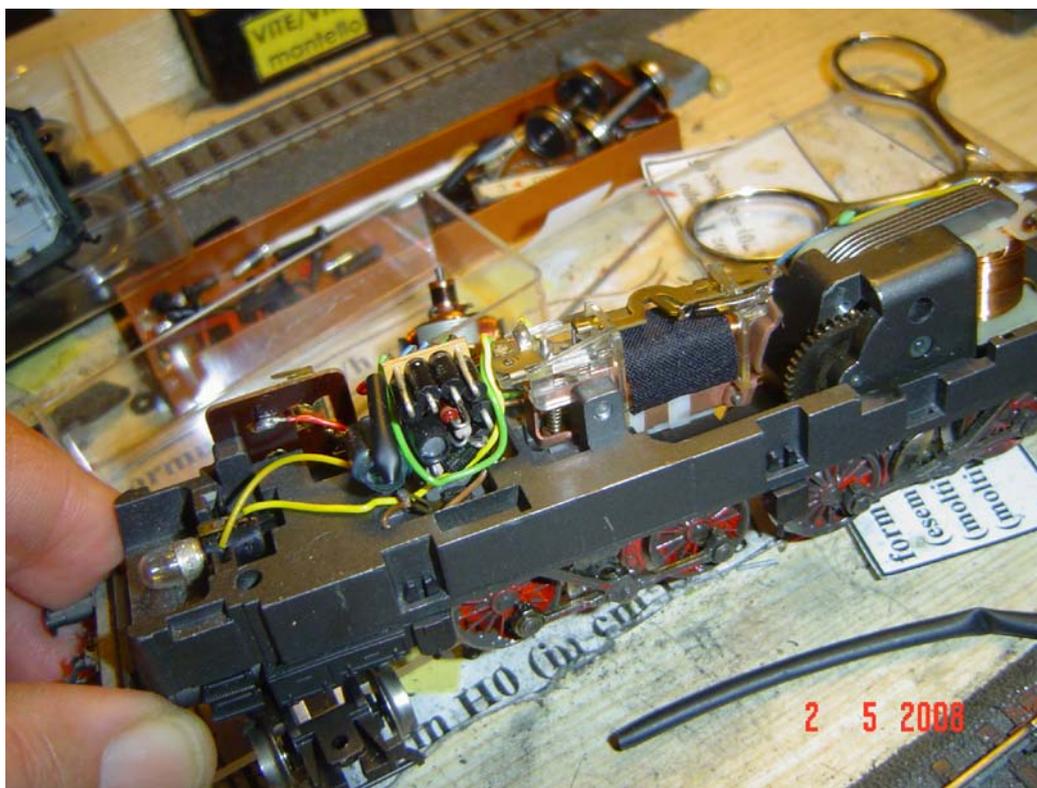


# CAPITOLO 013° SPECIALI MODIFICHE (II parte)

## § 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>
<b>Inversione di marcia</b>	Con "saltello", a volte Pericoloso. Necessaria una accurata regolazione.	Senza nessun sussulto: era sufficiente portare a zero la tensione del trasformatore.*
<b>Illuminazione</b> (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.

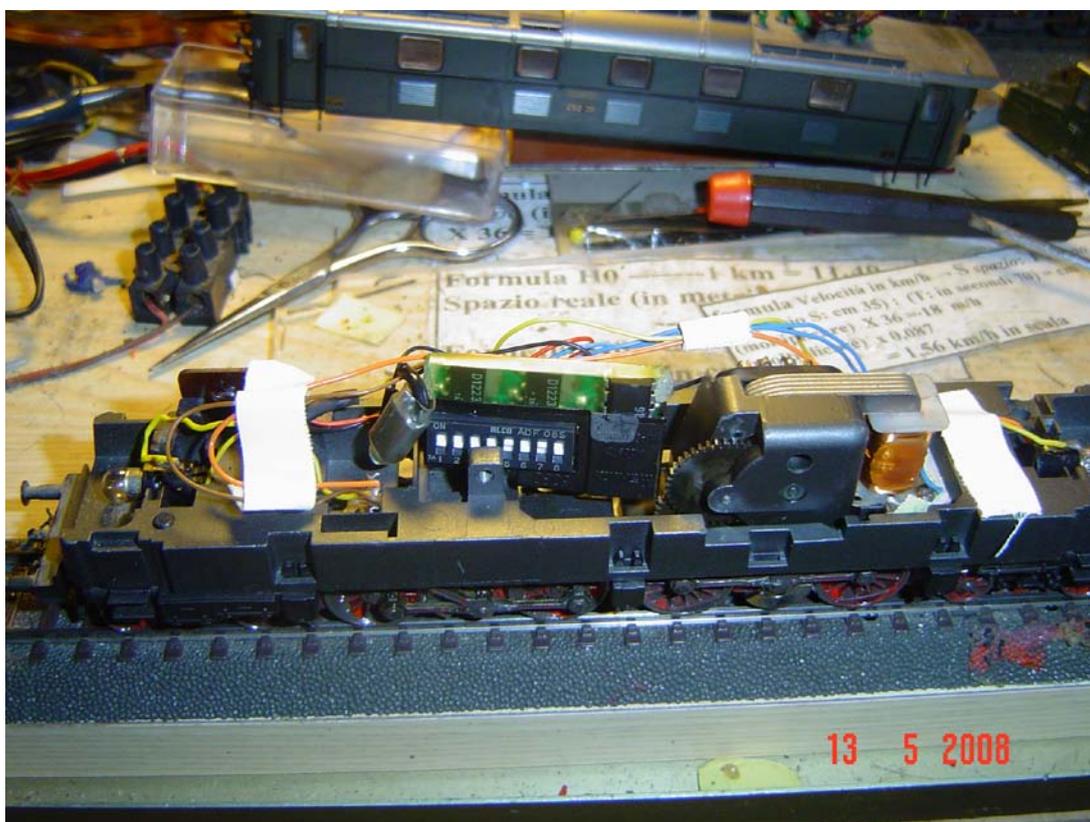


Semplici interventi nel telaio del locomotore Br 152 del 1983 (foto n. 24)

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)**

**(fine II parte)**

