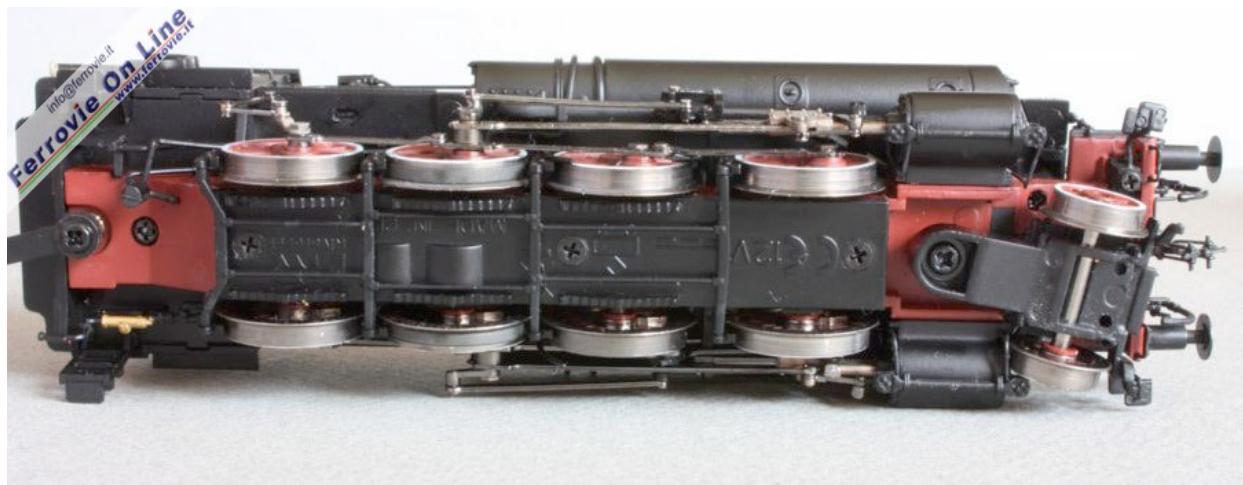
Il pancone anteriore con i respingenti molleggiati, a sinistra quello convesso a destra quello piano, il gancio realistico con maglia articolata come al vero, il praticabile finemente zigrinato, i fanali a petrolio che forse avrebbero meritato un tocco di colore ottone e led con luce bianca dai toni più caldi. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La fine targa del costruttore è un'altra novità rispetto alla 740. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



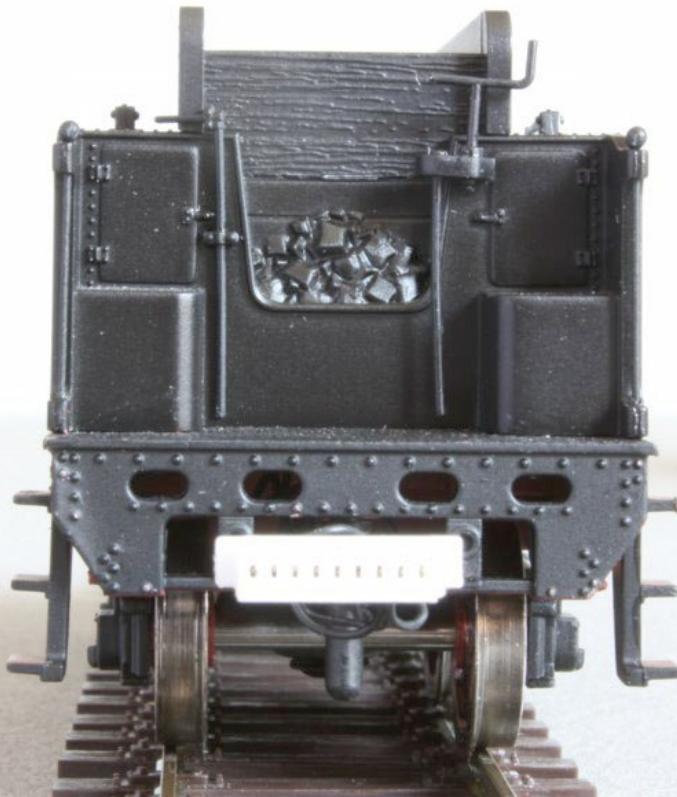
Vista inferiore del tender: spiccano i fori in corrispondenza dell'altoparlante del sistema sonoro, ma anche l'abbozzo del sistema frenante ed il timone di allontanamento per il gancio lato treno. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La dettagliata piastrina ferma assi con riproduzione delle balestre e delle tiranterie del sistema frenante. Per ovvia semplificazione costruttiva l'asse portante è come al solito realizzato in forma di bissel. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



Il tender, lo stesso della 740, ha perso il discusso sopralzo della carboniera e presenta il boccaporto per il carico dell'acqua realmente apribile per accedere ai micro interruttori per selezionare il tipo di illuminazione gradita dal modellista. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



Vista del tender lato cabina. Peccato per l'eccessivo spessore delle pareti superiori della carboniera! (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



La fine decorazione del tender lato treno, con il gancio modellistico che non interferisce con le condotte del freno ed i caccia pietre. Volendo si può attrezzare anche questa testata con il fine gancio a maglia articolata presente nella busta degli aggiuntivi. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)



**Anche il carrello del tender non è cambiato ma il risultato estetico è decisamente migliorato dalla riduzione di spessore dei "calzini", la fascia bianca fuori ordinanza in uso presso alcuni Depositi. (Foto Mario De Prisco, 27 febbraio 2010)**

**Mario De Prisco - 02 marzo 2010**

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**