

A PROPOSITO DI INVECCHIATURE...



Foto n. 1: una 260 proprio mal ridotta

Sarà un capitolo essenzialmente fotografico, reso possibile dal quel cercatore d'oro di Mauro Cozza che si diverte a girovagare in rete per scovare l'immagine più strana o curiosa. Grazie a lui posso mostrare alcune foto di famose loco tedesche riprodotte, quasi tutte, dalla Märklin e posso confrontare vari stati d'uso, anche se il mio commento sarà il più limitato possibile.

V 60 E SERIE DERIVATE

Nella **foto n. 1** una 260 sporca e mal ridotta che non mi fa rimpiangere il fatto che la *mia* (modello mixer: carrozzeria della 3065 del 1969, telaio motore digitale della 37650 serie **EXCLUSIV** del 2002, ultima tra le V 60 con carrozzeria in plastica e corrimano massicci, **foto n. 2**) dopo 40 anni esatti dall'acquisto abbia la verniciatura rovinata. Vi dirò che, dopo aver sostituito i corrimano con quelli più fini forniti come ricambi dalla Märklin (art. 226715, eventualmente da verniciare) ho intenzione di sporcare con grafite leggermente le ruote che in quel rosso acceso si possono vedere solo all'uscita dalla fabbrica, o, se ricordate, nella foto della 364 del capitolo 30° "Sporcare è bello" super lucida per la festa a Göppingen e che qui ripropongo in un'altra inquadratura (**foto n. 3**).

Come vedrete dalle **foto n. 4 e n. 5** anche in servizio, per pochi giorni e se le intemperie non accelerano il processo, delle macchine possono presentarsi decentemente sulla scena ferroviaria reale: in particolare la vera è una 361 e il modello in H0 è una 362 (art. 37652 del 2004).



Foto n. 2: la 260, 3065 del 1969, con telaio digitale della 37650



Foto n. 3: la 364, super lucida per il Märklin Treff del 2007



Foto n. 4: una 361, con carrozzeria pulita, ma ruote luride



Foto n. 5: la 362, ben pulita, art. 37652 Märklin del 2004

Se pensavo di aver esagerato, sporcando i carrelli delle mie E 50 e 150 (foto n. 6, n. 7 e n. 8), non avevo ancora visto come erano ridotte in certi momenti della loro carriera. Certamente le foto reali sono state scattate su un locomotore (foto n. 9), 150 142-8, che, pur non avendo ricevuto, come l'altro, alcuna variazione cromatica, non aveva più le gronde perimetrali parapioggia delle prime E 50, né c'è più il lungo corrimano sotto i finestrini anteriori; l'altra macchina (foto n. 10), la 150 120-4, invece conserva tutte le caratteristiche delle prime E 50, anche se la foto sarà stata scattata molto dopo il 1968, dato il cambio di numerazione e lo stato d'usura.

Le mie loco, pur leggermente invecchiate sono praticamente nuove! Osservate i loro tetti, mentre effettuano servizio, trainando pesanti convogli merci, nelle foto dall'alto dalla n. 11 alla n. 14, tutte scattate recentemente nel mio plastico di *Vibaden tre**.



Foto n. 6: i carrelli sporcati della E 50 045 art. 39500 Märklin del 2007

* Per saperne di più, puoi scaricare dal sito www.3rotaie.it la storia di Vibaden, se vuoi venire a vedere di persona il plastico puoi chiamare anche il numero 0753740625 o i cellulari 3398734735, 3476757098.



Foto n. 7: i carrelli sporcati della 150 084-2 art. 39501 Märklin del 2008



Foto n. 8: i carrelli sporcati della 150 084-2 art. 39501 Märklin del 2008



Foto n. 9: la 150 142-8, malridotta, ma di tipo modernizzato come la 150 in colore blu-crema proposta dalla Märklin.



Foto n. 10: la 150 120-4 conserva ancora il corrimano anteriore e le gronde perimetrali del tetto



Foto n. 11: il tetto pulito della E 50 045 art. 39500 Märklin del 2007



Foto n. 12: la E 50 045 in tirata sulla linea esterna di *Vibaden tre*



Foto n. 13: la 150 084-2 art. 39501 Märklin del 2008



Foto n. 14: la 150 084-2 sotto la catenaria di *Vibaden tre*



Foto n. 15: una vera 150, DB Cargo il rosso lucente è un ricordo

Ne riparlerò tra poco anche per le loco diesel, il colore rosso DB AG applicato gradatamente dopo il 1994 a molte serie costruttive, tende a sporcarsi in maniera tale che persino la Märklin nel 2005 realizzò una 101 moderna con la verniciatura annerita in fabbrica, l'articolo era il 39398, potete vederla nella [foto n. 16](#).



Foto n. 16: la 101, DB Märklin invecchiata già in fabbrica e proposta nel 2005, tra l'altro era dotata di suoni di locomotori non specifici

BR 243 DR E LORO PARENTI NELLE DB

Come è noto nel mentre cadeva il muro di Berlino, le due ferrovie tedesche, *separate in casa* per le tragiche vicende legate alla Seconda Guerra Mondiale, si riavvicinarono ed il simbolo di tale nuovo corso rimane legato alla presenza sulle linee, anche della Ruhr, della Germania Occidentale delle “nuove 243”, agli inizi un po’ complicata dalla diversa numerazione delle locomotive elettriche per le due Germanie. Tutto per giustificare le foto seguenti nelle quali ho invecchiato i carrelli troppo chiari della mia 243 (foto n. 17, n. 18) prendendo spunto da una foto recuperata dall'amico Mauro, la n. 19.



Foto n. 17: la 243 DR incrocia un'altra "estranea" la 212: notate i carrelli troppo puliti e pensate che il sistema elettronico delle DB non le accettava come loco elettriche quelle macchine perché il loro numero iniziava con il "2", perciò ben presto divennero "143"



Foto n. 18: la 243 DR, notate i carrelli sporcati



Foto n. 19: una vera 143 DB AG, notate i carrelli sporchi e la particolare colorazione nerastra che quel colore attira con l'esercizio

V 200



Foto n. 20: una vera star, la V 200 116 DB restaurata e lucente

Queste **foto, dalla n. 20 alla n. 2...3**, di V 200 e loro parenti per serie costruttive ci debbono far riflettere su quanto ho spesso detto della verniciatura semilucida proposta da tutte le case modellistiche: non è realistica perché come vedrete all'uscita dalla fabbrica e in occasioni speciali, quali le grandi revisioni, le verniciature sono lucidissime e non opache. Ma sarebbe possibile su mantelli in plastica riprodurre un tale look? Non credo. Sarebbe bello che la Märklin, che realizza quasi tutti i suoi modelli con pesante e prezioso metallo provasse ad imitare una tale lucentezza. Ci provò, per la verità, nel 2003 con una Br 03.10 aerodinamica che gli Americani nella Germania occupata, nel primissimo dopoguerra, modificarono secondo lo stile *yankee*, aggiungendo un grosso faro in alto, ma il modello, che mi mostrò l'amico Luca Micheli, mi sembrò praticamente simile ad altre vapore: appena un po' meno... semilucido.

Le 221, **foto n. 23**, e la 220 in color blu crema (**foto n. 24**) sono esempi di quanto quella verniciatura accusasse la sporcizia. La 220 della **foto n. 24** ha addirittura il pancone anteriore chiaramente rabberciato. Solo la mia 221 in blu-crema, il famoso primo 221 rinnovato dalla Märklin nel 1990, articolo 3581, che ho fatto digitalizzare con i rumori dei potenti motori diesel, fa servizio a Vibaden in una veste... semilucida (**foto n. 25**, di Marco Palazzo).



Foto n. 21: la V 200 116 DB traina un treno speciale



Foto n. 22: la V 200 150 Märklin con la colorazione semilucida



Foto n. 23: 221, ex DB perché non hanno più il simbolo detto "biscotto",
pronte per essere vendute



Foto n. 24: 220 DB, con il pancone anteriore riparato alla meglio



Foto n. 25: 221 DB Märklin, in piena linea a Vibaden (foto M. Palazzo)

La **foto n. 26** è tristissima: una lunga fila di 220 tutte alienate dal servizio, non più in buone condizioni e destinate... Nella **foto n. 27** due diesel con il colore rosso sporco simile a quello di loco elettriche DB AG. Nelle **foto n. 28 e n. 29** la mia interpretazione dello sporco che attira il rosso sulla 288, il diesel doppio che fu verniciato così e rimase in servizio sino al 1972. Avrei dovuto anche abbozzare qua e là il tetto per ricalcare alcune foto reali prese negli ultimi tempi di servizio, ho preferito scurirlo come nella realtà.



Foto n. 26: 220 DB, una lunga triste file destinata alla fiamma ossidrica



Foto n. 27: due diesel DB AG in doppia trazione, probabilmente 215, con il rosso sporco in modo caratteristico



Foto n. 28: diesel 288 DB sporcato seguendo le foto reali



Foto n. 29: diesel 288 DB, notate le griglie che sporcano tutto

LOCOMOTIVE A VAPORE

Presento qui delle foto di locomotive reali, e modelli personali, senza commenti e delle foto realizzate durante la *sporcatatura* (varie fasi) di modelli Märklin.

BR 86



Foto n. 30: Br 86 457 restaurata per treni speciali



Foto n. 31: Br 86 744 restaurata per treni speciali



Foto n. 32: Br 086 521-2 restaurata per treni speciali... a Vibaden!

BR 23 E 95



Foto n. 33: Br 23 105 , oggi la loco vera è stata semidistrutta dal grande incendio del museo di Norimberga del 17 ottobre 2005



Foto n. 34: una Br 95 della DB, complice la luce particolare sembra sabbata con polvere marrone!

BR 52



Foto n. 35: una sporchissima Br 52 della DR



Foto n. 36: una Br 52 della DB, modello Märklin del 2007 art. 37151

FASI DI SPORCATURA NELLA BR 051 E 044



Foto n. 37 e 38: nella Br 051 DB Märklin art. 37841, prima mano di grafite





Foto n. 39: nella Br 051 la grafite ancora non spazzolata



Foto n. 40: nella Br 044 primi interventi su mantello e biellismo

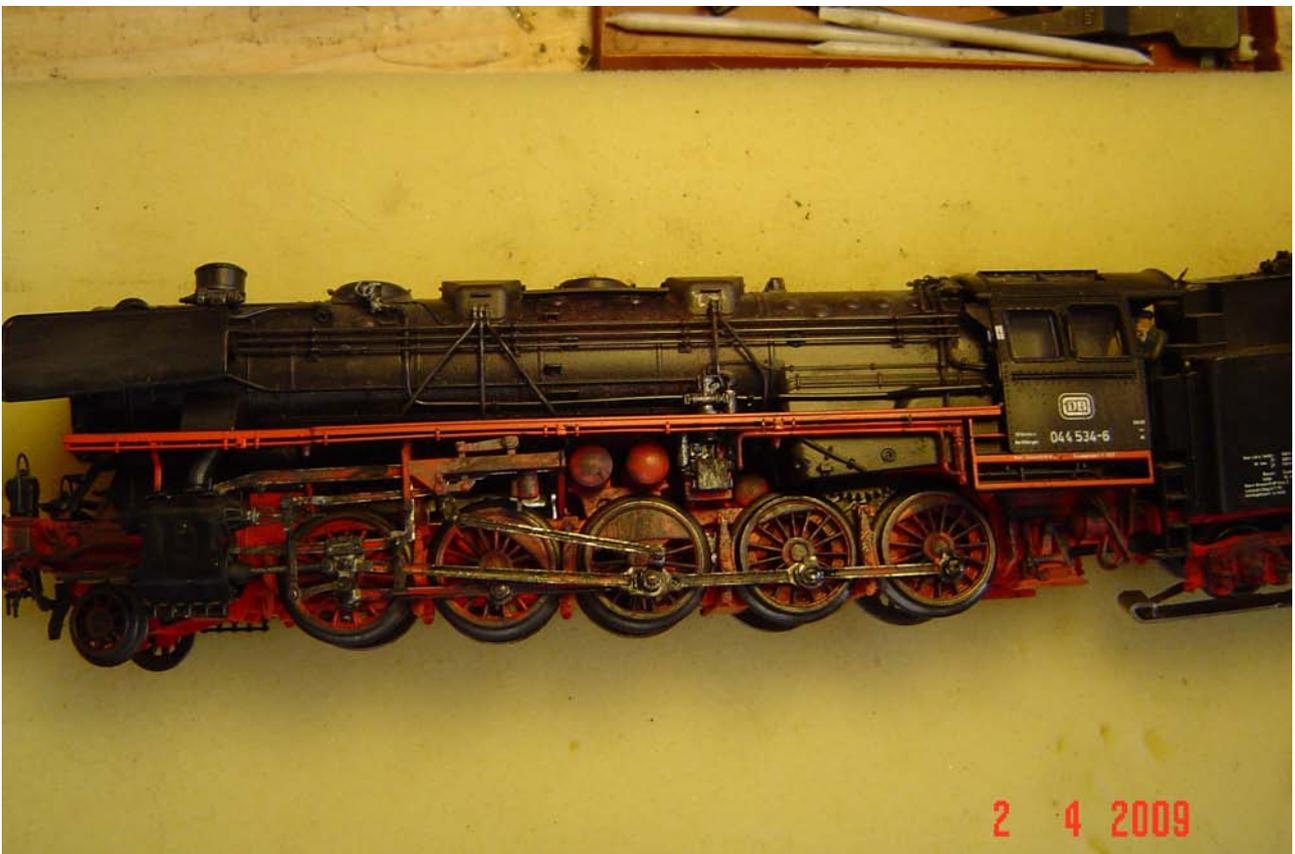


Foto n. 41: nella Br 044 il biellismo perde la lucentezza irrealistica (il modello del 1996 aveva solo le ruote nichelate scure).



Foto n. 42: nella Br 044 534-6 il carbone nel tender va dipinto con nero lucido, che imita al meglio la lucentezza del materiale, tra l'altro spesso inumidito dalle intemperie, il carbone non va grafitato

UN TRUCCO

Per inserire il macchinista tra la strettoia che si crea tra finestratura e gruppo motore che nelle loco serie 44, 50, 52 ecc occupa in parte la cabina, si può limare, come nella **foto n. 43**, schiena e... *fondo schiena* del personaggio, in più vanno tagliati i piedi dalla parte opposta: in tal modo il macchinista riesce a coprire anche l'ineestetismo, seppure mitigato dalla parziale riproduzione della cabina di guida, comunque è noto che in quei modelli la bocca del forno e la parte della caldaia sono molto arretrati rispetto alla realtà.

Solo recenti modelli Märklin hanno oramai le cabine totalmente libere, grazie a nuove motorizzazioni.

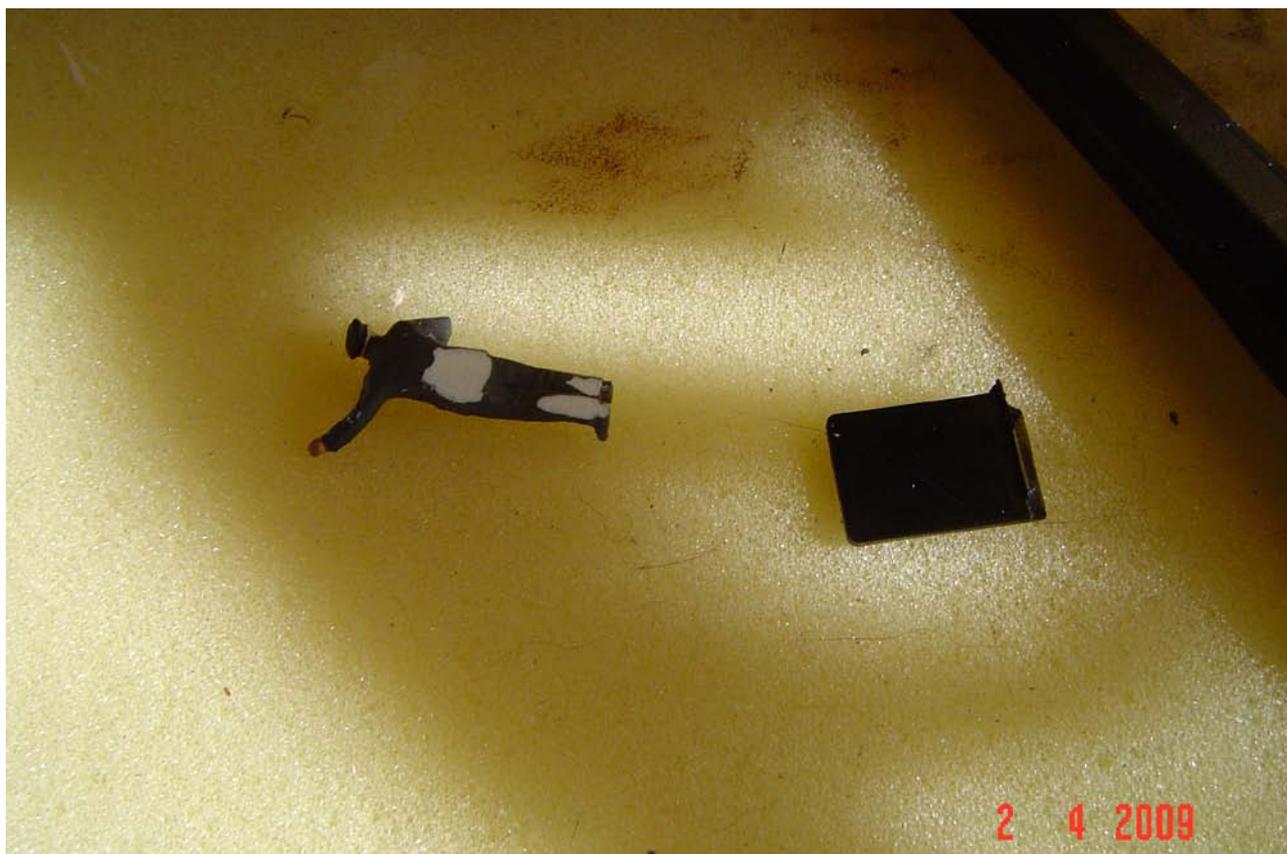


Foto n. 43: il macchinista è stato "limato" nella zona della schiena e prima di incastrarlo tra cabina e gruppo motore andranno tagliati anche i piedi che ne impedirebbero il suo posizionamento.

IL CALCARE SULLE CALDAIE

Vi rimando al Capitolo 30° per tutte le spiegazioni, le **foto n. 44, n. 45 e n. 46** sono inedite.



3 4 2009

Foto n. 44: calcare sulla caldaia di una O44



29 1 2009

Foto n. 45: calcare sulla caldaia di una O51



Foto n. 46: la O44 534-6 nel 1977 a Vibaden negli ultimi giorni del servizio regolare a vapore in Germania Ovest.

INVECCHIARE TETTI E BIELLISMI

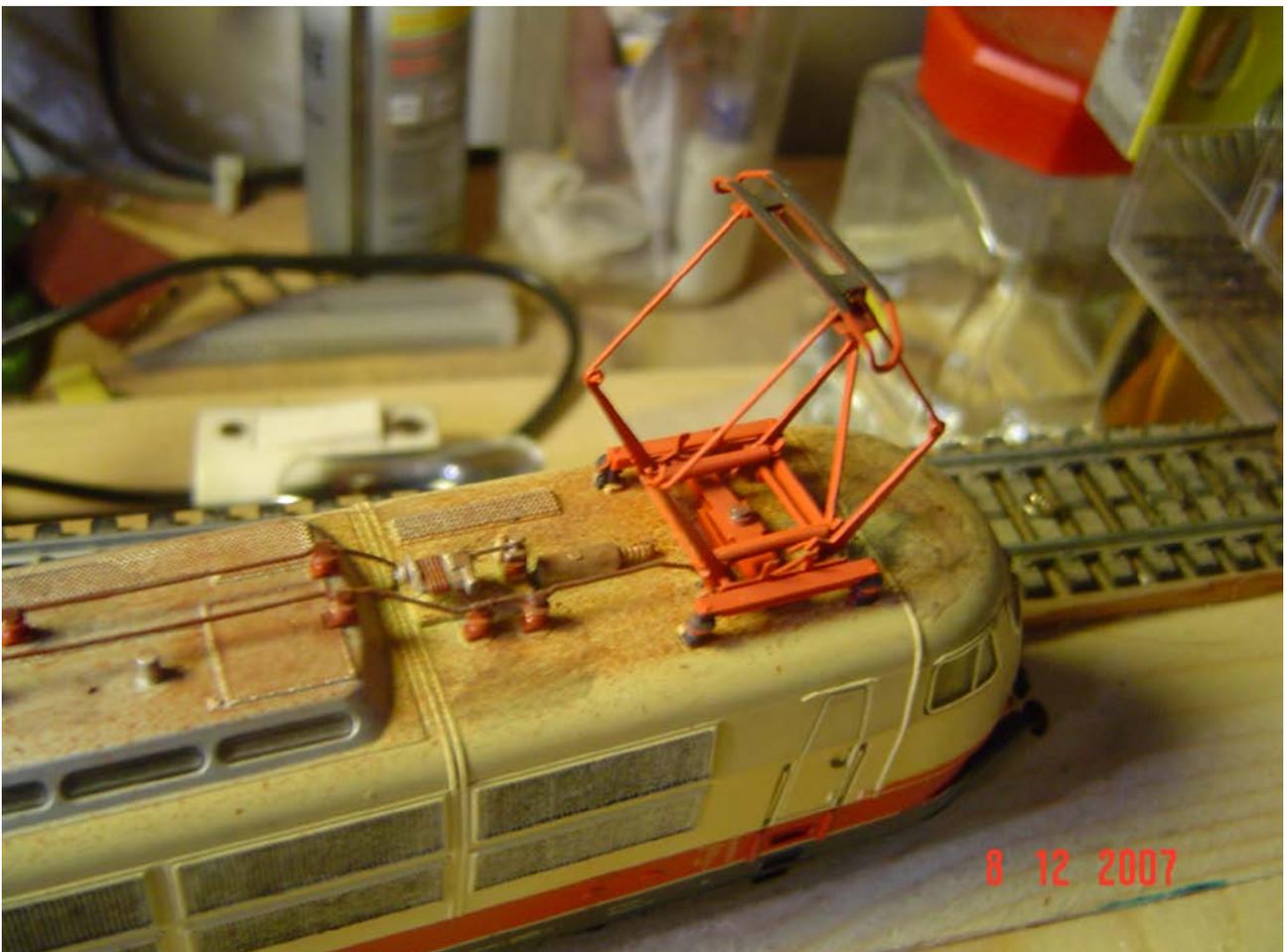


Foto n. 47: vi sembra esagerata la sporcatura di questa 103?



Foto n. 48: ecco come poteva essere ridotta una vera 103 negli ultimi anni di servizio, il Gruppo fu ritirato nel 2002 circa.

IL BIELLISMO DI VECCHIE LOCO ELETTRICHE

Alcuni progetti di loco degli anni Venti e Trenta del secolo scorso, non rinunciarono alla trasmissione a bielle, non starò a spiegare le ragioni tecniche (non sono in grado), ma so per averlo letto che tra i motivi ce n'era uno quasi *emotivo*, legato allora alla massiccia presenza dei giganti del vapore che battevano record di velocità e potenza ed erano tutti dotati di... bielle.

Nelle loco elettriche più famose, come i leggendari Coccodrilli svizzeri, queste stanghe d'acciaio sembravano essere sinonimo di potenza.

Naturalmente, e questo ci interessa in relazione al capitolo, questi organi di trasmissione si sporcavano e divenivano quasi monocolori con le ruote, agli inizi spesso rosse e dotate di raggi come le vaporiere.

Persino nelle foto di parata il biellismo accusa questa monocromia, come potete osservare nella [foto n. 49](#) di un coccodrillo durante un raduno di appassionati. Nelle [foto n. 50, n. 51 e n. 52](#) io presento un biellismo nuovo di una E 91 e quello da me elaborato di una 191 e lascio a voi il giudizio sul realismo dell'intervento.



Foto n. 49: un Cocodrillo durante un raduno di fans, notate il biellismo



Foto n. 50: una E 91 Märklin con il biellismo nuovo di fabbrica



Foto n. 51 e n. 52: il bellissimo di questa 191 Märklin è stato rivisto secondo il mio personale gusto... sporcaccione!



LOCO MUSEO DA NON TOCCARE!

Non è la prima volta che la Märklin riproduce modelli museali o comunque ancora attivi nelle parate come quella del 150° anniversario della nascita delle ferrovie in Germania. Solo per citare le più famose:

la Adler (foto n. 53)

la 05 001 (foto n. 54)

la V 140 001 (foto n. 55)

la E 60 010 (foto n. 56)

la 120 prototipo (foto n. 57) che aprì la Parata di Norimberga.

Meno nota agli appassionati italiani c'è anche la “Lollo” V 160 003.

Questa, come le precedenti, non va ovviamente sporcata per renderla possibile protagonista, sui nostri plastici di Sonderfahrt, cioè di treni speciali ad uso museale e Mauro Cozza ha scovato questa immagine, la foto n. 58, che testimonia del grande amore che in Germania godono le... vecchie glorie! La mia V 160 003 ha quindi il suo posto nel museo di Vibaden, foto n. 59.



Foto n. 53: la Adler Märklin



Foto n. 54: la O5 001 Märklin



Foto n. 55: la V 140 001 Märklin



Foto n. 56: 1a E 60 10 Märklin



Foto n. 57: 1a 120 004-7 Märklin



Foto n. 58: la V 160 003 reale e tirata a lucido



Foto n. 59: la V 160 003 Märklin nel Museo di... Vibaden

CONCLUSIONE: IMMAGINI DI SPORCIZIA ED ABBANDONO

Senza particolari commenti. Come vedrete in Germania vengono rabberciati vetri infranti, sporcati da vandali anche treni nuovissimi ed abbandonati interessanti siti ferroviari alle erbacce... tutto il mondo (ferroviario) è paese!











Gian Piero Cannata

