

PROVE SULLA V 300, 230 001-0

(si ringraziano Tito Myhre e Marco Briziarelli per l'aiuto)

IL MODELLISMO E LA V 300

Posseggo, nostalgico del passato cartaceo, più di 500 Riviste tra tedesche (la maggior parte) e italiane che si siano occupate del mondo ferroviario teutonico. Ho una memoria fotografica e numerica per certi versi fuori del comune, quindi sono partito per una chimerica ricerca di foto della V 300, o macchine simili, che già sapevo non possedere. Eppure ho anche una trentina di copie della poco diffusa, almeno da noi, Rivista *Eisenbahn Illustrierte*, che, pur avendo una qualità pessima per quanto riguarda le foto, quasi tutte infatti sono presentate in bianco e nero e mal riprodotte, però ha il pregio d'inserire immagini stranissime, rare e curiose... ma neanche una foto di una V 300.

LA V 300 IN INTERNET

L'amico Tito mi ha inviato, via internet, le poche foto di questo esemplare, unico per le DB, anche se ha avuto altri prototipi consimili, dotati di motori meno potenti, che però sono stati venduti alla Jugoslavia.



Foto della 230 che traina delle carrozze ricostruite



Foto della 230, in doppia con una 220



Foto della 230, in doppia con una 220 ed il convoglio completo



Foto della 230, in piena corsa nell'inverno 1971



Foto della 230, in piena corsa nell'inverno 1971 con carrozze miste

Krauss-Maffei realizzò questa loco dapprima nel 1957 nel colore blu bavarese e con lo stesso motore di quelle jugoslave, con vistose scritte laterali argento, ripresentandola poi in colore rosso e beige (o crema)

con strisce rosse ed il cuneo aggressivo, ma su fondo chiaro, delle V 200 classiche e, soprattutto con un motore da 3000 CV.

Ma della storia vera non starò a ripetere le curiose notizie già apparse sui cataloghi della Märklin e della Trix, che produce per il 2008/09, come modello esclusivo per i Soci del Profi-Club Minitrix, la versione blu da 2200 CV (sigla ML 2200 C'C').

LA LIMA E LA V 300

Parliamo dell'unica Casa modellistica, la Lima, che abbia avuto il coraggio di proporre un simile *bestione*, **foto n. 1** (salvo possibili realizzazioni artigianali).

Nel n. 26 di *Voies Ferrees*, marzo/aprile 1986, fu presentata la V 300 di Krauss Maffei prodotta in scala H0 appunto dalla Lima.

Curiosamente sulla rivista fu denominata V 230 (**foto n. 2**), un errore che spesso ricorre se non si è esperti della nomenclatura teutonica.



Foto n. 1: la V 300 Lima, trovata in rete da Marco Briziarelli

Analogica e in plastica era comunque ben riprodotta ed imponente.

Sulla bellissima e costosissima (£ 11.000 nel 1986!) Rivista franco-italiana si prospettava nel n. 27 un articolo di presentazione del modello e della vera macchina diesel... solo che quel numero in realtà non uscì mai, almeno a Roma le pubblicazioni di *Voies Ferrees* cessarono proprio con quel numero. Peccato.



Foto n. 2: tratta da Voies Ferrees n. 26 del 1986

Dalle **foto n. 3 e 4**, trovate in rete da Marco Briziarelli, si vedono le altre colorazioni proposte dalla Lima: la classica rossa applicata dopo il 1963, anno in cui con la sigla V 300 fu presa in carico dalle DB, e la bellissima ML 2200 C'C' in colore blu bavarese.

In queste versioni si notano:

- a) i tergicristalli riportati, ma grossolani al confronto di quelli della Märklin odierna (che però s'interrompono sulla finestratura).
- b) I respingenti e le loro custodie sono troppo piccoli.
- c) I corrimano sono solo appena stampati e non certo metallici come nella 230 Märklin.
- d) La qualità delle scritte, simboli ed incisioni pone la 230 Märklin su un altro... pianeta e prezzo!



Foto n. 3: la V 300 Lima, trovata in rete da Marco Briziarelli



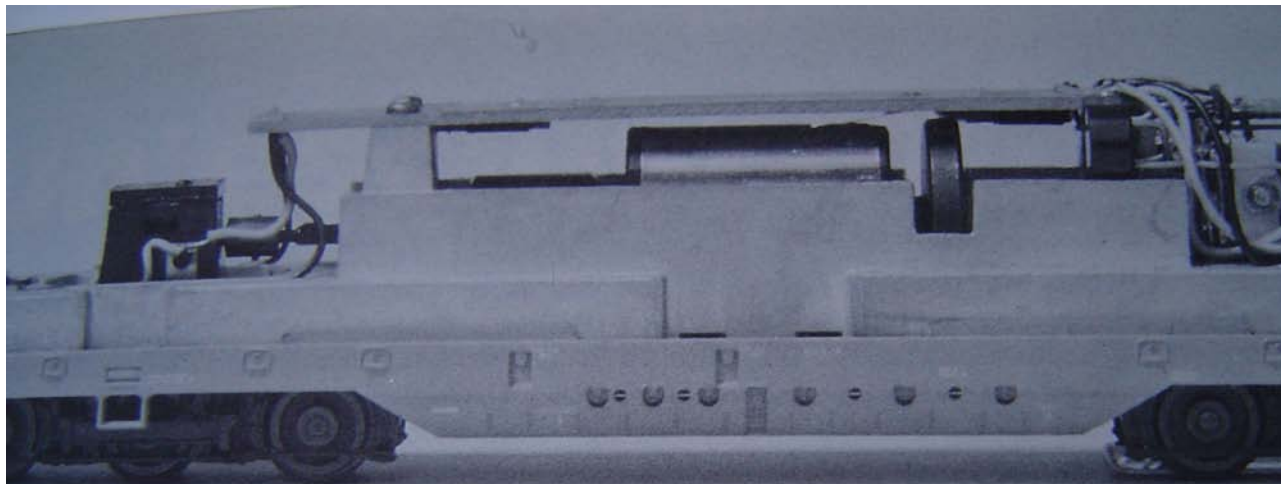
Foto n. 4: la M L 2200 C'C', trovata in rete da Marco Briziarelli

Nel 1987 la Lima annunciò la produzione della V 300 anche in corrente alternata. Se ne occupò anche la Rivista *Mondo Ferroviario*, che, nel dicembre 1987, propose una variante, però auto costruita della ML 3000, già riprodotta in continua. Questa era sempre nella versione e colorazione industriale ante 1963. In quell'anno il prototipo entrò poi in forza come V 300 001 nelle DB, con la livrea rossa classica (vedi la **foto n. 3**) come quella delle V 200.0 e V 200.1. La modifica era fatta per economicità con un classico relè, mentre credo che la Casa vicentina producesse già degli invertitori elettronici (**foto n. 5**).



Foto n. 5: tratta da Mondo Ferroviario n. 20 del 1987

Tuttavia se fu poi o no prodotto industrialmente quel modello non l'ho mai saputo, né so se fosse poi disponibile in livrea DB, posso solo riproporre parte delle foto del modello autocostruito: è interessante notare che la Lima avesse predisposto un enorme motore ed un volano unilaterale nell'unica **foto, la n. 6**, della V 300 priva di mantello (in plastica).



presenta l'interno della locomotiva a lavoro finito.

a a trovarsi, in posizione defi-
a a quanto resta del carrello...
e abbiamo visto. In foto risulta
nazione del gruppo inversore
e raddrizzatore di forma parti-
ea al nostro scopo. Lo sche-
e dei collegamenti è illustrato
in qui il lavoro più impegnati-
to. Il motore del modello che

il relè (i due cavetti a tratto e punto sono
l'equivalente dei due poli prima prelevati dalle
rotaie nel sistema in corrente continua), con
le ruote, con il motore e con le lampadine. Tutti
i componenti saldati sotto il circuito stampato
non devono essere rimossi e mantengono le
posizioni e funzioni d'origine. Attenzione: il te-
laio del modello risulta ora collegato a massa
(con entrambi le rotaie nel sistema Märklin)

petti di mart
ruota isolata
quella totalm
millimetro: il
re naturalm
ho. Il bordi
al Märklin e
scurate (an
re usate

Foto n. 6: tratta da Mondo Ferroviario n. 20 del 1987

Nelle **foto n. 7 e n. 8** la complicata modifica per inserire il relè ed il ponte raddrizzatore, addirittura era necessario scavare la pesante zavorra...

Nella **foto n. 7** il relè vecchio tipo che, data la pesantezza del modello, non dovrebbe aver prodotto il tipico “saltello”, che tanto crucciava i *märklinisti*, nell’uso operativo.

Nella **foto n. 8** lo schema elettrico, che oggi fa un po’ sorridere se mettiamo a confronto le prestazioni delle *analogiche* con quelle delle macchine *digitali*.

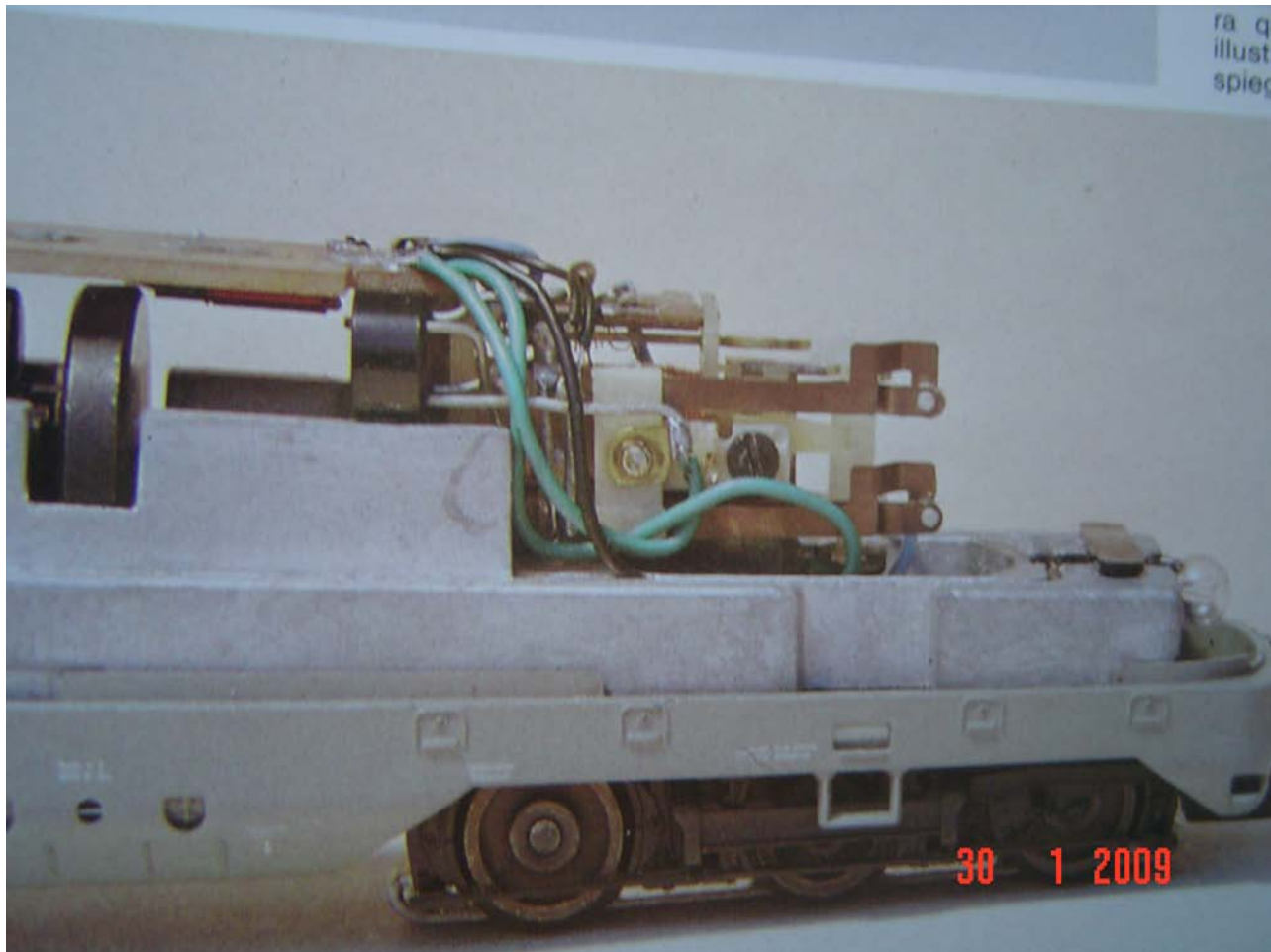


Foto n. 7 del relè, tratta da *Mondo Ferroviario* n. 20 del 1987

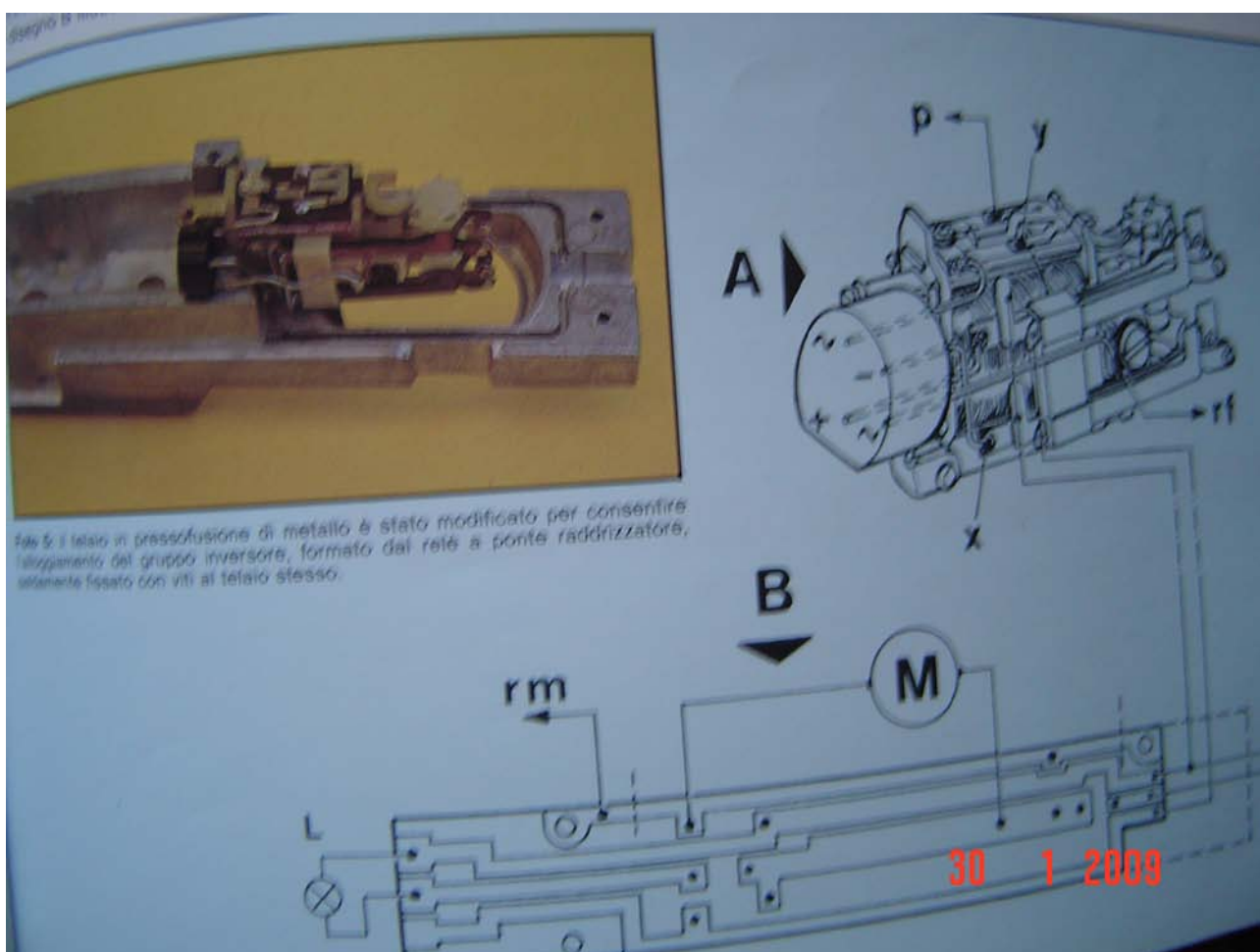


Foto n. 8: lo schema elettrico del relè, *Mondo Ferroviario* n. 20 del 1987

Nella **foto n. 9** la IV versione della V 300 Lima, la 230 001-0 (non è specificato se vi fosse anche un altro modello in corrente alternata), questa presentata nella *Nuova Enciclopedia di Modellismo Ferroviario*, edita per i Tipi della Hobby & Work Italiana Editrice S.p.A. nel 1998. Se non altro almeno dalle indicazioni sappiamo che il modello, come quello della Märklin del 2009, era lungo 232 mm. Per evitare critiche aggiungo che in effetti la Märklin dichiara una misura di 233 mm, comunque la *lana caprina* è in vendita in tutte le mercerie...



Foto n. 9: la presentazione della 230 Lima nella Enciclopedia del 1998

INTERVENTI SULLA NUOVA 230 001-0 DELLA MÄRKLIN

PRIMA FASE: SMONTAGGIO DEL MANTELLO

Come al solito è importante leggere e rileggere le istruzioni, anche se questa volta è meglio leggere e rileggere il mio Capitolo... se debbo dare un voto complessivo al modello dovrei senz'altro abbassare la media di quel *Dieci* ideale (sono tornati i voti nelle scuole!) per colpa

dello scritto particolarmente penalizzante e carente *nell'ultima* pagina, ma poi capirete.

La 230, come quasi tutti i modelli della Casa di Göppingen, viene presentata come nella **foto n. 10**, con ambedue le testate dotate dei ganci corti (enormi, ma necessari all'uso operativo).



Foto n. 10: la 230 Märklin appena uscita dalla scatola

Per allontanare il mantello metallico è necessario svitare **due viti** a croce e per farlo è necessario un cacciavite in dotazione nella confezione **70900**, come descritto in altri capitoli: è meglio non rischiare di rovinare le viti a croce (**foto n. 11**). Chi ne ha rovinato una sa bene che poi si dovrebbe usare il trapano, con il rischio serissimo di distruggere la sede della vite e dover poi usare speciali *autofilettanti*!

Il mantello si allontana senza alcun impedimento, anzi bisogna prestare la massima attenzione... potrebbe sfuggirvi di mano!

Le viti sono relativamente corte e, come si vede bene dalla **foto n. 12**, vi sono due grossi inviti a cono tronco già predisposti, soluzione tecnica già vista nelle ultime macchine Märklin, ottima...

L'interno della 231 (**foto n. 12 e 13**) è quanto di più ordinato si possa immaginare. Già avrete notato i fori, sul fondo del telaio, predisposti

per la fuoriuscita del suono potentissimo (io ho abbassato di un terzo il Volume, ma forse non basta!).

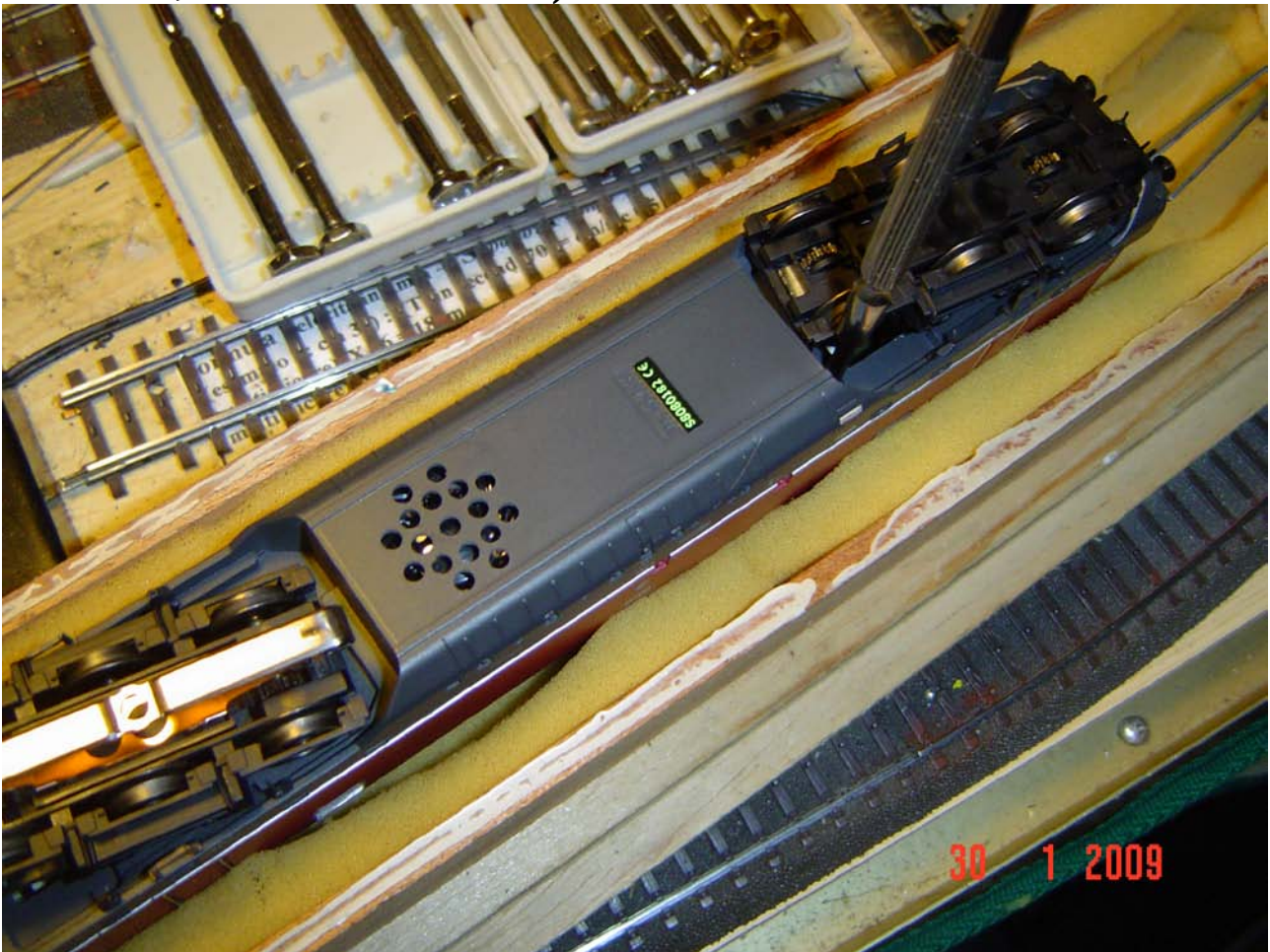


Foto n. 11: smontaggio del mantello della 230 Märklin cacciaviti art. 70900

Il motore Softdrive è piccolo rispetto a quanto ci si possa aspettare e, tramite giunti (foto n. 12), trasmette la potenza a 4 dei sei assi coadiuvato da 4 cerchiature d'aderenza opposte simmetricamente.

Ricordo che saper allontanare il mantello correttamente non è uno sfizio da modellisti *guardoni*, ma una necessità in quanto ogni 40 ore d'esercizio (minuto più, minuto meno) bisogna ingrassare gli snodi dei giunti (non il motore!) come chiaramente indicato nel libretto delle istruzioni.

Infine nel libretto vi è anche l'*esplosione* necessario per individuare (con una lente d'ingrandimento) eventuali ricambi, da tempo purtroppo non viene più fornito l'elegante foglio in carta pregiata, ma nessuno ci vieta di far fotocopiare in grande, per un uso *personale*, il misero stampato.

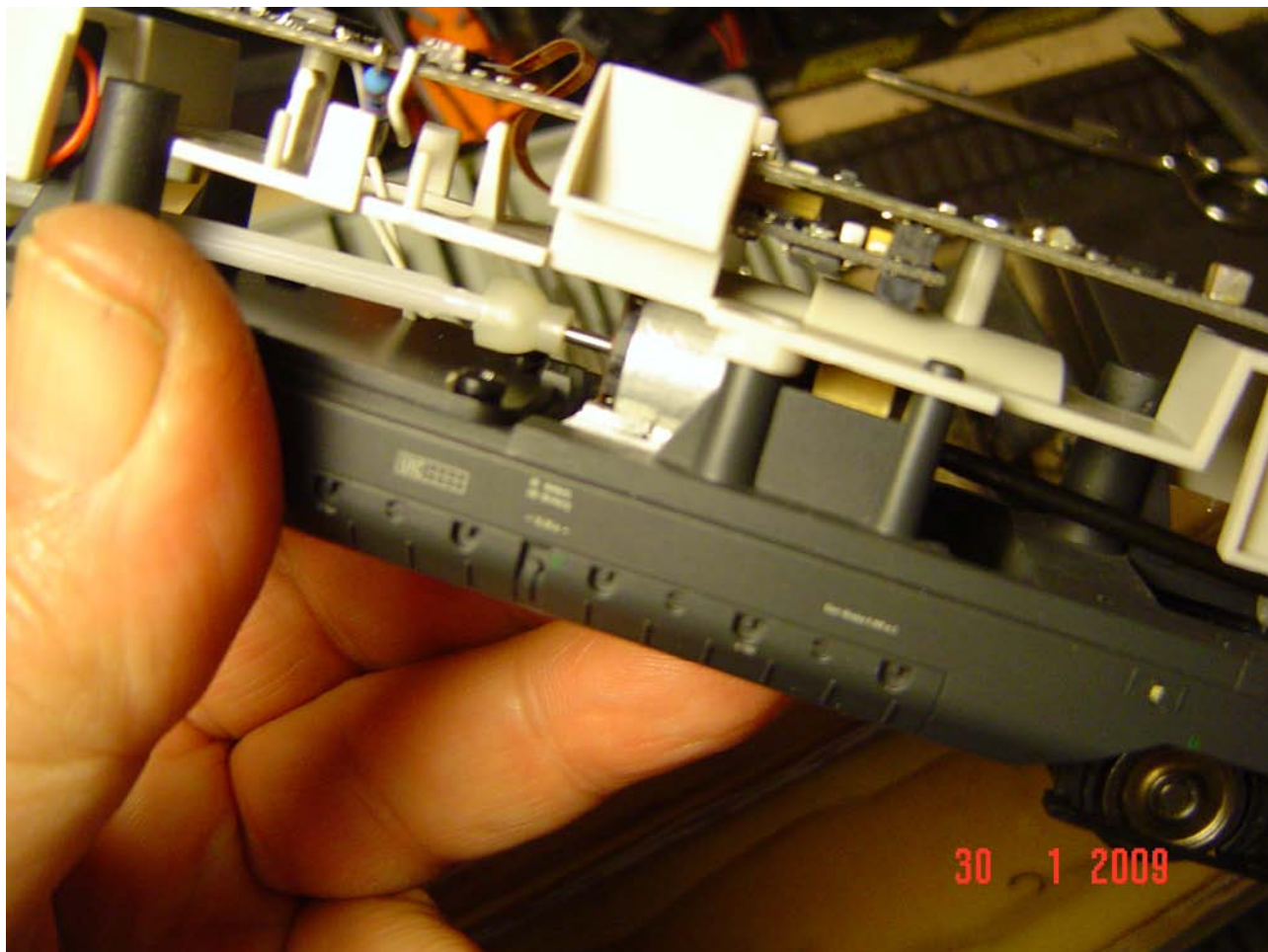


Foto n. 12: subito dietro il mio pollice si nota l'invito per una vite del mantello

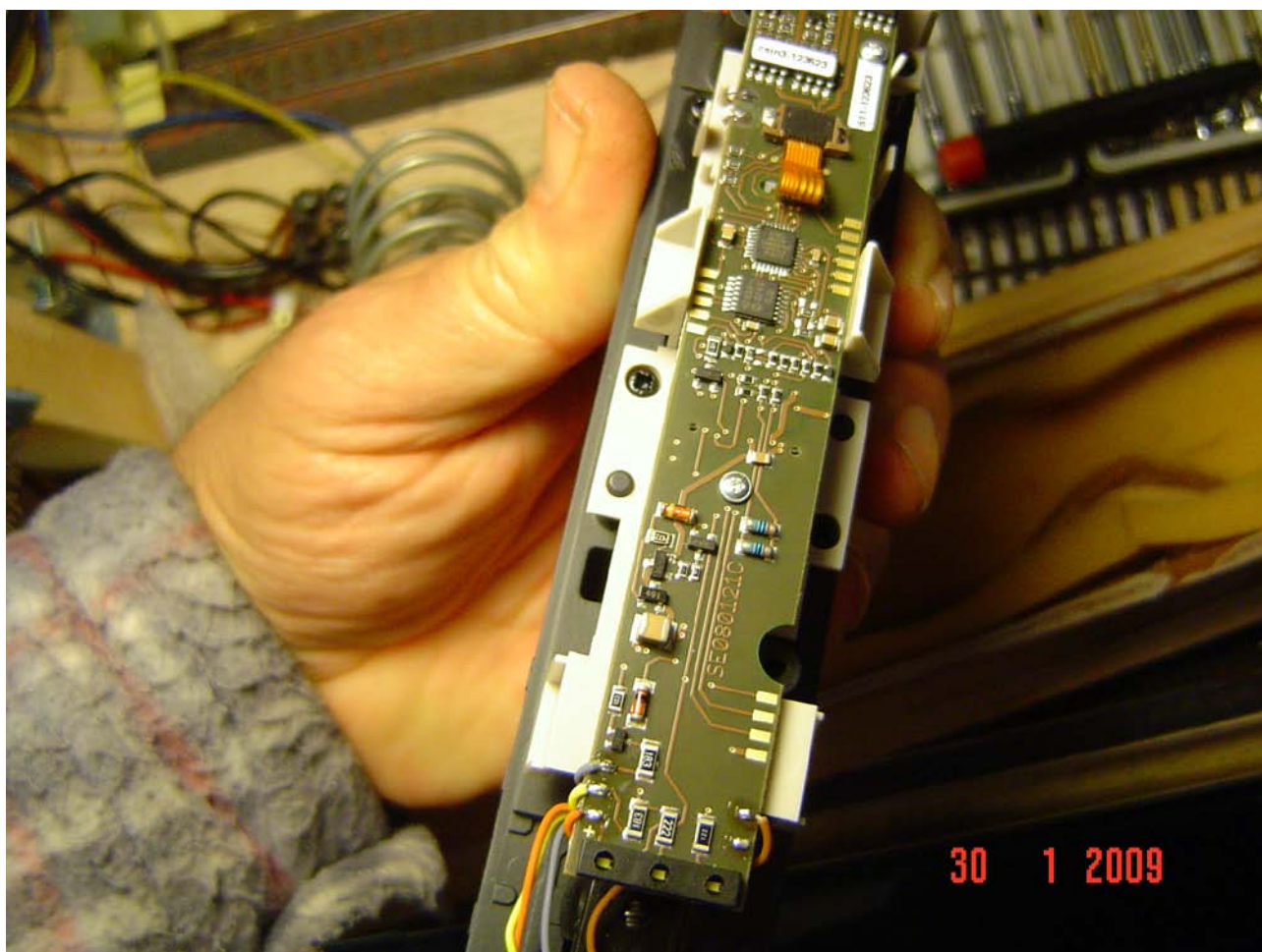


Foto n. 13: ordinatissimo il complesso circuito stampato

SECONDA FASE: SI ALLONTANA LA CABINA DI GUIDA
(OPZIONALE SE NON SI VUOLE IL MACCHINISTA)

Questa volta l'operazione è abbastanza semplice perché si può sganciare la cabina guida, dove intendiamo piazzare un macchinista, utilizzando delle pinze che possono agevolmente essere strette intorno ad una estroflessione centrale come si vede nella **foto n. 14**.

Il movimento da effettuare con la pinza non è semplice da descrivere: diciamo che, una volta afferrata saldamente la cabina, è sufficiente forzare leggermente, sino a che non si stacca dai suoi incastri del mantello.

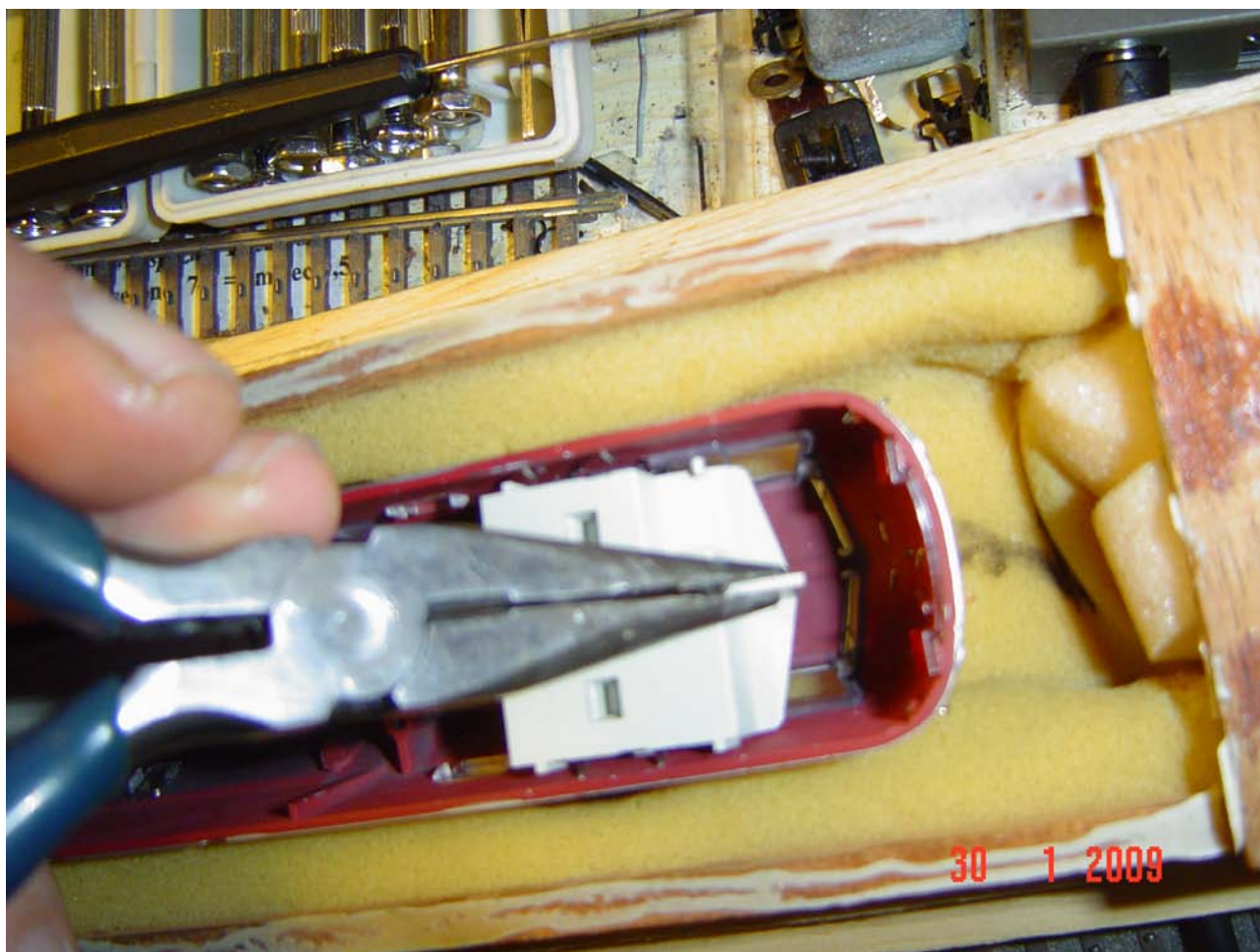


Foto n. 14: smontaggio della cabina agendo con una pinza

Il *macchinista* non riuscirebbe a sedersi, causa la ristrettezza del sedile (**foto n. 15**) e andrà perciò mutilato dei piedi e limato nelle gambe come si vede dalla **foto n. 16**. La cabina appare ben riprodotta e un tocco di colore alla strumentazione (**foto n. 17**) può risultare particolarmente visibile, in quanto è prevista una illuminazione, indipendente e a comando digitale (almeno per i possessori di Mobile o Central Station). Chi riuscisse (beato lui!) a procurarsi delle foto dell'interno di una V 300, può sbizzarrirsi a migliorare il tutto, io mi sono limitato a dipingere le leve di comando (ben tre) sulla plancia.

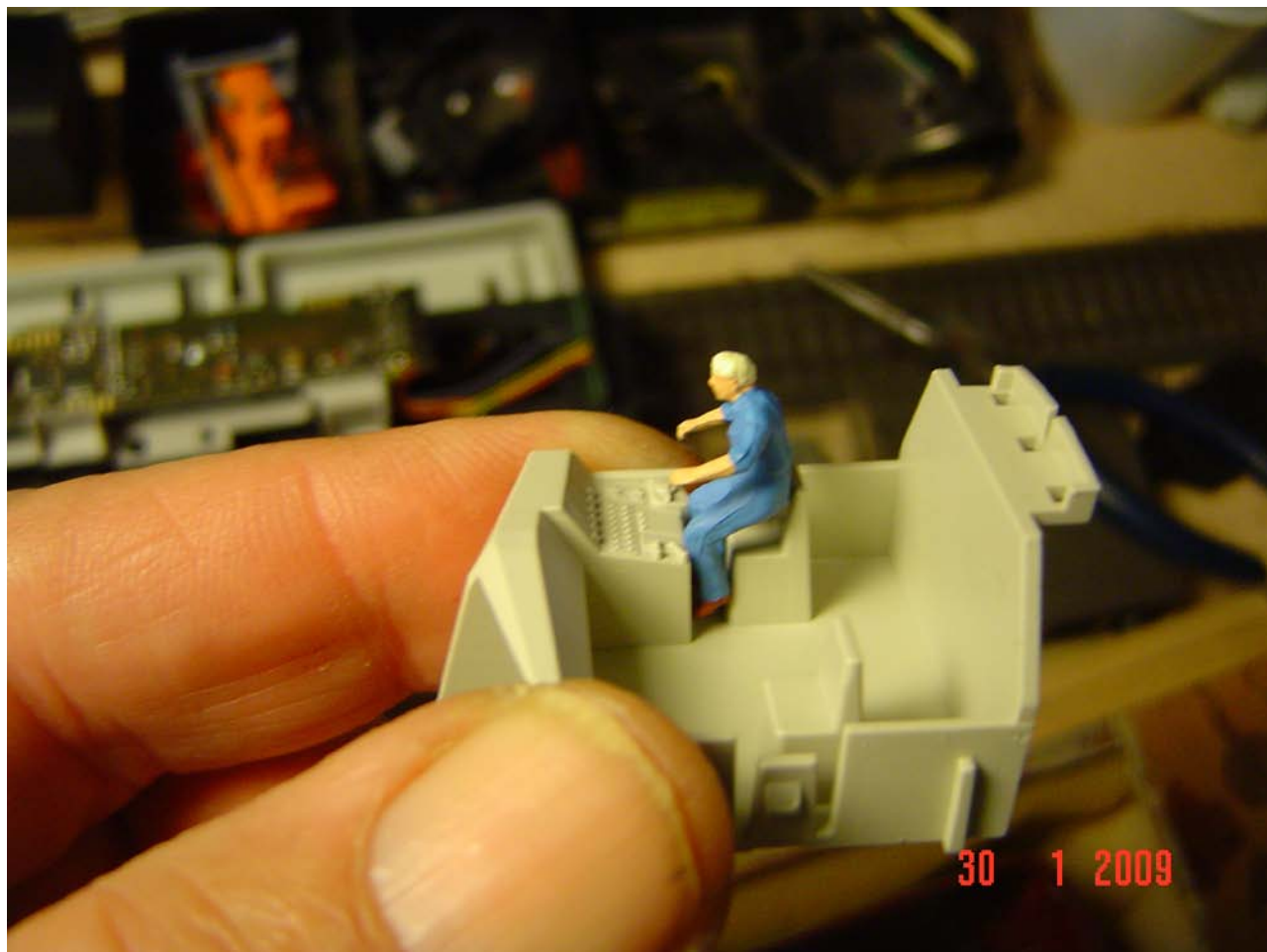


Foto n. 15: il sedile di guida non consentirebbe al macchinista di sedersi

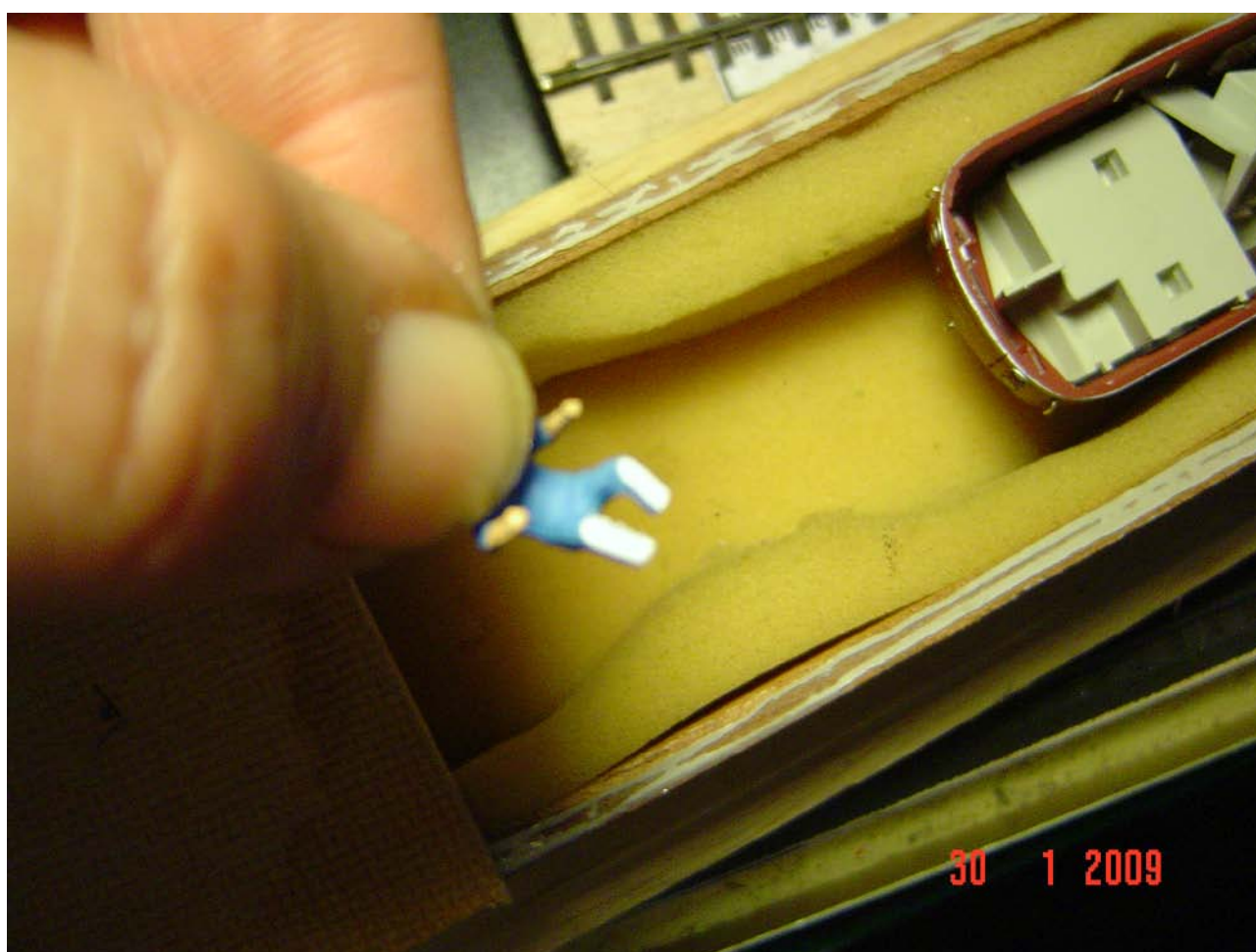


Foto n. 16: il macchinista mutilato e limato

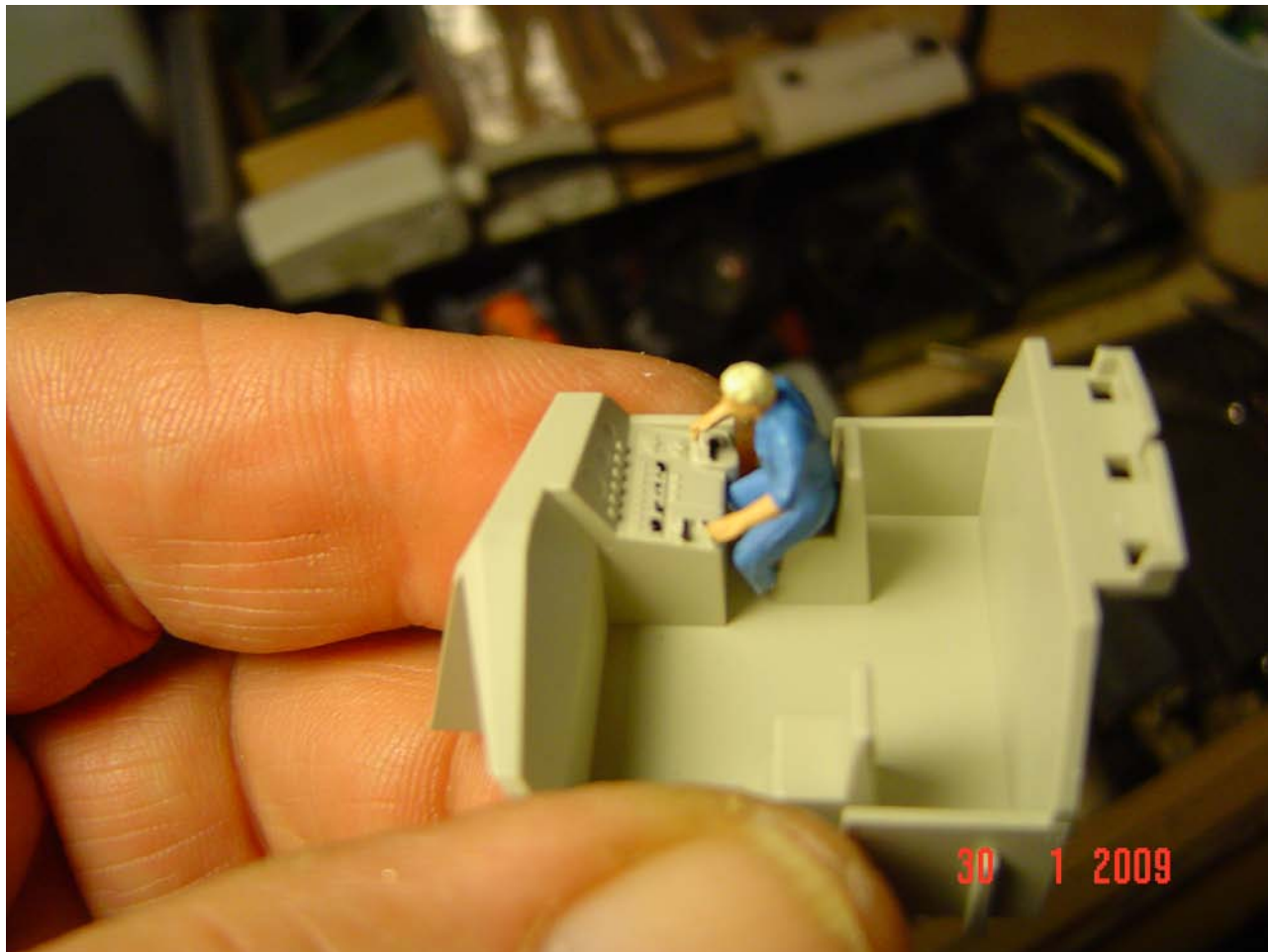


Foto n. 17: macchinista seduto e leve dipinte della plancia

Attenzione, quando posizionate ed incollate il figurino sul sedile, a non fare uscire dalla linea ideale della cabina le braccia del macchinista, perché questo potrebbe impedirvi di rimontare il tutto. Rischiereste poi di rigare i vetri laterali!

TERZA FASE: SI RIMONTANO CABINA E MANTELLO

La cabina si rimonta con la procedura inversa e si incastra senza problemi. Il risultato nella **foto n. 18**.

Nessun problema per il mantello, ma non invertitelo perché non si può a quel punto richiudere bene (prova effettuata). Mentre le viti forse combacerebbero e peggio che mai rischiereste di rovinarne le sedi!.



Foto n. 18: rimontata la cabina, il macchinista è perfettamente visibile

QUARTA FASE: INTERVENTI D'INVECCHIATURA E FINITURA

È necessario fare una importante premessa. È stata criticato da *alcuni* la scelta della Märklin di dotare il tetto della sua nuova nata con un supporto in plastica...

Facciamo un confronto tra il tetto di una V 200.1, V 200.0 (tutti metallici) e quello della 230 001-0.

- a) Nella **foto n. 19** si nota che il tetto di una V 200.1 è privo di ventole.
- b) Sul tetto delle V 200.0 invece si notano ben 4 ventole, come nella **foto n. 20**. Si noti dalla stessa foto che le ventole stesse sono poco incise e necessitano di una pesante invecchiatura (come leggerete nel capitolo 30° "Sporcare è bello!") per risaltare.
- c) Anche sul tetto della 230 001-0 vi sono 4 ventole, che risultano molto incise e, al termine dell'invecchiatura, sembreranno pronte a... girare!



Foto n. 19: il tetto di una V 200.1 Märklin, notare l'assenza di ventole



Foto n. 20: il tetto di una V 200.0 Märklin, notare le 4 ventole



Foto n. 21: il tetto, appena sporcato, della 230 Märklin, notare le ventole

Ricordando che il gasolio degli anni Cinquanta, e... oltre, era un prodotto tanto poco raffinato e ricco di scorie che rendevano tetti di locomotive e posteriori di camion ed automobili sporchi, neri e fuliginosi al punto che spesso le targhe erano praticamente invisibili, ho proceduto secondo il mio famigerato gusto da “sciupa loco” a sporcare il tetto della 230 e nelle **foto n. 21, n. 22 e n. 23** le varie fasi.

Ma il tetto potrebbe essere ancora più annerito e, anche se ne parlo nel Capitolo 30°, si può arrivare ad usare la grafite dei pastelli neri (mischia blu scuro) per simulare il pesante stato di sporco presente su tali diesel gigantesche, che s'intravede nelle poche foto dell'epoca.

Questa incisione delle ventole, che si ottiene usando la plastica con la procedura **dell'elettroerosione** (la nostra Lima era all'avanguardia) è veramente efficace e ha consentito alla Märklin di migliorare la realizzazione del tetto con risparmio di soldi e... di peso!

Il tentativo di realizzare nel metallo (come nelle V 90, 290) le griglie e le ventole, non ha dato gli stessi risultati e in quel Gruppo le griglie sono poco incise.



Foto n. 22: il tetto della 230 Märklin, si procede per gradi a sporcarlo



Foto n. 23: il tetto della 230 Märklin, fase finale con ventole molto in risalto

Difficili da fotografare, ma vi assicuro che, dal vivo, le griglie, così sporcate, sono ben traforate ed apparentemente staccate dalle ventole.

A PROPOSITO DEL PESO

Prima di concludere questa quarta fase, sono costretto a fare una importante parentesi...

Il peso complessivo del modello della 230 001-0 è di 514 grammi. Questo dato non dice molto se non è messo a confronto con altre produzioni commerciali. Ricordo poi che la 230 è lunga 23,3 cm a fronte dei 21 cm delle V 200, cioè circa 2 metri in più, nel reale.

Ecco una mini tabella comparativa e le mie considerazioni.

230 001 Märklin Softdrive Sinus	Peso gr. 514	Trazione gr. 164 (ca. 4,8 N)
221 Märklin con motore a 5 poli	Peso gr. 612	Trazione gr. 167 (ca. 5 N)
V 200 Märklin motore C-Sinus	Peso gr. 603	Trazione gr. 100 (ca. 2,9 N)
V 200 motore Roco Digital Märklin	Peso gr. 650	Trazione gr. 51 (ca. 1,5 N)
E 636 FS Digital Lenz	Peso gr. 656	Trazione (dato non disponibile)

Salta subito agli occhi che un peso notevole non è sinonimo di grande **FORZA** di **TRAZIONE** : la mia pesantissima **V 200 Roco**, resa digitale in quanto era già predisposta dalla Roco per la corrente alternata, e quindi già dotata di pattino, ha la *maglia nera* per quanto riguarda la forza di trazione, arrivando persino a scivolare sulle rotaie se nel secchiello dei pesi si raggiungono i 120 grammi! Eppure supera di 50 grammi la V 200 Märklin che, nella versione con C-Sinus (primo tipo) riesce comunque a raggiungere quasi i 3 Newton e 38 grammi in più della versione 221, con classico motore a 5 poli, che tocca addirittura i 5 N, che tradotto significa che riesce a tirare anche 30 carri e in salita. Nella 230 001-0 il notevole risparmio di peso, di quasi 100 grammi (rispetto alle precedenti V 200), non ha influito sulla forza di trazione rimasta quasi invariata rispetto alle pesanti e potenti 221 dotate di motore tradizionale a 5 poli. Il risparmio di peso è da considerare positivo ai fini dell'uso operativo di tale imponente *bestione*.

Una V 188, lunga 25,8 cm, pur con doppia motorizzazione e peso di quasi 800 grammi (798 per la lana caprina!), riesce a tirare sul banco dinamometrico circa 200 gr., è vero, ma ha un impatto sui binari estremamente aggressivo e non è detto che un uso prolungato di tali loco sia esente da guai per esempio sugli aghi dei deviatori...



Foto n. 24: incontro in linea tra la 230 e la 221, Märklin

FINITURA DEL LATO REALISTICO

Rispetto al passato la Märklin ha fatto buon uso delle critiche degli appassionati che non hanno molto gradito le *mascherine* un tempo allegate ai modelli di V 200. Risultavano, una volta montati, dei miseri *posticci*, monchi... e si vedeva, come dalla foto di Marco Palazzo, presa nel 2003 sul vecchio Vibaden due (foto n. 25).



Foto n. 25: il muso con tubi dei freni accennati nelle 221 Märklin

Con molto lavoro, pazienza e rischi, si riusciva a forare la mascherina che portava gli accenni dei tubi e del gancio realistico ed infine ad applicare tutti gli aggiuntivi come al vero ben sporgenti dai “musi” delle diesel come si vede nelle **foto n. 26 e 27**, la **n. 26** è dell’amico Mauro Cozza.

Nella 230 il lavoro di finitura è abbastanza semplificato, ma lo sarà ancora di più se leggerete attentamente questi miei consigli, dettati dalla esperienza sul... binario.



Foto n. 26: il “muso” con tubi dei freni evidenti nella V 200 (Mauro Cozza)



Foto n. 27: una 221 Märklin con rec erroneamente in eccesso (Marco Palazzo)

Precisazione

Nel **Capitolo 51°** si metterà in evidenza che le V 100.1, poi 221, non hanno mai avuto i rec laterali, come le V 100.0/220. Sono poi stato costretto a eliminare i rec inutili e sbagliati da tutte le mie diesel e quindi la bella **foto n. 27** dell'amico Marco Palazzo è destinata agli esempi degli errori (miei).

LE ISTRUZIONI

Anzitutto una frecciatina alla Märklin va data: le istruzioni sono carenti e reticenti, inoltre nell'ultima pagina è assente persino la traduzione italiana, *per quel che vale*, ma andiamo per ordine.

- 1) non è specificato che oltre ad allontanare il gancio corto e il piccolo gancio semplificato realistico (a sinistra della **foto n. 28**, segnati con una croce) VA ALLONTANATO ANCHE IL PORTA GANCIO che vedete in basso, accanto al riquadro. Per sganciarlo dalla sua sede nel carrello è però necessario utilizzare una pinza facendola oscillare sino a forzare delicatamente i due incastri e di tutta questa manovra non vi è la ben che minima spiegazione. Nella **foto n. 29** il porta gancio è appoggiato sul tetto della 230. Se non viene allontanato, la carenatura chiusa NON può essere applicata! Peccato veniale invece che non sia ben specificato l'allontanamento della mini carenatura anteriore, semplificata per far posto al gancio corto: se non la togliete non potrete di certo sostituirla con la carenatura completa (indicato dalle istruzioni il movimento dal basso verso l'alto). Le due carenature sono a destra sempre della **foto n. 28**, poggiare sulla pagina delle istruzioni.
- 2) Tentare di inserire i tubi dei freni con il sistema indicato nella stessa **foto 28** è una bella utopia... Forte del fatto che ho accumulato una cinquantina di quelle manichette dei freni (dato che vengono sempre fornite in numero doppio, in ogni modello predisposto), ho provato ad innestarle con una pinza con il risultato che o non entravano affatto o fuoriuscivano dopo un po', come *risputate*! Quattro si sono addirittura spezzate. Consiglio di ripassare con la massima calma e precisione i fori con una punta da trapano di ottima qualità da 1 mm (**foto n. 30**). Poi inserite i tubi (ed il gancio realistico) incollandoli con una micro goccia di Vinavil o Bostik trasparente.

- 3) Dalle foto iniziali della 230 reale, ora so che era presente anche il rec per il riscaldamento del treno, come nelle V 200. In questo mio lavoro non è stato ancora applicato quest'aggiuntivo. Per rispettare la sua quota sul piano del ferro si deve eventualmente incollare un rec della Roco, in plastica nera, da reperire nei negozi di modellismo come ricambio (blister adatti a loco diesel tedesche).
- 4) La scelta del lato su cui applicare la carenatura completa è legato al gusto personale. Io preferisco in questo caso la cabina 2 per un semplice motivo: è il lato privo del pattino e nelle foto, anche dal basso, non si vedrà quel coso spuntare come per esempio nella **foto n. 26**, ripresa da Mauro Cozza nello scalo di *Vibaden tre*. Nel caso specifico non viene penalizzata nemmeno la forza di trazione essendo la 230 dotata di due carrelli equipotenziali.

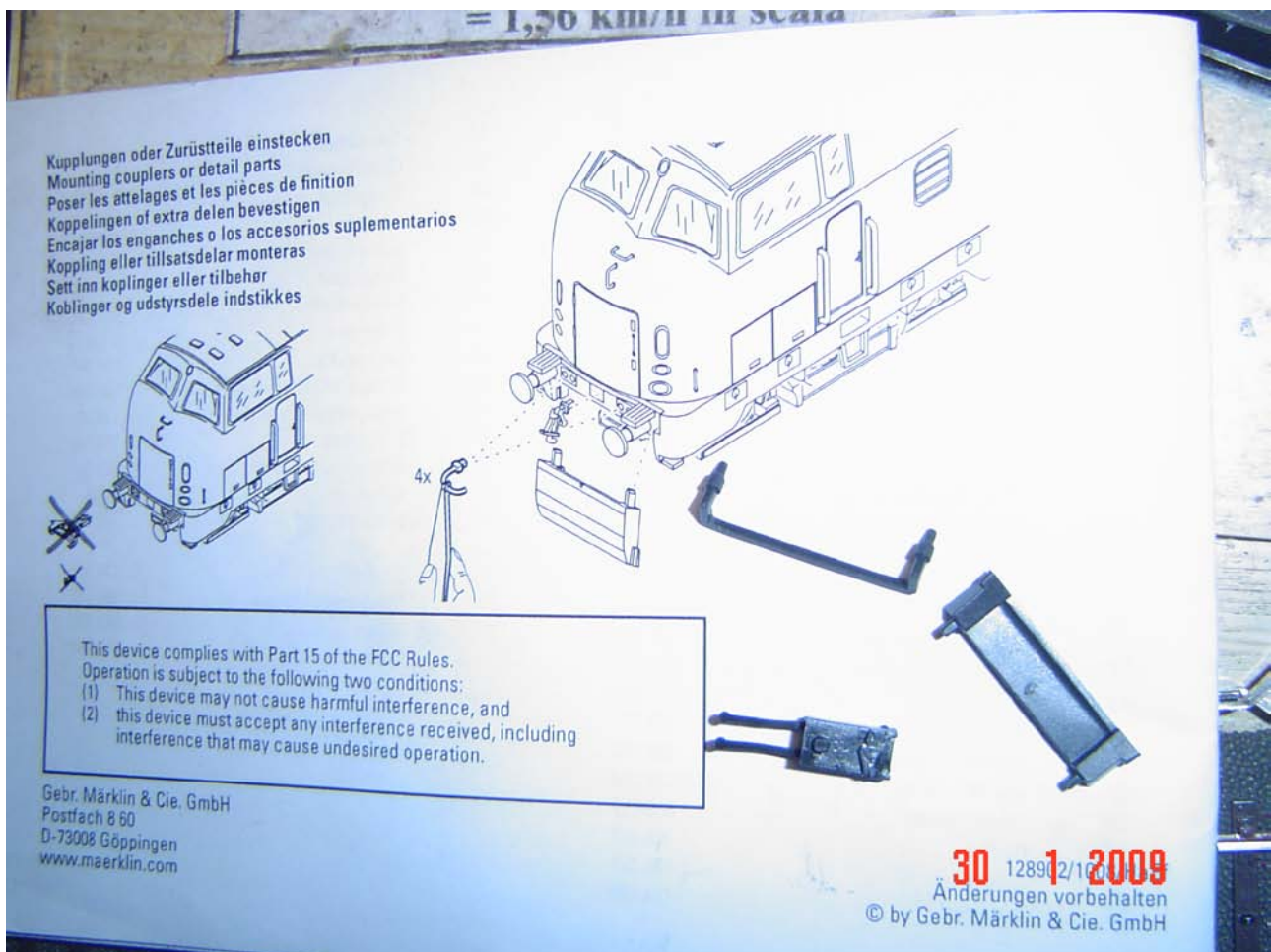


Foto n. 28: ultima pagina delle istruzioni allegate alla 230 Märklin



Foto n. 29: il porta gancio da allontanare per poter inserire la carenatura chiusa



Foto n. 30: carenatura chiusa applicata e fori da ripassare con punta da 1 mm

UNA PICCOLA RIVOLUZIONE

Per la prima volta (e viene ben specificato nel catalogo) la Casa di Göppingen si occupa di... piatti, dei respingenti s'intende, e fornisce una locomotiva con la loro realistica difformità: così nella **foto n. 31** si vede bene che il piatto destro è convesso mentre il sinistro è piano, appunto come al vero.

Sembra un niente, ma su questo, come su altri particolari trascurati dalla Märklin (sinora), apparentemente di poco conto, si sono scritti fiumi di inchiostro di un colore... critico!

Non ve ne eravate mai accorti? Meglio.



Foto n. 31: tubi e gancio applicati e piatti dei respingenti

PROVE IN LINEA E CONSIDERAZIONI FINALI

Dopo aver regolato sul banco di lavoro:

- il **volume** (l'ho abbassato al 75%, per non rischiare la sordità).
- L'**accelerazione** e la **frenatura** (a Vibaden sono sempre portati a limiti eccezionalmente simili alla realtà).
- Effettuato le prove sul banco Dinamometrico.
- Inserito il codice Sniffer (tramite la Central Station 60212) per poter manovrare la 230 anche con la vecchia Control Unit 6021.

Ho iniziato a provare la 230 facendola transitare su deviatori lunghi a bassissima velocità, sui deviatori inglesi e su curve molto strette che portano, attraverso un elicoidale, alla Schattenbahnhof. Dopo queste prove assolutamente positive le ho fatto trainare un convoglio con 6 carrozze da 28, 2 cm (le nuove in scala 1: 93,5), quindi ho proseguito con convogli merci. **NON** ho riscontrato nessun problema!

Questo bestione è veramente *agile* ed il suo motore Softdrive Sinus gli dona un'elasticità perfetta.

Non ho riscontrato barcollamenti apprezzabili su nessun deviatoio anche su quelli con elemento del cuore da 16°, che sono pur sempre almeno il doppio più stretti che nella realtà...

Il **PREZZO** è senz'altro elevato, ma adeguato alla tecnologia ed allo studio che in casa Märklin è stato fatto per rendere fruibile a qualunque plasticista e su qualunque plastico, montato secondo regole minime di precisione, un diesel che non è più possibile vedere in nessun Museo tedesco, dato che, dopo l'alienazione dal servizio nel 1975, dopo le inutili trattative con Compagnie private ferroviarie, operanti in Italia, ed esser tornato dal compartimento di Udine fu poi miseramente affidato alla fiamma ossidrica nel 1980. L'amico Tito non è riuscito a scaricare da Internet una foto della 230 mentre veniva demolita. Meglio, mi sarebbe sembrato di assistere ad una *esecuzione*.

Nelle foto, dalla n. 32 alla n. 38, momenti delle prove sul banco ed in linea della mia 230 001-0.



Foto n. 32: prova sul banco con la Mobile Station 1-



Foto n. 33: la 230 riceve il via libera sul 3° Gleis di Vibaden



Foto n. 34: a bassa velocità su qualunque deviatio



Foto n. 35: la 230 incrocia in linea un convoglio porta auto



Foto n. 36: transita su un binario unico verso una galleria secondaria a Vibaden



Foto n. 37: tranquillo passaggio sui deviatori inglesi nello scalo merci di Vibaden



Foto n. 38: rumore assordante mentre s'incrociano una 221 e la 230 001-0

UNA PRODEZZA DELLA 230 001-0

Il nuovo modello Märklin della V 300 (riclassificata 230 dopo il 1968, **foto n. 25**) non finisce più di stupirmi. Oltre ad averla testata su ogni angolo del plastico, anche in quelli “difficili” recentemente l’ho messa a dura prova facendole tirare su una livelletta del 39‰, la bretella del mio plastico (**foto n. 47**), un convoglio veramente pesante composto da:

- sette carri Eaos di varie marche – Märklin, Rivarossi e Liliput.
- 4 carri tipo vario a 2 assi Märklin, Roco e Klein Modellbahn.

Foto del convoglio dalla n. 39 alla n. 51, Tutti i carri sono appesantiti con *inserti di rottami* ed in particolare vedrete, nella **foto n. 46**, che solo 3 carri Eaos insieme costituiscono, con 666 grammi, oltre la metà del peso totale del convoglio (1261 gr) e che il più *panciuto* arriva a 243 grammi (**foto n. 43**).

Gli inserti, commercializzati dalla Brawa alcuni anni orsono, potevano variare anche di 30 grammi l’uno dall’altro. Li acquistai a Roma, nel noto e fornitissimo negozio Giorni, in zona S. Pietro. Sono comunque realizzabili, magari un po’ meno pesanti (!), in proprio, utilizzando piccoli aggiuntivi, da colorare in ruggine, o smalto bianco degli

elettrodomestici, simulando rottami di lavatrici ecc. Usando persino pezzi di loco o frammenti di ogni genere. Nelle Riviste spesso vengono presentati degli spunti che traggono tutti esempio dalla realtà “usa e getta” del nostro strano mondo di *spreconi*.

La tecnica è semplice: si prepara un cartone con la misura interna del carro e questa può variare in carri dello stesso tipo, ma di marche diverse, quindi è necessaria la massima precisione, caso per caso. Sul cartone, piegato ad “u” rovesciata come nel simbolo qui accanto→ , cosparso di Vinavil, si fanno cadere a caso i frammenti che avete accumulato (un'idea: frammenti ad esempio di ciò che resta dalle costruzioni di edifici o manufatti Kibri, Faller, Vollmer ecc) lasciando asciugare tutto, aggiungendo altro materiale, con fantasia (un amico utilizzava una pastina per neonati che sembrava provenire da una fonderia!) sino a ricoprire il cartoncino. Ci sono poi due metodi per evitare di usare troppo materiale:

- si inserisce sotto il cartone del polistirolo espanso (per evitare che il peso possa far ingobbire il cartone stesso).
- Si aggiusta (anche tagliando con delle forbici le parti in eccesso) il cartone piegato ad “U”, appena in modo che i rottami sfiorino il bordo superiore del carro.

Infine si vernicia a spruzzo (aeropenna o spray) con colori ruggine e... Le possibilità sono infinite, recatevi in qualche scalo e scattate delle foto, personalmente i rattoppi su quei carri Eaos li ho copiati dal vero (**foto n. 43, n. 44, n. 45, n. 46 e 47**).

Gli inserti, realizzati lontani dai carri, possono essere rimossi, ma certo un carro pulito che trasporti simile, se pur pregiata, *mondezza* non ne ho mai visti. Ho visto invece carri bugnati, carri con fori di ruggine da 10 cm di diametro, carri con vernici così rovinate che era difficile risalire alla loro nazionalità, molto raramente, qualche carro appariva come una mosca bianca più decente, forse perché immesso da poco in servizio. In generale i carri che trasportano i rottami diretti alle fonderie sono sempre fra i più disastriati che un fermodellista possa immaginare.

PESIAMO 1261 GRAMMI DI CARRI



Foto n. 39: il pesante convoglio trainato dalla 230 001-0, a Vibaden tre



Foto n. 40: il pesante convoglio trainato in curva dalla 230 001-0



Foto n. 41: particolare di uno dei pesanti inserti (Brawa) in un Eaos



Foto n. 42: a sinistra un inserto commerciale a destra artigianale

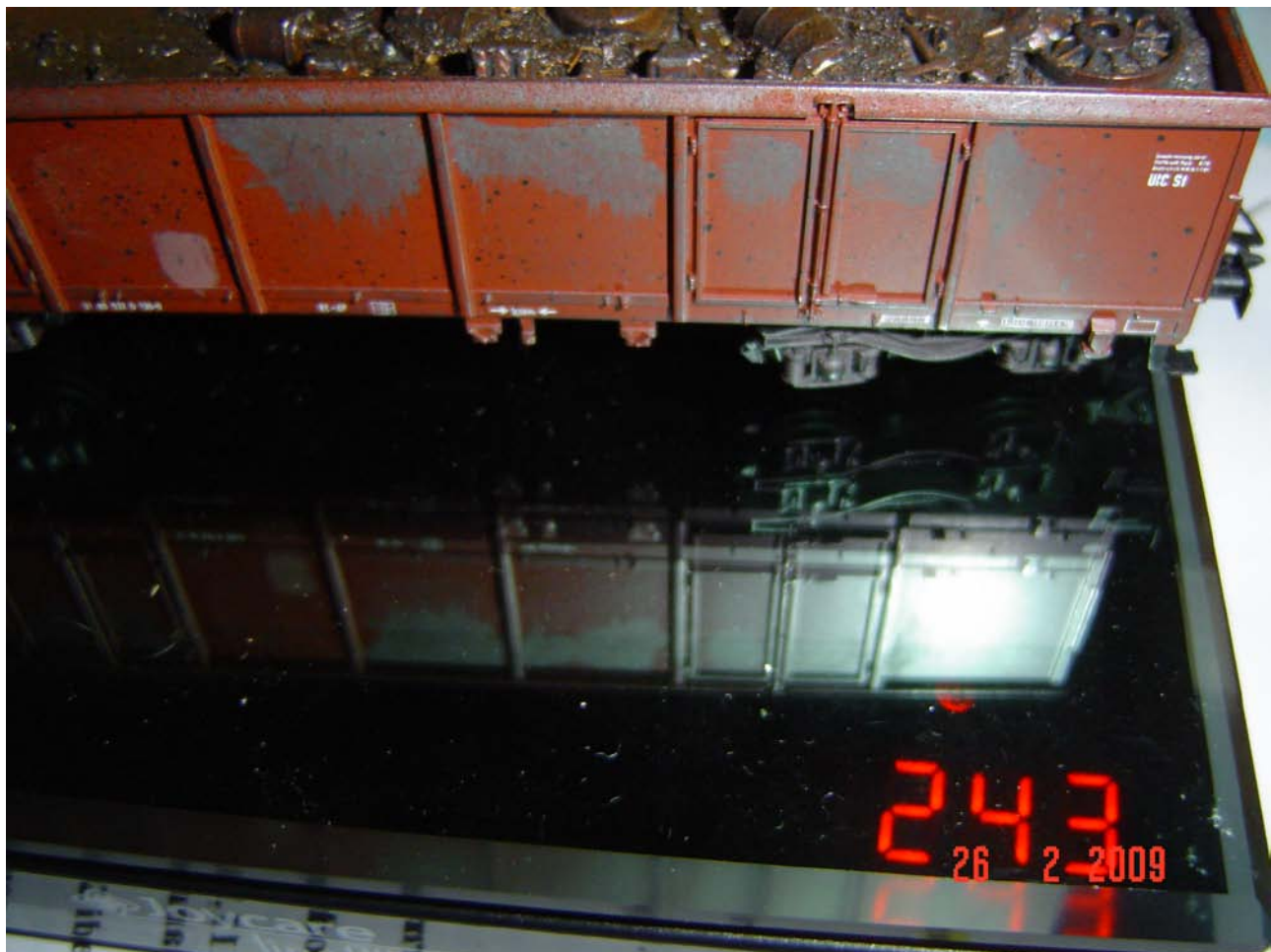


Foto n. 43: il carro con l'inserto Brawa più pesante



Foto n. 44: il peso totale del convoglio: 1261 grammi!



Foto n. 45: la catasta è composta da 7 Eaos e 4 carri a due assi



Foto n. 46: 3 carri da soli costituiscono oltre la metà del peso del convoglio



Foto n. 47: la composizione sta per essere tirata dalla 230 a Vibaden tre



Foto n. 48: gli ultimi 3 carri Eaos sono meno pesanti



Foto n. 49: pesanti invecchiature individuali di ciascun carro



Foto n. 50: il carro Eaos più pesante corrisponde a questi 3 rotabili insieme!

Unica difficoltà incontrata nel far tirare il convoglio alla potente 230 è venuta fuori a causa del fatto che alcuni degli Eaos non sono Märklin e che i carri a 2 assi, anch'essi non solo Märklin, hanno ganci non sempre compatibili (Rivarossi di qualche anno fa). Se andate alle **foto n. 40 e n. 42**, vedrete che la composizione si basava su un'iniziale coppia di carri a due assi, seguita da 2 Eaos, un carro isolato a 2 assi, altri 5 Eaos e in coda un leggero a due assi: questa composizione non ha dato nessun problema. Rimescolando per così dire... i carri, ho optato per agganciare alla loco subito i carri a due assi poi tre Eaos pesantissimi ed infine 4 Eaos leggeri, ci sono stati problemi di aggancio e sviamenti su deviatoi.

Insomma con simili composizioni a volte la regola ferroviaria reale che vorrebbe in mezzo al convoglio il materiale più pesante si scontra con la logica, o meglio illogica, battaglia modellistica che tra ganci corti, timoni d'allontanamento, diversa posizione di quello o quell'altro particolare fanno sì che molti modelli siano del tutto incompatibili.

NON RESTA CHE PROVARE, PROVARE, PROVARE E PROVARE...



Foto n. 51: la 230 ha tirato senza fatica il convoglio su una salita del 42 ‰

Gian Piero Cannata

