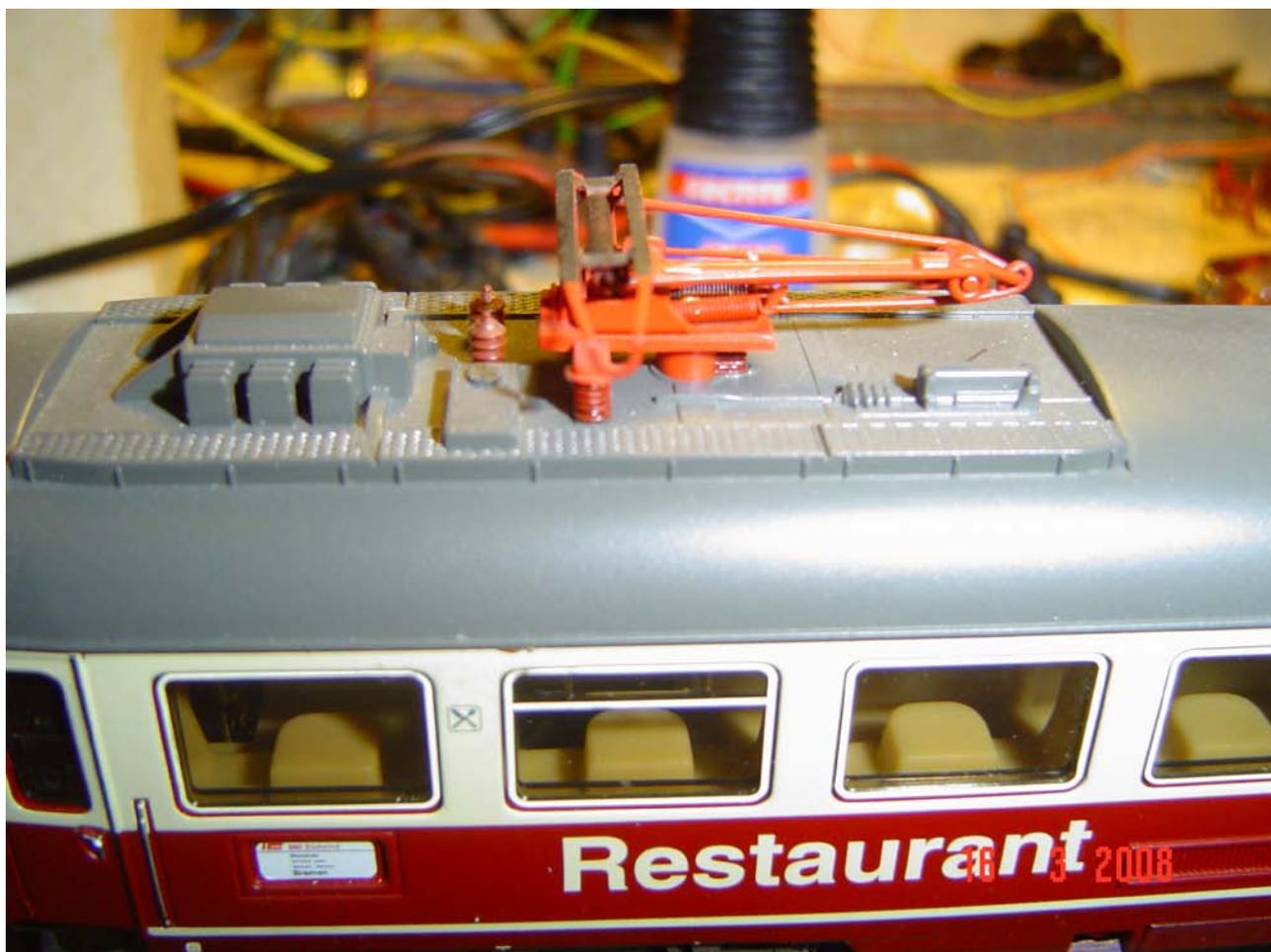


## Le Carrozze Ristorante (con pantografo)

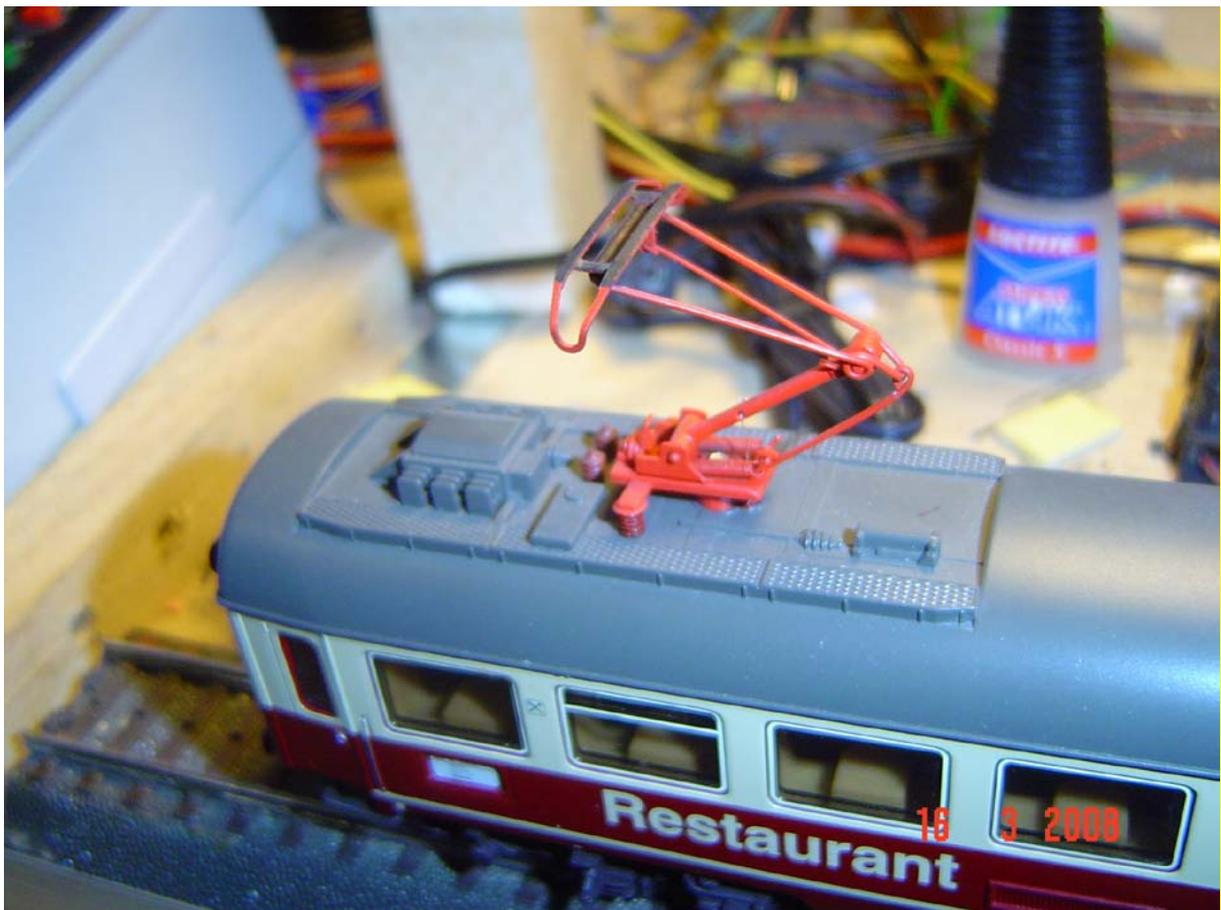
Vengono riprodotte (Roco) le tedesche tipo WRûmz 132 (senza pantografo), o quelle, con pantografo (dalla Märklin, Fleischmann e Roco), WRûmz 135, ci sono anche le svizzere tipo IV WR, recenti le EWR IV e le nuove (Märklin), in scala esatta, tipo SBB WR, in acciaio leggero, articolo 43390 della Märklin. Per quanto riguarda le carrozze DB AG, sempre la nostra Märklin, ha prodotto, sino a circa due anni fa, il tipo InterCity WRmz 135.0, con pantografi grossolani (articolo 42971), e, per le vecchie DB, la carrozza WRmz 135, con funzioni digitali molto interessanti: un fischio, *debolissimo*, ma, e soprattutto, con il pantografo mobile e molto realistico. L'articolo è ancora nel catalogo con il numero 42973 e può essere abbinata al convoglio noto come Südwind.



La carrozza ristorante Märklin con il pantografo mobile (foto n. 1).

Nelle **foto n. 1 e 2**: la carrozza mentre alza l'archetto, permettendo così d'alimentare elettricamente la cucina in stazione, nel caso che la locomotiva titolare abbassi per qualsivoglia motivo il suo pantografo. Il movimento avviene lentamente e rumorosamente, per effetto della cas-

sa della carrozza che fa da risonanza. È normale che, una volta sgan-  
ciato, impieghi qualche decina di secondi per resettarsi, a volte il pan-  
tografo resta come sospeso, poi, con un cigolio da brivido (attenzione  
non c'è niente da lubrificare!), obbedisce al comando F2. Non si deve  
**MAI pigiare ripetutamente** il pulsante della funzione, sia che si usi la  
Control Unit 6021 o la Mobil Station o la Central Station, ma si deve  
**SEMPRE** attendere che il comando venga eseguito. Il sottilissimo filo è  
a malapena visibile e solo con un alto ingrandimento della foto.



**La carrozza ristorante Märklin con il pantografo sollevato (foto n. 2).**

Sul tetto, monocoloro, non spicca, come dovrebbe, l'apparecchiatura  
elettrica di trasformazione. I tavolini sono forniti nel classico e depri-  
mente colore sahariano.

Nella carrozza d'epoca Vb (dopo il 1994) il tetto è totalmente in grigio  
chiarissimo (nelle **foto n. 3** e **4** appare quasi bianco), eccezion fatta per  
due isolatori applicati a parte, bene in vista nella **foto n. 3**; si notino,  
sempre nella stessa immagine, i tavoli forniti di tovaglie (ovvero una  
mano di colore acrilico bianco, data dal sottoscritto).

L'invecchiamento di ambedue i tetti è *obbligatorio*, tanto più che non  
è necessario rendere il tutto particolarmente lercio, nella realtà queste

carrozze erano sempre tirate a lucido, solo le apparecchiature sui tetti risentivano certamente di qualunque viaggio sotto le intemperie e non sempre si trova un... lavavetri, pardon un lavatetti, in stazione!



**Carrozza ristorante (epoca Vb) Märklin con il tetto immacolato (foto n. 3).**

Nei prossimi anni vedremo certamente anche il rinnovamento di questi vagoni in una scala più vicina alla canonica H0. Con la misura di 28,2 cm si ottiene un compromesso (1:93,5) che i puristi aborriscono, ma che consente di far girare su plastici, con le note curve *da miniera di salgemma*, carrozze che dovrebbero, è vero, superare i 30 cm, ma dovrebbero circolare su curve da 8/16/24 metri di diametro o, quantomeno, con l'aiuto dei timoni d'allontanamento, ormai universalmente applicati, su curve da 111,4 cm di raggio, le 24912 della Märklin, uniche prodotte industrialmente (binari C), per quanto sempre troppo strette. Se il rinnovamento coinvolgerà anche i brutti, obsoleti, pantografi sollevabili manualmente al momento non è dato sapere. Interessante osservare, confrontando le **foto n. 1** e **n. 4**, la diversità della larghezza dello strisciante, che nella carrozza d'epoca più moderna è più in scala... ma, attenzione, il pantografo non è il Märklin originale, ma un Roco, *rubato* ad una mia vettura da rottamare. L'organo di presa

aerea Roco funziona perfettamente, ma è tanto stretto che non lo alzo di certo in linea.

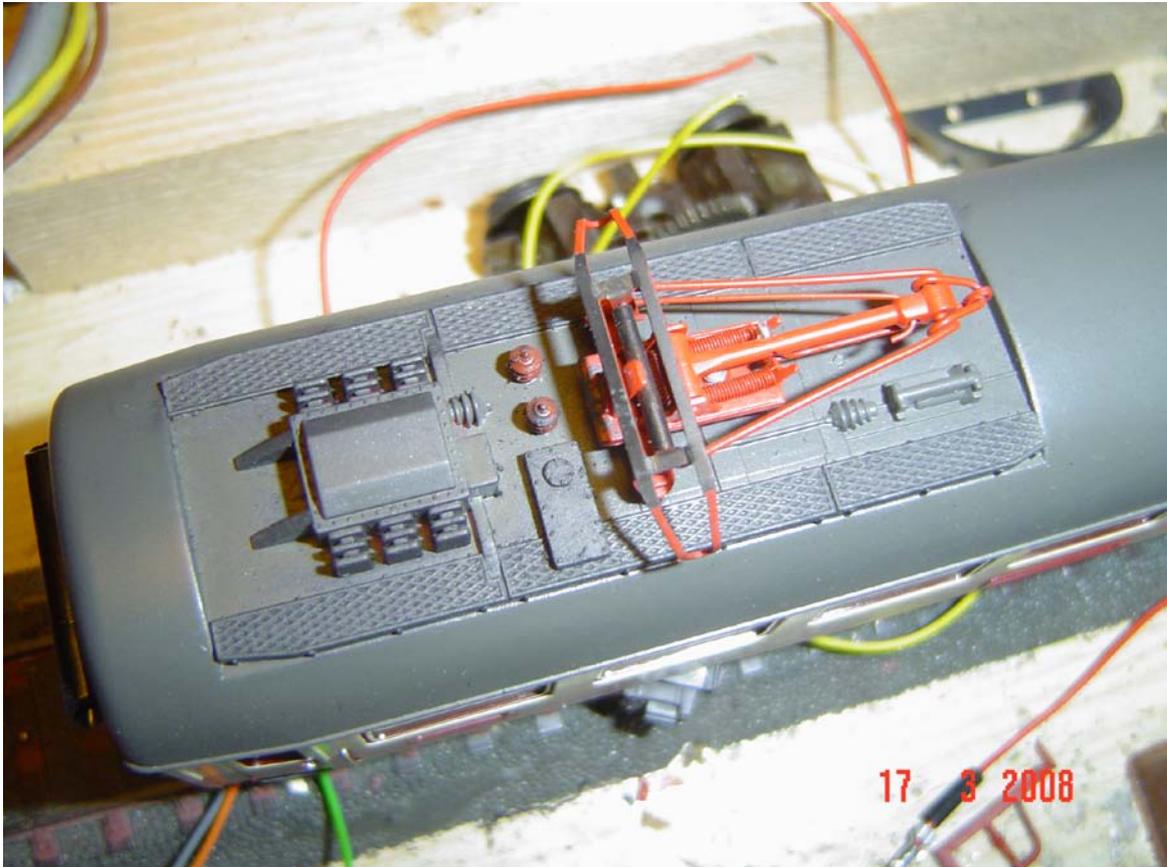
Come si può osservare dalle **foto n. 1, 3, 11** e **12**, sia il Märklin che il Roco risultano ben schiacciati, gli snodi sono sufficientemente contenuti e tutto sommato si avvicinano alla scala perfetta, pur mantenendo un certo grado di robustezza. Leggi inoltre, nel capitolo 8°, le note sul vecchio 7247 e vedi le foto di confronto col nuovo 603391.



**Carrozza ristorante (epoca Vb) Märklin visione dall'alto, tetto lido (foto n. 4).**

Con una mano di grafite si ottiene una leggera sporatura e soprattutto che le pedane di calpestio sembrano realmente metalliche. I gruppi di raffreddamento (radiatori) del trasformatore sono senz'altro più *vissuti* (**foto n. 5**). Il pantografo, in queste carrozze ristorante, durante il viaggio è sempre rigorosamente abbassato e c'è inoltre da segnalare che lo strisciante di quello mobile è più largo del normale. Motivo? Per rispettare la realtà è sì preferibile non alzarlo durante la marcia, ma se, per errore, ciò avvenisse... meglio che il pantografo non si impigli in qualche imperfezione della linea di contatto. Ne ho già parlato nel mio libro nel § 15 sulle istruzioni per la linea aerea: se danneggiate i pantografi mobili non c'è riparazione o garanzia che tenga, vanno rinviiati in fabbrica e... pagati. La linea aerea deve perciò essere tirata

e bloccata al meglio. I controlli dovranno essere *capillari*, ma alla fine si riesce anche a far viaggiare gli ICE a tutta velocità e con tutti i pantografi in presa.

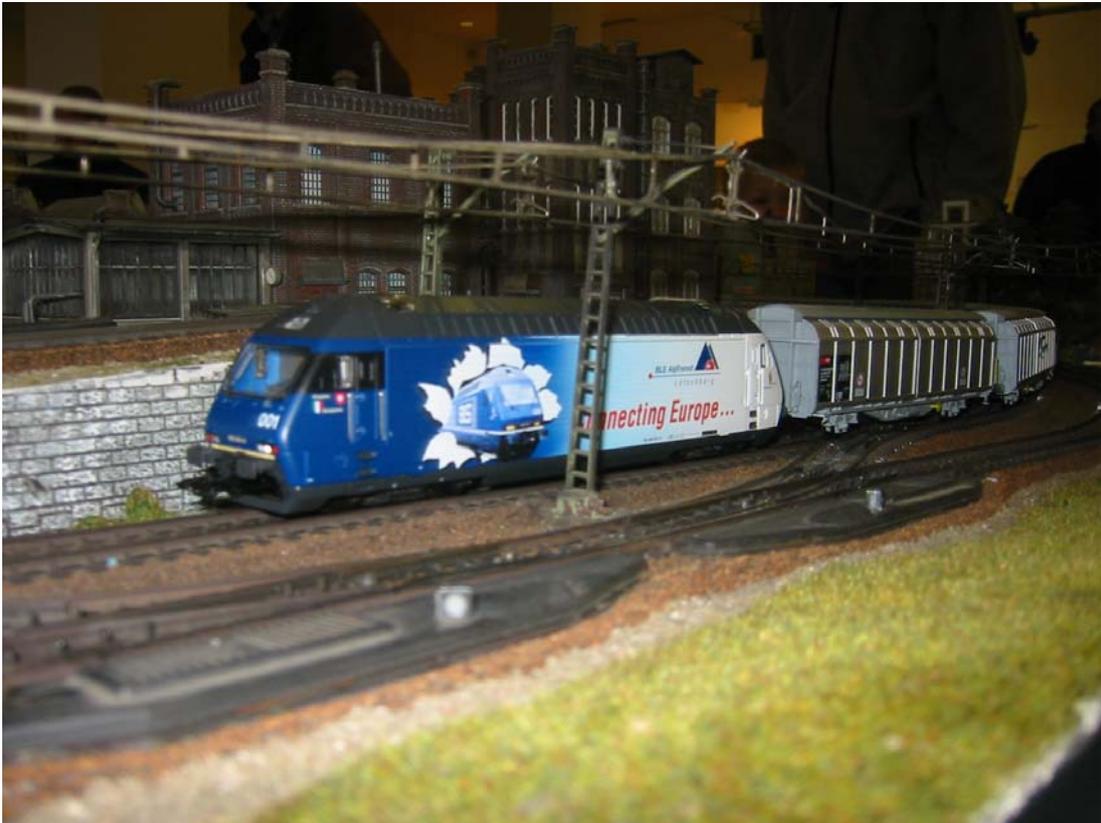


La carrozza ristorante Märklin con tetto e pedane leggermente invecchiate (foto n. 5).

A questo proposito la nota *vexata questio* sulle curve strette, già da me ampiamente dibattuta, vale anche per la linea aerea: se potessimo far viaggiare i nostri treni in curve almeno da 3 metri di diametro, la linea di contatto sarebbe estremamente più semplice da tirare e molto meno pericolosa per i pantografi, che potrebbero avere striscianti in scala perfetta. Da prove effettuate risulterebbe più sicura di almeno il doppio e non vedremmo più nei plastici pubblici locomotori che viaggiano con i pantografi abbassati e persino quello enorme d'Amburgo usa questo espediente veramente irrealistico.

L'amico Marco Palazzo, che gira l'Europa ed il nostro Pianeta di certo più di me, mi ha riportato foto per me *scioccanti* e riferito di scempi irrealistici perpetrati nei santuari del fermodellismo tedesco. È chiaro che la necessità di far girare senza sosta convogli ad effetto quali gli ICE, il Gottardo o lunghe composizioni svizzere con trazioni multiple di locomotori, in impianti poi dove non sempre si possono tenere a freno le mani dei ragazzini (ho visto delle foto del plastico di Amburgo in

cui un ragazzo tocca bellamente dei carri) costringe i responsabili a rinunciare alla linea di contatto funzionante. Confronta le **foto dalla n. 6 alla n. 9**, scattate da Marco Palazzo su plastici tedeschi Märklin.



**Pantografi abbassati sempre nei plastici pubblici (foto n. 6)**



**Pantografi abbassati anche in marcia (foto n. 7)**



**Pantografi abbassati sempre nei plastici pubblici come Merkligen (foto n. 8)**



**Pantografi abbassati anche, e soprattutto, in piena corsa (foto n. 9)**

Ricordo che nella Central Station o nella Mobile Station compare anche una icona specifica per il sollevamento del pantografo.

Per coloro che non hanno ancora dimestichezza con la Mobile, preciso che bisogna ricercare, entrando nel *datbank*, la carrozza col suo numero di catalogo ed impostarla. Il comando dato con il Systems è più immediato ed il pantografo sembra rispondere meglio; aggiungo che la prova è stata effettuata sul mio banco di lavoro e nella totale assenza di altri rotabili digitali che potrebbero, assorbendo energia, falsare l'esperimento, come accadrebbe su di un plastico già ricco di locomotive (foto n. 10). Insomma la Control Unit Motorola sembra avere, come dire, meno *spunto* a parità di energia erogabile. Come ho avuto modo di riferire a pagina 5 del capitolo sulla Draisina Br 701, ho avuto la sgradevole necessità di metter mano su di un pantografo mobile, montato male in fabbrica (un giro di refe in meno), mi è andata bene...



L'iconcina a destra ci consente con la Mobile Station di alzare il pantografo (foto n. 10).

La carrozza ristorante d'epoca Vb, ferma in stazione a Vibaden sul 5° binario (foto n. 11), ha subito un invecchiamento analogo a quello della carrozza di epoca IV, ovvio che la sporcatura risulti più marcata su di un colore chiaro (foto n. 12).



**La carrozza di epoca Vb con tetto e pedane leggermente invecchiate (foto n. 11).**



**La carrozza ristorante Märklin con tetto e pedane leggermente invecchiate (foto n. 12).**

**Gian Piero Cannata**

