

Non sempre i nostri modelli ferroviari sono costruiti per un esercizio su tracciati tortuosi, ed è per questo motivo che abbiamo sottoposto l'ALDn 32 di GT ad una "Grande Trasformazione", rendendola atta a questo tipo di utilizzo.

Il modello, per la sua buona essenzialità costruttiva e privo di parti esterne riportate, ben si presta ad un uso intensivo sui nostri plastici.

Il funzionamento, sul modello da noi acquistato nel complesso risultava buono, ma non era esente da alcuni inconvenienti come lo sviamento del carrello motore in curve strette e scarsa potenza in presenza di salite. Queste anomalie sono provocate dall'insufficiente massa aderente che dal basso rapporto di riduzione (1:12) della trasmissione, ottenuta tramite vite senza fine e ruota dentata che, se da un lato non crea problemi meccanici, dall'altro imprime forti accelerazioni alle ruote motrici accentuandone la mancanza di aderenza (provocando anche lo spostamento laterale dell'albero di trasmissione realizzato con giunto in gomma).

Queste le modifiche che abbiamo deciso di effettuare:

- eliminazione del motore originale; della trasmissione e del gruppo riduttore del secondo asse (quest'ultimo si smonta sfilando la ruota isolata e successivamente l'asse; essendo il tutto assemblato a pressione);

- modificata la zavorra, eliminando due piastri- ne ed accorciando le rimanenti di 10 mm circa (fig. B);

- costruita staffa fissaggio nuovo motore (Günther) ed applicato volano 20 mm;

- costruite due piastri- ne d'appoggio in vetronite ramata (circuiti stampati) per le zavorre, le quali hanno anche funzione di conduttori elettrici tra carrello e motore (particolare 7);

- tornite le ruote motrici ed applicate cerchiature in gomma;

- raddoppio dei punti di contatto elettrico sulle ruote di entrambi i carrelli con costruzione di nuove condotte elettriche in lamierino d'ottone da 0.5 mm (fig. C);

- applicate nuove zavorre direttamente gravanti sul carrello motore (particolare 6);

- arredamento interno.

La scelta di un nuovo motore è stata dettata dalla necessità di ridurre al minimo gli ingombri, ottenendo lo spazio necessario per l'arredamento interno (non per motivi tecnici, in quanto il motore SME, scelto dalla G.T., risulta essere potente e scorrevole).

Il volano è quasi indispensabile per i modelli in corrente continua quanto, oltre a conferire una migliore regolarità di marcia, contribuisce in modo determinato al superamento di eventuali "punti morti" di contatto tra ruota e rotaia (polvere, cuori dei deviatori, ecc.).

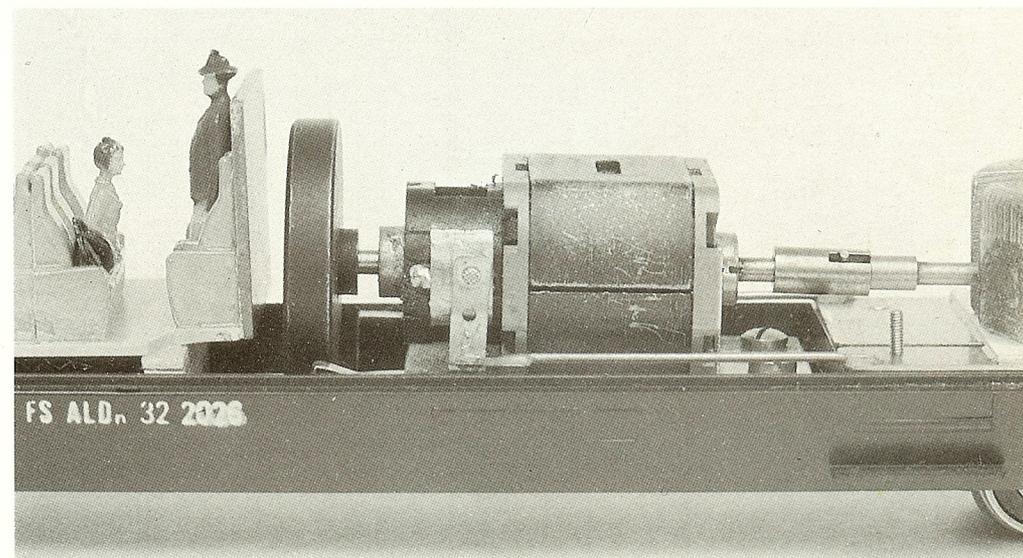
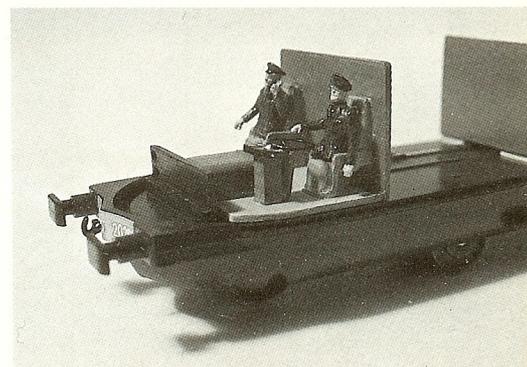
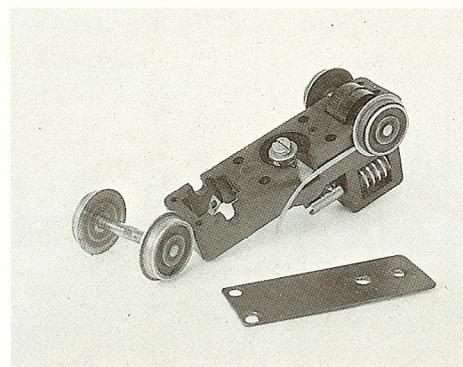
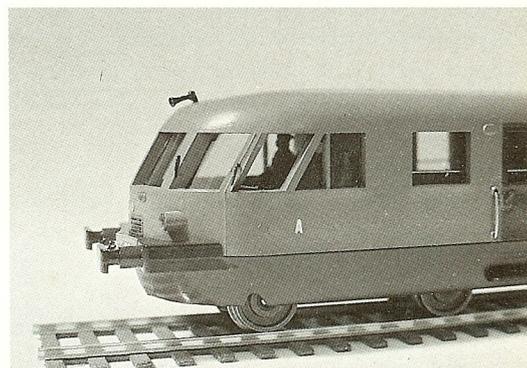
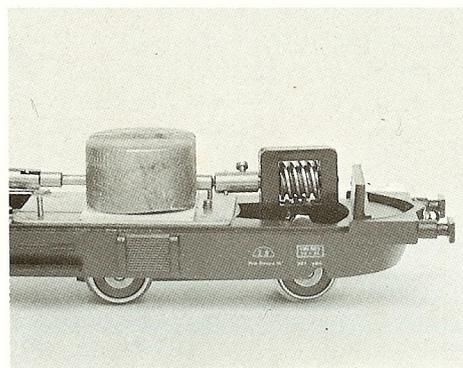
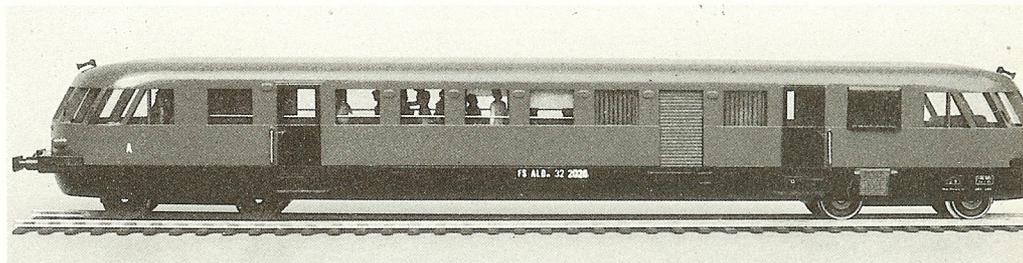
La trasmissione mediante giunti cardanici e l'adozione delle cerchiature in gomma, hanno eliminato i piccoli difetti riscontrati sul modello originale.

La velocità dello stesso non è variata, in quanto non si è ritenuto opportuno modificare il rapporto di riduzione originale (inoltre il costruire un nuovo riduttore avrebbe comportato un eccessivo lavoro, non facilmente eseguibile con le attrezzature di cui i modellisti sono normalmente in possesso).

Quest'ultima decisione è maturata anche dopo l'incontro, in quel di Novegro, con i titolari della GT, i quali hanno all'esame, tra le altre cose, una nuova trasmissione ben più consona all'ormai elevato standard qualitativo raggiunto dalla ditta romana.

**Aldo Gigli - Marco Pasti**

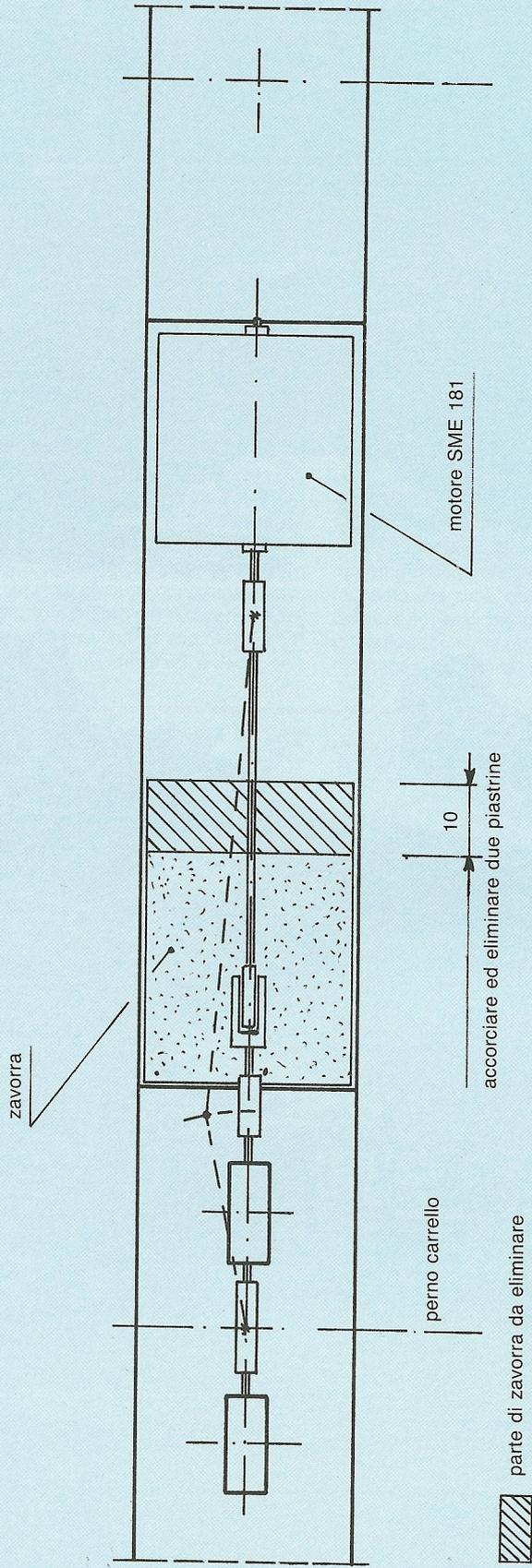
## Una ALDn 32 GT con qualche cosa in più



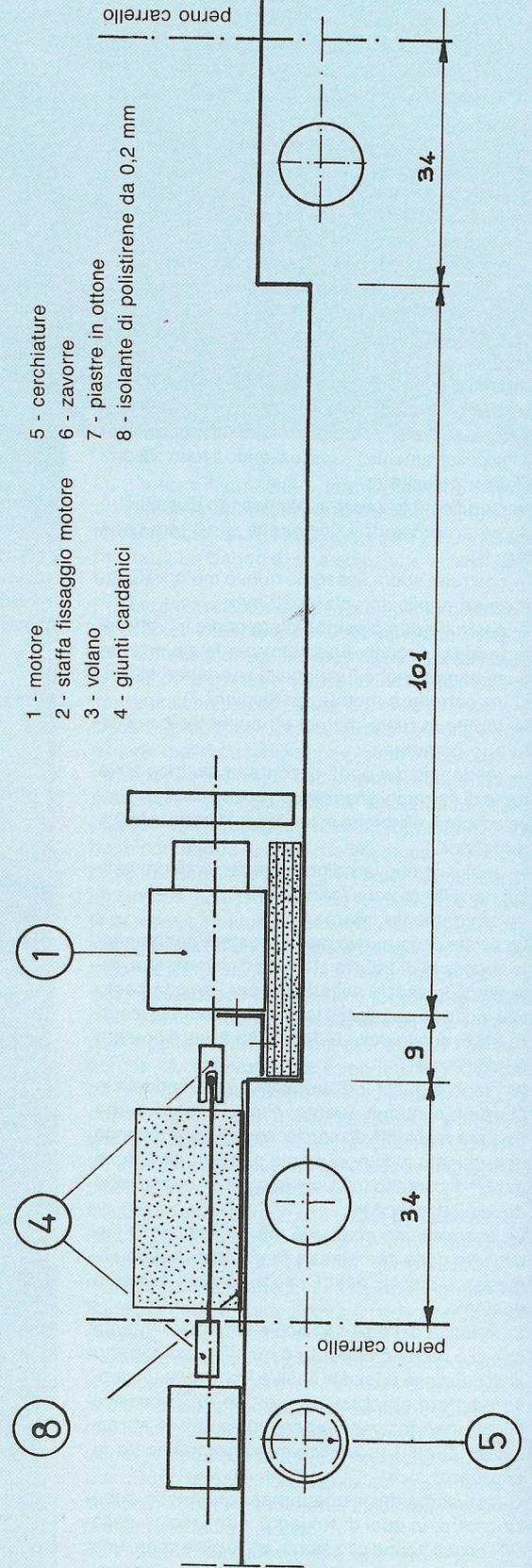
### Elenco degli aggiuntivi utilizzati

Motore Günther .....	art. 3000	
Giunti Günther .....	art. 3018	
Volano Günther .....	art. 3022	∅ 20 mm
Arredamento interno Jouef .....	art. 2501	
Personaggi Preiser .....	art. 328	
Cerchiature Märklin .....	art. 7154	∅ 10 mm

Schema trasmissione originale  
figura A



Schema nuova trasmissione  
figura B



- 1 - motore
- 2 - staffa fissaggio motore
- 3 - volano
- 4 - giunti cardanici
- 5 - cerchiature
- 6 - zavorre
- 7 - piastre in ottone
- 8 - isolante di polistirene da 0,2 mm

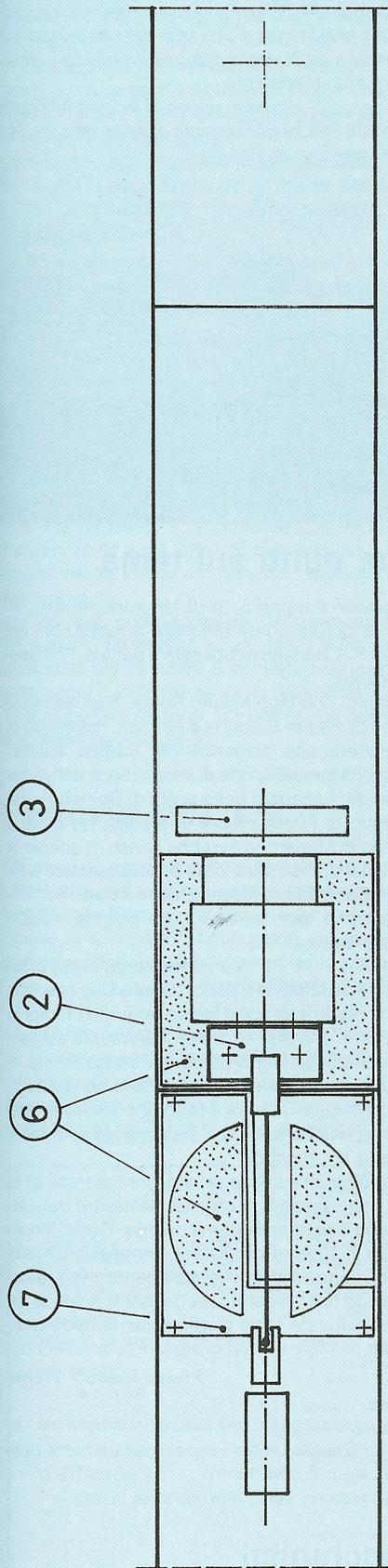
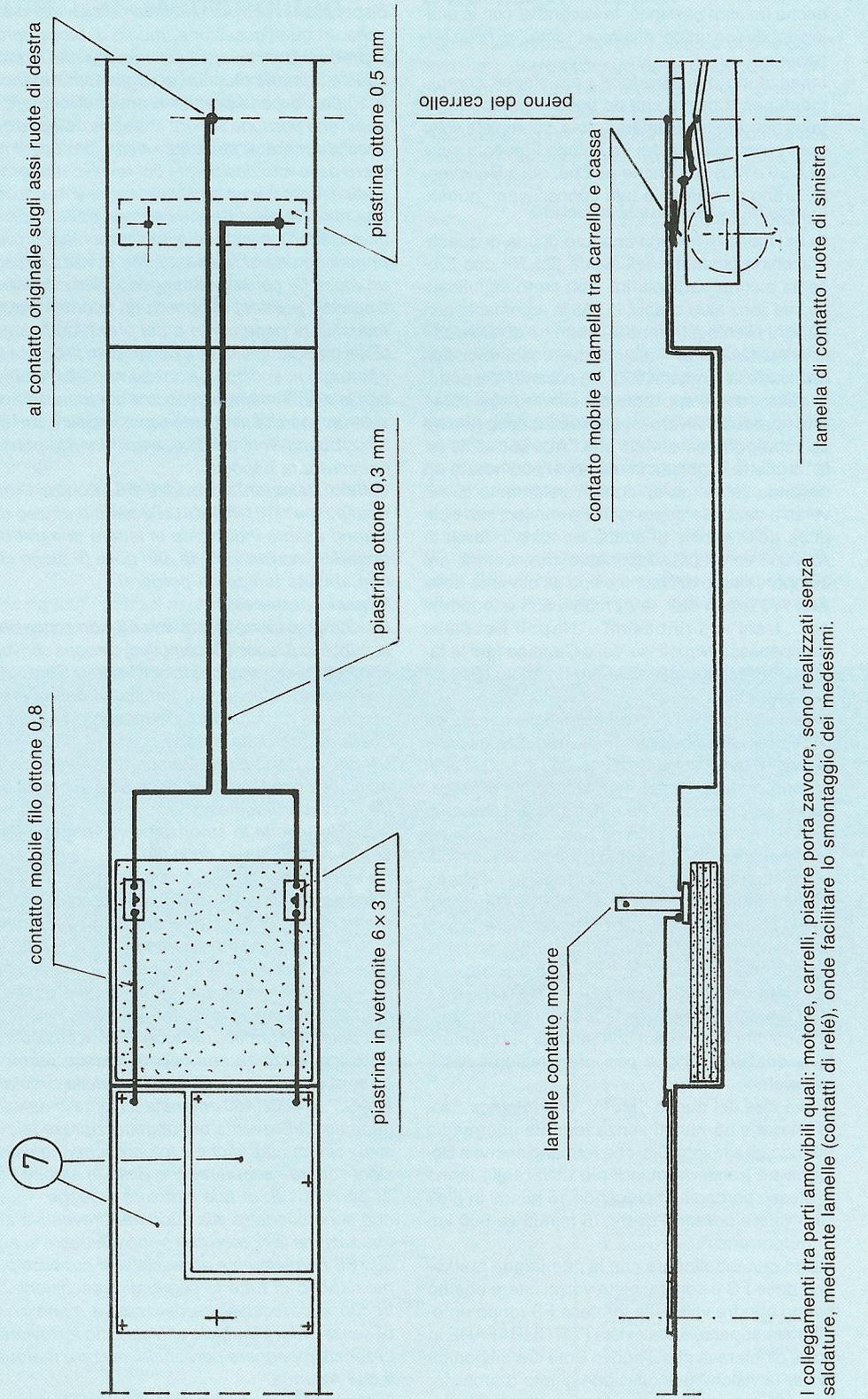


figura C



I collegamenti tra parti amovibili quali: motore, carrelli, piastre porta zavorre, sono realizzati senza saldature, mediante lamelle (contatti di relé), onde facilitare lo smontaggio dei medesimi.