

IL GOTTARDO MÄRKLIN (CONFRONTO CON ALTRI TRENI AUTOMOTORI ED ICE)



Grazie all'aiuto di Tito Myhre un "Gottardo" è arrivato a Vibaden (foto n. 1)

L'otto gennaio 2008 Tito Myhre, durante una sua gradita visita, mi ha portato il suo splendido Gottardo a Vibaden, per far *sgranchire* un po' le ruote all'ultimo nato tra i grandi convogli bloccati della Märklin. Le sequenze fotografiche danno un'idea dell'emozione provata nel vedere sul mio impianto un tale *capolavoro*.

Se da un lato ero ben felice di veder girare un convoglio che non ho ritenuto opportuno acquistare (solo per problemi di budget s'intende), dall'altro volevamo, con l'amico Tito, effettuare delle prove di inscrivibilità in curva.

L'oggetto delle prove è stato centrato: volevamo vedere sia quanto si aprissero in curva gli elementi del convoglio, sia se vi fosse un eccessivo *disassamento* (altra parola tecnica che non troverete nei vocabolari normali), cioè un pericoloso disallineamento degli assi e verificare quanto vi fosse di veritiero in altre critiche, o forse pesan-

ti malumori, che hanno accompagnato l'uscita di questo famoso treno svizzero. Dal solito *raccordo* (vedi anche il 4° Capitolo di questi aggiornamenti), abbiamo fatto salire in superficie il Gottardo (**foto n. 2**), prima sorpresa sgradita: la carrozza pilota sviava sul primo deviatoio d'ingresso, pur essendo del tipo cosiddetto *slanciato*. Abbiamo creduto, all'inizio, che avessimo montato male, io e Tito, uno degli agganci meccanici ed elettronici, a dir la verità, non semplicissimi da innestare tra loro.



Il "Gottardo" sale dal raccordo esterno verso la stazione di Vibaden (foto n. 2)

In realtà le cose stavano diversamente, ma me ne sarei poi accorto solo dopo alcune settimane.
Ma andiamo per ordine.

LE PRIME PROVE DELL' RAE TEE II

Superato quell'intoppo, ho fatto passare nel cerchio esterno, alla tedesca (tenendo la destra), il lungo elettrotreno che, superati senza altri problemi il dedalo di scambi, posti dentro la galleria del mio impianto (**foto n. 3**), passava poi, sferragliando, sul ponte di ferro (**foto n. 4**) ed entrava tranquillamente in stazione (**foto n. 5**), nonostante dovesse superare altri 3 deviatori, con curve e controcurve in sequenza.



Il dedalo di scambi posti dentro la galleria di Vibaden, poco prima dell'uscita (foto n. 3)



Il "Gottardo" sul ponte in ferro di Vibaden (foto n. 4)



Il convoglio entra in stazione e si attesta sul primo binario (foto n. 5)

L'apparente stranezza, che il treno in fondo riuscisse a superare intrecci complessi, ma non un semplice scambio, accese un campanello d'allarme nel *capostazione* Gian Piero!

Dal primo binario (**Gleis 1**) ho pensato di far ripartire lo "Svizzero" verso la direzione opposta transitando nel cerchio interno, ovviamente più stretto, costituito da curve "C" 24430 (articolo Märklin). Purtroppo in quella tratta incontrammo un altro problema serio che ci costrinse a smontare del tutto il convoglio. Tito ed io, sempre più convinti d'aver montato male un aggancio, ci concentrammo sui soffiotti e sull'aspetto poco realistico che il treno assumeva in curva.

Naturalmente, se pensiamo che le curve suddette sono circa 9 volte più ristrette di quelle reali (già strette) e che il Gottardo è in scala perfetta, non possiamo meravigliarci poi tanto che vi sia un tale allontanamento dei mantici (solo accennati) nel convoglio.

Nella **foto n. 6**, scattata all'interno, il distacco non si può notare e l'elettrotreno fila perfettamente. Dall'altra **foto, la n. 7**, si comprende, però, il malcontento di certi appassionati, che addirittura fanno transitare il Gottardo nelle curve 24130 che sono 11 volte più strette

delle curve più strette nella realtà: i soffietti, assenti, mettono, si potrebbe dire così, a *nudo* gli interni del convoglio, palesando persino gli attacchi elettronici che nulla hanno, ovvio, di realistico.



Il convoglio transita nel cerchio parallelo interno (foto n. 6)



Il distacco verso l'esterno in curve strette dovuto ai timoni d'allontanamento (foto n. 7)

È GIUSTO GRIDARE ALLO SCANDALO?

Scandalo? Macché! Prima di tutto non è la prima volta che ciò accade: guardate la **foto n. 8**. In quel treno automotore, 628-928, il distacco dei soffietti è notevolmente accentuato, forse maggiore che nel Gottardo. La foto è stata scattata poi nel cerchio esterno, dotato di curve 24530 e, per dirvela tutta, incontro molte difficoltà nel far girare i miei 628-928, ne possiedo due, di epoche IV e V, nei *gironi danteschi* che portano dall'elicoidale alla Schattenbahnhof. In quella zona, infatti, vi sono curve anche più strette che, tra l'altro, non sono parto della mia maligna fantasia, ma di un progetto, ripreso quasi pedissequamente (è mia solo la semplificazione che porta alla sotterranea un solo binario), da uno dei libri editi dalla Märklin: *Das Gleisplanbuch* di Klaus Eckert (edizione tedesca) e, in particolare, dalla stazione nascosta a pag. 42 dell'impianto di stile svizzero "Talbrücke".



Il distacco dei soffietti pur in curve 24540 dovuto ai timoni d'allontanamento in un treno automotore del gruppo 628-928 (foto n. 8)

Nella **foto n. 9** si può osservare l'elicoidale agli inizi del 2006, quando stavo ricostruendo Vibaden 3, consultate, per saperne di più, il mio libro "Serena discussione...", al capitolo sedicesimo.

Posso solo aggiungere che ho cercato, per quanto possibile, di non usare mai curve 24130, proprio per evitare che i convogli bloccati più lunghi avessero eccessivi problemi, ciononostante sono stati necessari numerosi interventi per regolarizzare delle livellette, apparentemente innocue, ma micidiali se aggravate dalle curve stesse.



L'elicoidale, ancora scoperto, durante la ricostruzione di Vibaden 3 (foto n. 9)

La lunghezza del Gottardo (o di un qualunque altro treno), se in scala perfetta, aggrava sempre il problema nelle *curve da miniera* che usiamo sui plastici.

FACCIAMO DEI CONFRONTI

È vero, vi sono stati in passato almeno 2 famosissimi convogli, uno addirittura degli anni Sessanta, ed un altro degli anni Ottanta, che avevano risolto il problema delle giunzioni in modo praticamente perfetto. Sto parlando sia del TEE olandese-svizzero (art. 3070 del 1965 e le sue altre versioni, l'ultima del 2002) e dell'ICE Esperimental (l'acronimo vuol dire esattamente Inter-City Experimental)

il 3370, uscito in concomitanza con il prototipo reale. Entriamo nel dettaglio.

Il TEE olandese svizzero “Muso di cane”

Il Diesel olandese svizzero aveva dei soffietti elastici ed oscillanti, si possono vedere bene **nelle foto dalla n. 10 alla n. 12**.

Grazie a quella geniale disposizione, il “Muso di cane” sembra, anche nelle curve già segnalate, apparentemente sempre unito.

Sicuramente quel convoglio ha un vantaggio nella non eccessiva lunghezza delle carrozze e della motrice, ma non ho dati se sia stata o meno rispettata la scala alla perfezione, di certo l'unica riproduzione in H0 di cui io sia a conoscenza è quella della Märklin. Come si nota bene nella **foto n. 10**, in curve decenti, come quelle dei deviatori slanciati da 223 cm di diametro, i soffietti risultano molto realistici.



I soffietti elastici rendono nelle curve 24912 l'allontanamento realistico (foto n. 10)



Anche nelle curve 24430 i soffietti sono aderenti (foto n. 11)



Un'altra immagine ripresa nelle curve "C" 24430 (foto n. 12)

L'ICE EXPERIMENTAL

Il primo ICE, lo *sperimentale*, fu detentore di un effimero record di velocità durato 7 mesi e 14 giorni: esattamente dal primo maggio 1988, quando toccò l'incredibile velocità di 406,9 km/h al 14 dicembre 1988, quando il TGV SNCF si riprese, con 408 km/h il primato. Erano tempi in cui, in *altri* Paesi Europei, si cercò di porre un freno allo strapotere dei trasporti privati (automobili) e dell'aviazione civile. Non tutti gli esperimenti riuscirono, ma di certo in Germania e in Francia si viaggia in treno più frequentemente (e comodamente) che da noi.

Chiusa la parentesi, torniamo al modello dell'ICE Experimental.

Anche nella realtà le intercomunicazioni tra carrozze furono complesse ed avvolgenti, probabilmente in previsione delle alte velocità che il convoglio si preparava a raggiungere. La Märklin le ha riprodotte molto fedelmente e le potete vedere nelle **foto n. 13, 14 e 15.**

Anche in curve, relativamente strette, il treno sembra un tutto assolutamente unico, a patto ovviamente di una complessità non indifferente del modello, che toccò in Italia prezzi da capogiro.



L'ICE Experimental durante le prove a Vibaden in costruzione (foto n. 13)



L'ICE Experimental in curva 24530, a Vibaden in costruzione (foto n. 14)



L'ICE Experimental in stazione a Vibaden (foto n. 15)

L'ICE 1 e 2, DI SERIE

Le intercomunicazioni furono semplificate, anche al vero, nelle versioni di serie, l'ICE 1 e 2, e, nella **foto n. 16**, si possono osservare dall'alto. In pratica tornarono i soffietti classici, seppur sofisticati.



L'ICE 1 di serie, particolare dei soffietti (foto n. 16)

Nella **foto n. 17** si vede il pesante Elettrotreno affrontare il curvone prima del ponte di ferro a doppia arcata e, trovandosi nel lato interno, sta transitando su curve 24430... e si vede! Anche in questo caso l'allontanamento dei soffietti fa intravedere gli agganci, ma non in maniera così evidente come per il Gottardo, bisogna ammetterlo. È noto però che la Casa di Göppingen ha realizzato il suo ICE 1 e 2 in scala 1:100 e quindi considerevolmente più corti della realtà. Un altro scandalo? Non so che dire. Chi, fortunato lui, potrà permettersi di far girare i nuovi ICE, che usciranno in perfetta scala 1:87 nel 2009, per ora solo nella gamma Trix, dovrà come minimo avere un plastico lungo circa una ventina di metri, dato che in scala perfetta un convoglio con 2 motrici e 13 carrozze della linea 6 (che tocca le città, tra le altre, di Hamburg, Hannover, Francoforte sul Meno, Stoccarda, Ulm e Monaco) supera di gran lunga i 4 metri di lunghezza (!).



L'ICE 1 di serie, particolare dei soffietti nelle curve 24430 (foto n. 17)

L'ICE 3, note valide per le 3 versioni

Già alcuni anni fa è uscito l'ICE 3, praticamente subito dopo il prototipo reale, e allora la Märklin, per evitare di dare adito alle critiche che avevano accompagnato la scelta della scala *ridotta* per il primo ICE, lo ha presentato rispettando la scala H0. Queste note riguardano sia l'ICE 3 ET 403 che viaggia in Germania, sia l'altra versione abilitata per il traffico internazionale. Nel modellismo hanno come diversità più evidente il numero dei pantografi sul tetto: solo due per la versione locale e uno su ogni carrozza dell'ICE che può uscire dai confini tedeschi, tranne che sui tetti delle carrozze pilota. Nel catalogo delle novità del 2008 è stato ripresentato l'ICE 3 ET 406 destinato a raggiungere Parigi da Francoforte in meno di 4 ore, con alcune variazioni estetiche, quali nuovi gruppi condizionatori sul tetto, applicati al vero per migliorare la climatizzazione e, inoltre quest'ultima versione, è stata dotata di un decoder mfx, e di vari suoni operativi, mentre per sentire dei suoni con i primi ICE 3

(con decoder Motorola) era necessario acquistare una particolare carrozza con un decoder aggiuntivo.

Nella **foto n. 18** si vede il mio ICE 3, fermo in stazione a Vibaden, e, in questo caso, i soffietti sono perfettamente aderenti.



L'ICE 3, particolare dei soffietti aderenti in rettifilo (foto n. 18)

Il VT 11.5 “Musò di Balena”

Un confronto poi viene spontaneo con il VT 11.5, e come per l'ICE 3, queste considerazioni valgono anche per la versione, uscita un paio di anni fa, che si differenziava per le prese d'aria sugli avancorpi necessarie, al vero, per le turbine dei motori. Nelle **foto dalla n. 19 alla n. 22**, il mio VT 11.5 in composizione standard a sette pezzi, che utilizza, per i soffietti, il sistema simile a quello del TEE olandese svizzero, tanto che in curve da 223 cm di diametro (le controcurve dei deviatori slanciati “C”) la sinuosità è molto realistica (**foto n. 21**).

Un ulteriore plauso va alla Märklin per questo convoglio che sembra affrontare anche le curve più impegnative con incredibile semplicità, grazie alla pesante struttura metallica che tiene il convoglio

letteralmente *incollato* ai binari. Scendere o salire verso o dalla Schattenbahnhof non è stato mai problematico, neanche agli inizi quando vi erano numerose livellette non perfettamente regolari.



Il VT 11.5 in una curva 24540 a Vibaden (foto 19)



Il VT 11.5 fermo ad un segnale d'ingresso, alla stazione di Vibaden (foto 20)



Il VT 11.5 in una curva 24540 a Vibaden, particolare ravvicinato (foto 21)



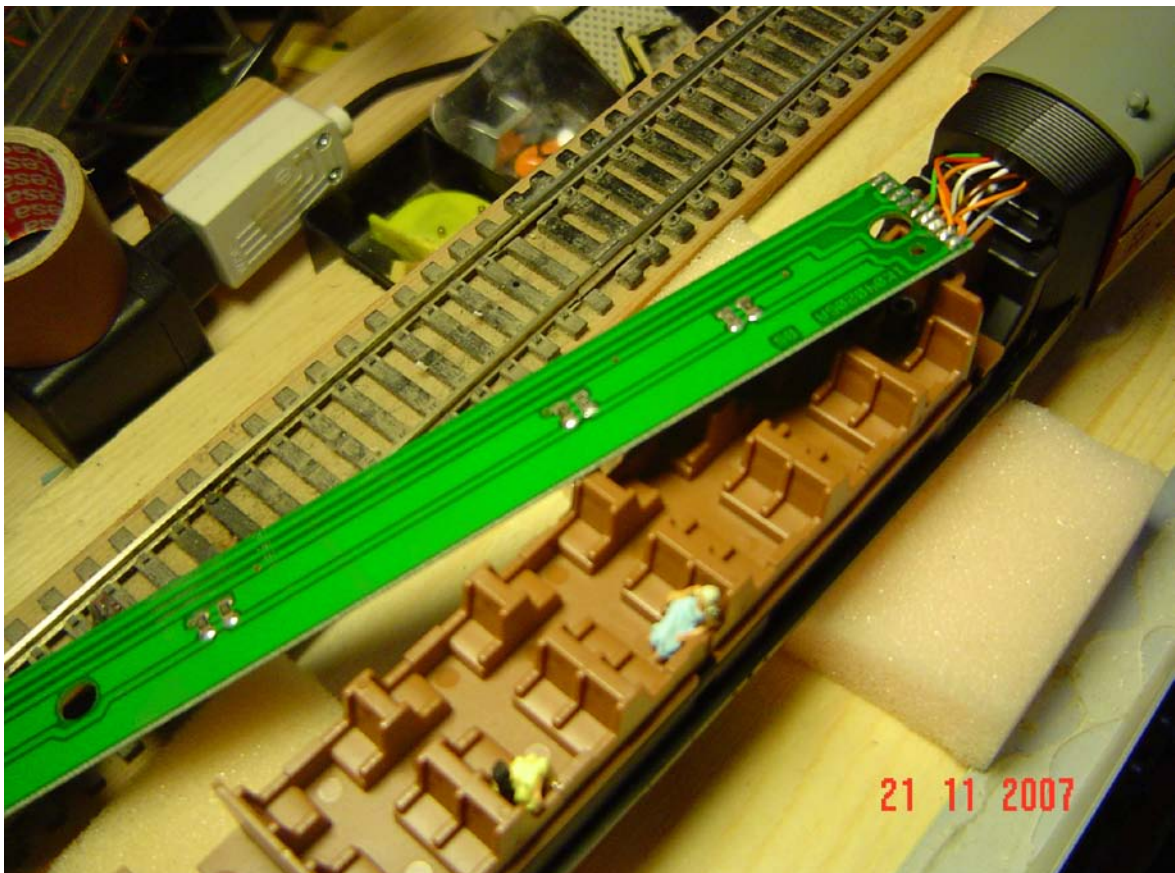
Il VT 11.5 in una curva 24912 in uscita dal I binario di Vibaden (foto 22)

L'automotrice rapida SVT 04

Un altro confronto si può fare con il treno diesel automotore SVT 04, nelle **foto n. 23, 24 e 25** nella versione del primo dopoguerra.

Il corto convoglio è dotato di un vero carrello Jacobs (vale a dire motorizzato e centrale tra le intercomunicazioni). Il complesso soffietto articolato è molto ravvicinato e tanto realistico da sembrare un tutt'uno con le casse. Il carrello centrale, così particolare, ha reso possibile l'inserimento di quel mantice, pur rigido (**foto n. 23**), ma che in curva, specie se larga, sembra... scomparire del tutto (**foto n. 24**). Dopo numerose prove, e l'eliminazione di una livelletta nella zona nascosta dell'elicoidale, che ne causava lo sviamento, l'automotrice viaggia senza alcun problema se non quello *cronologico* che la relega in un periodo molto breve agli inizi degli Anni Cinquanta: ha, infatti, cessato il servizio regolare non più tardi del 1956.

Nella **foto n. 25** un recente impiego, solo per scopi fotografici in una Vibaden... del 2003!



Il soffietto dell'automotrice SVT 04 (foto 23)



Il soffietto ed il carrello Jacobs dell'automotrice SVT 04 (foto 24)



Ingresso in stazione, curve da 223 cm di diametro, per l'SVT 04 (foto 25)

Un problema subdolo a Vibaden

Come avevo accennato, il prestigioso convoglio svizzero RAe sviava sia su un deviatoio interno alla galleria, sia in un punto in cui il binario aveva una livelletta eccessiva, o, per meglio dire, aveva formato una sorta di “sella”. Per il primo problema ho poi individuato una sorta di “scalino” che colpiva le carenature frontali del Gottardo. Il secondo guaio era in un tratto preciso della linea interna, superato quel punto, però, il convoglio affrontava tranquillamente le curve successive, i deviatoi in stazione, né, e se ne riparlerà a pag. 26, il pantografo esterno alzato, non corretto, per essere precisi, per la linea aerea tedesca, aveva dato alcun problema.

Appena però, come ho accennato, indirizzammo il Gottardo verso la tratta interna, incappammo in una serie continua di sviamenti, proprio all’uscita della galleria dal lato est e, soltanto, con l’ultima carrozza pilota. Vedi la **foto n. 26**. L’amico Tito mi suggerì subito di controllare quel tratto dove si verificava il... *fattaccio*. Fummo però costretti, per mancanza tempo, a smontare tutto, per la verità un po’ sconsolati (**foto n. 27**). Naturalmente la questione era sollevata, come l’asse che si sollevava, appunto, prima del deragliamento...



Il Gottardo sta per deragliare con l’ultima carrozza (foto n. 26)



Il Gottardo smontato nel punto dello sviamento (foto n. 27)

Confesso di aver pensato: *“Tanto se capita solo con un treno, che non ho...”*. *Mal me ne incolse!* Dopo alcune settimane, a Vibaden vuole significare *alcuni anni*, arrivò sia il momento di provare l'ICE 1, convoglio che non ha però dato problemi ma, attenzione, non è in scala perfetta, che, arrivati alla soglia del 2000/2001, *l'anno*, si fa per dire, utile per provare l'ICE 3 e qui, come avrebbe detto il mio professore di Lettere, *cadde l'asino!*

Nelle **foto 28 e 29** vediamo l'ICE 3 che affronta la curva interna est di Vibaden ed in quel tratto si è concretizzato il dubbio, o dovrei dire l'incubo, che mi rodeva la mente dal giorno delle prove effettuate con l'RAe II.

Il mio ICE 3, che non avevo mai provato a fondo, se non nella salita e discesa verso la Schattenbahnhof, deragliava esattamente nello stesso punto del Gottardo e, per massima sicurezza invertii completamente il convoglio, ma il responso era lo stesso: il treno non poteva passare nella curva interna subito dopo l'uscita della galleria dal lato est! Quindi non era un evento casuale, né tanto meno legato al



L'ICE 3 affronta la curva interna est di Vibaden (foto n. 28)

tipo di gancio o alla sua *posizione* (come si ipotizzava nei Forum), orizzontale nell'ICE 3 e verticale nel treno RAe TEE II: bisognava invece correre ai ripari e verificare quanto accadesse ai convogli.



L'ICE 3 particolare dei soffietti non più aderenti in curva (foto n. 29)



L'ICE 3 fila a tutta velocità nel punto critico (foto n. 30)

Se osservate le **foto n. 29 e 30**, dovete sapere che per far transitare l'ICE 3 ad alta velocità, come nella seconda immagine, ho dovuto penare non poco.

Grazie anche all'aiuto di Marco Briziarelli, da qualche tempo assiduo collaboratore del sottoscritto, sono riuscito ad individuare il punto esatto in cui avveniva il deragliamenti dell'ultima carrozza (come per il Gottardo!) di quell'elettrotreno in scala perfetta 1:87. Con una semplice vite a legno da 3,5 cm e una buona dose di freddezza, perché, se sbagliavo, potevo piegare degli elementi preziosi della linea aerea, o peggiorare il dislivello che si era creato negli anni, ho livellato letteralmente i binari. Fine del problema. **Foto n. 31.** A mia parziale discolpa, debbo precisare che il pur ottimo legno, in alcune zone con uno spessore di 4 cm, che avevo usato per la base del plastico, e che s'intravede nella **foto n. 9**, era pur sempre stato, per dieci lunghi anni, in una casa tanto umida da costringerci ad andarcene: il risultato è stato che, dopo anni di essiccazione, dovuta alla perfetta coibentazione della sala hobby dove ora è la sede del mio impianto, il legno si è asciugato e se da un lato ciò è stato un bene (cassetti per esempio che si aprono e chiudono senza più problemi), dall'altro si sono qua e là formati degli avvallamenti che si

concretizzano in eccessive livellette da controllare ed eliminare, man mano che si palesano .



La vite a legno che ha eliminato il dislivello, prima di essere mascherata con ghiaia (foto n. 31)

E se usassimo curve larghe?

Certo che anche con curve da un paio di metri di diametro, da me utilizzate nei deviatori slanciati, già avremmo un notevole risultato. Eppure, come ho riferito nei primi aggiornamenti del 2007/2008, nel modellismo pratico noi usiamo curve che sono tanto strette da risultare irrealistiche. Ripropongo perciò questa tabella e due **foto**, **la 32 e la 33**, che mostrano i soffietti dell'ICE 3 in curve slanciate.

Curva nel reale	Velocità max ammessa	Riduzione in scala H0 approssimativa
raggio m 350	30/50 km/h	raggio cm 402 = diametro m 8,4
raggio m 700	circa 90 km/h	raggio cm 804 = diametro + di 16 metri
raggio m 1050	150 km/h	raggio cm 1206 = diametro + di 24 m
raggio m 2000	Velocità superiori ai 200 km/h	raggio cm 2298 = diametro circa 46 metri



In curve da 223 cm circa di diametro i soffietti sono appena allontanati (foto n. 32)

Slanciate si fa per dire, dato che sono comunque 4 (!) volte più strette delle più strette curve reali. Solamente grazie ai meccanismi dei timoni d'allontanamento, tali curve ci sembrano realistiche. Chi, e sono la maggior parte, non si può permettere plastici da cento metri quadri si deve rassegnare a qualche compromesso estetico.

Altri appassionati, ne sono venuto a conoscenza da poco, hanno costruito per le intercomunicazione del Gottardo un soffietto di stoffa nera morbida (chiamata "fresco di lana") che cela alla vista l'allontanamento delle carrozze.

Un plauso e la speranza che la modifica realizzata, e pubblicizzata in Rete, possa esser d'aiuto a coloro che, come me, non hanno paura di metter mano ai modelli Märklin.

Dalla **foto n. 34**, che mette in evidenza il problema descritto, si comprende quale difficoltà abbia dovuto affrontare il modellista che ha riferito al forum della ditta Hag del suo successo. Per saperne di più potete contattare il noto appassionato Alberto Pedrini, ideatore del sito www.marklinfan.net, o Tito Myhre, amministratore ed ideatore del forum www.3rotaie.net.



Nelle controcurve slanciate i soffietti sono appena allontanati (foto n.33)



**I soffietti sono appena accennati nel Gottardo e la vistosa apertura serve per il gancio verticale ed il suo timone d'allontanamento, il pantografo alzato è sbagliato!
Il pantografo per la rete FS è il secondo. (Foto n. 34)**

Parliamo dei pantografi

La carrozza motrice, posta centralmente al convoglio, trasmette in modo simmetrico la spinta per far viaggiare il Gottardo e porta sul suo tetto ben 4 pantografi che, nella realtà, consentivano al TEE di attraversare i confini di stato svizzeri semplicemente sollevando, di volta in volta, l'archetto consono alla linea ed alla tensione di rete, mentre tutte le altre complicanze elettriche "interne" al convoglio le lascio ad appassionati particolarmente curiosi.

Poiché sia in Svizzera che in Germania i treni viaggiano con una tensione alternata di 15 kV/16,2/3 Hz, verrebbe da pensare che il convoglio policorrente SBB/CFF potesse usare uno solo dei quattro organi di presa, **ma non è così**: la diversa poligonazione della linea aerea nei due Paesi rende necessario usare due diversi pantografi, con strisciante più stretto (SBB/CFF) e più largo (DB). In Italia poi il Gottardo alzava (oramai sono anni che il suo prezioso servizio è cessato) un altro pantografo con il quale poteva sfruttare la nostra corrente continua a 3 kV; infine poteva utilizzare sempre la corrente continua, ma da 1,5 kV delle reti SNCF ed NS, e captare anche i 25 kV/50 Hz delle SNCF. Ciò detto, ai modellisti italiani interessa solo sapere quale archetto alzare, che so, in Svizzera od in Germania o in Italia, perchè sono pochi, da noi, i cultori di ferrovie olandesi o francesi.

A chi volesse saperne di più consiglio la lettura di una monografia della collana TEMA edita da Tutto Treno qualche anno fa, e probabilmente disponibile, telefonando alla redazione.

Osservando il Gottardo

Nel nuovo catalogo Märklin, a pag. 146, troviamo una presentazione del convoglio a dir poco *particolare*:

a) la carrozza motrice è posta subito accanto ad una pilota.

Il mio commento è questo: non ho mai visto una simile composizione né dal vero, perché ho avuto l'onore di veder l'RAe filarmi accanto in autostrada in Svizzera nel 1987, ancora nella livrea classica TEE (fotografato da me e filmato da mio padre in super 8), né in foto o nel documentario sulla linea del Gottardo dove è indiscusso protagonista, seppure con la livrea da "Topo grigio".

A proposito di quelle riprese, **ecco cosa ci accadde**: dopo qualche minuto io e mio padre fummo, sempre in autostrada, raggiunti da una pattuglia della Gendarmeria Elvetica che ci fece accostare in una piazzola di sosta, dopo averci invitato, dentro una galleria, ad accelerare con un sinistro megafono (“**Accelerare, prego!!**”).

Fummo brevemente interrogati e ci lasciarono andare perché spiegai che ero un collaboratore di una rivista ferroviaria, avevo con me una copia dei “*I Treni Oggi*”, ma penso, soprattutto, perché avevamo a bordo anche due bambine, mia figlia e mia nipote e, come *spie*, eravamo veramente poco credibili!

Tornando alla strana composizione presentata sul catalogo 2008 della Märklin, la norma, che tra l’altro migliora anche nel modellismo la forza di trazione, è che la carrozza dotata di pantografi sia posta dopo, *almeno*, la vettura pilota ed un vagone per i passeggeri.

Nelle composizioni a sei o più pezzi (nel reale) le carrozze possono essere una o due per parte, oltre, è ovvio, le due pilota di testa.

b) Il pantografo alzato nella figura del catalogo è quello forse per la linea francese.

c) Il pantografo da alzare in Svizzera è quello posto al centro dei 3 finestrini distanziati, e quindi, è quello mediano e con l’archetto stretto proprio accanto al vistoso filo rosso nella **foto n. 35**.

d) Il pantografo per la nostra rete FS è l’altro mediano, ma dalla parte opposta e si riconosce per l’archetto stretto e perché non ha finestrini sotto di se, dal lato fotografato sempre nella **foto n. 35** e da vedere in particolare nella **foto 34**.

e) Il pantografo per la rete DB, ma, attenzione, non ho trovato una *sola* foto scattata sul territorio tedesco, è presumibilmente quello accanto allo svizzero, ma esterno. Nel numero di ottobre 2007 della Rivista Märklin Magazine, nel quale è stato ufficialmente presentato il Gottardo, è sempre quello l’archetto che viene alzato in un plastico dotato di linea aerea tedesca. Salvo i soliti abbagli a cui siamo abituati nelle presentazioni fotografiche in passato e che, anche nei primi aggiornamenti del mio libro 2008, ho avuto già modo abbondantemente di segnalare.



Il pantografo SBB/CFF è il mediano accanto al vistoso cavo rosso, il pantografo italiano è quello mediano a sinistra sullo sfondo, quello DB (abbassato) è a destra in primo piano (foto n. 35)

Dulcis in fundo

O sarebbe meglio dire: il peggio deve arrivare... nel senso che una corretta informazione tecnico-modellistica dovrebbe sempre accompagnare qualunque genere di convoglio o singola locomotiva in scala, perché non tutti sono appassionati ben informati o dotati di biblioteche informatiche o meno. Nel libretto delle istruzioni invece:

Non viene precisato quale archetto alzare nelle varie ambientazioni, ma viene solo *consigliato* (?) l'utilizzo dei pantografi (a caso) esterni perché dotati di striscianti più larghi...

Nota storico-modellistica

Nel modellismo, come dire, *storico*, vi sono state altre due riproduzioni del Gottardo: una all'epoca considerata stupenda, ma estremamente costosa, della Metropolitan, che aveva il difetto, non certo da poco, di aver le fiancate sollevate sopra i carrelli (forse nemmeno ben incisi). Almeno questo risulta dalle foto che possiedo; il *trucco* serviva a facilitare l'inscrivibilità in curva.

L'altra riproduzione era della nostra LIMA e avendola (ahimé) acquistata, già pronta per un suo utilizzo in corrente alternata analogica, non posso dimenticare che:

a) le fiancate sopra i carrelli (che la Märklin ha riprodotto chiuse, ma mobili) si potevano montare, ad incastro, *soltanto* per un uso da vetrina (o con curve da 10 metri di diametro).

b) che i vari pezzi si staccavano in presenza della minima livelletta.

c) E che... stendendo un velo pietoso: *il modello non ha riscontrato quel successo di vendite che si attendevano i Costruttori e che avrebbe ripagato il pesante costo degli stampi.*

A mia memoria, non ho mai visto in una foto circolare in un plastico svizzero quel Gottardo LIMA, ideato in tempi oramai maturi, dal punto di vista del gusto modellistico, e incautamente proposto ad una Clientela non più disposta a facilonerie.

