

Capitolo 06° Avete verificato che...

Il parte

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

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 servizio 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' debouccio.

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 III-a 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

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)



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'appiglio centrale sul frontale e gliel'ho ricostruita, anche se non bella come quella della Märklin.



Attenzione all'asta d'appiglio 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 coso. 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 coso 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).

Fragili scalette

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

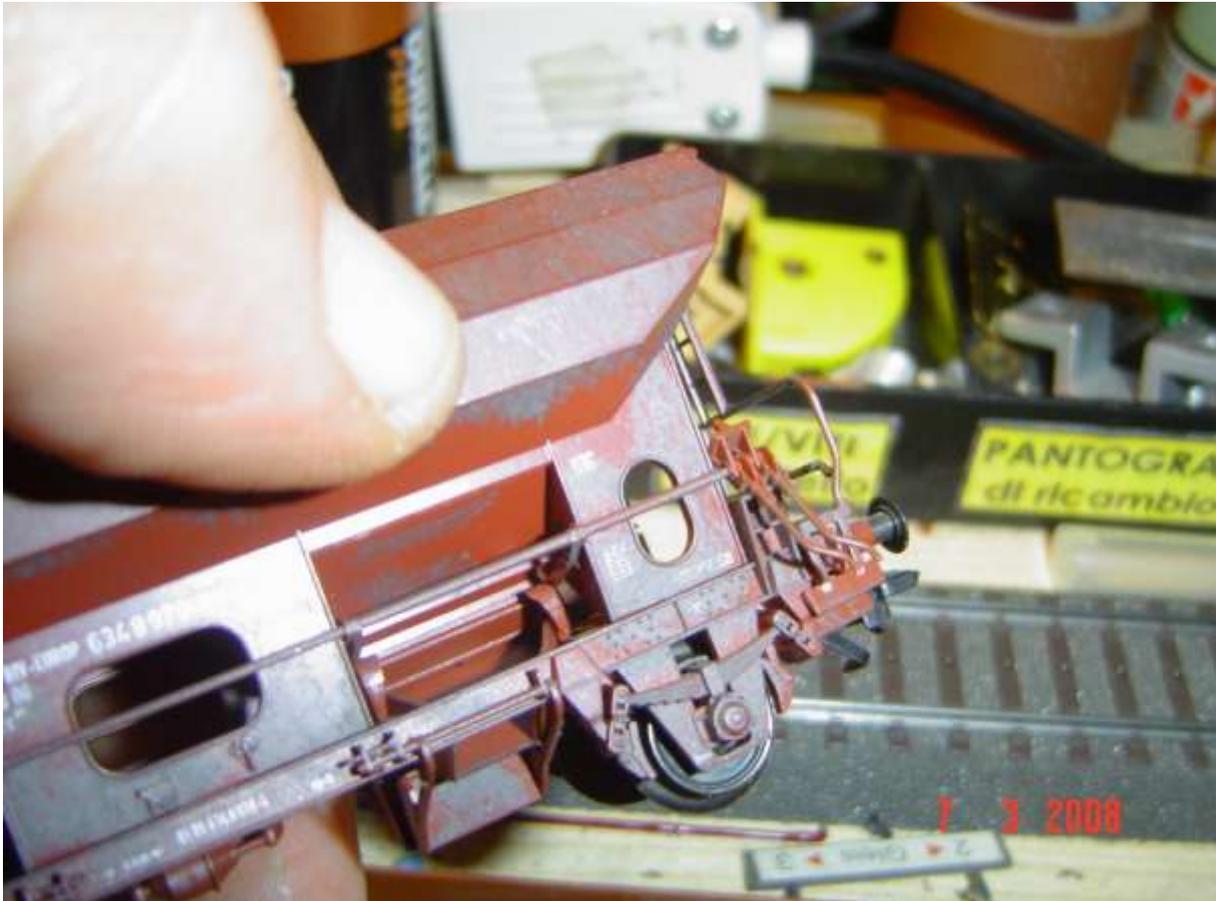


Le scalette di tutte le nuove carrozze da 28,2 cm sono delicate (Foto n. 55)

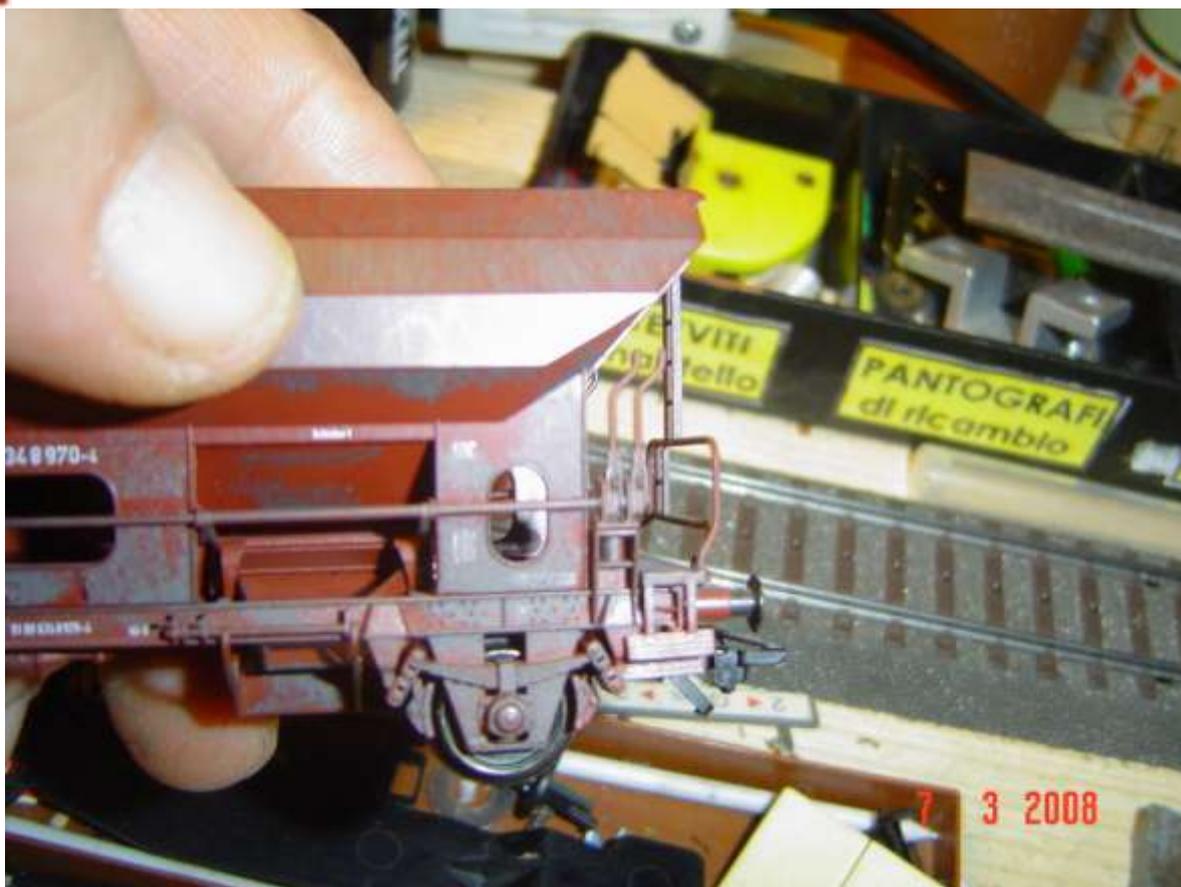


Il particolare dispositivo perduto (Foto n. 56)

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 di questi 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 atri 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 qualunque 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.

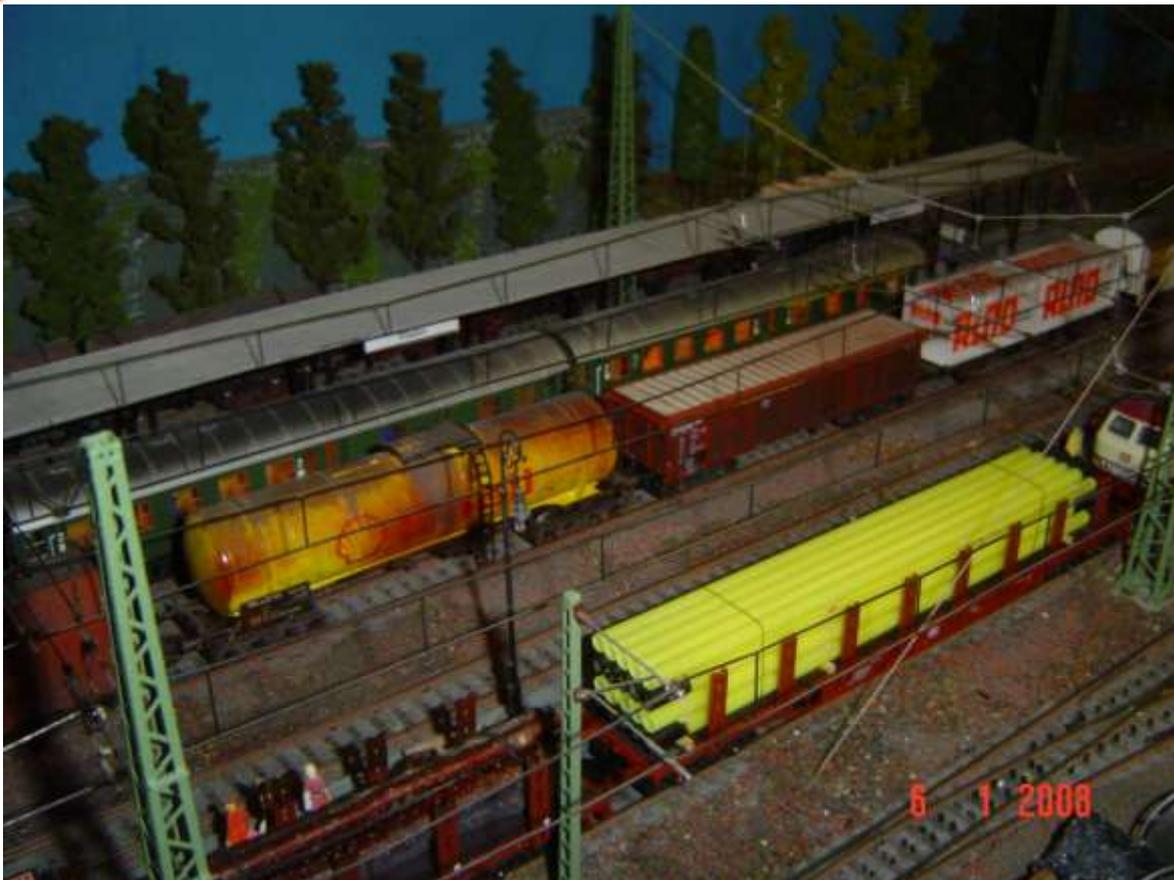
I carri Snps 719

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'appiglio 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'appoggio 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. 70), un altro esempio in una coppia nella foto n. 71. La piattaforma del frenatore è molto robusta e di plastica semirigida, al momento non conosco casi di rottura di tale parte in questi carri.

Con la confezione arrivata nel 2010 di 10 carri di questo tipo, trainati da una Br 044 e carichi con tubi Mannesmann (art. 26558), si può dire risolto il problema dei ricambi di questi stanti: infatti dalle varie foto presentate nei cataloghi di questo speciale convoglio si è visto chiaramente che in realtà spesso alcuni stanti erano assenti o comunque irregolarmente disposti e, avendo io riprodotto la realtà (con l'aggiunta dei tiranti dei tubi, foto da n. 67 a n. 69) mi sono ritrovato un cospicuo pacchetto di stanti extra!



Stanti

in eccedenza nei carri Kbs 443 della confezione 26558 del 2010 (Foto n. 67)



Stanti

in eccedenza nei carri Kbs 443 della confezione 26558 del 2010 (Foto n. 68)



Stanti

in eccedenza nei carri Kbs 443 della confezione 26558 del 2010 (Foto n. 69)



Stanti a rischio perdita nei carri Kbs 443 (Foto n. 70)



Stanti a rischio perdita in una coppia di carri Kbs 443 (Foto n. 71)

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. 72 e 73), o gli Rs 680 (foto n. 74), nonché una nutrita serie di carri d'epoca I e II.



Eccezionalmente senza stanti questo carro Sammp 705 (Foto n. 72)



Stanti, volantino e pesante carico in questo carro Sampoo 705 (Foto n. 73)



Stanti a rischio rottura nel carro Rs 680 caricato con tronchi (Foto n. 74)

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. 75](#) una visione frontale e nella [foto successiva, la n. 76](#), 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. 77](#), 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. 78](#) 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. 75)



Vista laterale del carro Facns 133 (Foto n. 76)



La zona meno complessa del carro Facns 133, ma con scalette fragili (Foto n. 77)



La pedana traforata del carro Facns 133 (Foto n. 78)

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

