# Breve storia dei dispositivi fumo Märklin

**Nel 1959, anno del Centenario della Casa di Göppingen, anche se per la *speciale occasione* ben tre loco a vapore furono dotate di gancio Telex (3031 ovvero Br 81 004, 3026 la Br 01 097, 3027 la Br 44 690), nessuna macchina nel Catalogo, bronzeo e ingigantito per l'occasione speciale, *fumava*… allora avevo nove anni e mio padre, che pure nel 1958 aveva acquistato un primo catalogo, non pensò di prendere *quello del centenario.* Solo nel 1973 ne entrai in possesso fortunosamente da un tizio che partiva per l'India, come si diceva allora per *ritrovare se stessi*, e svendeva cataloghi e altro materiale Märklin!!**

**Nel 1960 esordì la nuova 3048, ovvero la rinnovata Br 01 097, novità mondiale perché aveva il… vizio di fumare!**

**Tuttavia il dispositivo (nel catalogo si spiegava: *incorporato*) non era fornito come parte da applicare in seguito, né era indicato un numero per acquistarlo come parte di ricambio. C'è poi da dire che loco storiche quali la Br 23 014 (a catalogo allora come 3005) non furono mai dotate di tale dispositivo, come ne furono prive tutte le locomotive a vapore *piccole* come le locotender che, per esempio, la Br 24 (art. 3003); quest'ultima poi non era metallica, ma dotata di mantello in plastica "infrangibile"*. Posso poi solo aggiungere che io avevo appena nove anni… e non pensavo certo a modificare i miei "trenini"!**

**Nel 1964 anche la rinnovata Br 44 (art. 3047), già da tempo dotata di un nuovo motore più piccolo rispetto a quello enorme della storica, vecchia, GN 800, poi a catalogo con il nuovo numero 3009, ricevette il dispositivo fumo.**

**Nel catalogo 1965/66 fu la volta della 3046 francese 150 X SNCF, variante transalpina (preda bellica) della Br 44 tedesca e l'anno seguente, nel 1967, fu presentata un'altra variante della suddetta, ma stavolta danese (DSB tipo N) a catalogo come 3045 molto ricercata, da sempre, dai collezionisti.**

**Tutti i cataloghi tra il 1968 ed il 1971 furono privi di novità per quanto riguarda i dispositivi fumo, se si esclude l'uscita di scena della Danese (in fondo fu una delle prime in *serie unica*).**

**Nel frattempo erano arrivate loco come la Br 38, tutta metallica, ma senza fumo, i nuovi binari K serie 2100 (sostituiti poco dopo dalla serie**

**2200 quando ci si accorse che si… ossidavano), era nata la nuova Scala 1 nel 1969 e avevano fatto capolino in H0 le prime E 03 dettagliate, anche se con mantello in plastica.**

**Nel 1972, anno della nascita della scala Z, arriva, dopo anni di stasi completa, la novità Br 18 478, articolo 3091, dotata di un nuovo dispositivo per il fumo, già comunque incorporato nella macchina.**

***N. di A. La plastica *infrangibile* era ben diversa da quei materiali eterogenei (bachelite ed altre resine termoindurenti) che tendevano a fracassarsi e ad incidersi e che hanno avuto ripercussioni negative in Ditte artigianali italiane quali la Bettiart, che usava una resina per odontotecnica. Negli anni Ottanta anche alcune leghe metalliche presentarono dei problemi di stabilità come quella usata dal compianto Maestro Arnaldo Pocher: io, che acquistai alcune *sue* stupende realizzazioni metalliche in H0, pompe dell'acqua e un carro per il controllo della pesatura FS, mi ritrovai con manufatti ridotti a moncherini piegati ed inservibili, pur avendoli tenuti in vetrina per la maggior parte del tempo!**

## 1973, L'ANNO DEL CAMBIAMENTO

**Nel catalogo 1973 arrivarono improvvisamente quelle variazioni che oramai molti modellisti ferroviari fedeli alla cosiddetta "terza rotaia" si attendevano: nuovi motori e nuove loco più dettagliate. Erano mutati i gusti che prediligevano la robustezza e la spartana filosofia della Märklin che, accusando il peso della concorrenza, decise di produrre loco come la 3085 (Br 003) e l'anno successivo la 3084 (Br 050) dotate di nuovo motori con collettori a tamburo e spazzole in grafite eguali che consentivano, essendo più piccoli dei precedenti dotati di una spazzola in rame ed una in carbonio, di mantenere la motorizzazione nella caldaia e di lasciare la cabina in parte libera. Questa motorizzazione è ancora attualmente in produzione dopo 36 anni! Per ulteriori dettagli Vi rimando al mio libro "Serena discussione sulla realizzazione di un plastico".**

**Tornando al tema ecco un'altra novità per i dispositivi fumo: dal 1973 pur rimanendo in produzione le Br 44 e derivate e la Br 18 478 con i dispositivi incorporati, per la 003 (3085) tale apparato divenne opzionale e da inserire (o no) solo secondariamente ed ecco arrivare il famoso articolo 7226 e, l'anno dopo, il 7227.**

**Nel 1974, sparite le vecchie 44, oltre all'arrivo della 050 (art. 3084) e di una variante bavarese della Br 18, non ci furono altre variazioni, se escludiamo il cambio di numerazione in catalogo della Br 18 478, che, per non confonderla con l'identica già fornita di dispositivo, commercializzata sotto il numero 3091, lo mutò in 3093…**

**Nel 1975, l'anno del treno Zeppelin, dotato sì di elica, ma anche di due carrelli *osceni* (in realtà aveva solo due assi) nessuna variante.**

**Nel 1976, l'anno dei nuovi locomotori Br 151 beige-turchese e del rinnovato "Coccodrillo", art. 3056, niente da segnalare per il *fumo*.**

La motorizzazione di questa Br 41 è la stessa delle Br 03, 44, 50, 003 ecc.

**Nel 1977 praticamente nulla se si esclude una variante francese della Br 18 (231 per le SNCF) dotata di dispositivo applicabile 7227.**

**Nel 1978 arrivò una mezza novità la Br 41 (art. 3082 e, chissà perché, indicata come 041 nei titoli di presentazione) dotata di 7226 opzionale. Ho detto mezza novità in quanto la caldaia, come del resto al vero, era praticamente identica a quella delle Br 003 e solo il rodiggio (1' D 1') era diverso da quello (2' C 1') della loco rapida.**

## 1979, L'ANNO DEL DUBBIO

**Nel catalogo 1979, il primo in forma compatta e dimensioni identiche a quelli attuali, il dispositivo fumo 7227 *sparì*… ma non le loco tipo Br 18 che lo montavano, si badi bene. Quel piccolo catalogo aveva appena 138 pagine comprensive di tutta la produzione ferroviaria d'allora (tutte le scale H0, 1 e Z), della Märklin Metal, una sorta di Meccano di altissima qualità e persino delle automobiline Märklin Sprint, per fare un paragone oggi il pre-catalogo conta 160 pagine, il Generale arriva quasi a 550! La produzione dei prodotti Metal e Sprint è poi cessata, purtroppo, da tempo e così i futuri ragazzi vivranno in un mondo virtuale, sempre più staccati dai giochi che prevedevano manualità.**
**Tutto rimase eguale per il 7226 che doveva essere addirittura inserito doppio nella novità (?) Br 53, un mastodonte mai completamente costruito e *solo progettato* per usi bellici nel 1943, una stranezza riproposta in altre varianti che mi sono sempre rifiutato d'acquistare.**

La caldaia di questa 03 è identica a quella delle Br 41 o 041

**Nel 1980 viene più o meno a galla che la Märklin non produrrà più il suo 7227, che verrà sostituito dal Seuthe n. 20.**
**Sino al 1998, escludendo l'arrivo nell'85 della criticata 3310, Br 012, riproposta in numerose e via via migliorate varianti (ruote, nichelatura e biellismo) come 01, 011, 012 ecc non ci furono altri cambiamenti, ma ad un certo punto (probabilmente quando iniziarono a bruciarsi migliaia di dispositivi fumogeni?) con l'avvento del Digital e del Delta, la Märklin chiarì che per il funzionamento tradizionale si doveva usare il dispositivo 7226 mentre per un uso con il Digital od il Delta era consigliato l'uso dell'apparato Seuthe n. 11… no comment!**
**A complicare ancor più le cose al povero fermodellista per le Br 18 e derivate bisognava usare o il dispositivo Seuthe n. 20 (uso con trasformatori tradizionali) o il n. 24, se le loco erano usate con sistemi digitali, il tutto smontando e rimontando di volta in volta il mantello…**

## 1999/2000, GLI ANNI DELLA CONFUSIONE

**Nel catalogo erano presenti:**

**a) la novità Br 55 5555, versione Delta e Digital 34550 e 37550.**
**Non era indicato nessun dispositivo fumo, anche ne se era segnalata la predisposizione.**

La Br 55 5555 in azione a tutto vapore!

**b) Due versioni Delta e due Digital delle bavaresi S 3/6 (verdi) e Br 18 (DRG) con la solita differenziazione dei dispositivi Seuthe n. 20 e n. 24.**

**c) Una variante sempre più fantastica e mastodontica della non mai costruita Br 53, questa volta con tender a condensazione (lunghezza *americana* da 35,5 cm!). Sempre in pratica utilizzabile con il sistema tradizionale (riferimento al capitolo 3 "L'esercizio" del mio libro) o Delta o Digital e sempre con differenziazione dei doppi dispositivi fumo o 7226 o Seuthe n. 11.**

**d) Uscì anche una versione di Br 44 (Delta e Digital) senza parafumo, d'epoca III, ma qui curiosamente era consigliato, <u>per la prima volta e solo per la più costosa Digital 37884, l'uso esclusivo del 7226.</u> Solo per chiarirvi la situazione paradossale: per un certo periodo fu persino difficile poter digitalizzare in un secondo momento locomotive del tipo Br 44, 044 ecc. in quanto alcuni decoder erano forniti privi della possibilità di disattivare la**

**funzione fumogena e il rallentamento doveva essere regolato dal fermodellista, ma non poteva esser disattivato (con la funzione F4 sulla centralina 6021). Tuttora posseggo loco con tali decoder e bisogna prenderci la mano se si impostano frenate lunghe!**

Sullo sfondo la Br 44 senza parafumo in una ambientazione dei primi anni Cinquanta

**e) Come Super Modello *Insider* fu presentata la favolosa Br 10 001, sempre con una doppia identità Delta o Digital, una povera… *muta*, ed una sonora, ma ancora con la strana *schizofrenica* divisione dei Seuthe. La storia personale di questa stupenda loco l'ho riferita nel mio libro al § 9.**

La Br 10 che, con una personale modifica, può montare sempre le carenature complete.

**f) Anche nella 37911, Br 03.10 in rosso con carenatura aerodinamica, veniva indicato solo il 7226 come dispositivo fumo, mentre, nella sua versione Delta 33911, era invece necessario o il 7226 o il Seuthe n. 11.**
**g) Tralascio delle versioni Hobby di Br 003.**

## 2000/2001, GLI ANNI DEL 72270

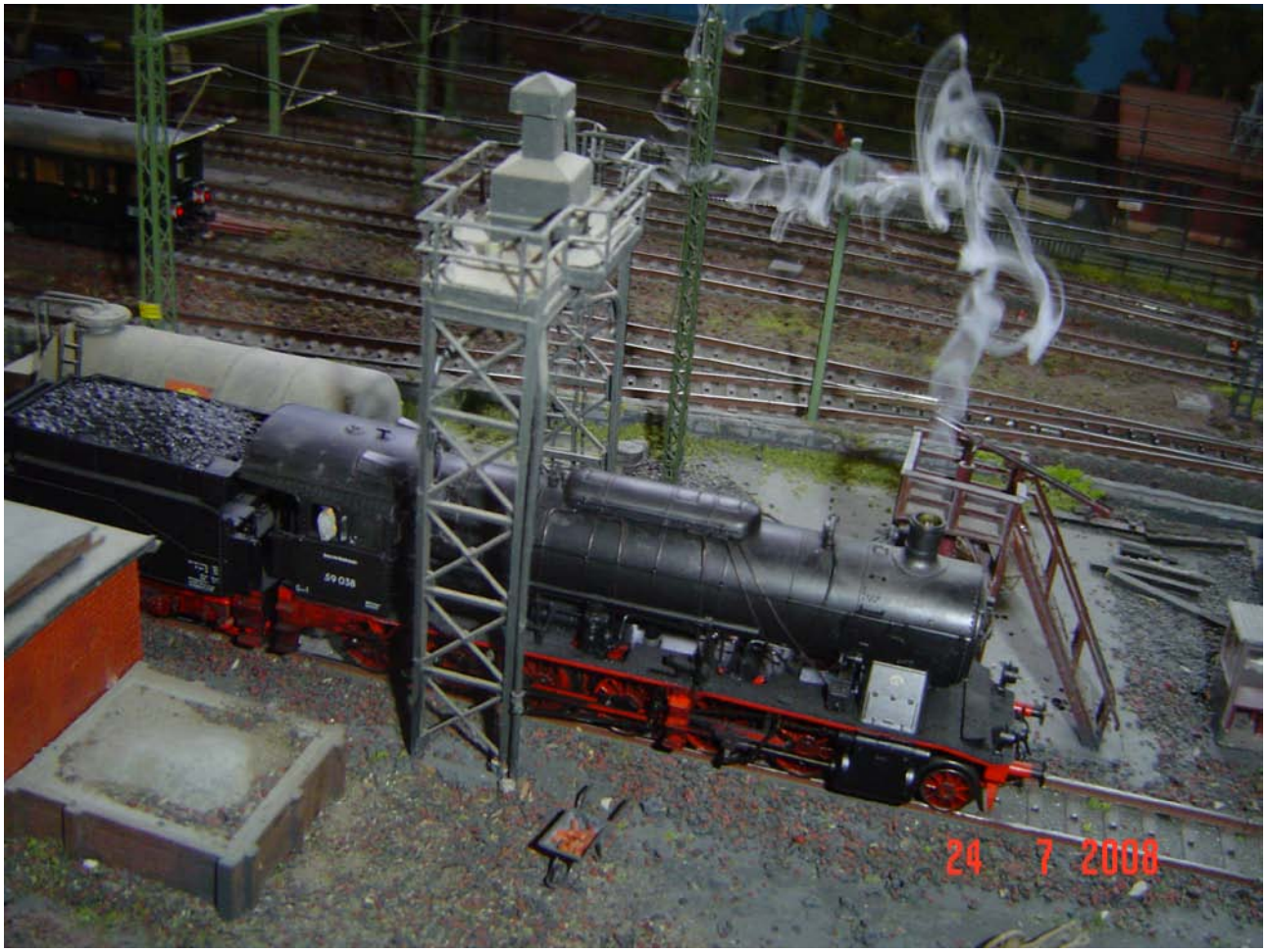
**Le versioni disponibili di Br 18 si arricchirono di una S 3/6 azzurra delle K. Bay. Sts. B. verniciata in onore di Ludwig II. Unica diversità era che nelle versioni "povere" al posto del Seuthe n. 20 viene riprovosto, come articolo prodotto dalla Märklin, il 72270 (l'ultima cifra fu aggiunta per la rivoluzione numerale di alcuni anni prima che aveva portato a cinque cifre i nuovi prodotti, per evitare inevitabili confusioni col passato). Come per la 37911 dell'anno prima tutte le versioni Digital erano predisposte per il 72270: una semplificazione notevole.**

La mia Br 18 478, migliorata con vari interventi, monta il 72270

## UNA GUERRA SPIETATA

**Sin dal 1991 (con la 221 beige-turchese) la Märklin iniziò a produrre sempre più spesso macchine già prodotte dalla *concorrenza*, anche perché da anni sia la Roco che la Rivarossi e, per qualche raro modello anche la Lima, avevano messo in produzione modelli in corrente alternata, non risparmiando critiche e frecciatine alla Casa di Göppingen, accusata di scarsa attenzione nella cura dei piccoli particolari. La battaglia dura tuttora e nel frattempo alcune Ditte… sono naufragate! I mantelli pesantemente metallici e le nuove tecniche produttive fecero delle vittime: perché ad esempio la Gt 2 x 4/4, poi per le DRG Br 96, della Märklin era su un altro (metallico) pianeta rispetto alla plastica ed al discutibile funzionamento della loco prodotta da Rivarossi (ne ho riparata una all'amico Eros Pierini). Nel 2001 fu la volta della splendida serie K a sei assi (!), un altro colpo basso per la Casa di Como che aveva realizzato (nel 1993/94) una problematica loco con**

**motore nel tender, cinghie di trasmissione difettose e di plastica che causarono vari problemi di trazione, mentre la macchina Märklin (fornita *anche* in corrente continua dalla Trix) aveva una speciale motorizzazione in caldaia e andava benissimo! Fu predisposto il solito 7226 o Seuthe n. 11 per la Delta e il solo Märklin 7226 per la 37059 digitale.**




La versione DB (Br 59) della serie K a sei assi, in primo piano e fumante

**In quell'anno tutte le versioni di Br 55, ricevettero la solita doppia indicazione Seuthe o 72270, curiosamente non v'erano indicazioni per la serie digitale. Questi strani black-out informativi sono spesso causati da disattenzioni, ritardi nelle informazioni e difetti di traduzione che ancora oggi ci fanno sorridere: come ho detto in qualche mio lavoro, pensate solo alla *assurda dicitura* che da sempre compare nei cataloghi italiani (si badi bene non inglesi o francesi) che descrive l'esclusione del rumore della frenata (nei modelli in cui è presente) con: *Stridore dei freni da*. Ancora più strana se si pensa che nei libretti d'istruzioni delle loco il tutto è perfettamente corretto in italiano.**

Sulla fossa di visita una Br 55 (in secondo piano) ed una enorme Br 45

**La nuova Br 50, con tender cabinato, e la 44 senza parafumo avevano la doppia indicazione 7226 o Seuthe n. 11 per le versioni Delta e solo 7226 per la digitale. Anche qui una nota curiosa: la Br 044 d'epoca IV, apparsa nel 1996 veniva accreditata nella sua veste digitale solo del dispositivo Seuthe n. 11 (?).**

**Uscì nel 2000 una ennesima variante della 012, ambientata in epoca precedente al 1968 e quindi "targata" 01 1057, essendo solo digitale e dotata degli stessi suoni della Br 10, veniva predisposta a causa del comignolo più largo, per il solo dispositivo 7226.**

**Con il telaio di quella locomotiva, una carrozzeria di un'altra e tanto coraggio e pazienza, ho ricavato la "mia" 01 1100, di cui presento una foto nel deposito loco, in primo piano, seguita dalla "mia" Br 78 fumante e dalla splendida Br 01 147, modello del 2006 mfx e dotata di eccezionali funzioni sonore e luminose!**

Nel deposito si riconoscono la Br 01 1100 (personale), la Br 78 e la 01 147

## Cosa propone oggi la Seuthe?

**Sul Märklin Magazine (in lingua tedesca) compare da un pezzo una locandina della Seuthe che per noi italiani, non avvezzi a traduzioni veloci, può ingenerare confusione. Orbene, la reclame dice testualmente che il dispositivo Seuthe n. 10 equivale al Märklin 7226, mentre il n. 20 equivale al n. 72270. Per quanto riguarda i n. 11 e 24, la Seuthe dichiara che possono essere usati solo in poche macchine e soltanto se le Istruzioni della Casa di Göppingen lo prevedano. Naturalmente questa è una traduzione italiana (libera), ma precisa. Per non confondere gli acquirenti sempre la Seuthe avverte che i dispositivi n. 10 e 20 hanno il fondo del cannellino rosso (come la Märklin del resto), mentre i n. 11 e 24 lo hanno verde. Sicuramente usare i dispositivi "verdi" in loco digitali porterebbe a conseguenti rapide rotture delle loro resistenze, ma per qualche minuto la fumata sarebbe fantastica! Oppure, ma non ne sono certo, fumerebbero pochissimo. Naturalmente parlo per triste esperienza personale. Anni fa infatti, durante quel periodo alquanto confuso, ho preso delle fregature da negozianti certamente incolpevoli a causa delle istruzioni a volte laconiche…**

## Concludendo con gli ultimi anni

**Per esempio nel 2004, anno in cui fu riproposta la nuova Br 38, solo digitale e con l'indicazione del dispositivo 72270, le rinnovate versioni di Br 85, Br 50, Br 44 senza parafumo, Br 051 (variante della Br 50) e Br 043 (dotata anche di un favoloso fischio) e derivate estere delle suddette, erano oramai esclusivamente digitali e tutte perciò predisposte per i 72270 o 7226. Il tempo del Delta si concluse appena due anni dopo e nel Catalogo 2007/2008 non si accenna nemmeno più a quel digitale *povero*. Di tradizionale si parla solo a pag. 352 (!) per il classico trasformatore da 32 VA.**

Sul primo binario di Vibaden a ritroso vediamo la Br 38 2581 (art. 37030) del 2004

**È dunque probabile che la Motorola, che all'epoca forniva i dispositivi Digital alla Märklin, avesse studiato per le versioni *ricche* una riduzione del voltaggio (nei suoi decoder) che consentisse alle loco di fumare ed al contempo di non bruciare i dispositivi 7226 e 72270.**
**Tra le ultime macchine equipaggiate con il decoder Motorola spicca la rossa 05 001, modello *Insider* del 2005, che vediamo nella foto seguente in azione a Vibaden 2 agli inizi del 2005 nell'ultimo giorno d'esercizio: poche ore prima che iniziasse lo smantellamento del vecchio impianto**

**ed il grande trasloco (esodo) che ho *drammaticamente* descritto nel mio libro "Serena discussione sulla…"**

Sul ponte girevole (di Vibaden 2) la 05 001, l'ultima foto prima dello smantellamento.

## CONSIGLI SUI DISPOSITIVI FUMO

**Il liquido fumogeno altri non è che un derivato super raffinato del petrolio. Viene commercializzato di certo da Märklin, Seuthe, Vollmer e dalla Viessmann. Non so se in tutti, perché non acquisto i loro prodotti da anni, da quando uso il "fumo di Vibaden", comunque di certo nel prodotto Märklin, viene usato un *ritardante* che, oltre ad avere l'effetto positivo di far emettere sbuffi, seppur non sincroni col rumore ed i giri delle ruote, causa *probabilmente* delle incrostazioni.**
**Per evitare di far sentire troppo la puzza (altro non è) causata dall'evaporazione forzata del liquido ad alta temperatura, sempre la Casa di Göppingen aggiunge un profumo, forse anche questo potrebbe essere causa di incrostazioni.**
**Alcuni modellisti che hanno, come me, *scoperto* il liquido SX 24 (del resto la Seuthe lo dichiarava, come componente, nelle sue confezioni), quello per intenderci usato per le stufe domestiche, hanno molto meno problemi in quanto il liquido evapora in modo quasi totale.**

*Ho detto quasi…*
**Specialmente in estate è sempre possibile che l'evaporazione avvenga in modo irregolarmente veloce e poi non sempre possiamo esser certi che il prodotto sia raffinato quanto dichiarato.**
**Alcuni anni fa venivano commercializzati dei liquidi (più economici) deleteri persino per le stufe. Di norma il prodotto migliore si aggira (aumenti del barile di petrolio permettendo!) intorno ai 50 € a contenitore (20 litri si badi bene!). Il prezzo è risibile, rispetto al prodotto modellistico, specie se più fermodellisti (comunisti) decidono d'acquistare quell'enorme quantità per dividersela. Ne bastano pochi litri per assicurarsi una fumata… a vita!**
**Sia come sia, se si usi o meno il fumo fornito dalle Case fermodellistiche, bisognerebbe lasciarlo evaporare totalmente e al limite, per sicurezza, asciugarlo con un pezzo di carta assorbente (anche lo Scottex, o simili marche, va bene) infilato nel dispositivo.**
**Se fossero ancora in commercio sarebbero ideali, per inserire il liquido nel fumaiolo, le siringhe in vetro (io ne avevo rimediata una per l'insulina, mi cadde…). Quelle di plastica si deteriorano e forse immettono sostanze plastiche nel cannello. Insomma usatele e gettatele ogni tanto… insomma altra mondezza.**

## Attenzione a…

**ATTENZIONE a non usare per asciugare residui di liquido i bastoncini di cotone usati comunemente per la pulizia delle orecchie!**
**Se rimangono impigliati nel cannello dei filamenti, dei peluzzi, questi potrebbero prendere fuoco ed appestare ben bene la stanza del plastico con un odore poco gradevole.**

**ATTENZIONE inoltre a non toccare il cannellino immediatamente dopo il suo spegnimento (o peggio mentre è ancora sotto tensione) brucia i polpastrelli, certo, una volta fatta l'esperienza non la si ripete!**

**Il dispositivo 7226, dopo alcune ore di utilizzo, tende inesorabilmente a fumare di meno, ma questo è un inconveniente facilmente rimediabile: ESTRAETE il tubicino, che sporge centralmente di 1 mm scarso, con delle pinzette (tutti dovrebbero avere quelle nere che la Märklin forniva nella confezione base) aiutandovi con una lente o dei buoni occhiali da modellismo; PULITE il tubicino sporco con il filo d'acciaio**

**sottilissimo, sempre fornito nella confezione suddetta e, ove la cosa non migliorasse la "fumata" sostituitelo con uno di ricambio.**
**Le foto seguenti serviranno a chiarire il tutto.**

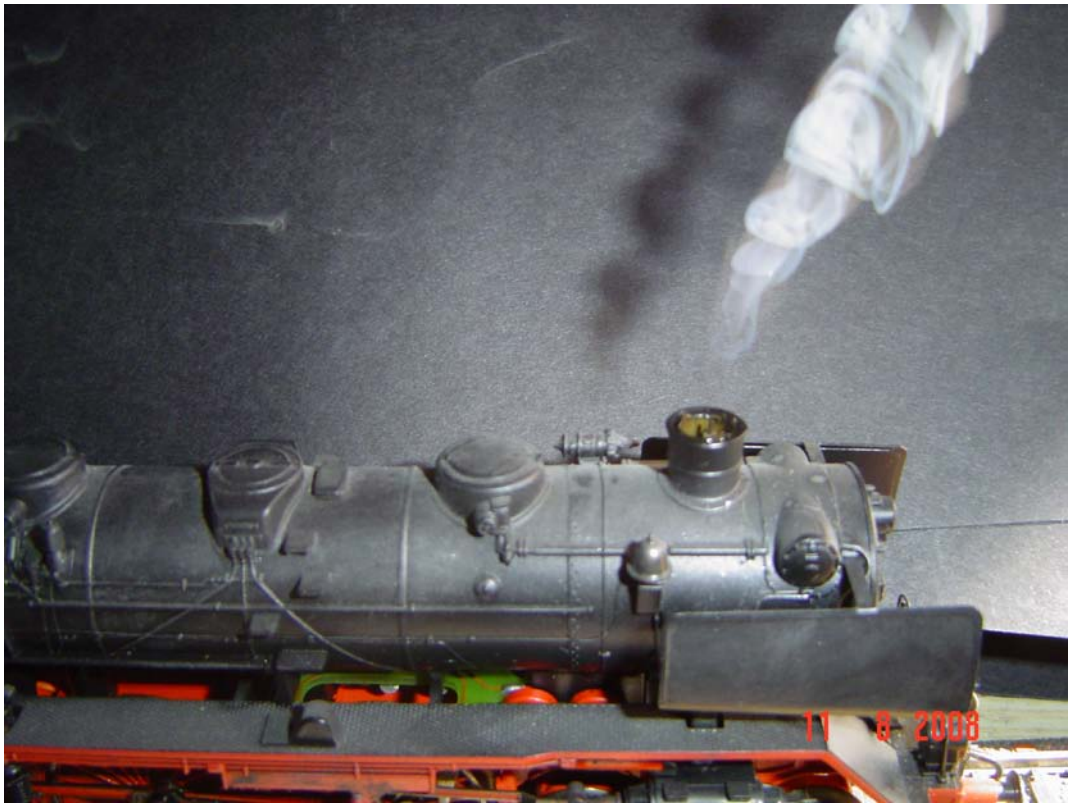
Dall'alto in basso nel kit di manutenzione 7226: filo, pinzetta e tubicino di ricambio

**Si estrae delicatamente, con l'aiuto di una buona lente, il tubicino centrale**

**l'operazione da eseguire è ben descritta nelle istruzioni**

Il filo d'acciaio viene passato più volte all'interno del tubicino

**Inutile aggiungere che per far entrare il filo d'acciaio all'interno del tubicino incrostato ci vuole o una vista eccezionale o… una miopia accentuata. Meglio usare dei buoni *visori* da modellismo, perché, vi assicuro, è più facile far entrare il filo nella cruna di un ago.**
**Una volta passato ripetutamente il filo nel tubicino va da sé che si deve poi ricollocarlo nella sede posta centralmente nel dispositivo fumo.**
**Vi assicuro, un tubicino sporco o intasato non consente praticamente nessuna emissione di fumo e, proprio mentre effettuavo queste riprese fotografiche, ho condotto una prova con una Br 03: ho sostituito il suo tubicino con quello che mi aveva dato prima problemi con una Br 44: con quello difettoso non fumava quasi per nulla!**
**Nell'immagine in basso la Br 03 dopo il ripristino del suo tubicino che, per l'occasione è stato anche ripulito dopo mesi d'inattività.**



Un fumo abbondante per questa Br 03

**Se non si riesce a migliorare lo sbuffo giocate l'ultima carta della sostituzione completa del tubetto.**
**Tenete però presente che, dopo molti anni, il liquido può corrodere (ecco perché è meglio asciugare) la base del cannello e allora non si potrà far altro che sostituire il 7226 del tutto.**

**Il 72270 è un rebus: a volte dura per anni senza inconvenienti (né è prevista alcuna forma di manutenzione come nel caso del 7226), a volte si rende necessario sostituirlo perché *fuma* di meno dopo pochi mesi. Ho provato a pulirlo internamente e, nel 50% dei casi, funziona.**

In un'ambientazione degli anni Settanta una Br 051 nello scalo merci

Una Br 44 negli anni Cinquanta con decoder Systems e fantastici suoni

**Da allora, anche con il nuovo Systems mfx (di produzione ESU), non è cambiato nulla, anche se la Seuthe continua sempre la sua produzione di due diversi tipi per la Märklin, oltre che ovviamente di dispositivi fumogeni per le vaporiere in continua tradizionale o DCC.**

Stupende realizzazioni, tra le altre la Br 01 147 e la Br 64.

La regina 01 147, del 2006, stupenda con un leggero strato di grafite

La Br 64, del 2008, entra a Vibaden con un convoglio di carrozze ricostruite

# Immagini prese sul plastico di Vibaden

La Br 64, del 2008, entra a Vibaden in un binario dove sosta una Br 52

Incrocio al PXL tra una Br 45 (a sinistra) ed una Br 38 che sta lasciando Vibaden

La Br 55 sotto la sabbiera nel Bw di Vibaden

**Una Br 44 a tutto vapore nel PxL di Vibaden**

**Particolare della zona sabbiera e della Br 55**

# MODIFICHE PERSONALISSIME

**Ricordo inoltre che con un po' di complicazioni il sottoscritto è riuscito a far fumare:**

1) **la Br 80;**
2) **le Br 86 e 086;**
3) **la Br 78;**
4) **la Br 75;**
5) **la Br 96 o Gt 2 x 4/4**

**L'ultima modifica, ad una Br 96, comporta l'eliminazione con punte speciali e con il trapano a velocità variabile montato su colonna, del vecchio fumaiolo. Questo sarà sostituito da un 7226 (verniciato di nero all'esterno) che sarà incastrato nel foro e prenderà la corrente di massa attraverso il contatto con la carrozzeria. Non è raccomandato ai collezionisti malati di cuore e l'operazione non è esente da rischi… ciò che mi irrita è che la Märklin non abbia previsto l'installazione e che costringa i matti come me a dannarsi per non lasciare un tale mastodonte privo di quell'elemento scenografico che lo caratterizzava: come è infatti ben noto quelle elefantiache locotender erano utilizzate anche in eccezionali quanto fumogene attività di tirata e spinta su rampe al limite delle possibilità ferroviarie dell'epoca.**

La Br 96, del 2003, fuma sul ponte della piattaforma (dispositivo 7226)

La Br 96 (dispositivo “nudo” 7226) esce da uno dei garage (Lokschuppen)

## Curiosità del passato

**Quando le "diavolerie" digitali non c'erano ci si arrangiava… e nel Sabotino Club romano il Maestro Aldo Festola, con la complicità del modellista Nicola Zumpano, per esempio aveva studiato un semplice sistema per far fumare di più le locomotive: poneva prima della alimentazione al motore una resistenza, mentre lasciava che la corrente presa dal pattino o dalle ruote (l'applicazione era usata anche per le macchine in corrente continua) raggiungesse direttamente il cannellino del fumo. Ne conseguiva che la loco si metteva in marcia solo con una tensione superiore mentre il fumo usciva già abbondante e che addirittura la loco emettesse degli sbuffi da ferma! Oggi può far sorridere l'entusiasmo che la *trovata* suscitò venticinque anni fa e fu allora che, per esempio, feci realizzare al Maestro una modifica che permetteva di *fumare* anche ad una mia Diesel, una 341 FS Rivarossi.**
**Un'altra chicca venne realizzata sulla 740 FS sempre di Rivarossi.**
**Per carità, non entriamo nelle solite polemiche sulla scala ecc ecc.**
**Il trucchetto studiato da Festola era questo: il contatto per il dispositivo fumo veniva collegato solo alle due ruote del carrello (*italiano*) anteriore della loco tender. Quando la macchina, analogica, era ferma ad un semaforo, si faceva in modo che le ruote del carrello superassero la zona non alimentata, la conseguenza era che la vaporiera fumava, pur rimanendo ferma. Naturalmente il tutto comportava un gran lavoro di sezionamenti che dovevano essere studiati si può dire al millimetro.**
**Ricordo, che era necessario inoltre acquistare uno speciale dispositivo Seuthe che evitava la deformazione del fumaiolo che era, come tutta la carrozzeria in plastica; il Kit aveva, oltre al cannellino, uno speciale cartoncino in grado di assorbire il surplus termico.**

## Considerazioni finali

**Fumo o non fumo? Per quanti collezionano i modelli o addirittura arrivano a non farli mai muovere per evitare qualunque rischio di usura, è più che evidente che il problema non si pone, non legge quanto scrivo o, al più mi considera un po' fuori di testa. Per chi ama far lavorare i propri modelli, invecchiarli e riprodurre in qualsiasi scala dalla Z alla 1 la realtà ferroviaria in miniatura è un altro discorso.**
**Certo i cultori della scala minima 1:220 sanno che è praticamente impossibile far fumare le proprie locomotive a vapore, anni fa si cercò di**

**introdurre il fumo nella scala N (1:160), non ne so molto, ma non credo che l'esperimento sia andato avanti (forse in Germania qualche artigiano…); la scala TT è praticamente sconosciuta da noi e non credo abbia locomotive dotate di fumo; per le scale maggiori all'Accazero (0, 1 e LGB) non ci sono problemi di spazio, ma la scala 0 (Zero) è poco seguita perché costosa e legata a piccole produzioni artigianali perfette e quasi sempre da vetrina e la scala 1 (Uno) Märklin è proibitiva per le tasche dei più; per quanto riguarda gli appassionati della ferrovia all'aperto LGB… be', prima bisognerebbe avere un bel giardino!**
**La scala H0 è la più seguita ed utilizzata dai modellisti plasticisti, è quindi è la più *fumogena* di tutte le altre. Conosco fermodellisti che si rifiutano di acquistare loco prive di fumo ed altri che non usano i cannellini nemmeno nelle loco nelle quali ne sarebbe previsto l'utilizzo.**
**Sono gusti ed in quanto tali vanno rispettati… scusate ma sto soffocando per una… *coff, coff* che sta uscendo da una galleria!**
**Per le modifiche personali vi rimando alla lettura del mio libro § 9, al paragrafo "B"dedicato ai *Dispositivi fumo nelle loco che* ne *sono prive.***
**Tanto per non creare facili entusiasmi: per modificare una loco che non fuma di fabbrica spesso si devono accettare compromessi quali quello di rinunziare in parte (Br 96 giallo ocra) o totalmente (Br 80, 75 e 78) all'illuminazione anteriore per far posto al cannellino del fumo.**
**Ecco alcune foto tratte dal mio libro con alcune inedite.**

La Br 80 (dispositivo 72270) fuma nello scalo merci

La Br 75 (72270) fuma sulle fosse di visita del Bw

La Br 86, dotata di fumo e gancio telex, manovra a Vibaden

La Br 086 sulle fosse di visita monta il 72270

la Br 78 (dispositivo 72270) fuma sulla fossa di visita dotata di dispositivo fumo anch'essa!

Si ringrazia Marco Palazzo per alcune sue foto tratte dal libro "Serena discussione sulla realizzazione di un plastico"

**Gian Piero Cannata**

☻