

L'evoluzione dei telai dei carri merce anni '40 e '50

Uno degli aspetti più salienti della produzione RR è la costante attenzione ai dettagli e la ricerca di ciò che possiamo definire *"precisione, accuratezza, realismo"*.

Tale realtà traspare da ogni particolare dei rotabili RR, oggetto di attenta progettazione e costante cura per migliorarlo rendendo ogni singolo pezzo prodotto sempre più aderente al vero (sia pure in "scala Rivarossi").

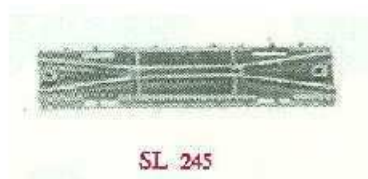
È quindi normale che una attenzione del genere fosse riservata anche ai telai dei carri merce: sin dal Catalogo 1947 si affermava orgogliosamente che i carri merce RR *"sono dei veri **modelli**: sono cioè perfette riproduzioni dei tipi reali a cui si riferiscono. Guardateli da ogni parte, anche dal disotto: potrete vederne il telaio perfettamente riprodotto"*.

Naturalmente, anche questo particolare ebbe una sua evoluzione, che di seguito sarà tratteggiata, quantomeno fino al 1960 circa.

I primi telai (1947-1949)

L'obiettivo dichiarato nel Catalogo 1947 (produrre carri che fossero dei veri modelli) è stato perseguito realizzando dei telai unificati, ossia tali da potere essere utilizzati indifferentemente per diversi modelli.

Possiamo notare, infatti, che su quattro carri merce realizzati nel 1947 e nel 1948, ben tre (oltre al bagagliaio V Di e alle carrozze V Ciy) sono costruiti sul medesimo telaio (il SL 245), mentre uno solo (al momento) è realizzato sul telaio SL 244:

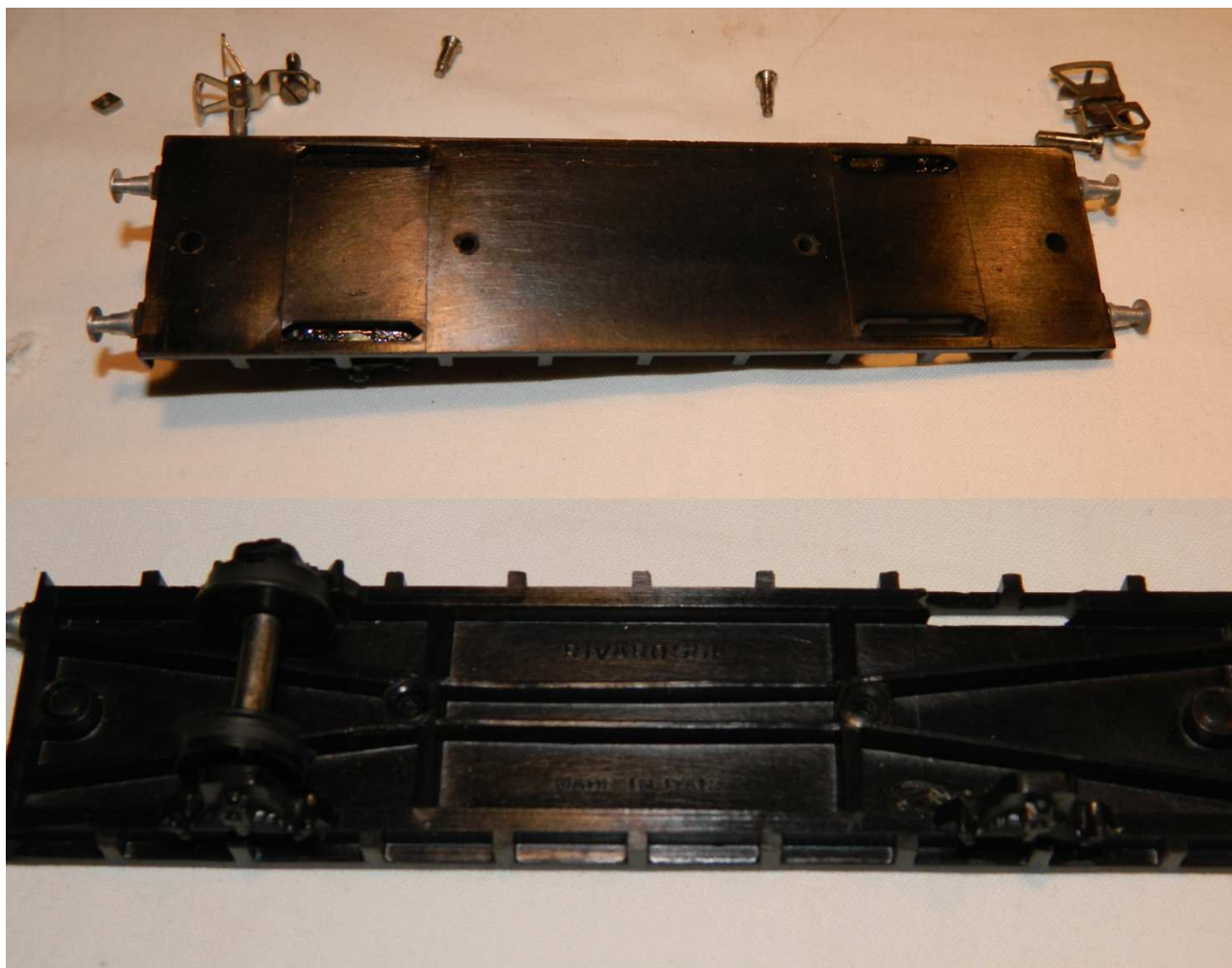


SL 245 - (V Ciy; V Di; C F; C Po) telaio;
frame; chassis.



SL 244 - (C Ltm) telaio; frame; chassis.

Vediamo quindi più nel dettaglio questi due telai, incominciando dal SL 245.



Il telaio nella foto (lo stesso, nelle due viste) si caratterizza per la presenza delle asole per l'inserimento dei portasala (SL 247, su cui tra breve), e per l'assenza dei cavallotti per gli assi e di incavi per i predellini centrali (introdotti dal 1949/1950).

Sono altresì presenti quattro fori: i due alle estremità servono per il fissaggio dei ganci, mentre quelli centrali per delle viti speciali (munite di una speciale estremità tornita fungente da perno) necessarie per fissare le mollette tendigancio:



Si è accennato ai portasala: questi ultimi, proprio come nei carri in scala 1:1, servivano per lo scorrimento dell'asse. A tal fine, presentavano un foro nella parte interna nel quale scorreva l'asse. Sono quindi differenti dai portasala con il medesimo disegno montati sui carri successivi, nei quali il foro è assente. Nella foto seguente, a sinistra notiamo il portasala SL 247 del 1948, mentre a destra quello successivo montato sui carri con cavallotti per gli assi (indicato sempre come SL 247):



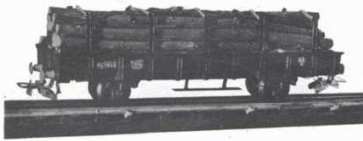
Il telaio SL 244 (raffigurato nella foto sottostante estrapolata da un'asta *online*) presenta le medesime caratteristiche del SL 245, con la sola differenza delle dimensioni e dell'assenza di marchi (presenti invece nel telaio SL 245). Da notare che, a differenza dei modelli successivi, erano presenti due mollette tendiganci. Ignoro se i perni siano un tutt'uno con il telaio ovvero siano, come nel caso del SL 245, due apposite viti.



Dal 1949 al 1952: nuovi carri e nuovi telai

Se nei Cataloghi del 1948 e del 1949 erano raffigurati solamente quattro carri merce, già dal Catalogo 1949 aumenta il numero di questi rotabili:

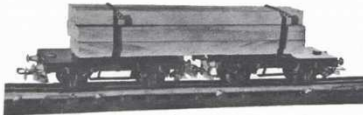
*"Rivarossi",
Ferrovie Scartamento 16,5 mm.
VI"*



C. Po L (C. Po L./ST 48). Carro merci aperto lungo delle FF.SS. con carico di tronchi. Fiancate in rosso, grigio o verde oliva; scritte in bianco. Lunghezza cm. 14.



I vagoni e i carri serie ST/48 hanno respingenti fissi e ruote con labbro N.M.R.A.

C. DT (C. DT/ST 48). Carro doppio con travi, snodato al centro. Lunghezza cm. 20.



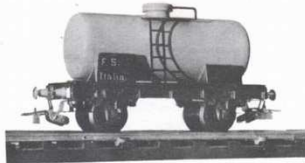
Carri Merci e Vagoni Passeggeri

V. AL (V. AL/ST 48). Carrozza letto finita in azzurro; tetto argento; carrelli neri e decalcomanie in oro; illuminazione automatica. Lunghezza cm. 30.



V. AR (V. AR/ST 48). Carrozza ristorante finita in azzurro; tetto argento; carrelli neri e decalcomanie in oro. Illuminazione automatica. Lunghezza cm. 30.

V. DA (V. DA/ST 48). Bagagliaio finito in azzurro; tetto argento; carrelli neri e decalcomanie in oro. Illuminazione automatica. Lunghezza cm. 30.



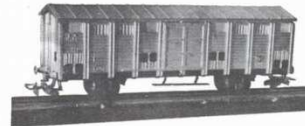
C. Bs (C. Bs/ST 48). Carro botte «SHELL». Finito in giallo con decalcomanie in rosso. Telaio nero. Lunghezza cm. 9,5.

C. Be (C. Be/ST 48). Carro botte «ESSO». Finito in argento con decalcomanie in rosso e nero. Telaio nero. Lunghezza cm. 9,5.

St 48 series coaches and wagons are built to N.M.R.A. specifications.

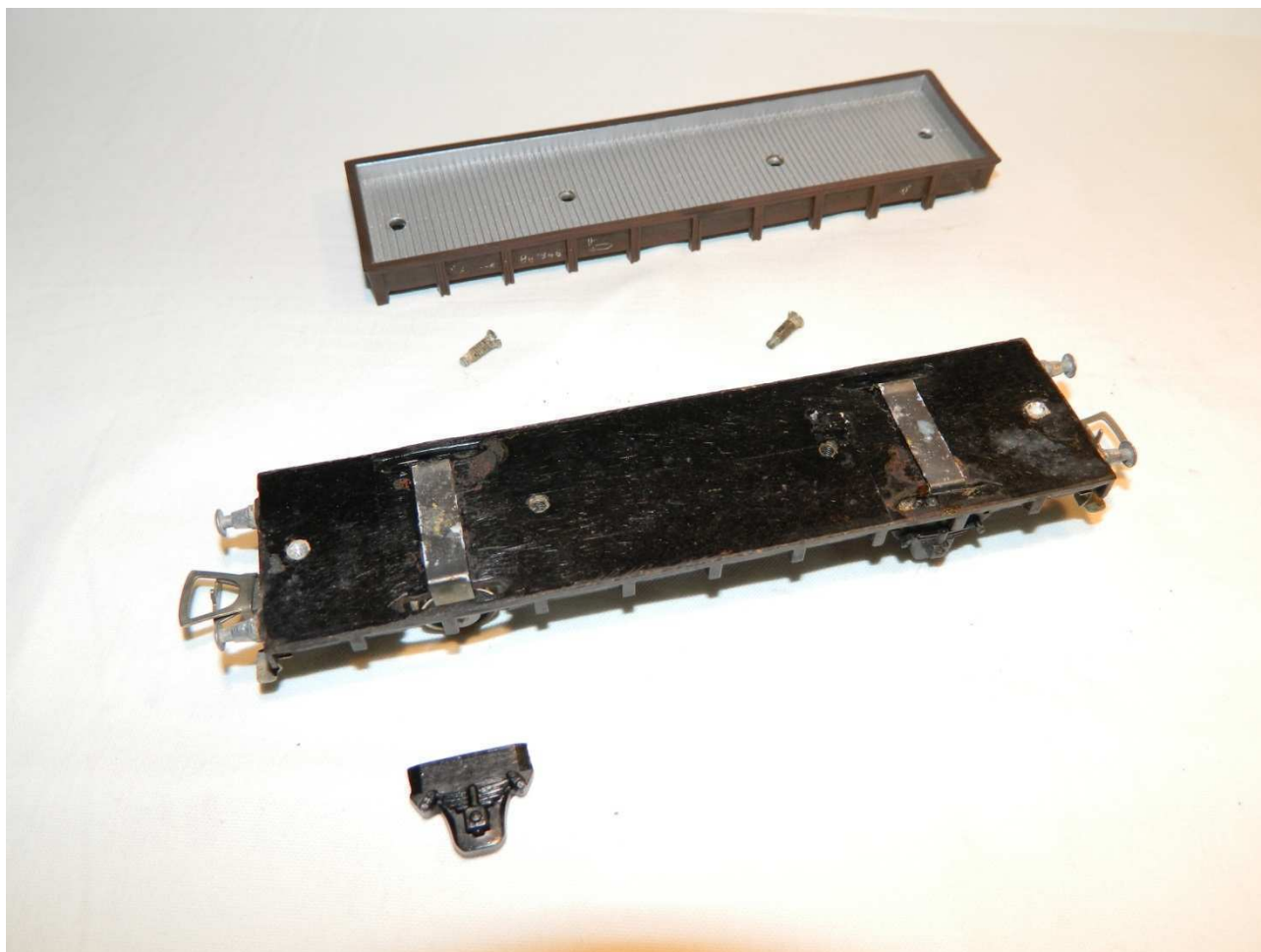
Les voitures et les wagons séries ST 48 sont construits selon les normes N.M.R.A.

C. R. (C. R./ST 48). Carro refrigerante finito in argento e nero. Lunghezza cm. 14.

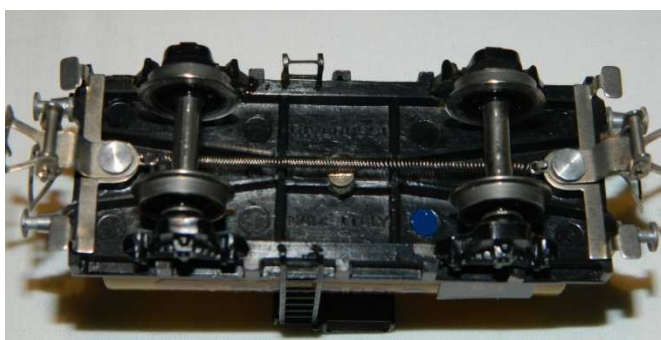


Dalle immagini presenti sul Catalogo, possiamo ricavare degli importanti dati: l'introduzione dei predellini di testa e centrali e la correlata introduzione di un nuovo telaio, necessaria per permettere l'alloggiamento dei cavallotti per il supporto degli assi (SL 482).

Il precedente sistema, infatti, non garantiva un perfetto scorrimento dell'asse, assicurato invece con il nuovo sistema. L'introduzione delle modifiche, tuttavia, non fu immediata, come testimoniato dai telai con asole per i cavallotti ma senza predellini centrali e relativi incavi.



Per il resto, si tratta del medesimo telaio precedentemente utilizzato, tant'è vero che mantiene il medesimo codice. Cambia invece il telaio corto SL 244, in quanto scompaiono i perni per il fissaggio delle due mollette tendigancio e compaiono anche i marchi (anche se, per motivi di spazio, si legge, su due righe, solo *RIVAROSSA MADE ITALY*).



Dal 1952 al 1956

Nel 1952 furono introdotti numerosi modelli nuovi o migliorati quelli già in produzione, ma utilizzando a piene mani le caratteristiche dei componenti precedentemente utilizzati.

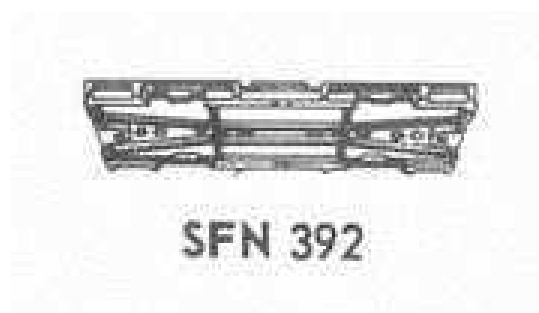
Il cambiamento (come sempre graduale) riguardò anche i telai, con l'introduzione di quattro nuovi tipi.

Tuttavia, prima della definitiva introduzione di tali nuovi telai, furono introdotti i nuovi portasala (SFN 401), montati negli appositi fori presenti sui precedenti telai nonché un nuovo telaio che manteneva (e mantenne) la precedente impostazione tecnica.

Possiamo notare un esempio di vecchio telaio con nuovi portasala nella seguente foto, relativa ad un C Po, che, per il tipo di ganci e di assali, nonché per i predellini centrali nichelati, possiamo datare al 1952 circa:



Nel 1952, accanto ai vecchi telai SL 244 e SL 245 abbiamo anche un nuovo telaio, definito “telaio per carri merce medio” perché appunto di lunghezza intermedia tra il SL 244 ed il SL 245. Tale telaio era distinto con il codice SFN 392:

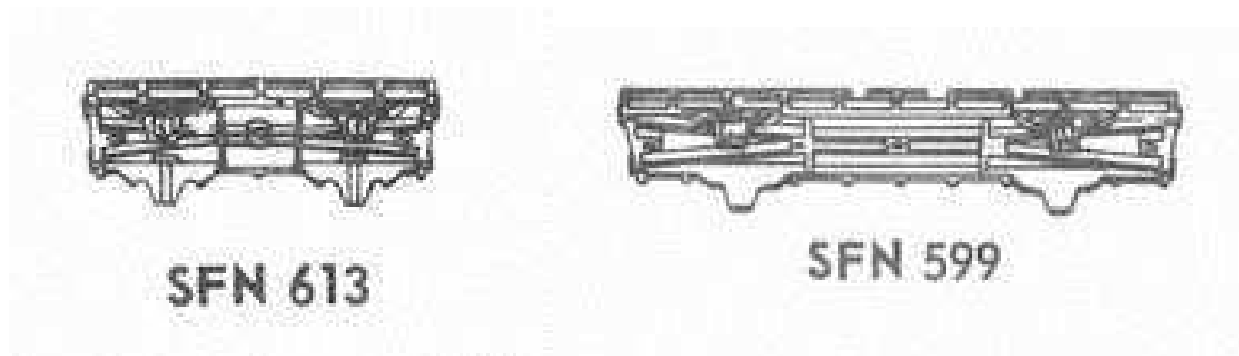


Tale telaio fu utilizzato per i vari C MP, C MP 41, C MBe e loro versioni con garitta. Analogamente ai precedenti, prevedeva l'inserimento dei portasala in apposite asole:



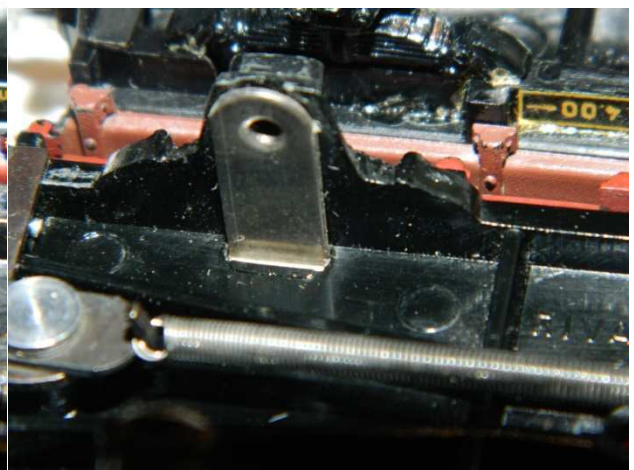
Tale tipo di telaio, molto probabilmente, fu mantenuto anche dopo l'introduzione dei due nuovi telai (su cui ci soffermeremo tra poco), quantomeno fino al 1956.

Accanto a tale nuovo telaio, RR introdusse (probabilmente già nel 1952, ma certamente dal 1953/1954) i nuovi SFN 613 e SFN 599, rispettivamente "telaio per carri merce corto" e "telaio per carri merce lungo".



Notiamo subito la sostanziale differenza rispetto ai precedenti tipi: i portasala sono adesso realizzati in unica fusione con il telaio e, soprattutto, quest'ultimo è realizzato in un materiale differente rispetto alla vecchia bachelite (stirene???)

Di seguito vediamo i particolari di due C P: il primo presenta il telaio di vecchio tipo (con portasala separati e carrozzeria in bachelite, il secondo il nuovo telaio ma sempre la carrozzeria in bachelite, con possibilità, pertanto, di una sua datazione al 1952/1953.



Cambia anche la scritta presente sul telaio, con un carattere più piccolo rispetto al precedente e con la dicitura, sempre su due righe, e completa, RIVAROSSI MADE IN ITALY.

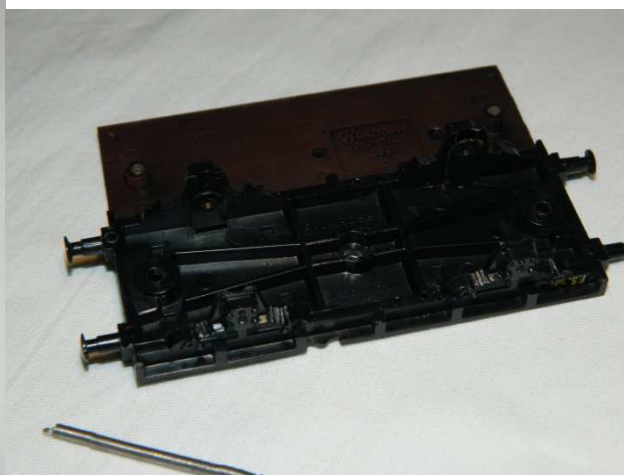
Accanto ai telai "tradizionali" (ossia dedicati ai carri merce a due assi) nel 1952 RR introdusse anche un nuovo telaio dedicato ai carri merce a carrelli (C Bez, C Bsz, C Fz, C Poz/g C Poz/g L). Questo telaio, identificato come SFN 581, era realizzato in bachelite.



Notiamo che lo stampo è molto simile a quello utilizzato per il SL 245, ovviamente senza le asole per i portasala e con l'aggiunta della traversa per il fissaggio dei carrelli (realizzati dapprima in zama, in seguito in plastica). Tali differenze comportarono l'utilizzo di un apposito rivetto per il fissaggio della piastrina per la molla tendigancio (che nei C Poz/g L serviva anche per il fissaggio degli stanti). Notiamo anche la presenza delle due viti centrali che nei classici C Poz (o C F) servivano per il fissaggio della molla tendiganci, ma in questi tipi di carro apparentemente non assolvono alcuna funzione pratica. In realtà il foro serviva (ancora una volta nei C Poz/g L) per il fissaggio degli stanti, ed in ogni caso la carrozzeria era probabilmente realizzata direttamente con i fori per tali viti che nei carri a due assi servivano anche per il fissaggio della stessa al telaio.

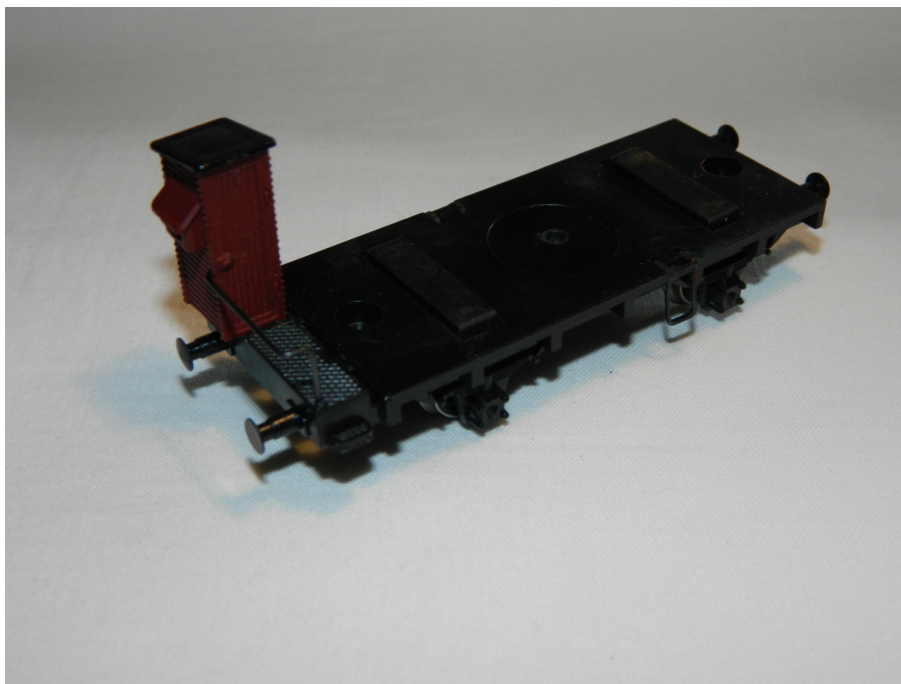
Dal 1956 al 1959

Nel 1956 Rivarossi introdusse nuovi telai in termoplastica. Sono sostanzialmente uguali ai precedenti, ma presentano i respingenti realizzati in unica fusione con il telaio. Di seguito le foto di un CX, introdotto per l'appunto nel 1956:



Tale telaio fu utilizzato anche per tutti gli altri carri merce a due assi a passo corto. Altre differenze rispetto al precedente telaio si riscontrano nella assenza di predellini di testa, anche se sono presenti dei predellini (o scalette che dirsi voglia) centrali, nel differente sistema di fissaggio del gancio (scompare il classico rivetto di alluminio, sostituito da una vite autofilettante).

Inoltre, per i carri con garitta fu realizzato un apposito telaio, comprendente anche la base:



Accanto a tale tipo di telaio (nota: non essendo più raffigurati tali particolari nei Cataloghi parti di ricambio non siamo in grado di identificarli con certezza con il codice utilizzato da RR), abbiamo anche il telaio per carri merce “di media lunghezza”, utilizzato sui vari C MP, C MP41 e sui nuovi carri C L e C F25 (come quello qui raffigurato):



La principale differenza è data, oltre che dai portasala di nuovo disegno



anche dalla presenza dei particolari del sottocassa.