

IL CONVOGLIO “STRADA VIAGGIANTE” ED I SUOI PROBLEMI, REALI E MODELLISTICI



Foto n. 1 - il convoglio affronta una larga curva a Vibaden

UNA SOLUZIONE MANCATA

Sarebbe stata la soluzione dei problemi di trasporto per lunghe tratte, con miglioramento del traffico in autostrada, minori costi di gestione, per non parlare della diminuzione dei gravissimi e spesso tragici incidenti... ma, se ricordate, è bastato che un Ministro dei trasporti anni fa tentasse se non altro di regolare la velocità dei TIR (facendo solo applicare *seriamente* una legge che già c'era!!) per scatenare una specie di rivoluzione... e mi fermo qui. A noi modellisti interessa solo che le *nostre* “Strade Viaggianti”, in H0, funzionino.

Orbene, la Märklin produce delle ottime e pesantissime riproduzioni dei carri porta-TIR, parlo degli articoli 4740 e 4741 e per dire la verità anche nel catalogo 2007/2008 sono relegati in *sordina* in una mezza pagina o poco più, sono invece ben ripresentati nel pre-catalogo 2008. Anche nella realtà, l'avrete intuito dalla mia apertura, il servizio di questi carri è molto limitato e nelle **foto dalla n. 2 alla n. 10** si può intuire il motivo che rende molto problematico questo tipo di

trasporto alternativo e/o sussidiario dei pesanti, inquinanti ed ingombranti camion, siano essi con rimorchio o con semirimorchio.



Foto n. 2: una 151 (lunga più di 19m) traina la “strada Viaggiante”.

CONVOGLI LUNGHISSIMI

I camionisti, credo, sarebbero contenti di poter viaggiare solo in tale modo: vedete nella [foto n. 3](#) la comoda carrozza con cuccette dove potrebbero trascorrere tranquillamente la notte nei cosiddetti “balzi notturni”. Ma i dati sono sconcertanti e in Italia, come in molti altri Paesi Europei, il trasporto “su gomma” imperversa sovrano.

Se pensiamo che anche in un plastico medio grande, come quello di Vibaden 3, un convoglio con una locomotiva, una vettura cuccetta e 10 carri occupa quasi 270 cm, circa 235 metri in scala, e che a mala pena si riesce a parcheggiarlo nel piazzale di una stazione di transito lunga circa 600 metri (tra entrata ed uscita)... ci si rende conto delle difficoltà di carico sui carri Saadkms 690 dei pesanti mezzi stradali, che debbono sfilare uno ad uno sino a raggiungere la testa o la coda del convoglio negli immensi piazzali di carico e scarico.

Non ho dati certi sul numero massimo di carri trainabili, ma non credo possano superare i 400/500 metri e tutto per togliere, al massimo, una ventina di TIR dalle strade...



Foto n. 3: la carrozza con cuccette (lunga ben 26,4m al vero) per i camionisti.



Foto n. 4: ogni carro è lungo 21,4cm in H0 (più di 18.6m al vero).



Foto n. 5: un convoglio di dieci camion è lungo 214cm in H0.



Foto n. 6: sfilano uno per uno i dieci TIR.



Foto n. 7: ancora non finiscono!



Foto n. 8: altri "bisonti della strada".



Foto n. 9: siamo quasi in coda...



Foto n. 10: ecco la fine.

UN PROBLEMA NEI MODELLI IN H0

L'unico problema, comunque, che si riscontra in scala H0, dove possiamo trainare a nostra discrezione anche pochi carri, è quello dello sviamento, anche in curve relativamente ampie (**art. "C" 24530**), del primo carro agganciato alla carrozza con cuccette.

È noto che, sia in testa sia in coda al convoglio, vi è una particolare *testata* con una traversa porta respingenti, come nella realtà apribile, per consentire l'entrata e l'uscita dei camion: ebbene il gancio modellistico, particolare, abbinato a tale vagone ultrabasso tende inesorabilmente ad agganciarsi ai suoi stessi respingenti.

Nelle **foto n. 11, e n. 12** il particolare del carro di coda che, dotato di ganci realistici, non causa ovviamente tali problemi.



Foto n. 11: i ganci ed i tubi realistici del carro di coda in H0.

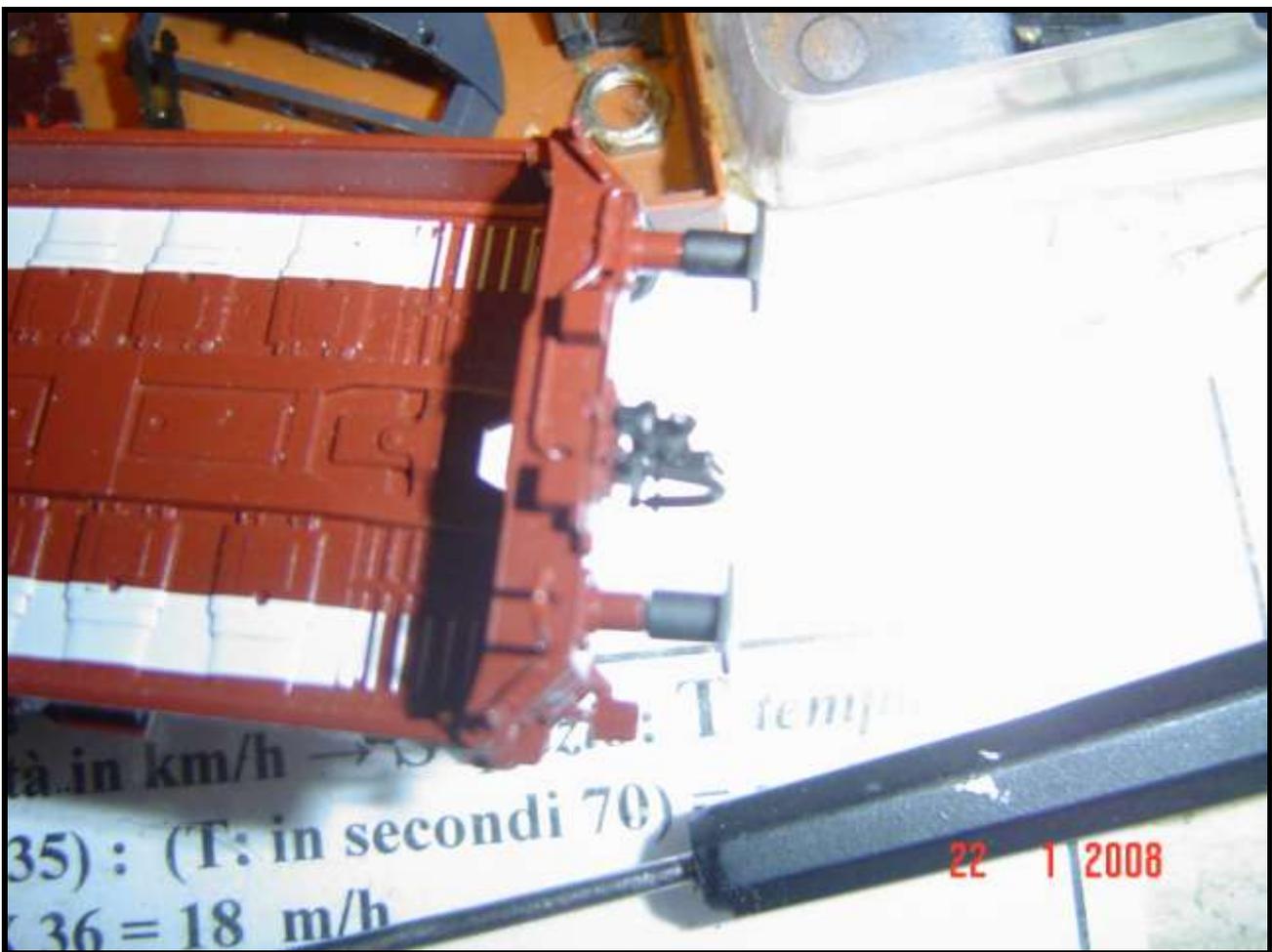


Foto n. 12: particolare dei respingenti non modificati del carro di coda in H0.

LA MODIFICA POSSIBILE

La modifica necessaria per evitare sviamenti è semplice:

- a) si serrano uno dopo l'altro i respingenti (sfilabili) in una morsa, superfluo aggiungere senza esagerare;**
- b) con un seghetto da traforo a lama finissima si taglia un mm circa della custodia (foto n. 13) e, si ripete l'operazione con l'altro respingente;**
- c) si elimina parte del gambo porta-respingente (fissato nel carro) in eccedenza;**
- d) si reinnesta il tutto, praticando eventuali micro aggiustamenti.**



Foto n. 13: il respingente serrato in una morsa viene accorciato con il traforo.



Foto n. 14: particolare dei respingenti modificati (su un carro SBB CFF).

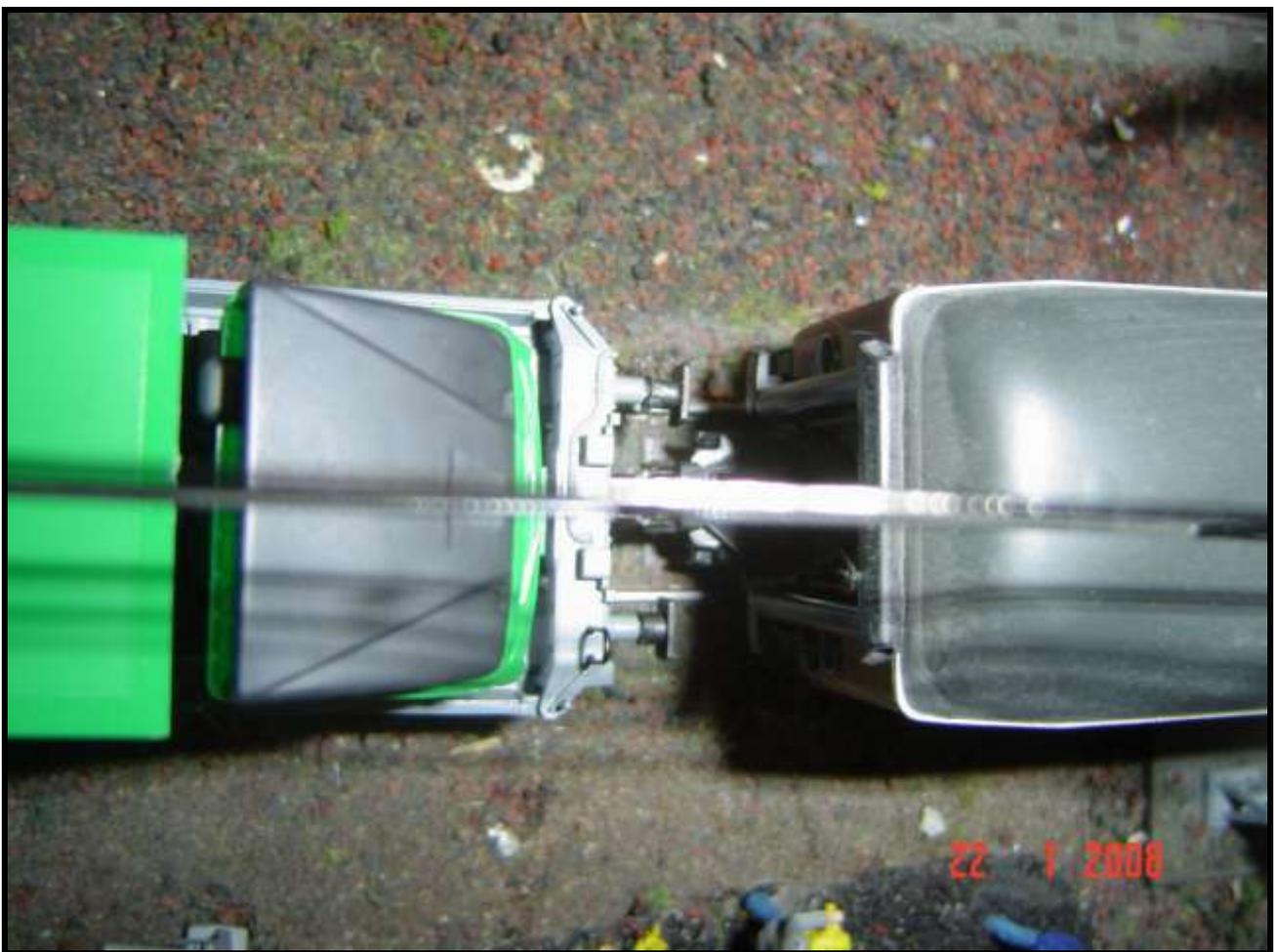


Foto n. 15: vista dall'alto dei respingenti modificati.

Non è consigliabile usare un cutter od un paio di forbici affilate per effettuare il taglio, si rischierebbe di deformare la custodia del respingente, che al termine della modifica sembrerà, poi, solo più pressato.

Dopo questa semplice operazione il gancio corto d'ultima generazione curvato appositamente per questi carri, e fornito come ricambio (articolo 363660**), non si aggancerà più al respingente, colpendo con la sommità il suo piatto. È infine probabile che in altri impianti, pur dotati di diversi raggi di curvatura, il problema non si sia presentato per motivi, come dire, locali. Sappiate però che, in presenza anche della minima livelletta, un convoglio tanto pesante può sviare facilmente, a meno di *barare* un po', come mi ha confessato un noto appassionato: *semplicemente non montava la barra con i respingenti!***

Nel mio plastico io ho effettuato la modifica anche sul carro di tipo svizzero (foto n. 14 e n. 15**) per opportunismo *cronologico*: posso infatti usarlo sia per l'epoca IVc e Va (vedi a pagina 155 del mio, libro* la spiegazione) cioè dal 1986 al 1993 e poi ancora abbinarlo ad un convoglio dell'epoca Vb, cioè dal 1994 in poi, con carri tedeschi della DB AG.**

***versione originale di stampa, comunque al: § 16 *Vibaden la sua storia, sottocapitolo Vibaden (i rotabili)*.**

CARRI TRASCURATI NEI CATALOGHI...

Nei cataloghi Märklin le riproduzioni di tali carri ultrabassi sono *scemate*, (solo ogni tanto ne ricompare qualche nuova versione) segno dei tempi bui che ci riportano alla quotidianità di milioni di tonnellate di merci trasportate a caro prezzo sulle strade, a fronte di percentuali, sempre minori, trasportate sul “ferro”.

Dopo il fatidico anno 1994, con la nascita delle nuove DB AG (foto n. 16 e n. 17), oltre che modificare il locomotore, per esempio posso usare 139, 151 o nuove 152 DB AG, sostituisco i carri Saadkms 690 con il vecchio *biscotto*, ma non so se l'operazione sarà stata effettuata su tutti i carri contemporaneamente, sino a qualche anno fa, transitando sulla Via Salaria accanto ad un deposito di carri merci, si poteva ancora vedere qualche vecchio carro tedesco non aggiornato, perché rimasto in scali italiani, o di altri Paesi, durante il periodo di transizione del 1994.



Foto n. 16: la “Strada Viaggiante” ambientata dopo il 1994



Foto n. 17: la “Strada Viaggiante” trainata da una 139 DB AG dopo il 1994.

CONVOGLIO AUTOMOTORE CARGO SPRINTER

Con la necessità di trasportare in modo rapido i container da e verso le zone portuali uso anche il convoglio automotore Cargo Sprinter, ma anche questo non viene più riproposto nei cataloghi Märklin recenti... Le **foto dalla n. 18 alla n. 20** riguardano l'**art. 37090** del 1999.



Foto n. 18: il convoglio Cargo Sprinter a Vibaden.



Foto n. 19: diretto verso una zona portuale carico di Container.



Foto n. 20: uno dei due automotori del Cargo Sprinter.

Questo 81° Capitolo è la rivisitazione aggiornata e molto ampliata del vecchio Capitolo 3° è stata controllata, nelle sue varie parti, circa 19 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

Gian Piero Cannata

