

NUOVI CARRI CON LUCI DI CODA MÄRKLIN

- Märklin art. 00767 -

PREMESSA

Sono stati da poco consegnati (estate 2012) dei carri con luci di coda di tipo tedesco DB in confezioni da 20 pezzi, ma che, di norma, si trovano in vendita a gruppi di tre o più, tanto che la Märklin li ha consegnati in scatole singole. I carri hanno splendide lanterne in scala gestite da un circuito elettronico dotato di condensatore che rende la luce stabile anche su complicati passaggi di linea come sugli scambi inglesi.

Ogni carro ha un diverso numero di serie e di catalogo che non posso elencare per non aggravarvi di inutili dati.

I carri, tutti ambientabili in Epoca IV, sono di tre tipi:

- 1) Carri frigoriferi neutri, tipo costruttivo Ibdlps 383.
- 2) Carri frigoriferi con belle iscrizioni pubblicitarie della birreria di Stato Badese Rothaus A.G., sempre di tipo costruttivo Ibdlps 383.
- 3) Carri Eaos con inserto di carbone.

Questi carri hanno avuto una gestazione travagliata (non per niente il *parto* si chiama anche... travaglio!), dalla **foto n. 1**, già presentata nel mio pezzo **153° Anniversario della Märklin**, ripresa dal precatalogo, si possono notare i pattini sotto i carri frigo, che sembravano simili, o eguali (*non lo sapremo mai*), a quelli asimmetrici (**art. 73406**) montati sotto gli ultimi tipi di carrozze in scala 1:93,5, lunghe 28,2 cm.

Nella presentazione degli Eaos invece c'era, e c'è, un piccolo pattino sotto, purtroppo, il carrello dalla parte delle luci di coda e ribadisco *purtroppo* perché in tal modo risulta oltremodo visibile (**foto n. 3**).

ATTENZIONE tutti i carri erano dotati (sempre secondo la foto di presentazione nel precatalogo) di un gancio modellistico *corto* anche dal lato di coda, quello con le luci.

Le modifiche quindi sono state diverse:

- 1) i pattini dei carri frigo sono stati poi montati centralmente e simmetrici, ma ciò fa sì che non disturbino l'osservazione del carro da dietro (vedi la **foto n. 2** e molte altre).
- 2) Sono stati eliminati dalla *Märklin stessa* (quindi, giuro, *non da me!*) ganci e porta ganci con timone d'allontanamento e questa decisione pur corretta dal punto di vista del modellista iper-realista, lo è un po' meno per il *plasticista* che vede complicarsi il corretto uso di questi carri nel servizio attivo.

Questo mio lavoro, principalmente fotografico, spiega il mio dubbio sul facile inserimento in coda di questi carri.



Foto n. 1: precatalogo, carri novità 2012, con luci di coda.



Foto n. 2: un carro frigo poi consegnato, il pattino è centrale.



Foto n. 3: carro Eaos, il pattino è ben visibile.

ELABORAZIONE MODELLISTICA DEL CARRO EAOS

L'elaborazione più complessa riguarda il carro Eaos:

- 1) Si dà una prima sporcatura con grafite (**foto n. 4**) .
- 2) si allontana l'inserto di carbone (**foto n. 5**), per non imbrattarlo.
- 3) Si prosegue sporcando i carrelli con grafite marrone chiaro (vedi anche la **foto n. 9**).
- 4) col materiale a base di grafite, vernice nera e un diluente tipo liquido del fumo (**foto n. 6 e n. 7**), si sporca la parte interna del cassone, perchè è impensabile che rimanga pulita a contatto del carbone.
- 5) Si fora con una punta da 1/1,2 mm centralmente, per il gancio realistico, e per l'unico tubo dei freni lateralmente a sinistra (guardando il gancio realistico, **vedi la foto n. 3**). Ho scelto appositamente una **foto** scura, le luci si vedono infatti chiaramente, per dimostrare che il pattino disturba in modo *eccessivo*.
- 6) Assolutamente opzionale *sarebbe* (non l'ho ancora fatto, ma ci sto *pensando*) eliminare il pattino e collegare ad una batteria (meglio ricaricabile) i contatti della massa e del pattino... è però tutta da verificare la *fattibilità* di tale modifica.



Foto n. 4: carro Eaos, si iniziano a sporcare carrelli e cassone.



Foto n. 5: si allontana l'inserto di carbone.



Foto n. 6: carro Eaos, il materiale per sporcare (grafite a destra).



Foto n. 7: si inizia a sporcare il cassone nella parte interna.

Nella **foto n. 8** il risultato finale.



Foto n. 8: carro Eaos, sporco sul cassone e sui carrelli.

ELABORAZIONE MODELLISTICA DEI CARRI FRIGO

L'elaborazione meno complessa riguarda i carri frigorifero, per essi infatti non ci sono regole particolari:

- 1) Si sporcano i carrelli con grafite marrone chiaro (vedi la **foto n. 9**).
- 2) Si sporca la cassa a piacere secondo foto reali, o l'esperienza personale (vedi le **foto dalla n. 10 alla n. 14**).
- 3) Si fora con una punta da 1/1,2 mm centralmente, per il gancio realistico, e lateralmente a sinistra (guardando il gancio realistico) per l'unico tubo dei freni (**vedi le foto n. 10 e n. 14**).
- 4) Allontanando il mantello ci si potrebbe industriare (*e forse ci sarebbe anche più spazio*) per togliere il pattino, come per il carro Eaos, ma non essendo facilissimo, anzi rischioso, togliere le coperture di questi carri, si dovrebbe comunque studiare per il sottocassa la collocazione di un piccolo interruttore a slitta per spegnere la luce quando non serve.

Sinceramente non so quanto sia utile per i carri frigo...

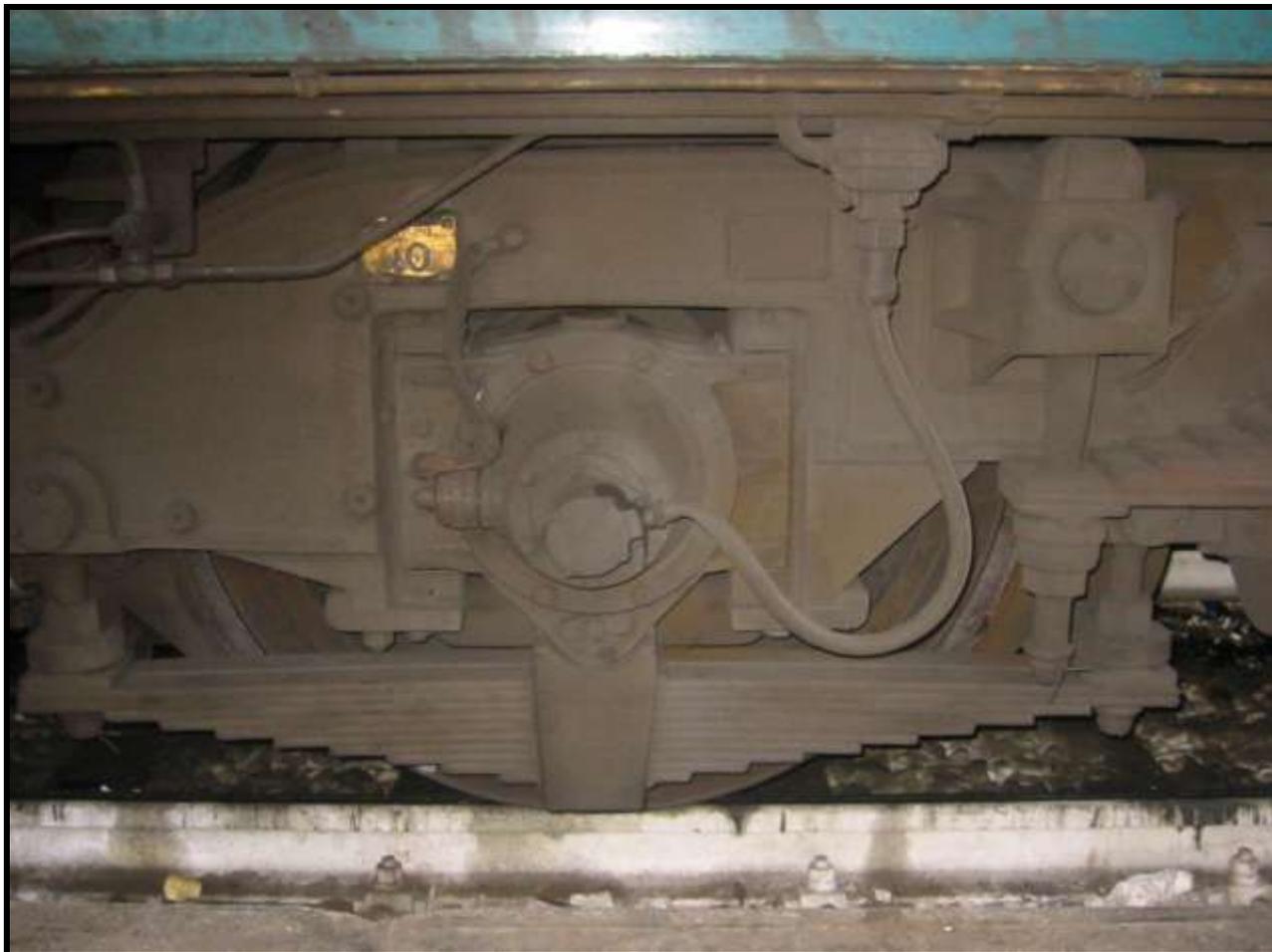


Foto n. 9: carrello di una vera loco in una foto presa a Göppingen da Marco Palazzo nel 2007.



Foto n. 10: carro Ibdlps 383, sporco sulla cassa e sui carrelli.



Foto n. 11: carro Ibdlps 383, sporcato su cassa e carrelli.



Foto n. 12: carro Ibdlps 383, le belle luci di coda.



Foto n. 13: carro Ibdlps 383, in coda ad un convoglio.



Foto n. 14: carro Ibdlps 383, in coda ad un convoglio.

PROVE SUL PLASTICO DI VIBADEN

Per le prove sul plastico di Vibaden ho scelto un convoglio di carri del tipo *Stückgut Schnell verkehr*, quindi ho provveduto (manualmente) a inserire in coda il carro come si vede poi nella **foto n. 15**.

Il convoglio è lo stesso utilizzato per le prove sulla forza di trazione di un mio Ce 6/8 III che, per rispettare il regolamento delle Ferrovie Elvetiche SBB CFF viaggiava a sinistra (*lo so*, sotto i pali DB!), prove a cui hanno potuto assistere sia *Enrico Gaetano*, oramai un *habitué* di Vibaden e sia *Luciano Spataro* che è venuto da poco a visitare per la prima volta il mio impianto.



Foto n. 15: carro Ibdlps 383, in coda al convoglio.

Le prime **foto dalla n. 16 alla n. 19** sono di normale routine: il lungo convoglio che teneva la sinistra, eccezionalmente come ho già riferito, lascia sul 4° binario di Vibaden un dei nuovi carri di coda.

Lo ribadirò nelle note conclusive: durante tutte le movimentazioni di questo, e dell'altro carro frigo Ibdlps 383, non si sono manifestati problemi elettrici, solo qualche incertezza meccanica (di tipo sonoro) sui deviatori doppi inglesi e nemmeno su tutti.



Foto n. 16: il convoglio di carri Stückgut Schnell verkehr.



Foto n. 17: carro Ibdlps 383, in coda al convoglio.



Foto n. 18: il carro Ibdlps 383 in coda, viene sganciato.



Foto n. 19: il convoglio prosegue tenendo la sinistra.

Le **foto n. 20** e **dalla n. 22 alla n. 26** riguardano la movimentazione della diesel 261 001-2 (**art. 37654** EXCLUSIV del 2004) che si porta dal 3° al 4° binario di Vibaden ed è costretto ad agganciare il carro di coda dalla parte dell'unico gancio modellistico.



Foto n. 20: la 261 001-2 da manovra si mette in azione (a destra in alto il carro frigo da agganciare).

Che la 261 001-2 debba, per agganciare il carro di coda, effettuare una manovra così *complessa* è il primo dei problemi che crea la mancanza di un *secondo* gancio modellistico.

NOTA: in passato anch'io ho preparato dei carri merci o passeggeri in modo realistico (un esempio nella **foto n. 21** del bagagliaio del bel convoglio Rheingold, tra l'altro con lanterne *identiche* a quelle dei carri di oggi). Anche questi rotabili erano quindi soggetti a queste limitazioni, ma, per lo più, si trattava di *convogli bloccati*, che erano poco manovrabili e, i rari carri dotati di luci di coda (*enormi* e quindi attualmente in disuso), li utilizzavo solo per sedute fotografiche, nemmeno tanto ben riuscite.



Foto n. 21: la "coda" del convoglio Rheingold (il gancio modellistico è stato eliminato).



Foto n. 22: la 261 manovra per portarsi sul binario del carro.



Foto n. 23: la 261 entra nel 4° binario, dov'è il carro di coda.



Foto n. 24: la 261 transita sul 4° per agganciare il carro Ibdlps.



Foto n. 25: la 261 aggancia il carro Ibdlps 383 di coda.



Foto n. 26: la 261 spinge il carro Ibdlps 383.

Nella **foto n. 26** si può notare che la 261 non può ancora attraversare il deviatoio del passaggio a livello, per sganciare il carro-frigo, perché deve lasciare libero il binario più interno prima ad un convoglio che storerà 3 carri sul 1° binario, poi ad una 260 *ausiliaria* (che vedrete nella **foto n. 32**), che dovrà collaborare alla manovra; per mia fortuna la stazione di Vibaden ha un rettilineo di oltre 630 centimetri... solo nella **foto n. 33** vedrete la manovra della 261 001-2 che attraversa il deviatoio.

Le **foto n. 27 e n. 28** riguardano la movimentazione della vaporiera 064 305, che si prepara ad agganciare un gruppo di tre carri che le verrà lasciato in consegna sul 1° binario (**foto n. 29**) dal convoglio che viaggiava precedentemente a sinistra trainato da un *Cocodrillo* e che era ripassato nel ramo destro, *in corretto tracciato*, e non *banalizzato*, per le ferrovie tedesche.



Foto n. 27: la Br 064 305, si porta sul 2° binario adiacente.



Foto n. 28: la Br 064 305, attende sul 2° binario della stazione.



Foto n. 29: il convoglio lascia 3 carri sul 1° binario e prosegue.

Le **foto n. 30 e n. 31** riguardano sempre la movimentazione della Br 064 che si aggancia facilmente ai 3 carri lasciati sul 1° binario.

*Preciso per quanti non avessero letto il mio **68° Capitolo** che il Ce 6/8 III ha viaggiato sia in corretto tracciato DB, per provare la dura salita all'interno della galleria di Vibaden, sia tenendo la sinistra nella tratta meno impegnativa, comunque sempre trainando prima 13 carri, poi con quello di coda 14, e con gli ultimi 3 dotati tutti di pattino. Passando attraverso almeno 12 deviatori di tipo lungo (12,1°) e più stretti da 30°, non ho mai riscontrato problemi elettrici anche se *il mio* "Cocodrillo", per il test, procedeva a circa 20/30 km/h.*

I 2 carri *tipo Gs-uv 213* (**art. 4411**), ultimo e penultimo nella **foto n. 31**, un tempo dotati di luci di coda, ora eliminate, sono dotati comunque del pattino *originale* Märklin perché resi sonori, *ausiliari* di loco a vapore "mute": debbo riferire che *da sempre* hanno dato in manovre nella zona della gru e della carbonaia più problemi elettrici dei carro frigo; la zona di Vibaden della gru con carbonili la potete vedere tutta a destra nelle **foto n. 30 e n. 31**. Consulta anche il paragrafo: **Una nota conclusiva (problematiche?)**



Foto n. 30: la Br 064 305, si riporta sul binario adiacente.



Foto n. 31: la Br 064 305, si aggancia ai 3 carri.

Le **foto n. 32 e n. 33** riguardano la complicata manovra di una 260 che si porta all'ingresso/uscita della curva interna, accanto alla **cabina di manovra est**, per evitare che il carro di coda possa inoltrarsi nella stessa curva divenendo in tal modo ingovernabile, perché i suoi respingenti e quelli di una loco in arrivo su quel binario sarebbero a rischio di agganciarsi tra loro. Infatti la curva R4 è comunque troppo stretta, se rapportata al vero, e gli steli dei respingenti non sono molleggiati.

Più semplice è stata la manovra dell'altra diesel, la 261, che non ha dovuto far altro che sganciare il carro di coda sotto la **cabina di manovra** vicino alla 260 ed allontanarsi a ritroso utilizzando lo stesso itinerario (**foto dalla n. 34 alla n. 36**).

Un *secondo problema* è quello legato al tempo necessario per effettuare queste manovre, che, al vero, possono durare parecchi minuti e che anche in H0 (lo vedo dallo orario delle foto scattate) sono durate dalle 9.19 alle 9.42, del 4 ottobre 2012. Tutto ciò ci porta al *terzo problema*: i movimenti di altri treni (per esempio manovrati da un secondo operatore da una postazione con una Mobile) sono impossibili o quasi, certo si intende nel *mio Vibaden* in superficie, mentre ovviamente nel mio plastico si potrebbe manovrare nella Schattenbahnhof, o nella zona dei garage.



Foto n. 32: una 260 si muove dalla zona dello scalo.



Foto n. 33: la 260 di supporto spingerà o impedirà al carro Ibdlps 383 di inoltrarsi nella curva.



Foto n. 34: il carro Ibdlps 383 manovrato dalla 261.



Foto n. 35: lavoro in tandem per le due diesel da manovra.



Foto n. 36: la 261 lascia il carro Ibdlps 383.

Le **foto dalla n. 37 alla n. 40** riguardano di nuovo la movimentazione della Br 064 che a ritroso, con i 3 carri già agganciati, va a prendere in carico anche il carro frigo dotato di luci di coda.

La 260 in questo caso avrebbe evitato, come ho già precisato, che il carro di coda si inoltrasse troppo nella curva, ma in realtà l'aggancio tra l'ultimo dei tre carri trainati dalla Br 064 con il carro frigo Ibdlps 383 è stato perfetto e quindi la seconda diesel è rimasta inoperosa, la vedete nella **foto n. 41** mentre rientra nella stazione di Vibaden.

Ciò non toglie che tutti coloro che posseggono impianti più angusti o addirittura più estesi del mio, ma con fermate in curva, per esempio in stazioni di linee secondarie, debbano tener conto della difficoltà di manovra di questi carri.



Foto n. 37: la Br 064 305, a ritroso, con i 3 carri agganciati.



Foto n. 38: la Br 064 305 va a ritroso a agganciare il carro frigo.



Foto n. 39: la Br 064 305 con tutti e quattro i carri agganciati.



Foto n. 40: la Br 064 305, pronta a partire dal 1° binario.



Foto n. 41: la 260 avrebbe evitato che il carro Ibdlps fosse spinto oltre il rettilineo durante la manovra di aggancio della Br 064.

UNA NOTA CONCLUSIVA (PROBLEMATICHE?)

Il realismo di questi bei carri è indubbiamente appagante, per quanto mi riguarda accetto volentieri la difficoltà di manovra in cambio della loro bellezza (rivedi le [foto n. 2, n. 8 e n. 14](#)).

Sono dotati di perfette lanterne in scala, oltre che belle funzionali: grazie al condensatore: anche allontanando i carri dal binario, le luci restano accese per circa un secondo...

Vedendole *mi è tornata in mente* la grande impressione che suscitarono nei negozi, alla loro uscita, i semafori FS a vela della ditta *IL TRENO*: abituati come eravamo da anni alla scala “Rivarossi” io, e tanti altri, pensammo che fossero in scala N (!), all’epoca (anni ‘90) mi occupavo *anche* di ferrovie italiane.

Nella [foto n. 42](#) si vede una mia 260 che ha spinto e tirato su diversi deviatori da 30 e 12 gradi il carro Eaos e su un solo scambio lungo con deviato a sinistra, se spinto, ha trovato difficoltà, viaggiando a bassa velocità. In pratica causava un corto circuito. La prova è stata poi ripetuta con altre locomotive sempre con lo stesso risultato. Ne debbo perciò dedurre che il problema sia del deviatoio e non del carro...

Grazie dunque al buon miglioramento estetico nei carri “birra” per la posizione del pattino, certamente dettato da motivi di funzionalità, e nonostante qualche difficoltà (forse) su tratti *particolari*, i carri sono da giudicare quasi perfetti.

Inutile ribadire le *problematiche* di manovra...

ULTIMA ORA!

Però *altre notizie* mi sono giunte da Milano, addirittura di problemi per gli altri carri Ibdlps su deviatori tripli...

Francamente raccomando, specialmente a chi usa soltanto il sistema digitale, di controllare caso per caso l’effettivo utilizzo di ogni carro *sui Vostri* tracciati ferroviari, evitando il più possibile di far transitare ripetutamente questo o quel carro su tratte ostiche: Vi ricordo che i micro-corto circuiti non fanno bene ai decoder.

PROVE CONCLUSIVE

Dopo quelle allarmanti notizie quindi, *stuzzicato dalla curiosità*, ho condotto lunghe prove con ogni tipo di carro con luci di coda, *limitatamente* ai binari “C” e con la esclusione dei deviatori in curva, dei tripli e degli incroci di tipo lungo (**art. 24740**) che non fanno parte della dotazione del mio plastico.

Nel transito su deviatori *stretti, inglesi e lunghi* (**art. 24611/12, 24624, 24711/12**) i carri “birra”, spinti o tirati, non hanno, nel mio plastico, dato alcun problema, si sente solo *una certa rumorosità* durante il passaggio su quelli *inglesi* (solo sull’**art. 24624**); debbo però precisare che i miei doppi scambi sono vecchi di 14 anni circa e fanno parte di una *prima* serie costruttiva che addirittura veniva fornita senza *scatole elettromagnetiche*, che dovevano essere inserite, a cura dell’acquirente, sotto la massicciata. Così la Märklin decise poi, anni or sono, proprio per problemi riscontrati nel montaggio dai *fermodellisti*, di fornirli già provvisti dei motori e delle lanterne illuminate, mi ritengo perciò *fortunato* di non aver riscontrato nel 1997/98 alcuna particolare difficoltà.



Foto n. 42: la 260 (in secondo piano sulla destra) ha spinto e tirato su vari deviatori il carro Eaos

Questo 64° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 58 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 stampa”

Gian Piero Cannata

