

## ELABORAZIONI SU V 36-236 E DOPPIA CARLOTTA

- Märklin art. 3146 (1983), 3346 (1984), 28631 (2000), 37365 (2004)  
37355 (2007)–



Foto n. 1: la “Doppia Carolina” con le aste d’appoggio rosse (Mauro Cozza)

Come avete letto nella I parte del **Capitolo 6°**, l'*accoppiata* diesel Br 236, prodotta tra il 1984 ed il 1985 in H0 dalla Märklin, fu chiamata Doppia Carolina, per un errore di traduzione, non nel catalogo in scala 1:87, dove non v'erano precisazioni di sorta, ma per la descrizione che accompagnava nel 1986/87, l'analogo modello in scala 1 (1:32). La *doppia* rimase solo per un paio d'anni disponibile per gli *accazeristi* ed un anno, circa, per i cultori della scala maggiore. Il nome va tradotto dal tedesco *Das doppelte Löttchen* o in doppia Carlotta o Carlottina Carlottina. Per altre notizie Vi rimando al già citato **6° Capitolo**.

La versione, nella bellissima **foto n. 1** di Mauro Cozza, è quella dopo il 1968; nella **foto n. 2** vediamo la coppia diesel DB del primissimo dopoguerra, in teoria potrebbe essere rimasta così sino al 1967; le foto sono state scattate a Vibaden. Poiché dopo il 1955, fu però applicato il classico “biscotto DB”, almeno su alcune V 36 di certo, fa fede il modello della V 36 235 (leggi le pagine seguenti), nei prossimi anni potremmo, forse, disporre di un terzo modello.

Come ci ha oramai, da una vita, abituati la Märklin: le locomotive non finiscono mai!



Foto n. 2: la “Doppia Carlotta” del 2007.

## Versioni\* delle V 36-236 e Doppia Carlotta

(\*relativamente alla scala H0 Märklin, in epoca moderna)

La V 36 è stata negli anni proposta in molte varianti in H0; la “V” sta per *Verbrennungskraftlokomotiven*, dopo l’aprile del 1968, per la numerazione computerizzata, la lettera fu eliminata e fu sostituita dal semplice numero 2. Ecco l’elenco delle loco ufficiali Märklin:

- a) la prima fu la 236 102 DB, del 1982, a catalogo come [3146](#);
- b) un’altra venne proposta nel 1983 per il mercato francese: la [3145](#), in livrea verde e con filetti gialli, tipo Y 50 100, non so come fu accolta dai Cugini Transalpini;
- c) è del 1984 la doppia della [foto n. 1](#) di 236 406-5 e 405-5, con ambedue le unità motorizzate, sempre analogica, ma con inversione di marcia elettronica, articolo [3346](#);
- d) nel 1984/85, dopo un pressante e giusto martellamento delle Riviste italiane, il nostro Importatore fece letteralmente fare alla Casa Tedesca la D 236 FS in color castano-isabella, articolo [3142](#), che da *Noi* fu accolta tiepidamente, e poi stroncata, dalla critica nostrana, per le diversità che il modello presentava rispetto alle diesel italiane. Queste diesel, appena tre, furono numerate come D 236 001-002-003. Erano rimaste da noi dopo gli eventi bellici della

seconda Guerra Mondiale e furono demolite, anche se formalmente riclassificate, tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta. Appare curioso che, quasi un quarto di secolo prima, rispetto alle DB, le *nostre FS* abbiano marcato le V 36 come (D) 236; in qual numero questi modelli in H0 furono distribuiti sul nostro mercato e *quante* ne vennero poi vendute... non lo so. Solo grazie alla *buona memoria* dell'amico Franco Spiniello, ho saputo che le eccedenze non vendute, dovute probabilmente al coro di critiche dei *non märklinisti*, furono abbinate a due carri cisterna con garitta e con la dicitura "Olio FIAT" nella confezione, articolo [2842](#), che raggiunse successivamente, per i collezionisti, una quotazione di ben 360 marchi.

- e) Nel 1987 uscì la prima 236 DB digitale, numero di catalogo: [3646](#), aveva una sola funzione (luci) ed un motore a 3 poli, era in pratica un'analogica digitalizzata.
- f) Nel 1989 la prima versione dotata di sopralzo della cabina applicato, al vero, per migliorare la visibilità ai manovratori, era analogica, e con la sfortunata motorizzazione di serie a 5 stelle, articolo [3546](#). Come ho avuto modo di riferire nel § 3 del mio libro ("L'Esercizio"), la suddetta motorizzazione fu l'ultimo sussulto innovativo in analogico.
- g) Nel 1994 una variante di V 36 235 DB, con *biscotto* ed in rosso mattone, con decoder Delta, articolo [3446](#);
- h) nel 2002/03 uscì la confezione [28631](#) con l'abbinamento di due coppie di carri porta auto Off 52 e 59 (vera novità) e una V 36 privata, per altro Delta, della Volkswagen serie 881 050 in color azzurro. La [foto](#) nel Capitolo 6° a pagina 21.
- i) nel 2003 la versione digitale migliorata la V 36 110, sempre con il sopralzo, articolo [37365](#). In questa diesel furono cambiati, per ospitare il motore a 5 poli, i diffusori luce;
- j) infine la doppia di V 36 402 e 403 del 2007, dotata di ottimi suoni digitali e decoder mfx, l'articolo [37355](#).

Probabilmente, poi, ho dimenticato altre varianti straniere o di serie speciali dell'*Eurotrain*, per il costume, non sempre accettabile, di creare, specie negli ultimi anni, serie *meteore*, a danno del modellista, che vorrebbe avere il tempo di riflettere, a tutto vantaggio del collezionista e, ovviamente di *Chi* vende...

## Particolari differenze delle V 36-236 Doppia Carlotta

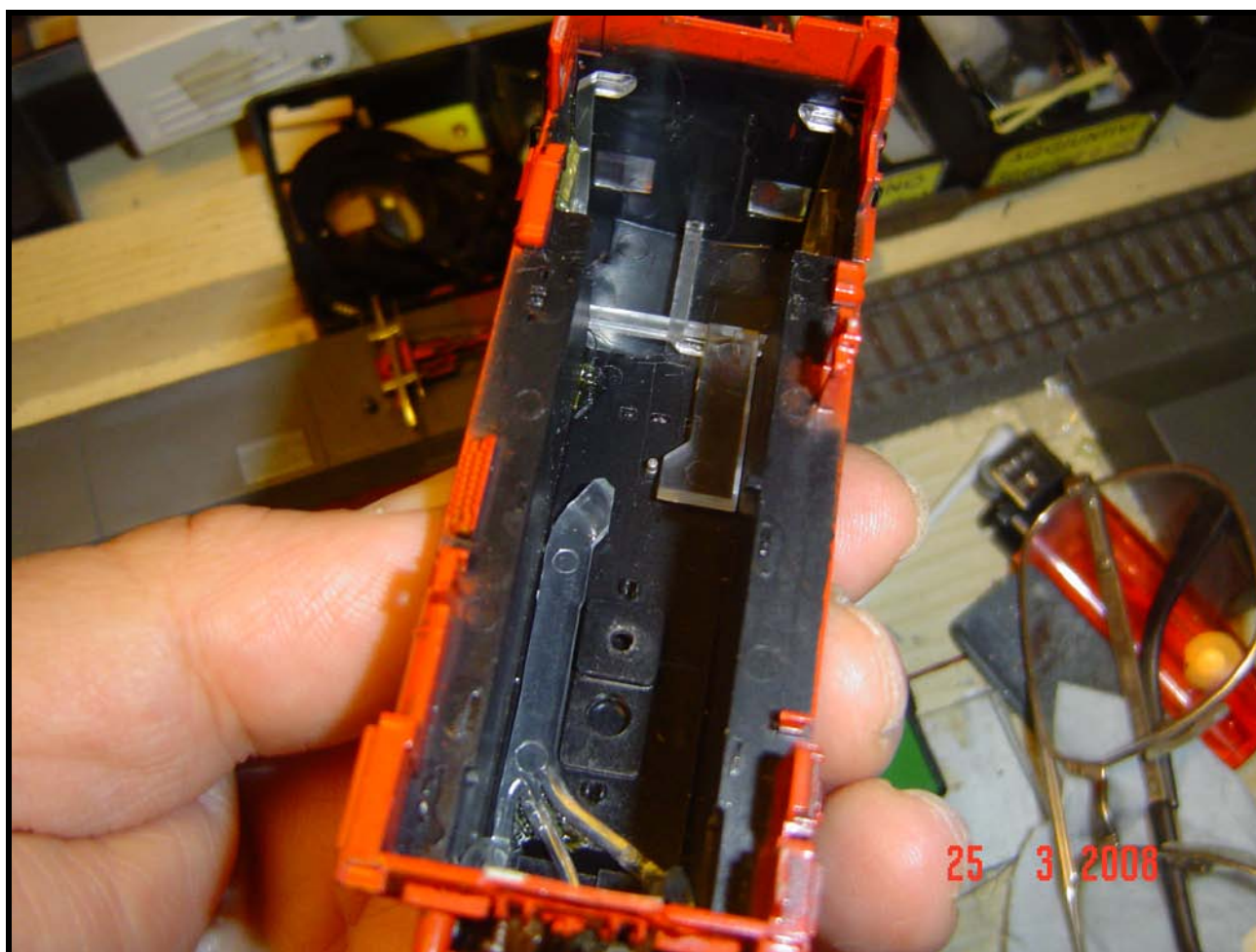
Caratteristica diversità, che si nota bene nelle **foto n. 1, 2 e 3**, tra le versioni di 236 e V 36 in doppia, sta nelle aste d'appiglio: nell'accoppiata postbellica erano semplici ad occhiello, oltre che di colore metallico scuro; nelle diesel dopo il 1968, una era normale con occhiello e una ad arco, come nelle loco italiane, tanto per capirci, e di colore rosso. Variante estetica sono poi i tetti, per la prima volta scuri nella 37355. Due motori nella prima 3346, un motore nella versione attuale 37355. Un solo pattino, mia elaborazione a parte, in ambedue le *doppie*. La *mia doppia* di 236, con due pattini e *massa* migliorata, cammina anche in presenza di binari luridi e l'ho usata appunto come apripista durante l'allestimento di Vibaden, su binari sporchi o troppo nuovi. In tutte le salse le carrozzerie furono, e sono, di plastica e questo è un vantaggio per i *matti* come me che elaborano i frontali, eliminando, almeno su di un lato, l'enorme gancio modellistico, **foto n. 3**.



**Foto n. 3: il gancio modellistico nella "Doppia Carlotta" del 2007.**

Nella **foto n. 4** l'interno della 236 102 del 1982. Non salterà subito all'occhio, neanche ai più esperti, che il sottoscritto ha sostituito, anzi *dovuto* sostituire, i vecchi diffusori luce (Lichtkörper) 244090 e 244100

con i nuovi: 304790 Lichtkörper hinten (posteriore, dietro) e 304830 Lichtkörper vorne (anteriore davanti). Perché? Per il semplice motivo che, avendo nel 2003 regalato all'amico Marco Palazzo, il telaio, completo di motore (foto n. 5 di M. Palazzo), che non mi sentivo di far digitalizzare, mi rimaneva la carrozzeria della 236 del 1982, che potevo, a seconda delle epoche storiche (leggi la Storia di Vibaden nel § 16 del mio libro), sostituire alla nuova V 36 digitale, la 37365 da poco acquistata e ripresa da Marco Palazzo nella foto n. 6 scattata a Vibaden 2 nel 2004. Quando però tentai di cambiare il "vestitino", m'accorsi che i vecchi diffusori impedivano alla carrozzeria di incastrarsi. Tolti quelli tutto andava bene. Dopo un rapido confronto, grazie all'amica Paola Spiniello feci arrivare velocemente i nuovi ricambi, tutto qui. Oggi così posso disporre di due modelli digitali e facilmente intercambiabili secondo le epoche ferroviarie III e IV.



**Foto n. 4: nella vecchia 3146 i nuovi diffusori della V 36 del 2003.**



**Foto n. 5: il telaio della 3146 del 1982 (Marco Palazzo)**



**Foto n. 6: la V 36 digitale 37365 del 2003 (Marco Palazzo)**

*Di seguito, sono descritte le varie fasi di lavorazione e d'invecchiamento, valide per tutte le versioni di queste diesel.*

*Come sempre si raccomanda la visione ad un pubblico... interessato.*

## **Fasi dell'elaborazione e invecchiamento**

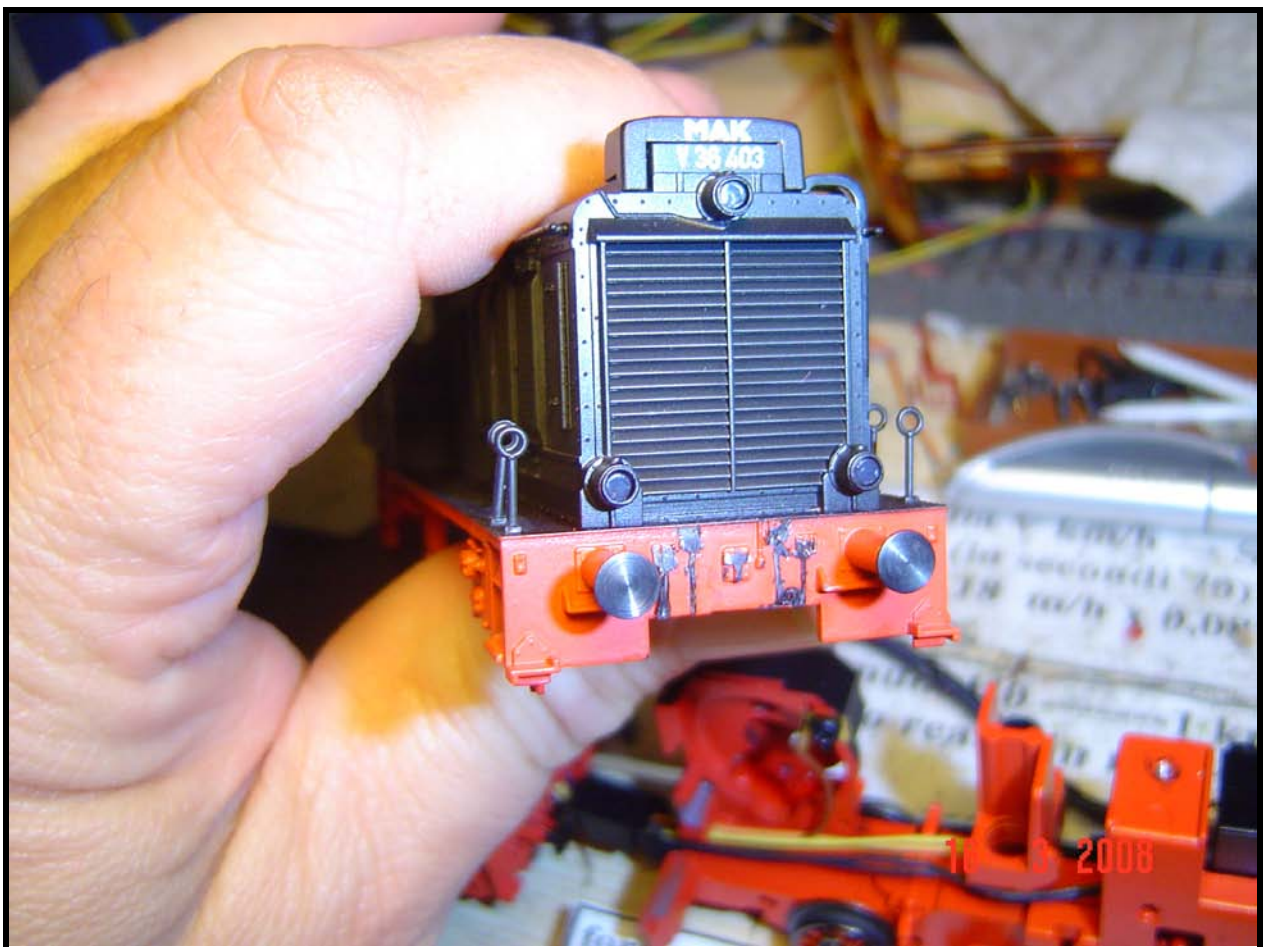
- 1) Si smonta la carrozzeria prescelta e lo si fa allontanando delicatamente, seguendo le istruzioni, il coperchio che cela la vite sopra il cofano (*personalmente* uso un unghia per fare leva), si svita e si tira verso l'alto la carrozzeria, evitate di toccare le aste d'appoggio per non incorrere nel guaio descritto nel 6° Capitolo! In ambedue le versioni sarebbe preferibile operare sulle metà prive di pattino, sia per ragioni fotografiche, sia operative, con il motore dietro si migliora la forza di trazione, almeno nella doppia del 2007; vite e coperchio vanno riposti accuratamente per evitare perdite. Come potete vedere nella **foto n. 7**, la metà folle ha una presa di massa vicino alla sede (vuota) della motorizzazione ed ospita l'altoparlante. I diffusori luce sono sempre ad incastro.



**Foto n. 7: smontaggio della carrozzeria folle.**

- 2) Con un piccolo cutter, affilatissimo, eliminate le imitazioni dei tubi e del gancio reale. Vengono via con facilità, ma se non si lavora con mano ferma si rischia di danneggiare i coprirespingenti

rossi: raccomando di proteggere gli stessi con del nastro telato se siete alle prime esperienze con queste locomotive Diesel; la plastica è nera ed una volta eliminati i particolari stampati, è ben evidente. Per completezza d'informazione, a quanti non se la sentissero di intervenire così drasticamente consiglio, con un pennarello coprente, o, meglio, con un sottile pennello, di ritoccare le estrusioni sul frontale. Il risultato è mediocre e visibile nella **foto n. 3**. Un trucco ulteriore, per non danneggiare i copristeli, sta nell'usare il cutter dalla periferia al centro, cioè tagliando le tubazioni dei freni stampate dirigendo la lame del cutter verso il gancio centrale e non viceversa. Se vi accorgete di aver danneggiato *qualcosa*, c'è lo stucco per plastica che può salvare qualunque imperfezione. Nella **foto n. 8** la prima fase completata.

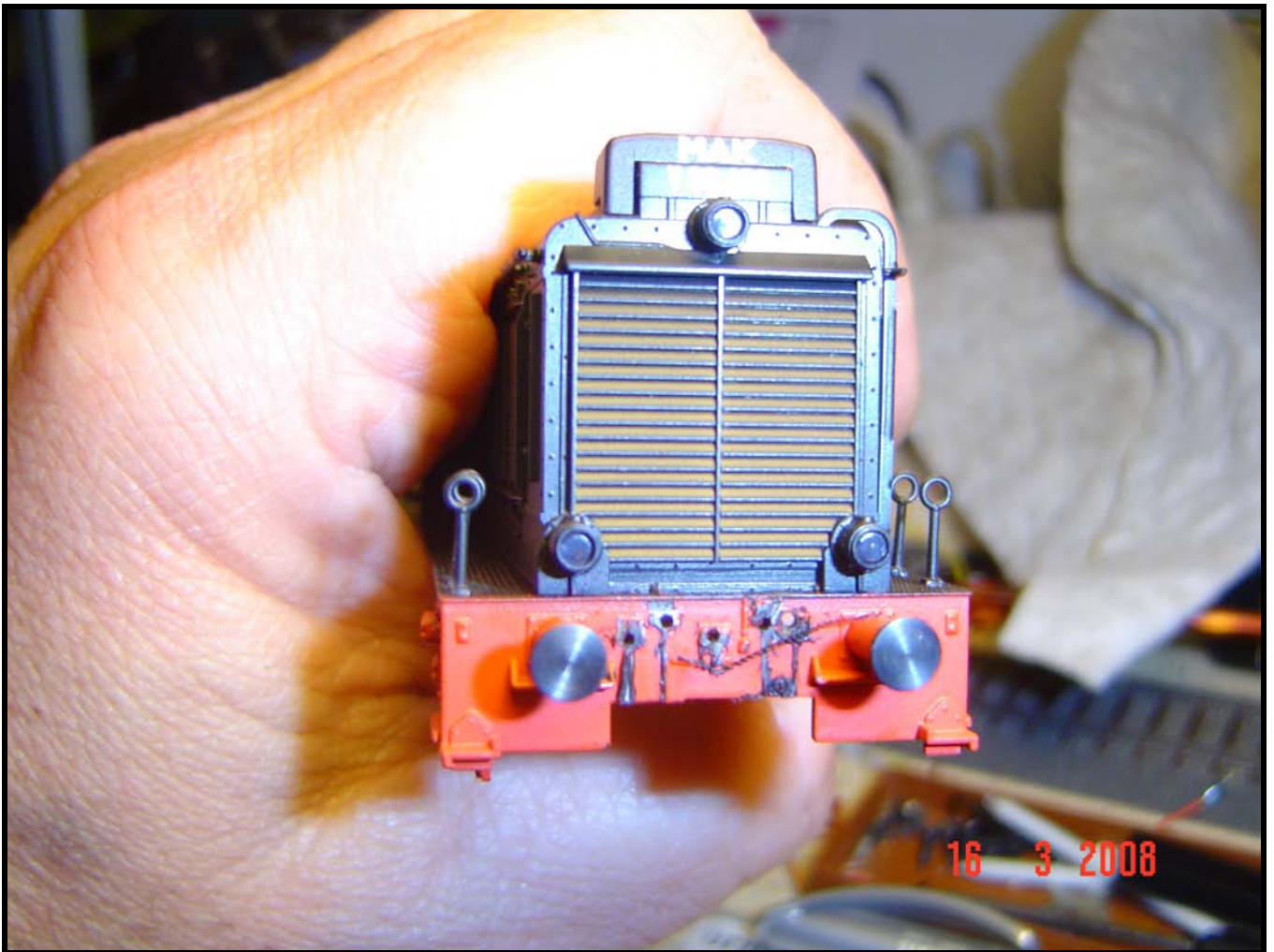


**Foto n. 8: eliminazione delle imitazioni del gancio e tubature dei freni.**

- 3) Con una punta di trapano da 0,8 mm si centrano i vecchi rubinetti delle tubazioni dei freni e, naturalmente il gancio realistico, abbozzato. Nonostante la mia esperienza e per colpa di una punta da 1 mm difettosa (me ne sono accorto dopo!) il primo foro a destra è stato praticato troppo parallelo, o persino più alto, del foro centrale che, come si vede bene nel lato sinistro del frontale, è asimmetrico, come asimmetriche sono le tubature dei freni. Vi



invito a confrontare la **foto n. 8 e la n. 9** che evidenziano l'errore commesso. Ma naturalmente basta stuccare il foro e praticarne un altro più in basso per sanare il difetto. A causa della plastica nera il tutto andrà, comunque, riverniciato con la tonalità DB rosso fuoco antinfortunistica prevista per i panconi delle locomotive DB sino al 1987, anno in cui fu applicata la variante del bavaglino (Lätzchen). Avrei potuto tacere sull'errore, ma questo sarebbe stato lesivo verso *Quanti* hanno riposto, in questo mio lavoro, una fiducia incondizionata.



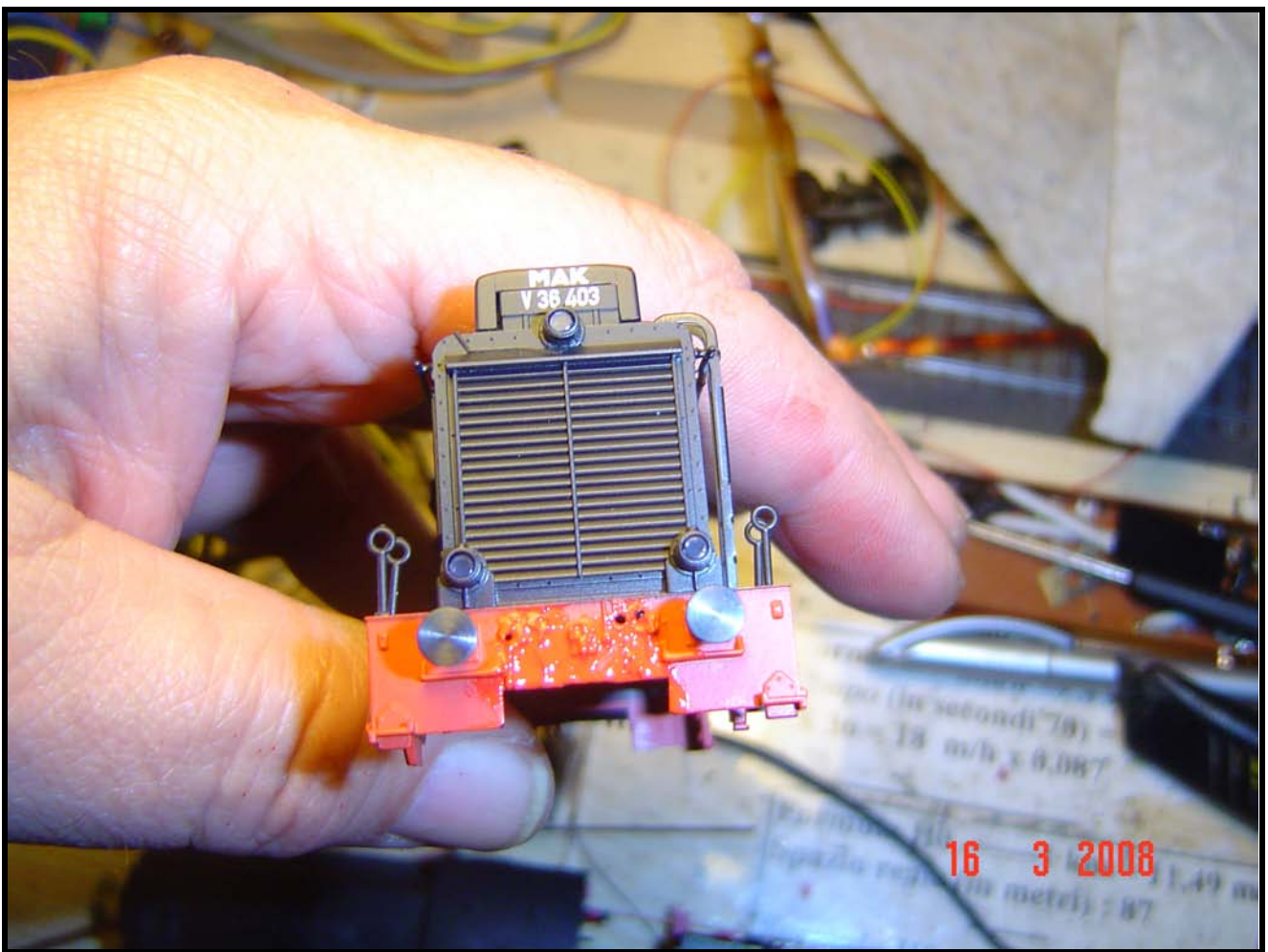
**Foto n. 9: errore nel foro alto a destra, praticato per inserire una tubatura freni.**

Nella **foto n. 10** la vernice originale, usata dalla Märklin, e fatta venire appositamente dalla Germania. Onde evitare delusioni, vi debbo dire che molto probabilmente oggi come oggi, è quasi impossibile avere tale prodotto, che fortunatamente può essere sostituito da altri in commercio con la tonalità rosso fuoco. Ottenni tre tonalità: rosso fuoco, rosso scuro (vagone) e color crema (quello delle E 03, 103 ecc) solo grazie all'interessamento della Ciciesse Model di Milano.



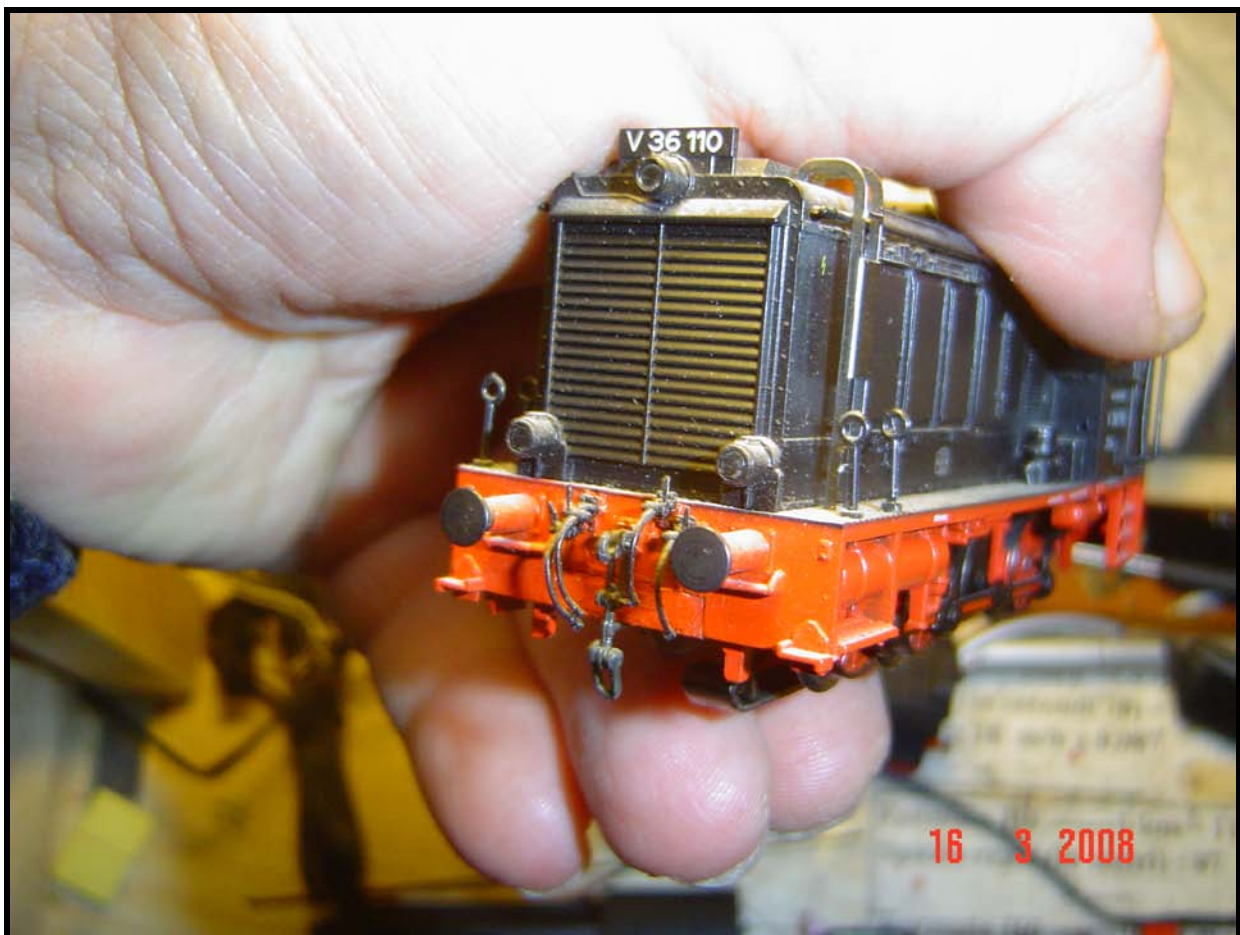
**Foto n 10: la vernice originale Märklin, tonalità rosso fuoco.**

- 4) Si stucca (l'errore) e si rivernicia il pancone. Nella **foto n. 11** la vernice è troppo fresca ed ancora lucida, bisognerà attendere qualche ora per valutare il lavoro finale. Sono stati necessari, a causa del difetto, tre diversi passaggi di stucco e vernice per coprire la *magagna*! Si inseriscono a essiccazione completa, gli aggiuntivi (Roco o di altre marche). Volendo si possono fissare con una goccia di colla. Consiglio sempre di usare una colla vinilica, che è duratura e non lascia praticamente tracce; attenzione, invece, nell'uso di colle cianoacriliche: possono danneggiare gli aggiuntivi o le loro sedi (fori).

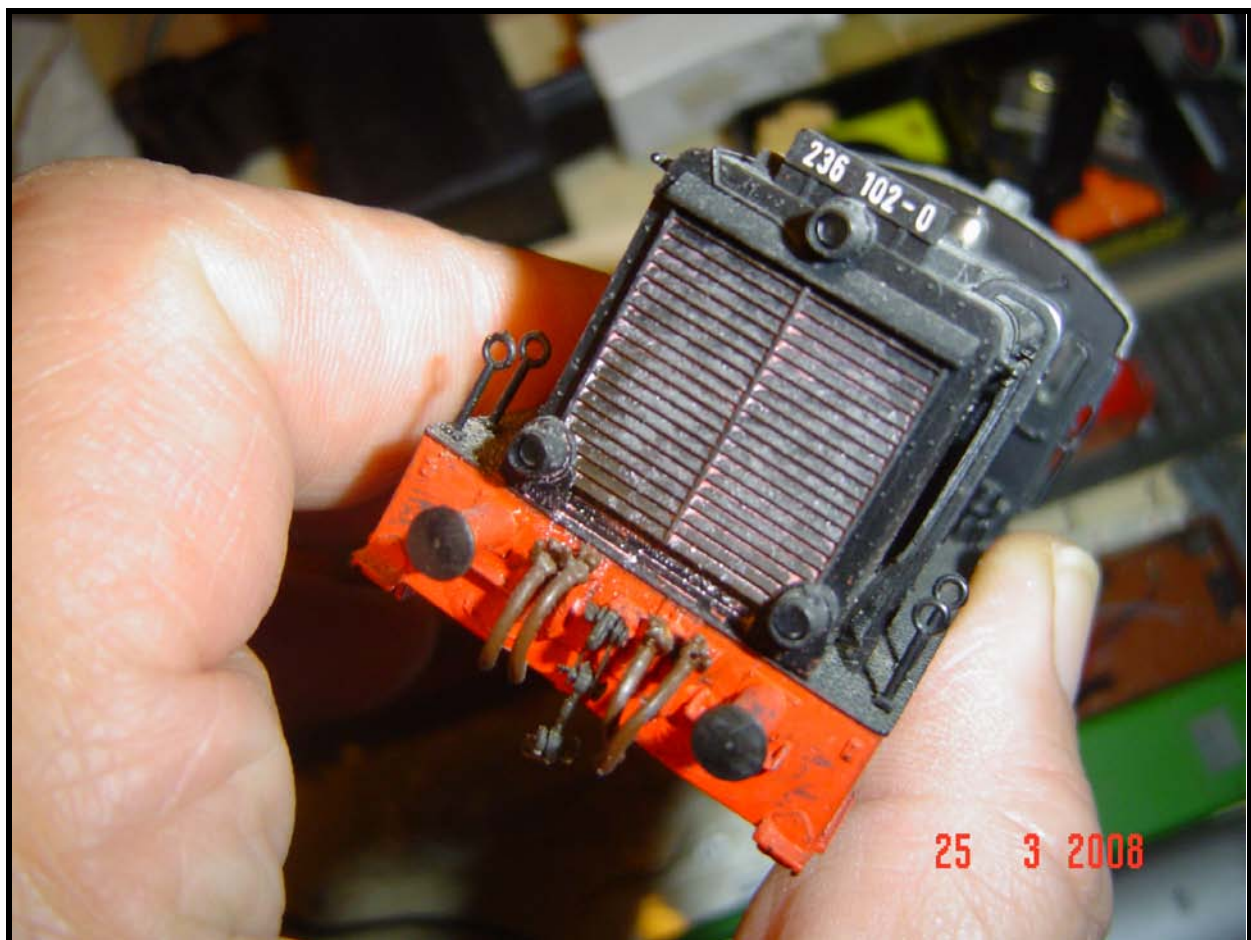


**Foto n. 11: stuccatura e verniciatura dei fori del gancio e tubature dei freni.**

Nella **foto n. 12** il frontale della versione singola di una V 36 elaborata con splendidi tubi dei freni, metallici e dotati di rubinetteria finissima prodotti anni fa dalla Tecnotren, non più in produzione, purtroppo. Nella **foto n. 13** gli aggiuntivi della Roco, tubi dei freni, applicati sul frontale della storica 236 Märklin del 1982. Il gancio molto realistico, snodato, era sempre della Tecnotren, oggi tuttavia molti artigiani producono, in piccole serie dei ganci simili ed egualmente validi. Preciso che i ganci snodati sono pericolosi, se aperti, come nelle **foto n. 12 e 13**, quando sono inseriti a pressione in carrozzerie metalliche: attenzione, possono causare cortocircuiti toccando le punte di contatto centrali! Nelle **foto** finali, **n. 14 e 15**, la Doppia Carlotta in servizio a Vibaden 3. Soprattutto è ben evidente nella **foto n. 14**, che le due macchine sarebbero *fuori tempo* di circa una trentina d'anni. Tuttavia, la Casa di Göppingen, nel suo catalogo del 2007/2008, parla dell'avvenuta conservazione di una o due coppie di locomotive diesel in Germania, senza specificare presso quale Museo ferroviario o compartimento. Non sono però riuscito a trovare una documentazione precisa.



**Foto n. 12: sostituzione finale del gancio e tubature dei freni (Tecnotren).**



**Foto n. 13: tubi Roco e gancio Tecnotren nella 236, Märklin 3146, del 1982.**



**Foto n. 14: Doppia V36 in servizio per il Museo, a Vibaden ambientata nel 2003.**

- 5) Fase conclusiva: si rimonta la carrozzeria, avvitando e poi riposizionando, il coperchio superiore sul cofano; poi s'invecchia a proprio gusto con la grafite, seguendo le precise indicazioni del § 9 del mio libro. Per quanti non disponessero della pubblicazione, ricordo che la grafite si ottiene semplicemente limando una punta di matita e mescolando la polvere ottenuta con del liquido per il fumo, pochissime gocce. Si inizia a spennellare le zone che vengono più a contatto con residui di carbone o, per le diesel, di nafta e sporczia in genere. Con un pennello da trucco, le signore a volte li sostituiscono, specie se noi li facciamo sparire (!), si sfuma a piacimento il tutto. La regola non esiste, ma sappiate che la realtà spesso supera di gran lunga la nostra fervida fantasia d'*invecchiatori pazzi*, basta andare nei nostri scali ferroviari per vederne delle... brutte!



**Foto n. 15: la doppia Märklin (articolo 37355), particolare del gancio e tubi freni**



**Un saluto a tutti! (la foto è di Marco Palazzo)**

**Gian Piero Cannata**

