



Capitolo 06° Avete verificato che...

I parte

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 certosina 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: affina 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

3
parte

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 microlenti 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

Quando fu presentata sul catalogo del 1999/2000 come locomotiva a vapore dotata (la prima?) 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.



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

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 con-servai, 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 varie. 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 rimanere... 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 distri-

buzione, 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 sabbriere che, nella **foto n. 22** ho evidenziato, 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 commercio 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 conduttura 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 (tipico esercizio fisico del fermodellista medio) nella stanza di Vibaden 3 un altro mancorrente, non ho trovato quel *coso*. Naturalmente non avevo lì per lì la minima idea sulla 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 pro-



blemi 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.

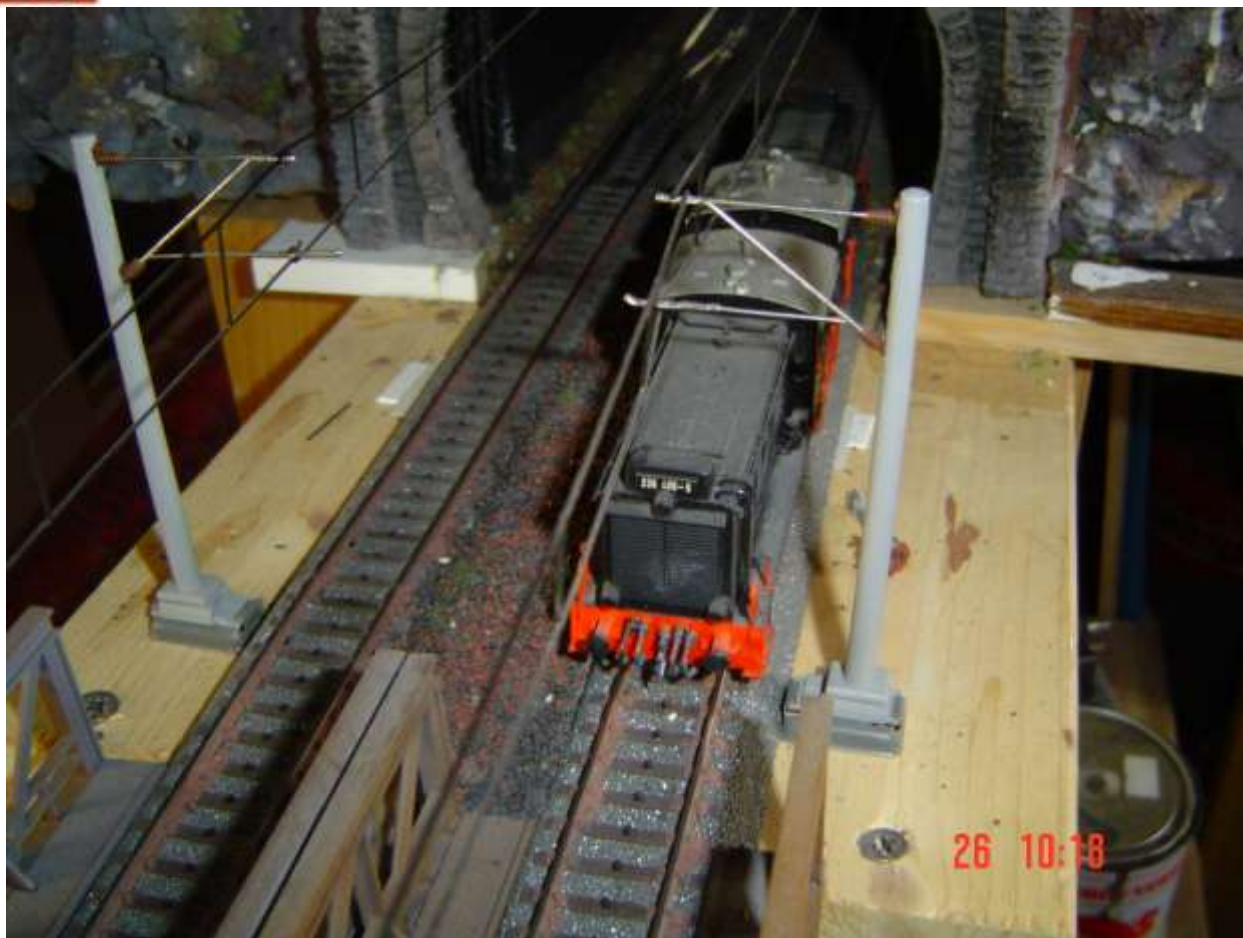
Con l'avvento del Digital, i problemi di presa di corrente terminarono. Nel 2007 la *doppia* di V 36, inedita perché ambientata nel primo dopoguerra, è stata ripresentata in mfx, con suoni diesel veramente azzeccati ed è chiaro, visto lo spazio veramente esiguo, che una sola delle due locomotive sia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



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)



(fine I parte)

Gian Piero Cannata

