

HO PROVATO PER VOI (BR) 132/232 LA “LUDMILLA” DELLE DR/DB (I parte)

Märklin art. 36420/36421/36424/26551/26560- (per ora)

“LUDMILLA”, UNA FIGLIA DELLA RUSSIA

Una signora italo-polacca, emigrata anni fa, come extracomunitaria clandestina, mi disse che c’era un proverbio dalle loro parti, un modo di dire più che altro, che suonava così: “dalla Unione Sovietica arrivano tanti carri merci vuoti”. La signora aggiungeva il *resto* che nessuno osava dire in presenza di possibili delatori filo-russi: “e poi ripartono (i carri s’intende) pieni!”. *Non mi permetto di commentare.*

In un’epoca (anni Sessanta/Settanta dello scorso secolo) in cui molti giovani, di certo più che in buona fede, sognavano i *paradisi proletari*, io, che collaboravo con i miei genitori alla gestione di un albergo dai *prezzi modici*, assistevo, anno dopo anno, a continui episodi, persino drammatici, come la fuga dal nostro Hotel a Trieste di un gruppetto di ragazzi bulgari, che mi fecero ricredere ed aprire gli occhi su certe condizioni... *idilliache*. Forse *qualcuno* avrà pensato che i film della serie di Don Camillo ed il sindaco Peppone fossero *esagerati*, ma io no! Le poche comitive dell’Est comunista, che erano state “autorizzate” a lasciare, per turismo, il loro Paesi, sembravano qui da noi composte da *poveracci spauriti* e quelli che erano meno “poveracci” se ne andavano in giro a fare incetta di calze da donna (è vero, non è una fola di Carlo Verdone). La moglie di un ingegnere ungherese confessò, pudicamente a mia madre, che per *esportare* dei collant, da vendere o regalare alle amiche, se ne era infilati dodici paia, uno sull’altro. Era felice come una pasqua... ed eravamo in luglio!

Fatta questa *personalissima* premessa, ecco che arrivano sul mio tavolo da lavoro le *Ludmilla*, *figlie dell’URSS*, gigantesche diesel 232, ex 132 per le ferrovie della Repubblica Democratica Tedesca, tirate appena fuori da 2 confezioni **art. 26551 e 26560**. Queste diesel (come le altre di gruppi consimili) sono per certi versi emblematiche del farraginoso sistema produttivo *imposto* dalla Unione Sovietica ad uno Stato “satellite” (e non ho detto *schiaivo*!) quale la DDR; tutto il *resto*



tecnico e cioè le mancate croniche forniture di ricambi, per i motori, per il riscaldamento del treno, la rumorosità allucinante delle 132 (furono chiamate i *tamburi della steppa*), fanno parte di una storia ferroviaria che potete gustare leggendo i cataloghi Brawa e Märklin. Ed ora che mi sono esposto, *politicamente*, è meglio interessarsi dei modelli Märklin. Non potendo acquistare tutti i modelli usciti, mi sono concentrato su le 232 che ho acquisito con le confezioni di interessanti carri più o meno pesanti.

COME SONO FATTE LE LUDMILLA 232

LA PRIMA CONFEZIONE

La prima impressione è positiva perché la “bestia” è massiccia, del tutto metallica, tranne i copri-carrelli ed il tetto, e pesa la bellezza di 634/638* grammi ([foto n. 1](#)). Nella confezione ([art. 26551](#)), oltre alla 232 365-7, anche 6 bei carri per il trasporto di calcare a saracinesca rotativa serie Tds 930, già ben invecchiati ([foto n. 2](#)). Il loro peso è trascurabile, grazie anche alla eccellente scorrevolezza. Per essi valgono tutte le raccomandazioni già fatte nella II parte del mio [6° Capitolo](#) per i carri Fc 090 e nella [foto n. 3](#) potete vedere una scaletta piegata e, sopra la stessa, una delle leve di scarico smarrita! Questa *Ludmilla* è priva di suoni e dotata di un semplice decoder FX. Come leggerete non è poi difficile insonorizzarla, anche se più costoso.



Foto n. 1: 232 Märklin 638 grammi sulla bilancia elettronica

La *Ludmilla* è, fra le Märklin, una delle più pesanti e vi ripropongo la minitabella apparsa nel mio [Capitolo 33°](#), quello sulla V 300/230.

Nonostante ciò, le due Roco prese per comparazione, anche se prive di carrozzerie metalliche, con i loro telai/zavorra avvolgenti, arrivano a superare in peso le 232 della Casa di Göppingen, ma per quanto riguarda la loro forza di trazione, i pochi modelli provati (realizzati dalla Casa austriaca per il sistema a punti di contatto centrali dei binari Märklin) raramente superano i 2,5 N.

La forza di trazione di una *Ludmilla*, misurata sul *dinamometrico* (consulta il [Capitolo 31°](#)), si può paragonare a quella della Taurus 182 ([art. 39830](#)), modello del 2002, dotata di un motore C/Sinus di prima generazione che agiva su un solo carrello; la *Ludmilla* quindi è molto potente, anche se non si può dire eccezionale, dato che la sua trazione è, o dovrebbe essere, meglio distribuita sui 4 assi (quello intermedio di ciascun carrello è folle).



** Il peso in tabella della 232 365 è quello misurato dopo l'elaborazione con un altoparlante ed il decoder mfx e differisce da quello standard di meno di 5 grammi.*

232 365-7 “Ludmilla” DB AG.	Peso* gr. 638	Trazione gr. 150 (ca. 4,4 N)
232 420-0 “Ludmilla”(Cargo)	Peso gr. 635	Trazione gr. 150 (ca. 4,4 N)
230 001 Märklin Softdrive Sinus	Peso gr. 514	Trazione gr. 164 (ca. 4,8 N)
221 Märklin con motore a 5 poli	Peso gr. 612	Trazione gr. 167 (ca. 5 N)
V 200 Märklin motore C-Sinus	Peso gr. 603	Trazione gr. 100 (ca. 2,9 N)
V 200 motore Roco Digital Märklin	Peso gr. 650	Trazione gr. 51 (ca. 1,5 N)
E 636 FS Digital Lenz	Peso gr. 656	Trazione (dato non disponibile)



Foto n. 2: carri Tds 930 Märklin già fortemente sporcati di calcare



Foto n. 3: carri Fc 090, simili ai Tds 930, con una scaletta piegata e senza una leva

LA SECONDA CONFEZIONE

Nella seconda confezione (**art. 26560**), oltre alla 232 420-0, anche 5 carri realmente metallici, e perciò molto pesanti, per il trasporto di carichi eccezionali serie Sahmms 709; i rotoli di acciaio (**foto n. 4**) aumentano il peso di 72 gr (12 gr cadauno). Il trasporto in salita di questi carri su una livelletta del 42% sarà oggetto di attente verifiche nella III parte.

Ognuno di questi carri pesa, con il carico dei 6 rotoli, **199 grammi**.

La sella centrale è priva del manufatto d'acciaio, per evitare, nella realtà, un aggravio eccessivo alla struttura del vagone e per problemi di superamento del carico per asse.

Attenzione quando estraete questi carri dalla loro sede in polistirolo!! Hanno tre scalette, metalliche, ma molto delicate... io ne ho piegata subito una (nella **foto n. 5**, la scaletta è stata risistemata).

Attenzione a non piegarle soprattutto quando dovrete inserire sul pianale del carro i lunghi basamenti di carico per posizionare i rotoli d'acciaio: questi supporti hanno dei piccoli spunzoni da centrare, nei rispettivi forellini, alla perfezione ed esercitando una forte pressione.

3

Non è poi semplicissimo posizionare questi Sahnms 709 sui binari, a causa dei loro sei assi, persino nelle **foto n. 4 e n. 5** un carrello è sviato!



Foto n. 4: pesantissimi Sahnms 709 Märklin, quasi 200 gr con i rotoli d'acciaio



Foto n. 5: Sahmms 709, con il particolare dei rotoli d'acciaio e una delle scalette -

La *Ludmilla* 232 420-0, è dotata di un decoder mfx a funzioni ridotte e di suoni eccezionalmente potenti, che non avevo mai sentito in altre diesel, ma potrei sbagliare.

Anche tirar fuori la *Ludmilla* non è stato facile, perché è circondata fin troppo strettamente dal polistirolo e nella scatola non è presente, come è accaduto per altre confezioni, il classico involucro in plastica trasparente da cui siamo soliti estrarre le nostre preziose macchinette. Le *Ludmilla* del resto sono così massicce che non temono gli inevitabili sbalottamenti delle spedizioni.

LE DUE LUDMILLA E LE DIVERSE LIVREE, INVECCHIATURA IN HO

Le fiancate dei carrelli delle diesel sono ben incise, tanto che si stenta a credere che non vi siano particolari (tubi lancia sabbia ecc) inseriti a parte e una leggera invecchiatura in grigio chiaro (la 232 365-7 è una macchina che trasporta calcare!) metterà ulteriormente in risalto i particolari (foto n. 6).

3

Le scalette d'accesso in cabina sono finissime e solidali con i carrelli, nella *Ludmilla* in H0, come nella realtà.

Nella 232 420-0 i carrelli verranno invecchiati con il solito marroncino *pele di sorcio*, tipico dei mezzi reali (foto n. 7). Nelle foto n. 8 e n. 9 il risultato. Tenete presente che il flash non è adatto a riprendere questo tipo di sporco (realizzato con grafite rossiccia) in quanto il lampo si riflette eccessivamente nelle foto, scattate in tetro periodo invernale, e che dal vero sembrano invece perfette.

Sempre nelle stesse ultime foto n. 8 e n. 9, potete notare la sporcatura delle ventole e del tetto, appena accennata.

Nella foto n. 8 la leggera sporcatura delle griglie traforate su di un lato si nota bene, ma sempre a causa del flash sembra assente o quasi nelle foto n. 9 e n. 14.



Foto n. 6: 232 Märklin invecchiamento dei carrelli e i corrimano laterali e anteriori



Foto n. 7: 232 reali, invecchiamento naturale dei carrelli nel tipico marrone sporco



Foto n. 8: 232 420-7 Märklin, con carrelli invecchiati, sul secondo binario di Vibaden si può notare che, senza il riflesso del flash, le griglie siano realistiche



Foto n. 9: 232 420-7 Märklin, con il particolare dei carrelli invecchiati a Vibaden

Come vedete dalle [foto n. 7, n. 13 e n. 15](#) (prototipi reali), le livree sono in continuo mutamento, man mano che le 232 vengono riverniciate. Questo continuo mutamento e passaggio di queste macchine da una *compagnia* all'altra è una vera manna per i produttori di modelli. La Märklin ha sfornato (per ora, 2010) diverse colorazioni e diesel di epoche diverse:

nel 2008/2009

- 1) *Ludmilla* 132 DDR di epoca IV, antecedente la Riunificazione, [art. 36421](#), colorazione caratterizzata da un tetto in grigio pietra e vistosa fascia bianca; serie Hobby con decoder FX, senza suoni.
- 2) *Ludmilla* Cargo epoca V, [art. 36420](#), serie Hobby con decoder FX, senza suoni.
- 3) La *Ludmilla* 232 DB AG. della confezione [art. 26551](#), con i nuovi colori e senza fascia bianca, dotata di decoder FX, senza suoni.

nel 2009/2010

- 4) *Ludmilla 232 DB AG.* di epoca V, colorazione nel rosso scuro originario (in questa il tetto è in grigio scuro), subito dopo la Riunificazione, **art. 36424**, serie Hobby, ma con decoder MFX e suoni dei potenti motori diesel e della tromba.
- 5) La *Ludmilla 232 DB AG.* Cargo della confezione **art. 26560**, colorazione del tutto simile alla precedente (a parte la vistosa scritta laterale), con decoder MFX e suoni dei potenti motori diesel e della tromba.

Nelle foto del reale, in mio possesso, non è applicato ancora il logo della nuova DB AG. La mascherina bianca antinfortunistica può essere diversa per grandezza: nella **foto n. 15** è identica a quella dei modelli Märklin, ma è priva del logo. Tutte le opzioni sono corrette, perché, come vedrete (nella III parte di questo **Capitolo 52°**) in altre serie, oggi vengono addirittura applicate vistose scritte sulle fiancate.

I corrimano laterali ed anteriori, ben visibili nelle **foto n. 6, n. 7 (reali), n. 10 e n. 11**, sono veramente finissimi e confrontando le vere foto con quelle dei modelli si può comprendere che in H0 vanno maneggiati con estrema cura.

Il tetto può essere invecchiato con un grigio sporco sfumato come si vede dalle **foto n. 1** (modello in H0) e nella **foto n. 7** di una 232 reale.

Le macchine così come sono fornite dalla Märklin (**foto n. 11**) non sono assolutamente realistiche e specialmente la zona delle tre ventole va sporcata e molto scurita come si vede sempre dalla **foto n. 7** reale.

La zona delle griglie sulle fiancate dalle foto reali non appare mai molto sporca, io ho optato per una leggera sporcatura (**foto n. 13**, reale, e **n. 14**).



Foto n. 10: 232 420 -0 Märklin, nuova, i corrimano laterali e anteriori



Foto n. 11: 232 365-7 Märklin, carrelli e tetto invecchiati, fragili corrimano anteriori



Foto n. 12: 232 420-0 Märklin nuova, il tetto e la zona delle ventole è troppo pulito!



Foto n. 13: doppia di 232 reali, la zona delle griglie laterali non è molto sporca, i tetti sono invece estremamente anneriti dal fumo del gasolio.



Foto n. 14: 232 365-7 Märklin, invecchiamento del tetto e delle ventole -

La parte anteriore può essere impreziosita con un gancio realistico, 4 tubi dei freni ed un rec posto in una insolita posizione che potete vedere dalla [foto n. 15](#). Ingrandendo si osservi che il rec termina in un foro esattamente sotto il respingente sinistro (a destra guardando la [foto n. 15](#)).

Per poter applicare il gancio realistico bisognerebbe però bucare la piastra anteriore, oppure aggiungere un anello posticcio come potete vedere nella [foto n. 16](#). Il problema risiede nel fatto che lì è tutto metallo e molto spesso, aggravato dalla rappresentazione del gancio realistico... monco. Si dovrebbe allora prima limare il gancio preesistente, poi centrare il foro ecc., rischiando però di rovinare la sede, ben riprodotta del gancio realistico. Si può tentare praticando il foro dal lato interno della carrozzeria e ci vuole però precisione assoluta. Non è comunque il solo problema perché, osservando la [foto n. 15](#), si vede che il pancone anteriore reale non termina di certo, come nei modelli, con una vistosa rientranza, che nel modello in H0 consente

il movimento del gancio modellistico (tra le altre si vede bene nelle **foto n. 11 e n. 16**).

Leggi dopo il paragrafo “Modifiche al portagancio e protesi”.



Foto n. 15: 232 553-8 reale, in una foto che mette in risalto molti particolari



Foto n. 16: 232 365-7 Märklin, anteriore con portagancio ancora troppo visibile

I PIATTI DEI RESPINGENTI

Mi occuperò ora di un particolare metodo per invecchiare i piatti dei respingenti, sì da farli apparire come quelli della [foto n. 15](#).

Avevo fatto una promessa (molti mesi fa) nel [Capitolo 30°](#) ed ora forse ho trovato un semplice metodo per rendere i respingenti più realistici.

Il brano dal Capitolo 30°:

Nell'immagine finale (foto n. 53) i piatti dei respingenti di una E 94, restaurata e di proprietà del *Bayerisches Eisenbahnmuseum*, che si coprono sempre di quello strato di grasso, polvere e sporcizia in ogni ferrovia di questo pianeta. Non è facile da riprodurre, io sto ancora studiando un sistema a base di un supporto cartaceo e grafite mista a colla, ma ne ripareremo a cose fatte.

3

Per rendere realistici i piatti dei respingenti, anni fa avevo pensato di usare strani metodi, tutti rivelatisi inutili o peggio. Naturalmente gli esperimenti sono stati fatti su vecchi modelli per lo più inservibili (di altre Marche, si intende!).

Ora uso un metodo semplicissimo:

- 1) dipingo, senza toccare i bordi esterni del piatto, una base di colore chiaro (bianco sporco opaco, intonaco sporco ecc) con un pennello piccolissimo;
- 2) ad asciugatura completa, con un pennello sempre piccolissimo e/o un Cottonfioc (pulito!), sporco la parte centrale lasciando l'alone chiaro intorno visibile irregolarmente.

Basta così. La sporcatura può risultare più o meno irregolare, ma non importa, giacché in realtà non c'è mai un respingente sporco in modo totalmente uguale all'altro ([foto n. 17 e n. 18](#)).



Foto n. 17: la 232 420-0 con piatti dei respingenti sporcati



Foto n. 18: la 232 365-7, piatti sporcati secondo il metodo descritto

SMONTARE LA "LUDMILLA"

Genialmente semplice! Una sola vite, il cui foro si vede accanto all'altoparlante nella [foto n. 19](#), accanto all'etichetta a caratteri gialli d'identificazione. Una curiosità: nella *Ludmilla* senza suoni la vite era a taglio, mentre nell'altra, mfx, a croce (almeno nel mio caso).

Due sole viti a croce, piccole e smarribili, trattengono i carter di ciascun carrello (sempre nella [foto n. 19](#)).

Accortezze:

- 1) per sollevare il mantello si deve sapere che i cassoni laterali (la parte esterna) sono solidali con il mantello stesso e quindi si può alternativamente o tirare delicatamente verso il basso il telaio per il tramite dei carrelli, o, con la loco ben posizionata sul banco di lavoro, sollevare dall'alto ([foto n. 20](#)).
- 2) Vicino alla sede dell'altoparlante ([foto n. 21](#)) sono posizionati, a pressione, due serbatoi che tendono a staccarsi, io li ho incollati a scanso di... perdite ([foto n. 22](#)).

3

- 3) Le ventole sul tetto si staccano con facilità con tutte le conseguenze del caso (rischio perdita, perché rotolano, sotto il più classico degli armadi ecc).

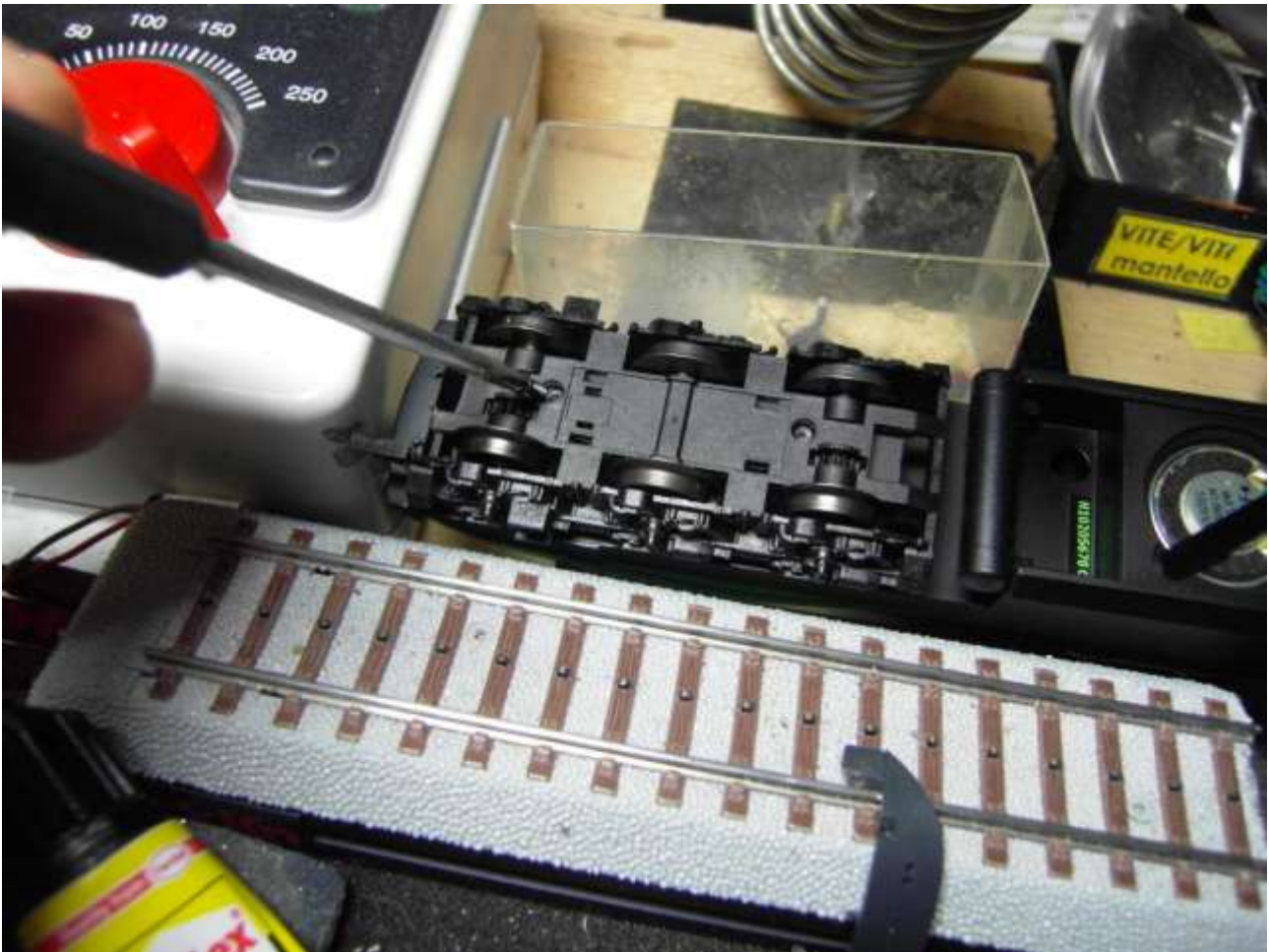


Foto n. 19: foro della vite della carrozzeria (a destra) e viti del carter di un carrello



Foto n. 20: si allontana il mantello tirando dai carrelli o sollevando



Foto n. 21: uno dei serbatoi che si possono perdere

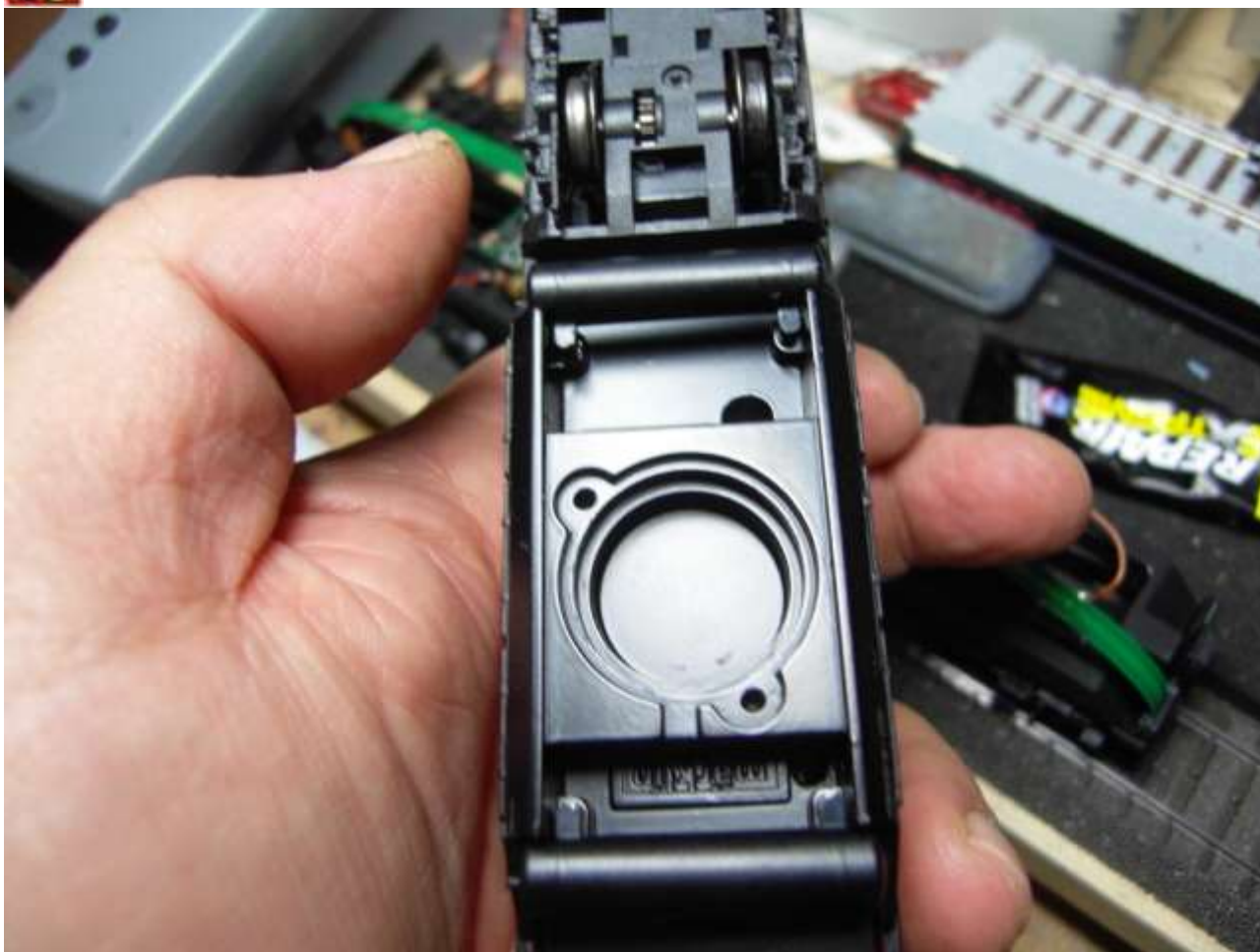


Foto n. 22: il serbatoio che è stato riposizionato e incollato

Il tetto grigio in plastica è smontabile, dall'interno della carrozzeria. È tenuto fermo da due micro viti. Mi è toccato svitarlo perché una coppia di tubi dei freni si era incastrata nel vano che si crea nel sottotetto!

MODIFICHE AL PORTA GANCIO E PROTESI

Ho provveduto ad eliminare il gancio, e ad accorciare il portagancio segnando accuratamente la parte troppo sporgente (foto n. 23), ma neanche così si può evitare la bruttura dello spazio tra i respingenti che risulta evidente confrontando le foto n. 10, n. 11, n. 16 e n. 24.

Eliminare la parte sporgente del porta gancio è comunque necessario se si vuole completare un lato realisticamente con tubi dei freni, gancio e rec, ruotando nelle curve la sporgenza colpirebbe le tubature.

Chiarissimo lo spazio irrealistico nella foto n. 24, in cui si vede bene che i tubi dei freni, che dovrebbe essere inseriti in una lamiera continua, sembrano invece sospesi o appesi che dir si voglia.



Non mi riuscivo a rassegnare ad una *bruttura* che, quando avevo acquistato la prima *Ludmilla*, non avevo neanche notato...

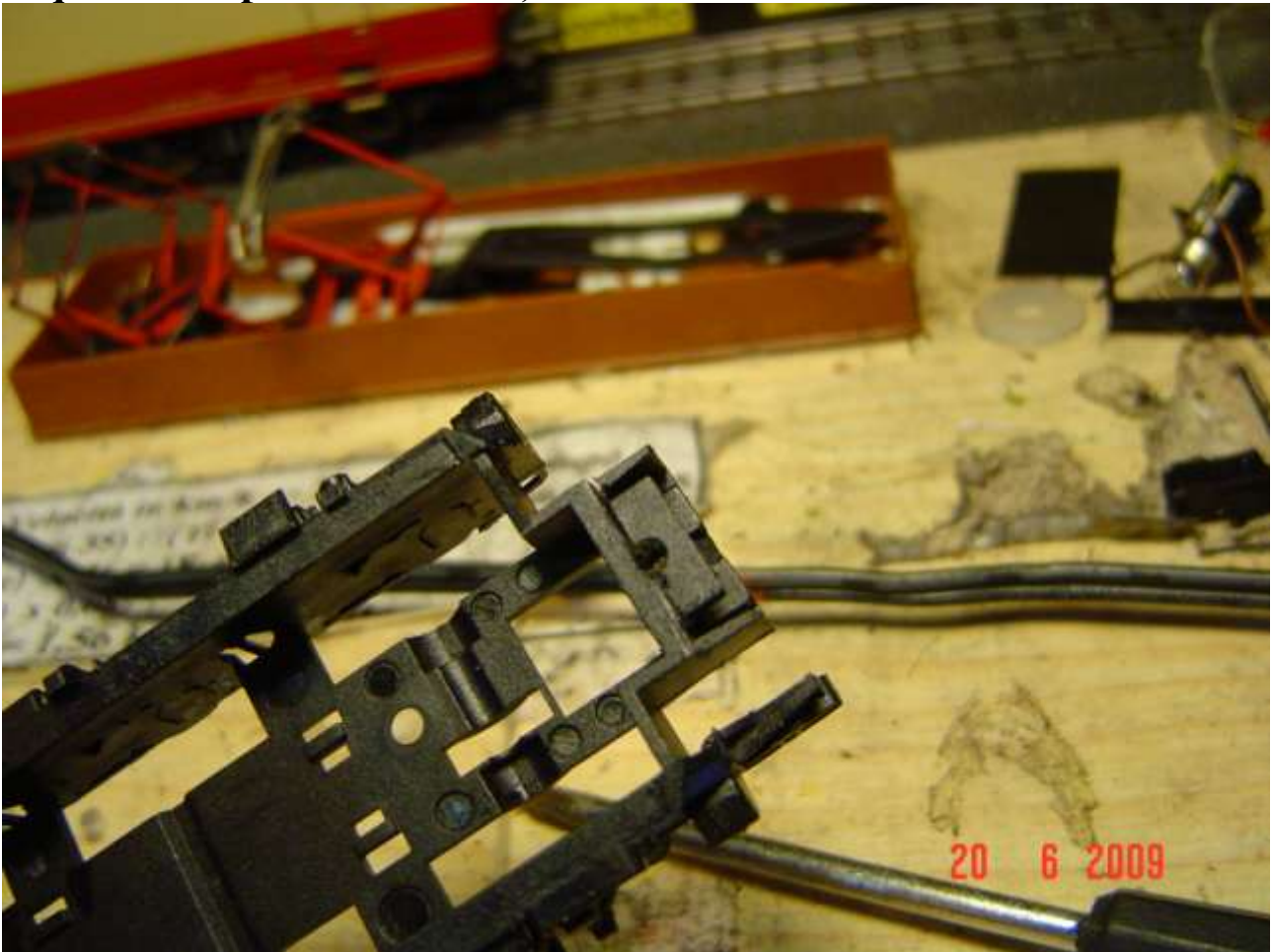


Foto n. 23: 232 365 -7 Märklin, copri-carrello con portagancio tagliato



Foto n. 24: 232 365 -7 Märklin, spazio irrealistico tra i respingenti e i tubi appesi!

Infine, cerca che ti ricerca, ho trovato una soluzione che mi mette il cuore in pace, anche se per la verità è alquanto laboriosa.

Il pezzo del frontale si può ricavare dalla carenatura frontale fornita con le 103 (pezzo di ricambio [art. 220989](#)). In tutte le E 03 prototipo, o in alcune serie di 103, vengono inserite delle bustine che contengono sia i tubi dei freni doppi con un solo foro da praticare, perché già appaiati e sia, in particolare, le carenature complete che vedete nella [foto n. 25](#) e che vanno tagliate, come nella [foto n. 26](#), per ricavarne la barra posata tra le rotaie ([foto n. 27](#)). Queste *bustine* sono ordinabili presso il proprio negoziante di fiducia. Consultate anche il mio [Capitolo 41°](#) (I, II e III parte).

A questo punto grazie alla nuova colla della Pattex , la “Extreme” ([foto n. 28](#)), si posiziona tra lo spazio irrealistico il pezzo in questione, come nella [foto n. 29](#). C'è da dire che sarà semplice incollare nei fori (anche troppo generosi) i tubi doppi dei freni, come ho detto anch'essi forniti nelle bustine delle carenature frontali delle E 03 ecc.

3

Una prova è già effettuata nella **foto n. 30**, ma ancora non è stato verniciato il pezzo in questione, la cui tonalità tende troppo al grigio.

I tubi dei freni, che nelle 103 terminano in fori specifici, sono troppo lunghi e vanno accorciati con le forbici o una cesoia nella parte terminale (**foto n. 31**). Nella **foto n. 32** si può vedere che, per evitare delle imperfezioni si può usare dello stucco per plastica, dalla parte interna.

Nella **foto n. 33** si vede come, per un riuscito incollaggio con la colla Extreme, sia necessario posizionare per alcune ore la carrozzeria delle 232 in una morsa. Naturalmente vanno usate tutte le precauzioni quali un panno morbido tra carrozzeria e morsa, che va stretta pochissimo.

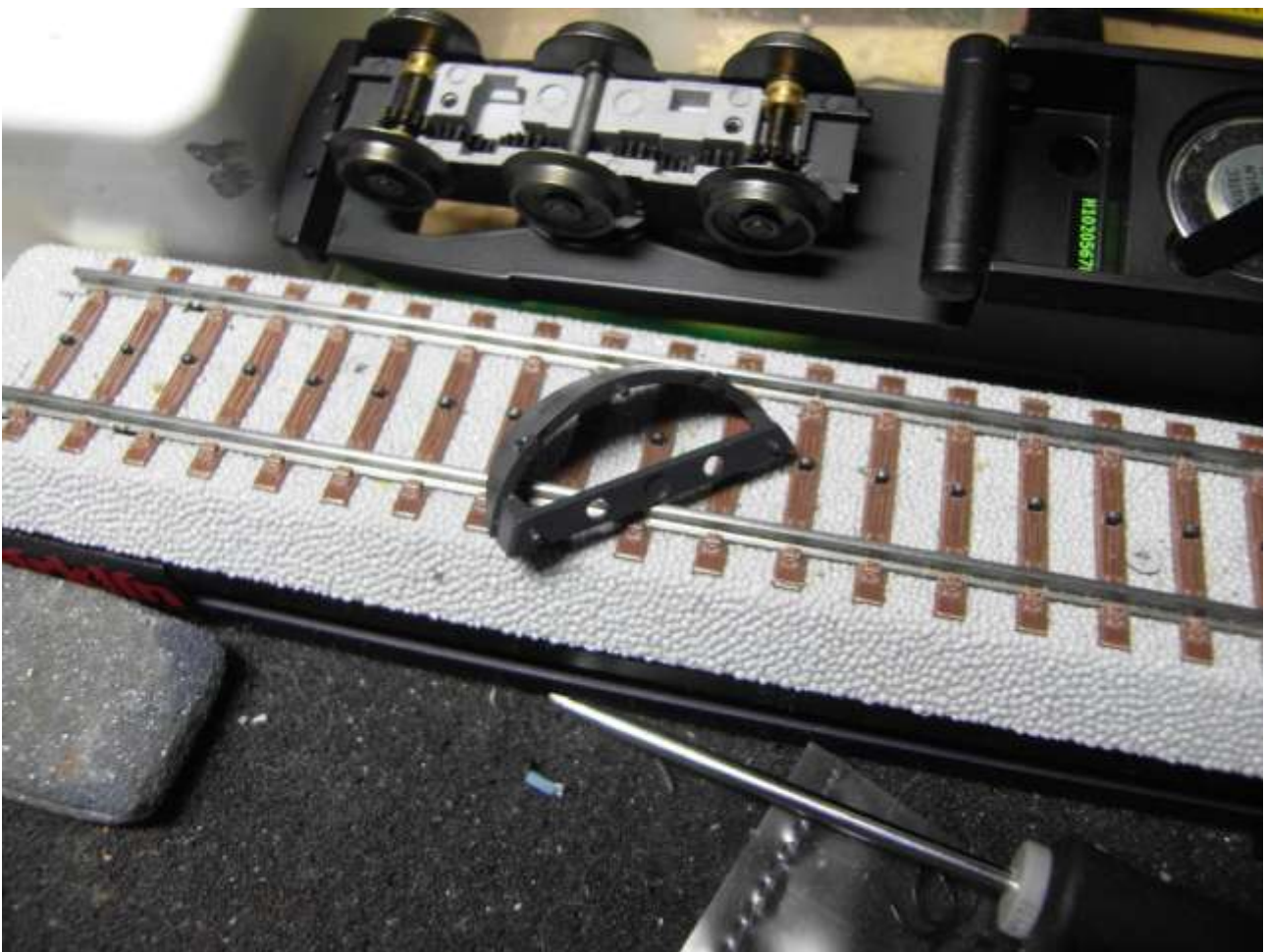


Foto n. 25: carenature 220989 fornite con le E 03 Märklin, o come ricambi



Foto n. 26: le carenature vanno tagliate per ricavarne la barra adatta da inserire

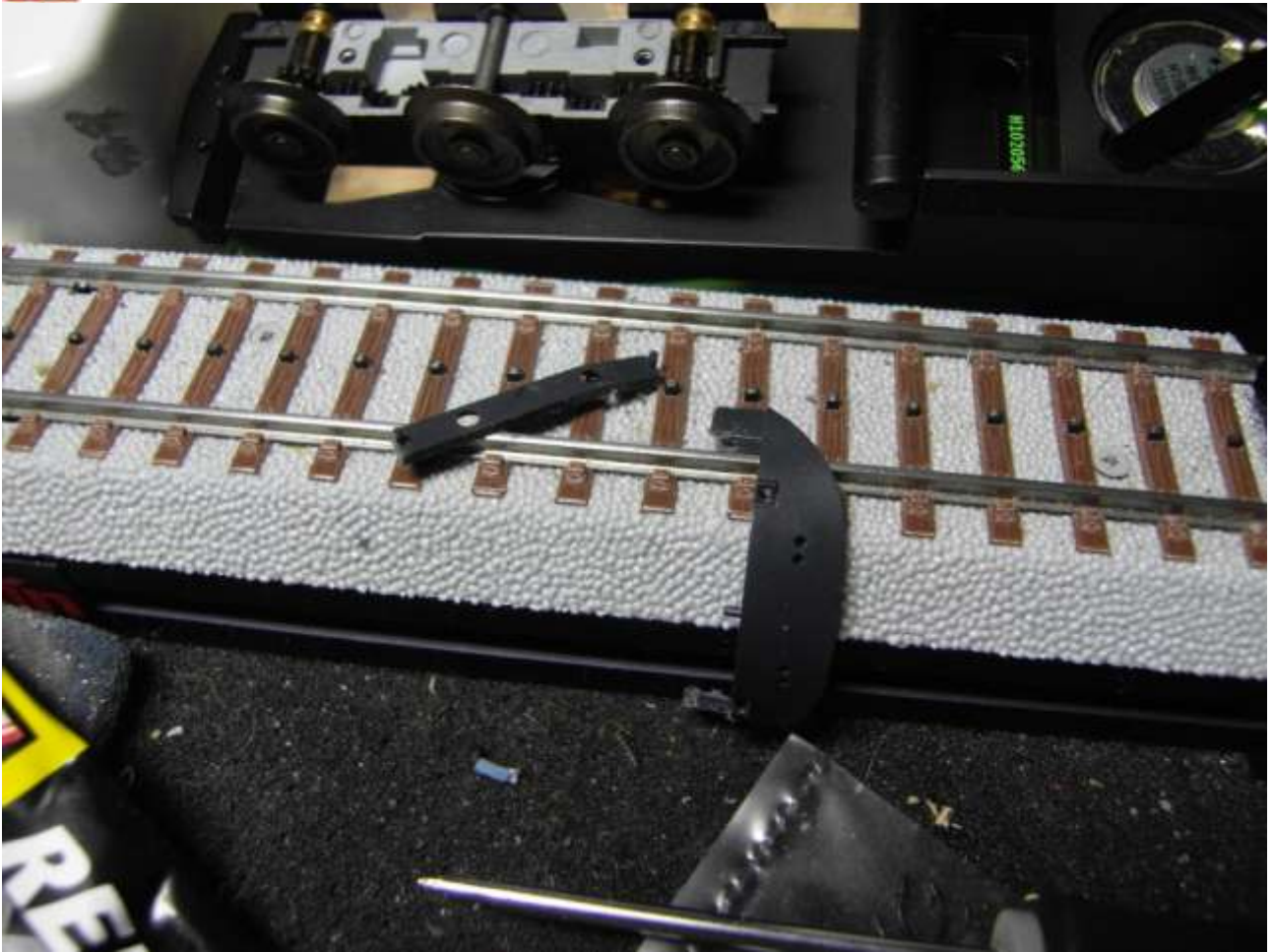


Foto n. 27: ecco la barra (da limare), completa di due fori adatti ai nostri scopi



Foto n. 28: dove tagliare con il traforo e la colla Extreme della Pattex



Foto n. 29: nella 232 Märklin, la barra colma lo spazio irrealistico tra i respingenti



Foto n. 30: 232 365 -7 Märklin, prova della barra senza verniciatura



Foto n. 31: i tubi dei freni, derivati dalla carenature 220989, vanno accorciati



Foto n. 32: può essere utile usare all'interno dello stucco per plastica



Foto n. 33: 232 365 Märklin, bloccata delicatamente da una morsa per completare l'incollaggio con la colla Extreme, la barra non è ancora stata verniciata

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

