

IL VT 75 CON RIMORCHIATA VB 140

(le foto sono di Mauro Cozza, salvo diversa attribuzione)

- Märklin art. 37705/37706 -



Foto n. 1 : il VT 75, molto ravvicinato alla rimorchiata.

PREMESSA E QUALCHE PERPLESSITÀ

È, tra il materiale rotabile del 2012, la novità consegnata per prima. Lo stile è quello tipico degli inizi del XX secolo e il modello ricorda vagamente (e non tanto) lo stile delle automotrici a vapore Kittel; la realizzazione si avvale dell'esperienza acquisita dalla Märklin con gli azzeccatissimi Schienenbus, perciò le casse sono in metallo e i telai in materiale sintetico, per motivi elettrici e con il vantaggio che il *quasi* tutto metallo rende più sicura la presa di massa. Per la rimorchiata la Märklin ha scelto un tipo privo di luci perché...? Per semplificare. È

ben noto che negli Schienenbus la rimorchiata monta una molletta per l'inversione di marcia abbastanza delicata (ne ho perse due!) e che il sistema, pur ben congeniato, è sempre meccanico e soggetto ad usura, così la Casa di Göppingen ha scelto il rotabile più comodo...



Foto n. 2 : il VB 140, nella foto reale viene presentato solo un rimorchio con luci (dal precatalogo, p.g. concessione dalla Märklin).

Un'altra cosa salta subito agli occhi (foto n. 2), a prescindere la faccenda delle luci: tutti questi rotabili avevano sulle testate quattro sedi per bandierine di segnalazione... nei modelli non v'è traccia. Nel precatalogo (foto n. 3), e persino nelle foto di presentazione sulla rivista Märklin Magazine, la posizione motrice/rimorchiata risultava invertita, sebbene, secondo logica, per mascherare al meglio la presenza del pattino era di certo più conveniente che l'ottimo organo di presa centrale fosse posizionato internamente, verso la rimorchiata. In Fabbrica, nella fase di assemblaggio della confezione, la stranezza è stata corretta, ma non ho potuto accertare se ambedue i portaganci siano o meno conduttori di corrente e se l'errore di montaggio iniziale sia dovuto ad una svista o ad una esigenza del modellino prototipo. Non meravigliamoci più di tanto, nei prototipi fotografici le fesserie si sprecano e questo sembra un dato incredibilmente certo e ripetuto.

in carrozza motorizzata Gruppo VT 75.9 e carrozza rimorchiata Gruppo VB 140, 2ª classe, della Ferrovia Federale Tedesca (DB). Colorazione di base in rosso porporino. Cabine di guida sulla carrozza motrice con schermi antiriflesso e per ciascun lato delle cabine di guida una sirena con tromba diritta. Esecuzione del tetto della carrozza motrice con radiatori da tetto sopraelevati nonché tubi di adduzione e di scarico e ulteriori aste di posizionamento. Carrozza motrice e carrozza rimorchiata con respingenti a stelo. Numeri di servizio VT 75 903 e VB 140 036. Condizioni di esercizio attorno al 1959.

Modello: Con Decoder Digital mfx. Motorizzazione con regolazione di elevata prestazioni con massa volante

motrice nella carrozza motrice. Cerchiatura di aderenza. Illuminazione interna incorporata di serie nella carrozza motrice e nella carrozza pilota. Segnale di testa a tre fanali e 2 fanali di coda rossi, commutati secondo la direzione di marcia, nella carrozza motrice nonché illuminazioni interne in funzione nel modo tradizionale, commutabili in modo digitale. Illuminazione con diodi luminosi esenti da manutenzione (LED) a luce bianca calda. I fanali di coda rossi sulla carrozza motrice sulla testata 2 verso la carrozza rimorchiata sono disattivabili separatamente in modo digitale. Carrozza rimorchiata senza segnale di testa fedelmente al prototipo. Tra le unità del rotabile collegamento con timone di aggancio conduttore di corrente con guide ad asola. Arredamenti

interi. Visuale interna
za motrice e nella car
Sulla carrozza motrice
separatamente.
Lunghezza ai respingenti
due elementi 28,1 cm.

- Decoder mfx.
- Illuminazione interna nella carrozza motrice con diodi luminosi
- Esecuzione dello di metallo.
- Numerosi dettagli
- Numeri di servizio



Foto n. 3 : il VT 75, nel precatalogo risulta invertita la posizione della motrice (p.g. concessione dalla Märklin).

Anni fa spesso trovavamo foto di locomotori con pantografi invertiti o di altre marche, o montati male; quest'anno ho visto pezzi di bielle giganti su macchine come la Br 94 (persino senza alcuni ceppi dei freni), ma, ed è questo l'importante, alla fine la Casa di Göppingen non commette simili errori e nelle **foto n. 4 e n. 5** si può osservare la correzione effettuata in fase di commercializzazione. Sempre dalla **foto n. 5** si può comprendere che la lubrificazione in questo modello è oltremodo facilitata dalla apertura che si vede sull'asse a destra.



Foto n. 4: il pattino è subito dietro la scaletta, ben nascosto.

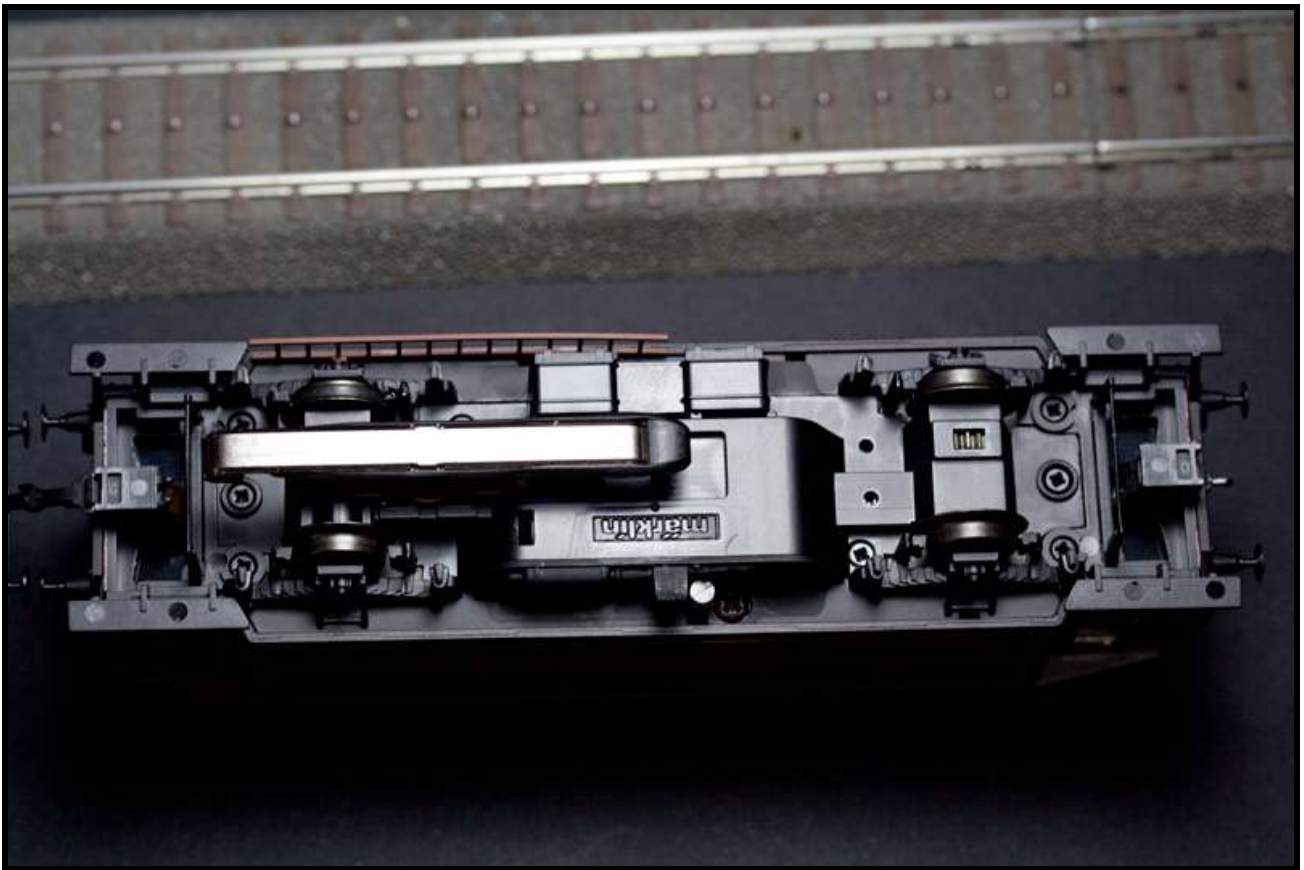


Foto n. 5: il pattino, posizionato internamente, è come quello dello Schienenbus; facile poi la lubrificazione.

VISTA LA “COPPIA” DAL VIVO, MA DA VICINO I CORRIMANO...

In occasione di un mio viaggio a Milano ho avuto modo di visionare dal “vivo”, dall’amico Spinello, l’accoppiata e, dall’alto dei miei 156 metri (in H0!), il complesso motrice/rimorchiata appare delizioso. Motrice e rimorchiata (foto n. 6) sono molto ravvicinati (bene).

Purtroppo dalle foto macro n. 6, n. 7 e n. 8 dell’amico Mauro e della rivista, e questo invece non è cambiato (male), i mancorrenti neri sono sovradimensionati... tutti, sia i laterali che gli anteriori (foto n. 10).

La rimorchiata è priva di qualsiasi ingombro nel sottocassa (foto n. 4), con i vetri trasparenti, e perfettamente a filo cassa, che lasciano vedere gli interni (ottimo).

La sostituzione dell’unica cerchiatura potrebbe non essere agevole, vista l’esperienza con i *cugini* Schienenbus.

La seconda numerazione che troviamo nel precatalogo (art. 37706), riguarda l’accoppiata, con diversi numeri di servizio, priva però di ogni suono e dotata solo delle varie funzioni luminose.



Foto n. 6: il VT 75, molto ravvicinato alla rimorchiata.



Foto n. 7: il VT 75, corrimano neri sovradimensionati.



Foto n. 8: VB 140, la rimorchiata.

IL TETTO E I PARTICOLARI SOVRADIMENSIONATI

Purtroppo dalle [foto n. 9, n. 10 e n. 11](#) macro del tetto, si vede bene che i cavi dei fischi (sottilissimi nella realtà) sono enormi.



Foto n. 9: *l'imperiale* del VT 75, cavi troppo generosi.

La leva, che i cavi azionavano e che liberava così l'aria per l'emissione del fischio, è troppo impastata e con il *leveraggio* completamente coperto, complice la verniciatura, azzeccata per un tetto a nuovo, ma in realtà sia il sottile cavo che il fischio erano di colore metallico scuro; vedi le **foto** che la stessa Märklin ha fornito sulla sua Rivista.



Foto n. 10: i corrimani anteriori del VT 75 troppo robusti, la leva del fischio troppo simile al colore del tetto.

Attenzione la condotta (**foto n. 9 e n. 11**) che va da un radiatore all'altro è abbastanza in scala. E sempre nelle **foto n. 9 e n. 11** si può vedere anche l'ottimo *mascheramento* dell'altoparlante (*di più non si poteva fare*). Nella rimorchiata gli aeratori e comignolo sono del tutto accettabili (**foto n. 12**), pur troppo puliti, perché si sporcavano molto per effetto del riscaldamento e dei fumatori incalliti, che all'epoca accendevano persino i sigari negli scompartimenti.

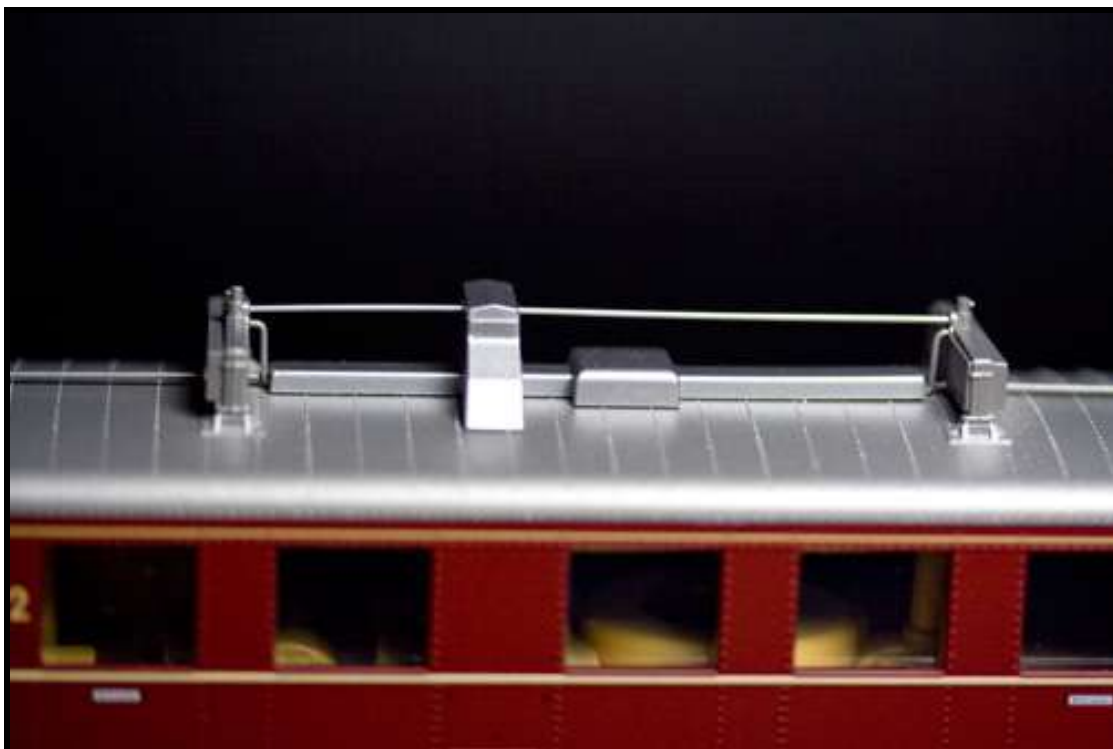


Foto n. 11: il VB 140, particolari del tetto della motrice, la tubazione tra i due radiatori, pur esageratamente lucente non è sovradimensionata.

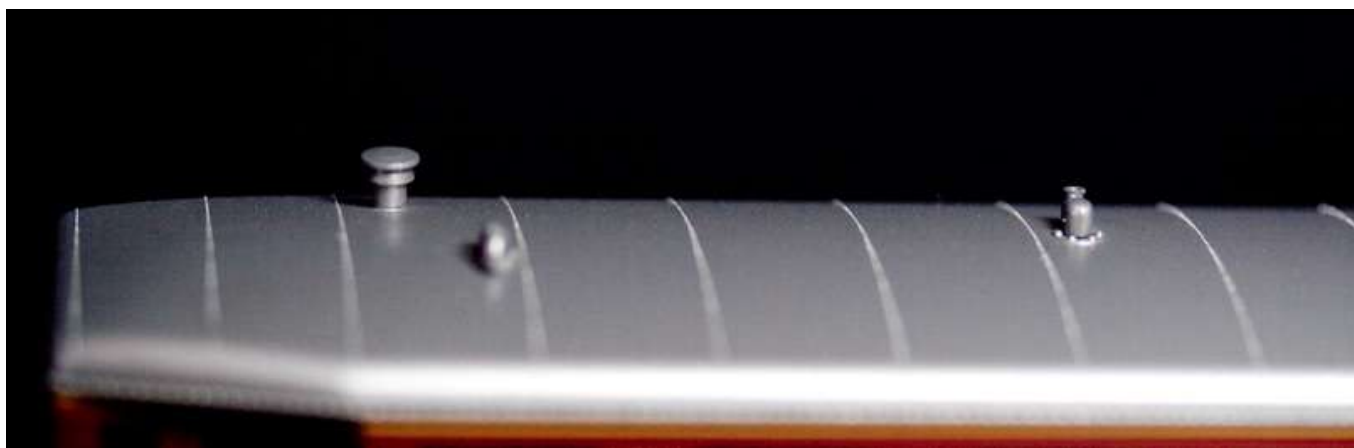


Foto n. 12: il VB 140, particolari del tetto della rimorchiata, con gli sfiatatoi per il riscaldamento della carrozza.

I PARTICOLARI DELLE FIANCATE

La motrice ha due fiancate simili (ma con alcune corrette differenze) e nella posizione in cui viene alla fine venduta la coppia VT 75 e VB 140 la *ritirata* si trova vicino, al lato destro, del conducente (foto n. 9).

Le fiancate sono rivettate e nelle foto n. 13 e n. 15 si può apprezzarne la realizzazione. Sempre nelle stesse foto si vedono sia la scaletta che consentiva al personale di salire sull'imperiale, sia le ottime scritte e la finezza delle cerniere, della maniglia e delle scalette per la salita, il tutto stride con il sovradimensionato del corrimano nero.

Nelle foto n. 14 e n. 15 l'altro lato della motrice.

Infine Mauro ha colto nella foto n. 16 il sottocassa della rimorchiata con le due prese di massa molleggiate, molto discrete e doppie.



Foto n. 13: la scaletta per salire sul tetto e le scritte impeccabili e i rivetti sulle fiancate.



Foto n. 14: l'altro lato della motrice.



Foto n. 15: il VT 75, particolari delle chiodature.



Foto n. 16: la rimorchiata con doppie prese di massa.

UN ACCENNO AGLI SCHIENENBUS

(FOTO G.P.C. E MARCO PALAZZO)

Non ho potuto vedere ancora a Vibaden in azione quegli antenati degli Schienenbus (*Mauro Cozza ha promesso di portarmeli*); a Milano sono

stati provati per me su una tratta dall'amico Franco Spiniello e il loro rumore appare *forse* simile a quello dei loro "cugini" più moderni.

Fra le altre cose le accoppiate Schienenbus 798/998, VT 75/VB 140 si differenziano per la lunghezza: gli Schienenbus (coppia) sono lunghi 32,2 cm, la coppia VT 75/VB 140 raggiunge i 28,1 cm.

Nel mio plastico da molti anni, e cioè sin dalla loro uscita nel 2006, ho potuto apprezzare la sonorità dei *sigaroni rossi*, sempre perfetti.

Agli inizi i 798 (*i più moderni*) avevano, come si vede dalla [foto n. 17](#), una illuminazione interna troppo giallastra che è stata corretta ([foto n. 18](#)) nel 2009 nei VT 98, (*quindi, ricordo, quelli che nella realtà erano ante 1968*), così la loro illuminazione ha una colorazione più chiara identica a quella dell'[articolo 73401](#).

Per quanto riguarda la meccanica e la presa di corrente il VT 75 dovrebbe avere la stessa sufficiente operatività degli Schienenbus, avendo sia lo stesso pattino, sia la stessa unica cerchiatura e sia la stessa presa di corrente (che secondo me potrebbe esser migliorata nella massa con un gancio conduttore bipolare tra motrice e rimorchiata). Solo sugli scambi inglesi "C" si notano delle incertezze.



[Foto n. 17](#): il 798 e due 998 (art. 39980+41980) in una ambientazione d'epoca IV a Vibaden (foto di Marco Palazzo del 2007).



Foto n. 18: i VT 98 (art. 39984) in una ambientazione d'epoca III a Vibaden. Le luci interne sono tipo neon (foto GPC).

UN SENTITO RINGRAZIAMENTO

Mauro è un Amico da oltre vent'anni (con la *a* maiuscola), märklinista collezionista e plasticista, con pochissimo tempo a disposizione, perché *insegnante* e, checché se ne pensi, non ha un attimo di pace (lo so, perché ho sposato da circa quaranta anni *una* che insegna *lettere*).

Ogni tanto Mauro mi aiuta a realizzare qualche noticina *per Voi e per me*, anche se abitiamo a quasi 100 chilometri di distanza.

Grazie al suo cospicuo parco di rotabili a volte posso sopperire a qualche assenza dovuta a... problemi di budget e, a proposito, questi VT 75 e VB 140 non sono proprio a buon mercato... qualche attenzione in più e sarebbero stati perfetti, per giustificare *il loro costo* s'intende.



Foto n. 19: l'amico Mauro Cozza a Vibaden.

Questo 71° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 49 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 stomba”

Gian Piero Cannata

