

CAPITOLO 01 3° SPECIALI MODIFICHE (III parte)

§ 3: Corrimano nelle ricostruite a 3 assi

(si ringrazia per la consulenza la Ciciesse Model e la Cartoleria Eco di Perugia)



Carrozze a 3 assi con corrimano applicati (foto n. 32)

A pagina 29 del sesto Capitolo di questa serie di 3 CD auspicavo che la Märklin dotasse di corrimano le sue carrozze a 3 assi.

In effetti questa mancanza si è ripetuta nel corso di ben 40 anni.

Mini-storia delle ricostruite a 3 assi

Gli stampi risalgono al 1969: esce in quell'anno la coppia 4079 e 4080, del tutto simile alle carrozze di oggi, ma, naturalmente, senza ganci di tipo *corto* o timoni d'allontanamento; solo nel 1978 apparve la mista di 1^a e 2^a classe con il numero di catalogo 4067, le ruote erano lucenti.

Per non farla troppo lunga (furono introdotti prima i ganci corti e poi le ruote nichelate scure) arriviamo alla serie 4317, 4318 e 4319, degli ultimi anni, uscite di produzione nel 2006 (tanto rimanevano a catalogo alcuni articoli... prima!).



Confezione con carrozze a 3 assi rosse trainate da una E 18 08 Roco (foto n. 33)

Nella confezione 28508 del 2000, abbinate alla Br 086, vi si trovano due carrozze a 3 assi ed una a carrelli Byg 515, tutte in colore rosso.

Nella **foto n. 33** sono però trainate da una splendida E 18 08 della Roco in grigio, una delle loco da Museo di Vibaden (e al vero).

Le penultime, uscite nel 2007 e già legate in coppia (andavano sempre abbinate così) art. 43172, 43182 e 43192, furono private del “biscotto” apparso dopo il 1955 e quindi necessarie per riprodurre, modellisticamente, il trasporto locale, alquanto scomodo, del primo periodo post bellico tra il 1949 ed il 1955 (vi sono soprattutto vetture di 3^a classe).

Infine le ultime del 2008, uscite per la nuovissima locotender Br 64, sotto l'articolo 00770, sono una megaconfezione con 12 paia di carrozze a 3 assi, ognuna con numero di serie differente e dotate di *biscotto* DB, quindi ambientabili dal 1955 in poi.

Tutte non hanno i corrimano, non ne ho visti nemmeno in *serie speciali* (*errare humanum est, perseverare diabolicum!*). Un ipotetico vecchietto che tentasse di salire i tre gradini (ben riprodotti) di queste carrozze lo dovrebbe fare o tenendosi in equilibrio sino alla maniglia (ben riprodotta) o aggrappandosi alla porta, se aperta, o... volando!

Non è facile reperire almeno 4 corrimano tutti eguali per ogni carrozza, sufficientemente fini, di colore metallico e lunghi circa 14,5 mm.

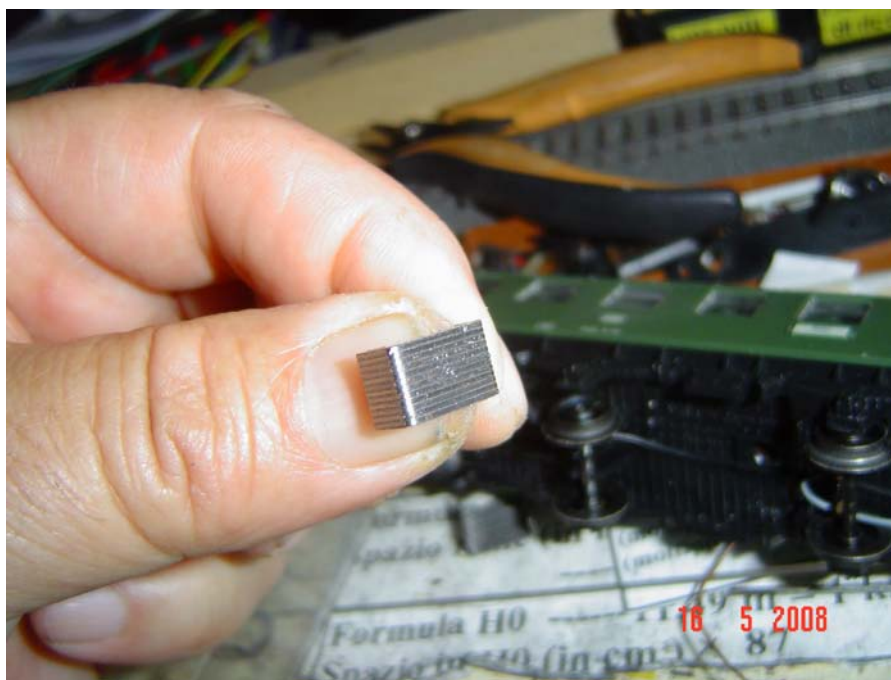
La Märklin non fornisce, come parti staccate, i corrimano che *però applica* alle sue carrozze a carrelli ricostruite e nello stesso punto dove *dimentica* di farlo per le sue “tre assi”.

Tentare d’averli dalla Casa Roco (che li ha sempre applicati nelle sue versioni di ricostruite a 3 assi) è come vincere un terno al Lotto.

Non resterebbe che l’auto-costruzione in piccola serie, o, come ho fatto io, trovare una mezza soluzione che unisce rapidità, facilità d’esecuzione e sufficiente realismo.

L’idea

Mentre mettevo a posto il solito caos, che mi si crea costantemente sul banco di lavoro a Vibaden, ho trovato dei punti per spillatrici Zenith (e se volete la sigla eccola: 24/6 art. 115) lunghi 12,5 mm (foto n. 34). Non sono previste, almeno per il normale mercato delle Cartolibrerie, altre misure a parte gli *standard* che sono molto più piccoli. È vero che quei 2 mm in meno non sono pochi, se rapportati alla scala H0, ma evitando, anche perché difficile, di praticare il foro basso troppo vicino al bordo della carrozzeria si riesce a guadagnare quasi un millimetro ed allora la differenza tra i corrimano reali e questi “punti metallici” scende intorno a 7/9 cm, secondo me del tutto accettabile.



I punti metallici Zenith da 12,5 mm (foto n. 34)

La modifica

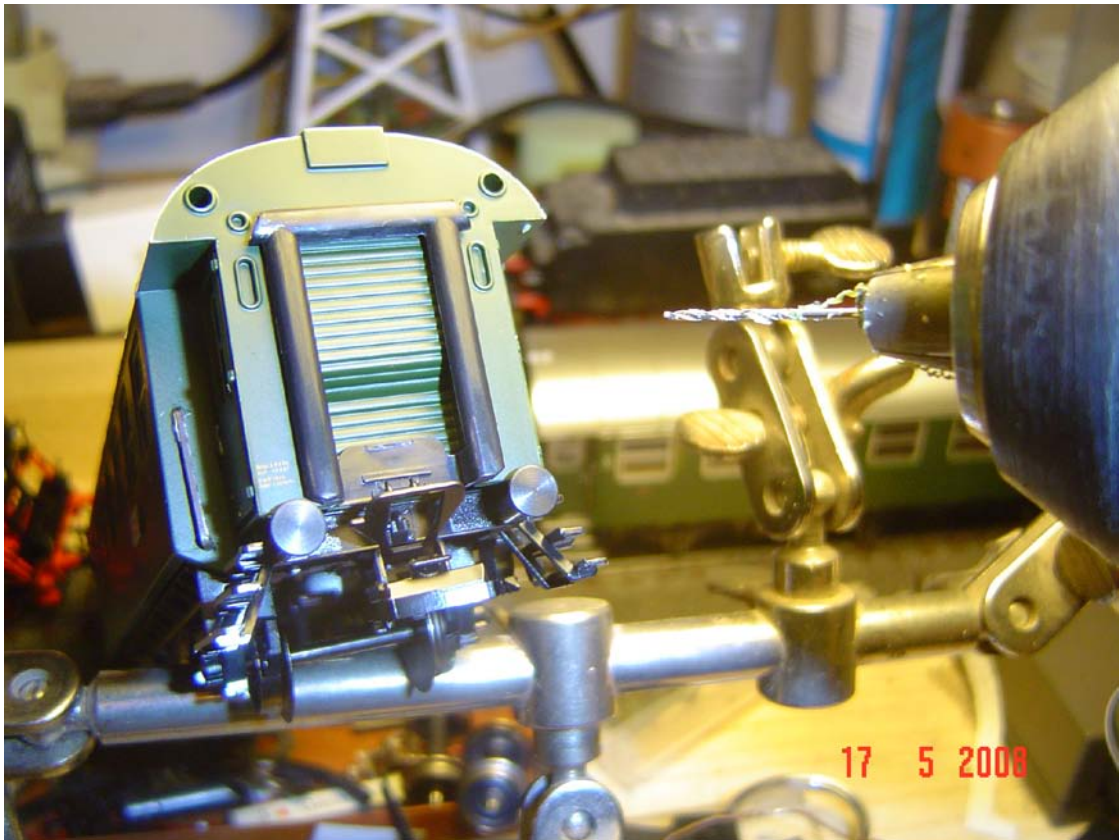
Si procede dapprima staccando con una pinzetta il *punto* dalla barretta usata per ricaricare le spillatrici di tipo grande (foto n. 35). Per accelerare le operazioni potete staccarne un certo quantitativo. Se userete una pinza magnetizzata non rischierete di perderli continuamente ed impazzire a cercarli sotto i mobili o sui tappeti.



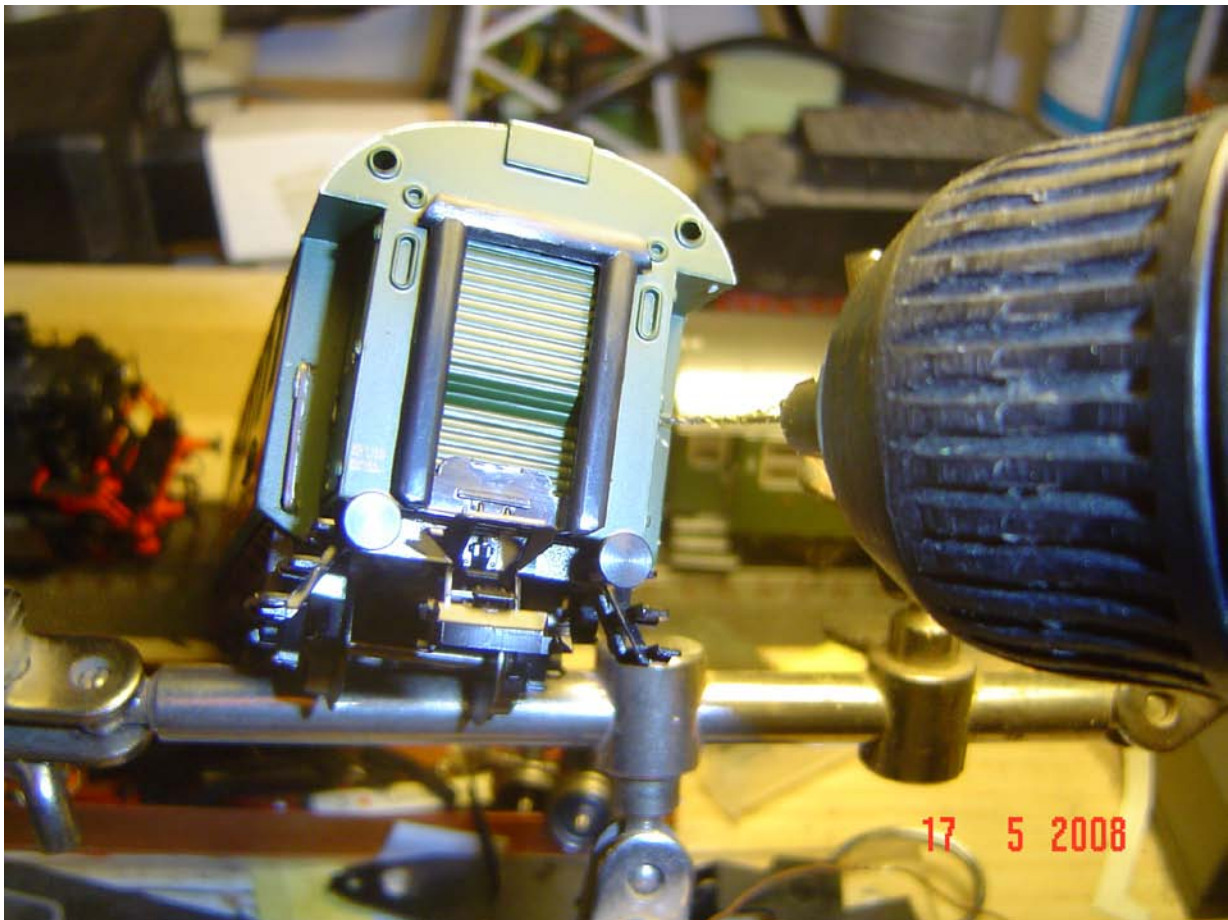
Con una pinzetta si separano i punti metallici (foto n. 35)

Secondo si procede alla pulizia del *corrimano* dal leggero strato di *colla* o di vernice argentata che lo lega agli *altri* e che rilascia un filamento fastidioso, assolutamente irrealistico.

Terzo si appoggia la carrozza ad un supporto, si evita di bere troppi caffè, si imbraccia il trapano come fosse un M 16 e s'inforcano gli occhiali più potenti o, meglio, un visore da elettrotecnico-modellista, magari un po' *ciecato* (come dicono a Roma). La punta di trapano che andrebbe (e, ripeto, andrebbe!) usata è la 0,7 mm, ma, poiché è difficile da reperire e, oltretutto, fragilissima, è meglio usare quella da 0,8 mm (**foto n. 36**). Questi accessori si trovano solo nei ferramenta molto ben forniti e a volte si debbono ordinare. Si *dovrebbero* poter acquistare nei migliori negozi di modellismo. Queste punte sono sempre carissime rispetto a quelle d'uso comune e **non tentate** di aggirare l'ostacolo forando con quella da 1 mm: il buco risulterebbe enorme, se visto con una lente, o se fotografato.



Mano ferma e coraggio per il secondo foro in alto (foto n. 36)



La punta del trapano va indirizzata verso l'interno (foto n. 37)

Quarto il foro va praticato prima in basso, poi servendosi del punto metallico, infilato parzialmente nello stesso foro, come nella **foto n. 38,**

si fa una piccolissima incisione nella carrozzeria là dove si dovrà praticare il secondo. Mentre si fora non si può andare dritto per dritto, ma bisogna indirizzare la punta del trapano verso l'interno della carrozza per evitare di graffiare i vetri dei finestrini, che sono molto più spessi che nella realtà (foto n. 37). Inutile allontanare le plastiche trasparenti (possibile solo smontando la cassa), poi i *corrimano* le colpirebbero. Quinto si inserisce delicatamente il punto metallico, evitando forzature, ma cercando con l'aiuto di Santa Rosalia, San Pancrazio, insomma tutta la santa... pazienza, d'individuare il movimento migliore per inserire il nuovo *corrimano*. Avendo infatti praticato due fori è facile che non siano in perfetto asse, trattandosi di micro misure (foto n. 39).

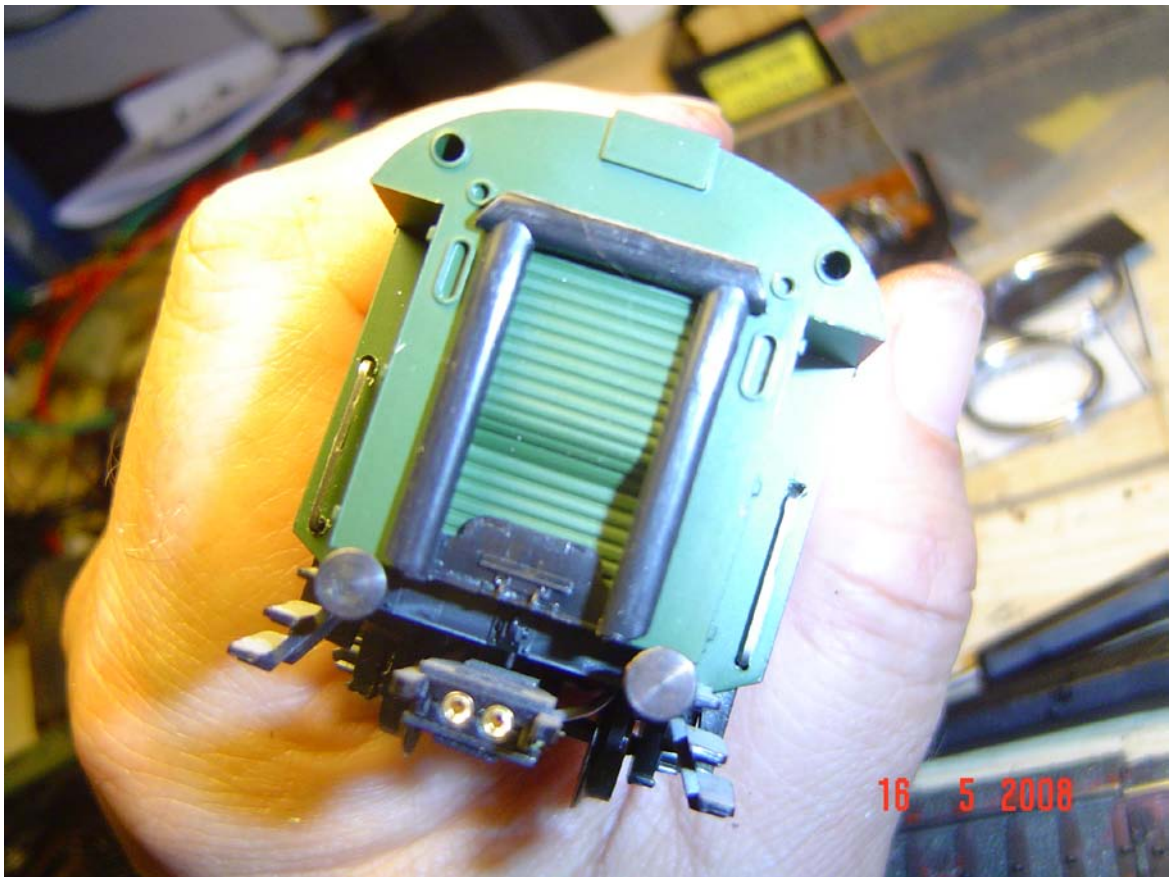


Il corrimano va inserito delicatamente, può servire da guida per il foro alto (foto n. 38)

Sesto si spinge il punto metallico, che a volte entra facilmente, altre no (ho praticato per 12 carrozze 96 fori e per 80 di loro non ci sono stati problemi) può capitare che arrivi sino in fondo. Se dovesse accadere è sufficiente, con un supporto di plastica od una pinzetta, delicatamente, tirarlo verso l'esterno, come nella foto n. 39 e 40, per dar modo ad una *mano*, in H0, di poter afferrare il... *corrimano*.



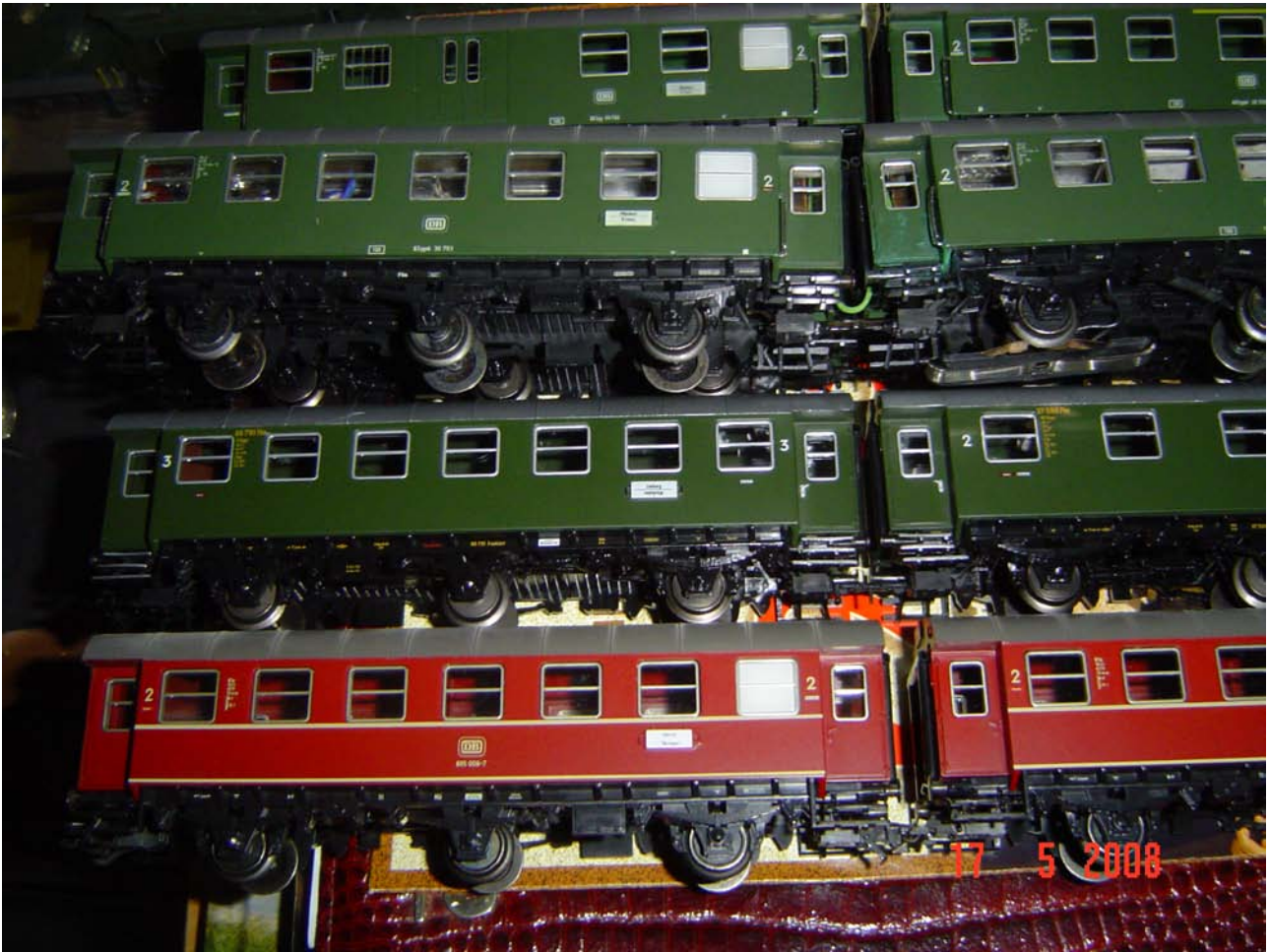
Il corrimano va spostato leggermente in fuori (foto n. 39)



I corrimano inseriti in una carrozza dotata di gancio bipolare (foto n. 40)

L'operazione, di per sé non è particolarmente difficile, ma diviene noiosa perché ripetitiva. Nella **foto n. 41** parte delle mie 12 carrozze (6

coppie), che, tradotto in *soldoni*, fa la bellezza di 48 corrimano, 96 buchi e due punte da 0,8 mm passate a miglior vita!



48 corrimano inseriti in dodici carrozze (foto n. 41)

Qualcuno potrebbe chiedermi se ne valesse la pena. Certamente un non fermodellista non capirebbe le mie motivazioni. La passione per la miniaturizzazione e la riproduzione in un mondo non *virtuale*, ma tangibile, di particolari apparentemente pleonastici, o per alcuni addirittura *inutili*, è come quel famoso coraggio che Alessandro Manzoni non dà al *suo* pusillanime pretonzolo Don Abbondio, quando gli fa dire che “(...) uno non se lo può dare!”

Le foto seguenti dovrebbero invece chiarire ai veri appassionati cosa mi abbia spinto ad imbarcarmi in una simile impresa che comporta oltretutto, se non si usa la massima accortezza, anche una certa dose di rischio: si può sbagliare la posizione di un foro ed esser allora costretti a stuccare e verniciare, si può rigare la carrozzeria eccetera.

Giudicate Voi.



48 corrimano inseriti in dodici carrozze (foto n. 42)



48 corrimano inseriti in dodici carrozze, una vettura di coda (foto n. 43)

(fine III parte)

Gian Piero Cannata

