

RIVAROSSI - Foglio 4

MOTORI RR A BRONZINE

Forma quadrangolare

1° Tipo

Rotore = tipi vari per diversa lunghezza albero motore e/o spessore pacco (numero lamelle),
Espansioni polari di nuovo disegno (con scarico per passaggio rivetti di fissaggio)

Massello magnetico piccolo

Traversino di nuovo disegno, in materiale plastico

Castello di nuovo disegno, metallico

portanti boccole auto lubrificanti (bronzine)

Lamella massa esterna (quando necessaria)

il tutto bloccato da quattro rivetti mediante bilanciere a compressione

2° Tipo....

Come il precedente ma con **Castello** in materiale plastico nero

- Esempio (forse) il tipo SFn110773 per loco americana Casey Jones (?) -

Forma cilindrica

1° Tipo

Motore a Capsula

Capsula metallica a bicchiere, brunita o cadmiata, con corona fori filettabili per fissaggio ai telai loco.

Massello = striscia magnetica interna avvolgente rotore

Traversino = circolare bloccato da alette capsula ripiegate

Albero motore (varie lunghezze) con o senza fresatura d'estremità

Alcuni tipi erano muniti di contro boccola reggente staffa per diverso fissaggio al telaio o da piastrina anti rotazione, quando fissato in verticale al carrello motore.

2° Tipo

Per: Big Boy, Challenger, FEF, ecc

Cassa metallica cilindrica brunita o cadmiata

Traversino e **Castello** circolari, in plastica, bloccati da alette della cassa ripiegate

Rotore = con pacco maggiorato e con albero fresato all'estremità

Massello = striscia magnetica interna avvolgente il rotore

Va pure ricordato che (come per la sopra citata loco 835, a sfere) vi fu un tipo di loco con motorizzazione diversificata a bronzine (almeno inizialmente). Trattasi della loco da manovra D 234 a tre assi (Art. 1778 e 1778-1, verde / azzurro) e della sua similare D 225 a due assi (Art. 1780), come da foglio ricambi 5F/H0 - 1976 (foglio che pecca in modo persistente di un errore di stampa, che indica invece la loco a tre assi come D 324, sia nel catalogo parti di ricambio del 1976 come in quello del 1979).

Anche qui il motore non era separato, ma aveva per castello il telaio stesso della loco e (se ben ricordo) una serie di lamelle con funzione di espansioni polari ed il traversino, quadrato e di nuovo disegno, fissato con 4 viti autofilettanti. Anche qui, in sede di riparazione, se necessario, per la sostituzione del motore era d'obbligo servirsi dell'SFn relativo= telaio con motore.

A. Civelli