

STORIE DI CORRIMANO

(SI AVVERTE CHE IN MOLTI LOCOMOTORI ELETTRICI I VECCHI PANTOGRAFI SONO STATI SOSTITUITI CON ALTRI PIÙ APPROPRIATI*)



Foto n. 1: corrimano anteriori e laterali nella svizzera Ae 3/6

Particolari, solo apparentemente insignificanti, hanno seguito la storia evolutiva della Märklin e hanno fatto sì che il robusto giocattolo di qualità (snobbato un po' come il *brutto anatroccolo*, da un certo tipo di fermodellisti) si trasformasse nel bellissimo *cigno*, apprezzato da *chi* legge queste righe.

I *corrimano* (a proposito, questa parola composta è *invariabile* non cambia al plurale... i computer sbagliano!) sono stati sempre in bilico tra la necessità di essere robusti a sufficienza da essere maltrattati da *infanti* vivaci, sfiorati dalle mani esperte di noi modellisti o tanto fragili da esser spezzati ad ogni soffio di vento... una bella battaglia.

Ho provato ad inserire *parte* delle foto del mio archivio relative ai corrimano in generale... il file avrebbe toccato le 200 immagini! L'amico Tito, che lascia acceso il suo computer per ore per caricare i miei *farneticanti* lavori, stavolta mi avrebbe stoppato. Mi occuperò solo di alcuni aspetti più significativi, scusandomi sin da ora se tralascierò molto altro, ma anche la *Rete* ha i suoi limiti.

*N.B. A chi fosse interessato alle sostituzioni: leggete il § 15 del libro "Serena discussione".

CORRIMANO ANTERIORI E LATERALI NEI MODELLI MÄRKLIN

A vedere questa **foto n. 2** del Gottardo del 2007 sembrerebbe naturale che i corrimano anteriori siano stati sempre applicati a parte, come in questo gioiello della Casa di Göppingen (per esigenze, *costruttive e operative*, ricordo che in questo modello la scala è stata portata quasi ad 1:100). Ma in passato, e non solo alla Märklin, le cose andavano ben diversamente.



Foto n. 2: corrimano anteriori nel Gottardo Märklin del 2007

Anche quando nel 1976 uscirono le *nuove* 151 (art. 3058) la Märklin optò per la robustezza, anche se i mancorrenti delle porte d'accesso erano almeno applicati a parte, come, per citare un mitico modello del 1969, nella 110 con tetto argentato (art. 3039). Tutti i corrimano bassi sotto le porte e quelli anteriori erano stampati e neanche tanto bene, come si vede nella **foto n. 3** relativa ad una 151 verde del 1997, art. 37431). Nella **foto n. 4** si vede una 184 del 1998 (art. 34310) e vale lo stesso discorso.

Andava meglio in quei modelli in cui il lungo corrimano anteriore sotto i finestrini era stato eliminato nella realtà: solo un piccolo appiglio sotto il finestrino destro (a sinistra guardando il modello di fronte) era stampato e quindi *bruttino* come il Rec destro della Br 151 (**foto n. 5** della 139 art. 3439 e **foto n. 6** della 141 art. 37401 del 2001).



Foto n. 3: corrimano laterali nel 151 del 1997 (art. 37431)



Foto n. 4: corrimano laterali e anteriori nel 184 del 1998 (art. 34310)



Foto n. 5: corrimano anteriore eliminato e laterali riportati, il piccolo anteriore stampato nella 139 DB AG, del 1995 (art. 3439) e...



Foto n. 6: e, come per la foto n. 5, nella 140 288-2 art. 37401 del 2001

Ad un certo punto le tecniche di stampaggio erano divenute tanto sofisticate che, nella **foto n. 7**, la 110 419-9, art. 26512 del 2004, sembra avere il corrimano anteriore applicato a parte. Se osservate sempre attentamente, la **foto n. 7**, vedrete poi che quella 110, come del resto le 114 sempre della Märklin come l'art. 3033 del 1994 e varianti, aveva degli... orridi corrimano laterali verniciati esternamente. Come dicevo il corrimano sotto i finestrini anteriori nella 110 in realtà era stampato e solo nel 2006, con la mfx E 10 345, rettificata del resto anche per la lunghezza (leggi i Capitoli 25° e 36°), si giunse, e finalmente, al *sospirato* corretto aggiuntivo applicato a parte (**foto n. 8**).



Foto n. 7: corrimano laterali e anteriore stampato nella 110 419-9

La E 10 345 (**foto n. 8**), tutta in metallo e dotata di un discusso motore C-Sinus-compact, ha una serie di suoni limitata, comunque adeguando l'elasticità del motore e aumentando i parametri di accelerazione e frenatura, si muove egregiamente e fa una stupenda figura al traino di carrozze degli anni Sessanta. La E 10 1266, uscita nel 2007 (**foto n. 9**), è una serie a cui non fu applicato il corrimano sotto i finestrini. Tengo a precisare che queste due loco furono predisposte per 4 tubi dei freni anteriori, cosa che, se avete letto il Capitolo 36° sulla E 41 DB e 141 DB AG, non è stato fatto per la moderna fiammante 141 (migliorata però, come la E 41 nei suoni, pressoché perfetti!). Belli i corrimano nella E 18 06, art. 39680, ben fatti in tutte le E 18/19 (**foto n. 10 e n. 11**).



Foto n. 8: corrimano laterali e anteriore applicati nella E 10 345



Foto n. 9: semplificati i mancorrenti laterali e, correttamente, senza corrimano anteriore la E 10 1266



Foto n. 10: corrimano laterali e anteriore applicati nella E 18 06



Foto n. 11: corrimano laterali e anteriore applicati nella E 19 11

LA CONCORRENZA

Impossibile fare un resoconto adeguato, dal punto di vista meramente modellistico, di tutte le loco e delle variazioni che nel corso degli anni si sono susseguite. C'è da dire che la Liliput è stata la più precisa per quanto riguarda i suoi modelli e nella **foto n. 12** possiamo apprezzare la E 10 1310 e la riproduzione accuratissima dell'attacco del corrimano ad una delle porte d'accesso (vedi poi anche la **foto n. 16**).



Foto n. 12: Liliput, accuratissimi i corrimano laterali della E 10 1310

Tuttavia anche la Roco (**foto n. 13**) nella sua E 41 004 (un prototipo in cui fu realizzato un finestrino centrale) non ha commesso errori, come la Märklin, quando ha realizzato i suoi corrimano in un pezzo unico curvato, così era infatti nella realtà. Molto belli anche i corrimano della grigia E 18 045 da museo, **foto n. 14**.

Assolutamente da dimenticare i corrimano della 150 100-6 Roco che vedete nella **foto n. 15**, perché sono semplicemente inesistenti. C'è da dire che il modello in mio possesso è stato acquistato circa 20 anni fa. Un avviso dunque per quei modellisti che acquistano materiale usato via Internet: fatevi mandare prima una foto del modello (che forse sarà stato migliorato successivamente), eviterete così delle sorprese poco gradite.



Foto n. 13: Roco corretti i corrimano laterali della E 41 004



Foto n. 14: Roco, belli i corrimano laterali della E 18 045



Foto n. 15: Roco solo stampati (e male) i corrimano della 150 100-6

EVOLUZIONE DEI CORRIMANO D'ACCESSO IN CABINA LOCOMOTORI ELETTRICI

Con il passare dei decenni, è il caso di dirlo, i corrimano subirono una evoluzione legata al gusto dei tempi (ad esempio furono eliminati gli elaborati corrimano delle E 44, E 18, E 19 ecc, vedi le **foto dalla n. 17, alla n. 25**) e alle tecniche che consentirono ad un certo punto negli anni Cinquanta di realizzare (credo con un notevole risparmio) dei mancorrenti in un pezzo unico curvato e non più in pezzi separati come si vede ad esempio nella **foto n. 16** della reale E 10 1308.



Foto n. 16: E 10 1308 alla stazione di Norimberga, foto tratta dal libro: *Die Elektrolokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn*, di Konrad Hierl e Andreas Ritz (collezione Cannata)

Presento delle foto di modelli dotati di svariati mancorrenti. Troverete nei modelli Märklin una cura notevole di questi particolari.

Interessante il fatto che in locomotori Hobby, come quello della 185 “privata” (foto n. 30**), i corrimano siano stati curati meglio di quelli di un locomotore (costoso) un po’ sfortunato anche nella motorizzazione: l’E91 della **foto n. 25** (leggi anche il Capitolo 31°, *quello* delle prove sul banco dinamometrico, e le modifiche da attuare sul locomotore nel Capitolo 29°: al paragrafo **UNA FORZUTA 191 ED UNA DEBOLE E 91**).**



Foto n. 17 e n.18: versione pre e post bellica della E 70





Foto n. 19 e n. 20: versione pre e post bellica della E 52





Foto n. 21: mancorrenti in rosso nella doppia di 236



Foto n. 22: mancorrenti curatissimi nella V 140 001 da museo



Foto n. 23: mancorrenti curatissimi nella 288 002 *



Foto n. 24: tutti riportati i mancorrenti nella 160 012-1

* Non stupisca la posizione del Rec riscaldamento: la modifica è stata attuata in base ad una foto reale.



Foto n. 25: solo stampati (e male) i corrimano della E 91 100



Foto n. 26: tutti riportati i mancorrenti nella E 50 045



Foto n. 27: tutti riportati i mancorrenti nella E 41 208



Foto n. 28: tutti riportati i mancorrenti nella pubblicitaria 101 015-6



Foto n. 29: tutti riportati i mancorrenti nella 182 005-9



Foto n. 30: tutti riportati i mancorrenti nella "privata" 185 542-8

EVOLUZIONE DEI CORRIMANO D'ACCESSO IN CABINA LOCOMOTORI DIESEL



Foto n. 31: i mancorrenti grossolani nella DHG 700 C senza pretese

Anche nei locomotori diesel vi è stata una profonda evoluzione verso il realismo accentuato. La Märklin è stata al passo con i tempi.

Siamo passati da realizzazioni oltremodo robuste ad altre più delicate perché rispondenti alle moderne aspettative di chi pretende corrimano praticamente identici alla realtà nelle misure e nello spessore. Tutto questo però si paga... nella **foto n. 32** vediamo, da una certa distanza, una 211 (ex V 100.0) impegnata al traino di un carro pesante carico di lastre d'acciaio. I mancorrenti appaiono ben realizzati, ma se li vediamo da distanza ravvicinata, nella **macro n. 33**, ci accorgiamo che in realtà sono grossolani, robusti resistenti al tatto anche di un ragazzino vivace, ma... mi capite.

Evoluzione di tali corrimano è avvenuta con il gruppo V 90/290, realizzato a partire dal 2005 dalla Märklin.

Nella **foto n. 34** la carrozzeria della V 90 ha tutti corrimano riportati, mentre nelle 211 o 212 erano stampati, nella **n. 35** vedete la particolare raffinatezza dei mancorrenti anteriori... ma già nella **immagine n. 36** potete vedere che è sufficiente riporre in vetrina una di queste loco e appena sfiorarle, che subito si possono spostare in alto o in basso le fragili aste d'appoggio: il prezzo da pagare per tanta finezza.



Foto n. 32: i mancorrenti, visti da lontano, nella 211 Märklin



Foto n. 33: i mancorrenti, visti da vicino, nella 212 Märklin



Foto n. 34: i mancorrenti, tutti riportati, nella V 90 Märklin



Foto n. 35: i mancorrenti dei panconi sono finissimi nella 290 Märklin



Foto n. 36: a sinistra un mancorrente mal posizionato nella 290 Märklin

Solo per dare un'altra veloce occhiata ai miglioramenti degli ultimi anni, pensate solo alle 216, presentate nel corso di 40 anni (capostipite la 216 art. 3075 del 1969) in tutte le salse possibili ed impossibili, queste locomotive, approssimative per tanti versi, avevano anche i mancorrenti stampati ed è semplice per voi fare un raffronto tra le **foto n. 37, n. 38** di due versioni di V 160/216 e la **n. 39** di una stupenda 218 di un paio d'anni fa con tutti i corrimano applicati e finissimi, tanto che fotografando questi ultimi capolavori con uno sfondo e una luce naturale si può far fatica a distinguerli da quelli veri.

La V 80 e la versione 280 post 1968, pur essendo state create per la serie Hobby, hanno tutti i corrimano applicati (**foto n. 40 e n. 41**).

Nella **foto n. 42**, di Ruggero Mammoli, una V 80 Lima degli anni Ottanta, modello già allora rinnovato rispetto al passato. Ricordo quanto furono osannati i mancorrenti, perché applicati a parte, fecero dimenticare una motorizzazione analogica non eccezionale e qualche altro peccatuccio, tipo la carrozzeria in plastica.

La Märklin, già comunque nei primi anni Novanta con la 221 art. 3581, iniziò un miglioramento totale della sua produzione, gustatevi le **foto n. 43 e n. 44**, relative ad una 221 e all'ultima nata la 230 001-0.



Foto n. 37: mancorrenti stampati nella V 160 Märklin



Foto n. 37: mancorrenti stampati nella 216 Märklin



Foto n. 39: stupendi mancorrenti, tutti riportati, nella 218 Märklin



Foto n. 40: i mancorrenti, tutti riportati, nella V 80 Märklin



Foto n. 41: i mancorrenti, tutti riportati, nella 280 Märklin



Foto n. 42: i mancorrenti, tutti riportati, nella V 80 Lima



Foto n. 43: stupendi mancorrenti, tutti riportati, nella 221 Märklin



Foto n. 44: stupendi mancorrenti, tutti riportati, nella 230 001-0 Märklin

I CORRIMANO CHE NON CI SONO!



Foto n. 45: i mancorrenti sopra il muso della 194 sono stati applicati artigianalmente, mentre quelli della cabina sono della Märklin

Fra qualche anno, penso entro i prossimi due, la E 94 verrà rinnovata. Sabbiere, carrelli e i mancorrenti stampati nel metallo, poco evidenti, tanto che si fa fatica a distinguerli, son troppo datati (45 anni e passa). Un indizio ce lo fa capire: la confezione proposta sul pre-catalogo 2009 di due interessanti E 94/194; in passato, così fu per la Br 38, *qualcuno*, in previsione di un rinnovamento totale, giustamente pensò al sistema di... svuotare le vecchie scorte di magazzino.

Per la E 94 è un peccato che in tanti anni non si siano avuti modelli almeno parzialmente migliorati sotto l'aspetto (foto n. 45), molto appariscente, dei mancorrenti superiori. La Roco li ha sempre previsti per i suoi modelli, ma per la verità sono esageratamente evidenti, vedi la foto n. 46. L'ideale sarebbero quelli realizzati da me (finezza ed altezza dalla base, foto n. 47), se non fossero però delicatissimi perché i supporti, non perfetti, sono in realtà delle microgocce di colla vinilica, lasciati asciugare e poi verniciati. La Casa di Göppingen li saprebbe riprodurre molto meglio, certamente, come per esempio ha già fatto per la mastodontica Ae 8/14 delle foto n. 48 e n. 49.



Foto n. 46: i mancorrenti della 194 Roco sono molto evidenti



Foto n. 47: i mancorrenti della 194 Märklin sono stati incollati



Foto n. 48: i mancorrenti della SBB CFF Ae 8/14 sono stati applicati dalla Fabbrica



Foto n. 49: i mancorrenti qui applicati sarebbero perfetti per le 194

La Märklin, con gli anni ha migliorato od applicato altri corrimano ex novo. Le ultime realizzazioni dimostrano (!) una attenzione notevole verso particolari un tempo ignorati o inglobati in stampi *perfetti per epoche oramai passate* e che la maggior parte dei nuovi fermodellisti non riuscirebbero nemmeno ad immaginare. Esempi finali per tutti sono le realizzazioni legate alla 18.3 ed alle carrozze Rheingold e con queste due ultime **foto, la n. 50 e la n. 51**, si chiude questa mini (ma proprio mini) carrellata sui corrimano.

Ringrazio il modellista Eros Pierini e il fotografo... fermodellista Domenico Cusimano.

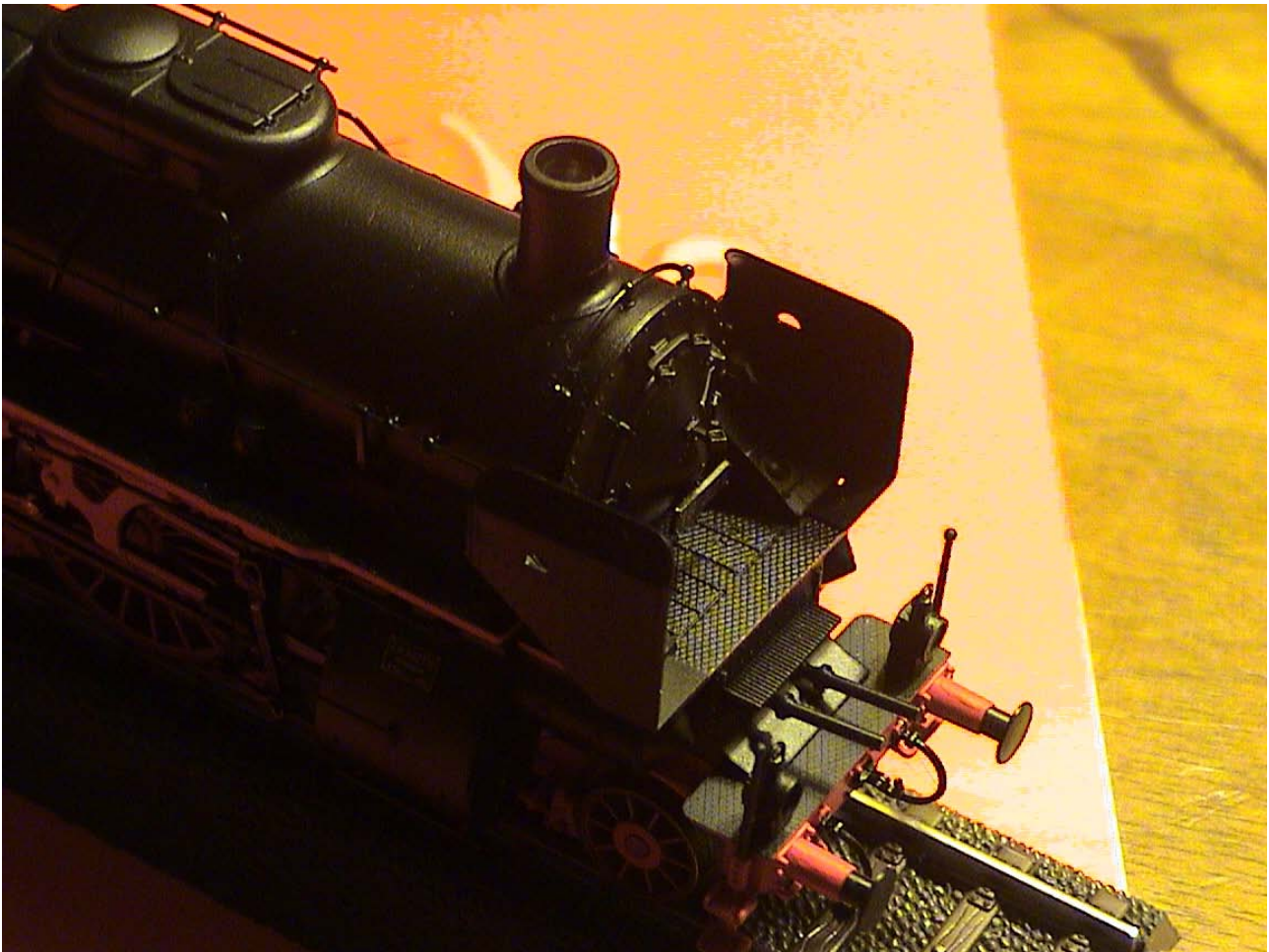


Foto n. 50: i mancorrenti applicati alla 18.3 Märklin sono perfetti



Foto n. 51: i particolari finissimi nelle nuove carrozze Rheingold

Gian Piero Cannata

