



Foto n. 1: 218 161-8 DB AG al traino di carrozze InterCity tipo Apmz 121.2

## **CAPITOLO 054° SISTEMAZIONE DEI FRONTALI (I parte)**

**NEI GRUPPI: V 100.0, V 100.1 – 211, 212, 714  
V 200.0 – 220, V 200.1- 221, 210, V 160/216, 218**

Per ottenere nei nostri modelli Märklin e Trix in scala (dalla N alla 1) almeno un frontale modellisticamente realistico si deve far ricorso alle numerose immagini, di macchine vere, pubblicate nei Cataloghi e nelle riviste specializzate. Parliamo della scala H0.

Anni fa nei märklinisti non c'era molto entusiasmo (o era pigrizia?) a modificare un particolare di una macchina, eppure per alcune sarebbe stato veramente necessario. Ovviamente non mi riferisco ad antichi *mitici* modelli, ma a locomotive post 1973, che avevano acquisito un aspetto tanto realistico da ritenersi degne di qualche miglioramento in alcuni particolari. Rimanevano certo le caldaie con tubazioni stampate, frontali accennati e le fusioni *impastate*, ma qualche miglioramento, si stava concretizzando, poi ci fu la collaborazione con la Trix a partire dalla seconda metà degli anni Ottanta, che portò nuova linfa (come la *Graecia capta...*)\* in Märklin e la *fusione* nel '97 (*leggi acquisizione*). Oramai la Märklin ha fatto passi da gigante nella realizzazione e perfezionamento dei suoi modelli, già nel 1999, con le realizzazioni

delle piccole E 69 e della Br 55 555, arrivarono autentici *modelli di rottura* col passato. Molti appassionati anche in Italia si possono così oggi cimentare nella modifica dei frontali, che spesso sono già predisposti per quegli aggiuntivi, tubi e ganci realistici, un tempo appannaggio solo dei modelli di *altre* Case fermodellistiche. Vi sono anche riproduzioni Märklin del passato che tuttavia possono essere migliorati, seppure con qualche intervento di precisione.

\* *Graecia capta ferum victorem cepit et artes intulit agresti Latio.*  
(Orazio, Epistole)

## IL PROBLEMA DEI REC IN LOCO DIESEL

Vi sono prototipi che sono dotati di una coppia di rec (maschio e femmina) chiaramente visibili nei frontali. Un esempio nella pur triste **foto n. 2** (ritrae tante 220 in fila alienate dal servizio), che ha il pregio di essere riuscita oltremodo chiara per quanto riguarda la visibilità dei rec: a sinistra della foto si noti il tipo di rec con condotta ad U che viene innestato nell'altro rec "femmina", tutto a destra in basso, ovvio in un'altra loco o carrozza fornita dello stesso tipo; al centro, e in basso, subito sulla sinistra del gancio, si osservi l'altro rec per il riscaldamento delle carrozze. In altri Gruppi, persino simili, quali le V\*200.1/221, per migliorie costruttive questi rec non furono applicati.



Foto n. 2: 220 025-1 alienata dal servizio in un piazzale con altre ex V200 .0

\* la "V" stava per *Verbrennungskraftlokomotiven*, che vuol dire locomotiva a

combustione interna. Fu eliminata all'incirca nell'aprile del 1968, con la rivoluzione computerizzata.

Ecco in questa **tabella** chi ce l'ha e chi no, nei prototipi più noti, quasi tutti riprodotti dalla Märklin.

Questa tabella riguarda anche varie serie di loco elettriche, di cui mi occuperò, nella II parte di questo **Capitolo 54°**.

### PRESENZA DEI REC LATERALI

Gruppo costruttivo (Br) solo DB	Si	No
Br V 100/211* <input type="checkbox"/>	x	x
Br V 100/212*	x	
Br 714 (serie simile alla 212)	x	
Br V 200.0/220* <input type="checkbox"/>	x	
Br V 200.1/221* ◀		x
Br V 160/216* (prima serie "Lollo")	x	
Br V 160/216*	x	
Br 218	x	
Br V 300/230* ◀		x
Br E 10/110*		x
Br 111	x	
Br E 18/118*		x
Br E 40/139-140*		x
Br E 41/141*	x	
Br 143 (ex 243 DR)		x
Br E 44/144*		x
Br E 50/150*		x
Br 151	x	
Br 181	x	
Br E 410/184*	x	
Br 185		x

◀La condotta centrale per il riscaldamento del treno era però presente nelle V 200.1, poi 221 e nell'unica V 300 001, poi 230 001-0.

\* la seconda numerazione fu applicata a partire dall'aprile del 1968

forse non in tutte le serie costruttive furono applicati

nelle 220, radiate dalle DB nel 1984 e vendute all'estero, i rec possono cambiare, essere assenti ecc (vedi **foto n. 25**).

## COME OPERARE LA MODIFICA CON I REC

La Märklin fornisce alcuni aggiuntivi quali ganci tubi dei freni e rec insieme a varie nuove locomotive diesel (Br 218, 230 e nella prossima 216 “Lollo”, [art. 37740](#)) ed elettriche (E 10, E 40, E 41, 141, E 50, 150). Probabilmente anche in loco svizzere vi saranno frontali realistici da completare opzionalmente. Come oramai sapete io mi occupo solo di ferrovia tedesca, ma non sono del tutto analfabeta ed il catalogo lo spulcio per bene.

Prima di tutto cerchiamo di comprendere bene di cosa parliamo.

### VARI TIPI DI AGGIUNTIVI



Foto n. 3: nel testo

Ben lungi da poter completare una presentazione esaustiva degli aggiuntivi, prodotti da Märklin, Roco e Brawa, solo per citare i produttori più noti, nella [foto n. 3](#) ho raccolto alcuni dei più comuni.

Il produttore (anche se non più attivo) è indicato in blu

I [fili](#) in alto, da sinistra a destra: gancio semplice [Roco](#), più elaborato [Roco](#), gancio snodato [Tecnotren](#) (la Casa ha chiuso la produzione da anni), gancio [Märklin](#), rec destro [Roco](#), rec sinistro [Roco](#), rec destro [Märklin](#);

**Il fila:** tubi dei freni doppi appaiati (ottenuti dalla confezione **220989 Märklin**), tubo freni **Roco**, rec femmina a imbuto **Roco**, rec DB riscaldo vapore **Roco**, rec per riscaldamento del treno a vapore per loco italiane FS **Tecnotren**.

La Roco fornisce ancora delle confezioni (esempio nell'**art. 40014** della **foto n. 4**) che comprendono vari tipi di rec, ganci ecc., da richiedere presso il vostro negoziante di fiducia.

Vi sono poi Case artigianali che hanno preso il posto, lasciato vacante da vecchi produttori... da cercare tramite negozi o internet.

Ultima considerazione: preferite, se potete, aggiuntivi in metallo, belli, come quelli della cessata Tecnotren, però, non sono facili da reperire.



**Foto n. 4: nel testo**

### **MODIFICA AL REC AD IMBUTO FEMMINA**

Il rec centrale della II fila nella **foto n. 3** viene prodotto in plastica dalla Roco che predispone nei suoi modelli in H0 un apposito foro quadrangolare dove può esservi innestato.

Nelle loco Märklin, e non solo, questo rec non viene né riprodotto, né di conseguenza è previsto alcuna sede per inserirlo. Come avete ben

avuto modo di osservare nella **foto n. 2** è posto esattamente sotto il respingente sinistro, quindi a destra nelle foto di fronte.

Come vedete, nella **foto n. 5**, l'innesto (parte a destra quadrangolare) è estremamente ingombrante e con l'aiuto di una tronchesina o di un seghetto si deve eliminare per poterlo incollare nel sottocassa di gran parte delle locomotive (**foto n. 6**). Per evitare brutture il rec così tagliato va regolarizzato con l'aiuto di una lima (**foto n. 7**) ed infine incollato esattamente sotto il respingente sinistro (**foto n. 8**).

Nell'allontanare la carrozzeria sarà inevitabile, se non avete ben limato la parte restante dell'aggiuntivo (come in **foto n. 9**), che il mantello possa venire a contatto con il rec: montandolo invece a raso l'operazione sarà semplicissima. È inutile, se non per uso da vetrina, duplicare l'operazione sul lato dove si lascia gancio modellistico, perché questo, interferendo con il grosso rec, potrebbe addirittura far sviare la loco in curve strette.



**Foto n. 5: nel testo**

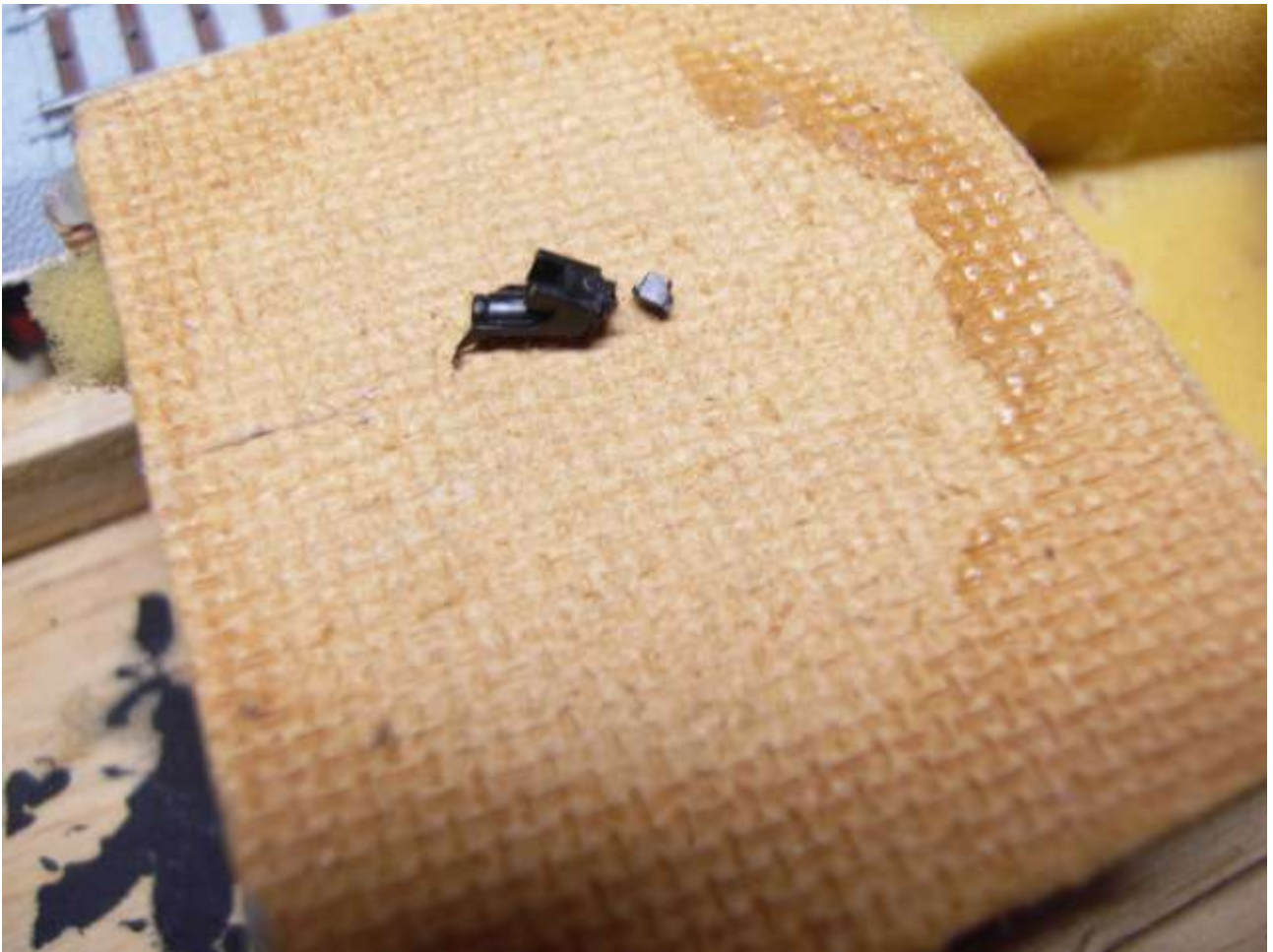


Foto n. 6: nel testo

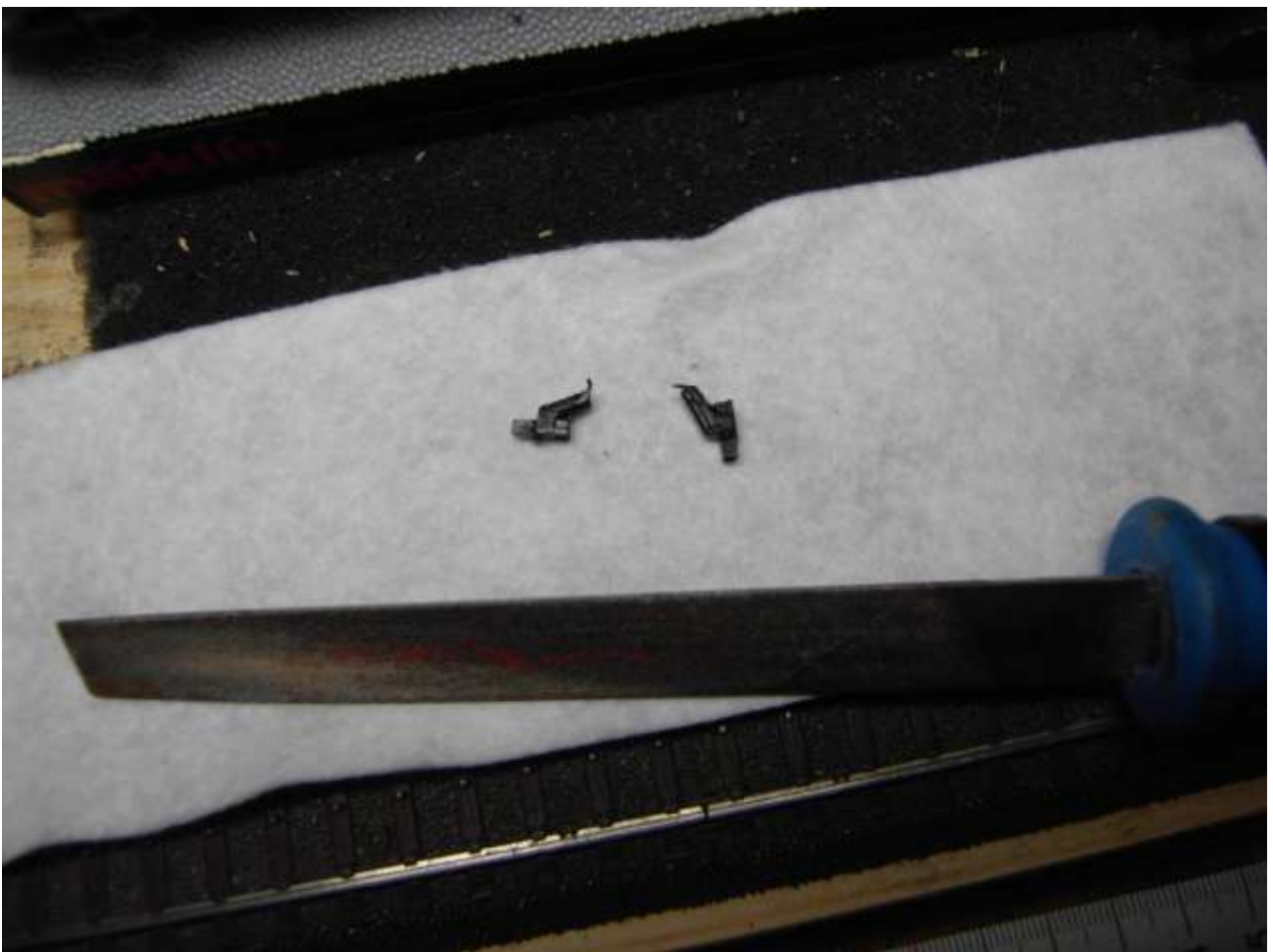


Foto n. 7: nel testo

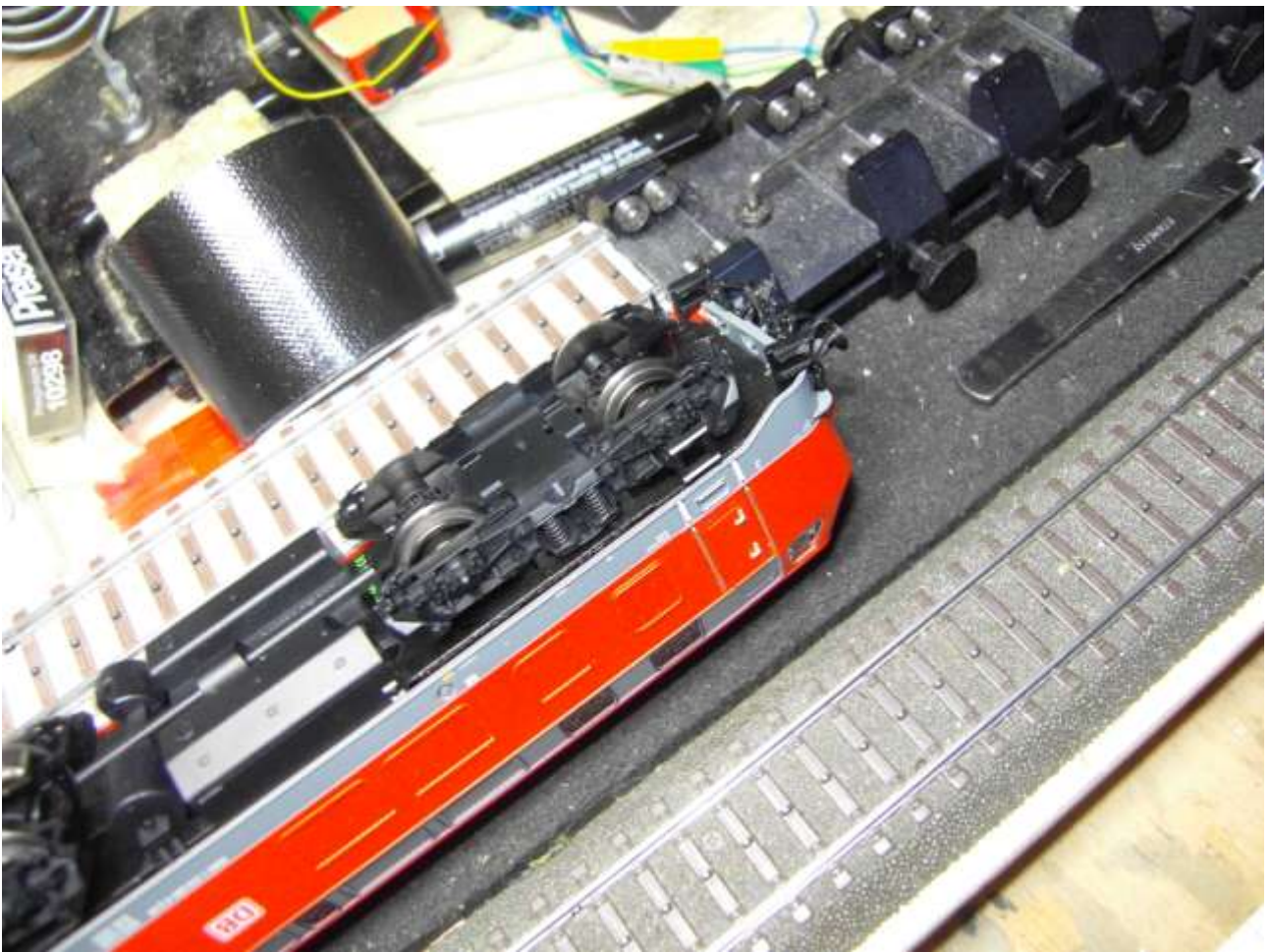


Foto n. 8: nel testo

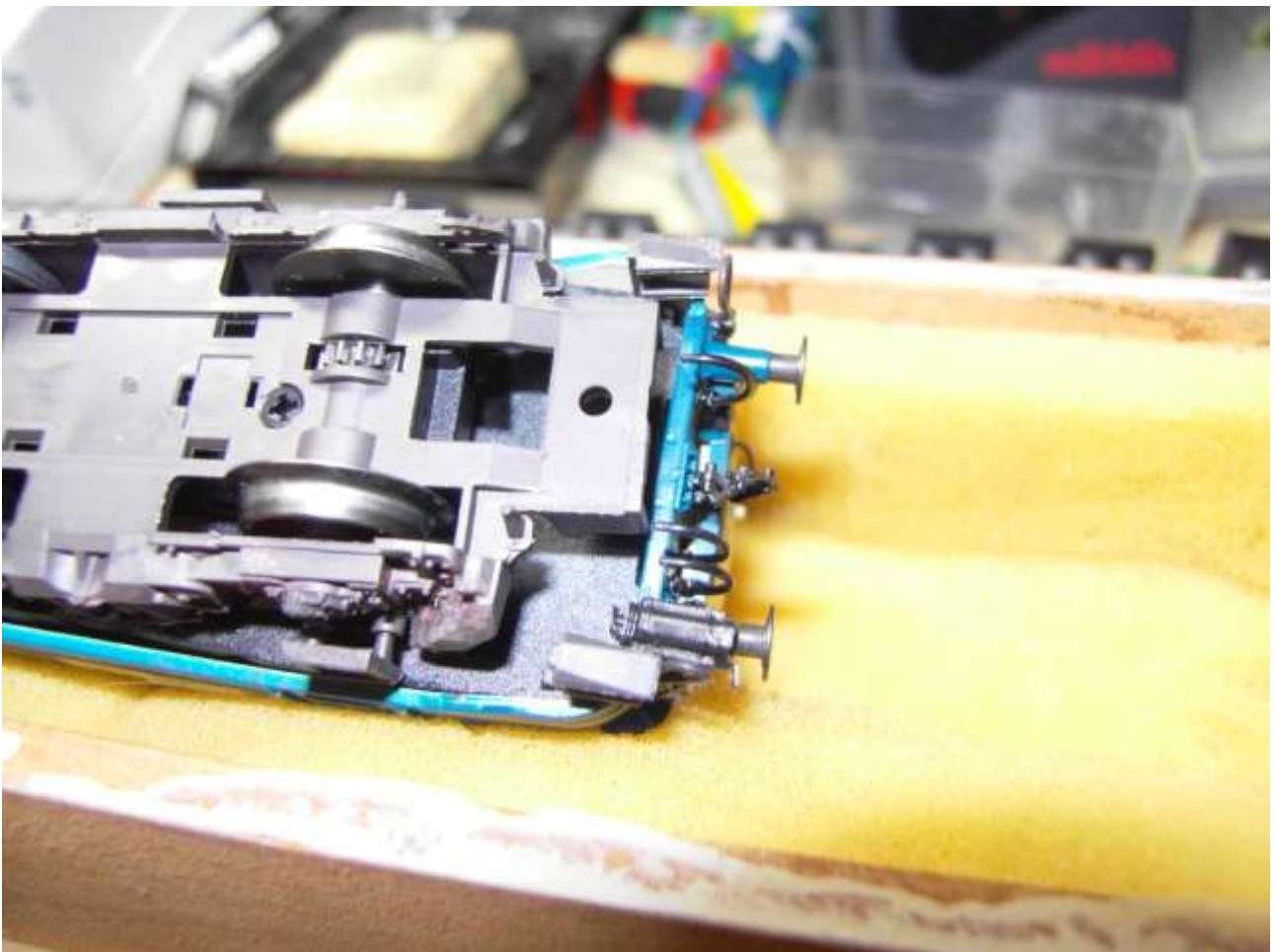


Foto n. 9: il rec, sotto il respingente, non è stato ben limato e la parte interna interferisce sia con il mantello che col porta gancio modellistico -



**DOPO LA NECESSARIA PREMESSA...**

## **PRESENZA DEI REC LATERALI NELLE V 100, 211, 212 E 714**

Dal 1969, quando uscì la **3072** (212 215-8) tutti erano incantati dalla diesel di media potenza che, grazie ad un complicato (e mai più riproposto) sistema di trasmissione ad “H”, che un tempo veniva ben indicato nelle istruzioni dei libretti negli anni Sessanta/Settanta (**foto n. 10 e n. 11**), era, pur con il famoso “avancorpo piccolo”, in grado di trasmettere su di un unico carrello-motore una potenza non indifferente.



**Foto n. 11: il libretto d'istruzioni degli anni Sessanta/Settanta**

Se riandate a visitare il mio **Capitolo 31°** vi accorgete che la 212 si colloca, come forza di trazione, sul MIO banco dinamometrico, nelle primi 20 posizioni (*come valore di peso in grammi*) e, vi assicuro non è certo una debiluccia! Nelle prove condotte nel mio **Capitolo 52°**, dedicato alle “Ludmilla”, una 212 ha superato senza problemi la difficile salita (42‰) posta all'interno della galleria del mio plastico di Vibaden, trainando i 5 carri con rotoli d'acciaio (**foto n. 13**).



Foto n. 12: il giunto ad "H" innestato nelle ruote dentate nelle 212 (art. 3072) –

Prima di realizzare la tabella ho visionato centinaia di foto, per quanto riguarda la serie V 100, poi divisa dopo il 1968 in due gruppi 211 e 212 le indicazioni sono per me, che non sono un ingegnere ferroviario tedesco, poco chiare: nei diesel Br 211 si trovano foto con e senza rec, in particolare le 211 passate alle ÖBB (serie 2048) non li avevano.

Nelle 212 ho invece sempre riscontrato la presenza dei tre rec.

Chiedo lumi a chi conosca il motivo di tali diversità, o meglio è chiaro che in alcune di queste diesel fosse presente il solo riscaldamento a vapore e non quello elettrico e non è l'unico caso.

Mauro Cozza ha scovato su Internet tante foto delle V 100/211/212, ve ne propongo 3: la prima di una stupenda V 100 1023, perfettamente restaurata per uso museale nella livrea originaria (foto n. 14), la seconda di una 212 320-6, in piena attività, in epoca IV (foto n. 15), ed infine di una 714, serie simile alla 212, ma in servizio di traino o spinta (simmetrico) per il treno/soccorso antincendio nelle gallerie, in livrea presumibilmente attuale (foto n. 16).



Foto n. 13: la 212 ha superato brillantemente la prova con i carri Sahnms 709



Foto n. 14: la V 100 1023 perfettamente restaurata in una parata di vecchie glorie

Nelle [foto n. 17 e n. 18](#) il risultato modellistico che premia il lavoro di preparazione e la ricerca fotografica, insomma quei rec nelle V 100 o 212 non possono mancare!



Foto n. 15: la 212 320-6 in servizio in epoca IV



Foto n. 16: una 714 traina il "treno-soccorso-in galleria" a Fulda



Foto n. 17: una 212 Märklin, con anteriore dotato di tutti rec necessari



Foto n. 18: una 211 Märklin, dotato di tutti rec necessari almeno presso le DB-



Foto n. 19: una 221 Märklin, con anteriore dotato erroneamente di tutti rec

Questa volta debbo iniziare con un mio clamoroso errore ed una foto che spesso è stata visionata da amici (e non solo) scattata da Marco Palazzo a Vibaden (il mio impianto) nel settembre 2007 ([foto n. 19](#)).

Se ingrandite l'immagine si vede perfettamente che la mia 221 107-6 è dotata di tutti i rec laterali e della condotta di riscaldamento a vapore, quest'ultimo nella foto è a sinistra del gancio modellistico snodabile.

Sbagliato e sbagliavo! Infatti sono esclusivamente le V 200.0, poi 220, ad esser dotate di tutti i rec descritti ([foto reali n. 20 e n. 21](#)).

Le V 200.1, poi, dopo il '68, 221 non hanno quei rec laterali.

Così ho, con la *santa* pazienza, dovuto allontanare i rec, stuccare i fori, invertire le cabine e ripetere la noiosa operazione di inserimento dei tubi dei freni e del gancio realistico previo:

- 1) Montaggio seconda mascherina frontale (fornita dalla Märklin).
- 2) Rifilatura con un cutter del vecchio gancio, tranne la sede, grazie al fatto che tutta la parte frontale è in plastica morbida.
- 3) Rifilatura dei tubi dei freni stampati (brutti) in entrambe le metà della mascherina... con tanto di taglio di stampo a vista!
- 4) Stuccatura e riverniciatura del frontalino liscio.
- 5) Rifacimento dei fori d'inserimento per gancio e tubi.

6) Inversione della cabina con il macchinista (opzionale se non avete intenzione d'inserirlo).

7) Inversione del gancio modellistico.



Foto n. 20: una V 200.0, con anteriore dotato di tutti rec



Foto n. 21: una 220, con anteriore dotato di tutti rec



Foto n. 22: una V 200.1, dotata del solo rec riscaldamento -



Foto n. 22: una V 221, dotata del solo rec riscaldamento -



Nelle **foto n. 23** il risultato, altamente realistico della sistemazione del frontale completo di tutti i rec in una 220 012-9 Märklin (**art. 39802** del 2007).

Ricordo che le 220 a fine carriera, dopo il 1984 (le 221 terminarono invece solo nel 1988 il servizio regolare presso le DB), furono vendute a molte compagnie estere, tra cui solo per fare degli esempi la Grecia, la Danimarca, la Svizzera e l'Italia.

Personalmente possiedo solo la ex 220 svizzera e la macchina, venduta intorno alla SBB CFF, fu rimarcata Am 4/4 18461, la potete vedere nella **foto n. 24**.

Una delle altre 220 vendute (in Italia furono diverse) è (o lo è stata) in servizio presso le FER, Ferrovie Emilia Romagna. Mi preme farvi vedere (grazie alla **foto n. 25**, tratta dal precatalogo Märklin attuale) che le 220 “straniere” non sempre conservano i rec originali tedeschi e la ex 220 011 ha dei rec decisamente italiani.



**Foto n. 23: una 220 Märklin, con il frontale completamente rifatto con aggiuntivi tutti riportati**



Foto n. 24: una ex 220, venduta alla Svizzera –



Foto n. 25: una ex 220, venduta alle FER Ferrovie Emilia Romagna –

## PRESENZA DEI REC LATERALI NELLE V 160/216

Dalle foto visionate è emerso che anche nelle 216 (serie “Lollo”, o no) era necessario effettuare questa modifica, valgono ovvio tutti i consigli precedenti.

Nella **foto n. 26** la bellissima V 160 003, in perfetta forma grazie al minuzioso restauro, e il suo modello Märklin nel mio Bw (**foto n. 27**).



**Foto n. 26: la V 160 003 perfettamente restaurata durante una manifestazione di vecchie glorie con tanti appassionati ammiratori-**



Foto n. 27: la V 160 003, con tutti i rec, nel deposito di Vibaden



Foto n. 28: V 160 e 216 in lavorazione



Foto n. 29: la 216 025-7, con tutti i rec, nel plastico di Vibaden



Foto n. 30: la 216 090-1, con tutti i rec, nel banco dinamometrico

## PRESENZA DEI REC LATERALI NELLE 218

Dalle **foto** visionate è emerso che anche nelle 218 (quasi certamente anche nelle 210 a turbina) era necessario effettuare questa modifica, valgono ovviamente tutti i consigli precedenti. Il rec ad imbuto è comunque presente, nonostante la presenza di un ulteriore rec sulla sinistra di queste diesel (lo vedete nella **foto n. 32** di Marco Palazzo, con il simbolo triangolare dell'alta tensione), che la Märklin fornisce già montato,. Le **foto dalla n. 31 alla n. 38** si commentano da sole.



**Foto n. 31: la 218 231-9, con tutti i rec, tranne quello ad imbuto a Vibaden**



Foto n. 32: la vera 218 193-1, con tutti i rec, compreso quello ad imbuto  
(foto di Marco Palazzo)-

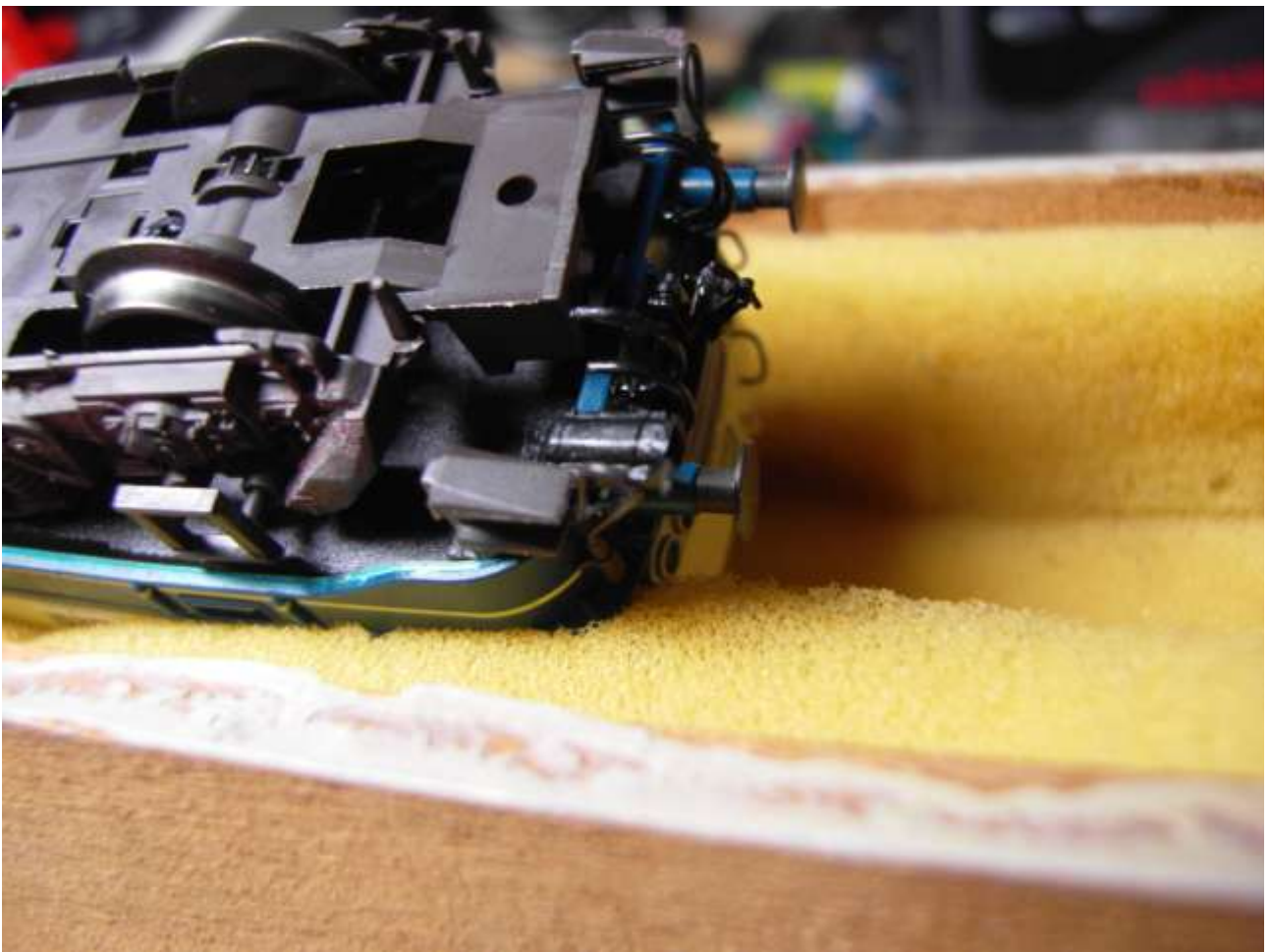


Foto n. 33: rec incollato dal basso nella 218 256-6-



Foto n. 34: la vera 218 137-8, con tutti i rec, compreso quello ad imbuto





Foto n. 35: modello della 218 con tutti i rec, compreso quello ad imbuto



Foto n. 36: modello della 218 217, serie Hobby, con tutti i rec



Foto n. 37: modello Märklin della 218 con tutti i rec, compreso quello ad imbuto



Foto n. 38: modello Märklin della 210 con tutti i rec, compreso quello ad imbuto

**(fine I parte)**

**Gian Piero Cannata**

