

**LA GRANDE FAMIGLIA DELLE V 60**

Lambiccandomi il cervello per trovare la migliore traduzione di un termine per il mio dizionario tecnico tedesco, *Funkfernsteuerung*, ovvero radio telecomando a distanza per loco da manovra (per esempio nelle derivate del gruppo V 60), ho condotto una ricerca su queste simpatiche longeve ed utilissime (anche nei plastici!) loco diesel scoprendo che proprio il radiocomando comportò la creazione dei nuovi Gruppi 364 e 365, che nel 1987 erano già derivati dai precedenti 360 e rispettivamente 361, figlie del gruppo capostipite V 60.

Mi permetto di proporre, *sic et simpliciter*, il prospetto seguente che Vi aiuterà a districarvi nel complicato ginepraio di sigle e numeri di questo particolare *Baureihe* o Gruppo, in italiano.

**CAMBIAMENTI DELLA NUMERAZIONE  
PROSPETTO ESPLICATIVO PER V 60**

da V 60 a 260 nel 1968 per cambiamento di numerazione al computer  
per le loco potenziate da 260 diventano 261  
tutte le 260/261 diventano 360/361 nel 1987  
da 360 a 364 se con telecomando agli inizi del 1988 (non potenziate)  
da 361 a 365 se con telecomando agli inizi del 1988 (potenziate)  
le serie come la 362/363 si differenziano per particolari solo nel reale

**MODELLI MÄRKLIN DELLE V 60**

La Märklin produsse, ha prodotto e produce, escludendo alcune in piccola serie e rarissime, una miriade di versioni che, sino al 2003, avevano *tutte* la carrozzeria in plastica:

- 1) la classica V 60 1009, la 3065/3064 (la seconda senza telex), uscite nel lontano 1962, dal costo (come la belga) che si aggirava, con possibili *sconticini*, sulle 7800/8000 lire;
- 2) la belga 260032, art. 3069 fu la novità di un paio d'anni più tardi;
- 3) la 260 417-1 è del 1970, sempre marcata 3065/64, vedi **foto n. 1 e 2**: si noti che le *nuove ringhiere* (uscite ben 41 anni dopo!), *articolo di ricambio 226715*, sono state verniciate *da me* di rosso seguendo lo schema da foto reali. I vecchi corrimano grossolani erano tanto robusti che per loro non era previsto neanche un ricambio

specifico, solo il servizio assistenza Ciciesse Model potrebbe conoscere il codice delle vecchie ringhiere. Leggerete poi del problema della verniciatura di questi vecchi modelli Märklin.



**Foto n.1: la 260 417-1 nel 2004 (con corrimano rinnovati)**

- 4) la 3141 260 789-3, beige-turchese, a metà degli anni Settanta e con *megabielle* (spessore almeno doppio di quelle vere) e ancora senza ceppi dei freni;
- 5) la belga, loco con numero di serie reale 8058, verde chiaro, art. 3149, novità (ricoloritura) del 1979;
- 6) nel 1983 la 3065 (di nuovo non venne cambiato articolo!), rossa DB classica, ricevette un'altra marcatura: 260 317-1;
- 7) nel 1989/90 uscì la 3131, serie Hobby, perché con vecchio sottocassa e *bielloni*, marcata come 361 838-6, con una nuova colorazione rossa con *bavaglino* degli anni dopo il 1987; ne era prevista anche la versione Digital art. 3631 che, curiosamente, fu l'unica della famiglia delle V 60 disponibile nel catalogo del 1996/97;
- 8) nel 1993/94 arrivarono sia la Delta 3464 beige-turchese, marcata 361 122-5 (foto n. 3, 4 e 5), che la rinnovata 260 921-2 Digital con

colorazione rossa; acquistai la versione Delta che aveva ruote con fini razze (raggi) e finalmente, *ceppi dei freni e bielle in scala...* una rivoluzione!



Foto n. 2: la 260 417-1, prima a destra, nel Bw di Vibaden

Nell'arco di altri sette anni furono prodotte

- 9) altre versioni Delta (una con telex e luci di avviso per il suo funzionamento) e Digital, alcune non vennero vendute in Italia.



**Foto n. 3: la 361 122-5, in manovra nel Bw di Vibaden**



**Foto n. 4: la 361 e 261, a sinistra e al centro nel Bw**



**Foto n. 5: la 361 122-5, in manovra nel Bw di Vibaden**

Possego anche la carrozzeria della 365 709-5, (foto n. 6) art. 34641 del 1998, con il nuovo *logo* della nuova DB AG (Deutsch Bahn Aktiengesellschaft) che sostituisco, opportunamente, a secondo se prima o dopo la riunificazione (DB-DR) del 1994, con quella della 361 838-6 (la 3131) (foto n. 7).



**Foto n. 6: la carrozzeria della 365 709-5, in primo piano in secondo piano la carrozzeria della V 60 Deutsche Bundespost, in una delle vetrine della collezione Cannata (a tutte queste carrozzerie sono state sostituite le ringhiere antinfortunistiche)**



**Foto n. 7: la carrozzeria della 361 838-6, su un telaio digitale**

10) Nel 2000 arrivò la 360 159-8 nella versione DB Cargo, art. 37649 e dotata di decoder con rallentamento regolabile, un'altra piccola rivoluzione! Io uso questo telaio per le varie carrozzerie. La carrozzeria originale invece la riverniciai perché non volevo a quell'epoca interessarmi di compagnie ferroviarie più o meno "private". Creai così, sbagliando, perché il lavoro non venne perfetto, una possibile variante della *vecchia* DB AG, sempre mantenendo lo stesso numero di servizio.

11) Nel 2002 uscì la V 60 706, art. 37650 nella serie *esclusive*, ma ancora dotata di ringhiere *elefantiache* (vedi la [foto n. 8](#), tratta da un opuscolo della Märklin). La macchina era dotata di bielle e ruote nichelate con raggi sottili, anche il gancio telex era più discreto grazie alla nichelatura. La [foto n. 9](#) è stata scattata a Vibaden due nel 2001 e in essa, come nella [foto n. 8](#), si può notare chiaramente la traversa bassa di rinforzo della ringhiera anteriore (c'era anche nella posteriore vai alla [foto n. 10](#)) che era del tutto inesistente. Insomma una licenza della Märklin preoccupata negli anni Sessanta che quei corrimano resistessero alle sollecitazioni dei

ragazzini! Le **foto di Marco Palazzo n. 10 e 11**, sono state scattate a Vibaden 2. La prima è dell'ottobre 2003 relativa alla 361 122-5 con le vecchie ringhiere; la seconda foto fu presa un anno dopo esatto, quando il sottoscritto aveva sostituito TUTTE le ringhiere e si nota chiaramente la diversità tra i vecchi e i nuovi predellini e nella mia **foto n. 12** la stessa V 60 706 in servizio nel 2006 a Vibaden 3.



**Foto n. 8: la V 60 del 2002, con i vecchi mancorrenti**



Foto n. 9: la 365 709, a Vibaden 2 con vecchi mancorrenti



**Foto n. 10: la 361 a Vibaden 2 (2003), con vecchi mancorrenti**



**Foto n. 11: la V 60 706, a Vibaden 2 con i nuovi mancorrenti**



**Foto n. 12: la V 60 706, a Vibaden 3 con i nuovi mancorrenti**

12) Nel 2003 un'altra rivoluzione: esce la 362 888-0, **foto n. 15 e n. 16**, dotata di mantello quasi totalmente metallico (eccezione per la cabina) e dotata di ringhiere molto più fini, sempre metalliche, robuste, anche se con il solito difetto di arrivare sino allo scalino basso. Si deve chiarire che la Märklin ha ben rispettato, confrontando il modello Roco, sia la larghezza dei gradini, sia la posizione dei sostegni sul *praticabile* (**vedi le foto n. 13 e n. 14**). L'errore si concentra nella curvatura del mancorrente che nel modello Roco, e nella realtà, non arriva a toccare il pianale delle scalette. In fondo, se ci si pensa bene, sarebbe migliore la soluzione della Märklin per evitare cadute pericolose ai manovratori. Non sono riuscito, ma Tito Myhre ci sta provando, a rintracciare foto o progetti delle primissime V 60 prodotte nel 1960 per le DB. Per ora in tutte le riviste tedesche consultate non c'è traccia del corrimano lungo sino alla base della scaletta d'accesso.



**Foto n. 13: le V 60 Roco (sinistra) e Märklin (nuovi corrimano)**

Nella **foto n. 13** si possono notare molti particolari:

- a) nella Roco un aggiuntivo (me ne sono accorto con la foto!) si è spostato, rischiando di perdersi tra i binari, come spesso accade con le macchine di questa ditta;
- b) il primo scalino, in basso, della V 60 Roco ha una finezza in più in quanto è sagomato a semiluna;
- c) indubbiamente, nonostante i miglioramenti, i corrimano Märklin sono più grossi di quelli della diesel di Roco. Persino quelli della Casa austriaca sono leggermente sovradimensionati rispetto alla realtà (confronta la **foto n. 17**);
- d) i fanali della V 60 Märklin, pur migliorati rispetto a quelli che potete confrontare nelle foto **precedenti n. 9 e n. 10**, sono ancora poco realistici, diciamo sufficienti;
- e) la V 60 Märklin 107 della **foto n. 13** è l'ultima uscita, con decoder mfx (confronta il suo lato destro nella **foto n. 23**). Dalla 362 888-0 in poi le tubazioni sotto il telaio del lato suddetto (confronta le **foto n. 15 e n. 16**) sono state rinnovate totalmente e, per fare

**l'ultimo confronto, andate a vedere com'erano sempre state (bruttine) nella **foto n. 1** di questo Capitolo.**



**Foto n. 14: le V 60 Roco (sinistra) e Märklin (nuovi corrimano)**

La 362 888-0, anche se dotata di decoder Motorola, ebbe per prima il pregio di avere la funzione del gancio telex disgiunta (indipendente anteriore e posteriore); dopo che furono messe in commercio le sue ringhiere di ricambio, ho provveduto a sostituirle su tutte le mie V 60/260 ecc. L'operazione non è semplice perché sono diversi i punti d'inserimento degli appigli, ma, se siete proprio interessati, provate a telefonarmi e cercherò di chiarire a voce la questione.

*Tutte queste importantissime migliorie da allora furono applicate ai modelli realizzati successivamente, sia di serie presenti nei Cataloghi generali, che nelle o nella, ne ho rilevata una sola MHI, produzioni, limitate.*

## **IL CANCRO DELLA VERNICE**

### **ATTENZIONE!**

Proprio in quel periodo, cominciò a manifestarsi una sorta di cancro della vernice rossa nella 260 del 1970 (dopo 33 anni) e nel 2008 iniziò a deteriorarsi la vernice della versione delle Deutsche

**Bundespost. Rimediare è praticamente impossibile per chi volesse mantenere come nuova la carrozzeria. Per chi come me possiede la vernice originale Märklin, acquistata fortunatamente molti anni fa, tramite l'insostituibile Franco Spiniello dell'assistenza Märklin a Milano, è possibile invecchiare il rotabile come nella **foto n. 17**, ripresa dalla realtà e già presentata nel Capitolo 35° "A proposito di invecchiature". Aggiungo che la garanzia non copre questo difetto, manifestandosi (ma non su tutti modelli) di norma *solo* dopo più di un quarto di secolo!**



**Foto n. 15: la 362 888-0, a Vibaden 3, con mantello metallico e predisposta in fabbrica con i nuovi mancorrenti**



**Foto n. 16 : la 362 888-0, con tubazioni migliorate**



**Foto n. 17: la vera 260 931-1, con verniciatura malridotta**

13) Nel 2004 esce la 261 001-2, la versione potenziata delle 260 e con tutte le migliorie già descritte per la 362 888-0. Vedi le [foto n. 4, 18 e 19](#) (questa ultima ripresa durante la realizzazione dello scalo merci a Vibaden 3 nel 2006) e la [foto n. 20](#), mentre nella stazione di *Vibaden tre*, allora in costruzione, erano presenti treni di ogni epoca, per le prove di sagoma limite.



**Foto n. 18: la 261 001-2, manovra in stazione a Vibaden 3**



**Foto n. 19: la 261 001-2, a Vibaden 3 in costruzione**



**Foto n. 20: la 261 001-2, a Vibaden 3, in costruzione**

14) Recentissima la V 60 107, mfx 2007, art. 37655, questa con due ulteriori pregi: decoder mfx e la doppia funzione luminosa da manovra negli scali, che consente al modellino l'accensione di tutte le luci contemporaneamente, per motivi antinfortunistici, ed è, durante le vere manovre, obbligatoria (foto n. 21). Come già dissi nel mio libro "*Serena discussione...*" al § 9, quello sulle Elaborazioni, la vecchia V 60 art. 3065 che aveva, come costume dell'epoca, entrambe le luci accese durante la marcia, in fondo non era errata, dal punto di vista realistico. Naturalmente, nelle rare tirate di V 60 in linea, di cui esistono foto testimoniali, le luci posteriori andrebbero spente e quindi in tal caso è sufficiente non attivare la funzione "doppia A" che tanto ha fatto scervellare alcuni miei amici, che mi telefonarono per chiedermi lumi (appunto!). Allora pensai subito alla solita traduzione da *Copia Incolla*, tipo quella che da anni ci tormenta nei Cataloghi italiani sulla funzione di disattivazione del rumore dei freni, la rinomata stranezza: *stridore dei freni da*. Così era, perché, a tradurre nella lingua di Dante si potrebbe dire: *funzione che consente di mantenere accese le luci di entrambe le testate durante le manovre (per motivi antinfortunistici)*.

Ma, a pensarci bene, è più semplice in quel modo, non è italiano, ma è più *diretta* l'indicazione.



**Foto n. 21: l'ultima V 60 107, mfx, manovra a Vibaden 3**

## **CENNI SULLA MANUTENZIONE E CRITICHE**

### **1) Smontaggio e pattino.**

Essendo una diesel progettata negli anni Sessanta la manutenzione, lo smontaggio del mantello e quella del pattino sono estremamente semplici: due viti!

È stato mantenuto, sino all'ultimo modello uscito nel 2007, anche il vecchio sistema di smontaggio del pattino, che è così restato il mitico 7185. Qualche critica fu fatta alla vite sul tetto, troppo visibile è vero, ma mascherabile con un ritocco di vernice. Non dimentichiamo però che quel sistema consente l'apertura del modello in modo semplice e sicuro.

### **2) Cerchiature.**

Deteriorare le cerchiature in queste V 60 è frequente, data la mole di carri che portano avanti e indietro su ogni plastico operativo: per sostituirle si debbono svitare le bielle e quindi si deve operare con la stessa accortezza delle loco a vapore (cioè non si devono mai forzare le ruote senza che la biella sia avvitata), alcuni modelli hanno una sola cerchiatura.

## CHIARIMENTI SUL GANCIO TELEX E CONFRONTI

**Attenzione** al dispositivo telex (sia dotato del comando unico, F2, che dei nuovi, indipendenti e attivabili dalla 6021 Control Unit, dalla Mobile Station e dalle Central Station, 60212 60213) NON è, come nelle recenti diesel V 90, articolo 37903 del 2007 e 294, articolo 37904 del 2008, disinnestato automaticamente dopo un certo periodo! Quindi **tende a riscaldarsi** (è un elettromagnete) e ci si DEVE ricordare di disinserirlo/li dopo averlo/li attivati. Questa segnalazione mi è stata fatta dal modellista Domenico Cusimano.

Altra raccomandazione: le V 60 ecc, dotate di telex, NON possono agganciare carrozze dotate di pattino e di ganci porta corrente (art. 72020 o 72021). Ne ho parlato già nel **Capitolo n° 1**: la V 60, che ha il gancio telex a massa, appena tocca un gancio porta corrente (che trasmette corrente dal conduttore centrale) provoca un corto circuito immediato! Ripropongo qui tre **foto (la n. 22, 23 e 24)**, già presentate nel Capitolo n° 1.



**Foto n. 22: la V 60 , provoca un corto circuito (I sequenza)**



**Foto n. 23: la V 60 , provoca un corto circuito (II sequenza)**



**Foto n. 24: il corto avviene solo quando la carrozza ha un gancio conduttore e il pattino)**

Naturalmente una V 60 può unirsi con una carrozza, pur dotata di ganci conduttori, ma priva di pattino, quindi con luci spente se non è collegata ad un'altra specifica carrozza dotata di pattino.

L'avvento dei ganci conduttori **art. 72020 o 72021** ha rivoluzionato non poco il mercato che ruota attorno all'illuminazione delle carrozze. Il poter sezionare, seppure con qualche difficoltà in più rispetto ai ganci semplici, un convoglio composto di carrozze alimentate da un solo pattino, ha invogliato molti a *vitalizzare* gli interni e se leggete il mio Capitolo n°1 troverete anche un'idea che ne semplifica persino l'installazione, rendendola sicura e meno laboriosa. I ganci conduttori 72021 dovrebbero essere più semplici da accoppiare con i normali ganci corti, ma non ho avuto modo di testarli e, dopo la crisi del gennaio 2009 che ha colpito la Märklin, non sono riuscito ad acquistarne nessuno). Restava il problema di non potersi accostare, neanche per un attimo, con una V 60 dotata di telex. C'è da chiarire che la Märklin ha migliorato il gancio telex sulle loco a vapore sin dal 2001, con la 051 (**art. 37841**, Motorola), e nella carrozza del convoglio RTZ (**art. 26510** sempre del 2001) successivamente tutte le vaporiere mfx, un esempio per tutti la Br

41 del 2004 (**art. 37921**) ebbero la stessa modifica. Più recentemente anche quelle da manovra diesel (per ora sulle V 90 DB e 294 DB AG) non hanno più la connessione elettrica con la massa, quindi è scongiurato il rischio di un *corto* (**vedi la foto n. 25**). Per quanto riguarda la Br 86, non mi posso pronunciare sul telex di queste loco nel passato, perché possiedo oggi solo una “moderna” vaporiera dotata di telex (acquistata da una confezione 29533 del 2006), che non presenta alcun problema elettrico d’aggancio. Anzi, dalle prove effettuate è l’unica che si comporta egregiamente anche dal punto di vista meccanico. La 051, prima citata, non riesce per esempio assolutamente ad agganciare i 72020. Per la questione elettrica del vecchio gancio telex nelle Br 86 e nella Br 85 (quest’ultima l’ebbe quando uscì il suo primo modello), solo il mio amico Mauro Cozza potrà verificare, perché possiede entrambi le macchine, se già dal 1971 (parlo almeno della Br 86!) la Casa di Göppingen avesse risolto il problema. Appena Mauro avrà il tempo di metter mano alla sua cospicua collezione, potrà controllare. Nei prossimi aggiornamenti di questo Capitolo ne sapremo di più.



**Foto n. 25: la V 90, con il telex NON provoca un corto circuito se aggancia una carrozza dotata di ganci conduttori**

## MODELLI RARI

E dobbiamo ricordare almeno la versione postale della 260 Deutsche Bundespost lok 5, uscita nel 1990 in confezione con carri DB invecchiati per il pluricentenario delle Poste tedesche (la sua carrozzeria si può vedere, con ringhiere fini e riverniciate, nella [foto n. 6](#) in secondo piano). Ho visto poi un'altra versione della verdognola V 60 Belga art. 37653 digitale, e l'amico Mauro Cozza possiede una Rangierlok nera del 2003, quando potrò avere le foto queste saranno inserite dopo la [n. 38](#). Rara la 34642 del 2000 della Karsdorfer Eisenbahn (KEG), uno dei pochi modelli non dotati di telex ([foto tratta dal Märklin Magazin n. 2 del 2000](#)). Ultimissima (2007), una 363 159-5 di una impresa privata la Werk Cottbus per lavori ferroviari art. 37625 ([foto tratta dal Märklin Magazin n. 5 del 2007](#)). Non c'è che dire, sarebbe una lunga caccia per i collezionisti!



**Foto tratta dal Märklin Magazin n. 2 del 2000, una delle rare V 60 senza telex: la KEG 021**



Foto tratta dal Märklin Magazin n. 5 del 2007, una V 60 con telex e decoder mfx: la 363 159-5, Werk Cottbus

## V 60, MACCHINE PREZIOSE PER LE MANOVRE

L'opera preziosa svolta dalle V 60 di ogni epoca è documentata dalle prossime **foto dalla n. 26 alla n. 33** in cui si vedono sia le diverse livree di 361, sia le manovre nel Bw che si possono simulare nel nostro mondo in H0.



**Foto n. 26: diverse figlie della V 60 a Vibaden 3**



**Foto n. 27: una sequenza di foto di manovre a Vibaden 3**



**Foto n. 28: una manovra di carri carbone a Vibaden 3**



**Foto n. 29: manovra lenta e senza scosse a Vibaden 3**



**Foto n. 30: la 361 a retromarcia nel Bw di Vibaden 3**



**Foto n. 31: carri sotto la grande gru mobile a Vibaden 3**



**Foto n. 32: la gru carica il carbone dai carri merci**



**Foto n. 33: la gru riempie i carbonili**

## CURIOSITÀ E CONCLUSIONI

Queste locomotive da manovra, specialmente se dotate di ganci telex, come lo furono praticamente sempre, salvo rare eccezioni, sono utilissime, hanno una presa di corrente ottima e con esse si riescono ad imitare alla perfezione manovre lentissime. Spero vivamente che la Märklin possa ripresentare altre versioni del passato con le migliorie digitali e la carrozzeria metallica.

Secondo il mio parere non bisognerebbe farsene sfuggire neanche una perché... a causa di problemi di verniciatura, manifestatesi in molti modelli (non solo al sottoscritto!) si corre il rischio, con le V 60 più vecchie, con carrozzeria in plastica, di ritrovarsi con locomotive scrostate. Calcolate che posseggo alcune macchine di oltre 40 anni, come la 3022 (Br 194 in versione senza visiera prolungata e senza biscotto DB) o la 3039 (la Br 110 con tetto argentato), solo per citarne alcune, che avendo i mantelli metallici non hanno manifestato il distacco del colore dal substrato, come avviene con alcune loco quali, oltre alle V 60/260, con le vecchie 103. Il risultato è la pesante invecchiatura, necessaria per mascherare questo grave problema, nella mia 260 (foto n. 34 e n. 35), molto simile alla foto n. 17, di cui però avrei volentieri fatto a meno.



Foto n. 34: la 260 Märklin in *manovra* a Vibaden 3



**Foto n. 35: la 260 Märklin pesantemente invecchiata**

La Roco infine, negli anni Novanta, ha prodotto una serie di V 60 invero perfette per i tanti particolari, con predellini finissimi in plastica morbida e correttamente posizionati. Acquistai due loco (di cui una predisposta per la corrente alternata) a cui però *si bruciò* il dispositivo elettronico di inversione di marcia, in analogico, dopo appena poche ore di funzionamento (non fu l'unico caso, mi accadde anche con un Köf della Brawa) il negoziante sembrò impotente, adducendo scuse sulla scarsa assistenza Roco in Italia, probabilmente per *lavarsene le mani*. Mi decisi allora a farla viaggiare in corrente continua, con il pattino (una sorta di *Trix Express*), con complicazioni notevoli durante le manovre (altro trasformatore ecc.). Attualmente uso una di queste loco (non più motorizzata!) come *finta* loco da manovra (**foto n. 036**) per il *finto traino* di loco elettriche che volessi ricoverare in tratti privi di *catenaria*, come per esempio nella zona della piattaforma girevole. Con la acquisizione della Central Station (60212) e la possibilità di creare anche delle estemporanee doppie trazioni, l'uso di quella 361 è oramai molto limitato, anche perché i corrimano, col passare degli

anni si sono incurvati, come potete vedere sullo sfondo a destra nella **foto n. 26**.



**Foto n. 36: la 361 Roco (folle) in *finta manovra* a Vibaden 3**



**Foto n. 37: un saluto dai manovratori della V 60 a Vibaden**



**Foto n. 38: un saluto dai manovratori della 261 a Vibaden**

Queste ultime foto e le precedenti ci debbono ricordare che volendo collocare dei **manovratori** sui predellini di manovra si dovrebbero rispettare le divise e le epoche, pur con qualche possibile deroga, tenendo ben presente l'evoluzione cromatica delle tute da lavoro, agli inizi, negli anni Cinquanta erano più che altro semplici divise anti... sporco, poi divennero antinfortunistiche, sino ad arrivare ad essere attualmente catarifrangenti (vedi le **foto n. 15 e 16**). Già in tarda epoca III venne reso obbligatorio l'uso dei caschi protettivi, ci sarebbe da indagare, ma...

**Numeri telefonici: 0753740625, 3398734735 (TIM), 3476757098 (Vodafone).**

**Si ringraziano Mauro Cozza, Domenico Cusimano, Tito Myhre, Marco Palazzo ed Eros Pierini per il contributo.**

Gian Piero Cannata



