

E626



CENNI STORICI

Le locomotive del gruppo E.626 rappresentano le capostipiti per il sistema di alimentazione in corrente continua a 3000V, che venne sviluppato negli anni '20 sotto l'impulso dei cambiamenti politici dell'epoca, favorevoli all'elettrificazione delle linee con il nuovo sistema in contrapposizione al più complicato sistema trifase già in uso. La linea prescelta per la sperimentazione fu la Foggia-Benevento, su cui a partire dal settembre 1927 iniziarono a circolare i primi prototipi del nuovo gruppo E.626.

L'impostazione meccanica delle nuove macchine rappresenta un caso unico tra tutte le locomotive FS: dei sei assi, tutti i motori, i due centrali sono solidali al telaio, mentre quelli di estremità sono inclusi in due carrelli impernati al telaio tramite una trave triangolare e pattini sui lati che ne permettono la rotazione. La costruzione della cassa segue i dettami dell'epoca, con un corpo centrale comprendente le cabine di guida e le apparecchiature principali più due avancorpi contenenti le apparecchiature ausiliarie.

Dopo la costruzione di una prima serie di 14 prototipi, quasi tutti diversi tra loro a causa della sperimentazione di diverse componenti e soluzioni ed oggetto di numerose modifiche nel corso della loro carriera, si giunse ad un progetto di E.626 "unificato" e, tra il 1931 ed il 1939, vennero consegnate le E.626 di serie, per un totale di 448 unità costruite, suddivise in 4 serie (14 prototipi, 015÷099 di seconda serie, 100÷407 di terza serie, 408÷448 di quarta serie inizialmente consegnate come E.625 001-041), con una continua evoluzione tecnica dovuta all'esperienza accumulata nel tempo. Le E.626 "unificate" erano dotate di 6 motori con potenza oraria totale di 2050 kW e velocità massima di 95 km/h; nella ricostruzione del dopoguerra molte unità di 2a e 3a serie furono ricostruite, integralmente o in parte, con gli stessi equipaggiamenti delle unità di 4a serie.

La diffusione delle E.626 sulla rete FS procedette inizialmente di pari passo con l'elettrificazione in corrente continua delle linee, su cui si incaricarono di trainare tutti i treni merci e parte dei passeggeri (insieme alle successive E.326 e E.428); nel dopoguerra l'arrivo di macchine più moderne e performanti le scalzarono dai servizi viaggiatori più importanti, ma le E.626 continuarono a costituire l'ossatura principale dei treni merci sulla rete italiana fino agli anni '80, quando si iniziò a sospendere le Riparazioni Generali, per poi essere definitivamente tolte dal servizio regolare nel 1995. Alcune unità sono state preservate funzionanti per treni storici, diverse altre conservate statiche oppure come monumento in numerose località del Paese.

SHORT HISTORY

The locomotives of the E.626 group are the first machines built for the 3000V direct current alimentaton system, developed during the '20 years thanks to the political changes of that time, favourable to the electrification with the new system instead of the more complicated three-phase system, already in use. The line chosen for the experimentation of this new system was the Foggia-Benevento, where starting from September 1927 the first prototypes of the E.626 group began to run.

The mechanic configuration of the new machines is unique between all FS locomotives: the two central of the six motor axles were linked to the main chassis, while the extreme ones were included in two bogies, connected to the chassis by a triangular beam and lateral sliders that allow the rotation. The body construction followed the style of that time, with a main central part with driving cabins and main equipment, with two front boxes with auxiliary equipment.

After the construction of 14 prototypes, almost all different between them due to the experimentation of several components and solutions, and subject to many modifications during their career, an "unified" project for the E.626 was defined and between 1931 and 1939 all the E.626 were delivered, for a total of 448 units built, divided in 4 series (14 prototypes, 015÷099 of second series, 100÷407 of third series, 408÷448 of fourth series initially delivered as E.625 001÷041), with a constant technical evolution thanks to the experience gained over the time. The "unified" E.626 had six motors for a total hourly power of 2050 kW and maximum speed of 95 km/h; during the post-war reconstruction, several units of 2nd and 3rd series were rebuilt, fully or partially, with the same equipments of the 4th series units.

The diffusion of the E.626s over the FS network initially evolved with the electrification in direct current of the lines, were they pulled all the freight trains and part of the passengers ones (together with the following E.326 and E.428); after the war arrived more modern and performing locomotives that took the most important passengers services, but the E.626 continued to represent the backbone of the freight services until the '80 years, when the General Reparatons were stopped, being finally withdrawn from regular services in 1995. Some units have been restored and running for historical trains, many others are preserved static or as a monument in several Italian locations.

LE
MODELS

www.lemodels.it

LEVEL

LE Models è un marchio di LEVEL S.r.l.

www.levelgroup.it | info@levelgroup.it

decorazione completa e nitida



pannello





e626.075 (ep. IIIb/IVa)

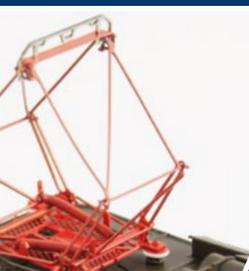


e626.075 (ep. IIIb/IVa)



e626.075 (ep. IIIb/IVa)

grafi estremamente realistici



carrelli super-dettagliati



interni interamente riprodotti



LOCOMOTIVE ELETTRICHE E626 - CARATTERISTICHE TECNICHE COMUNI ALLA FAMIGLIA

Scala	HO - 1:87
Lunghezza	173 mm
Predisposizione digitale	Presca NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli
Luci	LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, illuminazione degli interni delle cabine. Possibilità di comando indipendente di tutte le luci sia in analogico (tramite micro-interruttori) che in digitale (tramite decoder).
Predisposizione sonora	Sede per altoparlante rettangolare 12x14 mm oppure 11x15 mm. Disponibile anche con decoder DCC Sound installato di fabbrica.
Motorizzazione	Motore a 5 poli con volano, doppia trasmissione cardanica sui carrelli di estremità, carrello centrale folle su telaio basculante. Telaio in metallo di grande massa, quattro ruote con anelli di aderenza, captazione di corrente su tutte le 12 ruote. Kit opzionale con 2 assi motori senza anelli di aderenza.
Pantografi	Tipo 32 / 42LR FS (a seconda delle versioni) in metallo, posizione di riposo estremamente piatta, con possibilità di captazione di corrente
Ganci	Portaganci a norma NEM 362 con timone di allontanamento per aggancio corto
Predisposizione per sistemi a 3 rotaie	SI, possibilità di installazione di un pattino per terza rotaia sul carrello centrale (kit opzionale) e commutazione tramite jumper sul circuito stampato
Raggio minimo di curvatura	360 mm (consigliato 420 mm)
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche delle macchine. Cassa, carrelli e telaio con dettagli di qualità superiore, parte centrale del telaio traforata e libera come al vero, numerosi dettagli riportati in plastica o metallo fotoinciso, tornito o stampato, riproduzione completa dei tubi lanciasabbia, riproduzione dei tiranti del sistema frenante in metallo, ruote con fine riproduzione delle razze in Kevlar, tubazioni tra telaio e carrelli in materiale flessibile. Arredamento interno della cabina completo con dettagli riportati e differenziati tra le due cabine. Riproduzione realistica del corridoio e delle apparecchiature in cabina AT in fotoincisione metallica verniciata e decorata. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.

ELECTRIC LOCOMOTIVES E626 - COMMON TECHNICAL FEATURES

Scale	HO - 1:87
Length	173 mm
Digital predisposition	NEM 660/21MTC plug for 21-poles DCC decoders
Lights	Red/white LEDs with inversion according to the running direction, cabin interiors illumination. Possibility of independent command of all lights in both analog (through switches) and digital mode (through decoder).
Sound predisposition	Place for rectangular 12x14 mm or 11x15 mm speaker. Also available with factory installed DCC Sound.
Motorization	5-poles motor with flywheel, double cardan shaft with transmission on the two head bogies, central bogie on floating frame. Heavy metallic chassis, four wheels with traction tyres, current pick-up on all 12 wheels. Optional kit with 2 motor axles without traction tyres.
Pantographs	Type 32 / 42LR FS (according to the versions) in photo-etched metal, extremely flat closed position, with possibility of current pick-up
Couplers	NEM 362 socket with short-coupler cinematic
3-rails systems predisposition	YES, possibility to install a 3rd rail pick-up shoe under the central bogie (optional kit) and commutation made by jumpers on the Printed Circuit Board
Minimum curve radius	360 mm (suggested 420 mm)
Notes	Bodies realized by high precision and high quality plastic injection, correctly differentiated in details and decoration to reproduce properly all the features of the machines. Body, bogies and chassis with high quality details, chassis with central part free and see-through as in reality, several applied parts in plastic or metal photo-etched, lathed or injected, complete reproduction of sandboxes pipes, reproduction of brake system leverages in metal, wheels with accurate reproduction of spokes in Kevlar, pipes between chassis and bogies made in flexible material. Fully reproduced cabin's interiors with applied separate parts and differentiated between the two cabins. Realistic reproduction of walkway and high tension devices in photo-etched and painted metal. Model with partially mounted details, additional parts included in accessory bag.