

A VIBADEN REPLICA DEL 150° ANNIVERSARIO DELLE FERROVIE TEDESCHE (II PARTE)

- Märklin, numerosi mezzi storici -

L'ADLER ARRIVA A VIBADEN!

Essendo molto impegnativa la Parata del 1985 viene riproposta nel mio plastico ogni due/tre anni. Alcune *vicende personali dolorose*, come l'incidente occorsomi del 2009, m'hanno impedito di rispettare sempre la regola *“una settimana, un anno a Vibaden”* e perciò solo nel 2010 e a primavera del 2013 sono riuscito a riprodurre la manifestazione.

Dal punto di vista fermodellistico è molto comodo poter mescolare, senza *orrori cronologici*, mezzi che altrimenti in una grande collezione resterebbero fermi per mesi, o anni, ed è risaputo che ai contatti dei decoder e peggio a quelli elettromeccanici la stasi non giova.

La Adler che fu messa in servizio nel 1985 era quella fatta ricostruire per il Centenario da Adolf Hitler nel 1935 nella colorazione riproposta *modellisticamente* dalla Märklin nel 2000/01, con il numero di catalogo **26350** e poterla attivare ogni tanto giova alla preziosa macchinetta.



Foto n. 1: 2013, a Vibaden arriva la Adler del 1935.



Foto n. 2: la Adler viene fotografata da ogni angolazione del tracciato.

CONFRONTO TRA DUE ADLER

La Adler Märklin, contrariamente a quella della Trix (in cui era motorizzata una carrozza), è indipendente dal convoglio e dotata di un minuscolo, ma potente motorino (alloggiato nel tender!) che non fa eccessiva fatica a trainare le tre *diligenze* in giallo canarino.

Come avvenne realmente nel 1985 i fortunati passeggeri del convoglio erano vestiti modernamente, mentre *macchinista*, *fochista* e *coadiutore vedetta* seduto sulla 1^a o 3^a carrozza (dotato a volte di una tromba per avvisare gli incauti) si abbigliarono con la “divisa” ottocentesca.

Convinto di *fare un affare* acquistai, credo nella seconda metà degli anni Ottanta, l'Adler della Trix in scala H0 (?). Quando però nel 2001 mi arrivò l'Adler della Märklin, che già correttamente dichiarava di aver dovuto utilizzare, per sue esigenze tecniche, una scala prossima all'1:80, mi resi conto che per motorizzare la carrozza azzurra e gialla che si vede, subito dietro l'Adler, nella [foto n. 5](#), l'altra ditta tedesca, oggi partner della Märklin, aveva barato in modo *oscuro*: millimetro, o meglio, centimetro più o meno, la scala utilizzata era quasi l'1:72!

Seguite le didascalie delle [foto n. 3](#), [n. 4](#), e [n. 5](#).



Foto n. 3: macchinista e fuochista della Adler in divisa ottocentesca.



Foto n. 4: passeggeri “moderni” e la scomoda posizione della *vedetta*.



Foto n. 5: la Adler TRIX in un diorama ottocentesco.

Ultima considerazione, se confrontate attentamente le **foto n. 8, n. 9 e n. 10**, vi accorgete che la Trix ha commesso numerosi errori (*oltre a quello più che evidente della scala*), tra gli altri: la mancanza dei fanali, i bordini esageratamente alti, la presenza dei bordini nelle grandi ruote motrici che, come bene ha riprodotto la Märklin, ne erano prive, infine la Trix non ha riprodotto le bielle interne che nel modello Märklin sono anche funzionanti, anche se invisibili.

Per far viaggiare nel mio vecchio impianto di Vibaden 2 (1996/2004) il convoglio Trix avevo collocato un pattino sotto un paio di carrozze e in parte modificato l'impianto elettrico, ma la sua regolarità di marcia era un *pianto*. Una volta dunque accontentarsi era un obbligo e non si poteva pretendere molto dal sistema analogico; la grossezza dei motori aveva poi condizionato negli anni Settanta *case* prestigiose come la Märklin (motore con collettore a tamburo), per non parlare (è meglio) della *vecchia* Rivarossi che per alloggiare il suo *mega* motore ingrandì le sue loco sino ad una scala prossima all'1:80.

L'Adler della Trix ora è stata collocata in un diorama (**foto n. 6 e n. 7**) con personaggi in scala H0 in un ambiente ottocentesco. La sua mole mastodontica, se lontana da altre locomotive in H0, si nota poco, ma le carrozze sono eccessivamente larghe. Seguite le didascalie delle **foto**.



Foto n. 6: le carrozze con vivaci livree e personaggi ottocenteschi.



Foto n. 7: dall'alto si nota l'eccessiva larghezza delle carrozze Trix.



Foto n. 8: la Adler Märklin ha un ottimo dettaglio.



Foto n. 9: improponibile il confronto con la Adler Trix.



Foto n. 10: improponibile il confronto di scala tra le due Adler!



Foto n. 11: la Adler Märklin nella sua ultima uscita a Vibaden nel 2013.



Foto n. 12: la Adler Märklin nell'uscita del 2010 (1985 tempo simulato).



Foto n. 13: la Adler Märklin nell'uscita del 2010 (1985 tempo simulato).



Foto n. 14: la Adler Märklin accolta dalla banda sul 1° binario nel 2010.

ROTABILI STORICI, VAPORIERE

In questi ultimi 28 anni la Märklin ha realizzato molte locomotive, a vapore e non, che presero parte alla Parata di Norimberga ed ha addirittura partecipato economicamente al restauro sia della Adler che della Br 01 150 danneggiate gravemente nel rogo del 2005.

Queste storiche macchine furono perciò riproposte anche nella più recente manifestazione (reale) del 2010 per il 175° Anniversario.

Furono messe in campo, nel 1985, decine e decine di loco a vapore, quasi tutte oggi presenti nella produzione moderna e molto migliorata della Casa di Göppingen. Alcune, come la mitica 05 001, pur in foto in un deposito insieme alla 120 001-3 (l'elettrica che detenne il record mondiale di velocità per locomotori trifase) non fu però completata (copertura aerodinamica) in tempo e credo che a tutt'oggi, non sia atta al servizio, pur ricostruita poi completamente.

Propongo solo alcune delle decine di macchine a vapore presentate a Norimberga: [seguite le didascalie](#).



Foto n. 15: la 01 1100 (modello su base Märklin) fu una star del 1985.



Foto n. 16: una Br 64 (qui la 250 Märklin) trainò convogli storici.



Foto n. 17: la Br 38 (modello Märklin) fu una star del 1985.

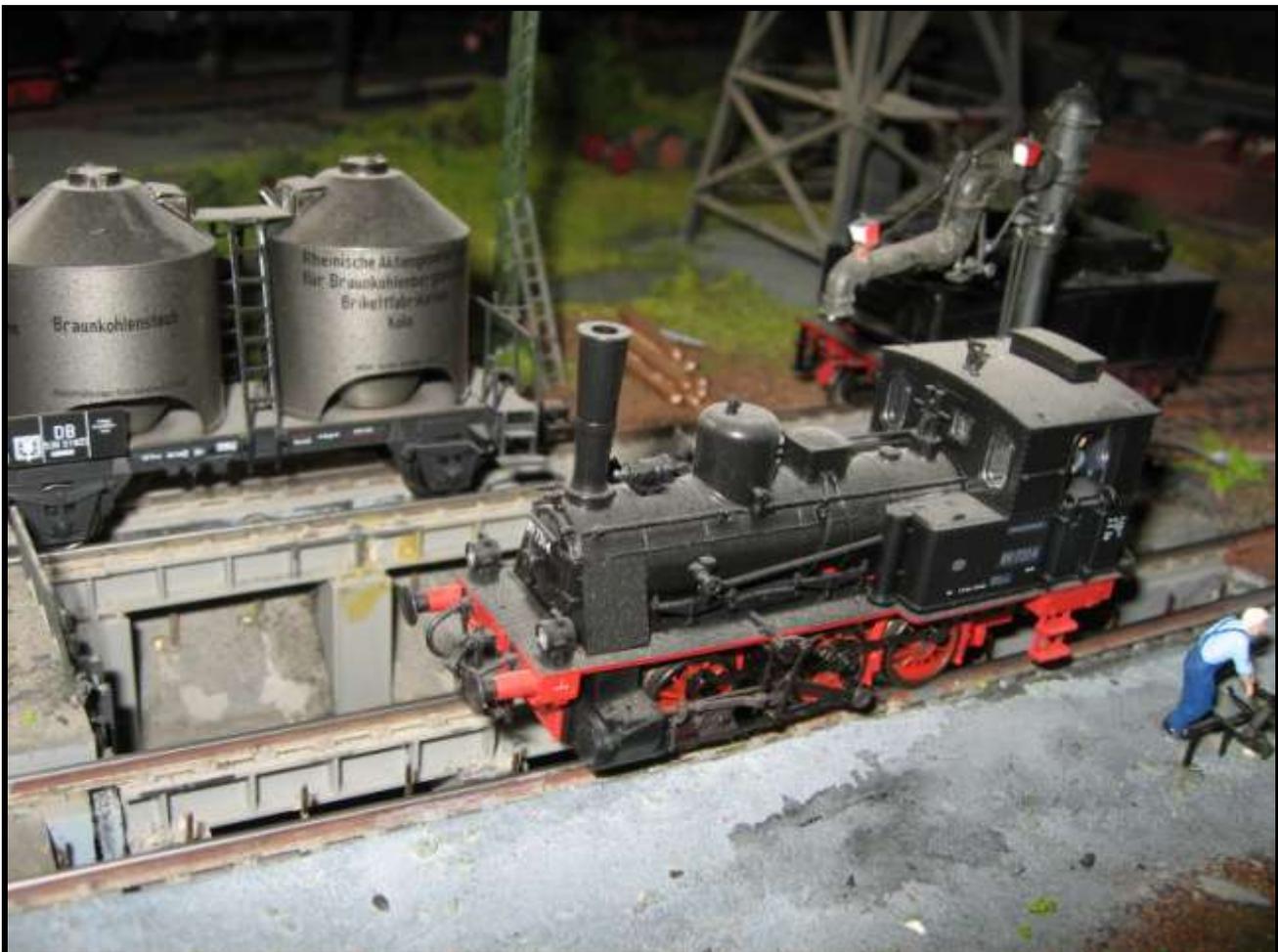


Foto n. 18: la Br 89 trainò carrozze d'epoca, qui sulla fossa di visita.



Foto n. 19: altre 01 parteciparono alla festa del 1985.



Foto n. 20: non mancarono le Br 52 alla festa del 1985.



Foto n. 21: anche le Br 50 furono star del 1985.



Foto n. 22: diverse vaporiere storiche una, in prestito, da Tito Myhre.

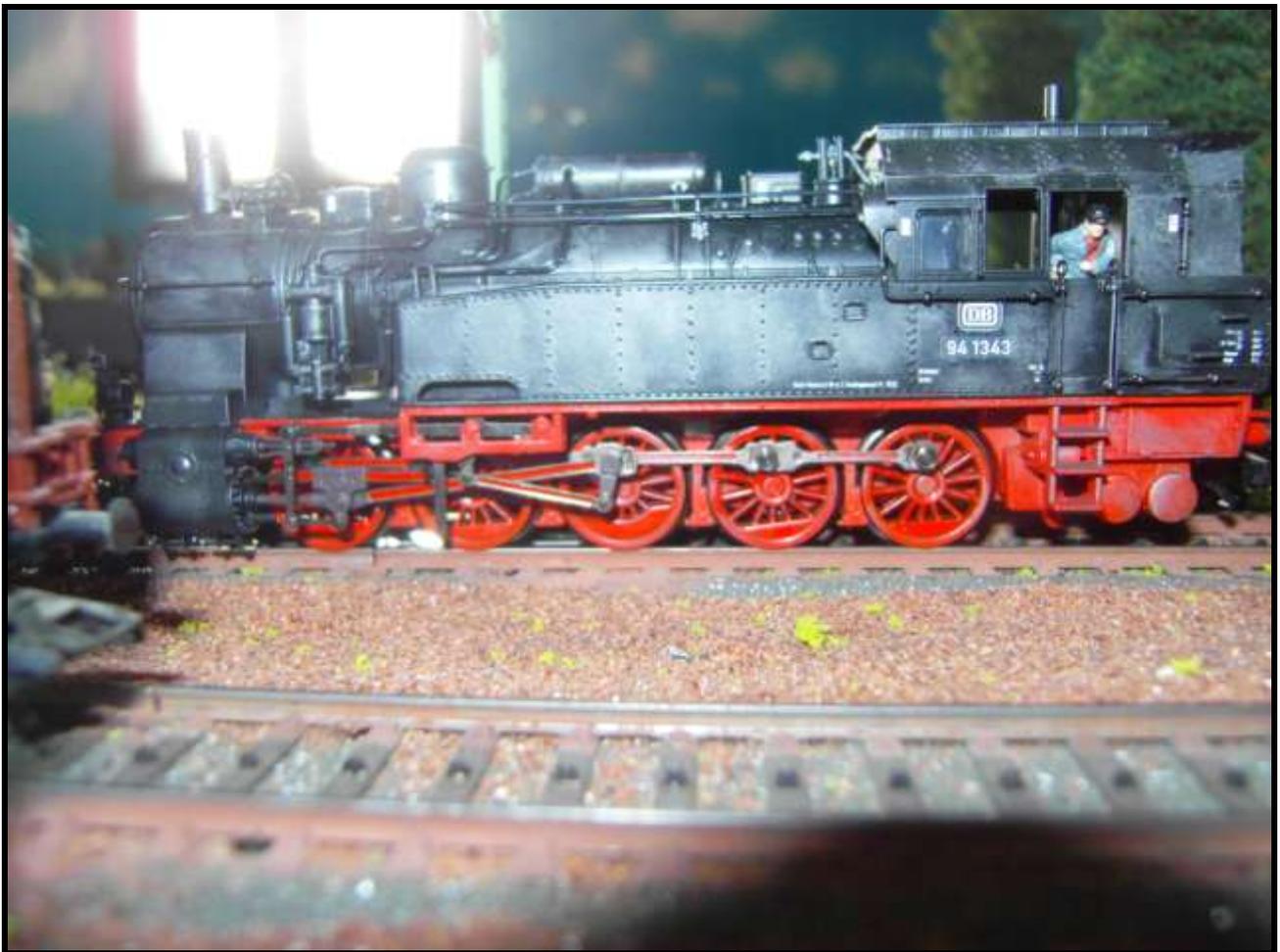


Foto n. 23: la Br 94 era disponibile per manifestazioni del 1985.



Foto n. 24: la 05 001 era in restauro nel 1985.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

