



Foto n. 1: convogli con carrozze da 26,4 e 28.2 cm a Vibaden

CAPITOLO 57° (corretto nell'ottobre 2011) **(I parte)**

ISTRUZIONI PER MONTARE LE ILLUMINAZIONI NEGLI ULTIMI MODELLI DI CARROZZE

COME SI È ARRIVATI AI GANCI CONDUTTORI

Nel mio **Capitolo n. 1** avevo fatto molti elogi alla Märklin per aver realizzato un gancio conduttore, veramente pratico, che risolveva un problema annoso: finalmente si potevano riporre nelle vetrine quasi tutti quei convogli (*prima*) bloccati da ganci conduttori fissi.

I ganci fissi, conduttori o no, erano nella Märklin di vari tipi (**foto n. 2**) e concepiti per scongiurare sganciamenti inopportuni (causati sempre da una cattiva posa del binario) e, se conduttori, utili per evitare che il peso, di ogni carrozza, fosse “aumentato” dal trascinamento (attrito radente) del pattino necessario per illuminarla.

Per i neofiti ricordo che negli anni Cinquanta/Sessanta dello scorso secolo, un modello di locomotiva Märklin doveva essere in grado di trainare carrozze (per molti anni in lamierino stampato e con carrelli di metallo). Le illuminazioni erano sì leggere (**art. 7077**), perché prive dei lunghi diffusori in plastica trasparente, ma a ognuna doveva essere abbinato un pattino (**art. 7198**).

VARI TIPI DI GANCI E DI CONVOGLI BLOCCATI



Foto n. 2: ganci Märklin fissi e non, tutti con attacco NEM. Da sinistra: gancio corto standard, gancio fisso senza funzioni di collegamento elettrico, due tipi di ganci fissi con collegamento elettrico, ganci bipolari femmina e maschio, gancio corto sezionabile 72020 o 72021.

Nella **foto n. 3**, scattata nel 2006 nella Schattenbahnhof del mio plastico si possono vedere alcuni esempi di convogli “bloccati”.

Da sinistra a destra si riconoscono: due ICE (1 e 3), il convoglio di salvataggio in galleria con due Br 714 (158 cm), in fondo s'intravede la sagoma gialla della gru Goliath (gli Schienenbus erano folli e della Roco), vari convogli come il Cargo Sprinter e Silberling di varie epoche (alcuni in composizione bloccata) e, tutto a destra, il lungo convoglio composto da sei carrozze TEE, trainato da una E 03 004. Solo quest'ultimo occupava, con il locomotore, quasi un intero binario della stazione sotterranea, con i suoi 180 cm e passa di lunghezza (ogni binario della mia stazione nascosta supera ampiamente i due metri). Le carrozze erano agganciate in modo fisso con il 4° tipo di gancio visibile nella **foto n. 2** (il centrale, in pratica), dotato di lamella portacorrente. Per unire le carrozze era NECESSARIO rivoltarle, a gruppi di tre perché la Märklin, avendo previsto la difficoltà, aveva optato per due convogli distinti con due pattini. Le carrozze si

potevano allora unire facendo scorrere, con *delicata decisione*, i ganci porta corrente nelle sedi. Questi, per statistica, a forza di agganciare e sganciare potevano persino (mi è capitato!) piegare malamente la parte terminale della lamella a “V” (che poi vi mostrerò in foto) e perdendo così il contatto tra carrozza e carrozza.

Se andava bene era meglio lasciare il convoglio sempre agganciato.

Oggi giorno, con i ganci conduttori sezionabili, è possibile sfruttare la presenza dei due pattini in quelle carrozze TEE, da 26,4 cm, per migliorare la captazione della corrente, infatti le lamelle a “V” erano state montate anche dove erano innestati i ganci corti standard senza funzionalità. Certo il convoglio, come altri della stessa epoca, era pesante perché le illuminazioni erano del tipo tradizionale con diffusore e lampadine, ogni carrozza aveva poi doppie lamelle ad “H” di presa di massa, e personaggi poi a decine (applicati da me, ovvio). Tuttavia la E 03 004 sembra non faticare nel trainare quel fardello nella difficile salita che porta dalla mia stazione nascosta alla superficie, grazie anche al telaio e mantello (novità di allora!) metallici e al nuovo (sempre allora) motore C-Sinus, di prima generazione.

Di quella *salita* ne ho ampiamente parlato nella II parte del mio **Capitolo 52°**, al paragrafo “Prove finali a Vibaden”.



Foto n. 3: convogli “bloccati” nella Schattenbahnhof a Vibaden

Tutto sommato gli ICE ed il VT 11.5 (non visibile nella foto) sono meno problematici da sezionare, anche se, disponendo di una capiente Schattenbahnhof, è sempre meglio lasciarli agganciati. Ma non per tutti è possibile: il convoglio bloccato per l'intervento specializzato in caso di incendi in galleria, terzo da sinistra nella **foto n. 3**, è ad esempio lunghissimo (ben sette parti!), anche se sezionabile in un 3+4, *sempre scomodo*, (tramite il telex della carrozza da trasporto n. 2), e rivoltarlo era rischioso perché si potevano spezzare o staccare le numerosissime antenne sui tetti. Montarlo o smontarlo era dunque *un'agonia*.

Difficoltoso poi montare gli agganci del Ram TEE, olandese svizzero, ultimo modello del 2002 (**art. 39700**). L'ho dovuto ahimè smontare e rimontare per l'ultimo trasloco del 2005... ora l'ho destinato nella mia seconda Schattenbahnhof di superficie, agganciato! Eccolo nella **foto n. 4** e sullo sfondo la "Genziana blu" (di Rivarossi), un'altra rognà! Ma di quel pur bel convoglio, ancora con la grande DB tipica dei primi anni Cinquanta, non parlerò perché oltretutto fuori produzione da decenni.!



Foto n. 4, convogli bloccati a Vibaden: l'Ram TEE olandese svizzero Märklin, sullo sfondo la "Genziana blu" Rivarossi

Un altro famoso convoglio bloccato, tenuto però da me rigorosamente in vetrina, lontano dalla polvere, era quello del folle re Ludwig II di Baviera, trainato dalla bellissima locomotiva Tristan, che, tramite i ganci portacorrente praticamente identici a quelli del convoglio di carrozze TEE, erano pericolosissimi da innestare in quelle delicate carrozze da *favola wagneriana*. Anche in questo caso le carrozze erano predisposte per ricevere corrente dal pattino della vaporiera perciò dopo aver sudato umori freddi, anche in piena estate, per unire tutte le sei carrozze tra loro e dopo averle agganciate alla Tristan, si doveva sperare che tutte i contatti fossero perfetti e dalla **foto n. 5** si vede bene che il tutto superava gli 80 cm! Sganciare le carrozze, tirandole con decisione, era rischioso per i troppi particolari delicati e, a sentire gli altri fortunati possessori, il 99% finiva per relegare quella *reale* composizione in vetrina. Rivoltare *a ruote all'aria* il convoglio che, se al completo era composto da 6 carrozze e dalla *Tristan*, in cui persino il tender era delicato (se non lo sapete è facile che si stacchino persino i fanaloni dorati!) era da... infarto (**foto n. 6**).



Foto n. 5: il convoglio del re Ludwig II di Baviera a Vibaden



Foto n. 6: convoglio illuminato tramite ganci fissi del re Ludwig II di Baviera

Quando furono messi in commercio i costosi ganci bipolari (foto n. 2, ganci 5° e 6° da sinistra), le cose migliorarono alquanto, perché i ganci si innestavano, con una *coda di rondine*, come quelli standard.

Un esempio (foto n. 7) nel convoglio con tre Silberling, trainato da una 218 DB AG in composizione bloccata, in prova su curve e controcurve, strette di proprietà dell'amico modellista Mauro Cozza.

Ma bisogna comunque ricordare che erano, e sono, ganci facili (si può usare un lungo cacciavite a taglio) da dividere fra loro, molto meno da agganciare e poi non andavano bene per tutti i convogli. Al modellista spettava eventualmente la modifica, per adattarli a carrozze o locomotive, con relativi rischi: perché, se i cavi erano montati approssimativamente, poi risultavano di grave intralcio alla rotazione dei carrelli; infine era sufficiente, durante le operazioni di aggancio, un minimo movimento sbagliato e si potevano piegare i piccoli *rebbi* di contatto e...leggete con cura il mio **Capitolo 42°**.

Reperire questi ganci è facile: basta richiederli alla Ciciesse Model di Milano. Attenzione: non sono proprio a buon mercato.

Infine arrivarono i nuovi ganci conduttori (art. 72020 e/o 72021*) sezionabili, quasi, con la stessa facilità di quelli standard senza funzioni, e *i colpi apoplettici da ganci fissi* diminuirono

drasticamente... le Unità Coronariche delle ASL Europee tornarono a concedere le ferie ai loro operatori sanitari...!

* i 72021 sono adatti per le carrozze sino a 28,2 cm.



Foto n. 7: convoglio bloccato tramite ganci bipolari fissi, in grado di affrontare anche curve e controcurve strettissime.

PROBLEMI CON I GANCI CONDUTTORI (VECCHI E NUOVI)

I ganci però, sono di facile impiego solo sulle carrozze già preparate in fabbrica e non inganni la dicitura sibillina sul catalogo: *predisposta per ganci conduttori di corrente eccetera eccetera* .

È bene che lo sappiate subito: **NON** è vero. Sta infatti al fermodellista terminare la *predisposizione*, a suo rischio e pericolo (il pericolo riguarda la salute mentale). Il meccanismo è, infatti, così delicato da assemblare che nel **Capitolo 1°** non volli consigliarlo e per molti anni ho utilizzato il *mio* che però comportava anch'esso dei rischi, in quanto ogni volta che una carrozza deve essere rimessa in servizio sul plastico si dovevano ricontrollare il cavo elettrico che collegava il gancio porta corrente, infatti bastava che per errore s'agganciasse a qualunque cosa (persino ad un bottone o al cinturino dell'orologio ad esempio) e si allungasse anche di un solo 1 cm, che poi sui binari poteva far sviare il convoglio e causare cortocircuiti.

L'idea però di limitare il numero dei pattini ad uno solo su un convoglio di sei, otto carrozze, era *allettante*, se oltretutto si potevano sezionare senza problemi... ho perciò chiesto consiglio a Paola Ravini che, da sempre utilizza il sistema Märklin classico.

Telefonicamente, ogni volta che non riuscivo a realizzare un passaggio dell'operazione "Walchiria luminosa", *lasciatemi scherzare con Paola*, che ha tanta pazienza con me, sono stato consigliato in modo perfetto e per questo motivo, raccolte tutte le informazioni, sono qui a realizzare quest'altro lavoro che è un succedaneo enciclopedico allo scarno libretto d'istruzioni della Casa di Göppingen.

SERIE ISTRUZIONI PER L'USO

Anche se non mi permetto di consigliarvi di riciclare alla cartaccia quelle "smagrite" istruzioni annesse alle confezioni degli **articoli 72020/72021** (ganci conduttori) e **73400/73401** (illuminazioni a luce attenuata o bianca moderna), tuttavia rileggetele solo dopo aver visionato i miei due **Capitoli**: il 44°, sulle Silberling, e questo, specifico per il montaggio delle illuminazioni secondo le direttive Märklin.

CONSERVARE LE BUSTINE CON GLI AGGIUNTIVI

Difficilmente, un tempo, avreste trovato aggiuntivi da montare nelle confezioni di carri o carrozze Märklin, oggi i gusti si sono raffinati e ciò ch'era impensabile accade. Attenzione perciò. Quando aprite la scatola ci potrebbe essere una bustina come nella **foto n. 8**.

Nel mio **Capitolo 44°** "Ho smontato (per voi) le nuove carrozze pilota Silberling" ho però ampiamente trattato l'argomento aggiuntivi, mentre in questo lavoro mi occuperò soprattutto di migliorare le scarse istruzioni annesse alle carrozze da illuminare.



Foto n. 8 nella confezione di una Siberling troverete una bustina con scalette

PRIMA OPERAZIONE: ALLONTANARE I GANCI STANDARD

Ecco qualcosa che viene segnalato *an passant* dalle istruzioni, eppure è un passaggio fondamentale: infatti se non allontaniamo i ganci corti standard (foto n. 9), rischiamo di compromettere la lamella a “V” che troveremo (in coppia) nella bustina degli articoli 72020/72021 (foto n 10, n 11 e n. 12). La lamella potrebbe piegarsi in malo modo e divenire così inservibile e la Märklin non ne fornisce in più. Poi è inutile riandare alle istruzioni e darsi del cre... per non aver seguito bene il primo dei disegni, tanto la lamella potrebbe già esser compromessa.

TRUCCO *Importante, al fine di evitare, per esempio, la perdita della piccola molla del timone d'allontanamento è allontanare i vecchi ganci (ottimi per futuri ricambi) assolutamente prima di smontare il mantello o l'arredamento!*



Foto n. 9: 1° passaggio allontanare i ganci corti standard

**SECONDA OPERAZIONE: APRIAMO LA CONFEZIONE 72020/21
E PRENDIAMO CONFIDENZA COL SUO CONTENUTO**

Nella busta annessa al confezione dei ganci conduttori 72020 o 72021, troveremo, insieme alle istruzioni:

- 1) n. 2 ganci conduttori;
- 2) n. 2 lamelle a “V”;
- 3) n. 2 piastre di contatto (necessarie solo per vecchie carrozze, o per riserva);
- 4) n. 1 molletta di massa ad”H”, con jack maschio;
- 5) n. 2 cavi muniti di capicorda uno rosso, con jack *maschio* ed uno (*stranamente*) *marrone* con jack femmina, attacchi adatti solo alle illuminazioni tipo 73400 o 73401).

Ho detto *stranamente uno rosso ed uno marrone*, perché in realtà sarebbe stato meglio fossero tutti e due rossi in quanto i loro capicorda si debbono innestare nelle piastre di contatto e trasmettere così, da una parte all'altra dell'illuminazione (73400 ecc), la corrente proveniente dal pattino e convogliata attraverso i ganci conduttori. Se ne riparerà nella II parte al paragrafo:

DECIMA OPERAZIONE: COLLEGARE I DISPOSITIVI D'ILLUMINAZIONE



Foto n. 10: la confezione dei ganci conduttori per carrozze da 28.2 cm



Foto n. 11: apriamo la confezione dei ganci conduttori per carrozze da 28.2 cm

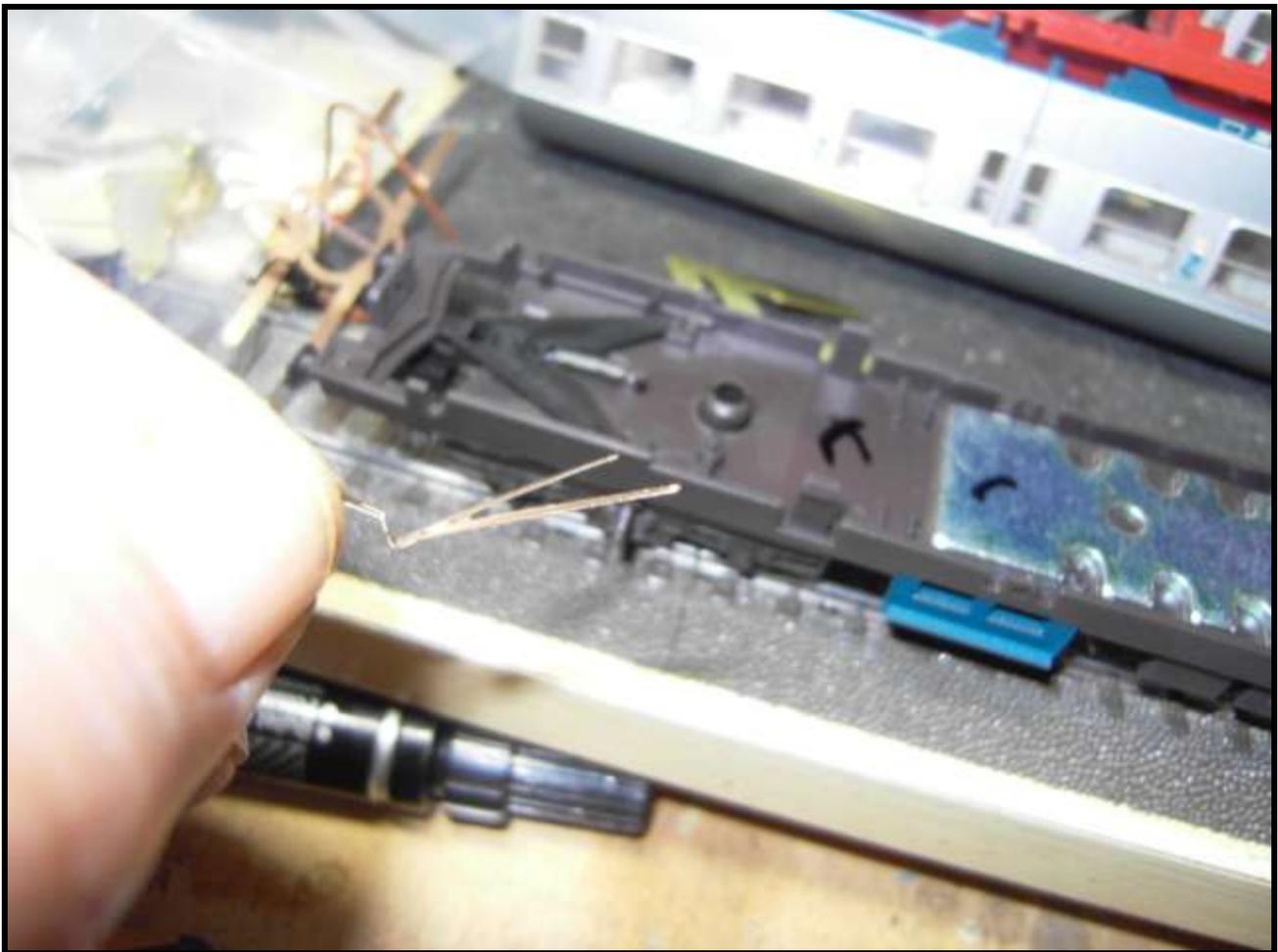


Foto n. 12 : la molletta a “V” necessaria per il collegamento del gancio conduttore

TERZA OPERAZIONE: TOGLIERE I MANTELLI

Anche se, personalmente, avrei preferito che la Casa di Göppingen perseguisse il sistema con le viti, magari migliorandolo, per le carrozze da molti anni ha prevalso la logica del risparmio, insomma del sistema ad incastro che se la plastica (ABS) è di prima qualità va tutto bene...

Non sempre alla Märklin hanno indovinato le scelte: vi sono stati dei carri porta auto a cui si frantumavano i lunghi mancorrenti, dei Köf con carrozzerie fragili come vetro ecc, e attualmente ricordo che la plastica di scalette (innestabili o meno) è sempre molto fragile, rileggete allora il mio lungo **6° Capitolo** “Avete verificato che”...

Per togliere i mantelli è necessario sia allontanare i soffietti (**foto n. 13 e n. 14**) che allargare le fiancate con un piccolo cacciavite (**foto n. 15**).

Attenzione non si può attualmente, a causa delle scalette fragili, forzare troppo e quindi ci si può “ancorare” solo ai porta ganci e quindi nelle carrozze tipo quella del Rheingold della **foto n. 14** si deve con i polpastrelli allargare delicatamente la carrozzeria fino al disincastro della stessa, è più facile a dirsi che a farsi. Con le carrozze tipo Silberling l’operazione è più semplice perché si può iniziare ad allargare dalle sporgenze delle porte d’ingresso (**foto n. 15**).

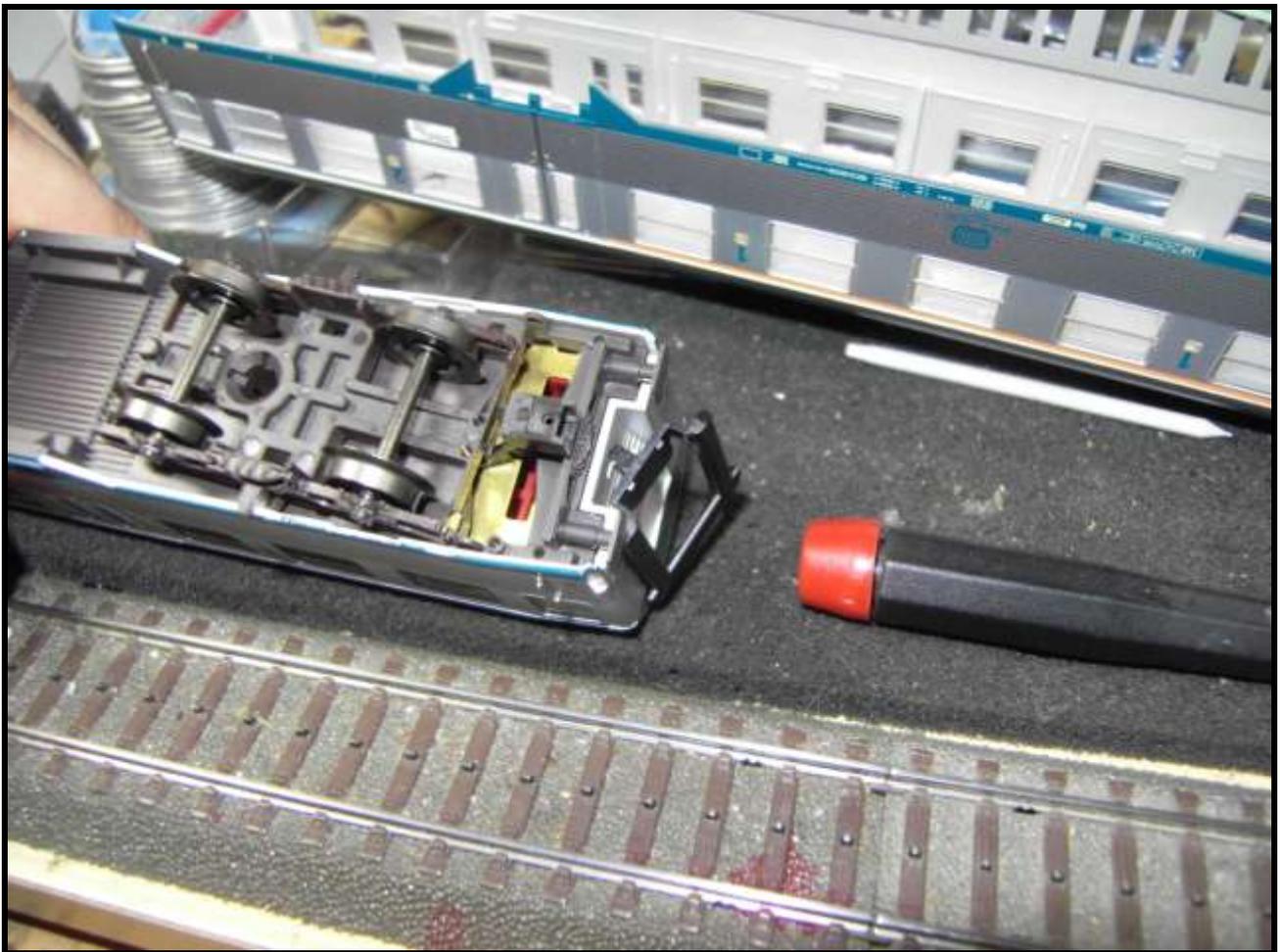


Foto n. 13: allontanando i soffietti si può sganciare la carrozzeria



Foto n. 14: allontanando i soffietti si può sganciare la carrozzeria

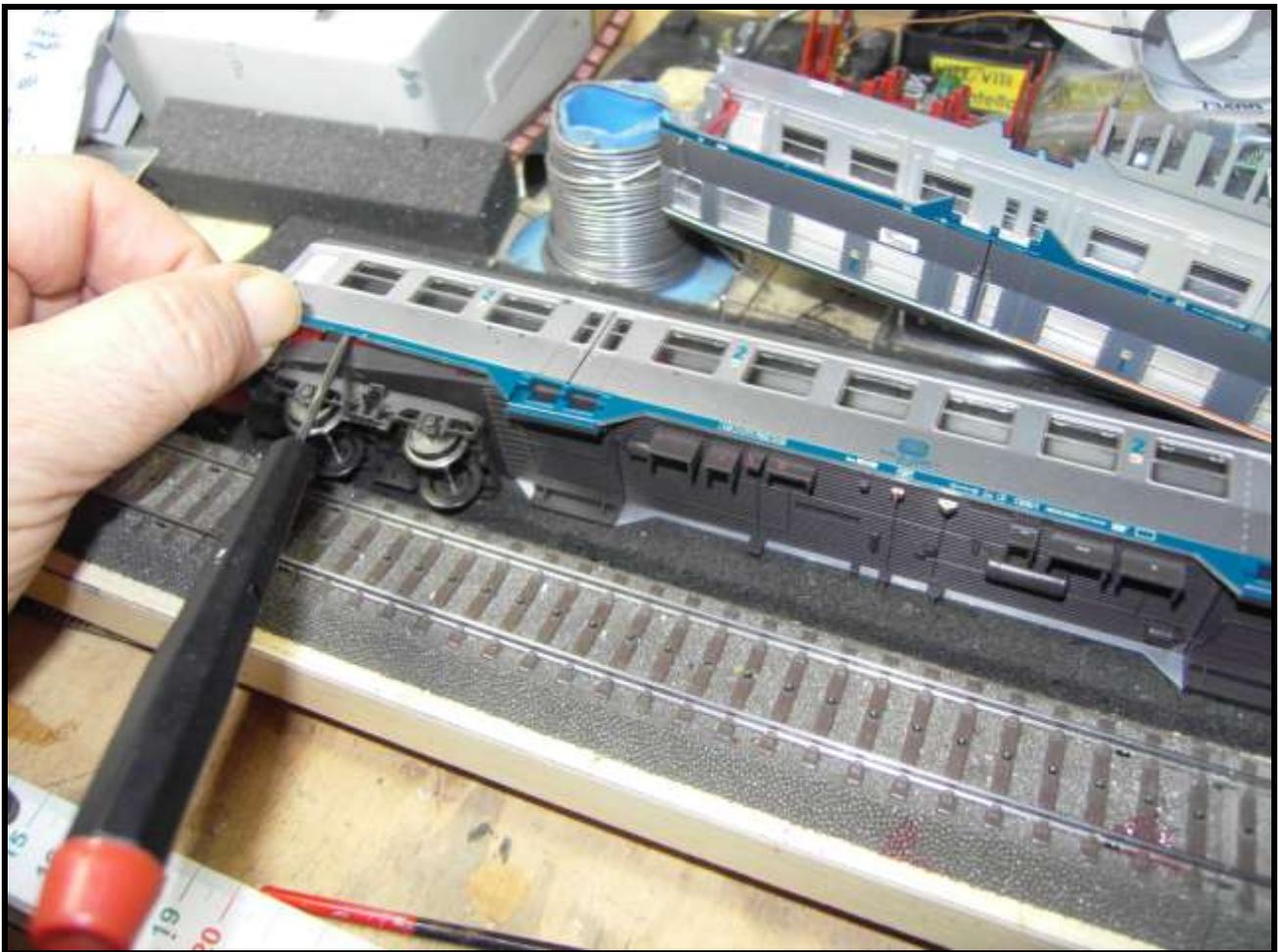


Foto n. 15: allargando dalla zona delle uscite è più facile inserire poi un cacciavite

QUARTA OPERAZIONE: MARCARE MANTELLI E TELAIO

Attenzione, durante le varie manualità del montaggio, che descriverò, non si può prevedere quante volte dovrete girare il telaio. Il risultato è che, al termine delle operazioni, potreste cercare di riassemble al contrario il mantello, la piastra metallica che fa da contrappeso, che di norma è bidirezionale, ma con la Märklin non si sa mai vista l'assoluta precisione dei progetti, il telaio e l'arredamento con i sedili e le *ritirate* (per i più giovani quello era il termine per indicare il WC).

In alcune carrozze, come quella del Rheingold della [foto n. 14](#), i bagni erano pudicamente celati con vetro bianco e rimontare al contrario la carrozzeria, sempre che ci si riesca, significherebbe mettere in piazza i... fatti intimi dei passeggeri! Scherzi a parte, è difficile in H0 che qualche "purista" (mi è sembrato di sentire *maniaco*?) collochi un costoso Preiser in un *recesso*, dove sarebbe tra l'altro invisibile, però la carrozza sarebbe comunque montata al rovescio! Gli incastri che vedete come esempio nella [foto n. 16](#), non combacerebbero, ma ciò non toglie che, *secoli modellistici fa*, il sottoscritto sia riuscito a rimontare una carrozzeria a *rovescio*, con danno serio alla struttura. Da allora, *experientia docet*, con un pennarello *marco*: mantello, telaio, zavorra e arredamento interno ([foto n. 17](#) e [n. 18](#)).

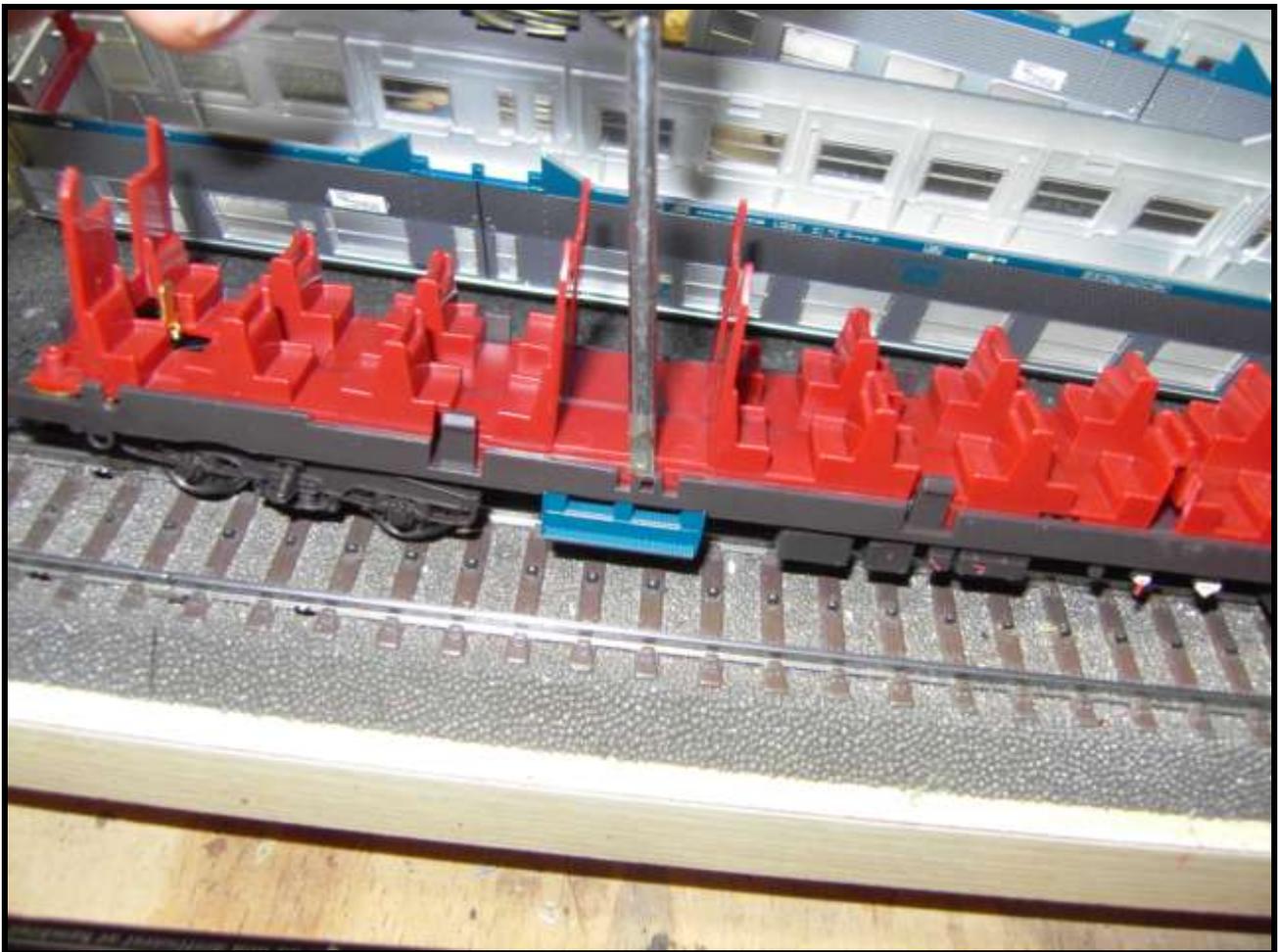


Foto n. 16: con un cacciavite sto indicando uno degli incastrati che bloccano l'arredamento che, se per errore fosse invertito, potrebbe danneggiarsi!

Il segno, tranquilli, sarà del tutto invisibile, una volta rimontato il tutto. Ciò non toglie che potete usare altri sistemi, tipo adesivi ecc.

Se nella **foto n. 16** vedrete che sto lavorando contemporaneamente con più carrozzerie e penserete che rischio qualche confusione, non vi preoccupate: stavo preparando carrozze (e carrozzerie) non invertibili perché una è del tipo Silberling del tipo BDnrzf 740, carrozza pilota con compartimento di sola 2^a classe e bagagliaio, la cabina è del tipo Karlsruhe, *il nome deriva dal deposito dove le vecchie pilota BD4nf-59, non aerodinamiche, vennero modificate**, un'altra è la Bnrzb 724 di sola 2^a classe, infine la terza è del tipo ABnb 703 una mista, con 2^a classe e compartimento centrale di 1^a classe.

Per tutti i märklinisti, sono le ultime Silberling del 2010, articoli:

- 1) BDnrzf 740 Karlsruhe, carrozza pilota, **43832**;
- 2) Bnrzb 724 con solo 2^a classe, **43802**;
- 3) ABnb 703 con 1^a e 2^a classe, **43812**.

* a causa della ristrettezza della cabina di guida nelle carrozze pilota BD4nf-59, i ferrovieri tedeschi le ribattezzarono Hasenkasten, che vuol dire letteralmente gabbia per conigli!



Foto n. 17: marcando leggermente il mantello non si rischia di invertirlo.



Foto n. 18: stessa operazione per il telaio, la zavorra e l'arredamento

QUINTA OPERAZIONE: SMONTARE LA PIASTRA DI CONTATTO

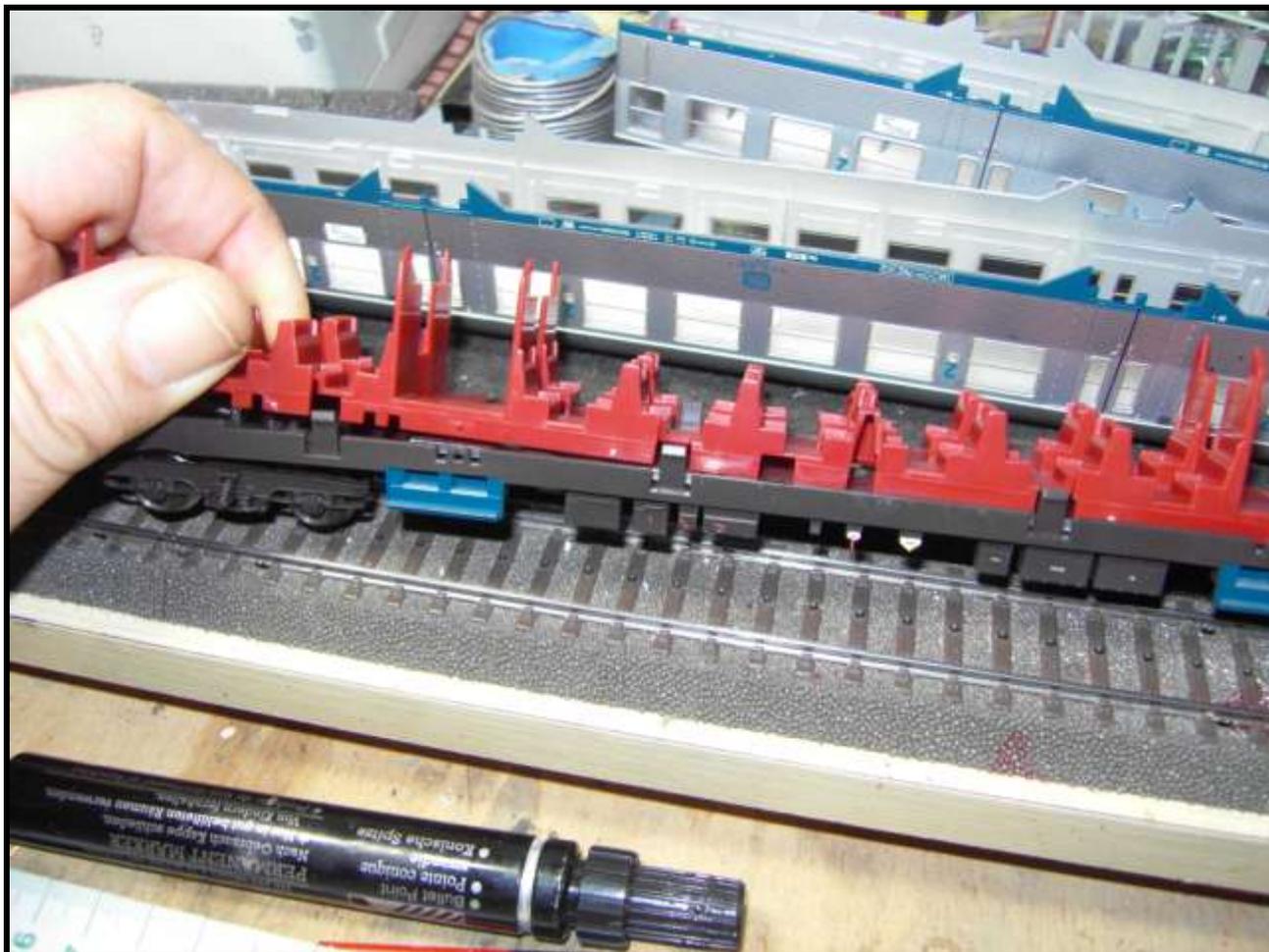


Foto n. 19: allontaniamo l'arredamento dopo averlo sganciato

Una volta sollevato l'arredamento (foto n. 19), siamo pronti a sollevare la piastra di contatto (foto n. 20) facendola scorrere verso il centro del telaio. Si solleverà molto facilmente, ma fate attenzione a:

- 1) non fate saltare la molletta (foto n. 20) del richiamo del timone di allontanamento, operate con pazienza e prendete confidenza con il materiale;
- 2) la piastra di contatto ha una piccola sporgenza al centro della barra, in direzione del portagancio, si può percepire chiaramente con il polpastrello. Questa piccola bugnatura si andrà ad inserire in un piccolo foro posto in piano al centro della "V" del timone e vi consentirà di bloccare la piastra, quando alla fine la dovrete riposizionare. Per far ciò, lo dico fin da ora, ci vuole decisione e precisione e la piastra dovrà ora scorrere radente verso l'esterno del telaio in direzione dei porta ganci.

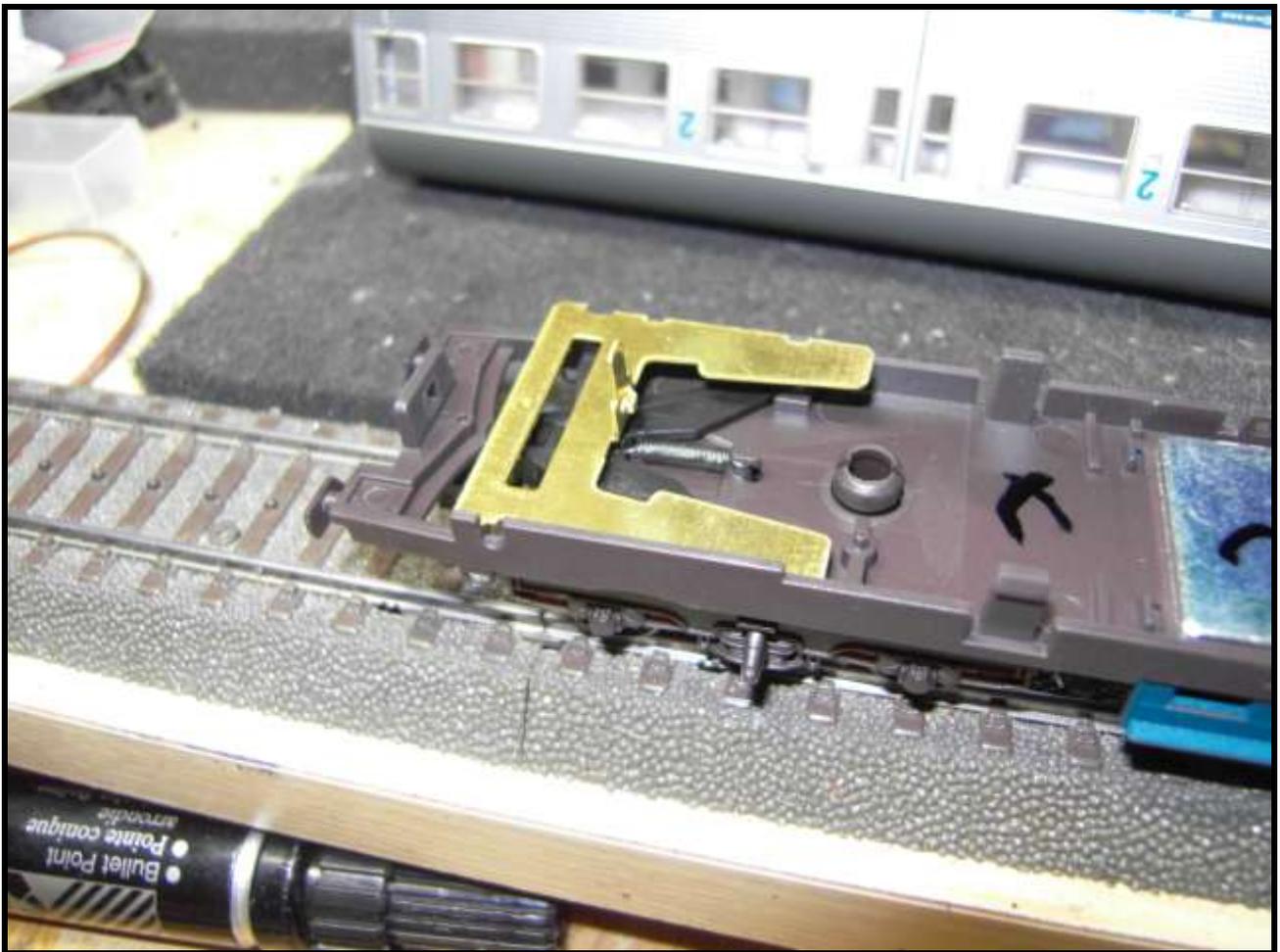


Foto n. 20: la piastra di contatto va fatta scorrere all'indietro, senza toccare o agganciare la molletta di richiamo del timone d'allontanamento.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

