

§ 1: Coccodrilli... in amore!

(Si ringrazia per l'aiuto Domenico Cusimano)

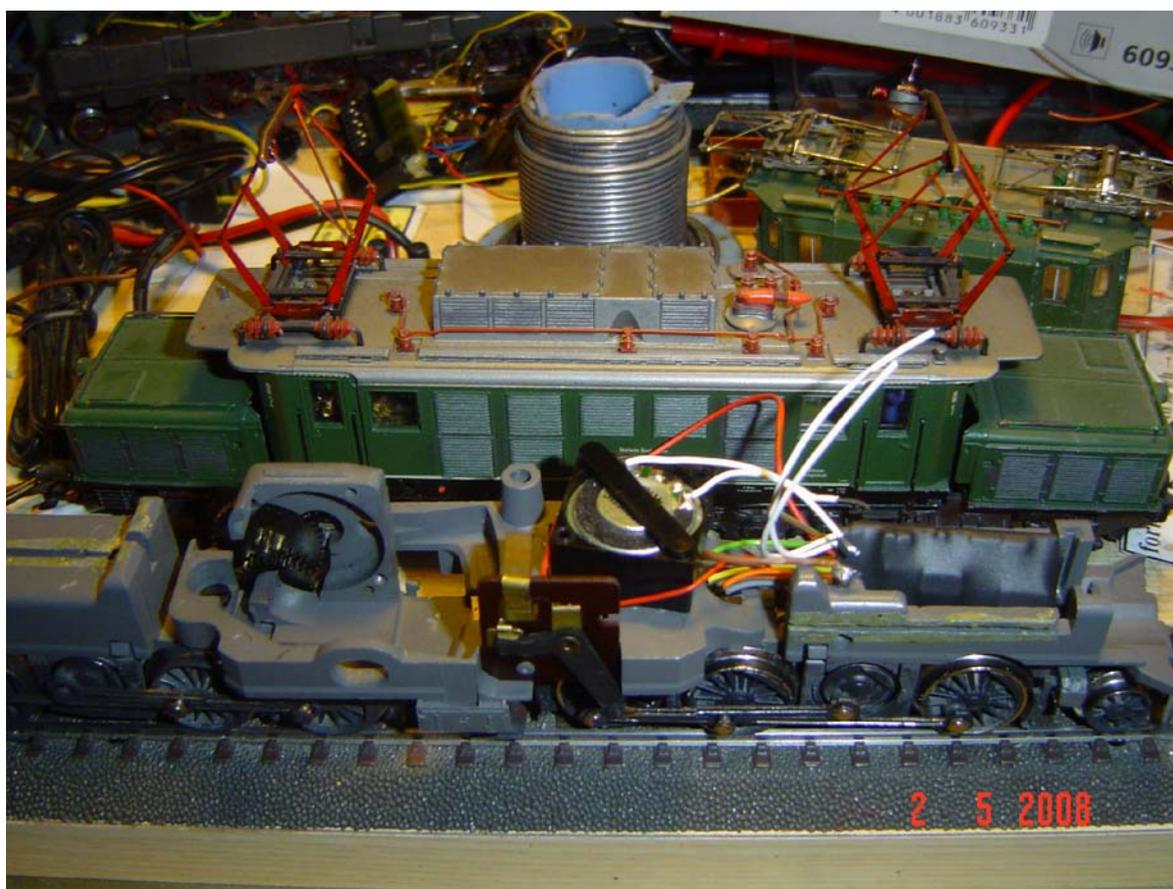


Il duo con la brochure del viaggio speciale nel 1984 (foto n. 1)

Nel settembre 1984, in occasione del 125° anniversario della nascita della Märklin, fu organizzato un *Sonderfahrt* che aveva un duplice scopo commerciale: primo, far viaggiare *veramente* in Germania un *coccodrillo* era un evento da festeggiare per gli appassionati di ferrovie svizzere; secondo, era anche l'occasione per gli appassionati DB, di *trovar la scusa* per comperare un Be 6/8 III SBB CFF, conosciuto appunto con il nome di "Coccodrillo" per la sua forma e colore, che ricorda vagamente il rettile. Lapalissiano che la Märklin preparò con semplici variazioni di numerazione la coppia di locomotori in *viaggio di nozze* in Germania! Il tutto fu corredato di un certificato di garanzia, una sorta di depliant informativo. Sono venuto in possesso della preziosa confezione (foto n. 1) solo pochi anni fa grazie all'amico Spiniello, naturalmente gli feci digitalizzare il locomotore tedesco, il 194, con un decoder (60903) dotato di funzioni e rallentamento, mentre il Be 6/8 *coccodrillo* svizzero rimase con un decoder semplice, di tipo antiquato, usato per le prime loco digitali nel 1985/90.

In effetti però incontravo molte difficoltà nel far viaggiare in *doppia* le macchine: la 194 era regolare in salita e discesa, il Be 6/8 rallentava o accelerava a seconda del tracciato, come, quasi, le analogiche di un *tempo che fu*, le cerchiature di adesione tendevano a rovinarsi troppo. Su consiglio dell'amico Domenico di Palermo mi interessai alla possibilità di rendere sonoro almeno uno dei due *Partner*, la scelta cadde sul coccodrillo SBB perché dotato del decoder più povero.

Smontato il mantello, non lo facevo *dai tempi dei tempi*, ho capito perché la Casa di Göppingen non aveva mai potuto inserire un altoparlante all'interno del *rettitone* svizzero: mancava lo spazio per il modulo sonoro. Infatti se osservate la **foto n. 2**, si nota che a sinistra gran parte della cassa centrale è occupata dal magnete (che ho tolto), posizionato verso il centro a causa del perno che consente la rotazione della cassa che è svincolata dagli avancorpi (a sinistra dell'ingranaggio nero).



Il decoder mfx sostituisce agevolmente il vecchio Motorola, il motore è eliminato (foto n. 2)

A destra, sempre nella cassa centrale, dove ho posizionato l'altoparlante, c'è poco spazio per il modulo sonoro che è pur sempre lungo 35 mm x 6 mm (alto) e che, infatti, entra bene solo là dove c'era posto per il decoder vecchio tipo. Secondo me la soluzione verrà a breve trovata: uno degli ultimi Ce 6/8 III, dotato del nuovo Soft-drive Sinus e collo-

cato in una faraonica confezione (la 29680 del 2007, dotata anche di Central Station) è già stato dotato di un fischio. Così è accaduto sempre nel 2008 per il Ce 6/8 III 14 308, nella colorazione d'origine e ambientato in epoca II, anch'esso dotato di *voce*!

Purtroppo mancano ancora i complessi rumori dei potenti motori elettrici, delle frenate e dell'impatto sul binario che non era cosa da poco in macchine dotate di trasmissione a bielle oblique.

Secondo una preziosa informazione, datami sempre dall'amico Domenico, il fischio riproduce perfettamente la vera "voce" dei Ce 6/8 svizzeri, quindi non è la solita trombetta tedesca applicata a locomotive di altri Paesi. Sono felice di sapere che sia stata dedicata, da parte della Casa di Göppingen, particolare, e giusta attenzione, verso un locomotore che ha fatto la storia del trasporto ferroviario svizzero sulle difficili rampe dell'altrettanto storica linea del Gottardo.

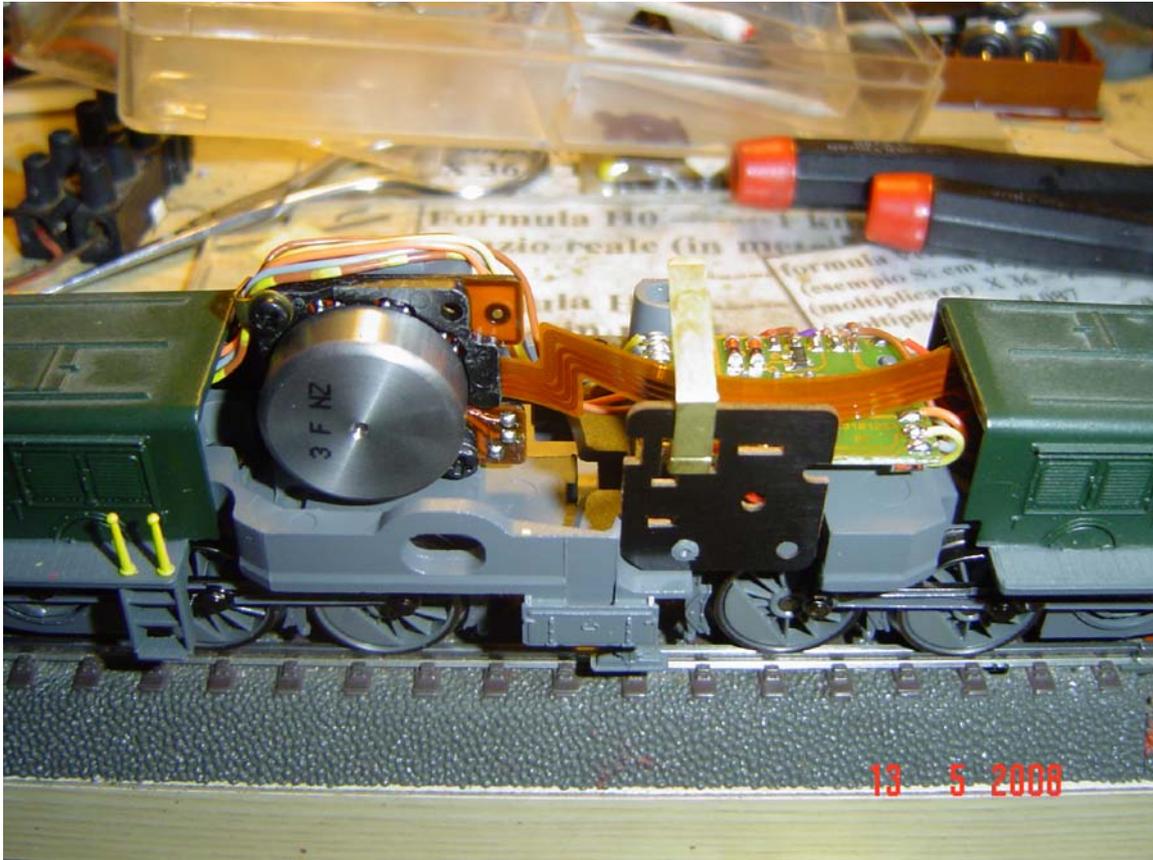
Lo so, i *coccodrilli veri* sono praticamente muti o comunque emettono soffi e grugniti non particolarmente originali, ma quelli *svizzeri* sono dotati di una possente sonorità che era accentuata in uscita dalle lunghissime gallerie elicoidali necessarie per il superamento delle livellette. La mia decisione di rendere trainata una loco pur esteticamente ancora valida è stata dettata da semplici considerazioni (personali):

- a) il Be 6/8 III 13302 ha viaggiato solo trainato in Germania (almeno così appare nelle poche foto che ho visionato dell'evento) .
- b) Il suddetto Coccodrillo ha dei pantografi (mia la modifica) bellissimi Sommerfeldt, ma del tutto inadatti (come nella realtà) a viaggiare sotto la linea tedesca, non per la tensione, che è identica nei due Paesi, ma per la ridotta larghezza dello strisciante svizzero. Ho provato per esempio a far viaggiare una FS E 444 Roco, dell'amico Marco Briziarelli, sotto la mia catenaria in analogico, ma, a causa degli striscianti stretti usciva dalla filatura e si incagliava, rischiando di danneggiare se stessa e la catenaria..

Se volete approfondire l'argomento consultate il mio libro al capitolo 15°. In generale c'è da dire che, quasi tutte le Case fermodellistiche, *barano* un po' sulla larghezza degli striscianti per non causare problemi agli appassionati, tanto ligi, da montare una catenaria funzionante e, a volte, come ho riferito nel § 6 degli Aggiornamenti, molti (e specialmente nei plastici aperti al pubblico) abbassano sempre i pantografi con *faciloneria* per me inaccettabile.

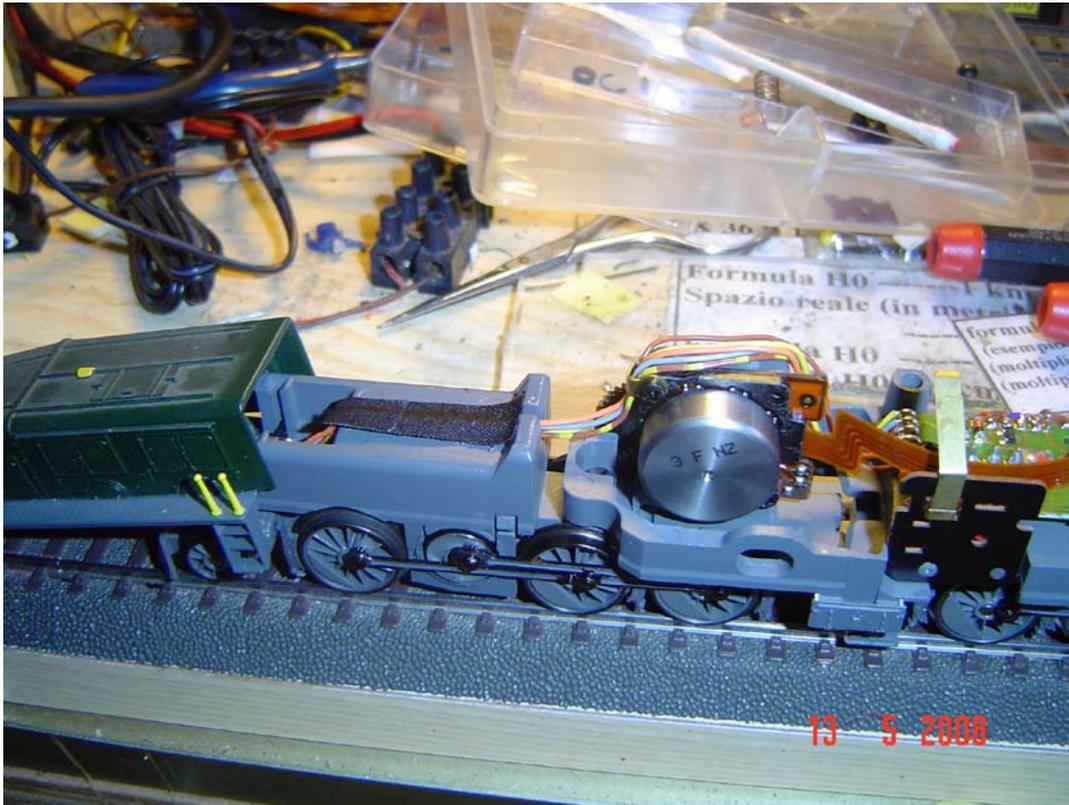
Com'è la situazione nei nuovi coccodrilli?

Poco spazio c'è persino nel locomotore del 2001 (art. 39560), che potete vedere aperto nella **foto n. 3** e dotato del *C-Sinus* (prima versione). Il motore è sì meno ingombrante, ma la piastrina elettronica accanto al C-Sinus impedisce di fatto l'introduzione di un altoparlante.



Il Motore C-Sinus prima versione nel Ce 6/8 III del 2001 (foto n. 3)

Nella **foto n. 4** è messa in evidenza la parte libera, si fa per dire, del carrello motore. Come vedete, allontanato il cofano, è praticamente di metallo pieno e funziona da zavorra per migliorare le prestazioni del locomotore. Anche qui non c'è posto, vi è solo una scanalatura per il passaggio dei fili, diretti alle lampadine. Nelle ultime versioni di Coccodrillo già dalla 39560 del 2001, macchina 14310, sino alla 39562, uscita tra il 2007 ed il 2008, che riproduce il "Cocco" 14308, le lampadine sono state sostituite da pratici led. Tutti hanno inoltre l'importante commutazione che consente al modellista filo-elvetico di far marciare il suo potente locomotore con tre luci anteriori ed una luce posteriore bianca, se agganciato ad un convoglio, tre bianche ed una rossa se in marcia isolata.



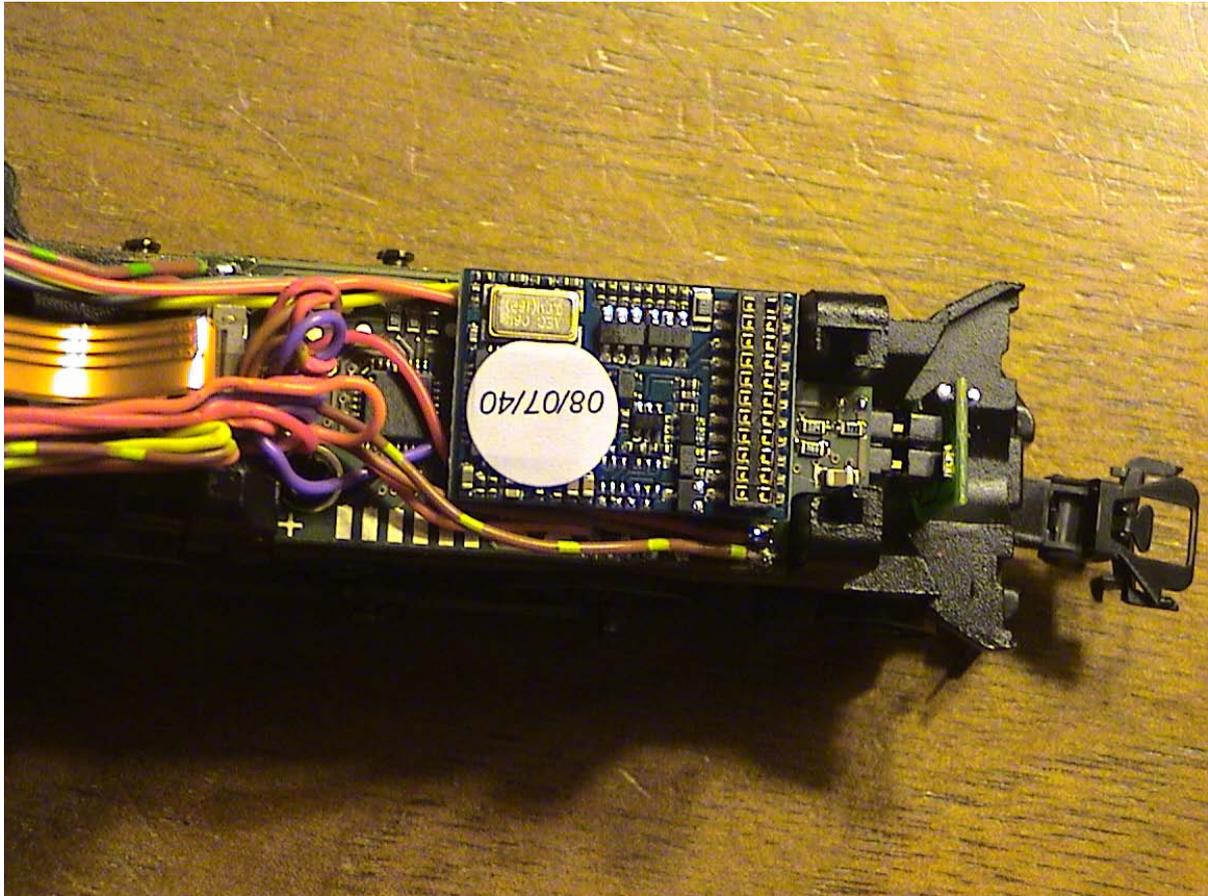
La zavorra per il motore C-Sinus prima versione nel Ce 6/8 III del 2001 (foto n. 4)

Nella **foto n. 5** è messa in evidenza la parte veramente libera, occupabile però da un solo decoder! Il tutto è sufficientemente ordinato, com'è costume della Märklin, molto pratici i collegamenti multipolari a nastro.



Il collegamento multipolare tra decoder e motore (foto n. 5)

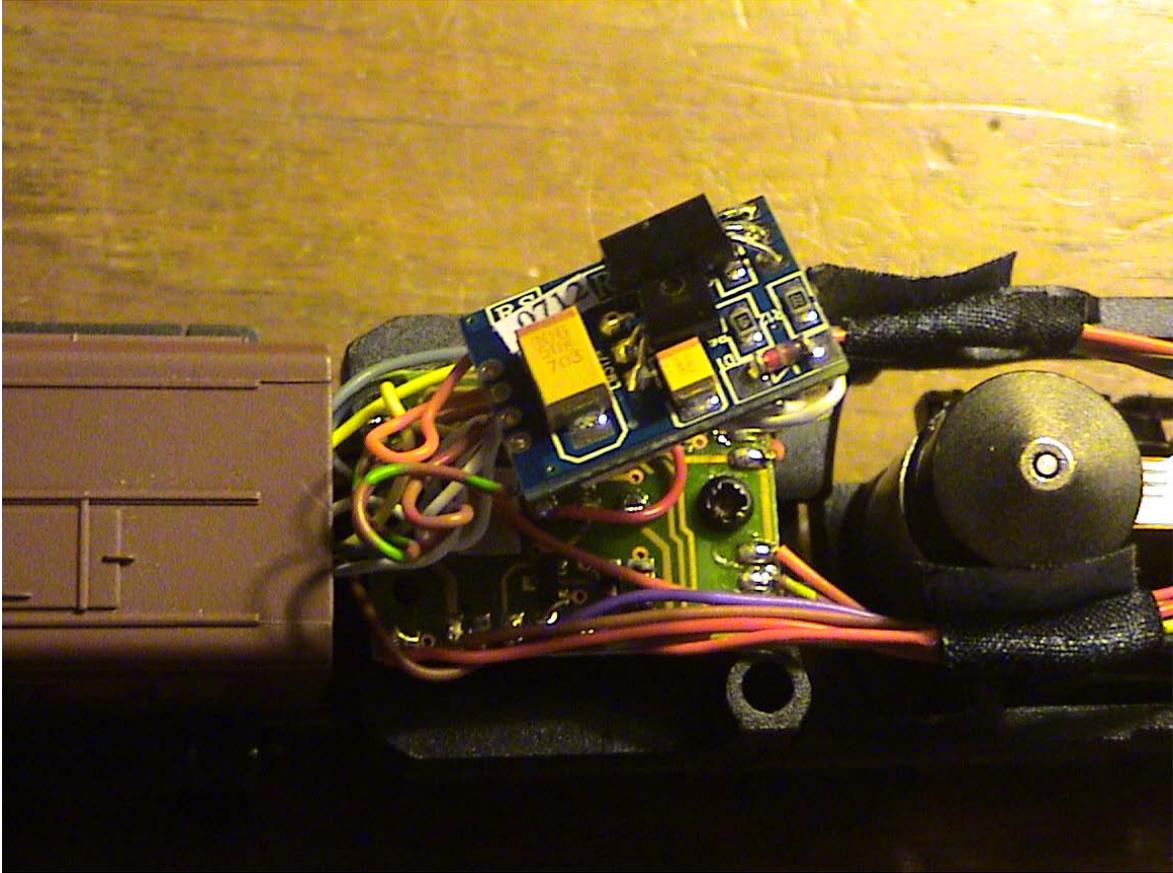
Purtroppo non ho la versione con Soft-drive Sinus, ma ho ricevuto le foto del modello attuale di “coccodrillo”. Nella **foto n. 6**, inviatami come le altre dall’amico Domenico Cusimano, si può ben notare il nuovo decoder *mfx*, che, nonostante la complessità, è stato alloggiato in posizione piana, sempre sul lato per così dire libero dalla zavorra per il carrello motore, confrontate le immagini **n. 4, 5 e 6**.



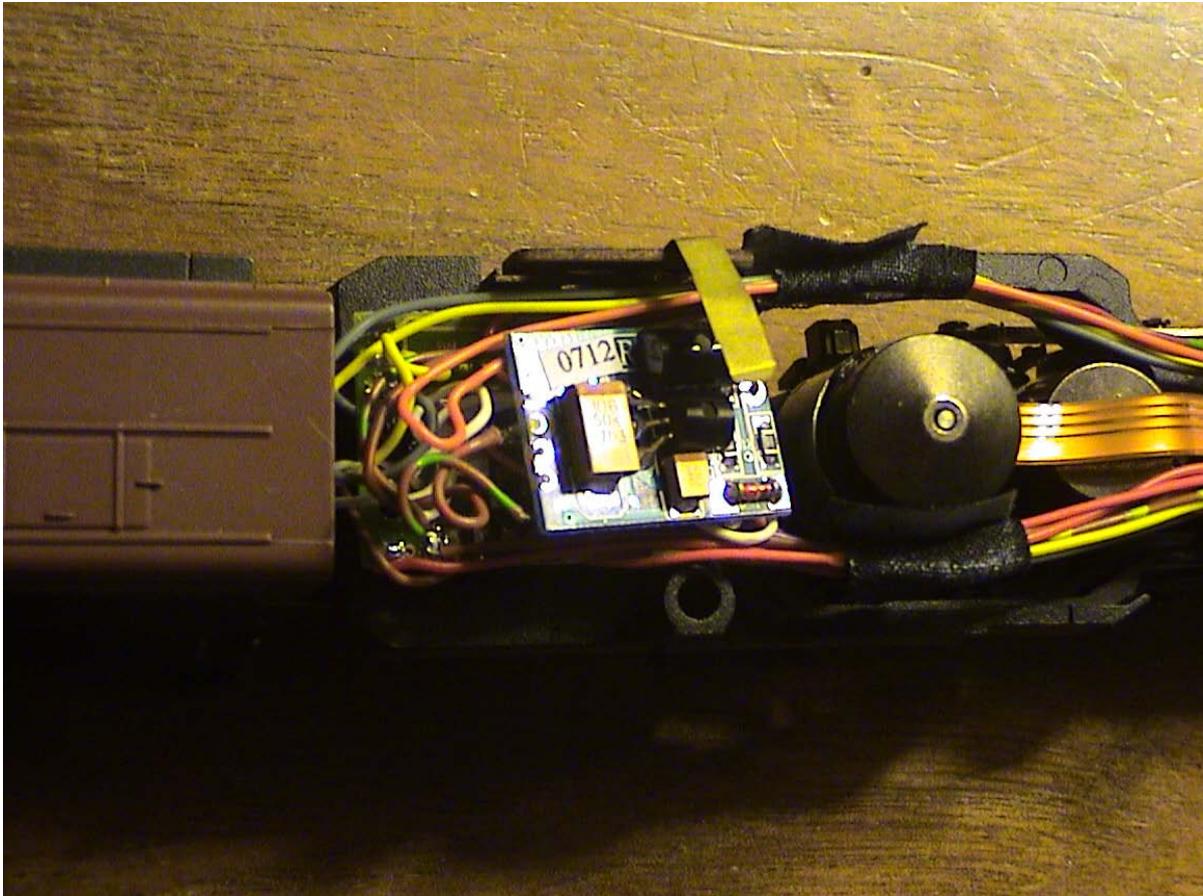
Il collegamento multipolare nel nuovo decoder MFX (foto n. 6 di D. Cusimano)

Nelle **foto 7 ed 8** si può capire che il nuovo motore Soft-Drive Sinus, collocato poi verticalmente, è più piccolo del precedente C-Sinus (**foto n. 5**) e grazie a ciò non è stato difficile montare un altoparlante, visibile nella **foto n. 8** a destra del motore, parzialmente coperto dal contatto multipolare a nastro.

Come è noto attualmente la Märklin e la ESU sono impegnate in una lite giudiziaria abbastanza complessa di cui non si prevede una soluzione se non nel tardo autunno 2008. Tutto ciò penso che abbia rallentato la realizzazione di un “coccodrillo” dotato di suoni completi, per cui l’ultimo modello disponibile (art. 39562) ha esclusivamente un fischio, come ho già riferito a pag. 3. Per sonorizzare la loco in modo perfetto non basterebbe però il suono standard da me utilizzato.



Il nuovo Soft-Drive Sinus è posto verticalmente (foto n. 7 di D. Cusimano)



L'altoparlante (solo per il fischio) a destra del motore (foto n. 8 di D. Cusimano)

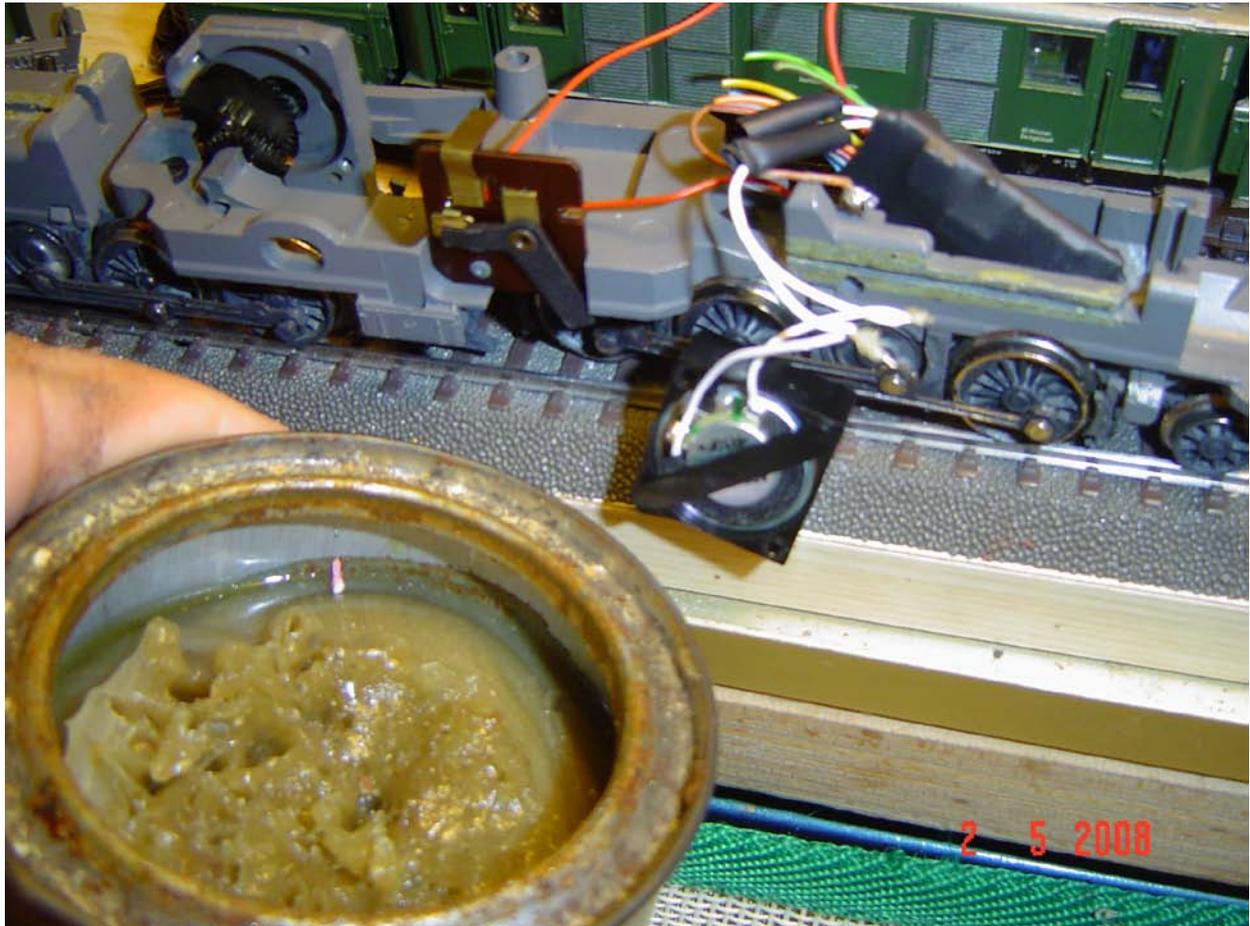
Sono convinto che la miniaturizzazione arriverà al punto, e in pochi anni, che il più piccolo dei “trenini” sarà sofisticato oltre ogni nostra previsione.

Al momento resta un ultimo problema fisico, *come la rognna, difficile da grattare*: la trasmissione del suono per orecchie in scala 1:1 in un ambiente aereo sempre nella stessa scala. Conseguentemente gli altoparlanti debbono, per ora, far vibrare una membrana abbastanza ampia che risuoni in una cassa armonica adeguata. Se private l’altoparlante dell’involucro nero, cosa facilissima perché è sufficientemente sollevare con delicatezza (ha dei piccoli incastri) la barretta nera posta in diagonale e visibile nella **foto n. 2**, il suono crolla in maniera drammatica! Forse è per questo motivo che alcune loco (come la Br 64, novità del 2008) non sono particolarmente rumorose... (Capitolo 14°).

Ricapitolando: nonostante che lo spazio apparentemente non manchi, nei Ce 6/8 III e serie consimili SBB CFF al momento per un appassionato è difficile piazzare un decoder aggiuntivo sonoro (modulo) ed un altoparlante, a meno di non imbarcarsi nella impresa impossibile di scavare la zavorra del carrello motore. Con i nuovi motori Soft-drive forse, come ho detto prima, si è vicini alla soluzione.

I suoni forniti, per ora, dalla Märklin (**modulo 60933 mfx**) corrispondono, con buona approssimazione, a quelli di generici locomotori non super tecnologici, almeno secondo il parere di un ingegnere ferroviario (nota fornita dall’amico Domenico). Io ho deciso di accontentarmi...

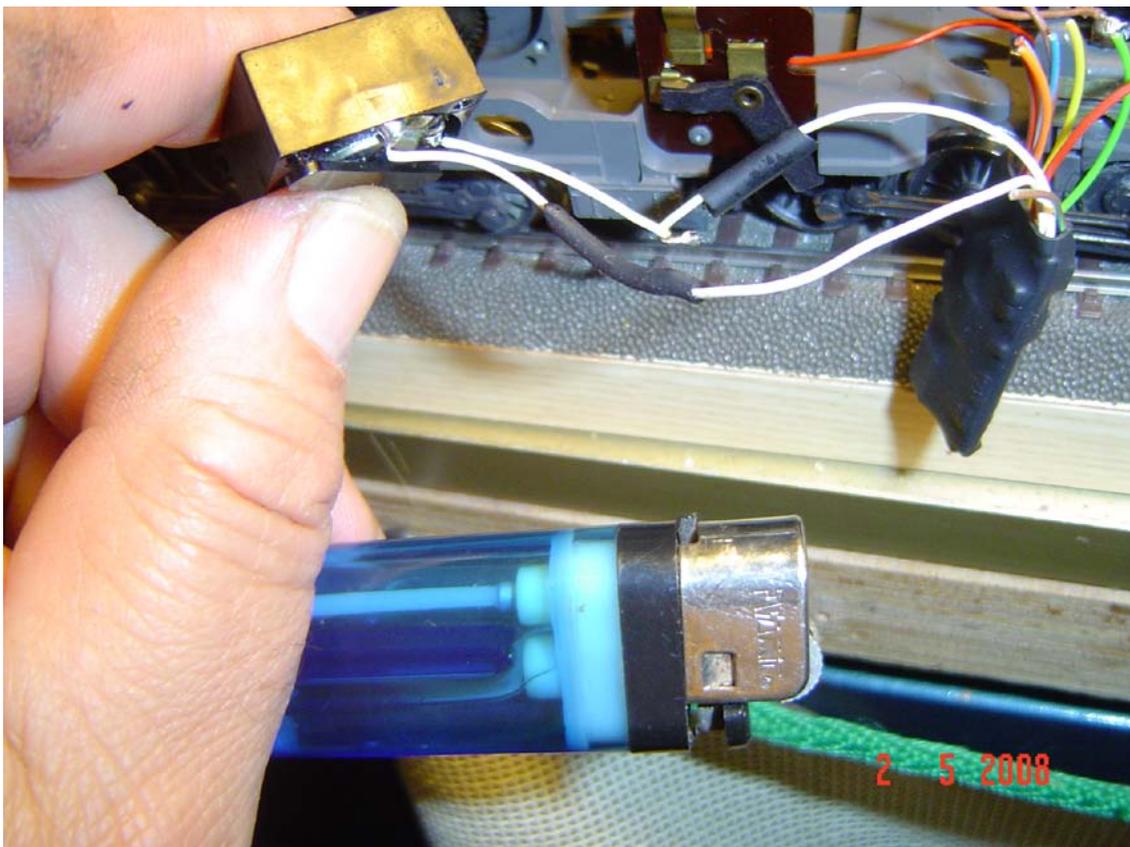
Con la **foto n. 9** torniamo ad occuparci del Be 6/8 trainato dalla 194 155 nel 1984. Nella prima fase va eliminato il motore con il magnete: andranno dissaldati i cavi rosso e marrone. Mentre, seconda fase, il vecchio decoder andrà svitato o semplicemente staccato (se la macchina è stata modificata con accortezza spesso si usa il silicone per evitare falsi contatti nei decoder). Nella terza fase avviene la preparazione per il collegamento tra i fili (bianchi) dell’altoparlante accorciati; la saldatura del cavetto rosso, proveniente dal modulo sonoro al pattino; la saldatura della massa al corpo macchina. Sempre nella **foto n. 9** si nota, in particolare, che sono stati anche inseriti dei tubicini neri di materiale termo-restringente (consultate il mio libro al capitolo sulle *attrezzature necessarie*. Una buona pasta disossidante è sempre consigliabile, le saldature così effettuate, oltre vent’anni fa, reggono ancora!



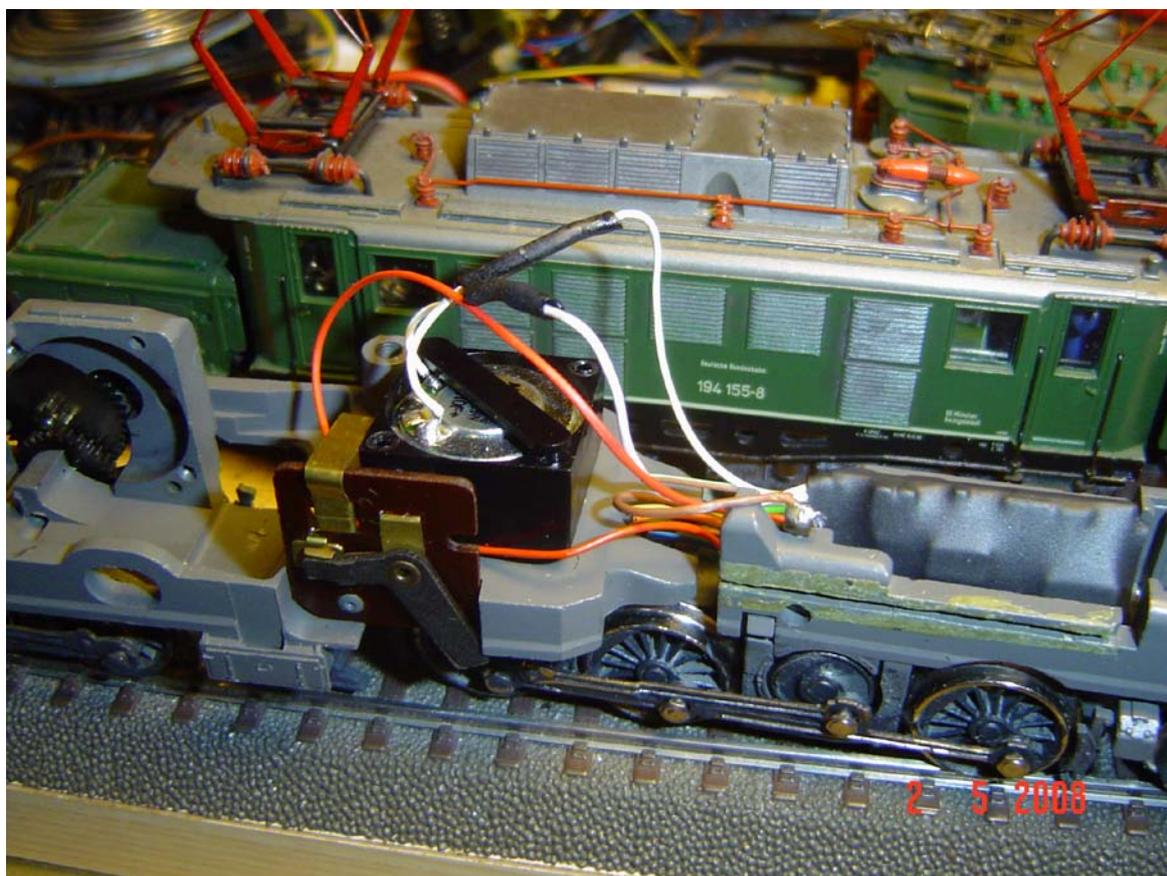
I fili dell'altoparlante (bianchi), attorcigliati, vengono cosparsi di pasta acida (foto n. 9)

Ho evitato di dissaldare e risaldare i fili dall'altoparlante perché è meglio non rischiare una seconda volta: si possono commettere gravi errori con il saldatore. La bravissima Paola Spiniello ha, cortesemente, modificato anche i parametri del decoder, in attesa che arrivi al sottoscritto la Central Station. Una nota per *chi* ha la Control Unit 6021: con questi moduli sonori *mfx* (art. 60931/32/33) si possono utilizzare solo poche funzioni su codici prefissati: 78 vapore, 72 Diesel, 24 elettrici. Come rumori si hanno, oltre a quello base, solo lo stridio dei freni e qualche suono di servizio, ma nessun fischio è commutabile.

Una volta pronti i fili, attorcigliati e cosparsi di pasta acida, vengono semplicemente saldati a stagno. Con un accendino (ed accortezza!) si scalda la guaina, che aderirà perfettamente ai fili già saldati, isolandoli in modo assolutamente sicuro (foto n. 10 ed 11).



I fili dell'altoparlante vengono saldati e protetti dalla guaina termo-restringente (foto n. 10)



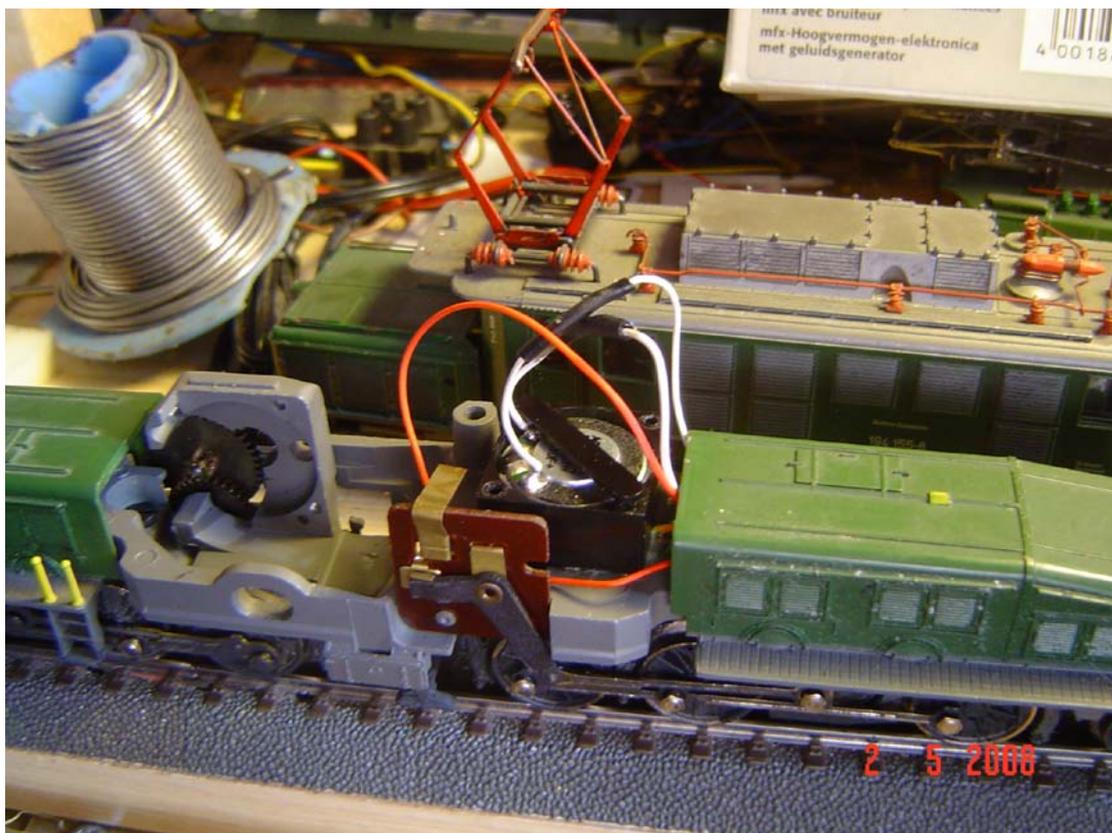
L'altoparlante fissato con biadesivo nella parte non soggetta a rotazione (foto n. 11)

Un semplice trucco (foto n. 12) per evitare di invertire gli avancorpi tra loro, è di marcare internamente con una “M” l’interno di quello che ricopre il carrello agganciato agli ingranaggi: M = motore. Non so se siano scambiabili. Francamente, conoscendo la precisione degli stampi Märklin, è meglio non fare una simile prova, potrebbero danneggiarsi o danneggiare qualcosa: sono metallici!



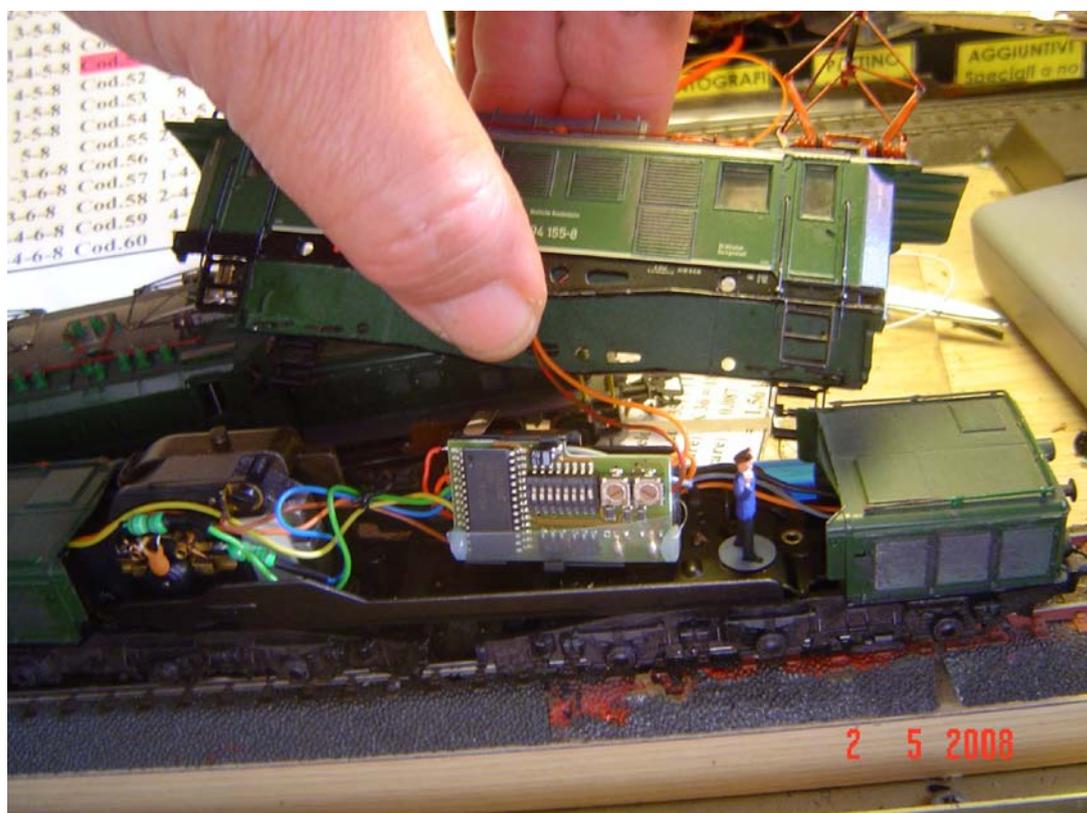
Il cofano motore marcato con una “M” per evitare errori nel rimontaggio (foto n. 12)

Nella quarta fase si procede al collaudo meccanico ed elettronico. Si controlla che il biadesivo mantenga ben fissata la cassa di risonanza dell’altoparlante; che non vi siano problemi di rotazione; che i cavi non impediscano la chiusura a scatto del cofano con il modulo sonoro. Nella quinta fase si rimonta la cassa centrale, semplicemente avvitan-dola dal basso. Affinché non crediate che il sottoscritto non abbia incontrato problemi: rimontando l’avancorpo che si vede a destra, nella foto n. 13, il suono si interruppe di colpo perché lo stesso aveva scalzato (tanto sono esigui gli spazi!) la saldatura a massa, visibile, nella foto n. 11, subito a sinistra del decoder sonoro, interrompendo così il collegamento!
Semplice la sistemazione eliminando lo stagno eccedente.



Gli avancorpi vengono rimontati (foto n. 13)

A questo punto (foto n. 14), conoscendo il codice riconoscibile dal Motorola, si procede, se necessario, alla modifica del codice della 194 155, muta ma *trainante*, abbinandolo a quello del cocodrillo folle.



Nella 194 155 viene cambiato il codice: non necessario con il Systems. (foto n. 14)

Il collaudo a Vibaden



Le due macchine entrano a Vibaden tramite il solito raccordo (foto n. 15)



Transitano sul ponte tenendo la sinistra come in Svizzera (foto n. 16)



Il rumore è fantastico! (foto n. 17)

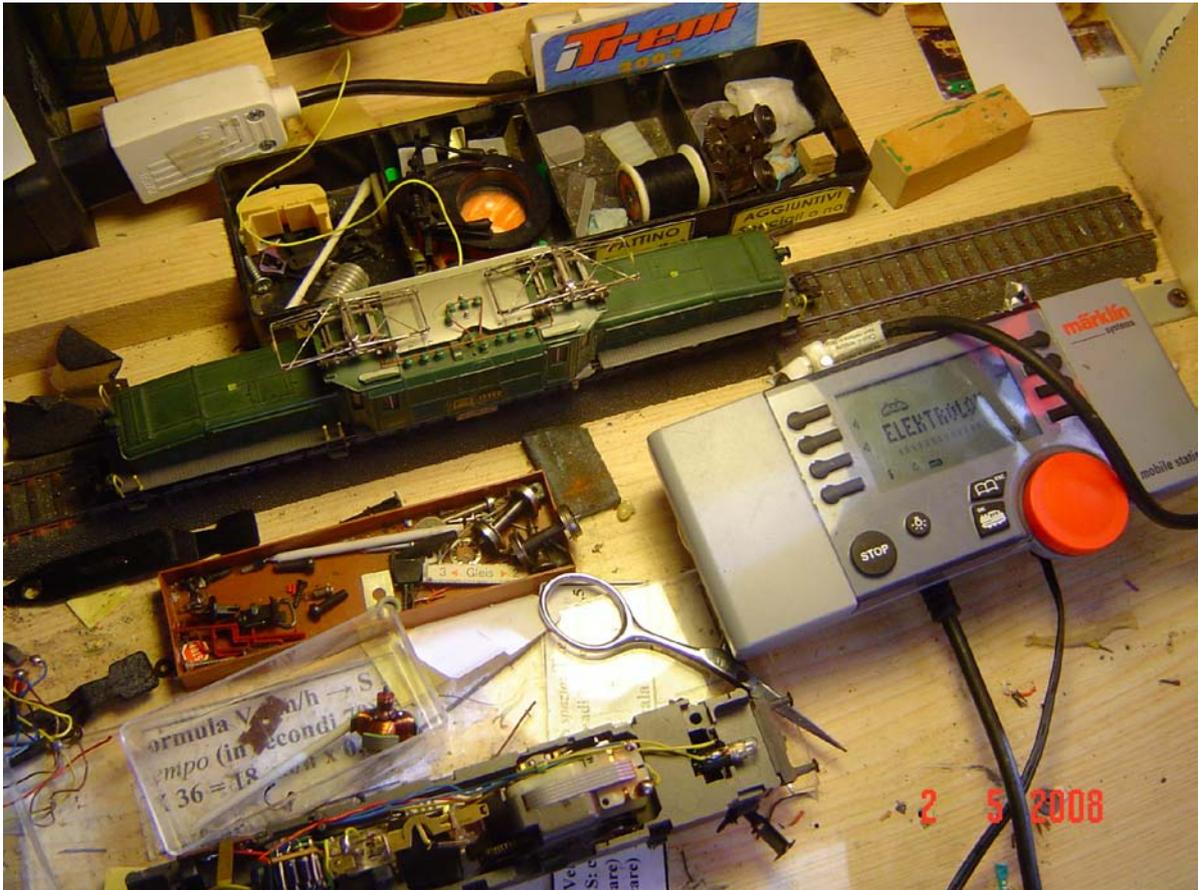
Il collaudo è stato emozionante, a tal punto che ho inviato dal raccordo, per errore, a sinistra il duo 194-Be 6/8, come se fossero in Svizzera e non in Germania, comunque senza alcun problema (foto dalla n. 15 alla 17). Sui deviatori o in curva non è mai mancato il sonoro e la potente 194 155 non ha incontrato difficoltà, come prevedibile, a trainare la svizzera *folle*. Il convoglio della gita del 1984 era composto da alcune carrozze passeggeri, ricordo d'aver visto nelle foto che erano verdi, forse con *grembiule*, come quelle tornate in catalogo nel 2008 (articolo base 43232) . La Märklin non abbinò invece nessuna carrozza alle due locomotive, che non comparvero nel catalogo standard, né se ne fa cenno nell'edizione speciale del suo Magazine, Jubiläums-Sonderheft (si ringrazia per la consulenza anche l'amico Franco Spiniello). Dalle foto da me viste, all'epoca, come ho detto, la *svizzera* procedeva con i pantografi abbassati, ciò non toglie che in alcune tratte siano stati alzati per la gioia degli appassionati, per esempio in stazione dove non si potevano di certo impigliare per la diversa geometria della filatura...

Per quanto riguarda il mio collaudo sul plastico ho incontrato un problema non meccanico, ma elettronico. Come si dice, *l'appetito vien mangiando*, così ho deciso di regolare il codice del mio Ce 6/8 nuovo e dotato di motore C-Sinus (foto n. 18), con quello del Be 6/8 trainato e provare la doppia trazione di due “coccodrilli”!



La doppia di Coccodrilli svizzeri! (foto n. 18)

Ecco il problema: se (foto n. 19) regoliamo la *frenata lunga*, con la Mobil Station, questa sarà compatibile con il motore a 5 poli della Br 194, che, come tutte le mie loco, è regolato (manualmente, trattandosi di un decoder Motorola) al massimo ritardo per i parametri d’accelerazione e frenata. Ma gli stessi parametri non sono corretti con il Ce 6/8 dotato di motore *C-Sinus prima versione*, robusto, affidabile quanto si vuole, ma assolutamente poco elastico. Il risultato è che mentre il *coccodrillo* trainato continua a far sentire lo stridio dei freni, quello trainante è fermo da un bel pezzo! Quando avrò la Central Station il problema sarà risolvibile in pochi secondi, attualmente per ottenere il massimo godimento da queste fantastiche e rumorose “doppie”, debbo regolare sul banco di lavoro, anticipatamente, i parametri della loco trainata.



La regolazione dei parametri mfx con la Mobil Station (foto n. 19)



La doppia di Coccodrilli svizzeri sul ponte di ferro. (foto n. 20)



Ecco i due locomotori che affrontano una curva di Vibaden (foto n. 21)



Il mio Ce 6/8 III potrà entrare rumorosamente in stazione a Vibaden (foto n. 22)

Note finali

(solo per modelli dopo gli anni Cinquanta)

Per quanto riguarda la classificazione ricordo che di questi *cocodrilli* sia tedeschi E 94, 194, che svizzeri Ce 6/8 II, Ce 6/8 III, Be 6/8 II, Be 6/8 III, non sono certo mancate delle varianti e, senza esagerare con le notizie storiche, ecco alcuni cenni più che altro di carattere modellistico:

- a) la Br 194 Märklin è derivata dalla E 94, prodotta a metà degli anni Sessanta come articolo 3022, ha ricevuto numerose migliorie sia nella realtà che nel modellismo. Esiste una serie di 194 Märklin (ne possiedo una sempre come art. 3022) senza il biscotto e senza le vi-siere di prolungamento parasole che furono applicate negli anni Sessanta per migliorare la visibilità (modifica voluta dopo le proteste dei macchinisti). In tutte le varianti sia il telaio (compresi i carrelli) che la carrozzeria sono metallici. La Roco ne ha prodotti diversi modelli (in plastica la carrozzeria) che si distinguono sia per la migliore incisione dei particolari nei carrelli, sia per la presenza sugli avancorpi delle ringhiere applicate; solo stampate (salvo modifiche *personali* o futuri ravvedimenti) nei modelli della Casa di Göppingen. Le varianti della stessa Casa tedesca sono moltissime, DRG, DR, ÖBB, di compagnie private ecc.. Sono poi migliorate sia come incisione e sia come prestazioni con l'avvento del digitale e del motore C-Sinus. La Piko ha prodotto nel 2000 una variante reale delle E 94, la E 93. La Brawa nel 1998 ha realizzato, la E 95, uno dei progetti (scartati) che hanno portato alle E 94.
- b) Anche del *rettile svizzero* i modelli sono stati moltissimi, grazie anche ad alcune modifiche nella classificazione reale. La Märklin ha prodotto in H0 i Ce 6/8 III già negli anni Cinquanta (*mitico* il prezioso 3015), poi i Be 6/8 III (variante dopo il 1953 della classificazione), ultimamente di nuovo i Ce 6/8 III. In scala 1 ha prodotto anche i Be 6/8 II, e versioni quali quella del cocodrillo da manovra dotato di un unico pantografo (cosa non si fa per vendere!). In tutte le scale sempre in metallo. La Roco ha realizzato alcune varianti, ma del Ce 6/8 II, chiaramente per non entrare in diretta concorrenza con la Märklin. In tutte e due le case sono state riprodotte le diverse colorazioni verde e marrone. Un discorso a parte meriterebbe il preziosissimo “Cocodrillo del Millennio” in platino, oro e rubini. Ricordo *ironicamente* che è stato realizzato nel 2000, perciò, semmai, per festeggiare l'ultimo anno del vecchio XX Secolo. Il XXI è iniziato il 1° gennaio 2001 alle ore 0 e 1 secondo (tralasciamo i millesimi!).

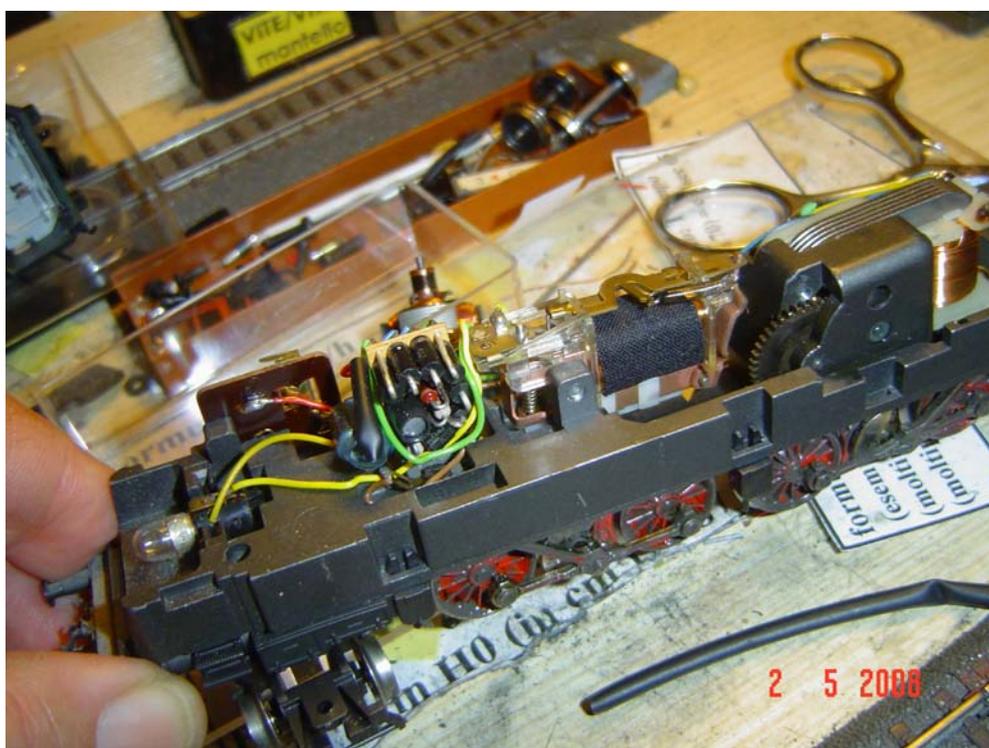
§ 2: Cosa fare con quello che avanza?

(Si ringrazia per la consulenza la Ciciesse Model di Franco Spiniello)

C'era un detto contadino che diceva: *del maiale non si butta nulla*.

Sarò antiquato, di certo, ma ancora oggi mi piange il cuore se debbo gettare qualcosa. La mia *filosofia conservatrice*, dettata dal fatto che ho, nell'arco della mia vita, vissuto tempi (tra il 1950 ed il 1960) in cui in drogheria si acquistava tutto *sfuso*, in cui dal lattaio e del vinaio ci si recava con un *vuoto a rendere*, si *risuolavano* le scarpe, si *riammagliavano* (la parola non esiste più sui vocabolari!) le calze da donna o, per dare un ultimo esempio le siringhe di vetro si facevano *bollire*, mi porta spesso a risolvere nella mia attività di modellista, e marito, situazioni le più impensabili. Grazie alla mia *mania* di non buttare nulla sono riuscito, con la giusta vite o la fascetta azzeccata, ad aggiustare di tutto. E grazie al continuo allenamento mentale, e pratico manuale, utile per risolvere problemi con la Märklin, riesco anche ad inventarmi come ricostruire un supporto per una cabina doccia (ovvio che non ne esistono in vendita di ricambio), come realizzare con soli 12 euro un impianto d'irrigazione perfetto, a restaurare mobili ecc.

Nella **foto n. 23**, allontanato il mantello, ecco l'interno del locomotore Br 152 del 1983 (art. 3366).



Nuovo relais elettronico-meccanico nel locomotore 152 art. 3366. (foto n. 23)

Come vedete è presente il relais classico supportato però già da un circuito elettronico (a sinistra del relais meccanico). Come ho già

scritto nel mio libro, era questo un grande passo avanti per la Märklin che, di fatto, abbandonava il tradizionale sistema, basato solo sulla sovratensione, per invertire la marcia nei suoi locomotori in alternata.

Il detto contadino io lo applico, costantemente, nel fermodellismo.

Avevo un decoder vecchio tipo (avanzato durante la modifica descritta nel § 1 di questo Capitolo 13°); avevo un locomotore analogico E 52 ancora con la marcatura d'anteguerra, frutto di *selvaggi* cambi di carrozzerie. Avevo tempo da perdere e la capacità tecnica d'adattare il vecchio decoder a una macchina analogica, che funzionava solo con la linea aerea per un'unica settimana (anno per Vibaden) a cavallo tra il 1948 ed il 1949. Presi una in fretta la decisione.

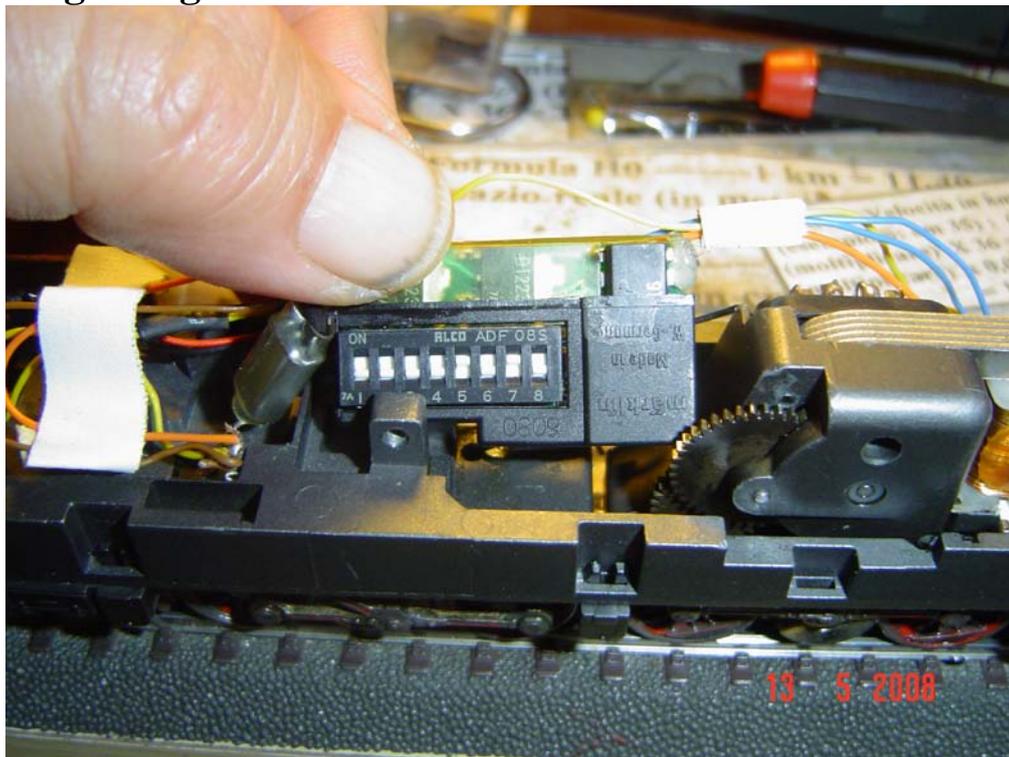
Ritornando a parlare del relais supportato dall'elettronica, ebbene, prima di questa piccola rivoluzione, se avessimo voluto fare un confronto tra treni in miniatura in corrente alternata e continua... be' sarebbe stato difficile trovare un parere favorevole ai modelli della Casa di Göppingen. In basso una tabella che sancisce in maniera evidente, purtroppo, lo scarso realismo che il fermodellista Märklinista doveva mettere in conto nella operatività dei suoi modelli in alternata. Naturalmente non sto parlando solo della mitica serie 800 che il noto fermodellista Alberto Pedrini ha tanto bene immortalato in un suo splendido filmato, ma anche di locomotive tipo la 003 (art. 3085) che ancora, nonostante alcune migliorie estetiche, usufruivano di quell'antiquato sistema d'inversione di marcia.

Dati riferiti a modelli in analogico dopo il 1965/1970	Märklin c. <i>alternata</i>	Altre Marche c. <i>continua</i>
Inversione di marcia	Con "saltello", a volte Pericoloso. Necessaria una accurata regolazione.	Senza nessun sussulto: era sufficiente portare a zero la tensione del trasformatore.*
Illuminazione (in tutti dipendente dalla tensione)	Fissa in ogni direzione Inversione solo nei modelli pregiati. Pochissimi i casi con luci rosse in coda (3070, 3071, 3015 ecc)	Dipendente dal senso di marcia, spesso grazie a dei semplici diodi si potevano accendere le luci rosse in coda.

*Ci furono delle varianti: nella Rivarossi dal punto zero si indirizzava ad esempio la manopola in senso opposto per variare la direzione, in altre marche si portava a zero la manopola e si invertiva la marcia agendo su di un cursore ecc.

Con il timido arrivo dell'elettronica, negli anni Settanta, le cose cambiarono, prima marginalmente, poi come in un crescendo *rossiniano* in maniera inarrestabile! Nessuno poteva prevedere che tutto ciò avrebbe salvato il nostro hobby dal rovinoso dimenticatoio che ha reso ob-

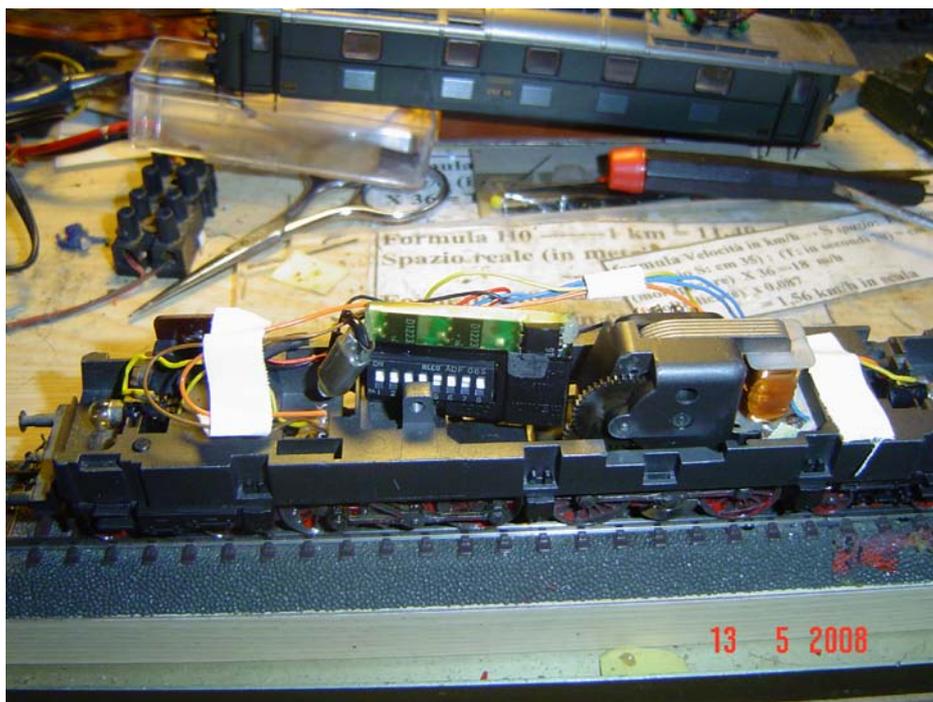
soleti molti *passatempi*, come si chiamavano al tempo *dell'autarchia linguistica* gli svaghi... ricreativi.



Semplici interventi nel telaio del locomotore Br 152 del 1983 (foto n. 24)

Nella **foto n. 24** si vede come siano stati allontanati dal telaio del vecchio locomotore sia il relais meccanico sia il circuito elettronico, collegato. Il decoder sostituisce entrambi gli apparati precedenti, garantisce una illuminazione costante e, tramite il pattino, migliora la presa di corrente evitando di dover alzare i due pantografi e di utilizzare la linea aerea analogica (dato relativo al mio plastico di Vibaden). È stato sostituito interamente il motore e a tale proposito ricordo che, seppure non indicata neanche negli esplosi, quando si solleva il vecchio magnete fuoriesce una grossa **molla** che tiene più aderente al binario il carrello motore. Sempre grazie alla consulenza della Ciciesse Model ho però saputo che con l'aumento della tensione di base, grazie al digitale, questa molla non è stata più montata; andrebbe comunque inserita tra il magnete ed una estrusione cilindrica che si trova alla base del blocco motore... andrebbe. È comunque una operazione ardua; inoltre, se si sostituisce il magnete a 3 poli con quello a 5, la molla non potrebbe esser più inserita, per mancanza di spazio. La cortese Paola Spiniello mi ha consigliato di verificare sul campo, a Vibaden, l'utilità della molla stessa. Dopo le prove ho deciso di non impazzirmi a smontare di nuovo tutto, dato che la E 52 andava egualmente bene.

Torno a chiarire che il telaio della E 52 prima apparteneva alla loco art. 3366, Br 152 del 1983, la versione del locomotore dopo il 1968, la carrozzeria invece è del 37661 del 1999, macchina digitale, dotata di motore a 5 poli e di un fischio. La 37523 è la locomotiva ambientabile tra il 1949 ed il 1968, uscita nel 2007 è mfx e dotata del solito fischio. Nella **foto 25** si nota che anche sotto il magnete, è stato da me inserito un pesante nastro adesivo telato, bianco. Bene, questo perché il motore era stato saldato *ad abundantiam* per un locomotore (il Be 6/8 III trainato) che aveva una zona libera sotto il magnete (torna per esempio alla **foto n. 2** di questo capitolo). Nel telaio del 152, invece, la saldatura sfiorava la massa di metallo pressofuso causando un micro cortocircuito, non in grado di bloccare una 6021, Control Unit Motorola, ma certamente deleterio per il decoder alla lunga. Me ne accorsi subito quando, dopo aver provato felicemente a tutta velocità sul banco di prova il carrello staccato, lo sentii, una volta montato, emettere strani fruscii sul telaio. Inoltre le luci erano fioche ed il motore stentava!



Il vecchio decoder nel telaio del locomotore Br 152 (foto n. 25)

Rimontata la carrozzeria (due viti in opposizione accanto ai carrelli esterni, che vanno perciò scansati durante l'operazione) ci si diverte a collaudare la locomotiva. Chiaramente non si potrà evitare di regolare manualmente la macchina per evitare brusche accelerazioni o frenate: è una digitale con caratteristiche spiccatamente analogiche.

I tubi anteriori (manichette dei freni), sono della ex Tecnotren, in scala perfetta e dotati persino di micro rubinetti, la perfetta verniciatura e la scorrevolezza fanno dimenticare la scarsa elasticità del mezzo.



Si rimonta la carrozzeria dell'E 52 sul telaio del locomotore Br 152 (foto n. 26)

Nelle foto, dalla n. 27 alla n. 31, momenti del collaudo a Vibaden.



L'E 52 sotto la cabina est di Vibaden (foto n. 27)



L'E 52 sui deviatori del passaggio a livello di Vibaden (foto n. 28)



L'E 52 traina un pesante treno merci (foto n. 29)



L'E 52 incontra una Br 75 fumante! (foto n. 30)



L'E 52 salutata al passaggio a livello da una Br 41 (foto n. 31)

§ 3: Corrimano nelle ricostruite a 3 assi

(si ringrazia per la consulenza la Ciciesse Model e la Cartoleria Eco di Perugia)



Carrozze a 3 assi con corrimano applicati (foto n. 32)

A pagina 29 del sesto Capitolo di questa serie di 3 CD auspicavo che la Märklin dotasse di corrimano le sue carrozze a 3 assi.
In effetti questa mancanza si è ripetuta nel corso di ben 40 anni.

Mini-storia delle ricostruite a 3 assi

Gli stampi risalgono al 1969: esce in quell'anno la coppia 4079 e 4080, del tutto simile alle carrozze di oggi, ma, naturalmente, senza ganci di tipo *corto* o timoni d'allontanamento; solo nel 1978 apparve la mista di 1^a e 2^a classe con il numero di catalogo 4067, le ruote erano lucenti.

Per non farla troppo lunga (furono introdotti prima i ganci corti e poi le ruote nichelate scure) arriviamo alla serie 4317, 4318 e 4319, degli ultimi anni, uscite di produzione nel 2006 (tanto rimanevano a catalogo alcuni articoli... prima!).



Confezione con carrozze a 3 assi rosse trainate da una E 18 08 Roco (foto n. 33)

Nella confezione 28508 del 2000, abbinate alla Br 086, vi si trovano due carrozze a 3 assi ed una a carrelli Byg 515, tutte in colore rosso. Nella **foto n. 33** sono però trainate da una splendida E 18 08 della Roco in grigio, una delle loco da Museo di Vibaden (e al vero). Le penultime, uscite nel 2007 e già legate in coppia (andavano sempre abbinate così) art. 43172, 43182 e 43192, furono private del “biscotto” apparso dopo il 1955 e quindi necessarie per riprodurre, modellisticamente, il trasporto locale, alquanto scomodo, del primo periodo post bellico tra il 1949 ed il 1955 (vi sono soprattutto vetture di 3^a classe). Infine le ultime del 2008, uscite per la nuovissima locotender Br 64, sotto l’articolo 00770, sono una megaconfezione con 12 paia di carrozze a 3 assi, ognuna con numero di serie differente e dotate di *biscotto* DB, quindi ambientabili dal 1955 in poi. Tutte non hanno i corrimano, non ne ho visti nemmeno in *serie speciali* (*errare humanum est, perseverare diabolicum!*). Un ipotetico vecchietto che tentasse di salire i tre gradini (ben riprodotti) di queste carrozze

lo dovrebbe fare o tenendosi in equilibrio sino alla maniglia (ben riprodotta) o aggrappandosi alla porta, se aperta, o... volando!

Non è facile reperire almeno 4 corrimano tutti eguali per ogni carrozza, sufficientemente fini, di colore metallico e lunghi circa 14,5 mm.

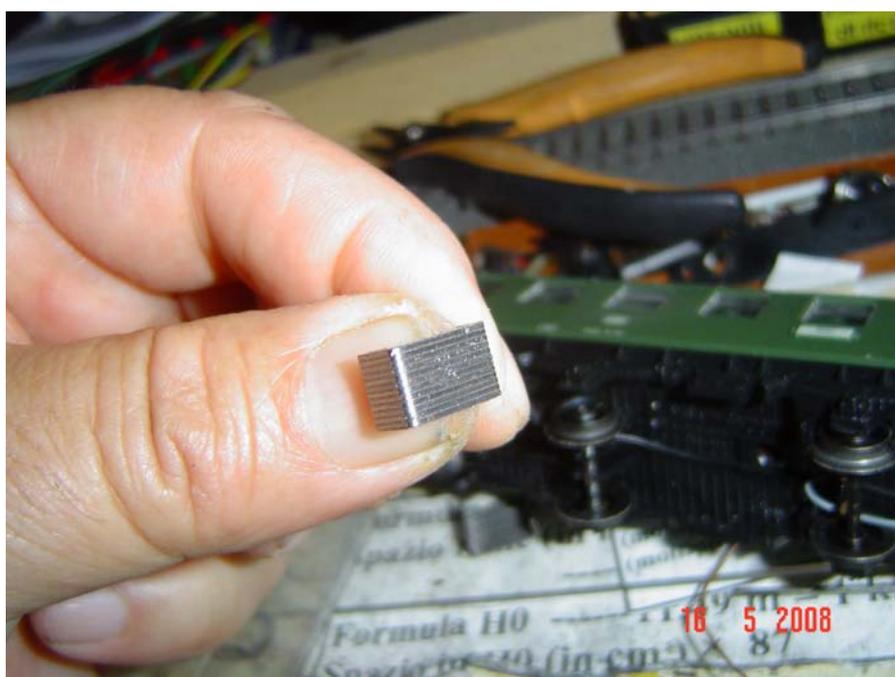
La Märklin non fornisce, come parti staccate, i corrimano che *però applica* alle sue carrozze a carrelli ricostruite e nello stesso punto dove *dimentica* di farlo per le sue “tre assi”.

Tentare d'averli dalla Casa Roco (che li ha sempre applicati nelle sue versioni di ricostruite a 3 assi) è come vincere un terno al Lotto.

Non resterebbe che l'auto-costruzione in piccola serie, o, come ho fatto io, trovare una mezza soluzione che unisce rapidità, facilità d'esecuzione e sufficiente realismo.

L'idea

Mentre mettevo a posto il solito caos, che mi si crea costantemente sul banco di lavoro a Vibaden, ho trovato dei punti per spillatrici Zenith (e se volete la sigla eccola: 24/6 art. 115) lunghi 12,5 mm (foto n. 34). Non sono previste, almeno per il normale mercato delle Cartolerie, altre misure a parte gli *standard* che sono molto più piccoli. È vero che quei 2 mm in meno non sono pochi, se rapportati alla scala H0, ma evitando, anche perché difficile, di praticare il foro basso troppo vicino al bordo della carrozzeria si riesce a guadagnare quasi un millimetro ed allora la differenza tra i corrimano reali e questi “punti metallici” scende intorno a 7/9 cm, secondo me del tutto accettabile.



I punti metallici Zenith da 12,5 mm (foto n. 34)

La modifica

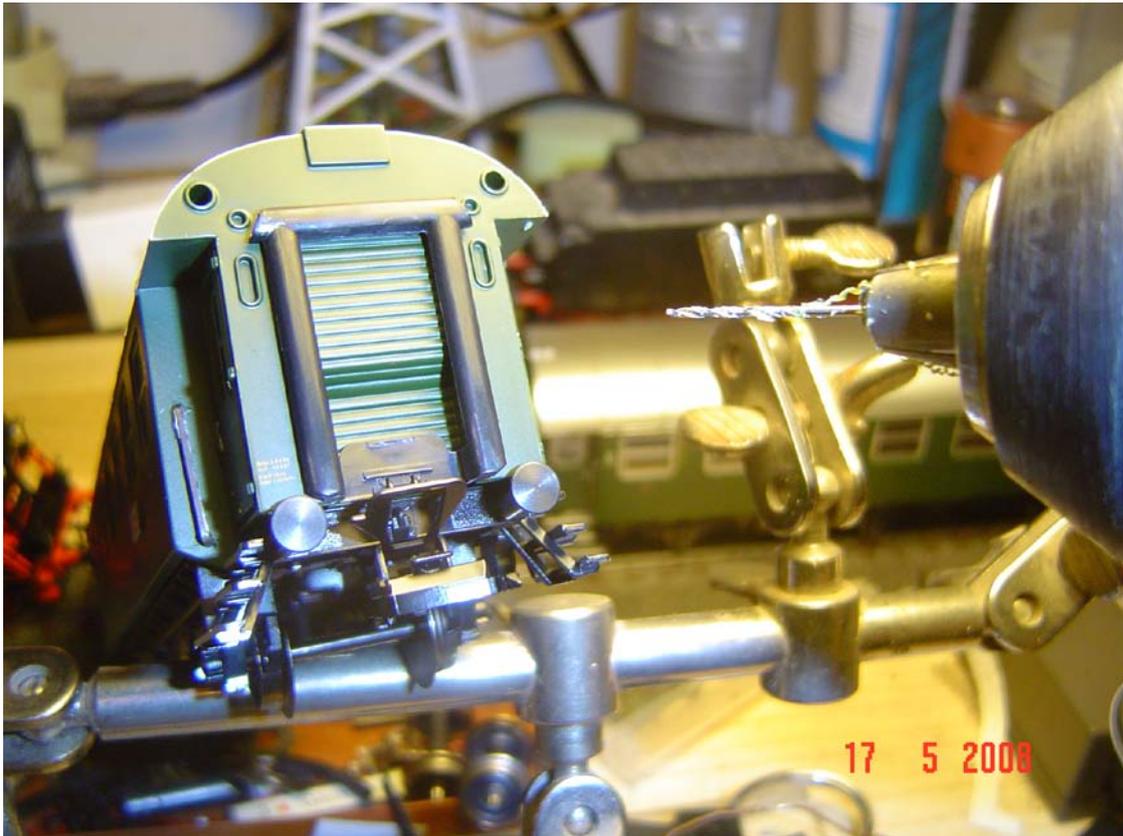
Si procede dapprima staccando con una pinzetta il *punto* dalla barretta usata per ricaricare le spillatrici di tipo grande (foto n. 35). Per accelerare le operazioni potete staccarne un certo quantitativo. Se usate una pinza magnetizzata non rischierete di perderli continuamente ed impazzire a cercarli sotto i mobili o sui tappeti.



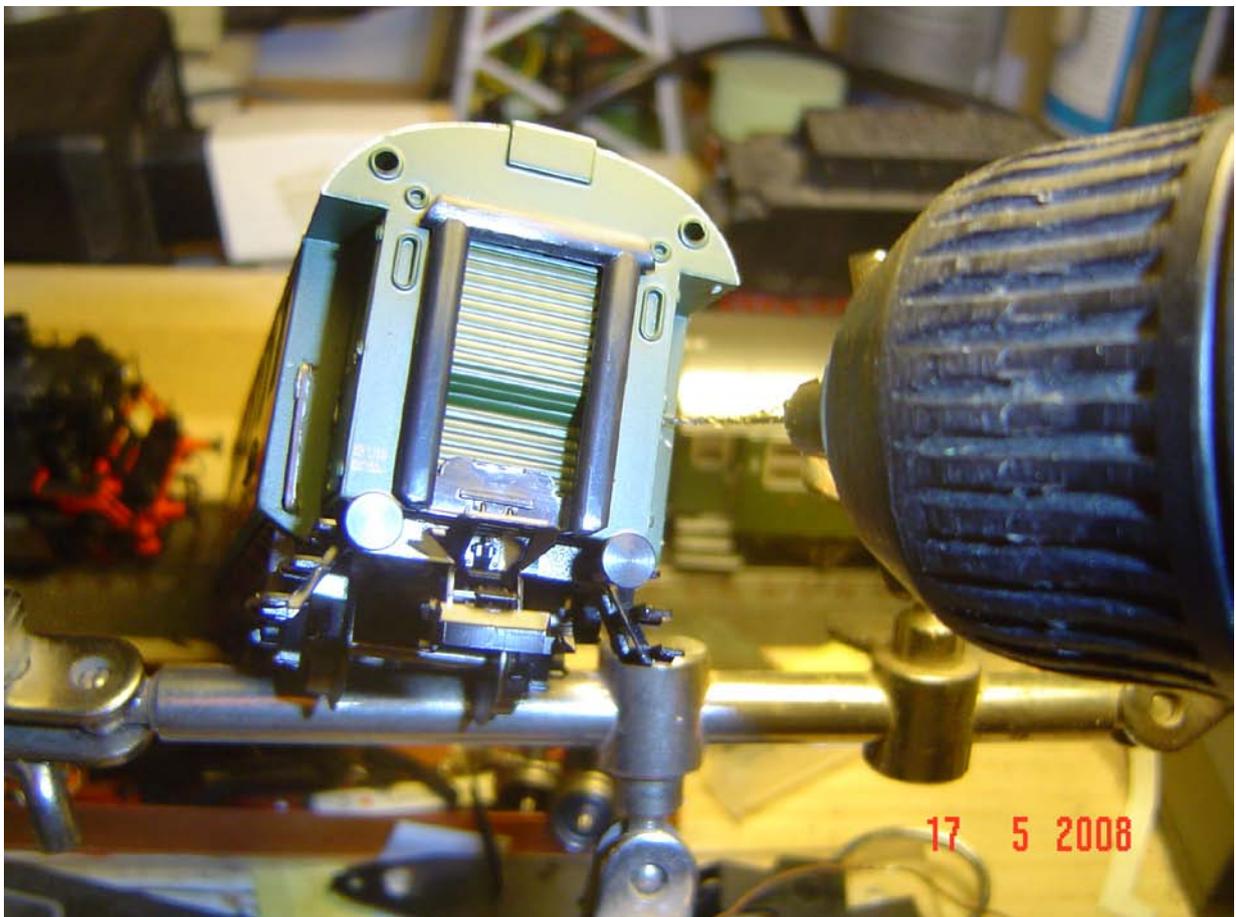
Con una pinzetta si separano i punti metallici (foto n. 35)

Secondo si procede alla pulizia del *corrimano* dal leggero strato di *colla* o di vernice argentata che lo lega agli *altri* e che rilascia un filamento fastidioso, assolutamente irrealistico.

Terzo si appoggia la carrozza ad un supporto, si evita di bere troppi caffè, si imbraccia il trapano come fosse un M 16 e s'inforcano gli occhiali più potenti o, meglio, un visore da elettrotecnico-modellista, magari un po' *ciecato* (come dicono a Roma). La punta di trapano che andrebbe (e, ripeto, andrebbe!) usata è la 0,7 mm, ma, poiché è difficile da reperire e, oltretutto, fragilissima, è meglio usare quella da 0,8 mm (foto n. 36). Questi accessori si trovano solo nei ferramenta molto ben forniti e a volte si debbono ordinare. Si *dovrebbero* poter acquistare nei migliori negozi di modellismo. Queste punte sono sempre carissime rispetto a quelle d'uso comune e non tentate di aggirare l'ostacolo forando con quella da 1 mm: il buco risulterebbe enorme, se visto con una lente, o se fotografato.



Mano ferma e coraggio per il secondo foro in alto (foto n. 36)



La punta del trapano va indirizzata verso l'interno (foto n. 37)

Quarto il foro va praticato prima in basso, poi servendosi del punto metallico, infilato parzialmente nello stesso foro, come nella **foto n. 38**, si fa una piccolissima incisione nella carrozzeria là dove si dovrà praticare il secondo. Mentre si fora non si può andare dritto per dritto, ma bisogna indirizzare la punta del trapano verso l'interno della carrozza per evitare di graffiare i vetri dei finestrini, che sono molto più spessi che nella realtà (**foto n. 37**). Inutile allontanare le plastiche trasparenti (possibile solo smontando la cassa), poi i *corrimano* le colpirebbero. **Quinto** si inserisce delicatamente il punto metallico, evitando forzature, ma cercando con l'aiuto di Santa Rosalia, San Pancrazio, insomma tutta la santa...pazienza, d'individuare il movimento migliore per inserire il nuovo *corrimano*. Avendo infatti praticato due fori è facile che non siano in perfetto asse, trattandosi di micro misure (**foto n. 39**).

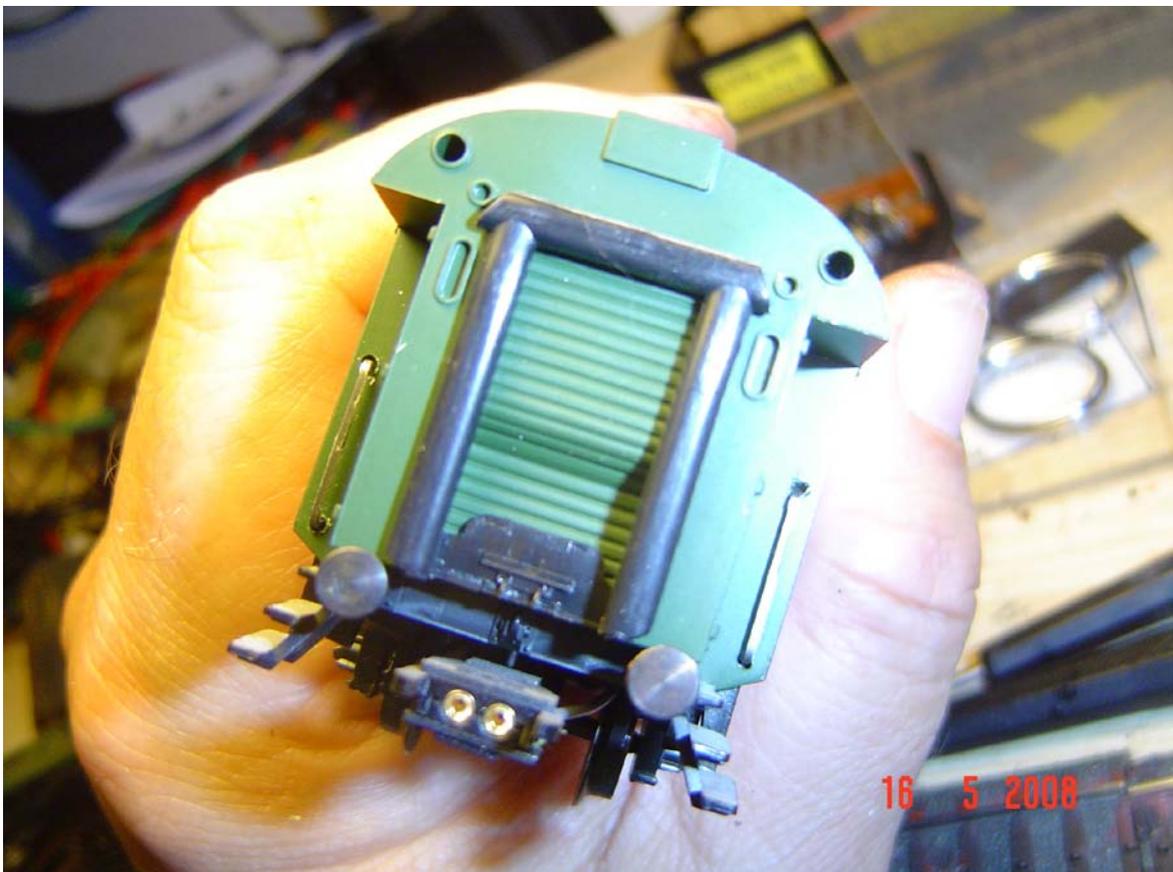


Il corrimano va inserito delicatamente, può servire da guida per il foro alto (**foto n. 38**)

Sesto si spinge il punto metallico, che a volte entra facilmente, altre no (ho praticato per 12 carrozze 96 fori e per 80 di loro non ci sono stati problemi) può capitare che arrivi sino in fondo. Se dovesse accadere è sufficiente, con un supporto di plastica od una pinzetta, delicatamente, tirarlo verso l'esterno, come nella **foto n. 39** e **40**, per dar modo ad una *mano*, in H0, di poter afferrare il... *corrimano*.

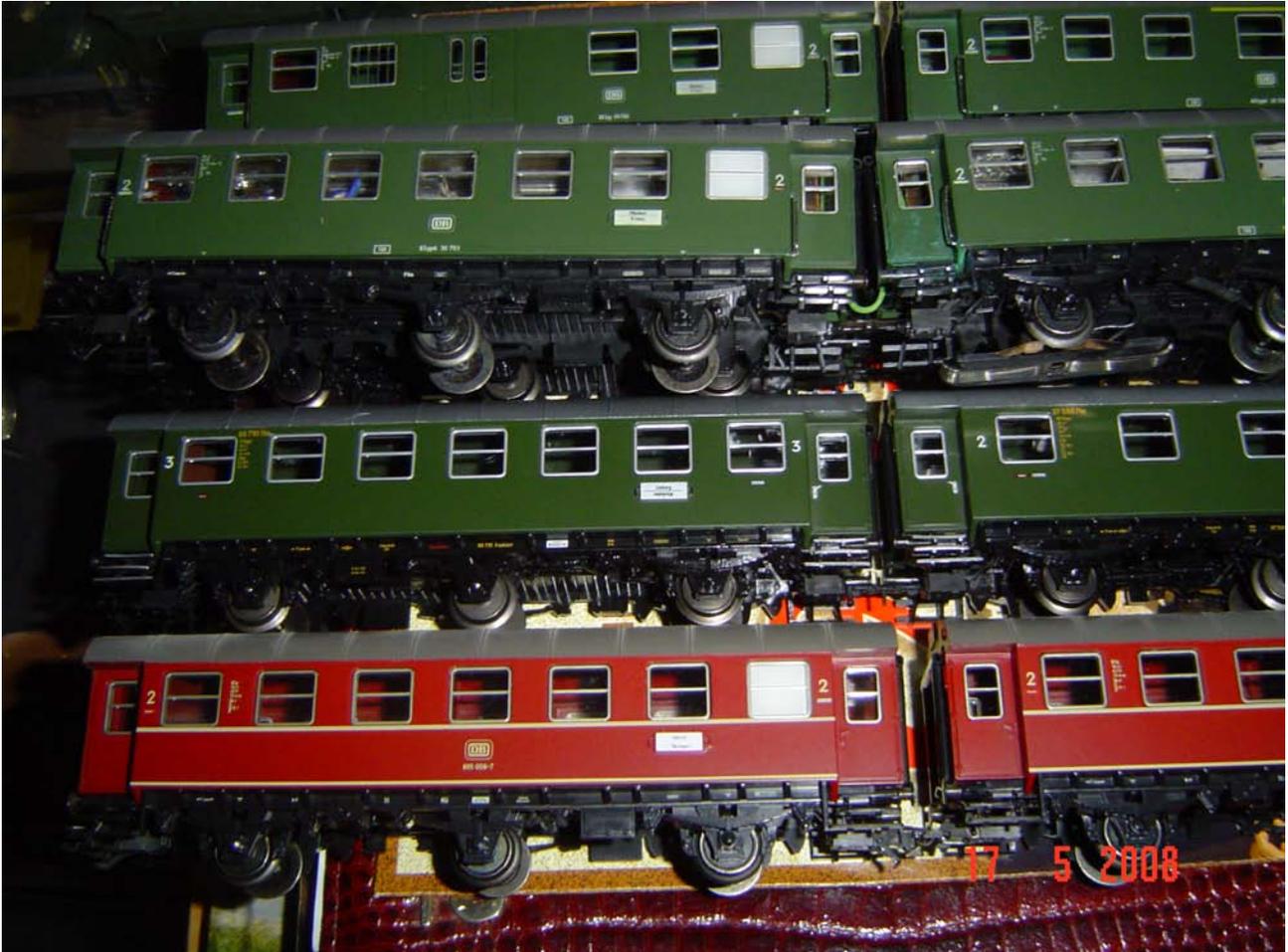


Il corrimano va spostato leggermente in fuori (foto n. 39)



I corrimano inseriti in una carrozza dotata di gancio bipolare (foto n. 40)

L'operazione, di per sé non è particolarmente difficile, ma diviene noiosa perché ripetitiva. Nella **foto n. 41** parte delle mie 12 carrozze (6 coppie), che, tradotto in *soldoni*, fa la bellezza di 48 corrimano, 96 buchi e due punte da 0,8 mm passate a miglior vita!



48 corrimano inseriti in dodici carrozze (foto n. 41)

Qualcuno potrebbe chiedermi se ne valesse la pena. Certamente un non fermodellista non capirebbe le mie motivazioni. La passione per la miniaturizzazione e la riproduzione in un mondo non *virtuale*, ma tangibile, di particolari apparentemente pleonastici, o per alcuni addirittura *inutili*, è come quel famoso coraggio che Alessandro Manzoni non dà al *suo* pusillanime pretonzolo Don Abbondio, quando gli fa dire che “(...) uno non se lo può dare!”

Le foto seguenti dovrebbero invece chiarire ai veri appassionati cosa mi abbia spinto ad imbarcarmi in una simile impresa che comporta oltretutto, se non si usa la massima accortezza, anche una certa dose di rischio: si può sbagliare la posizione di un foro ed esser allora costretti a stuccare e verniciare, si può rigare la carrozzeria eccetera.

Giudicate Voi.



48 corrimano inseriti in dodici carrozze (foto n. 42)



48 corrimano inseriti in dodici carrozze, una vettura di coda (foto n. 43)

§ 4: Come realizzare un carrellino di linea

(Oggi di proprietà del Modellista Mauro Cozza di Terni)



Il carrellino di linea ingombro di attrezzi (foto n. 44)

L'amico Mauro Cozza è, da anni, impegnato nella costruzione del suo plastico. Come tutti coloro che ci sono già *passati*, spesso si lamenta con me perchè non riesce a procedere con la rapidità che vorrebbe.

Io lo consolo ricordandogli che il mio Vibaden ha visto *la posa della prima ghiaia* nel... 1987! A pagina 5, e seguenti, del 10° Capitolo di questi 3 CD, avete potuto apprezzare almeno la complessità della sua realizzazione, solo in queste ultime settimane si sta dedicando a tutto quello che riguarda il paesaggio.

Orbene, tempo fa mi ha chiamato per chiedermi un favore: voleva un carrellino come quello che aveva visto nel DVD allegato al mio libro "*Serena discussione...*" (foto n. 44). Felice, e lusingato, l'ho avvertito che il mio era solo parzialmente autocostruito, infatti era un prodotto della Brawa che io avevo solo riempito d'attrezzi, secondo una foto che avevo trovato in una rivista tedesca di qualche anno fa.

Come ho scritto nel mio libro avevo realizzato un altro di questi strani e caratteristici rotabili per l'amico Marco Palazzo, usando però un'altra tecnica, basata su assi, e loro supporti, in scala N opportunamente regolati per lo scartamento H0, portando cioè il loro passo interno da 7,4 mm ai 14,20 mm, misura che era accettabile sia per i binari "C" Märklin, che per quelli in corrente continua.

Per Mauro dovevo *inventarmi* qualche altro espediente che si doveva basare sull'autocostruzione quasi integrale.

Poiché, come ho già detto, non getto nulla, mi avanzavano dei contatti per l'illuminazione delle carrozze, marchingegni in rame che, grazie alla modifica descritta nel Capitolo 1° di questa serie di CD, erano diventati del tutto superflui. Avevo poi delle mini ruote e un tavolaccio in finto legno derivato dalla rottamazione di un carro tipo Off 52 porta auto, della Klein Modellbahn. Erano necessarie anche delle punte per forare il metallo da 1 mm, un paio di forbici robuste e un... *chiodo*, insomma quasi tutto il materiale che vedete nella **foto n. 45**.

Passiamo alla descrizione delle fasi della realizzazione.



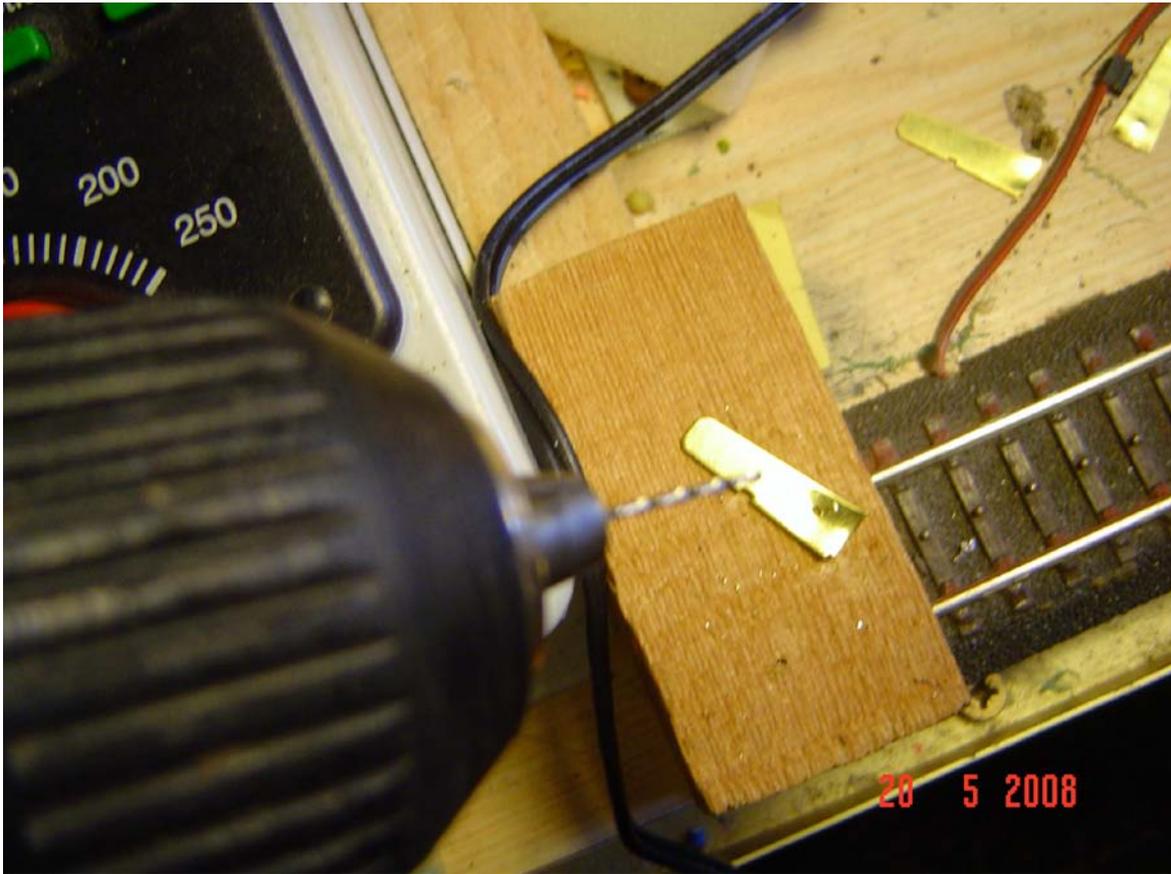
Il materiale e gli attrezzi necessari per costruire il carrellino di linea (foto n. 45)

- 1) Con il chiodo, che vedete nella **foto n. 46**, si punzona il *porta asse* nel punto indicato sempre nella stessa foto. Si serra il rame e ci si serve, ovvio, di un martelletto. Questo futuro *porta asse* viene realizzato con una parte del contatto di rame tagliato con delle forbici robuste (confronta le **foto n. 47** e **48**). Questa punzonatura **NON** si può evitare perché il rame che è utilizzato dalla Märklin è di ottima qualità e risulterebbe difficilissimo centrare senza rischi il punto di foratura, persino serrando il tutto ed utilizzando il trapano montato su una colonna apposita. Il rischio è quello di spezzare la delicata (e costosa) punta da 1 mm che tenderebbe inesorabilmente a piegarsi. Fate inoltre la massima attenzione a non tenere ferma con la mano la barretta di rame, le *trapanate* fanno veramente male!



Il chiodo per la punzonatura sul futuro porta assi del carrellino di linea (foto n. 46)

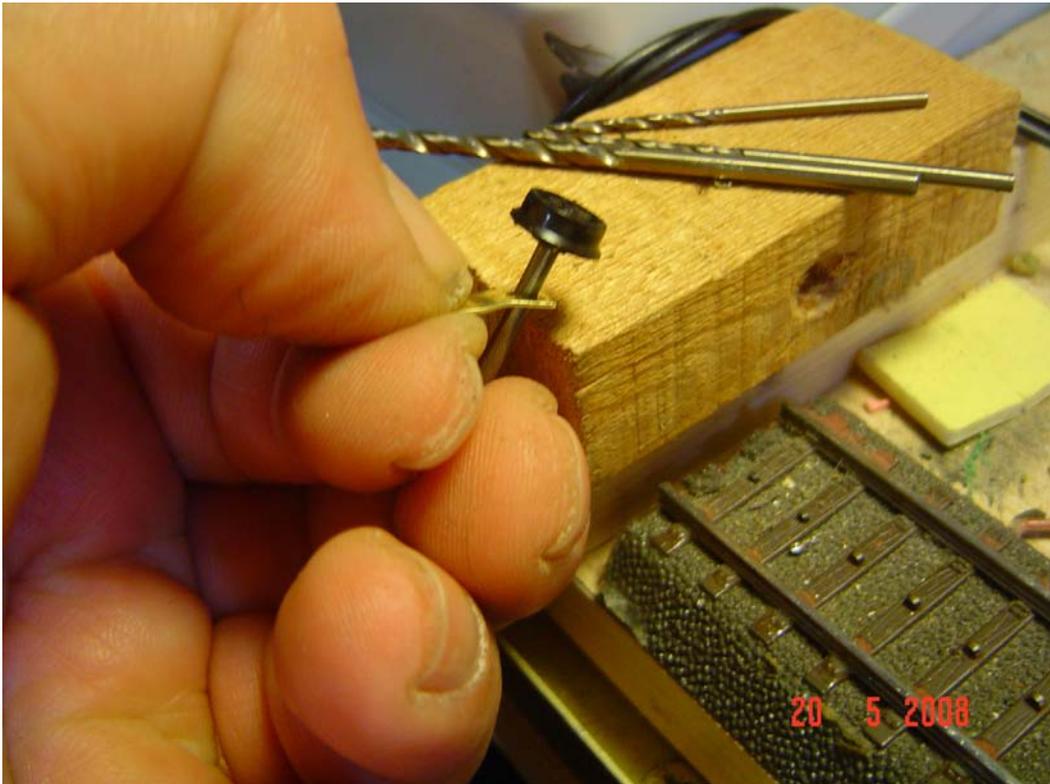
- 2) Si inizia a forare con la punta più piccola e si sale allargando il foro sino ad un massimo di 2,5 mm (**foto n. 47** e **48**). Anche qui non ci si può esimere da seguire le mie istruzioni, semmai si può razionalizzare il lavoro che deve essere ripetuto per ben 4 volte. Si prova che il tondino entri senza attrito (**foto n. 46**).



Si inizia a forare con la punta da 1 mm (foto n. 47)

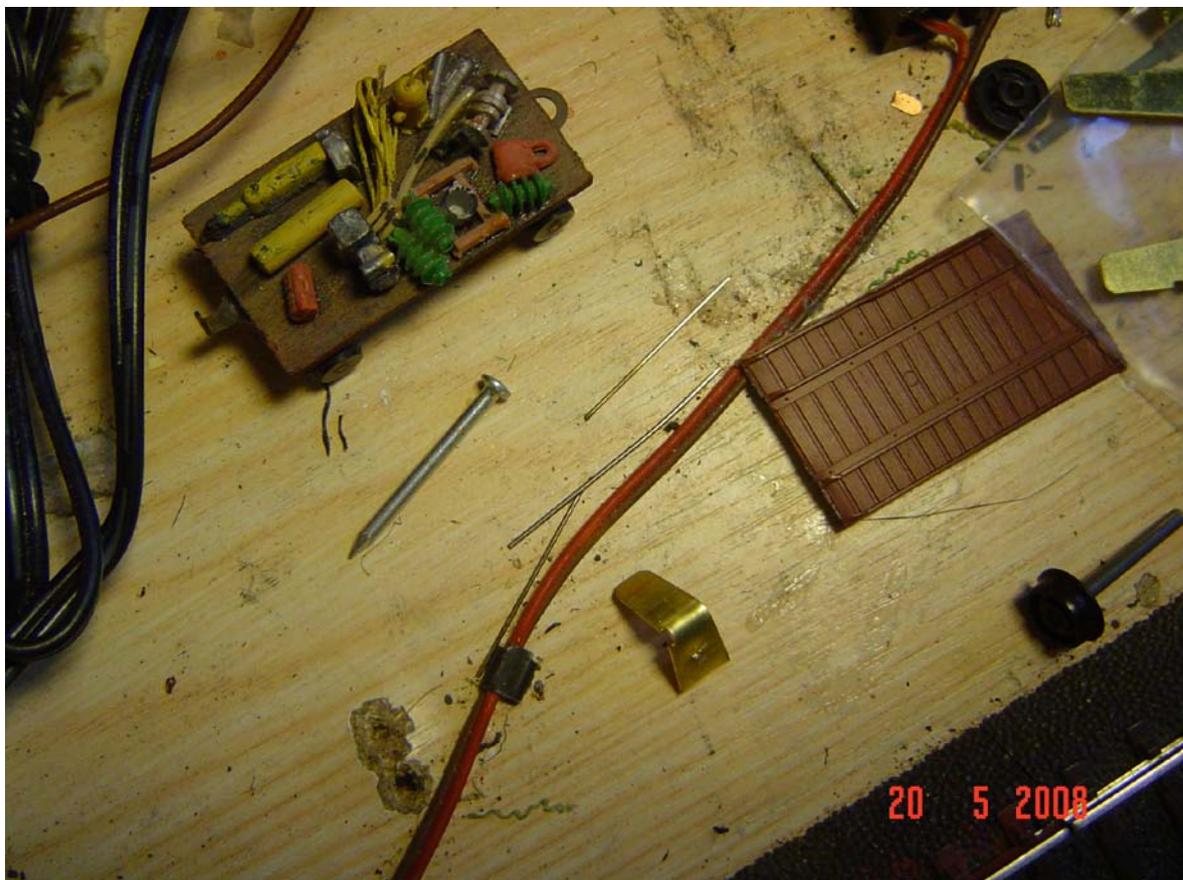


Si usano punte da 1,5 sino a 2,5 per allargare il foro (foto n. 48)



Il tondino d'acciaio non deve avere attriti né giochi eccessivi (foto n. 49)

- 3) Si piega ad angolo retto la barretta di rame, come potete vedere nella **foto n. 50**. Nella foto non è stato ancora ingrandito il foro.

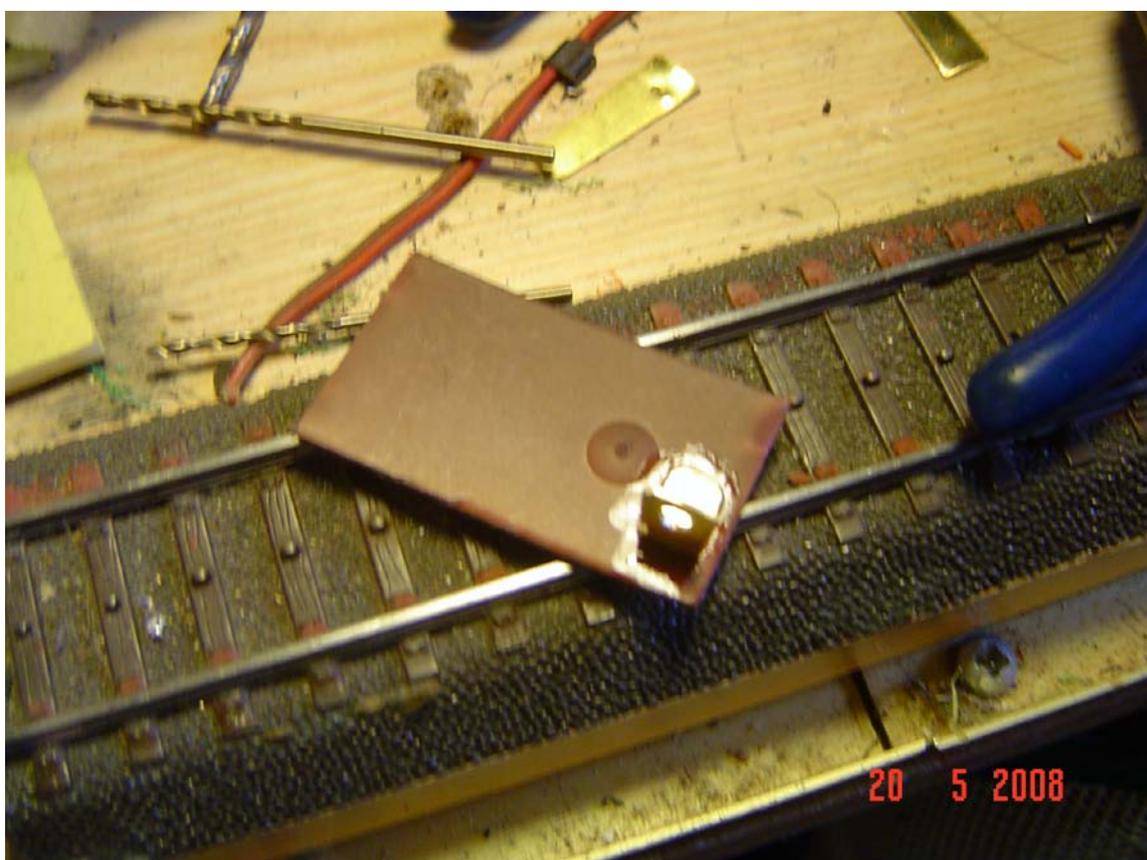


La barretta di rame va piegata ad angolo retto (foto n. 50)

4) Si preparano, con un tondino d'acciaio*, visibili nelle **foto n. 49 e 50**, gli assi su cui si dovranno innestare le ruote e nelle stesse foto una è già inserita per forzatura. Per inserire la seconda ruota si può rendere necessario l'uso di un lima tonda e, infine, l'incollaggio della stessa sull'asse. In questa fase si dovrà utilizzare una buona sega a ferro per tagliare il tondino. La misura base massima è di 24,75 mm, o una leggermente inferiore (24,60 mm).

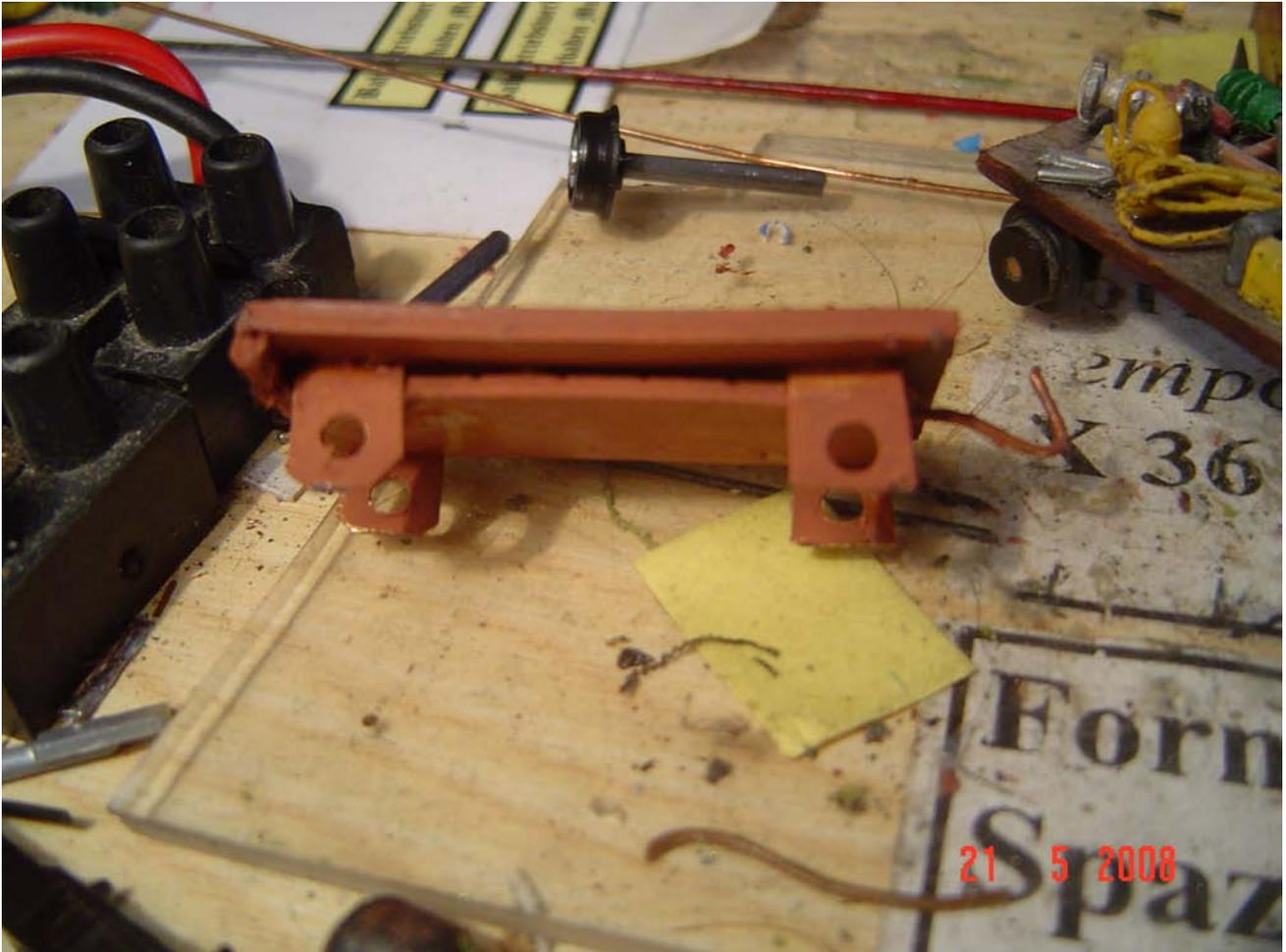
* la misura del tondino può variare a seconda della ruota posseduta.

5) Si iniziano ad incollare, nella zona inferiore del tavolaccio di finto legno, i supporti per gli assi. È meglio però farlo con un adesivo non cianoacrilico, tipo Attak, che risulterebbe troppo rigido e fragile ad un tempo; il Bostik è in questo frangente il collante più utile. Saranno infatti necessarie delle prove d'aggiustamento: si può, ad esempio, dover regolare l'altezza del supporto, in modo che la ruota non abbia poi attriti con il pianale del carrellino. Tutto ciò comporta un distacco momentaneo del supporto stesso, ottenibile solo con un collante da contatto (**foto n. 51**). Ovviamente il pianale deve essere tagliato della stessa misura dell'originale Brawa.



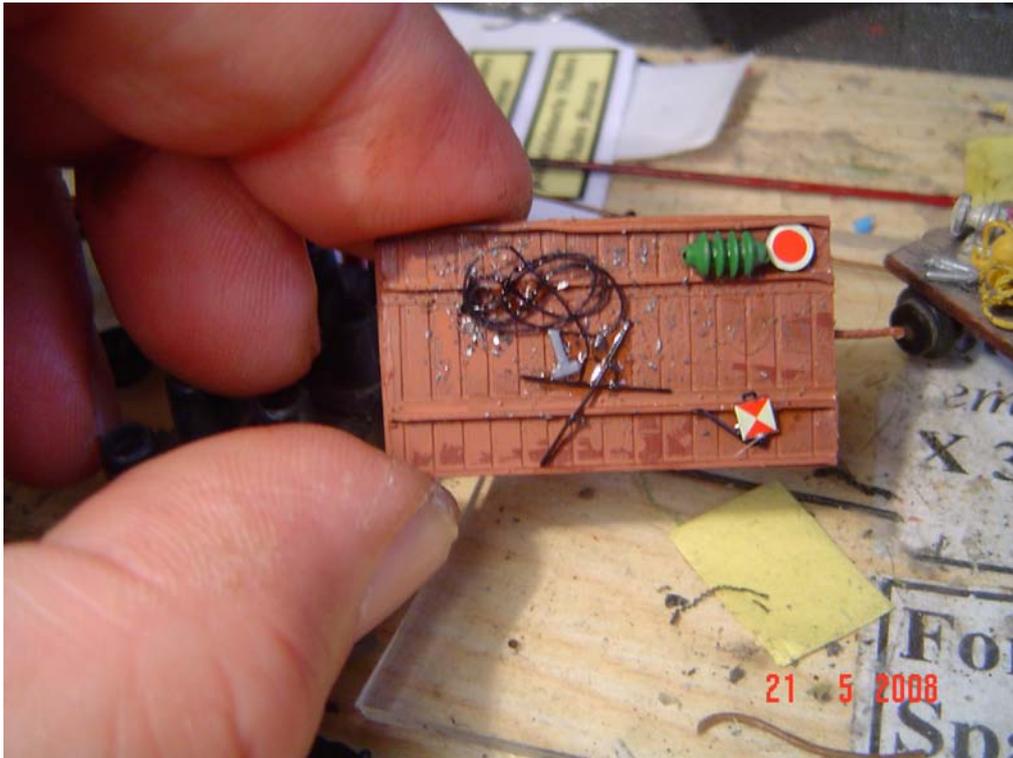
Il supporto per l'asse è incollato nel pianale di finto legno (foto n. 51)

- 6) Ho incapsulato, con un secondo elemento in plastica più piccolo, nella parte sottostante, i 4 supporti per i 2 assi ed il gancio che renderà possibile il traino del carrellino da parte di una locomotiva da manovra o di servizio come sono di norma i Köf. Tutto è stato incollato e verniciato con Humbrol 70 opaco (foto n. 52).



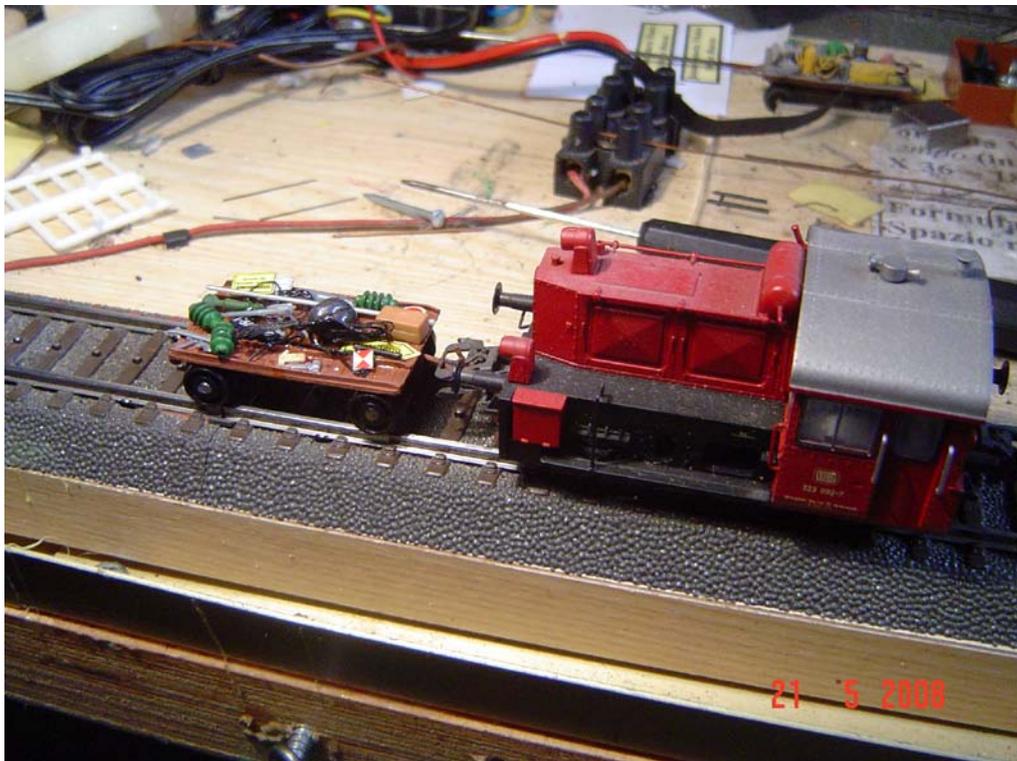
Il carrellino ed il gancio verniciati (foto n. 52)

- 7) Si iniziano a collocare piccoli aggiuntivi sul pianale. Come vedete dalla foto n. 53 a volte sono dei preziosi aggiuntivi della Brawa. La fantasia qui si può sbizzarrire e non ci sono regole, qualunque cosa può essere caricata su questi rotabili di servizio: cartelli, attrezzi di ogni genere, isolatori, cavi ed altro. Nella foto che avevo visto il materiale era accatastato in un disordine incredibile. Chi può, realizza accessori come trapani elettrici, e neanche tanto piccoli, visto che debbono essere usati per forare gli elementi della linea aerea reale, mole e seghe di ogni genere, vi ho visto anche poggiati una sega ed un tagliaerba entrambi con motore a scoppio, gli isolatori sono della Sommerfeldt.



Il carrellino inizia a ricevere i primi attrezzi e cartelli (foto n. 53)

- 8) Si attendono alcune ore, meglio avere pazienza in queste cose, e si inseriscono i due assi e si inizia il collaudo (foto n. 54).



Primi collaudi sul banco di prova (foto n. 54)

- 9) Nelle foto dalla n. 55 alla n. 57 i collaudi effettuati a Vibaden. Per migliorare la “tenuta” sul binario ho mascherato un paio di veri piombini da pescatore spacciandoli per piccole bombole per

il gas e riverniciandoli in mezzo al ciarpame d'ogni tipo che mi sono proprio divertito a collocare sul carrellino!



Il collaudo sul plastico di Vibaden (foto n. 55)



Il collaudo sul plastico di Vibaden (foto n. 56)



Il collaudo sul plastico di Vibaden (foto n. 57)

§ 5: IL CARRO “PULISCIPUNTE”

Assolutamente inedite queste foto dell'ultima, per ora, iniziativa del sottoscritto per limitare al massimo gli inconvenienti legati al deposito di polvere, olio sulle punte di contatto del binario “C”.

Spesso anche macchine nuove, con pattini ovviamente perfetti e non usurati, trovano difficoltà a transitare su zone poco frequentate (ad esempio quelle nelle zone limitrofe ai Bw) a causa dei depositi di grasso e polvere che non vengono rimossi dal passaggio dei rotabili dotati di pattino. A questo proposito ho sempre riscontrato poco veritiero il tanto decantato annuncio che compariva nei cataloghi di anni fa che suonava all'incirca: “Il pattino strusciando sulle punte di contatto le pulisce!”. Non è mai stato così. È pur vero che dopo un certo numero di giri la situazione, in plastici abbandonati da tempo e coperti di polvere, non di olio e polvere, tende a migliorare, ma il binario “C”, al momento e salvo modifiche della Casa di Göppingen, non ha dato un risultato perfetto. Le punte di contatto, come avveniva per i “K”, tendono a raccogliere lo sporco e, nel 99% dei casi, provocano delle incertezze nella conduzione che si manifestano con:

- a) nell'esercizio in analogico si possono avere scintillii tra pattino e punte e blocco del rotabile se procede a bassa velocità; in marcia veloce il problema è meno evidente nelle loco con motori solo analogici o con decoder Motorola, più marcato in quelli MFX.
- b) Nell'esercizio digitale vecchio (Delta e FX Motorola) si può arrivare all'arresto solo se il locomotore viaggia a passo d'uomo. Comunque il difetto si palesa.
- c) Nell'esercizio con decoder mfx l'arresto è frequente e molto evidente, a volte avviene persino con la loco in piena corsa lanciata a velocità medio alta.

Esiste ovviamente una spiegazione a tutto questo, ma, senza entrare in una astrusa ricerca delle cause micro fisiche ed elettroniche, ecco dalla **foto inedita 644**, colta sul Diorama Modulare di Tito Myhre, il principale imputato di tale strano difetto, del resto subito puntualizzato anni fa dalle Riviste fermodellistiche italiane (con gioia): la punta di contatto! In realtà, come vedete, NON è una vera e propria punta, come non lo era nei binari “K”. I tecnici della Märklin non potevano rendere più *pungenti* le vestigia della terza rotaia degli Anni '50, per-

ché la qual cosa avrebbe provocato, come invece avveniva con i binari “M”, un abnorme consumo dei pattini. Quando ero un pupo, 50 anni fa, mi ricordo bene che con mio padre ci recavamo nei migliori negozi di giocattoli a Roma per acquistare dei pattini nuovi perché i vecchi erano letteralmente scavati dalle punte “M”.



foto inedita 644

Tramite l’amico Domenico abbiamo contattato una famosa, almeno in Germania, casa che produce carri specifici, adattati al sistema della Märklin, utili per la pulizia del binario e delle punte centrali. La tecnologia usata si avvale o di una coppia di carri dei quali uno ha funzioni aspiranti e l’altro pulenti tramite dei feltri ed una spazzola girante centrale. La coppia (dotata di decoder o analogica) viene trainata da una potente loco e se ne va così per il plastico a raccogliere polvere e *aggiuntivi* con l’aspiratore, che fa confluire il *raccolto* in un serbatoio che viene poi setacciato per il recupero di quanto scovato tra i binari. Recentemente però il problema delle nuove punte centrali “C” si è fatto sentire con il *tam tam* della Rete e la stessa Ditta ha realizzato un nuovo carro che unisce in un solo elemento (tra l’altro dotato di decoder) la funzione aspirante e pulente. Il tutto non è a

buon mercato, lo dico subito, il costo si aggira intorno a quello di una locomotiva di fascia lussuosa e non aggiungo altro.

Alcuni anni fa avevo sperimentato un carro Liliput che puliva, e lo fa tuttora, molto bene le rotaie, ma di contro come i carri della **foto 114** non è in grado di intervenire sulle punte centrali. Un paio di anni fa, in concomitanza con l'inizio dell'esercizio regolare a Vibaden 3, realizzai una variante di un carro Roco a cui, centralmente, applicai della carta vetrata. Nonostante che il marchingegno fosse dotato di un vero molleggio il carro non riusciva a superare i deviatori e gli sganciatori, insomma puliva e risolveva abbastanza bene il problema dell'imbrattamento delle punte, ma solo in tratte dritte o curve senza deviazioni di sorta. L'utilità era molto scarsa ed è inutile presentare immagini.

L'idea però mi frullava e siccome la necessità (di non spendere) aguzza l'ingegno, ecco la soluzione ad un costo risibile.

GLI INGREDIENTI

Nella **foto inedita 791** ecco il materiale necessario:

- 1) un vecchio pattino 7164 dal valore prossimo allo zero;
- 2) un carro pianale, porta container del tipo economico lungo 11,5 cm ed uscito in una miriade di versioni da quella del compleanno nel 2004 art, 44268 a quelli del 2007 comparsi con l'allestimento dei rotabili operativi della "THW" (Protezione Civile Tedesca) nella confezione 00758 e dal costo vicino ai 10 €;
- 3) due rondelle plastiche (spessore circa un mm) costo 5 cent;
- 4) una vite con dado che la Märklin forniva abbinata alla vecchia linea aerea o ai corredi sottoplancia per deviatori slanciati "K". Per capirci deve essere tanto piccola da bloccare il pattino e lunga circa 1,5 cm, credo si possa richiedere, insieme al dado, alla Ciciesse Model;
- 5) carta vetrata P 180 costo 0,50 cent per mezzo metro;
- 6) collante Bostik, sarebbe importante non usarne altri tipi: in Umbria si trova anche nei supermercati;
- 7) un paio di forbici
- 8) uno o due pesi, anche del tipo per pesca a fondo di circa 30/40 grammi, costo 15 centesimi.

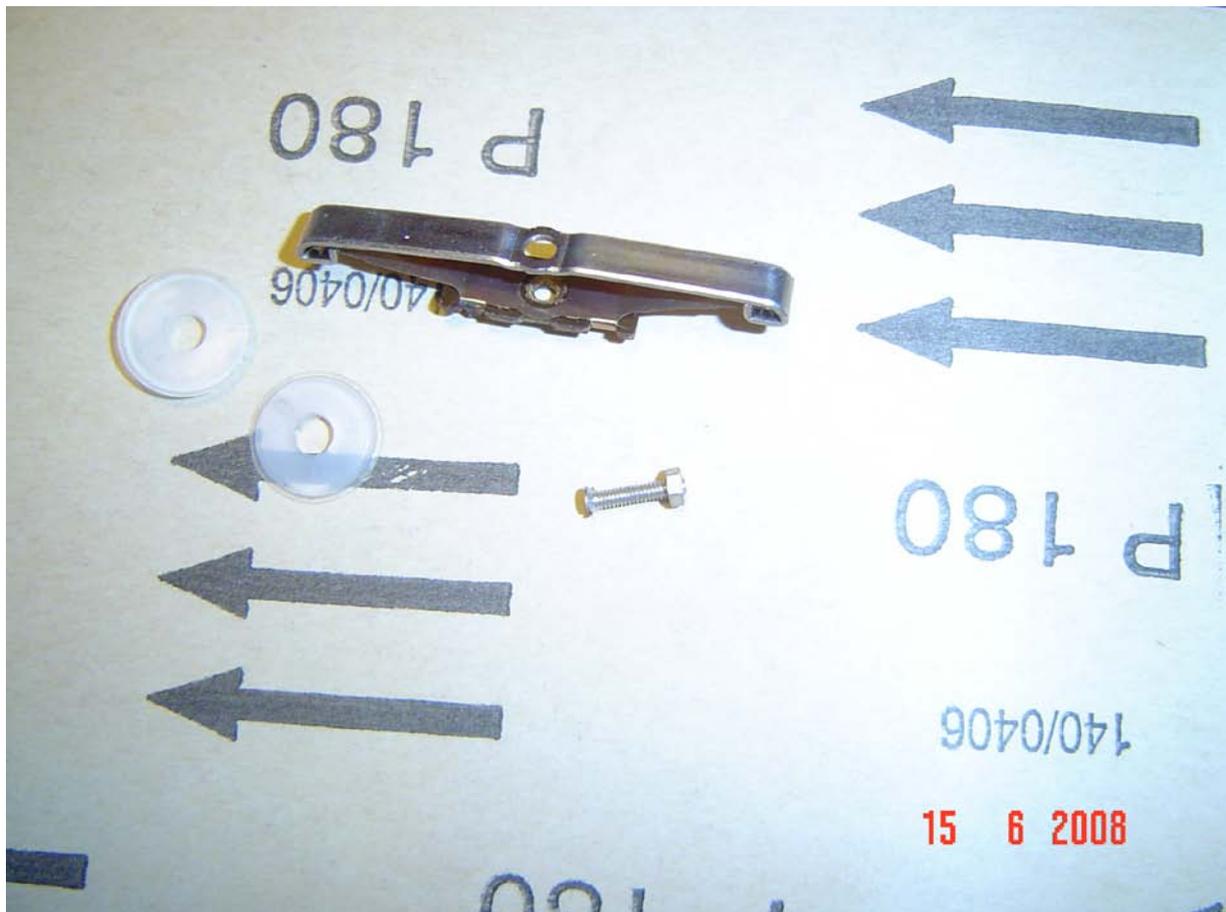


foto inedita 791

Si ritaglia una striscia sufficientemente stretta da coprire il vecchio pattino e abbastanza lunga da seguire le curvature dello stesso e più delle parole osservate la **foto inedita 795**, si incolla e si lascia per circa un'ora ad asciugare. Seguire le istruzioni del collante alla lettera? Sono secoli che sul Bostik viene indicato un tempo di attesa di 15 minuti (!) prima di far aderire le parti... sospetto che ci sia un errore di traduzione in quanto dopo un quarto d'ora la colla è bella che seccata. Sia come sia io, da sempre attendo una trentina di secondi, necessari per far evaporare i solventi che danno quel buon odore al Bostik, e poi faccio combaciare i materiali da riparare o altro... funziona bene!

È importante inserire nel pattino, **prima d'incollare la carta vetrata**, la vite. Quando dovremo fissare il dado sarà sufficiente un minuscolo foro nella carta per far girare o tener fermo, come volete, con un mini cacciavite l'intaglio della vite stessa.



foto inedita 795

Nella **foto inedita 796** il carro, privato del container, con il foro già pronto e la vite stretta.

(Nota: per allontanare i container stringete con un paio di pinze, dal basso, i supporti sporgenti che tengono unito il container al telaio base e si solleva. Il consiglio è valido per tutti i carri serie Hobby lunghi 11,5 cm)

Il foro va praticato dall'alto in modo da trovare esattamente la zona centrale del telaio dotata inoltre di un foro provvidenziale nella piastra metallica che funge da contrappeso. Si inizi a forare con una punta da 1,5 mm per arrivare subito alla misura da 2 mm, max 2,5 mm, il telaio è di plastica consistente e non è facilissimo forarla.

Volendo oltre al peso del telaio (che potete a piacere staccare durante le operazioni di fissaggio del dado) si può aggiungere un altro peso da circa 30/40 grammi, ricavato da vecchie loco in disuso o reperito in un negozio di caccia e pesca. Nella **foto inedita 796** è stato incollato per le prove in modo decentrato, il mio è solo un esempio. Nella **foto inedita 797** si noti la posizione delle 2 rondelle in plastica (unite e posizionate solo in basso per garantire una corretta distanza tra pattino e punta di contatto. Il tutto appare pulito ed ordinato.

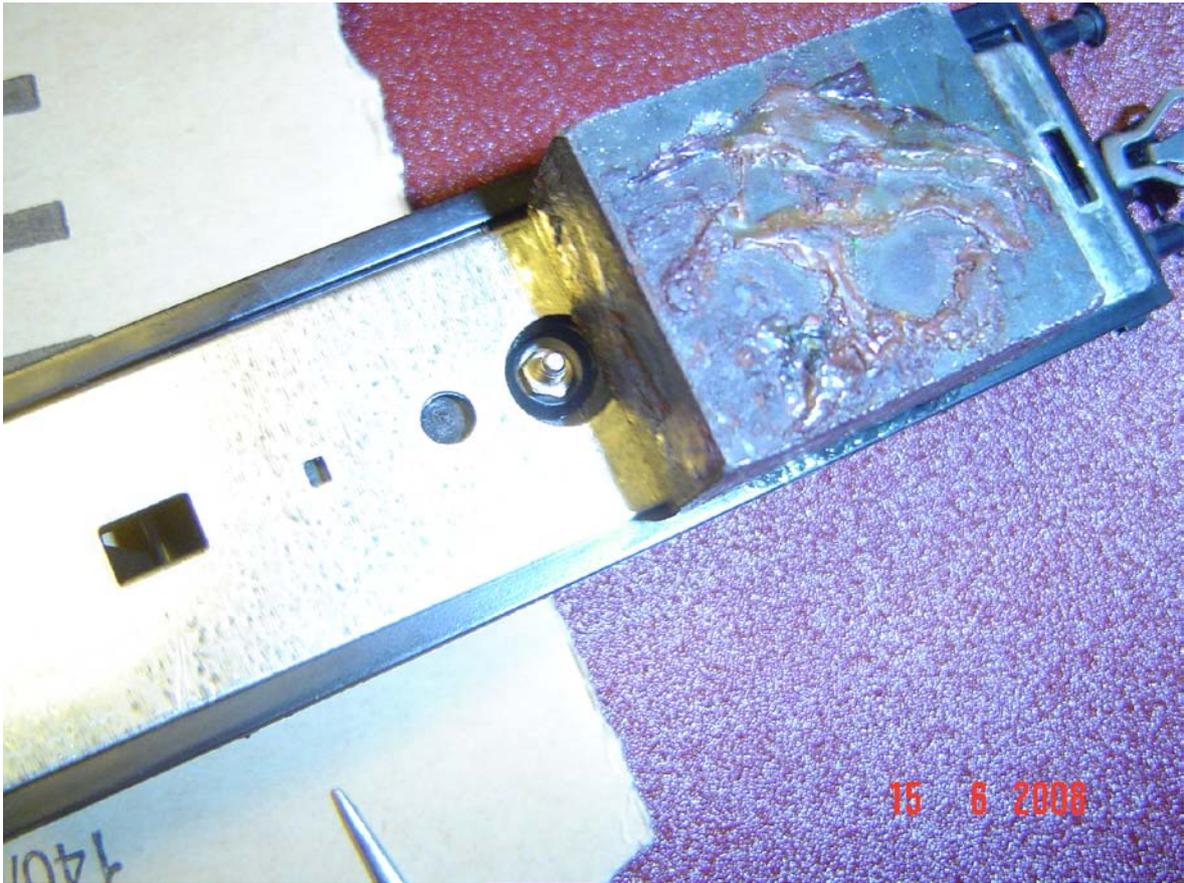


foto inedita 796

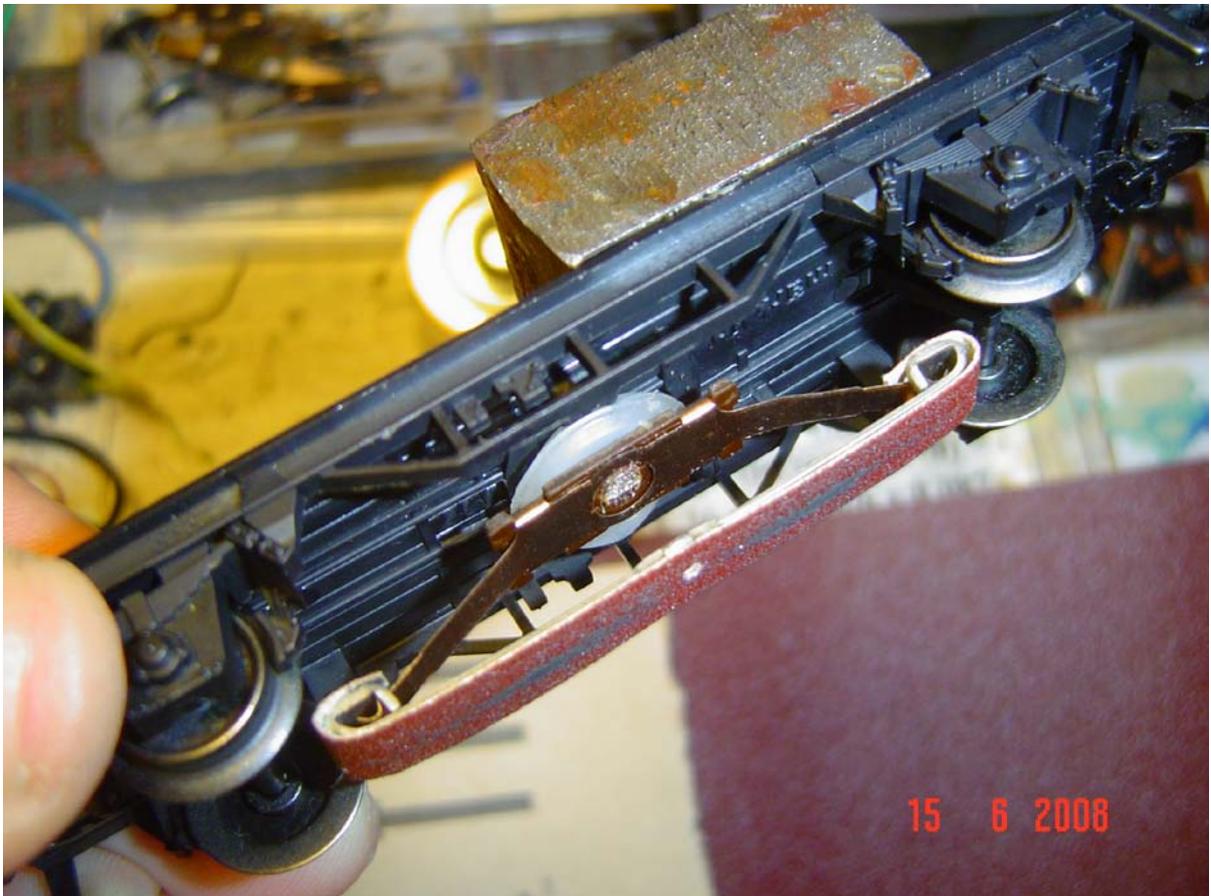


foto inedita 797

Ovviamente era necessario soprattutto sperimentare l'utilità di un tale carro! Ho preparato una composizione eterogenea con una V 36 al traino, sperimentando così con una loco non particolarmente potente l'effetto resistenza di tale carro. Per aggravare il tutto ho aggiunto anche uno solo della coppia dei carri (art. 46010), in teoria forniti solo a quanti potessero dimostrare un'appartenenza decennale al Club Insider, in realtà venduti liberamente (N.B. sino ad esaurimento scorte!). Questi carri, anche nei deviatoi slanciati, possono incontrare difficoltà e sviare durante il transito: se isolati (oggi vengono forniti così) di norma rientrano in "carreggiata" facilmente, ma se in doppia si possono letteralmente piantare causando dei danni alla linea aerea, ai picchetti limiti o ad altri abbellimenti di linea.

La composizione ha viaggiato benissimo e il mio carro non ha trovato difficoltà nel ripulire i quasi duecento metri di binari, scendendo e rientrando dalla Schattenbahnhof senza problemi. Nelle **foto inedite 793** e **794** si noti il passaggio anche nella zona del passaggio a livello senza barriere presso lo scalo merci di Vibaden.



foto inedita 793



foto inedita 794

I RISULTATI

Francamente non credo ai miei occhi ed alle mie orecchie: le locomotive che prima si bloccavano adesso viaggiano senza problemi e rallentano tra stridore di freni. In particolare mi dannavo per non poter sostare con sicurezza davanti al semaforo d'ingresso lato est della stazione di Vibaden, spesso le loco mfx si piantavano e si doveva intervenire con una loco di riserva che doveva sospingere all'indietro delicatamente la macchina in *panne*. Nel curvone lontano, e non facilmente raggiungibile nel lato ovest, c'era un punto in cui la doppia Carlotta e la Br 64 si bloccavano se non si procedeva a tutta velocità, solo che io avevo regolato al minimo la velocità massima di quell'accoppiata di Diesel che non raggiungeva gli 80 km/h e più o meno per la Br 64 accadeva la stessa cosa; per citare un ultimo esempio gli Schienenbus, uscendo dalla terza Schattenbahnhof, incontravano difficoltà a percorrere un tratto subito dopo la galleria: a causa della polvere insomma la mia Vibaden aveva bisogno sempre di una ripulita manuale non agevole. Dopo il passaggio del carro da me ideato i problemi sono

del tutto finiti! Ovviamente la carta vetrata va sostituita e nella **foto 795**, scattata dopo un percorso di circa un kilometro (87 in scala H0) si inizia a notare una certa incisione, visibile anche nella **foto 797**, l'operazione non è difficile, se si è usato il Bostik: con un cutter si allontana la vecchia carta, con dell'acetone (o alcool) si ripulisce la colla vecchia e si ripete l'operazione di ritaglio ed incollaggio. Nella **foto 799** il container rimontabile del carro, la pubblicità è quella di una Ditta che produce... profilattici! Calcolate che l'usura, non del profilattico, maligni, della carta vetrata P 180, è sì direttamente proporzionale all'uso, ma che un passaggio una volta al mese dovrebbe risolvere i vostri problemi, di conduzione elettrica, puntualizzo, anche nelle zone difficilmente raggiungibili, calcolate poi il costo e... ☐



foto inedita 799

(Si avvisa che nel 4° Cd verrà inserito anche un capitolo intitolato: 16°
Capitolo “preparazione integrale del carro puliscipunte)

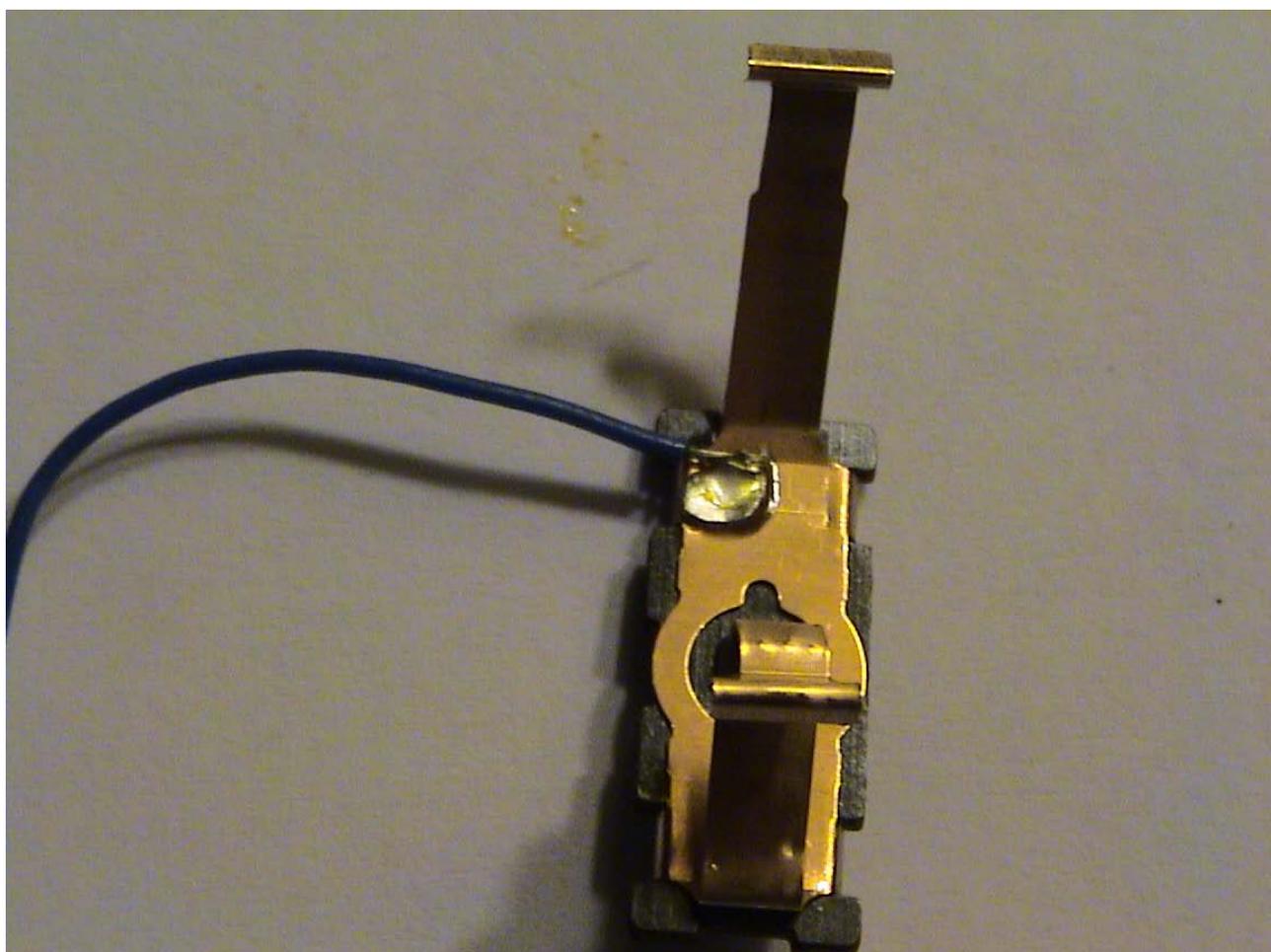
UN'UTILE MODIFICA

(FOTO ED INDICAZIONI DI DOMENICO CUSIMANO)

Questo lavoro dell'amico modellista di Palermo parte dallo stesso presupposto del primo lavoro di questo 13° Capitolo (vedi da pag. 1 a pag. 12): dare voce ad un "coccodrillo"!

In questo caso Domenico ha utilizzato un carro svizzero nel quale ha inserito un decoder mfx sonoro, dotato di altoparlante, per locomotori elettrici (art. 60933).

Con un ingegnoso recupero delle mollette di rame di un vecchio pattino 7164 (vedi la foto in basso), ma si può utilizzare ovviamente anche un pattino d'altra misura, ha dato massa ai due assi del carro collegando il tutto al filo marrone del decoder mfx sonoro.



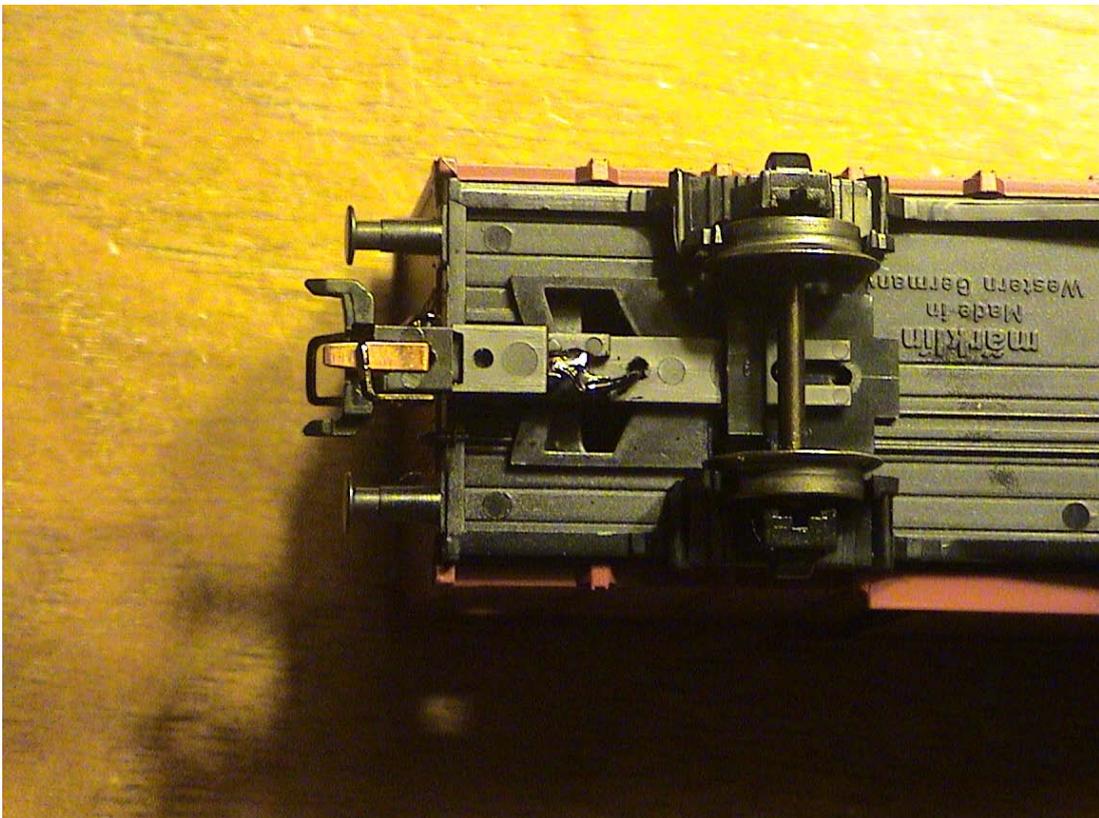
Domenico Cusimano (sua la foto) ha recuperato le mollette di un vecchio 7164

Come vedete dalla foto in basso i fili sono passati nel carro attraverso due piccoli fori nella *sottocassa*. Il tutto risulta esteticamente ininfluente: al più si può intravedere qualcosa di simile ad una condotta.



Le mollette del vecchio 7164 portano la massa al decoder (foto D. Cusimano)

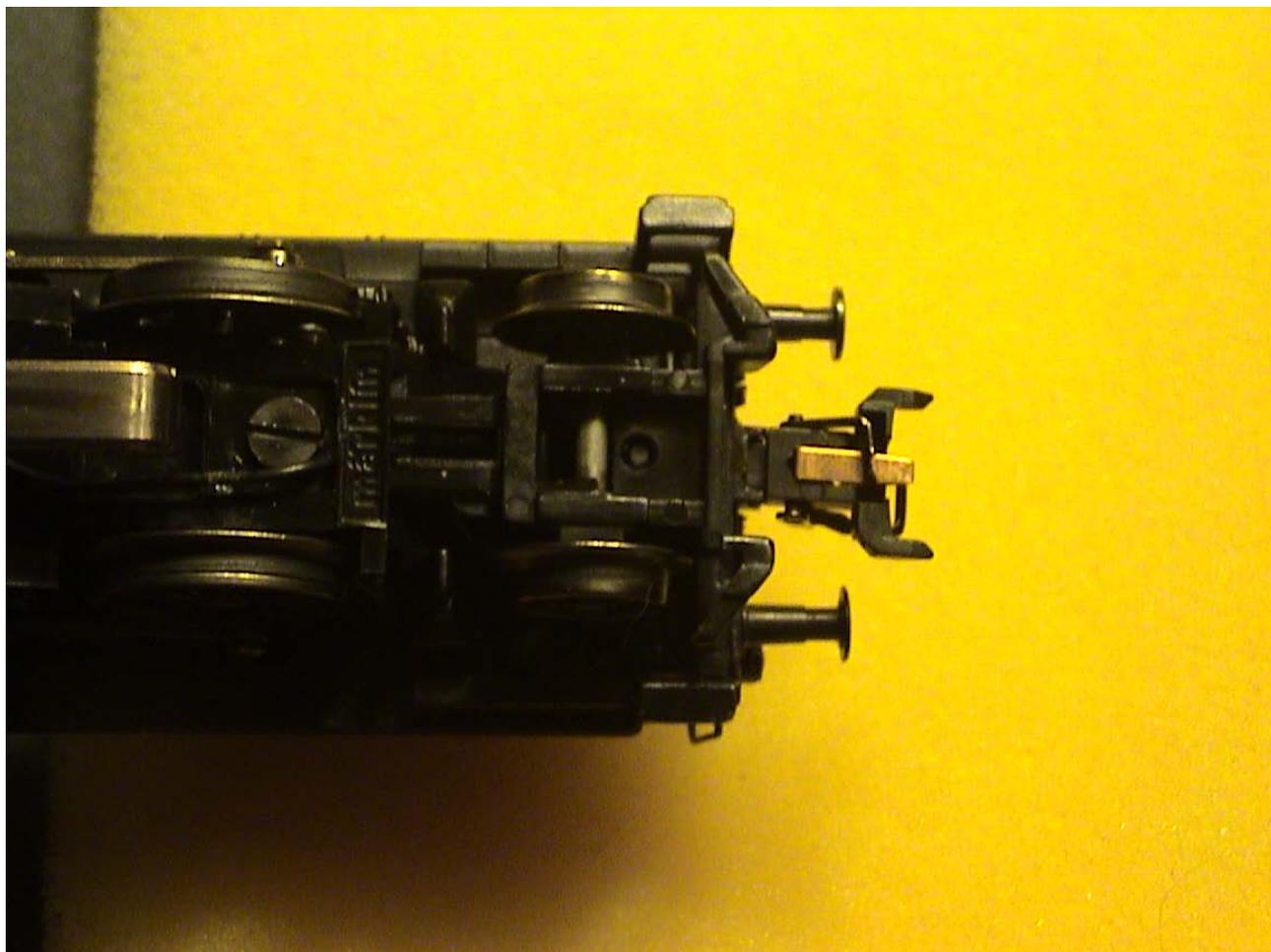
Al decoder mancava il collegamento con le punte di contatto centrali ed il modellista, seguendo le indicazioni del sottoscritto nel 1° Capitolo di questa serie di CD, ha provveduto a saldare un cavetto morbido ad un gancio conduttore (art. 72020 o 72021).



Al gancio conduttore viene saldato un filo (foto D. Cusimano)

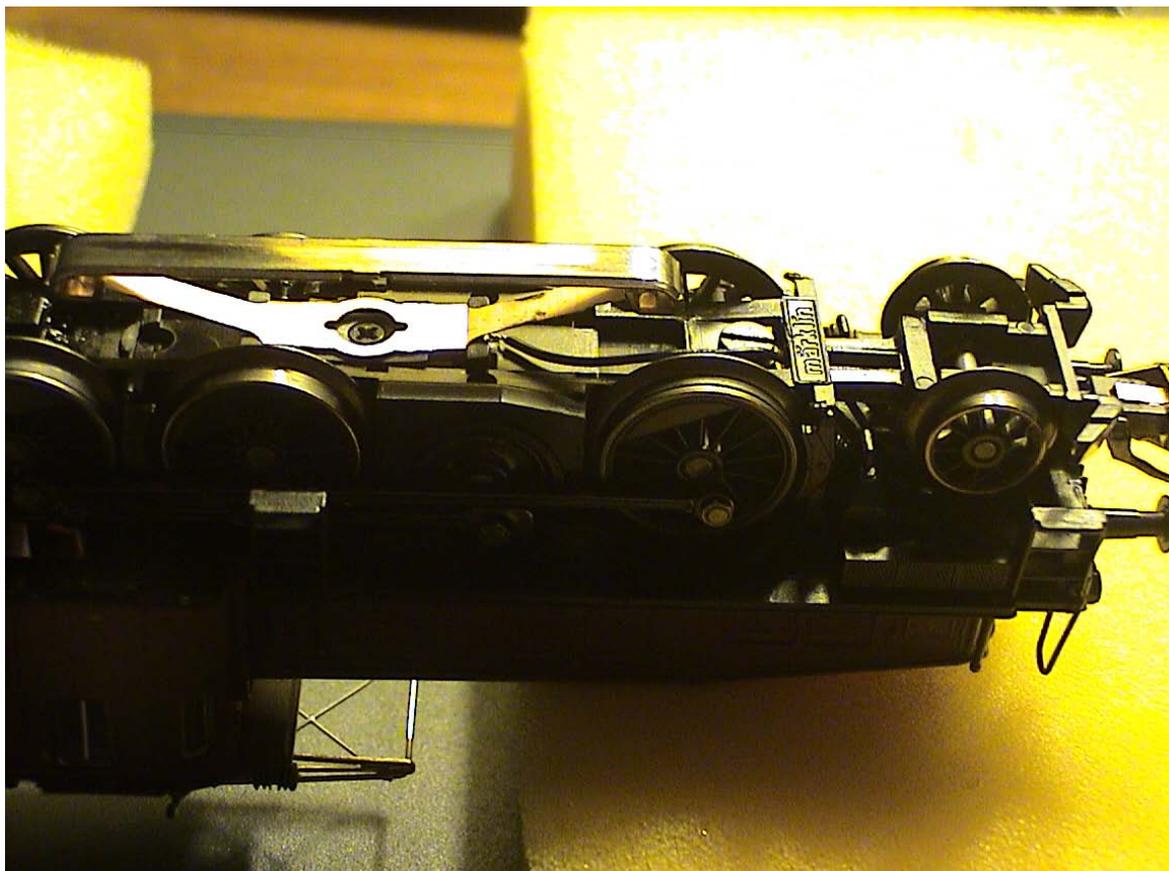
Poi il modellista ha saldato un altro cavetto morbido al pattino del suo “coccodrillo” mfx fischiante, ma privo dei rumori delle loco elettriche. Ha inserito anche nella locomotiva svizzera, al posto del gancio normale, un altro gancio conduttore al quale ha saldato il filo proveniente direttamente dal pattino: **attenzione è opportuno non tentare** di trovare altri punti di saldatura all’interno del locomotore, un solo errore e si può bruciare il prezioso decoder!

Facendo passare opportunamente il filo (come si vede nelle tre foto seguenti di Domenico Cusimano), ha in pratica portato il collegamento, dopo l’agganciamento dei due rotabili, dalle punte di contatto (pattino del Ce 6/8 III) al gancio conduttore del carro svizzero “sonorizzato”. Il risultato, dopo molte e ripetute prove, appare ottimo.

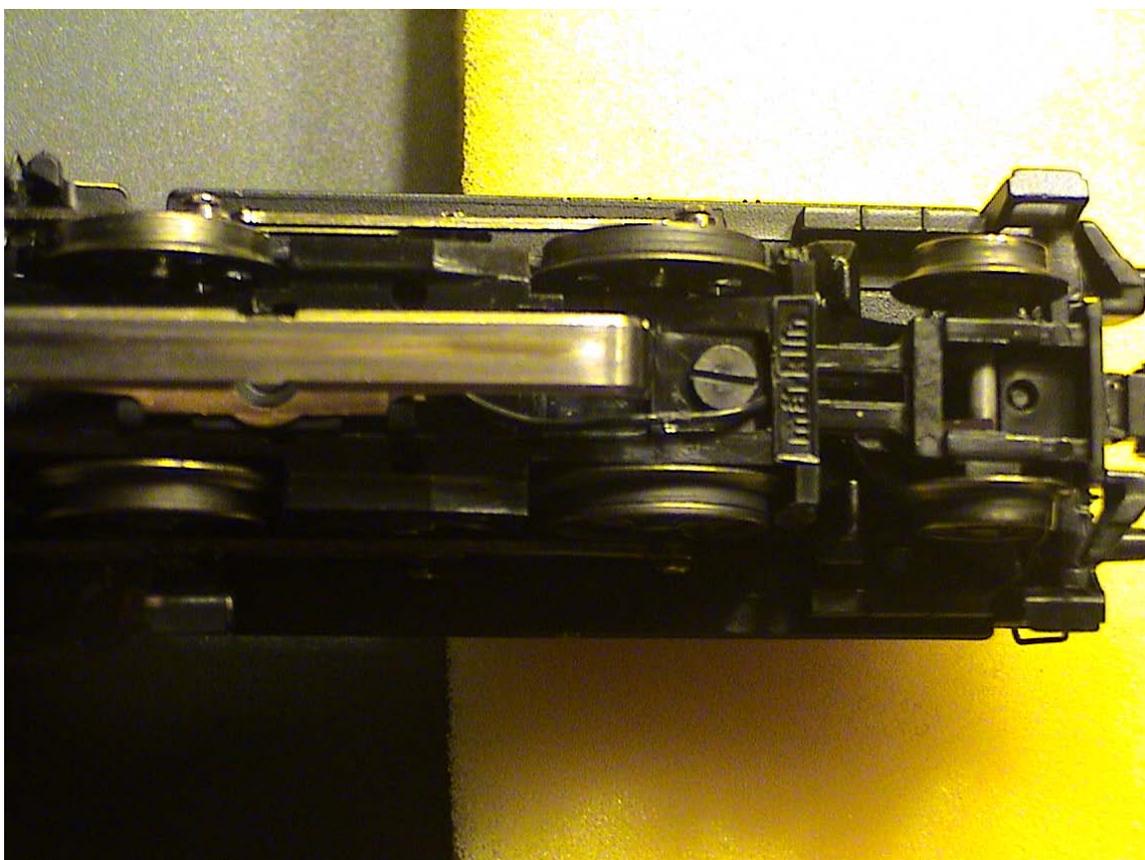


Dal pattino il filo viene saldato al gancio conduttore (foto D. Cusimano)

Il modellista mi ha assicurato che non ci sono state interferenze meccaniche od elettroniche e che il suo Ce 6/8 III adesso *vagisce* felicemente. Il cavetto usato è estremamente morbido e si può richiedere nei negozi di modellismo o direttamente alla Ciciesse Model di Milano.



Al pattino del "coccodrillo" viene saldato un filo (foto D. Cusimano)



Passaggio del filo dal pattino al gancio conduttore (foto D. Cusimano)

Grazie all'appello che ho più volte lanciato tramite vari amici sul sito tito@myhre.it, sono riuscito ad invogliare *qualcuno* alla collaborazione attiva, con lo scopo di incrementare le nostre conoscenze e di perfezionare sempre di più i nostri preziosi modelli Märklin.

Per il momento debbo ringraziare per la fattiva collaborazione:

Domenico Cusimano e Marco Briziarelli, spero che in seguito il loro aiuto (e quello di *altri*) tornerà ad essere prezioso.

Gian Piero Cannata

