

LO QUE HAY QUE SABER ANTES DE ELEGIR LA ESCALA

Existen varias escalas, las más extendidas son la N (1:160) y la H0 (1:87). Dado que en los pisos de hoy día se hace difícil poder tener una instalación de H0 y para algunos la N resulta demasiado pequeña cada vez está teniendo más adeptos la escala TT (1:120) que es un entremedio entre las dos. Más pequeña hay la Z (1:220) y más grandes, están la 0, la 1 y la 2. Estas son las más conocidas y casi cada una de ellas tiene versiones para vías estrechas. Una de las más conocidas es la escala G o tren de jardín cuyo fabricante más conocido es LGB. Ésta corresponde a la escala 2m que corresponde a vía estrecha de la escala 2.

La elección de la escala generalmente se hace dependiendo del espacio que se pueda disponer para el tren. Algunos no tienen más espacio que para unas vitrinas. Otros prefieren escalas mayores y tener sus modelos en vitrinas, otros prefieren escalas más pequeñas por si algún día les queda libre una habitación de la casa, en otros casos se escoge por meros gustos a la miniaturización (N o Z) y una minoría se deciden por varias escalas a la vez. A falta de maqueta en casa los hay que se llevan sus composiciones a la asociación a la que pertenecen para deleitarse del movimiento de sus trenes en la maqueta del club. Hay más escalas, son más grandes 1:10 1:8 1:4 pero ya son para montarse en ellos, las vías están montadas en el exterior, la mayoría en parques municipales y una minoría en jardines privados, son los llamados trenes tripulados.

Para cada escala y ancho de vías todos los trenes son compatibles entre las diferentes marcas excepto la H0 y la 0. Para cada una hay dos sistemas, el de tres carriles y el de dos carriles, incompatibles entre ellos.

En el caso de H0 tres carriles es un sistema adoptado por el fabricante alemán Märklín y el H0 de dos carriles adoptado por el resto de las marcas. En el primero las locomotoras llevan un patín frotador en el centro, entre las ruedas, por donde captan una polaridad eléctrica y la otra polaridad la captan por las ruedas. En el sistema de dos carriles una polaridad la captan por las ruedas de la derecha y la otra polaridad por las ruedas de la izquierda. ¿Cuál de ellas es mejor? Hay respuestas para todos los gustos. Cada una tiene sus ventajas y sus desventajas.

EL SISTEMA DE TRES CARRILES

Los “pros” del sistema de tres carriles:

Permite la instalación de bucles con total facilidad (final de un trazado que la vía da la vuelta y vuelve sobre sí misma en dirección contraria). Sistema de detecciones de paso de tren sin necesidad de aparatos electrónicos.

La geometría de las vías permite que un trazado ocupe sensiblemente algo menos de espacio que el de dos carriles. Ello es porque desvíos y curvas son muy cerradas. Ésta es una característica que no gusta a algunos aficionados.

-Para la vía modelo “K” de Märklín existe una referencia de vía flexible de un metro de largo.

-La vía modelo “C” de Märklín es muy práctica para tendidos de vía que se van a montar y desmontar varias veces.

Los “contras” del sistema de tres carriles:

-Menos oferta de material rodante español.

-Los ruidos que generan el patín frotador y los engranajes metálicos de las locomotoras de Märklín, aunque sea poco, cuando hay varias locomotoras funcionando a la vez puede llegar a ser molesto.

Para la vía modelo “C” de Märklín no existe una referencia de vía flexible.

Los más exigentes encontrarán que las medidas de las vías (carril, balasto, etc.) son poco atractivas.

EL SISTEMA DE DOS CARRILES

Los “pros” del sistema de dos carriles:

-Gran oferta de material rodante español.

-Al no tener patín frotador y al tener la gran mayoría de locomotoras engranajes no metálicos el ruido al circular es tan bajo que se puede despreciar.

-Hay varias marcas de vías, cada una con su geometría y medidas de carril. El más exigente tiene dónde escoger, entre otras, Fleischmann, Roco, Hornby, Trix, Peco, etc.

Las que disponen de tramos flexibles facilitan la instalación de amplias curvas y permiten pasar la

vía por donde convenga. En las otras marcas hay que regirse por su geometría.

Los “contras” del sistema de dos carriles:

-Tanto para la instalación de bucles como para la detección de paso de trenes se precisa de detectores o aparatos electrónicos y su instalación.

CONCLUSIÓN

Generalmente el que empieza ya tiene algún tren que probablemente le habrán regalado y seguirá con la escala que ya tiene pero en caso contrario hay que escoger la escala acorde al espacio disponible y acorde al grado de miniaturización que cada uno prefiera. Me explico, primero hay que pensar que escalas gustarían y cuales no gustarían, hacer una lista. Después analizar los “pros” y los “contras” de las posibilidades en cada una de las escalas y finalmente pensar en el espacio disponible. Con estos tres datos (escalas, ventajas/desventajas y espacio) hay que buscar la mejor solución para lo que se quiere hacer y para el gusto personal. Habrá muchísimos casos en que no será posible tener una gran maqueta ni tan solo una de pequeña. Mientras unos prefieren la escala N para espacios reducidos, otros prefieren una muy pequeña maqueta de un metro a punto en H0 antes de renunciar a gran cantidad de detalles. Y habrá quien prefiera tener un pequeño diorama funcional antes que no tener nada.

En cualquier caso si decide montarse una maqueta en que el circuito dé la vuelta, tenga en cuenta lo que ocupan las curvas. Por lo general se escoge la escala N cuando no se dispone de más de 2 o 3 metros cuadrados. Ello no significa que en este espacio no pueda montarse una maqueta de escala más grande que la N, pero para que el circuito pueda dar la vuelta cabrá muy poco y se corre el riesgo de llegar al aburrimiento de ver como un tren da vueltas a un circuito tan pequeño, es lo que en el argot se conoce como un roscón. Hemos llegado al eterno problema del espacio o ¿acaso los aficionados al aeromodelismo no pueden disfrutar de su afición si no tienen una pista de aterrizaje en su casa? . No es imprescindible una maqueta para desarrollar esta afición, se puede tener un módulo acorde a una de las normativas de módulos y acudir a los encuentros. No hace falta que el trazado dé la vuelta. Se puede tener una pequeña maqueta de 1m x 0,40m que represente un trocito de un trazado ferroviario real. Se puede optar por un trazado de ida y vuelta conocido como “de punto a punto” o tener el material rodante en vitrinas y ponerlo en las vías de la maqueta de alguna asociación. Todo ello para cualquiera de las escalas. De todas formas procure no tener los trenes “en cajas” es de lo más absurdo de la afición, gastarse el dinero en material rodante que pocas veces verá ni disfrutará. Sea práctico y téngalo a la vista. En cuanto al sistema de 2 o 3 carriles no puedo aconsejar, cada uno deberá escoger según sus gustos, estudiar bien las ventajas y desventajas.