

**MOTORE x Serie CAPOLAVORO /"ZERO"**

(F) Marcatura **JFJ** = 231 Pacific

-----  
**MOTORI RR x SCALA "ZERO"**

Motori cilindrici a capsula dei due tipi H0 (standard o maggiorati).

I tipi a doppio albero per E 444 FS - V 320 - A FM - venivano montati direttamente nei carrelli motori.

I carrelli venivano prima collaudati in linea (sul binario) autonomamente e, sempre in linea, un collaudo finale a completo montaggio della macchina.

Il motore maggiorato (tipo Big Boy H0) è servito a motorizzare altre macchine della serie "Zero" e quelle della Serie Prestige (BR 80).

-----  
**MOTORI RR "N"**

Micromotore cilindrico a capsula (brunita o cadmiata) con albero in acciaio, singolo o doppio, con varie soluzioni di trasmissione (Viti Senza Fine in ottone, giunti in plastica, tubetti in Tygon). Vari tipi.

-----  
**MOTORI ALTRE MARCHE H0 / N**

che ricordo utilizzati da RR

- (D) **Buhler** = H0
- (A) **Roco** = H0 - per Henschel Wegmann
- (J) **Mabuchi** = N
- (J) **Shagami** = H0 / N
- (J) **Mashima** = H0
- (J) **Higarasci** = H0

-----  
Qualche consiglio sui motori a sfere

**Lubrificazione** - Quella originale (grasso e olio semidenso) era più che duratura: anche dopo molto tempo era sufficiente fare girare il motore per ritrovare la giusta fluidità. Se proprio necessario era possibile intervenire attraverso il canale della reggispinta, ma di questa operazione non è consigliabile abusare in quanto l'ago della siringa o del micro oliatore, una volta introdotto, non consente il controllo visivo della quantità aggiunta. Se si esagera l'olio invade il collettore e, col tempo, le polveri di consumo delle spazzole (che normalmente viene espulsa dalla rotazione del rotore) finisce per mescolarsi al lubrificante creando una pericolosa "melma" che satura i tagli del collettore, favorendo la possibilità di corto circuito dei settori. In tali condizioni il motore gira a minor velocità; lo scintillio delle spazzole aumenta, l'ago dell'amperometro (se collegato) al massimo dei valori; il rotore surriscalda al punto da poter fondere le saldature al collettore con distacco dei fili degli avvolgimenti. La pulizia dei tagli del collettore è possibile senza smontare le parti, semplicemente introducendo e facendo scorrere (manualmente) una lamella adatta o la punta di un ago, per sollevare l'ingombro.

**Massello magnetico** - Volendo estrarlo (per cambio polarità o per altri interventi), non sempre è necessario smontare il motore. E' sufficiente operare come segue: tenere nella mano il motore con il massello rivolto verso l'alto; con un martelletto, usato dalla parte sottile, battere alternativamente alcuni colpi solo sulle espansioni polari ed il massello... "salirà"; fuori uscito quanto basta ad afferrarlo con le dita, estrarlo.

**Sfere** - La fuoriuscita di sfere, per qualsiasi motivo, rende necessario lo smontaggio del motore. Se possibile togliere il massello con l'operazione precedentemente descritta e memorizzare la sua posizione originale; lasciare la reggispinta ed il controdato al loro posto (per non perdere la registrazione originale); svitare le viti e separare le parti. Riposizionare a

corona le 10 sfere sul castello annegate nel grasso; Controllare il traversino ed estrarre le spazzole. Se una delle 5 sfere fosse salita nel foro della boccola, introdurre nel foro della reggispinta un filo metallico di diametro adatto e sospingerla in sede con le altre con un poco di grasso. Rimontare il motore (secondo i dettami del foglio 1), controllare la centratura dell'albero e la rotazione del rotore, mettere il massello e le spazzole e.....collaudare.

***A. Civelli***