

Avete verificato che...

Gli Aggiuntivi, gioia e dolore dei modellisti

Quando negli Anni Settanta la Roco iniziò a produrre Rotabili, come dire, *da completare*, iniziò una rivoluzione nel modellismo ferroviario che pian piano ha coinvolto tutte le grandi Marche (Firmen, in tedesco). Ma la Märklin rimase ancora per anni *immune* dal virus dell'aggiuntivo da applicare a parte, del resto anche la Fleischmann ha scelto questa strada, sino a che... (la ragione sociale e la vita di questa antica Firma sono da poco cambiate). Agli appassionati Märklin, vecchi e nuovi, interessa avere qualche ragguaglio in più, qualche notizia e qualche avviso utile per non perdere importanti particolari e per chi, come me, è da 54 anni che coltiva questo hobby, è stato anche necessario cambiare mentalità.

Debbo confessarvi che per almeno un decennio ho *tradito* la Märklin, coltivando *parallelamente* il fermodellismo a 2 rotaie e, grazie a questa ulteriore esperienza, mi sono trovato avvantaggiato quando anche i modelli della Casa di Göppingen hanno iniziato a... perdere pezzi!

Prima piccola rivoluzione

Mi trovai abbastanza spaesato a contatto con la plastica e la fragilità di molti modelli d'altre Marche: fiancate da trattare letteralmente con i guanti, tubi vari che si perdevano tra le rotaie, e dedicando allo stile italiano tutti i miei sforzi, fui costretto a scontrarmi con motorizzazioni non sempre affidabili... per non dire di peggio. Il mio gusto per la riproduzione della realtà mi portò a pubblicare anche degli articoli su due riviste di settore che alcuni *Continuisti* ancora ricordano per la certosa realizzazione di molti particolari nostrani: rammenterò solo che fui uno dei primi, nel 1986, a realizzare in cartoncino un casonetto per i rifiuti e che i sacchetti furono realizzati con chicchi d'uva verniciati di vari colori, e furono anche, molto in anticipo con i tempi, vista la triste attualità, lasciati ai piedi del contenitore strapieno...

Insomma per stringere: affinaí il gusto per il realismo.

Detto questo, nel frattempo avevo venduto tutta la mia collezione italiana, ritornai completamente alla Märklin, che avevo solo trascurato, e, come ho spiegato nel mio libro, realizzai il plastico di Vibaden nelle sue 3 versioni, dovute ad altrettanti traslochi. I miei robusti trenini

tedeschi erano oramai per me però troppo *spartani* ed iniziai a modificare i frontali di locomotive a vapore. Intanto arrivarono i primi aggiuntivi che la Märklin forniva da montare a parte!

I primi che io rammenti, ma non ho avuto in mio possesso i modelli più pregiati, furono i cosiddetti copristeli per i gruppi cilindri, che potete vedere in questa Br 03 (foto n. 1) a cui sono stati applicati anche i tubi dei freni, il gancio e la condotta per il riscaldamento a vapore del treno (detta REC per il riscaldamento), ma tutti questi di mia iniziativa, perché per le locomotive dei Gruppi 01, 03, 18, 50, 52, 011 ecc, riproposte negli anni in *innumerevoli* varianti, non fu mai prevista (almeno sino al 2007) una sede per tali, pur importanti, particolari: *leggasi* *fori di qualunque genere*.



Primi aggiuntivi furono i copristeli (Foto n. 1)

Per applicare sul metallo quei tubi bisognava anche eliminare con una lima a ferro, e tanta pazienza, le sporgenze che riproducevano i rubinetti dei freni ed il gancio ferroviario... un lavoro assurdo e pericoloso che fortunatamente oggi non deve più esser fatto, dato che la Märklin ha deciso da anni di rinnovare totalmente il suo parco macchine e, quasi tutte, sono oramai dotate quantomeno di fori predisposti per le varie tubature. Resta comunque al modellista la scelta di completare o meno

il modello per un uso da vetrina, da plastico o, come dico io, per un uso da plastico-realistico, ovverosia con almeno un frontale realistico.

La seconda rivoluzione

Poi la *Grande Märklin* acquisì la *piccola Trix* in difficoltà, che, come dicevano i Latini, *Grecia capta ferum victorem cepit*. Ovverosia la Trix trasmise nell'*Acquirente* tutte le tecnologie e il gusto, quasi artigianale, di realizzazioni finissime, specialmente di romantici rotabili a cavallo tra la fine dell'Ottocento ed i primi del Novecento.

Da allora è stato un continuo susseguirsi di miglioramenti che, dalla Tristan, alla Glaskasten in poi, hanno costretto noi vecchi *Märklinisti* a guardarci intorno, quando maneggiamo i modelli che non sono più dei monoblocchi di metallo, che forse da bambini abbiamo anche fatto *cadere* senza troppi patemi d'animo.

Ed eccoci al nocciolo della questione...

Avete verificato di recente che:

Foto n. 2 – non siano saltati via i delicati fanali della Tristan?



Foto n. 3 – non siano saltati via i delicati fanali della Br 59 (serie K)?



Foto n. 4 – non siano saltati via le microenti dei fanali di molte loco?



Foto n. 5 – foto ravvicinata delle microlenti, nelle loco in deposito



Precisazione.

Queste microlenti, in tedesco *Linse*, si possono distaccare per una qualunque manovra scorretta (s'impigliano anche a qualunque cosa noi indossiamo), ma sono facilmente rimpiazzabili perché fornite come parti di ricambio: art. 761600 (le più comuni).

Se si sono perdute, ce se ne accorge quando accendiamo le luci di una loco: perchè in tal caso il fanale risulterà praticamente spento.

Per rimetterle basterebbe incastrarle, ma io uso anche una micro goccia di Vinavil, passata con il polpastrello, solo, e soltanto, sui bordi esterni della lente, e veramente deve essere una micro goccia!

Le **foto n. 4** e **5** sono state scattate sul mio plastico dall'amico Marco Palazzo in occasione della sua prima visita a Vibaden 3, appena ricostruita, nell'ottobre del 2006. In quel periodo il mio impianto era ambientato nella prima parte dell'epoca III, vale a dire tra il 1949 ed il 1960 circa.

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 6 – non si siano spostati i corrimani, tubi e pompe sulle Br 55?



Precisazione.

I mancorrenti, o altre tubazioni, si possono smuovere dalla loro sede anche solo maneggiando maldestramente la cabina di guida, che è staccabile e, come ben vedete dalla macrofotografia del lato sinistro, sono immediatamente sotto quel finestrino di forma ovale, in alto.

Dal lato destro sono sempre metallici e, come mi è accaduto, hanno rigato la parete di plastica della cabina. Nella **foto n. 7**, i tubi dei freni, il gancio e i copristeli, che si possono applicare facilmente nei fori già predisposti. Ricordo che anche nelle istruzioni la Märklin raccomanda di prestare la massima attenzione ai compressori, ai serbatoi ed alle scalette laterali di cui la *loco* è particolarmente dotata.



Numerosi aggiuntivi quali tubi dei freni, gancio, REC e copristeli (Foto n. 7)

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 8 – non si sia saltato via il fanale alto della Br 01 147?





La Br 01 147 è fra le ultime nate della Märklin (Foto n. 9)

Questa stupenda vaporiera, dotata di tutte le meraviglie della tecnologia **mfx**, come suoni realistici e luce del focolare, ha, come vedete nelle **foto n. 9, 11 e 12**, dei particolari finissimi sulla caldaia (pericolosi i rubinetti); ha dei fanali applicati sulla camera a fumo in scala perfetta, oltre alle tubature varie. Ai lati del tender vi sono due delicati corrimani sormontati da un occhiello, gli stessi applicati da tempo su altre locomotive di nuova concezione, come nella Br 45 della **foto n. 10**.



Anche nella Br 45 vi sono delicati corrimani sul tender (Foto n. 10)

Questi aggiuntivi sono evidentemente a rischio perdita e rottura. La complessità delle sovrastrutture sulla caldaia è particolarmente evidente nella **foto n. 11**, che riprende la mia 01 147 sul ponte girevole della piattaforma nel Bahnbetriebswerk.



Particolari finissimi sulla caldaia della Br 01 147 (Foto n. 11)

Alcuni appassionati, abituati alla robustezza spartana di un tempo, incautamente hanno maneggiato questa locomotiva, ma lo stesso si deve oramai dire per tutte le riproduzioni post 2005. Nella 01 147 è facile smarrire particolari e rompere anche il famoso terzo fanale che potete vedere nella **foto n. 12** da un'altra angolazione.

Come ho già avuto modo di scrivere sul mio libro nel 2007, non si può avere la classica botte piena e quel che segue... gli aggiuntivi un tempo non c'erano e non si potevano perdere, è vero, ma la bellezza dei nuovi modelli compensa qualche piccola attenzione in più nel maneggiarli.

Nel prosieguo di questo capitolo vi mostrerò tutti gli aggiuntivi più a rischio smarrimento, secondo le mie esperienze e grazie anche alle notizie preziose via via raccolte attraverso contatti diretti o indiretti e, sin da ora, un particolare ringraziamento va a *Franco e Paola Spinello* della **Ciciesse Model di Milano**, il Centro Assistenza Märklin italiano.



Particolare del terzo fanale alto da un'altra angolazione (Foto n. 12)

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 13 – non si sia saltato via il dispositivo Indusi della Br 01 147?



Il dispositivo Indusi della Br 01 147, situato proprio sotto il serbatoio rosso, tra gli assi motori ed il carrello portante sotto la cabina di guida (Foto n. 13)

Precisazione

Il dispositivo *Indusi* è un complesso magnete (nella realtà), ed era ed è necessario per controllare il grado d'attenzione del macchinista in relazione ai segnali semaforici. Il magnete, a 3 frequenze presso la DRG d'anteguerra, era in grado, semplificando al massimo, di influenzare, sino ad arrestare, se necessario, la locomotiva che superasse la velocità consentita, o, peggio ancora, un segnale a via impedita. Si arrivava così alla frenatura coatta, che doveva esser stata spettacolare.

In Italia anche le FS avevano sviluppato un dispositivo simile chiamato *a uomo morto*. A noi, modestamente, interessa sapere che sin dal 1999, almeno, anno in cui uscì la Br 10, questo particolare, che purtroppo non risulta come pezzo di ricambio tra gli *esplosi*, è: staccabile, è a semplice incastro, tramite due spunzoni e, in caso di sviamenti può danneggiarsi. Se uno, o tutti e due gli incastri risultassero danneggiati e inefficienti a mantenere l'*Indusi* in posizione, si dovrà fissare questo particolare con un collante, ad alta aderenza, ma removibile (Bostik). Nella **foto n. 14** il magnete si vede bene sotto il serbatoio, vicino al ceppo del freno del carrello portante sotto la cabina della “mia” 01 1100.



Il dispositivo Indusi nella Br 01 1100, situato proprio sotto il serbatoio rosso (Foto n. 14)

La Br 10, una locomotiva che ha fatto scuola



Sulle fosse di visita s'incontrano la 01 147 e la Br 10 001 (Foto n. 15)

Quando fu presentata sul catalogo del 1999/2000 come locomotiva a vapore dotata di suoni sincronizzati con i giri delle ruote, be', lo confesso, fui colto da profonda *invidia* per quanti avessero già deciso di convertire in *digitale* il proprio impianto. Ma la storia avventurosa della "mia" Br 10 001 (foto n. 15) l'ho già ampiamente raccontata nel mio libro a pag. 79 ed 81, nel § 9 sulle elaborazioni ed invecchiamenti, quello che mi preme dire ora è che, durante i lavori di smantellamento del vecchio Vibaden 2, nel caos che regnava, tra scatoloni da imballare tra le lacrime (foto n. 16), mi ritrovai a poter ispezionare anche la linea nascosta (foto n. 17) dietro la galleria... e lì trovai di tutto: aggiuntivi di loco Liliput, Rivarossi, Roco e uno *strano serbatoio rosso* che conservai, insieme al copioso materiale rinvenuto. Si badi bene che io potevo raggiungere quel tratto per recuperare carri sviati o per semplice ispezione, seppure con una certa difficoltà, vista la mia stazza, salendo in una zona lasciata appositamente brulla, ma, ritrovare in equilibrio precario degli aggiuntivi, è un'altra cosa!



Il caos e la confusione durante lo smantellamento di Vibaden 2 nel 2004 (Foto n. 16)



La zona nascosta a Vibaden 2, ideale per perdere aggiuntivi (Foto n. 17)

Dopo il terribile periodo del trasloco e i nove mesi circa impiegati per ricostruire il mio plastico, cominciai anche a dare un'occhiata alla scatola degli aggiuntivi *perduti*, circa una ventina, che avevo raccolto durante lo smantellamento di Vibaden e l'imballaggio delle mie 233 (allora) locomotive. Per mesi cercai di capire a chi diavolo appartenesse quel serbatoio, sino a che non cominciai a far *pressione* con le vaporiere e grande fu la sorpresa nello scoprire che, forse, tre o quattro anni prima avevo smarrito tra le rotaie quel particolare, che ora vedrete nella **foto n. 18**, posto proprio sotto il tender centralmente tra i fori che migliorano la sonorità dell'altoparlante.



Il piccolo serbatoio sotto il tender della Br 10 001 (Foto n. 18)

Naturalmente la locomotiva può “smarrire” i tubi dei freni, il gancio, il dispositivo Indusi, di cui ho riferito sopra, e bisogna anche avere l'accortezza di maneggiare con delicatezza il biellismo e la cabina del macchinista, quest'ultima staccabile ed in plastica come nelle Br 55. Molto delicato il secondo biellino sul lato sinistro della locomotiva, più arretrato rispetto a quello detto “biella del settore”, tipico di tutte le locomotive a vapore con distribuzione Heusinger, sempre più piccolo delle bielle classiche (**foto n. 19**). Ricordo che la Rivarossi vantava la presenza del secondo biellino nella sua riproduzione della Br 10, che fu un mezzo fiasco, per un “trascurabile particolare”: la sua macchina era fuori scala, H0. Pensate solo che i garage del deposito non la potevano per esempio accogliere per intero e quindi i portoni dovevano ri-

manere... aperti! Ciò significa, l'avrete capito, che, essendo all'epoca l'unica riproduzione di serie, l'avevo ahimè acquistata. Quanto detto è valido anche per la Br 10 002 (mfx) uscita nel 2006 per la Märklin.



Il secondo biellino più a destra nella Br 10 001 (Foto n. 19)



La Br 10 001 Märklin in scala perfetta (foto n. 20)

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 21 – non si sia sganciato o sollevato qualche mancorrente nella Br 98 o Glaskasten?



Questa deliziosa vaporiera riprodotta dalla Roco e dalla Trix nel lontano 1988, è molto delicata e ricca di innumerevoli particolari.

Consiglio a quanti decidessero di dotare almeno un frontale di tubi dei freni realistici, di incollarli con un'altra micro goccia di Vinavil o Bostik. Per inserirli meglio consiglio di servirsi di una pinzetta a becco dritto, senza stringere troppo e di fissarli solo dopo essersi accertati che *l'aggiuntivo* riesca ad entrare correttamente nel foro predisposto. In caso di difficoltà potete allargarlo con una punta da 0,8 mm, montata su un trapano manuale o a velocità regolabile.

Ogni qualvolta deciderete di utilizzare questa locomotiva sul plastico, sarà necessario usare la massima accortezza, sia nel maneggiarla, che nel movimentarla, perché qualunque urto...

Sappiate che nell'*esplosivo* sono previsti, come ricambi, il fischio sul tetto, tutti i corrimani, il gruppo cilindri, persino l'intero gruppo distribuzione, l'asse cieco (Blindwelle) e vari altri micro particolari che dovrebbero far riflettere, Modellista avvisato ecc...

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 22 – non si sia staccata una sabbiera delle E 44 o 144?



Questi locomotori sono modelli relativamente recenti (2000/2001), ricchi d'insidiosi aggiuntivi a... perdere. Le sabbiere che ho evidenziato nella **foto n. 22**, sono facilmente *ballerine* e si staccano perché le nostre passate esperienze, con carrelli monoblocco, qui non valgono la classica *cicca*! Nella **foto n. 23** un tipico problema che si può verificare maneggiando queste macchine: i mancorrenti sono metallici, è pur vero, ma non certo rigidi e se agiamo come un tempo, quando nessun particolare era sollevato dalla cassa o quando addirittura non vi era direttamente stampato (E 94, 194, E 41 ecc) e facciamo pressione, o li usiamo come *appigli* per sollevare la locomotiva... si piegano e per evitare guai peggiori si deve con un cacciavite adeguatamente piccolo riportarli nella posizione iniziale senza danneggiarli ulteriormente.

Tutti gli altri aggiuntivi inquadrati nella foto sono a rischio perdita e ricordo bene di avere atteso vari mesi per ottenere una delle Linse di un fanale, persa chissà dove e chissà come.

Le scalette d'accesso alle cabine sono delicate e il tetto di questi locomotori è altrettanto ricco di isolatori, fischi, passerelle e chi più ne ha...



Oltre a tubi, fanali, isolatori, anche i corrimano sono a rischio! (Foto n. 23)

Praticamente ho contato almeno una dozzina d'isolatori semplici, e sono circa 30 i particolari che costituiscono solo il tetto di tali modelli; c'è anche la versione post 1968, la 144, dotata di un motore C-Sinus, priva però di fischio. Per la verità questa locomotiva è stata criticata da molti appassionati proprio per la nuova motorizzazione. Personalmente non ho riscontrato problemi, a parte un pattino difettoso di cui ho ampiamente riferito nei primi aggiornamenti del 2007/2008.

I modelli Märklin di questi locomotori sono totalmente metallici, molto pesanti e funzionano egregiamente su binari ben posati, hanno inoltre una grande forza di trazione. Presumibilmente ne vedremo in com-

mercio altre versioni, magari dotate di sonorità adeguate al gusto raffinato dei nuovi collezionisti.

Manca, per ora, la versione con colori beige-turchese dell'ultimo periodo d'utilizzo sulla rete DB, intorno al 1984, la strana, o dovrei dire brutta, livrea fu applicata però su pochi esemplari.

Ultima precisazione: il REC posto accanto al fanale destro (guardando di fronte il locomotore), e dotato di un lungo cavo nella realtà, non può essere completo, ma è necessario, per un uso operativo, che sia solo accennata la condotta nella parte bassa. Questo perché, come nei reali locomotori della serie 144, i carrelli sono svincolati dalla cassa e, a causa del noto problema delle curve strette che usiamo sui plastici, la loro rotazione non sarebbe compatibile con la posizione del REC se, quest'ultimo fosse collegato al pancone anteriore, come al vero.

Nella **foto n. 24** la 144, durante le prove sul plastico di Vibaden 3 in costruzione. Per altri particolari e problemi che questi locomotori possono causare alla linea aerea od in generale nella movimentazione, Vi rimando ad un'attenta lettura del mio libro.



La 144 durante le prove sul plastico di Vibaden 3 in costruzione (Foto n. 24)

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 25 – non si sia staccata un’asta d’appiglio nelle V36 o 236?



Non mi ero assolutamente accorto di aver perso una di quelle aste, messe in evidenza nelle **foto n. 25 e 26**, sino a che, cercando sui tappeti davanti al banco di lavoro nella stanza di Vibaden 3 un altro mancante, non ho trovato quel *cosa*. Naturalmente non avevo lì per lì la minima idea sull’identità della locomotiva o della carrozza o del carro che avessero perso un simile aggiuntivo. Spesso lavoro su modelli di altre Marche e quindi brancolavo nel buio. Iniziai una lunga ricerca fotografica, accompagnata da moccoli alla *toscana*. Infine una foto sul catalogo Märklin 2004 della V 36, uscita quell’anno come novità, con soprizzo sulla cabina, mi chiarì il mistero.

Devo aver maneggiato maldestramente quel modello perché, con una certa apprensione, mi sono precipitato a verificare se, nel corso degli anni, avessi seminato altre aste d’appiglio delle mie 7 carrozzerie di tale modello. Il risultato fu fortunatamente negativo perché né la V36

privata della Volkswagen, **foto n. 26**, né le 236 “doppia Carolina”, o le V 36 accoppiate, ora la traduzione sul catalogo italiano parla di “doppia Carlotta”, unite per migliorare le loro prestazioni e poter trainare dei convogli locali più consistenti, né la storica carrozzeria della 236 apparsa nel lontano 1982 (art. 3146) avevano perduto alcunché (vedi le **foto n. 27 e 28**).



Le aste di appiglio per il personale sono azzurre nella V 36 Volkswagen (Foto n. 26)

Perdere altri aggiuntivi su queste macchine è praticamente impossibile, a parte quelli che ho aggiunto io personalmente, e che si vedono nelle **foto n. 25, 27 e 28**. La Märklin fornisce solamente la vite ed il coperchio superiore che la cela alla vista, ergo, se perdete le aste, in teoria, si dovrebbe riacquistare... l'intera carrozzeria.

Nella **foto 27** si vede la V 36, appena acquistata, in servizio a Vibaden 2 nel 2004, ricordo di una gradita visita di Marco Palazzo, fotografo storico dei miei plastici. Nella **foto n. 28** la doppia “Carolina”, che testa la linea di Vibaden 3. Feci personalmente modificare quell'*accoppiata* di 236 che ora, resa digitale e fornita di due pattini e 6 assi che captano la corrente di massa, NON si ferma mai, neanche sui binari più oscevolmente sporchi! Mentre, e non ho mai capito perché, la Casa di Göppingen forniva quella “doppia” (uscita in catalogo nel 1985) con 2 motori, ma una sola macchina era dotata di pattino e di presa di corrente

sulle ruote; aveva poi un invertitore di marcia elettronico e molti problemi di presa di corrente, che del resto accusava anche l'altra analogica 236 singola, prodotta, come ho già detto, tra il 1982 ed il 1983.

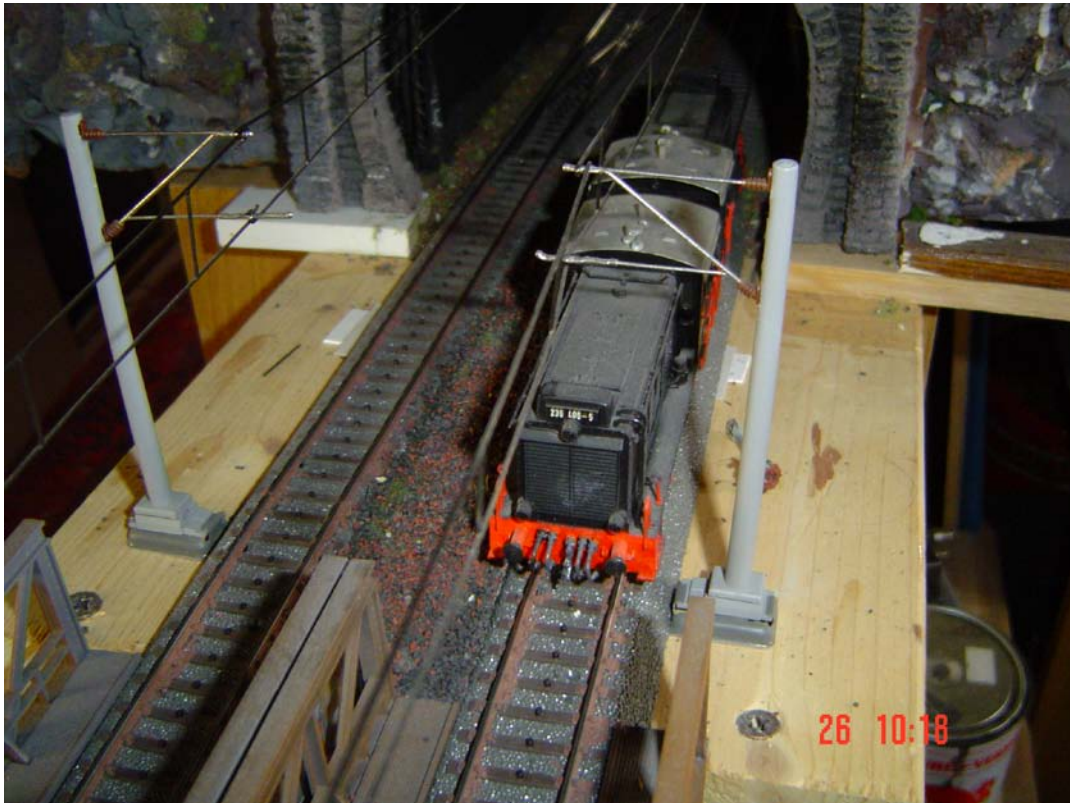
Con l'avvento del Digital, i problemi di presa di corrente terminarono. Nel 2007 la *doppia* di V 36, inedita perché ambientata nel primo dopoguerra, è stata ripresentata in mfx, con suoni diesel veramente azzeccati ed è chiaro, visto lo spazio veramente esiguo, che una sola delle due locomotive sia motorizzata, mentre l'altra ospita l'altoparlante ed è *dummy*, ovvero sia traducendo dall'inglese in italiano, folle.

Per chiarire la questione dello strano nomignolo affibbiato alle due diesel, si deve ricordare che nel 1949 uscì il romanzo di Erich Kästner dal titolo in tedesco *Das doppelte Löttchen*. L'Autore, un antinazista fuggito all'estero dopo la salita al potere di Hitler, scrisse dopo il suo rientro a Monaco questo romanzo che, in Italia, però uscì con la prima traduzione "Carlottina e Carlottina". Il suo successo evidentemente influenzò qualche ferroviere buontempone e adesso mi è venuta anche la curiosità di leggerlo, sempre che riesca ancora a trovarlo in qualche biblioteca. Sul catalogo Märklin, in scala 1, del 1986/87 fu assegnato alla doppia di 236, epoca IV, il nome di *Doppia Carolina* (mai ci fu un accenno a Carlottina), mentre il nome odierno rispecchia la traduzione italiana assegnata dall'ultima Casa Editrice. Dopo una veloce ricerca telefonica ho scoperto che al romanzo di Kästner è stato realmente cambiato, nel titolo, il nome Carlottina in Carlotta, e che è stato ripubblicato nel 1997, ma ho anche saputo che il libro è da anni fuori catalogo e indisponibile... lo troverò nei mercatini.



La V 36 a Vibaden 2, nell'ottobre del 2004 (Foto di Marco Palazzo n. 27)

Per altre notizie su queste diesel consultate anche il Capitolo 10° di questo stesso CD.



La doppia di 236 a Vibaden 3, che prova il ponte in costruzione (Foto n. 28)



La doppia Carlotta V 36 a Vibaden 3, con un suono diesel favoloso (Foto n. 29)

Avete inoltre verificato che:

Foto n. 30 – non si sia staccato un parapetto nella E 70?



Questo strano locomotore uscì nel periodo della Lady “C”, con la stessa livrea blu acciaio (?), criticata e da criticare, tanto è vero che poi un paio d’anni fa è stato riproposto, aggiornato in mfx e con un mantello verdolino, frutto delle ultime ricerche storiche. La Roco produsse una versione simile, la E 71, che al vero rimase in servizio per qualche anno in più per le DB, mentre la macchina proposta dalla Märklin fu accantonata probabilmente già sin dal 1951.

Il locomotore Roco (**foto n. 31 e 32**), che sul mio plastico funziona in analogico e tramite la linea aerea, aveva tra gli aggiuntivi a rischio perdita, un giunto tra i due carrelli, incompleto, ma d’effetto, un’altra Casa artigianale, l’antica Metropolitan, se non ricordo male, produsse proprio in quegli anni un modello costosissimo, simile e con un giunto sempre incompleto, ma diverso dalla Roco e poi la Märklin optò per la versione E 70, a cui, in modo salomonico, tra i carrelli lasciò un bello spazio... vuoto. Dal punto di vista storico-modellistico la E 70 è stata tra le prime locomotive prodotte in tandem con la Trix nel 1991/92, quando la fusione (qualche ipercritico parlò di *fagocitosi*) tra le due Case era già *in pectore*.

Precedentemente erano già uscite in *coproduzione*: la 216 “Lollo” nel 1989 e la bella Tristan nel 1991, almeno la prima parte del convoglio.



La E 70 Roco, a Vibaden 3 (Foto n. 31)



Particolare delle serpentine e del sottocassa (Foto n. 32)

Filosofie degli *aggiuntivi*

Aperto l'argomento degli aggiuntivi di altre Marche non posso fare a meno di confrontare due filosofie costruttive: quella della Märklin e, solo per citare una Casa altrettanto famosa, della Roco.

Sono poche, ma indicative, le **foto dalla n. 33** alla **38**, che ci fanno meglio comprendere come ci si orienta nella realizzazione a Salisburgo e a Göppingen, sedi rispettivamente della Roco e della Märklin.



Sul tetto delle carrozze Roco (“scatole tonanti”) aeratori montati a parte (Foto n. 33)

Sui tetti di molte carrozze prussiane o bavaresi, un tempo riscaldate con stufe o simili sistemi pericolosi, erano presenti numerosi aeratori che miglioravano il ricambio d'aria ed evitavano stragi di passeggeri.

Detto questo la Roco usa, come altre Case fermodellistiche, applicare gli aeratori a parte. Non so se oggi spetta ancora all'acquirente una simile *impresa*, perché tale si trattava. Il motivo è semplice: gli incastri erano troppo piccoli, quasi sempre, e, per bene che andava, dopo 5 minuti questi aggiuntivi schizzavano via quando le carrozze erano ancora sul banco di lavoro, oppure dopo venti, quando erano già in ser-

vizio sul plastico. Il risultato era che ogni volta si doveva fare l'inventario di tutti i pezzi sui tetti! Nella **foto n. 34** gli aeratori in una bella prussiana Roco, tipo C3 Pr07, con garitta del frenatore. Possedendo un bel gruppo di tali carrozze, per non impazzire a cercare, ogni volta, tutti i pezzi sparsi, ho deciso di allargare con un trapano a mano tutti i fori (un centinaio!) e di incollare, uno per uno, gli aeratori.



Sul tetto di "Prussiane" Roco gli aeratori tutti incollati (Foto n. 34)

Nelle carrozze della Casa Tedesca invece gli aeratori sono, di norma, stampati sul tetto, come nelle carrozze per pendolari berlinesi, simili, per concezione, alle italiane "Centoporte". Nella **foto n. 35** la vettura di coda, illuminata con lanterne tipiche di fine convoglio, d'epoca IIIa* delle DB; ricordo che esistono, di queste carrozze, anche le versione d'anteguerra che fecero scalpore quando uscirono nel 2003, in quanto dotate, forse per prime, di una funzione sonora: un fischio di partenza del capostazione, per la verità un po' deboluccio.

Se proprio si vuole migliorare l'aspetto degli aeratori stampati, è possibile invecchiare i tetti delle carrozze Märklin e verniciare di scuro (perché tanto erano sempre sporchi) quegli aggiuntivi, che tali non sono, ma che, dopo un tale trattamento, lo sembreranno.

Oppure è possibile lasciarli come sono (**foto n. 36**).

* seguendo il mio libro a pag. 154, l'epoca va dal 1946 circa, al 1955 circa.



Sul tetto delle carrozze berlinesi Märklin gli aeratori sono stampati (Foto n. 35)



Gli aeratori sul tetto di carrozze del Württemberg della Märklin (Foto n. 36)

Per terminare l'argomento, un ultimo confronto tra carrozze a tre assi, da poco riproposte dalla Märklin in epoca III, ma prive del famoso *biscotto* post 1955, e una carrozza ricostruita della Roco.

Le carrozze a tre assi tipo, scusate le sigle: B3yge-54 o AB3yge-54 simili, prodotte dalla Märklin, non hanno i corrimani, mentre le consimili a 4 assi, chiamate per lo più le *ricostruite*, tipo AByg 503 li hanno. Nella Roco, quando ci vuole un plauso ci vuole, tutte hanno i corrimani. Di queste carrozze, tipiche del primo dopoguerra, 8 a 3 assi sono state verniciate in **rosso** (DB), da abbinare per lo più all'elettromotrice ET 85, altre in **azzurro** per la Ferrovia del lago Tegern (privata), in **verde** classico, a 4 assi, per la Ferrovia Allgäu Zollern. Sia nella Casa Tedesca, che in quell'Austriaca, i mancorrenti, quando ci sono, hanno un colore grigio-plastica pessimo, un giorno o l'altro... Nella **foto n. 37** le 3 *assi* Märklin senza i vistosi mancorrenti che, per la precisione, non sono mai stati applicati né in passato, né sono previsti nelle prossime carrozze, che torneranno ad avere il *biscotto* classico, da abbinare alla Br 64, novità 2008. È vero, sarebbe facile modificare l'errore per la ditta produttrice, un po' meno per un appassionato che dovrebbe trovare ben 4 corrimani eguali per ciascuna carrozza.



Le tre assi della Märklin prive di corrimani (Foto n. 37)

Nella **foto 38**, il mancorrente di una 4 *assi* Roco, secondo me troppo appariscente.



Il mancorrente troppo vistoso in una 4 assi Roco (Foto n. 38)

Nella **foto n. 39** si vedono chiaramente, anche troppo, i mancorrenti sulle carrozze Märklin *ricostruite*, ferme in stazione a Vibaden per un treno *speciale* guidato nel 2003 da una vaporiera del mio Museo. L'ambientazione moderna è chiara, dato che, accanto sul secondo binario della mia stazione, vediamo una carrozza ristorante dell'ICE 3.



I mancorrenti troppo vistosi nelle ricostruite (4 assi) Märklin e le antenne sul tetto della carrozza ristorante ICE 3 (Foto n. 39)

Carrellata di *aggiuntivi*

Sempre questa **foto n. 39** ci serve per introdurre un nuovo argomento: antenne, fischi ed installazioni varie sui tetti iniziando dalla **foto n. 40**.



I delicatissimi aggiuntivi sul tetto dell'ICE 3 Märklin (Foto n. 40)

Per la disperazione di noi modellisti anche questi aggiuntivi si possono staccare e perdere e poi ci sono dei particolari del *sottocassa* nelle moderne 152 che ci si può dimenticare di... rimontare, se abbiamo dovuto allontanare il mantello per manutenzione (**foto 41 e 42**).



Aggiuntivi nella 152 Märklin che si possono staccare aprendo la carrozzeria (Foto n. 41)



Particolare degli aggiuntivi nella 152 Märklin (Foto n. 42)

Alcune interessantissime Draisine, quella Brawa Klv 53 (foto n. 43)



La Draisina Klv 53 della Brawa (Foto n. 43 di Marco Palazzo)

e la recentissima Br 701 Märklin (foto n. 44), hanno specchietti retrovisori e una serie incredibile di particolari, alcuni fortunatamente robusti e metallici, ma alcuni...



La Br 701 in azione sotto la linea aerea a Vibaden (Foto n. 44)

Chi ha avuto modo di leggere la storia del mio impianto, sappia che lo specchietto retrovisore della Klv 53 (foto n. 45) fu quasi divorato da un topolino dispettoso!



Specchietti della draisina, danneggiati da un topolino nel 1996 (Foto n. 45 di Marco Palazzo)

Il convoglio Rtz (per il salvataggio in galleria) **foto n. 46**, è talmente ricco d'antenne, e chissà che altro, sui tetti delle sue carrozze speciali, che sarebbe meglio fotografarlo *prima, durante e dopo* il suo utilizzo!



La foresta di particolari sul tetto di una carrozza del convoglio Rtz, fotografato a Vibaden in costruzione agli inizi del 2006 (Foto 46)

Le nuove Br 218 hanno le mascherine dei fari staccabili, ma di questo ho ampiamente riferito nei primi *Aggiornamenti* del 2008 (**foto n. 47**).



Aggiuntivi nella nuova 218 Märklin (Foto n. 47)

Superfluo aggiungere che in quelle nuove locomotive Diesel si possono smarrire tubi dei freni, gancio, scarichi sul tetto e danneggiare facilmente i particolari molto raffinati dei carrelli.

La Gru Goliath non ha invece particolari facilmente staccabili, ma bisogna prestare la massima attenzione ai parapetti gialli (o nell'ultima versione rossi), vedi la **foto n. 48**, che si sono dimostrati fragili...



Attenzione ai corrimani nella Gru Goliath! (Foto n. 48)

Robusti e quindi difficilmente danneggiabili i tetti delle nuove 103, in tutto metallo, che stanno sostituendo sin dal 2001 le vecchie E 03, 103 con carrozzeria di plastica (**foto** dalla **n. 49** alla **n. 52**).



La prima E 03 con carrozzeria metallica del 2001 (Foto n. 49)



Particolare del tetto in una 103 prodotta nel 2007 (Foto n. 50)



Particolare del tetto della 103 Insider 2003, con pantografi mobili digitalmente (Foto n. 51)



Particolare del tetto in una 103 di recente produzione (Foto n. 52)

Se, come ho fatto io, avete applicato i corrimani sui panconi delle E 94, attenzione a maneggiarli con cura (foto n. 53). In genere comunque altri particolari sono difficilmente danneggiabili in questi anziani locomotori. Un amico ha perduto l'asta d'appoggio centrale sul frontale e gliel'ho ricostruita, anche se non bella come quella della Märklin.



Attenzione all'asta d'appoggio sul frontale delle E 94 – 194 (Foto n. 53)

Carri con aggiuntivi a rischio e... non solo!

I carri Fc 090

Sistemando dei carri in un capiente cassetto, ho ritrovato respingenti che si erano sfilati, ciò accade spesso con materiale non Märklin, molle di richiamo per ganci con timone d'allontanamento, scalette e, pochi giorni fa, nel marzo 2008, uno strano cosa. Oramai temprato da passate esperienze, ho riposto, quello che immaginavo fosse un aggiuntivo importante, in un contenitore, nella speranza di capire a quale carro appartenesse. Orbene, nel 2004, è stata prodotta una confezione, la 46310, di carri della Serie Fc 090 DB, con scarichi laterali e saracinesche girevoli, il *cosa* apparteneva ad un carro di quel tipo...

Remake, aggiornato ai gusti odierni, di un carro simile del tipo Ot mm 70 DB, prodotto, come articolo 4631, già negli anni Sessanta (1967).

Quel vecchio *merci* aveva scalette robustissime ed aggiuntivi inesistenti, per romperlo si doveva salire su una scala e lanciarlo in terra!

Ahimé, questi pur bellissimi neonati, in ogni modo riproposti anche nel 2008 in versioni non tedesche, sono in vero fragili, forse troppo, ed hanno nelle scalette d'accesso il loro *tallone di Achille*. Nella **foto n. 54** uno di questi carri tramoggia con due problemi: scaletta piegata e un aggiuntivo (al vero il meccanismo di scarico) perduto.

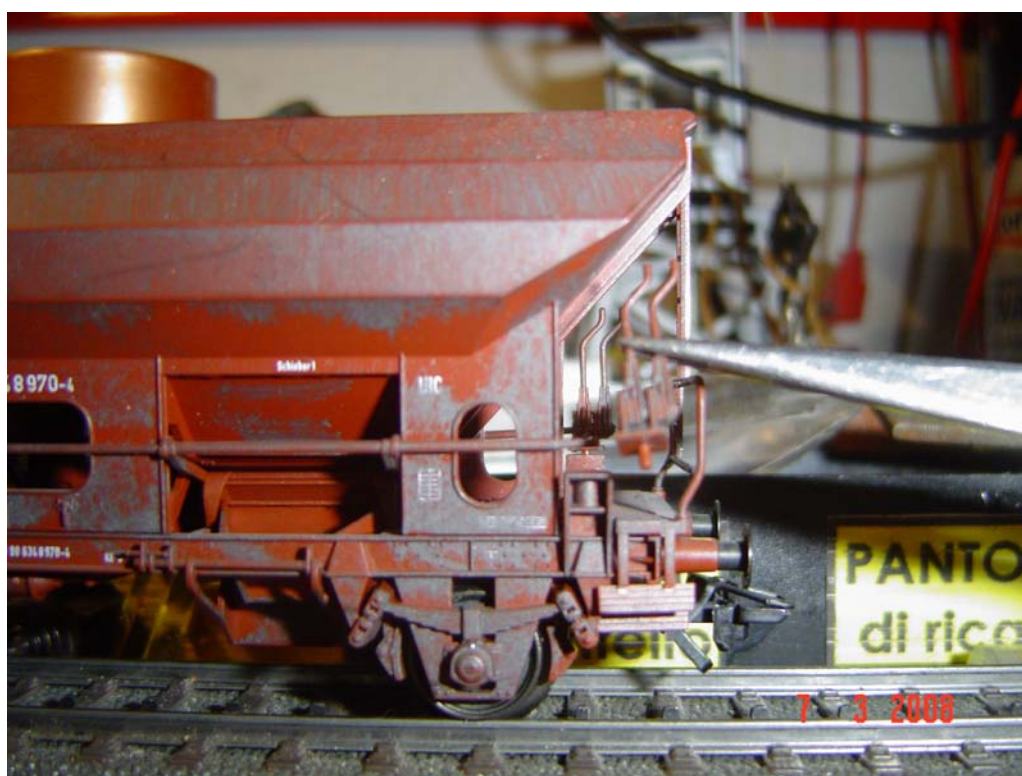


La scaletta è malamente piegata e manca un particolare (Foto n. 54)

Prima di riposizionare il dispositivo di scarico perduto, e ritrovato, un rinnovato richiamo alla prudenza, da parte di noi fermodellisti, nel maneggiare tutte le nuove scalette che, in carrozze e carri Märklin, sembrano dimostrare una fragilità eccessiva. Una volta avvisati è facile evitare di maneggiare scompostamente quei particolari, ma la Casa tedesca tace, a questo proposito rileggete attentamente il capitolo 1° sui ganci conduttori a pagina 14. Nella **foto n. 55** le fragili scalette di una carrozza Rheingold.

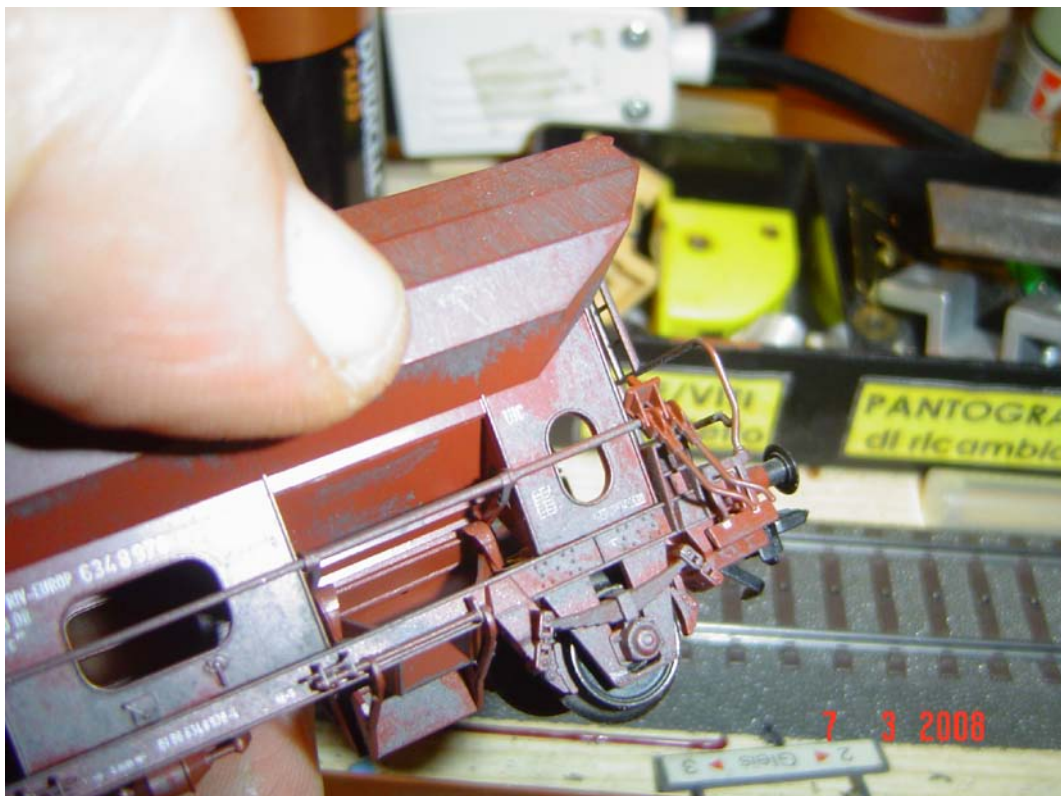


Le scalette di tutte le nuove carrozze da 28,2 cm sono delicate (Foto n. 55)

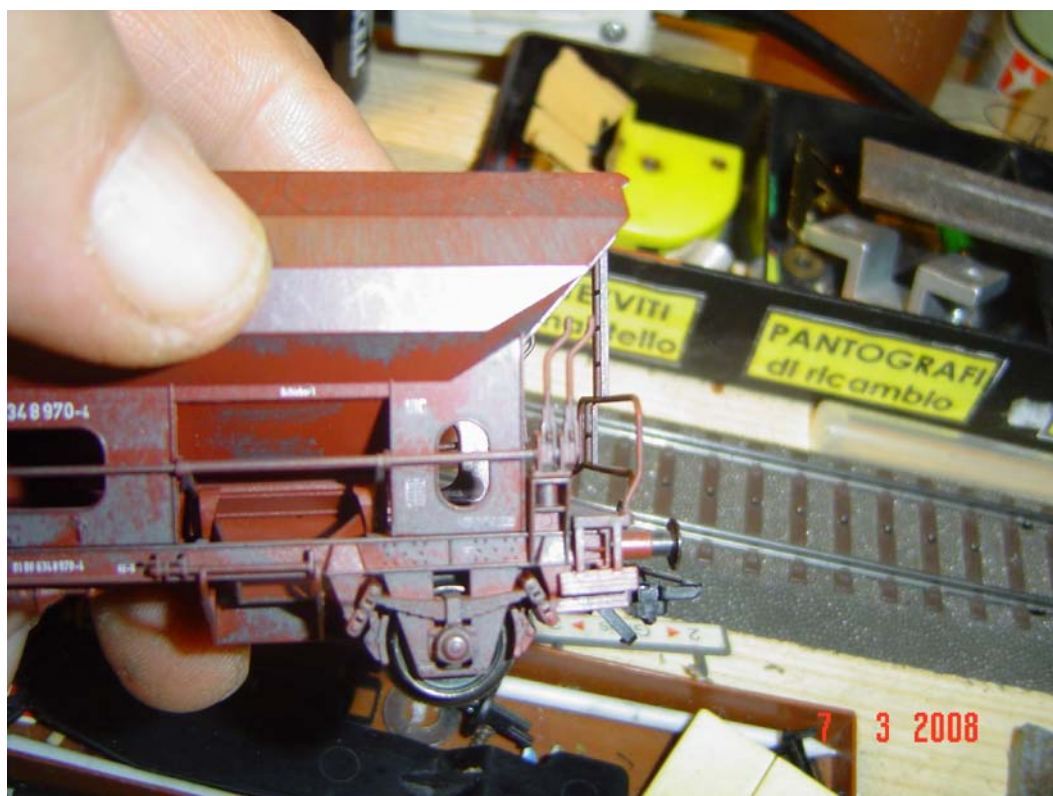


Il particolare dispositivo perduto (Foto n. 56)

Il dispositivo perduto, **foto n. 56**, non può essere riposizionato *sic et simpliciter*, ma prima si deve ruotare ed al contempo inserirvi l'asta di comando, **foto n. 57**, successivamente regolatevi se incollarlo o meno con una goccia di colla vinilica, **foto n. 58**.



La rotazione necessaria e l'inserimento dell'asta (Foto n. 57)

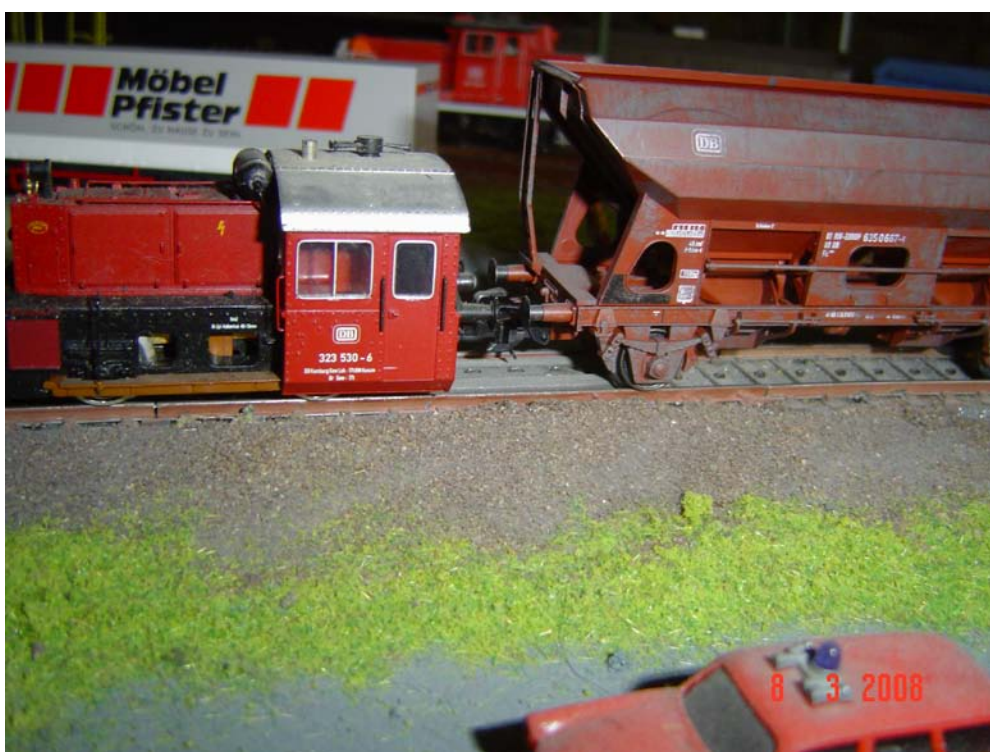


Dopo l'inserimento dell'asta si procede all'incollaggio (Foto n. 58)



Sul plastico di Vibaden con aggiuntivi e scalette a posto (Foto n. 59)

Nelle **foto n. 59** e **60** il carro in azione sul mio plastico. Personalmente, vista la fragilità del gruppo di carri, ho preferito inviarli permanentemente verso la mia Schattenbahnhof, al sicuro da urti con rotabili meno delicati (**foto n. 61**). Rimettere questi od altri carri nelle scatole è praticamente impossibile, ci vorrebbe una stanza apposita, vista l'ingente quantità personale, accumulata in decenni di acquisti.



Un Köf movimentata un carro tramoggia (Foto n. 60)



I carri tramoggia nella stazione fantasma Schattenbahnhof (Foto n. 61)

Aggiuntivi da non montare

Le scalette a rischio ci sono sempre state, solo che un tempo il materiale era spesso metallico e persino pericoloso, se un bel golf s'impigliava ad una sporgenza di un vagone, state pur certi che era il primo a farne le spese... oggi è un'altra faccenda.

Proseguendo nella trattazione, certo che *chiunque tra voi lettori* mi potrebbe portare altri innumerevoli esempi, tenterò di colmare delle lacune nelle istruzioni della Märklin. Si badi bene che spesso nelle scatole di locomotive, carrozze e carri, vi sono degli avvisi *particolari*, ad esempio nelle carrozze del Württemberg (torna alla **foto n. 34**) è segnalato che dei particolari, nel *sottocassa*, si possono montare solo se il vagone percorre curve realistiche; stessa cosa per i lunghissimi carri moderni tipo Habins 12 (**foto n. 62**) che presentano dei prolungamenti da montare, sempre nel *sottocassa*, solo in plastici dotati di curve realistiche. Su un plastico come Vibaden, dotato di curve abbastanza decenti in stazione, da 223 cm di diametro, ma di raggi stretti nello scalo merci e soprattutto nella linea che porta verso la stazione nascosta, non è possibile montare particolari che impediscono la rotazione dei carrelli. È sufficiente una sola curva stretta per mettere in crisi qua-

lunque rotabile. Privati che posseggano plastici con curve da 10/12 metri di diametro non ne conosco.



I carri Habins 12 non possono montare particolari vicini ai carrelli (Foto n. 62)

I carri Laekks 553

Il problema degli aggiuntivi fragili non dipende poi solo da un uso errato da parte del modellista, infatti vi sono dei carri porta-auto della Volkswagen, Laekks 553 prodotti nel 1989, abbinati ad una Diesel, i cui tiranti, dopo alcuni anni, divennero così fragili da non poter neanche esser sfiorati. Ho dovuto ricostruirli con un refe per evitare di gettarli al secchio, **foto n. 63** e **64**. Non è l'unico caso in cui la plastica Abs abbia avuto una pessima durata e chi, come me ha carri da 30 anni...



I carri porta-auto Laekks 553 della VW hanno avuto problemi (Foto n. 63)



Ricostruiti i tiranti del piano superiore, spezzati, con del refe (Foto n. 64)

Se dovessi poi riferire quanti episodi negativi ho avuto, maneggiando carri d'altre Marche, non basterebbero altre cento pagine.

Per un certo periodo, persino la plastica dei binari "C" della Märklin accusava problemi di fragilità: dopo qualche anno, e qui posso essere preciso, esattamente otto, i binari si seccavano (non trovo un termine corretto dal punto di vista chimico-meccanico) e se si cercava, senza precauzioni, di svitarli dal piano d'appoggio, come ho dovuto fare smontando Vibaden 2 nel 2004, si frantumavano come i corrimani dei carri Laekks 553.

I carri Snps 719

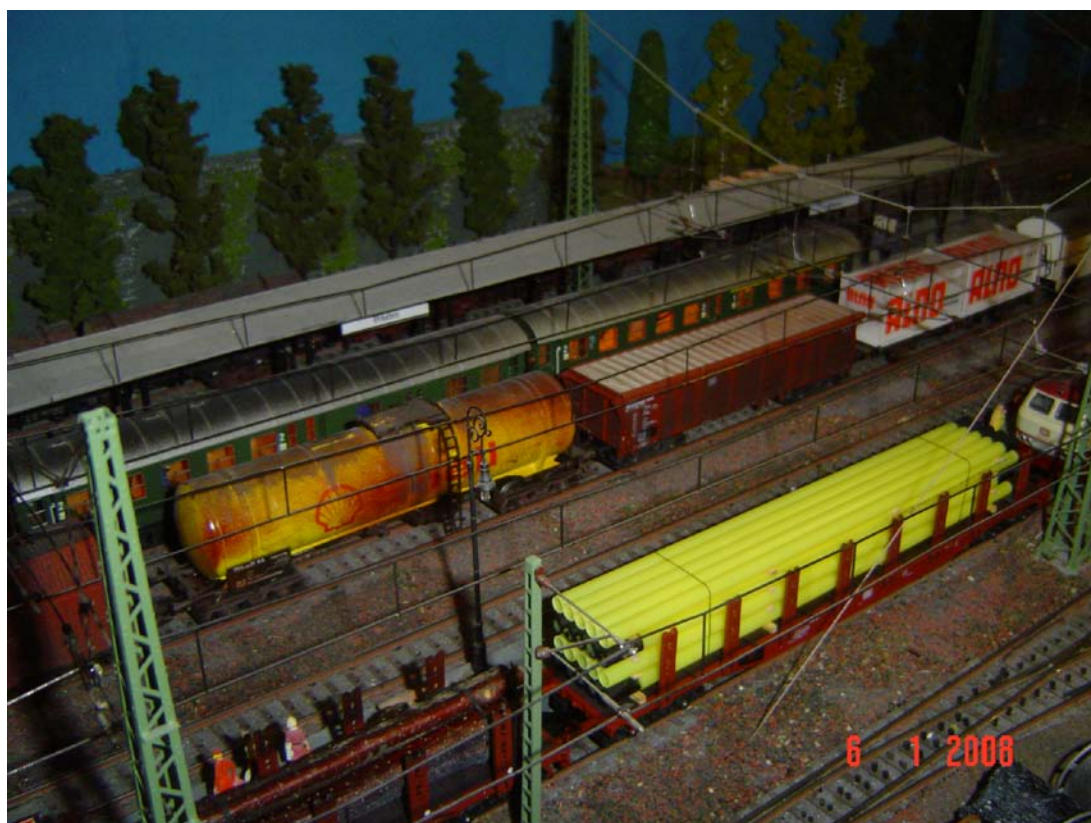
Anche i carri tipo Snps 719, tipo base della Märklin il 4771, riproposti in moltissime varianti, presentano una certa fragilità inoltre, come si vede dalla **foto n. 65 e **66**, hanno anche un'asta d'appoggio che può smarrirsi come nelle V 36 (torna alle **foto n. 25** e seguenti).**

È necessaria la massima accortezza nel maneggiare gli stanti e i respingenti di tali carri merci. La mia decisione, dopo una rottamazione forzata di un carro, con i suoi pezzi recuperati ne ho salvato un altro

danneggiato, è stata draconiana: gli Snps 719 vengono sempre riposti nelle scatole, dopo l'uso.



Stanti a rischio rottura ed asta d'appiglio sfilabile nei carri Snps 719 (Foto n. 65)



Stanti a rischio ed asta d'appiglio sfilabile in altri carri Snps 719 (Foto n. 66)

I carri Kbs 443

Meno fragili, ma ovviamente da non perdere, perché la Casa di Göppingen non ne fornisce in eccedenza, sono gli stanti dei carri tipo Kbs 443 (foto n. 67), un altro esempio in una coppia nella foto n. 68. La piattaforma del frenatore è molto robusta e di plastica semirigida, al momento non conosco casi di rottura di tale parte in questi carri.



Stanti a rischio perdita nei carri Kbs 443 (Foto n. 67)



Stanti a rischio perdita in una coppia di carri Kbs 443 (Foto n. 68)

I carri R 02, Sammp 705, Rs 680 ecc.

Senza presentarne tutte le foto, ricordo che vi sono altri tipi di carri con stanti sfilabili come gli R 02, gli Sammp 705 (foto n. 69 e 70), o gli Rs 680 (foto n. 71), nonché una nutrita serie di carri d'epoca I e II.



Eccezionalmente senza stanti questo carro Sammp 705 (Foto n. 69)



Stanti, volantino e pesante carico in questo carro Sammp 705 (Foto n. 70)

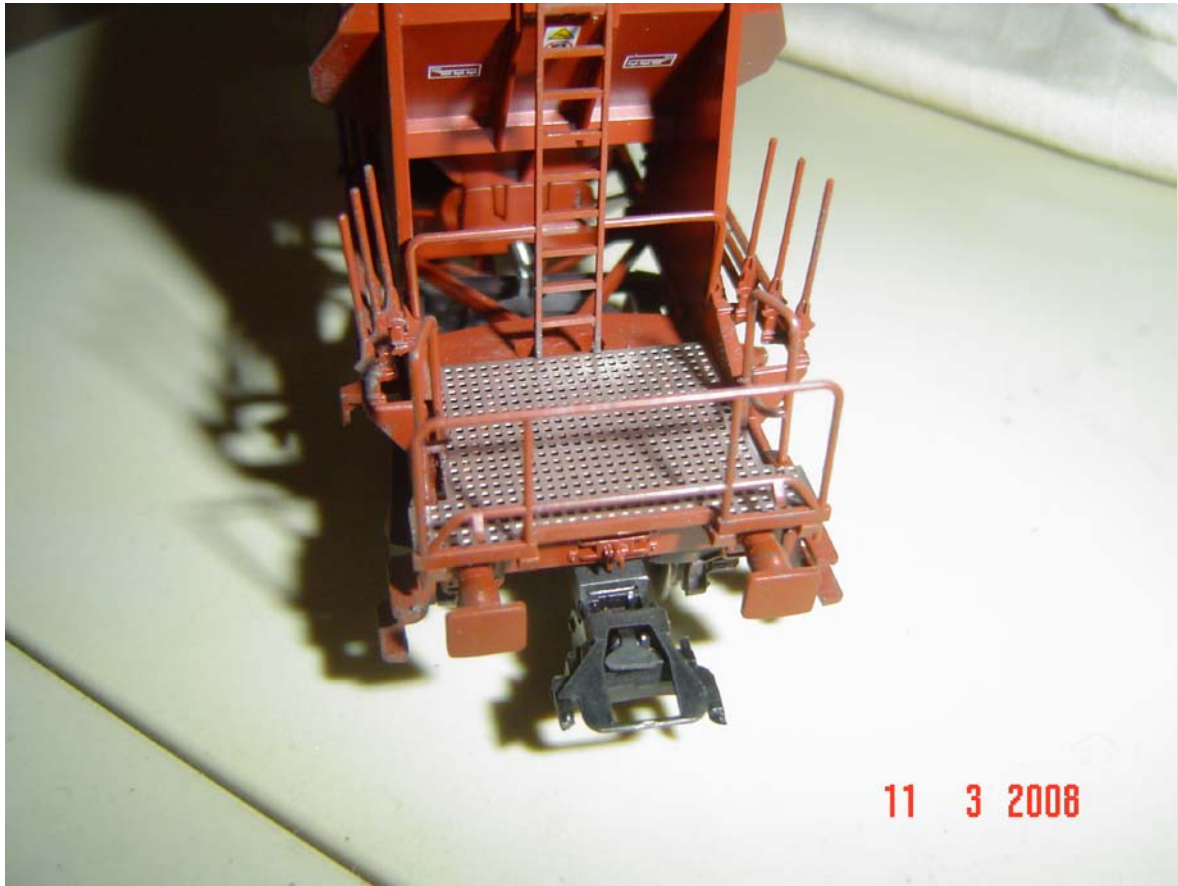


Stanti a rischio rottura nel carro Rs 680 caricato con tronchi (Foto n. 71)

I carri Facns 133 delle DB AG

Questi particolari e complessi carri, progettati nel 1993 e messi in servizio per le DB AG post riunificazione, hanno una tale quantità di corrimani, predellini, apparecchiature per lo scarico e scalette, da essere in assoluto i più complessi prodotti dalla Märklin in questi ultimi anni. Ciononostante sono sufficientemente robusti, infatti tutti i complessi leveraggi sono realizzati in plastica elastica.

Nella **foto n. 72** una visione frontale e nella foto successiva, la **n. 73**, un'immagine laterale del lungo carro (18,4 cm, praticamente quanto una 216 Diesel). Anche nella parte più, si fa per dire, *semplice*, vedi la **foto n. 74**, non mancano parti sporgenti e a rischio. Vedendo queste foto mi sono anche reso conto che, per il timore di rompere qualcosa, non ho invecchiato a dovere questo rotabile: i corrimani hanno un colore del tutto inadeguato e sanno terribilmente di plastica. Nella **foto n. 75** è messa in particolare risalto la pedana traforata, molto realistica, i ganci per il sollevamento, corrimani, leveraggi e scalette... prestate attenzione!



Vista frontale nella zona più complessa del carro Facns 133 (Foto n. 72)



Vista laterale del carro Facns 133 (Foto n. 73)



La zona meno complessa del carro Facns 133, ma con scalette fragili (Foto n. 74)



La pedana traforata del carro Facns 133 (Foto n. 75)

I carri per il trasporto carbone

I carri per il trasporto carbone, presentati come 00t negli Anni Trenta e vanto delle ferrovie del Terzo Reich, tanto che compaiono in passerella nel filmato del 1935 per il Centenario delle Ferrovie Tedesche, girato alla presenza addirittura del Führer, conosciuti in seguito con la sigla Fad 50, Fad 159 o Fals 175, a seconda delle serie (**foto n. 76**), sono robusti e difficilmente danneggiabili.



Carri tipo Fad o Fals movimentati a Vibaden 3 (Foto n. 76)

Attenzione, la Märklin non riproduce delle piccole sporgenze che al vero consentivano l'appoggio delle lanterne o dei segnali ottici di fine convoglio, la Roco ad esempio lo fa. Ma la plastica Abs, o forse una qualità scadente di tale materiale, dei carri prodotti dalla Casa Austriaca, è soggetta a variazioni che rendono qualunque carro, almeno per mia (!) esperienza diretta, fragilissimo. A Vibaden 3, ho per tale motivo, scelto di dotare di vecchi tappeti tutte le zone libere e soprattutto *quella* davanti al mio banco di lavoro: riesco così ad attutire molte cadute, anche se mi debbo dannare a ripulire con un battitappeto un materiale che fa di tutto per raccogliere, e trattenere, le sporcizie e si accede a Vibaden 3 da un giardino... Nel precedente plastico vidi con orrore **esplodere**, letteralmente, un bel carro Roco coperto, caduto da sessanta centimetri su un substrato di cemento. Nonostante

le mie precauzioni, a volte è sufficiente che un vecchio carro si appoggi, con una certa violenza ad un corpo rigido, per danneggiarsi.

I carri trasporto-nafta e una loro elaborazione

I carri per il trasporto di nafta del tipo Ksl sono ricchi di dettagli, ed erano molto comuni nel comparto ferroviario di Bebra, tanto è vero che ne ho usato uno per una particolare coppia, elaborazione mia personale, come si vede nella **foto n. 77**. Vi rimando a pagina 29 del mio libro, per ulteriori informazioni.



La strana coppia di carri, uno serbatoio ed un'altro chiuso dotato di una pompa (Foto n. 77)

Sono molto robusti, nonostante la presenza di complicati aggiuntivi. Un occhio di riguardo si deve riservare alle scalette basse (**foto n. 78**), che potrebbero impigliarsi; le scale che consentono al personale di accedere al tetto sono in plastica elastica, e sono poco soggette a danneggiamenti in quanto non sporgono dalla sagoma del carro (**foto n. 79** di Marco Palazzo).

Discorso a parte meriterebbe la mia elaborazione, per quanto riguarda la delicatezza dei numerosi particolari aggiunti, ma questo ci por-

terebbe troppo fuori tema, trattandosi di una scelta personalissima, seppur non originale, in quanto plagio di un lavoro di un modellista tedesco... ma, si sa, *loro* giocano in casa!



La scaletta bassa delicata di questi carri Ksl (Foto n. 78)



Carri serbatoio presso la colonna distribuzione nafta a Vibaden 3 (Foto n. 79 di M. Palazzo)

I carri Eaos 106 e consimili

Normalmente sono carri poco soggetti a rotture e perdite. Venduti scarichi e nuovi di zecca (quasi sempre), possono, però, essere riempiti con materiali vari. La Brawa forniva per l'appunto, anni fa, dei rottami, come inserto, che raggiungevano un peso ben superiore al carro stesso. Pensate che il carro Märklin Eanos, anche se più lungo, non arriva a pesare, a vuoto, 70 grammi, mentre il carro Eaos 106 sempre della stessa Casa Tedesca, con i rottami d'autentico metallo (**foto n. 80**), raggiunge e supera i 300 grammi!



Il pesante inserto di rottami metallici della Brawa, circa 250 grammi! (Foto n. 80)

Nelle **foto n. 80, 81 e 82** il carro Eaos 106, pesantissimo, ma dotato di corrimani laterali, appena visibili a destra nella **foto n. 81**, stampati ed in pratica indistruttibili, si vedono meglio nella **foto n. 82**, mentre nel carro Eanos (sempre tutti a destra nelle **foto n. 83 e 84**) sono applicati a parte e quindi soggetti a rompersi. I carri presentati sono stati tutti invecchiati da me, ma negli ultimi anni la Casa di Göppingen ha iniziato a commercializzare delle serie speciali in parte usurate, mai *bugnate*, purtroppo (**foto n. 85**), e da quel che so, solo la ditta austriaca Klein Modellbahn ha prodotto dei carri con questa realistica particolarità. Il bugnato è difficilmente fotografabile, è necessario inquadrare il carro di lato (**foto n. 86**), mentre nella visione frontale le ammaccature sono quasi invisibili (**foto n. 87**). Ad ogni modo io preferisco

accentuare ulteriormente lo stato d'uso con rattoppi di stucco di vario colore. Al confronto della realtà sembrano, tuttavia, quasi nuovi!
Un ultimo avviso, i rottami di plastica, inseriti, possono staccarsi se troppo sollecitati...



Il carro Eaos 106, carico di rottami ed invecchiato (Foto n. 81)



Il carro Eaos ha i corrimani stampati (Foto n. 82)



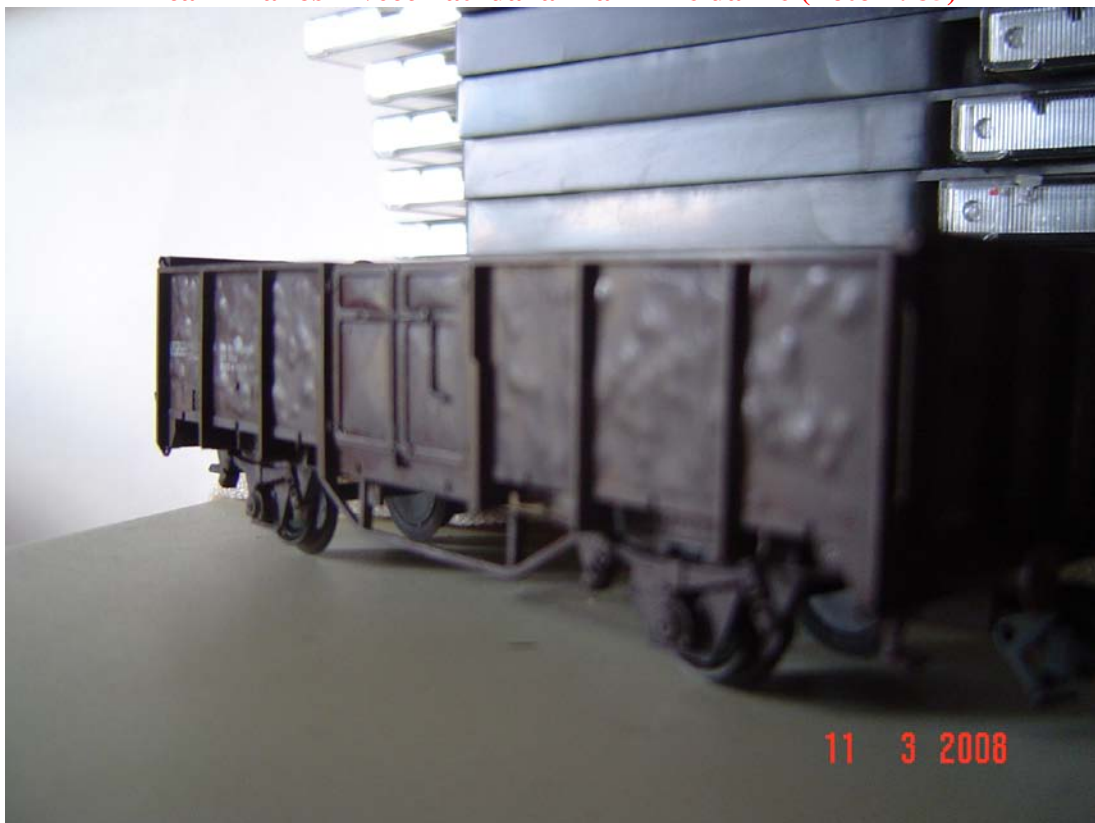
Il carro Eanos ha i corrimani riportati (Foto n. 83)



Il carro Eanos è più lungo ed è stato invecchiato (Foto n. 84)



I carri Eanos invecchiati dalla Märklin e da me (Foto n. 85)



I carri aperti invecchiati da me e bugnati dalla Klein Modellbahn (Foto n. 86)



I carri bugnati dalla Klein Modellbahn inquadrati di fronte (Foto n. 87)

Gruppo di carri ausiliari per la Gru Goliath

Sono tre i carri ausiliari per la Gru Goliath, o per altre gru delle DB meno mastodontiche, che la Märklin ha proposto, e riproposto, anche lo scorso anno, seppure con altra colorazione ed ambientazione.

Impossibile ipotizzare quante volte nel corso dei prossimi anni muteranno livrea e Società di gestione, visto l'attuale andazzo di privatizzazioni oserei dire, selvagge, che sta coinvolgendo mezza Europa ferroviaria, alla chimerica caccia del pareggio di bilancio e magari degli utili, con conseguenze, anche tragiche, per la sicurezza sul lavoro.

Le scalette di questi carri, e torniamo al nostro tema, sono a rischio rottura, ma, per evitare questi pericoli, la loro realizzazione ha previsto, saggiamente, che, in caso di forzatura, esse si possano distaccare. L'importante è saperlo. Come importante è essere informati del fatto che le scalette sono di vari tipi: un esempio nelle **foto n. 88 e **n. 89**. Una volta deciso di utilizzare queste chiassose carrozze (in realtà è solo la centrale a riprodurre suoni di varie lavorazioni in un cantiere ferroviario) sarà sufficiente controllare, *prima e dopo*, che non abbiano**

smarrito aggiuntivi tanto robusti ed ingombranti da causare, se persi tra le rotaie, sviamenti sicuri!



Uno dei tipi di scaletta o predellino di una carrozza ausiliaria (Foto n. 88)



Altro tipo di scaletta di una carrozza ausiliaria (Foto n. 89)

Quando gli aggiuntivi non c'entrano

Capitano a volte al modellista episodi incresciosi che sarebbe doveroso riferire per il bene di tutti e tutto, comprese le nostre tasche. Non si può pensare che un fermodellista se ne stia dalla mattina alla sera connesso in Rete per essere informato di questo o quel problema, spero che questi miei lavori possano colmare delle lacune, anche gravi.

Attenzione alle carrozzerie dei Köf II con cabina aperta, in caso di malfunzionamento spediteli, senza indugio, all'Assistenza a Milano e, ripeto non tentate (come ho fatto io) di aprirli!



Un Köf privato dalla carrozzeria fragile (Foto n. 90)

Preciso che, in teoria, non sarebbe affatto difficile questa operazione, ma ci sono stati diversi casi di rottura di parti fragili di pressofusione di zinco: la carrozzeria si frantuma come vetro!! Su alcuni *forum* d'oltralpe si è parlato di una sorta di *peste dello zinco*.

Personalmente avevo avuto un problema con un Köf II DB con cabina aperta, alcuni mesi fa e lo smontaggio della cabina non aveva creato problemi; ma più recentemente, con il piccolo Diesel della SKW (compagnia privata di una industria chimica), ho incontrato tali difficoltà a maneggiare la carrozzeria che sono stato tentato di arrendermi

e rimandarlo all'Assistenza. In realtà non sapevo assolutamente che il guaio era... planetario.

Si spera che la Märklin ponga riparo a questo problema, magari dovuto a partite di fusioni non perfette, o a materiale non di prima qualità. Vedi le foto dalla **n. 90** alla **n. 92**.



A questo Kof privato è stato necessario ricostruire il mancorrente centrale (Foto n. 91)

Non appena ci si accorge che una carrozzeria presenta simili problemi, sinora fortunatamente accaduti di rado, si deve segnalare l'accaduto al Centro Assistenza italiano, la Ciciesse Model e inviare loro il materiale difettoso. Sono convinto che alla Märklin stiano già provvedendo e chi ha in passato sbagliato, pagherà. Nel mio sfortunato caso ho provveduto a riparare personalmente il Kof della SKW, fuori catalogo già dal 2002 e prodotto in serie unica. Parlando proprio con l'amico Franco Spiniello ho deciso alla fine di non inviare in Germania il piccolo Diesel perché si rischiava venisse sostituito con un altro di serie differente, a causa della tiratura oramai da tempo esaurita. Ho ricostruito così il mancorrente centrale e parte del sottocassa, nonché ho provveduto a ripristinare i contatti tra il decoder ed il motore, che avevano subito un allontanamento a causa della deformazione metallica della carrozzeria.



A questo Köf privato è stato necessario anche ricostruire il sottocassa (Foto n. 92)

Non dimentichiamoci...

Per esempio di controllare accuratamente che le trombe, il fischio o l'antenna (a seconda delle epoche e del tipo di serie possono esserci o no) sui tetti delle V 60 siano tutte a posto (foto n. 93).



Fischio, antenne e trombe sul Dach (tetto) di una 362 DB AG (Foto n. 93)

I fischi sul tetto di queste Diesel universali da manovra, sono in scala perfetta e quindi molto delicati. In caso di rottura o perdita di aggiuntivi il **Dach** (tetto) è diverso per ogni V 60, 260, 362 ecc e negli esplosi è chiaramente indicato il numero da ordinare (nell'elenco dei pezzi).

Non dimentichiamoci che ci sono poi i manovratori o il personale di servizio che magari approfitta di un passaggio per tornare in deposito o per recarsi su un tratto di linea e perdere un *poveraccio* per strada sarebbe quantomeno imbarazzante (**foto n. 94**). Si possono per esempio incollare i personaggi direttamente sui panconi, o renderli removibili con basette d'acetato trasparente sottilissimo. Ho letto che esiste una colla apposita ad effetto ventosa, che renderebbe possibile l'allontanamento dei figurini, non solo dai panconi delle locomotive, ma anche, ad esempio, dalle banchine, ma in questo non posso aiutarvi perché qui in Umbria i negozi specializzati scarseggiano e non sono informato su marche e tipi di collante.



Il personale di manovra o di linea deve essere ben fissato! (Foto n. 94)

Non dimentichiamoci che anche i tubi dei freni applicati direttamente dalla Märklin sono a rischio perdita e rottura. Ho avuto una personale

esperienza di un treno diesel automotore 628-928, acquistato da un amico, di seconda mano, che ha dovuto sostituire in pratica l'intero frontale danneggiato (foto n. 95).



A rischio danneggiamento anche i frontali dei 628-928 (Foto n. 95)

Non dimentichiamoci di controllare che non siano saltati via i tubi dei freni e i puffer (respingenti) di qualunque macchina (foto dalla n. 96 alla 110). Controllate accuratamente anche i ganci Scharfenberg e le loro delicate condotte laterali, non si rompono, ma si staccano con una certa facilità (foto dalla n. 111 alla 114).

Che siano applicati da noi o meno, che siano o meno previsti di serie, o frutto di lunghe elaborazioni, ogni aggiuntivo va controllato e ricontrrollato e un buon modellista dovrebbe disporre di una scheda individuale per le proprie preziose locomotive. Mi permetto di presentarvi una delle oltre duecento schede che mi aiutano (foto n. 115) a mandare avanti il mondo in miniatura di Vibaden. La scheda, grazie al programma Word usato, può tranquillamente essere copiata e modificata a piacimento da voi appassionati, la mia è solo un'idea.

Scheda tipo, utilizzata a Vibaden.

Deutsche Bundesbahn DB e DB AG. BANHBETRIEBSWERK VIBADEN

Foglio di servizio per locomotive , locomotori elettrici, Diesel ed automotori

Locomotive da manovra del gruppo 362 888 DB AG. Diesel - **COD.76** -

Dati commerciali - n° catalogo: 37652 - anno produzione: 2003/04 - digitale X (funzioni: fu.-f2-f3- f4) analog. □
Dati tecnici - tipo: D ultima lubrificazione (g/m/a): 13/11/2007 sostituzione carboncini(g/m/a):
Note speciali: carrozzeria metallica e doppio tx Velocità minima (Km/h) = 3,2
Ricambi speciali: pattino: 7164 pantografo: X
Modifiche speciali: - Motore: 5 poli - tipologia del lato realistico : $\frac{ }{ }$ - $\frac{ }{ }$
Function <i>luci</i> - f1: <i>inattivo</i> - f2: <i>tx</i> - f3: <i>tx</i> - f4: <i>e. r. a. f.</i>

Cerchiature controllate il: 10/02/2007 - n. ricambio: 7153

V = Vapore

l . = luci o luce

la = luce lampeggiante

Acc = accumulatore di vapore -

tx = gancio telex

l. l. = luci speciali

D = Diesel



= luce cabina e. r. a. f. = esclusione ritardo accelerazione o frenatura

E = elettrica

e. r. a . f. v . r . = come sopra e riduzione velocità (con C Sinus)

Acc E = accumulatore elettrico

VT = automotore Diesel

ET = automotore elettrico

$\frac{||}{|}$ = con ganci anteriori (per lo più) realistici e posteriori modellistici standard Märklin

$\frac{||}{|}$ - $\frac{||}{|}$ = con ganci anteriori e posteriori modellistici standard Märklin

$\frac{||}{|}$ (elaborazione originale mia, macchina non esistente a catalogo)

⊖ = con ganci anteriori e posteriori realistici (composizioni bloccate, automotore ecc)

§§ (elaborazione con carrozzeria mia)



La E 50 del 2007 con tubi dei freni previsti dalla Märklin (Foto n. 96 di Marco Palazzo)



La 221 con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 97 di Marco Palazzo)



Gli Schienenbus con tubi dei freni applicati e previsti dalla Märklin (Foto n. 98 di M. Palazzo)



La V 160 “Lollo”, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 99)



La draisina 701, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 100)



La E 10 per il Rheingold, con tubi applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 101)



La E 40, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 102 di M. Palazzo)



La 103, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 103 di M. Palazzo)



La 01 1100, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 104)



La 111, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 105)



La 120, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 106)



La 118, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 107)



La 211, con tubi dei freni applicati dopo una lunga elaborazione (Foto n. 108)



La E 69, con tubi dei freni applicati, nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 109)



La T 3, o Br 89, con tubi dei freni applicati nei fori previsti dalla Märklin (Foto n. 110)



Il gancio Scharfenberg scoperto nell'SVT 04 (foto n. 111)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel VT 11.5 (foto n. 112 di M. Palazzo)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel VT 11.5 (foto n. 113 di M. Palazzo)



Il gancio Scharfenberg scoperto nel RAe II "Gottardo" (foto n. 114)

Non dimentichiamoci...

L'ultima verifica è stata effettuata, come spesso succede, per caso: stavo sporcando i carrelli di una 218 (vedi il Capitolo 30° “Sporcare è bello”), quando dal vero prima, e dalle foto dopo, mi sono accorto che mancavano le scalette d'accesso alla cabina di guida su un carrello. Mistero? No, subito mi sono ricordato d'aver ordinato e ricevuto, oltre un anno fa, la fiancata nuova di un carrello della mia 218 (spiegazione a pag. 7 del testo sul primo Aggiornamento). Ebbene non i ero accorto che le scalette non erano comprese...! Fortunatamente sono ordinato e difficilmente getto qualcosa: trovato il vecchio carrello, ho estratto e riposizionato le due scalette che nella realtà partirebbero dalla cassa, ma, a causa delle curve strette dei nostri impianti, la Märklin aggancia, direi intelligentemente al carrello. Ovviamente in curve molto strette si nota bene la rotazione esterna ed innaturale degli scalini. **Foto dalla n. 115 in poi.**



Due fori al posto della scaletta nella 218 a destra (foto n. 115)



La scaletta mancante sotto la porta d'accesso in questa 218 (foto n. 116)



Si noti la rotazione innaturale della scaletta nelle curve strette (foto n. 117)



Grazie per avermi seguito, Gian Piero Cannata (foto n. 118 di M. Palazzo)

Gian Piero Cannata

