

LEGGIAMO IL CATALOGO 2007/2008 E QUELLO DELLE NOVITÀ

UNO SGUARDO ED UN CONFRONTO COL PASSATO RECENTE

Tempo fa ho “rivisitato” un catalogo Märklin del 2004, quindi non vecchissimo e l’ho confrontato con l’attuale catalogo 2007/2008 che, incredibile ma vero, quest’anno viene fornito ai negozianti del settore in forma gratuita e dalla Casa di Göppingen ne è stata consigliata una distribuzione ai Clienti (una volta tanto con la “C” maiuscola) altrettanto gratuita. Orbene se prendiamo gli 85 articoli, tra locomotive a vapore, locomotori Diesel ed elettrici, presentati nel catalogo 2004, ci accorgiamo che solo una quindicina erano dotati quantomeno di una funzione sonora. Attualmente su circa 84 prodotti (esclusi quelli della serie Hobby) di pregio, presentati nel nuovo catalogo, solo 24 circa non posseggono funzioni sonore. In quest’ultimo “Libro dell’anno” ci sono poi ben 5 Köf, la T 3, la Glaskasten, una loco da manovra svedese ed altre Diesel della DB notoriamente troppo piccole per ospitare un altoparlante, almeno per ora! Il progresso è stato certamente notevole se si è passati da una proporzione di 1 a 6 del 2004 (con funzioni molto ridotte) a quella attuale, completamente invertita di circa 3 a 1 (con molti prodotti dotati di 12 e più funzioni).

Recentemente poi è stato stampato l’atteso pre-catalogo 2008, che, forte di 160 pagine, è da un paio d’anni da considerarsi addirittura più atteso ed avvincente del “Libro dell’anno”.

Quali considerazioni fare? Moltissime.

Specialmente il pre-catalogo Trix quest’anno mi dà da pensare, e non poco: vi sono locomotive identiche per la Märklin e la Trix, ma altre sembrano prendere strade totalmente diverse, come del resto annunciato nell’introduzione dalla *consorella* acquisita dalla Märklin.

Vi sono oramai alcune loco sia a vapore che elettriche che vengono prodotte separatamente: nella Trix molte hanno il mantello in materiale sintetico, nella Märklin quasi sempre in metallo.

Dopo un’attenta lettura dei due pre-cataloghi Märklin e Trix, ecco le mie riflessioni:

INSIDER 2008 MÄRKLIN E TRIX

Alcuni appassionati mi hanno manifestato, anche telefonandomi, la loro perplessità sulla scelta, quest'anno, del **“Senator” o VT 10.5 diurno**, treno automotore che ha fatto servizio per un periodo storico limitatissimo, del resto come l'SVT 04 MHI del 2007. Negli ultimi anni gli Insider erano stati più *popolari* e cito gli ultimi come la Br 45, la 103 137-6 *prima* con pantografi mobili, la 05 001 aerodinamica, l'Henschel-Wegmann, il VT 08 o la bellissima 05 003, modificata nel dopoguerra, dello scorso anno. Ma il “Senator”?

C'è da considerare che il mercato tedesco oramai è tanto saturo di modelli che le varie ditte costruttrici si stanno arrampicando letteralmente sugli specchi per trovare dei pezzi originali. Se calcolate che case artigianali di pregio elevatissimo, come la Micro Metakit, hanno riprodotto l'impensabile in piccola serie, quali macchine a vapore sperimentali, regionali, di tutte le epoche e in tutte le varianti cromatiche... se ne volete citata una (una sola) eccola: una incredibilmente complessa PtzL 3/4 delle Reali Ferrovie statali bavaresi nel 1991, dotata di un biellismo su due settori dal funzionamento simile ad un orologio svizzero! Acquistare o no un simile pezzo, ottimamente riprodotto, non è questione di gusti, ma di... soldi.

Anche il VT 10.5 è bello e totalmente in metallo, avrà certamente un ottimo funzionamento, grazie anche ai carrelli, non di tipo Jacobs, seppure simili d'aspetto, ma ad assi singoli di rotolamento ed è provvisto di motore Soft-Drive Sinus, oltre che di *suoni, canti e balli* come dico, scherzosamente, io. Per noi italiani che andavamo in brodo di giuggiole per l'ETR 200 Tarvisium, carissimo, con pantografi osceni, in scala “Rivarossi” e dal pessimo funzionamento, il “Senator” dice poco, ma per il mercato teutonico sarà di certo un'altra ciliegina sulla loro super farcita torta a cento strati!

LOCOMOTIVE A VAPORE

BR 18 TRIX E MÄRKLIN

C'è stata assoluta accortezza nel non riprodurre serie eguali alle 18.4 oramai fuori catalogo per la Märklin, ma certamente acquistate in *milioni* di esemplari e nelle innumerevoli versioni prodotte, a cominciare dal 1972. Così la Trix ha scelto le eleganti **Br 18 serie d/e bavaresi e DRG** (con carrozzeria sintetica e... motorizzazione nel tender!) con ruote gigantesche, ma che NON hanno cabine aerodinamiche e, ambedue le Case, presentano la realizzazione della **18.3 IVh badese**, che è molto diversa dal punto di vista estetico, persino i suoi 2 cilindri interni sono sfalsati e quindi le aste che fuoriescono sotto la camera a fumo sono egualmente poste irregolarmente; le 18.3 IV Märklin e Trix sono invece tutte in carrozzeria metallica e motorizzazione in caldaia. Tutte le versioni sono dotate di dispositivi fumo. Per quanto riguarda il tremolio della braccia, ricordo che è da sempre collegato a dei sensori sulle ruote, sin dal 2002, quando fu presentato, come nuovo effetto speciale dalla Motorola nella *Insider* Br 45. Agli inizi (non ho e non voglio internet in casa), dalle informazioni frammentarie e traduzioni inattendibili di amici modellisti ho sperato che, come è stato fatto per la scala LGB anni fa, fosse stato applicato un sensore al dispositivo fumo. Ricordo che il brevetto, almeno si sussurrava, potesse essere già in mano alla Märklin, pronto per essere *esportato* nella scala H0. Sarebbe accaduto ciò che era già stato realizzato con i motori piezoelettrici che, dopo pochi anni dall'acquisizione dei diritti, hanno alzato pantografi e messo in movimento le gru.

La LGB ora, è poi della Märklin...

BR 01 DRG MÄRKLIN

Vi siete di certo accorti che stanno arrivando delle nuove **01, DRG** per ora, senza la caldaia occupata dalla cabina, come già avvenuto un paio d'anni fa per la splendida Br 01 147 e stanno così per andare *in pensione* tutte le pur belle 01, 011 e 012 apparse nei primi anni Novanta.

Ultima di quelle veterane viene proposta con delle nuove carrozze in scala 1:93,5 da 28,2 cm, in una confezione interessante, ma dal sapore di... svendita.

BR 38, 64 , BR 17 E LA KITTEL MÄRKLIN

La **Br 38 DB** (in una confezione con i carri “Unità Leig”) è, per la prima volta, dotata di due soli duomi e senza il biscotto post 1955, la versione dotata ancora di tre duomi, ma di spartifumo Wagner, decoder mfx e sonorizzazioni è apparsa invece già lo scorso anno in una versione DRG d’anteguerra.

In questo CD vi è un Capitolo apposito per la favolosa **Br 64**, autentica novità dell’anno *vaporistico* (neologismo coniato dai giornalisti italiani per le rare gite a vapore nostrane).

Per quanto riguarda la **Br 17**, costruita, come al vero, con componenti simili alla Br 64, attualmente non è ancora giunta sul nostro mercato. Resto perplesso solo per un fatto: speriamo che, seppure non indicata, ci sia la funzionalità per lo spegnimento del dispositivo fumo, che, altrimenti, rimarrebbe sempre sotto tensione come accade per la gigantesca Big Boy!

Progettata completamente nuova e ricca di minutissimi particolari, la bella automotrice a vapore **“Kittel”**, in rosso DB, farà una fugace apparizione sui plastici a temi storici (come Vibaden) in quanto venne radiata già nel 1951 o nel 1953, ma le Case non ci dicono chi fu la prima ad essere alienata dal servizio (ne arrivarono solo due alla neonata Deutsche Bundesbahn dopo la seconda Guerra Mondiale). Brutto ed ingombrante il pattino nell’automotrice per il sistema Märklin.

Forse si poteva studiare una accoppiata con una carrozza passeggeri a carrelli dotata di pattino, è un’idea balzana?

BR 03 DR TRIX

Potrebbe passare inosservato che per la Trix esce, nel 2008, una **03 DR**, della ex Germania comunista, con caldaia in plastica, ma con motore in caldaia e nella foto di presentazione la cabina, per la prima volta dagli anni Settanta (da quando uscì la Br 003 art. 3085), appare libera. Cosa accadrà e se la Consorella maggiore seguirà l’esempio, non è possibile prevedere. La loco è provvista di fumo, forse si potrà inserire sotto il comignolo, in una diversificazione del telaio, come in alcune Roco o Fleischmann con mantello in plastica. Sono perplesso.

LOCOMOTORI DIESEL

BR V 300, 218 E "LUDMILLA" DB E DR MÄRKLIN E TRIX- AUTOMOTORI

Per anni le riviste di settore fermodellistico hanno scritto e ricordato che la Lima era stata più di 20 anni fa, nel 1985, l'unica a produrre, in plastica, la mastodontica e sfortunata *dieselona* (un altro neologismo), ora arriva il bestione metallico **V 300** (versione **BR 232 DB**) Märklin, con 10 funzioni luminose e sonore che ne cancellerà la memoria.

Arrivano altre **218**, era inevitabile, non solo varianti cromatiche però, come per la **218 256-6** blu-crema, perché la **210 001-4**, una delle 8 con turbina ausiliaria a gas, che usava il motore Diesel per azionare allo spunto la turbina, vanta rumori specifici della speciale e non sempre affidabile locomotiva, poi riconvertita, come le altre 210, solo in diesel (Br 218.9) dopo incidenti vari e un incendio dopo il 1978.

Per evitare la concorrenza della Brawa, che già ha realizzato diesel della ex Germania dell'Est per il sistema "con punti di contatto centrali", ecco la "**Ludmilla**" ovvero la **Br 132**, *dieselona* russa, presentata da entrambe le Case anche nella moderna versione **Cargo 232 DB AG** (rinumerazione inversa che per le elettriche Br 143, 243, con spiegazione nel mio libro). Viene commercializzata per la serie economica Hobby, quindi è priva di suoni, ma appare ben fatta in tutte le salse, soprattutto massiccia e metallica. Il rumore di questi Diesel Sovietici era molto particolare e alcuni di questi motori russi producevano battimenti simili a tamburi (famoso il nomignolo *Tamburo della Steppa*), forse per questo la Märklin ce le offre "mute"?!

Sempre per evitare la concorrenza della Brawa, che ha in catalogo serie simili (643 e 644) da quest'anno sono, da Märklin e Trix, prodotti gli automotori moderni **Br 648.2**, bellissimi e, almeno per la Casa di Göppingen, già dotati di molte funzioni sonore, che potrebbero essere *italianizzati*, ma certo è prematuro sperarlo.

Una serie simile, ma l'ho vista per soli dieci secondi sul TG Regionale dell'Umbria, sembra sia entrata da poco in servizio qui dalle mie parti, probabilmente avrò altre notizie in seguito.

LOCOMOTORI ELETTRICI - ELETOTRENI

BR E 19 DRG E DB, E 41, 150 MÄRKLIN E TRIX

Br E 19. Bellissime le macchine Trix lunghe 194,5 mm, che purtroppo sono in materiale sintetico; la Märklin, in controtendenza, ripropone la *sua* **119**, metallica, in blu (195 mm) e, per la prima volta, ha dotato di un fischio questa loco che è da anni presente, come stampo, sul mercato (dal 1992) in molte versioni: E 18, E 19, 118 e 119 con varianti di epoche e colorazioni. Anche qui le strade costruttive tra le due Case *sorelle* si stanno allontanando. Di certo le anziane elettriche della Trix sono raffinatissime con frontali dotati di molti particolari riportati, che le collocano nella fascia alta delle sofisticate riproduzioni artigianali ed è stupenda la **E 19 01 rossa**, oggi nel Museo della Tecnica di Berlino, con vistose carenature frontali. Ma il metallo *attira sempre* e poi, se la Märklin decidesse di seguire la linea produttiva Trix, dovranno essere verificate tante variabili per dare un giudizio finale.

Metalliche e dotate di suoni *quasi* completi le **E 41 in versione verde 1960** ed **attuale 141 rossa**. Quasi, perché credo non ci sarà il tipico “botto” che si produceva, in questi locomotori, con l'interruttore del trasformatore raffreddato ad olio e per questo le E 41, 141 furono ribattezzate anche col nomignolo di *tappi di spumante*!

Non è una semplice variante di colorazione la bella **150 in blu-crema** della seconda metà degli anni Settanta: ha fanali doppi, sono state eliminate le grondaie e possono essere disattivati i fanali di coda rossi.

ET 56, 456 E 420 TRIX

Arrivano delle bellissime **“Teste d'uovo”** e i mitici **ET 420**, un tempo appannaggio della Roco e Lima. Curiosamente la Trix, presentando i suoi *favolosi* ET (**56, 456 e 420**), li descrive come se fossero Märklin, e parla infatti, nel *nostro* ed anche nel pre-catalogo in francese e inglese, di *commutazione* dei pattini anteriore e posteriore! O è un clamoroso errore (tipo *copia-incolla!*) o, come credo, la conferma che, quanto avvenuto in un passato recentissimo, per la V 80, l'SVT 04 rosso Montan Express FT 231, la Märklin produrrà i fantastici elettrotreni per la sua gamma in Systems il prossimo anno.

BR 185, 146, 120 TRIX E MÄRKLIN

Anche le inflazionate serie di loco elettriche **185, 146** ecc, serie Hobby, nella Trix cambiano strada e divengono sì più lunghe, si fa per dire, di 2 mm, ma con distinzioni ben più importanti: hanno frontali raffinatissimi, carrozzeria sintetica, come del resto accade per la **Br 120 DB AG**, che invece la Märklin presenta rinnovata nella colorazione, ma sempre rigorosamente metallica. Non ho dati sulla funzionalità, la serie Hobby non eccelle. Da quello che si intuisce dovrebbe essere migliorata anche la motorizzazione, fermo restando il tipo di trasmissione a giunti cardanici su tutti i carrelli.

Curiosamente nella foto di presentazione la Br 120 Märklin sembra provvista dei bruttissimi pantografi 7247, probabilmente (ve lo do al 99%) il modello che arriverà nei negozi avrà i bellissimi nuovi pantografi monobraccio art. 603391.

ICE 1, 3 TRIX E MÄRKLIN

L'ICE 1 DB, di epoca precedente alla riunificazione con le ferrovie della Germania dell'Est, della Trix, approda alla perfetta scala 1:87, raggiungendo misure *faraoniche*, se pensate che ogni carrozza intermedia si allunga di ben 3,9 cm. Come ho detto a tanti amici, manifestando le mie perplessità: “Chi potrà far entrare in stazione convogli lunghi oltre 4/5 metri?!”.

L'ICE 3 DB AG Märklin viene riproposto in una versione *inedita*, per il traffico verso la Francia e in mfx. Ricordo che, da sempre, è stato prodotto in scala 1:87, anche per la lunghezza, dopo le feroci critiche dei “puristi”, rivolte agli altri ICE. Anche se con decoder Systems non ha particolari miglioramenti sonori, è stato aggiunto solo un annuncio di stazione al solito fischio ed al rumore del debole cicalino che avvisa, nella realtà, dell'imminente chiusura delle porte.

Quindi niente stridio dei freni o rumore di ventilatori o dei motori elettrici... delusione.

TRIX E MÄRKLIN PER I MERCATI ESTERI

Stendiamo un velo pietoso sul mercato nostrano, solo riproduzioni per la Trix di carri moderni, derivati come al solito da tipi tedeschi, unica piccola, ma debbo dire significativa, consolazione la bella **N. 3 del**

Museo Ferroviario Piemontese, una *ultracentenaria* costruita per la Ferrovia della Val Sessera, una ex T 3 ben realizzata con splendide targhe, prodotta lo scorso anno da Trix (come volevasi dimostrare) e quest'anno dalla Märklin, come avevo subito previsto. Contentiamoci, anni fa non avrebbero preso in considerazione neppure l'ipotesi.

Svizzeri coccolati da una bella e pesante **Re 4/4 rossa**, carrozze varie e dalla **E/e 3/3** da manovra che se non sono rincitrullito produsse anche la Rivarossi, mentre la Roco produsse una E/e 3/3 di diversa serie, con musetti piani. Il **convoglio "Cisalpino"** sa un po' di bambolina rivestita come si usava *un tempo che fu* per riciclare vecchi balocchi...

Olandesi in festa per l'arrivo del loro sospirato **ELD4 "Koploper"** sia in continua Trix che in Systems Märklin, ma anche belgi ed austriaci hanno nuove loco e qualche moderna nuova versione da acquistare (derivazioni delle Br 189 DB AG), la **Br 64**, seppure unica al vero che abbia fatto servizio per le ÖBB, è stata approntata con le stesse fantastiche funzioni dell'analoga DB.

TRIX E MÄRKLIN, VERE NOVITÀ TRA I "TRAINATI"

Bellissime, anche se in materiale sintetico, le carrozze per treni rapidi "Rheingold" adatte alla Br 18.3.

Importante lacuna viene, per ora solo da Trix, colmata per le carrozze a due piani degli anni Cinquanta che, ricordo, furono fatte sfilare durante la grande parata del 1985 a Norimberga, per il 150° anniversario delle Ferrovie tedesche.

Eguale interessante le nuove Silberling in tutte le salse storiche in lunghezza da 28.2 cm. Finalmente, dopo un'eternità, ritorna più lunga di 4,2 cm e non più in lamierino stampato, ma in materiale plastico, la carrozza pilota con la tipica testata non aerodinamica "Hasenkasten".

Novità anche per gli svizzeri: carrozza pilota tipo ABt.

Nuove versioni tipo "Bavaria" e Pop per le carrozze da 28,2 cm. Previsione: ne vedremo sino alla...

Non mi sembra che ci siano clamorose novità nei carri salvo le stupende e desiderate coppie di carri "Unità Leig", con le vistose scritte *Stückgut Schnell verker*, traduzione nel catalogo, abbinata alla Br 38 già descritta.

Naturalmente ho tralasciato qualcosa.

CONFRONTO TRA RAE TEE II LIMA E MÄRKLIN (tutte le foto sono di Mauro Cozza)



In primo piano il “Gottardo” Lima, i suoi colori sembrano spenti (Foto di M. Cozza n. 1)

Anni fa avevo donato all’amico Mauro il “Gottardo” Lima. Il suo funzionamento era praticamente risultato impossibile anche se l’elettrotreno era stato da me acquistato per il sistema Märklin.

Mauro mi ritenne pazzo, perché lo relegavo, abbandonato, in uno scatolone per i *pelati*. Me lo chiese e pensò di collocarlo in una vetrina e lì l’ha lasciato dopo le inutili prove e tentativi. Quali erano i difetti?

- a) Non si potevano montare le coperture sopra i carrelli (il nuovo “Gottardo” Märklin le ha mobili, come è stato già sperimentato per il VT 08 nel 2006). Io, dopo l’incauto acquisto, le avevo provate e, come avvertiva la stessa Lima, era di poi impossibile affrontare una curva persino da 2 metri di diametro. Infine durante il trasloco di Vibaden, nel 2004/2005, andarono definitivamente perse, insieme ai soffietti.

- b) Le giunzioni tra vettura centrale (motorizzata) e i trainati erano tanto deboli da provocare il loro distacco ad ogni minima livelletta. I soffietti peggioravano il tutto.
- c) Anche senza “minigonne”, prendendo a prestito un termine da Formula 1, i deragliamenti erano continui ed era inutile cercare di affrontare le “normali” curve da plastico.

Direte: “Bel regalo... che ha fatto il *Gian Piero* a Mauro!”.

Ammetto che non mi sia costato nulla, dal punto di vista affettivo, separarmi da quella “sola”, come dicono a Roma, ma dal punto di vista economico l’avevo pagato per buono, mal consigliato, come ero stato, quasi 20 anni fa, da un noto negoziante... di fiducia. Ci credete? Non mi servo più da lui.

In questa serie di CD ho parlato ampiamente del “Gottardo” Märklin uscito lo scorso anno. Questa breve appendice serve solo per confrontare i due convogli dal punto di vista della lunghezza in scala H0.

Stranamente ero convinto che la Märklin avesse rispettato in pieno le misure, ma Mauro mi ha telefonato ed inviato questa serie di foto avvertendomi che le sorprese non finiscono mai...

In tutte le immagini (le Lima sono in primo piano) si nota che il colore della Lima è più spento (non sono mai state al sole e non si sono scolorite!), che la lunghezza usata dalla Märklin è notevolmente inferiore, anche se non dichiarato ufficialmente dovrebbe essere simile all’1:100 delle carrozze di alcuni anni fa (foto n. 2).

Dove si vede l’aggancio assurdo usato dalla Lima, una sorta di *delta* con delle sporgenze, si capisce come non potesse in alcun modo reggere il traino di due o tre rotabili (foto n. 3 e 4).

Gli interni della Märklin sono più in scala, quelli Lima (foto n. 3) sembrano fatti di poltrone gonfiate!

Senza la sagacia ed il colpo d’occhio di Mauro, che mi ha confessato aveva già *relegato* in un altro scatolone per pomodori pelati il vecchio Lima, non avrei mai immaginato una tale diversità di scala in un convoglio di tanto prestigio della Märklin.

Naturalmente sono del tutto inutili altri confronti perché, a parte la impossibilità di un normale uso operativo di quel “Gottardo” su di un plastico, il Lima è di... plastica, il Märklin tutto di metallo! Mauro ha rinunciato a farlo digitalizzare!

Unica nota positiva: il dispositivo elettronico della Lima per l’inversione di marcia, montato nel suo “Gottardo” è ancora perfettamente

funzionante come nell'unico locomotore da me posseduto della Casa vicentina (allora) la 127 001 Eurosprinter.



In primo piano il "Gottardo" Lima, il Märklin è notevolmente più corto (Foto di M. C. n. 2)



Una carrozza del "Gottardo" Lima con il gancio operativamente inutile (Foto di M. C. n. 3)



Confronto tra gli agganci del “Gottardo” Lima e Märklin (Foto di M. Cozza n. 4)



Il “Gottardo” Lima non potrà viaggiare su curve o deviatori “normali” (Foto di M. Cozza n. 5)

COME PULIRE A SPECCHIO GLI ASSI
(da un'idea dell'amico Domenico Cusimano)

Prendete l'asse più lercio, che più lercio non si può e tiratelo fuori dalla scatola dove l'avete lasciato ad incrostarsi per una trentina d'anni. Ora pensate di ripulirlo velocemente e a fondo.

L'amico Domenico ha sperimentato l'uso del Cillit Bang che io, francamente, quando mi tolgo il cappello da capostazione DB ed indosso i panni di *casalingo* (la mia *identità segreta*) non trovo particolarmente efficace, almeno rispetto alle meraviglie che la pubblicità ci promette.

Non bisogna mai mettere limiti alla capacità di sperimentazione di un fermodellista Märklin ed ecco la ricetta salva assi di Domenico.

Su sue indicazioni ho riprodotto nella mia *Fortezza della Solitudine*, la pulizia di un asse lercio.

Scusate ma ho appena visto il film "Il ritorno di Superman", quello in cui la Märklin ha allestito un gigantesco plastico in scala 1 che, quello scemo di Lex Luthor, fa saltare in aria invece di giocarci e vivere sereno gli anni a venire, tant'è. Come si dice: "De gustibus non est disputandum" o, per citare l'Ariosto:

*Degli uomini son varii gli appetiti:
a chi piace la chierca, a chi la spada,
a chi la patria, a chi li strani liti.*

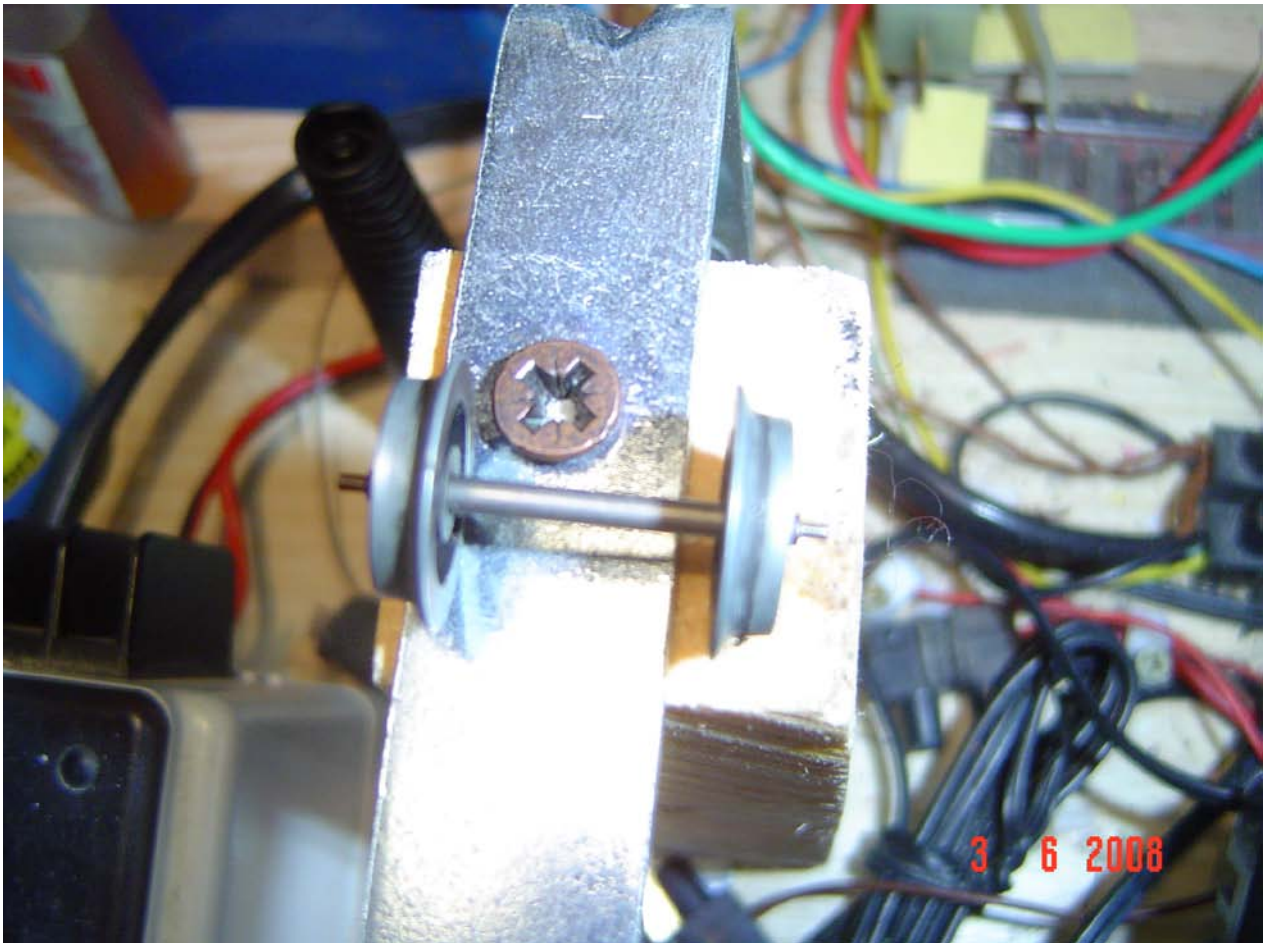
Dicevo dunque che ogni tanto ho delle reminescenze alla Nembo Kid (così si chiamava Superman negli anni Cinquanta) e quindi è nel mio laboratorio a Vibaden che ho seguito i consigli di Domenico e li ho messi in pratica. Ho preso dunque un asse vecchio tipo, roba da anni Sessanta, particolarmente sporco e l'ho montato su di un trapano a velocità regolabile a batteria. Questo sia per accelerare l'operazione e sia perché i vecchi assi avevano un piccolo prolungamento che una volta veniva inserito in un forellino nella piastra metallica che si trovava dietro la copertura del carrello in materiale sintetico.

Con gli assi moderni ciò non è possibile e quindi si deve o far girare gli stessi manualmente, e consiglio sempre il loro allontanamento dal rotabile per evitare che gocce di Cillit Bang possano imbrattare altre parti del carrello, o in caso di una locomotiva di usare il motore della stessa per pulire gli assi motori, con esclusione assoluta di quelli dotati di

cerchiature in gomma. Per gli assi folli usate la massima cautela e allontanate la cassa, specie se metallica e verniciata a fuoco.

Intendiamoci il prodotto, come l'analogo Fulcron della Arexons usato dall'amico Marco Briziarelli, non dovrebbe intaccare la verniciatura, ma la sana prudenza che ci sta a fare?

Il Fulcron è usato anche dai carrozzieri, il Cillit dalle casalinghe.



Un vecchissimo asse sporco di unto polvere e gomma (Foto n. 1)

Nella **foto n. 1** si vede bene che l'asse con gli anni, ed i chilometri reali percorsi, ha raccolto grasso, polvere di gomma finissima derivata dalle cerchiature di adesione. Specialmente a Vibaden 2 (tra il 1998 ed il 2004) spesso in salita dietro il fondale (nella zona "fantasma" spiegata nel mio libro e riproposta nella **foto n. 2**) avvenivano degli slittamenti.

La zona, a doppio binario, era nascosta dal fondale e la marcia avveniva più che altro ad orecchio e con il parziale aiuto di uno specchio orientato verso la postazione centrale di comando.

Migliaia di assi vi sono transitati nei sette anni in cui Vibaden 2 ha funzionato.



Vibaden 2: la zona “fantasma “ era quella a doppio binario (fondale tolto) (Foto n. 2)

Quando smontai l’impianto (foto n. 3) mi accorsi che il binario K era in alcuni tratti praticamente nero per la gomma rilasciata. Lo strato di gomma era incredibilmente e letteralmente, incollato ai binari! Spesso, ma l’ho capito solo dopo, quando inviavo delle loco da manovra nella zona nascosta (a gran velocità per paura di falsi contatti) queste slittavano clamorosamente e perdevano... la gomma!

A proposito, nonostante una tale sozzura, era difficilissimo che una loco si fermasse e questo sta ad indicare che il sistema Märklin, che conduce a massa tutte le ruote, funzioni anche in circostanze estreme.

Per tale motivo oggi, il lunghissimo collegamento che porta alla mia Schattenbahnhof (più di 20 metri di binario e con una livelletta non superiore al 4 ‰) è a vista in ogni punto, proprio per evitare che avvengano slittamenti non controllabili. Per tale motivo non carico più di decine di carri le loco da manovra che scendono nella stazione sotterranea... poi dovrebbero risalire!



Vibaden 2: 30 gennaio 2005, l'anno del caos! (Foto n. 3)

Il Cillit Bang (foto n. 4) viene, con cautela, spruzzato in piccolissima quantità in un contenitore di plastica.



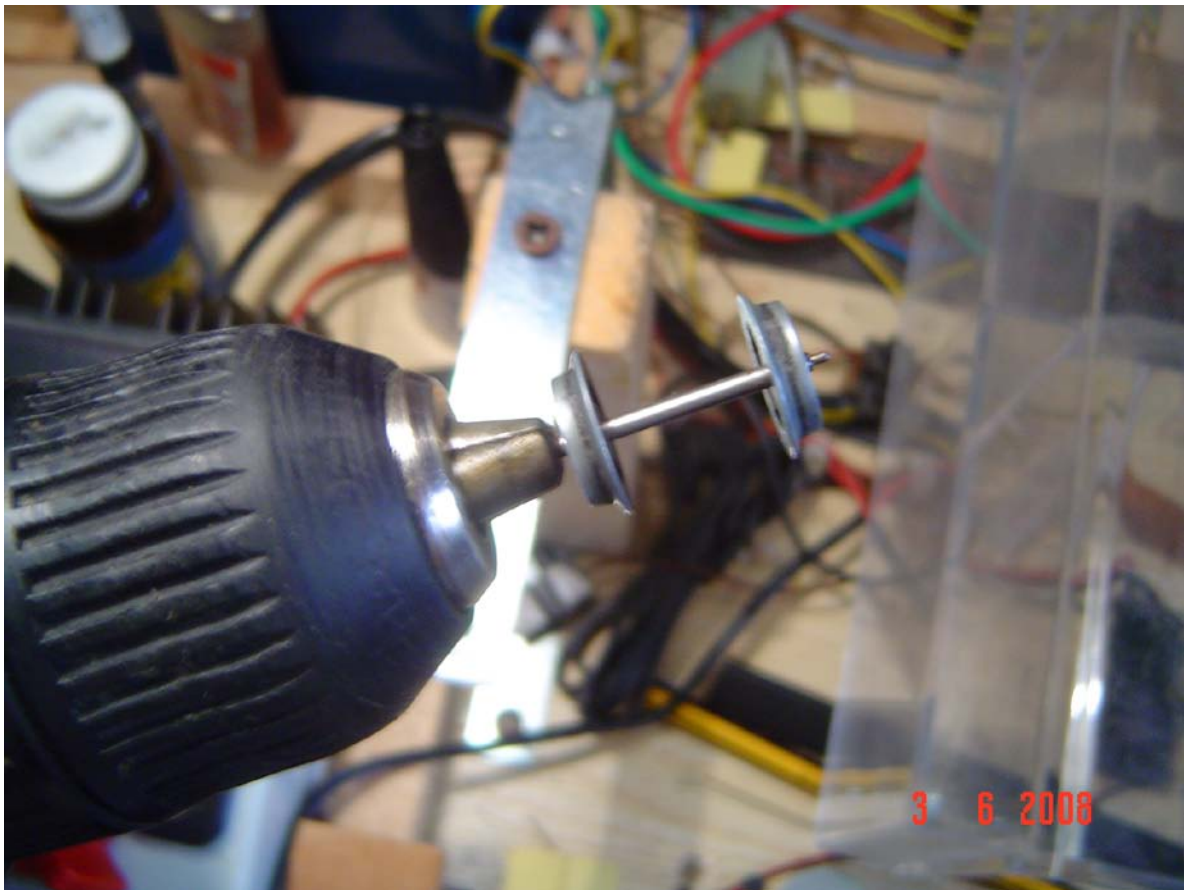
I materiali: Cillit Bang, un Cotton fioc e un asse... lurido! (Foto n. 4)

Si immerge nel liquido il bastoncino (foto n. 5) che si usa per pulire le orecchie o le micro fessure della nostra delicata *argenteria*, che, come ovvio, stipiamo a quintali nei nostri sotterranei blindati... ah, ah!



Il Cotton fioc viene impregnato di Cillit Bang (Foto n. 5)

A questo punto si monta l'asse dimostrativo sul trapano, meglio se montato su una morsa apposita, e lo si fa girare a velocità medio alta. Il Cotton fioc impregnato di Cillit viene pigiato sul cerchione e, in pochi secondi, il gioco è fatto (foto n. 8). Naturalmente vi sono casi e casi e con assi come quello che vi ho mostrato (foto n. 6) si può, alla fine, far girare la ruota in opposizione con della carta vetrata finissima da carrozziere, ma sono situazioni estreme, causate da oltre due decenni di sporco (foto n. 7). Domenico raccomanda una perfetta asciugatura con carta assorbente o del tipo Scottex (ne stiamo facendo di pubblicità gratuita!) per evitare di lasciare tracce di Cillit. Più difficile individuare lo sporco negli assi *nichelati* e, attenzione, il Cillit potrebbe eliminare completamente la *brunitura* negli oramai rarissimi assi scuriti con tale diverso trattamento chimico (spiegazione nel mio libro).



L'asse estremamente sporco, montato sul trapano (Foto n. 6)



Dopo pochi secondi l'asse torna nuovo! (Foto n. 7)



Il Cotton fioc impregnato di Cillit Bang ha raccolto lo sporco (Foto n. 8)

Tenere sotto controllo centinaia di assi è materialmente impossibile. Io effettuo un *controllo a campione* ed intervengo per esempio quando lo sfarfallio delle carrozze illuminate si accentua troppo. Questo è un sintomo sicuro che gli assi si sono oramai sporcati troppo. Recentemente sono intervenuto in un convoglio TEE (foto n. 9) che montava il gancio conduttore per la corrente dal pattino e che quindi lasciava alle singole carrozze una presa di massa indipendente, come avviene per esempio con i nuovi Schienenbus. Problema ben risolto. Sono intervenuto anche in un convoglio con carrozze ricostruite (foto n. 10) che, nonostante montasse ganci bipolari mostrava dei leggeri sfarfallii, quando le carrozze viaggiavano isolate od in coppia. Naturalmente basta aumentare il numero delle carrozze in simili convogli che il difetto può non manifestarsi affatto! Il gancio bipolare fa sì che sia sufficiente un solo *carrello pulito* per trasmettere corrente ai binari, ma questo non vieta di pulire le altre ruote, comprese quelle che non portano corrente nel carrello che ha il pattino. Anche negli assi dei carri è bene che non si accumuli troppa sporcizia.



Il convoglio TEE era sporco e nelle carrozze sfarfallava la luce (Foto n. 9)



È meglio tenere sotto controllo anche le ruote dei convogli con ganci bipolari (Foto n. 10)

Un'ultima curiosità

Prima che qualche amico, di certo più attento ed informato di me, mi chiami per manifestare una sua perplessità o, se volete, una critica sulla foto di copertina del mio libro, che compare anche nel mio CD PARTE I eccomi a fare ammenda di un piccolo, ennesimo, anacronismo. Nella foto, bellissima, di Marco Palazzo compaiono: sullo sfondo una Br 44 con spartifumo Wagner e persino senza biscotto DB del 1955, in secondo piano un ET 87 che sino al 1958/59 rimase in servizio presso le DB, ed in primo piano la mia E 94 279, E-lok mfx digitale con suoni e particolari aggiunti. Dov'è l'errore? La E 94 fu dotata di visiera parasole prolungata non prima del 1961 e, in quello anno, l'elettrotreno era stato già rottamato! Scusate.



La pur bellissima foto di Marco Palazzo contiene una piccola svista!

Diorama di Tito Myhre

Vi presento alcune foto del Diorama che sto realizzando per l'amico Tito Myhre e che spero farà parte di quelli che verranno portati al Modellbahn Treff il prossimo anno in occasione del 150° anniversario della Märklin! Questa iniziativa, che darebbe lustro ai märklinisti italiani, è nata dalla sinergia di Franco Spiniello, Giuseppe Rocchia, Alberto Pedrini e... Tito.

Qui vi presento solo alcune foto, senza commenti, del mio lavoro che spero di terminare verso la fine di giugno 2008. Altre foto sono allegate a questo CD in una cartella apposita.

Eventualmente preparerò al termine un commento dettagliato.

Gian Piero Cannata







