

ISTRUZIONI PER MONTARE LE ILLUMINAZIONI NEGLI ULTIMI MODELLI DI CARROZZE

UNDICESIMA OPERAZIONE: ESTETICA DELLE CARROZZE

Terminate le prove elettriche si deve curare l'estetica della carrozze e *vitalizzarle* con numerosi personaggi. Qualcuno mi potrebbe chiedere: "E le prove su... pista?", rispondo che con i ganci conduttori, montati secondo il metodo Märklin canonico, sono del tutto superflue, perché non sono dei cavi (che possono aver bisogno di una regolazione) a condurre corrente, ma la lamella a "V" e la piastra di contatto che non mutano per nulla l'operatività dei veicoli.

Naturalmente sono un tipo scrupoloso (che guarda cioè sino allo *scrupulus*, l'antica misura romana che corrispondeva a poco più di un grammo!) e al termine delle cure dall'estetista (!) verranno effettuati sempre i test sul plastico di Vibaden.

SISTEMAZIONE DEI CAVI ELETTRICI

Spuntano in tutte le foto, a tradimento, e non sto parlando solo delle mie, ma persino negli articoli di riviste più o meno blasonate.

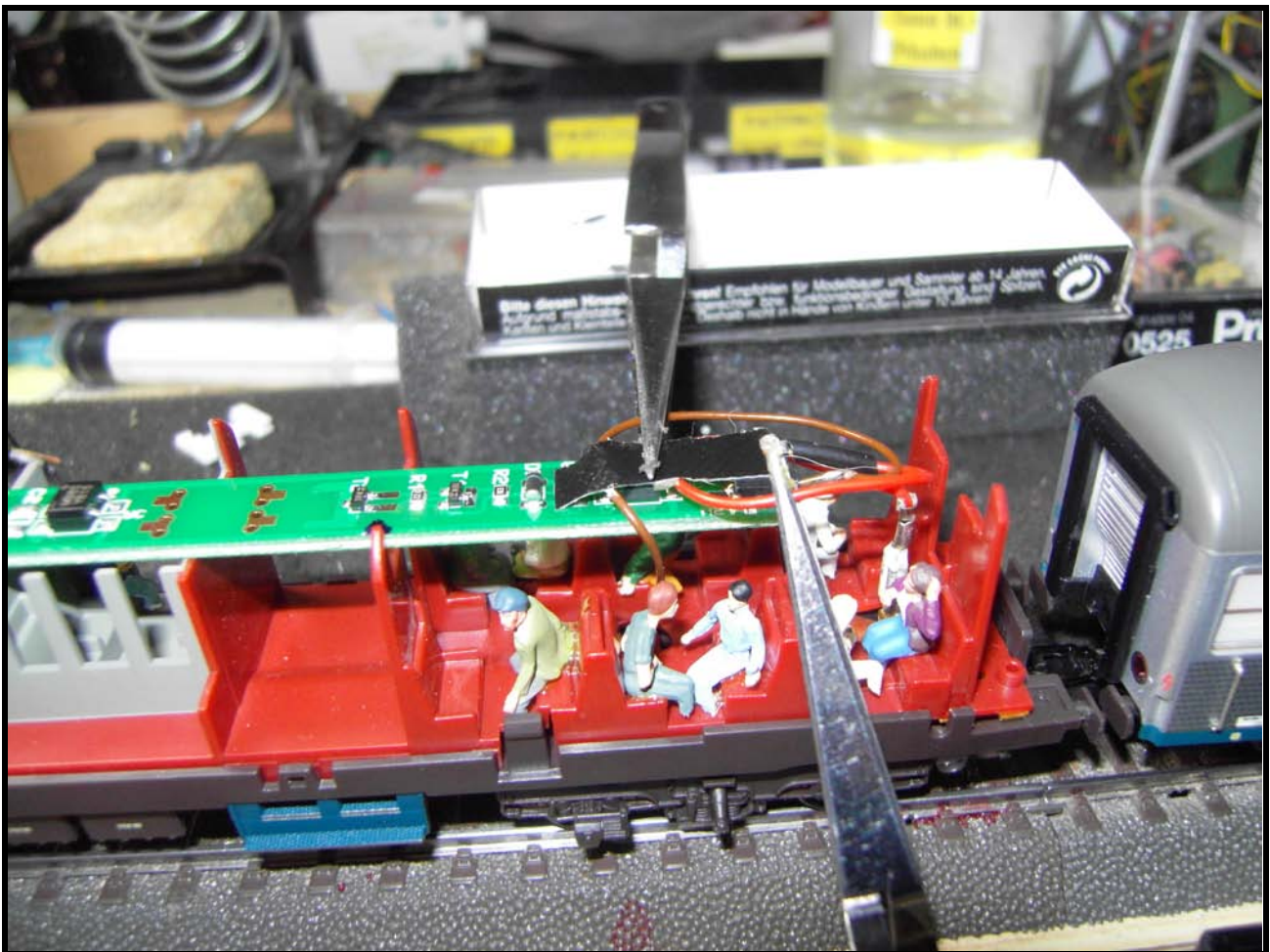


Foto n. 1: bloccaggio, con colla e biadesivo, dei cavi in una carrozza Silberling

Nella **foto n. 1** si vede come ho bloccato i due cavi provenienti dalla piastra di contatto (capocorda a destra nella foto) e dalla lamella di massa, quest'ultima è stata accorciata e risaldata al jack maschio. Con del nastro adesivo e un goccio di colla si sollevano sino al sottotetto i cavi in modo più verticale possibile, si blocca il tutto per qualche ora con due pinzette a molla col risultato che *l'accrocco* alla apparenza poco estetico, poi sparisce del tutto e, se proprio non sopportate la vista del capocorda (*ma non potrebbero metterlo in bagno?*) potete sempre chiudere la finestra con una tendina tirata che si ricava dalle bustine annesse alle confezioni dei **73400** o **73401**, fornite insieme ai biadesivi (**foto n. 2**) e ai supporti per illuminazioni che, nella **foto n. 3**, vedete già tagliato nella parte superiore.

Questi supporti non servono però per le Silberling che hanno l'arredamento molto in alto (**foto n. 4**).



Foto n. 2: una tendina, ricavata dai biadesivi Märklin, forniti nella confezione delle piastre led d'illuminazione 73400 o 73401, nasconde anche il capocorda, visibile invece nella carrozza di sinistra, ingrandendo molto la foto.



Foto n. 3: supporto, in parte tagliato, non sempre necessario di una illuminazione.



Foto n. 4: bloccaggio dei cavi in una carrozza Silberling, durante le prove luce



Foto n. 5: svariati personaggi seduti, di varie marche.

VITALIZZARE LE CARROZZE

Operazione onerosa che può essere *meno costosa* se ci si industria un po', cercando negozi che ci garantiscano un minimo di decenza nei personaggi. Si possono poi dipingere i passeggeri da soli (ci vuole buon occhio e mano ferma) io ci ho provato e vi posso dire che, colorando prima i visi e le mani, usando una *terza mano*, con un paio di settimane di tempo si può risparmiare sino al 85% della spesa... che non sarà sufficiente però a pagare nemmeno in parte le visite dall'oculista o dallo psichiatra: professionisti a cui poi dovremo rivolgerci!

Qualche consiglio riguarda le carrozze miste di prima e seconda classe in epoca più o meno attuale:

- 1) pochi personaggi nei compartimenti di prima e, se possibile, più elegantemente vestiti, **foto n. 6**;
- 2) ammassata di sempliciotti nelle zone, anche meno illuminate (perché i pendolari lavoratori sonnecchiano), di seconda classe (**foto n. 7**);
- 3) nelle carrozze attuali inserite sempre alcuni (tanti in seconda classe) extracomunitari, nelle **foto n. 8 e n. 9** ci sono, anche se si vedono poco...



Foto n. 6: pochi e ben vestiti personaggi seduti, in prima classe.

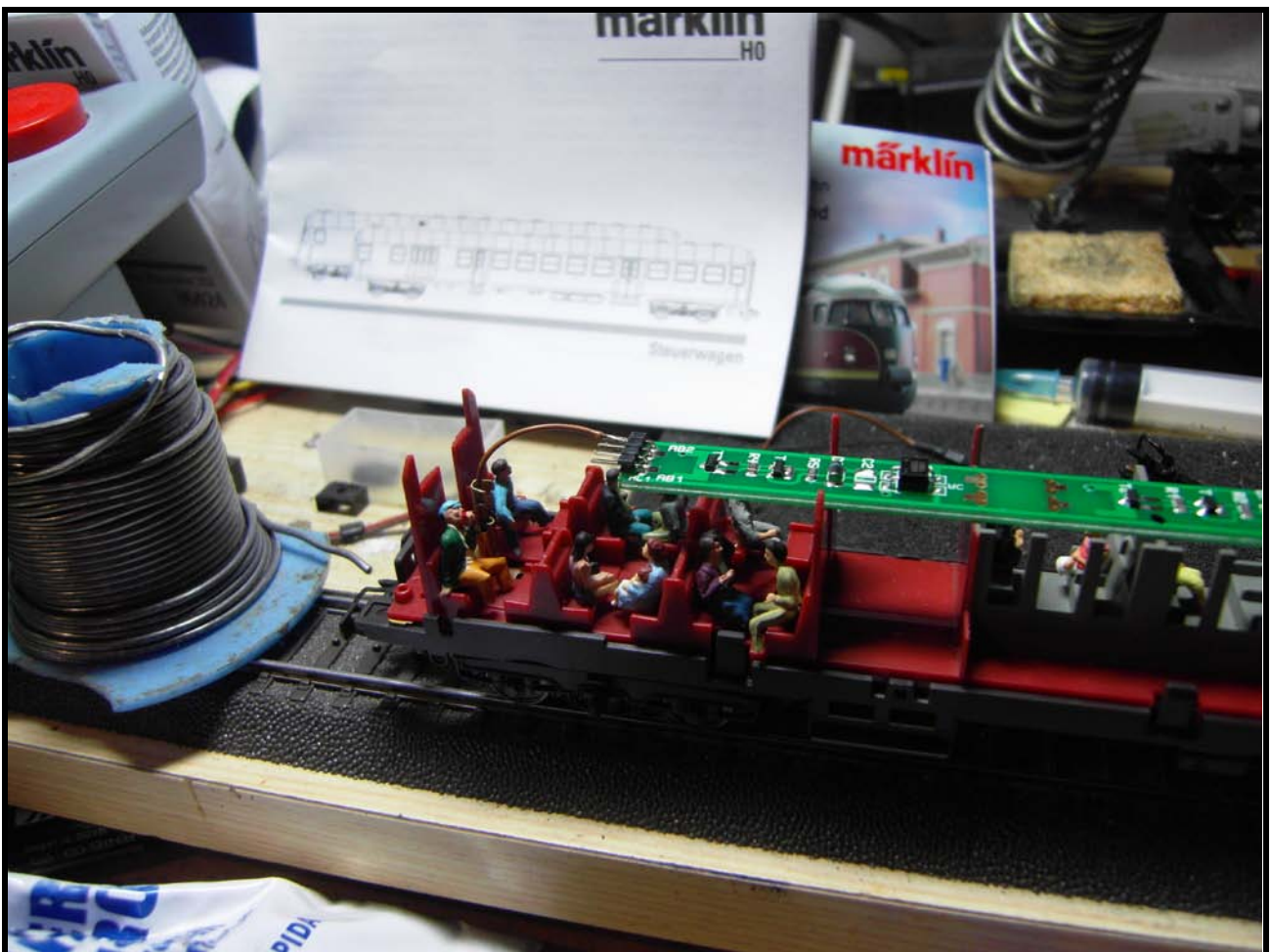


Foto n. 7: in seconda classe.



Foto n. 8: passeggeri anche extracomunitari nelle carrozze moderne



Foto n. 9: convogli misti moderni a Vibaden

PROVE FINALI

Una bella carrellata di **foto dalla n. 10 alla n. 22** che raccontano delle numerose prove effettuate sul plastico di Vibaden.

Una particolarità, le carrozze Silberling color blu beige, trainate dalla famosa (e unica) 141 248-5 sono illuminate tramite pattino, posto nella molto modificata carrozza pilota*, e ganci conduttori saldati con il sistema descritto nel mio **Capitolo 1°**; il locomotore è stato privato dei ganci tetra polari e può così trainare le Silberling color argento. Per la verità l'unica foto reale che sono riuscito a scovare di quel 141 lo ritrae proprio mentre traina le classiche Silberling, segno evidente che all'inizio o alla fine dell'esperimento (il convoglio doveva sostituire gli ET 420, privi di toilette, in tratte lunghe) vennero a mancare le carrozze con la colorazione simile a quella della 141 248-5.

Le carrozze Silberling rosse, trainate da una 110 DB AG nelle **foto n. 21 e n. 22**, sono alimentate sempre con ganci conduttori collegati con il mio sistema, come per la maggior parte della mie carrozze da 28,2 cm.

** la modifica è complessa e forse sarà oggetto di un altro Capitolo.*



Foto n. 10: convoglio con la 141 248-5, e le sue Silberling a Vibaden



Foto n. 11: convoglio con la 141 248-5, e Silberling classiche a Vibaden



Foto n. 12: convoglio con la 141 248-5, e Silberling classiche a Vibaden



Foto n. 13: convoglio con la 141 248-5, e Silberling classiche a Vibaden



Foto n. 14: convoglio con la 141 248-5, e Silberling classiche al PXL di Vibaden



Foto n. 15: convoglio con la 141 248-5, e Silberling classiche rientra in stazione



Foto n. 16: convoglio con la Silberling pilota in testa rientra in stazione



Foto n. 17: convoglio, con la Silberling pilota in testa, verso la Schattenbahnhof



Foto n. 18: convoglio con la Silberling pilota in coda esce dalla galleria



Foto n. 19: convoglio con la Silberling manovrato da una 362 in stazione



Foto n. 20: convoglio con la Silberling manovrato da una 362 in stazione



Foto n. 21: convoglio Silberling rosse trainato da una 110 DB AG



Foto n. 22: Silberling rosse trainato da una 110 DB AG in epoca moderna

CONSIDERAZIONI

Il fascino delle illuminazioni è stato sempre sentito nei modellisti non solo ferroviari.

Certo in un tempo, che ora appare remoto, ma che per **CHI** non ha ancora provato le illuminazioni in digitale è tutt'ora una costante, per illuminare le carrozze in notturna si ricorreva a tanti trucchetti...

Ricordo solo il più comune: si dava corrente al binario sino a che le luci non erano sufficientemente forti e si trainavano i convogli con loco elettriche alimentate dai pantografi. Ingegnoso, niente di più.

Oggi, grazie ai sistemi digitali e soprattutto alle illuminazioni con i led, tutto quell'ingegno fa parte di un capitolo storico superato. Le luci led sono infatti costanti e realistiche, consumano un'inezia e senza una particolare manutenzione. Durano anni e... poi vedremo.



Foto n. 23: luce a led (calda) per carrozze anni Sessanta

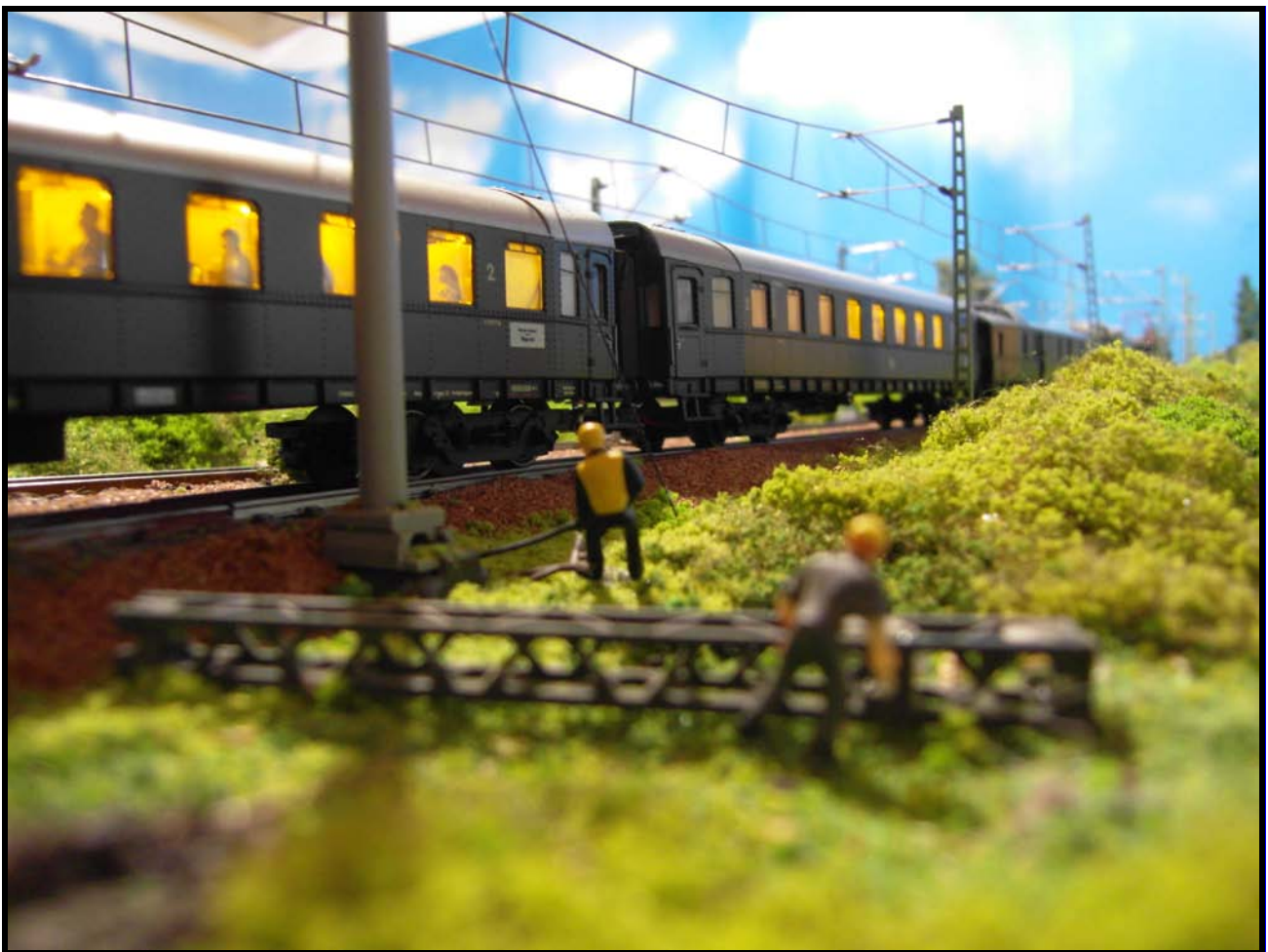


Foto n. 24: luce a led (calda) per carrozze Hecte (Luccio) foto di Massimo Carvelli.



Foto n. 25: luce a led (fredda) per carrozze moderne anni Sessanta in poi



Foto n. 26: luce a led (fredda) incorporata nel LINT 648.2 DB AG

Questo 57° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 71 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stomba”

Gian Piero Cannata