

una questione d'attualità

i ganci con innesto unificato

Adesso che anche le grandi case tedesche hanno adottato l'innesto unificato (NEM), la questione dei ganci intercambiabili fa parlare di sé il mondo modellistico. C'è il problema dell'adattamento del materiale "vecchio". Ma poi il modellista avrà solo l'imbarazzo della scelta.

Giuseppe Lisa

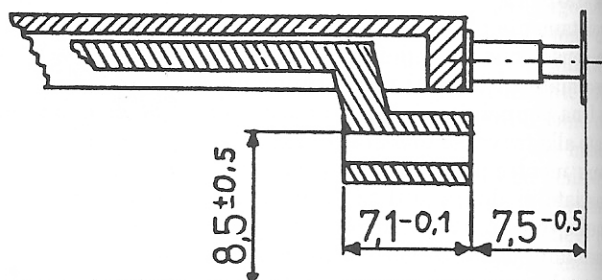
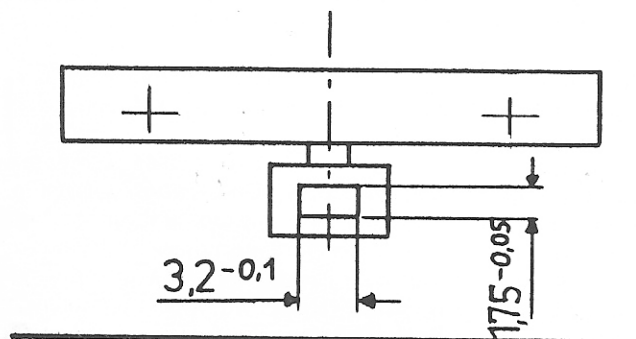
Chiunque abbia acquistato modelli in scala H0 anche solo di due diverse ditte si è imbattuto nel problema dei ganci, differenti fra loro o, nel migliore dei casi, simili ma non del tutto compatibili. Questa situazione si trascina da lunga data, praticamente da quando è nata questa scala; quasi a complicare ulteriormente le cose, da una decina d'anni a questa parte si discute sempre più insistentemente sulle diverse possibilità di far circolare i modelli respingente contro respingente, o almeno con distanze relative accettabili, mediante particolari cinematismi applicati ai ganci dei rotabili. Vediamo qual è attualmente il "panorama ganci" nella scala H0.

Mentre oltre oceano accanto al semplice gancio NMRA è molto diffuso il raffinato Kadee, riproduzione esatta per estetica e funzionamento del gancio automatico americano, e oltre Ma-

nica vi è il tipico gancio britannico ad uncino, di dimensioni generose e abbastanza antiestetico, nell'Europa continentale invece c'è... il caos. Sì, perché praticamente ogni casa ha il suo gancio, e nessuno di questi ha caratteristiche tali da prevalere nettamente sugli altri. Il più diffuso è il gancio a occhiello, noto anche come "tipo Märklin" perché diffuso per la prima volta dalla casa di Göppingen, e poi variamente interpretato da Märklin, Roco, Lima, Liliput, Trix, Piko eccetera. È esteticamente accettabile (forse anche perché siamo abituati a vederlo praticamente da sempre), dolce nel funzionamento, e offre la possibilità, con qualche modifica, del presganciamento, cioè della manovra a spinta con gancio aperto; ha però gli inconvenienti di essere inadatto al montaggio sui timoni eccentrici per "gancio corto" e soprattutto di interferire in curva con i respingenti

se non si ricorre a distanze fra i rotabili oggi non più accettabili. Migliore, sotto quest'ultimo aspetto, è il gancio a occhiello Rivarossi, concettualmente identico ma montato più in basso, sotto l'asse dei respingenti, che però e perciò non si aggancia bene con i modelli di tutte le altre marche. Come se non bastasse, per sganciare il gancio Rivarossi bisogna attirare magneticamente verso il basso la leva dell'occhiello, anziché spingerla meccanicamente verso l'alto, il che obbliga a installare due differenti tipi di sganciatori se sullo stesso impianto circolano rotabili con i due tipi di gancio... Completamente diverso, il gancio a uncino Fleischmann condivide pregi e difetti del tipo a occhiello, si sgancia agendo

Disegni quotati per la costruzione degli innesti unificati NEM 362



verso l'alto ma non ha la possibilità del presganciamento ed è montato ancora più in alto, fra i respingenti, con le complicazioni e le... licenze estetiche che ciò comporta, non ultima la necessità di distanziare fra loro i respingenti anche ben oltre i 20 mm di distanza canonica.

Esistono poi diversi tipi di gancio cosiddetto "corto", il più conosciuto e diffuso dei quali è di gran lunga quello lanciato con gran decisione e buon successo commerciale da Roco, che permette con molti modelli di realizzare il sogno di avere, almeno in rettilineo, i respingenti dei rotabili realisticamente accostati. Per ottenere ciò si è dovuto "inventare" un tipo di accoppiatore in grado di realizzare un'unione rigida fra i due veicoli contigui, capace cioè di guidare un timone montato ad eccentrico che allontani i rotabili in curva per evitare che i respingenti si incastrino fra loro. Va da sé che questo gancio deve essere sufficientemente basso per non interferire con questi ultimi in curva. Il tipo realizzato da Roco, sulla base degli studi della cessata Röwa, soddisfa queste caratteristiche, a prezzo però di una certa durezza di aggancio (occorre un urto, che con carri leggeri isolati può creare qualche difficoltà), e la manovra è possibile solo in rettilineo. A questo bisogna aggiungere la necessità di sganciare i vagoni di tipo particolare (ancora un altro!), differenti da quelli precedenti, che devono aprire l'accoppiamento a mo' di pinza, la cui affidabilità di funzionamento non è proprio assoluta. Anche l'aspetto esteriore (sebbene questo giudizio sia soggettivo) non è quanto di meglio si possa richiedere a un gancio modellistico.

Costruttivamente diversi dal Roco ma concettualmente simili e funzionalmente non migliori sono gli accoppiatori per gancio corto Ade (usato solo sulle note e dettagliatissime carrozze di questa casa) e quello Ribu. Le caratteristiche funzionali ed estetiche di questi tipi di gancio, oltre all'impossibilità del presganciamento (eccettuato il Ribu, ancora non del tutto soddisfacente però nel funzionamento), li rendono adatti soprattutto per composizioni bloccate, dove il guadagno estetico è notevole, piuttosto che per un impiego più intenso come quello delle manovre di composizione e scomposizione dei treni.

Quel che occorre sottolineare, al termine di questa sommaria panoramica, è il fatto che l'avvento e la progressiva diffusione del "gancio corto" Roco hanno fatto conoscere e dato il via alla diffusione dell'innesto normaliz-

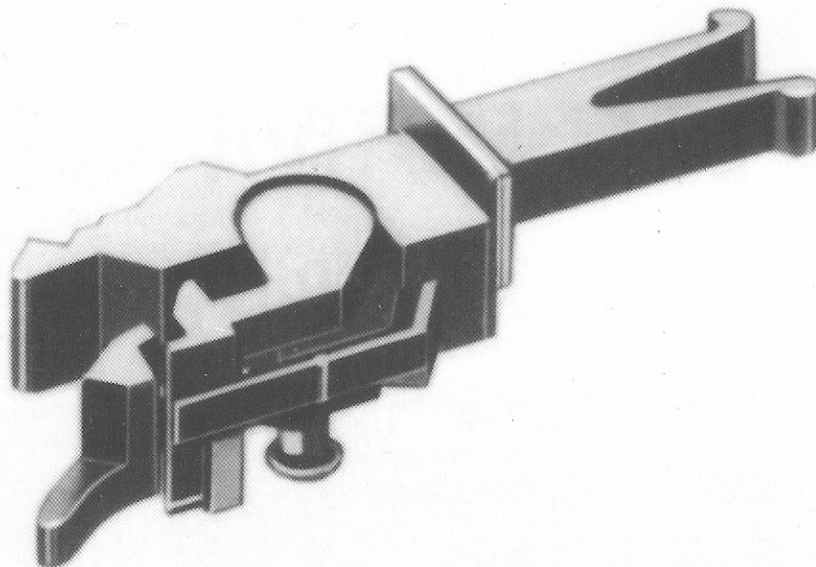


Foto ufficiale del nuovo accoppiatore Fleischmann compatibile con tutti i timoni eccentrici per "gancio corto" con innesti NEM 362

zato a scatto NEM 362, che si avvia a fornire la soluzione al problema dell'intercambiabilità e dell'unificazione dei ganci dei modelli di tutte le marche. Infatti, mentre un numero sempre maggiore di case (Liliput, Fleischmann, Piko,...) lo stanno introducendo sui loro modelli più recenti, una delle novità salienti dell'ultima Fiera di Norimberga è la presentazione di due nuovi accoppiatori per gancio "corto", entrambi montati su innesti unificati NEM 362, realizzati da Märklin e da Fleischmann. Quest'ultimo, che sarà prodotto in più versioni per consentire di dotarne anche i rotabili di vecchia produzione sprovvisti nell'innesto unificato, appare strettamente imparentato con il poco noto ma ottimo gancio Fox, non più in commercio, e, stando alle convincenti dimostrazioni viste a Norimberga, la sua affidabilità non dovrebbe lasciare incognite.

E le case italiane? Lima e Rivarossi, che già producono modelli con gancio britannico (la prima) e NMRA (la seconda), oltre a quelli con gancio a occhiello, come reagiranno a questa proliferazione di ganci? Da Vicenza sono trapelate voci secondo cui la messa in produzione di un "gancio corto" Lima, che riteniamo dovrebbe avvalersi degli innesti unificati NEM, potrebbe iniziare già l'anno prossimo, mentre da Como nessuna nuova: è auspicabile che la nuova gestione della Rivarossi, con la buona volontà che ha finora dimostrato, non si lasci sfuggire questa opportunità. A questo punto sorge spontanea la domanda: e il materiale "vecchio", cioè i rotabili non equipag-

giati con innesti unificati, che fine farà? Per evitare decisioni drastiche (o rinunciare ai ganci unificati o rinunciare ai rotabili vecchi) vorrei suggerire un modo per adeguare il materiale esistente, in attesa di decidere quale accoppiatore scegliere. In mancanza di meglio si dovrà rinunciare ai timoni eccentrici di allontanamento (per chi volesse apportare anche questa modifica, vedi *IT* 14, pag. 42), ma equipaggiando i modelli con gli innesti unificati sarà possibile ottenere un certo avvicinamento fra i rotabili, e soprattutto uniformare il sistema di aggancio di tutto il parco. Il lavoro di trasformazione non è particolarmente impegnativo: basta in pratica costruire un innesto NEM 362, facilmente realizzabile in profilato di dimensioni opportune, e applicarlo al posto del gancio preesistente, naturalmente rispettando scrupolosamente le quote stabilite dalle tabelle NEM per evitare "incompatibilità" con i modelli che ne sono già equipaggiati di serie. Per chi volesse semplificare l'operazione, spendendo però un poco di più, ricordo che nella produzione Ribu esistono una confezione (art. 502) contenente il necessario per realizzare cinque innesti unificati (cioè per equipaggiare... due vagoni e mezzo!) e delle barre rigide utilissime per realizzare composizioni bloccate (art. 505 in versione "normale" e art. 506 in versione metallizzata, per realizzare un accoppiamento elettrico unipolare).

Dal momento che oggi esistono finalmente ganci dalle caratteristiche ottime e che l'innesto unificato NEM si sta diffondendo rapidamente, sarebbe un vero peccato lasciarsi sfuggire l'opportunità di uniformare il nostro parco rotabili H0. ■