

Precisazioni sui pantografi

I pantografi monobraccio SBS 65, o di serie simili, nella realtà sono talmente fini da sembrare fragili. La Märklin ha da tempo aggiornato i vecchi ed enormi, seppure indistruttibili, 7247 e monta, come ho riferito nel mio libro (§ 15 “Istruzioni di montaggio linea aerea Märklin”), dei nuovi organi di presa corrente molto realistici, come si vede bene in una fiammante 103 DB AG, nella **foto n. 1**, scattata in una Vibaden ambientata nel 2002, anno in cui le DB AG decisero il ritiro di queste potenti locomotive, fiore all’occhiello del miracolo economico tedesco o, come dicono loro *Wirtschaftswunder* .



Pantografi fini nella 103 DB AG, articolo Märklin 603391 (foto n. 1).

Confrontati con la realtà anche i nuovi SBS 65, articolo 6033911, non sono in perfetta scala, ma al confronto con i vecchi ed enormi 7247 possono considerarsi più che accettabili.

Nella **foto n. 2**, scattata ad Augsburg (Augusta) da Marco Palazzo nel dicembre del 2003, i finissimi pantografi *in controluce* di una 120 pubblicitaria. Se cercate il nome della città in tedesco, attenzione: molti

atlanti italiani segnalano solo la cittadina di Augsburg a circa 120 km a nord di Amburgo, vicina al confine danese e non la città di Augusta, ben più nota e a nord di Norimberga in piena Baviera, il cui nome è identico, ma essendo tradotto, non viene segnalato. Stranezze di testi che, solo alla fine dicono: Augusta in tedesco Augsburg. Me ne sono accorto perché mi sembrava strano che, ai primi di dicembre 2003 non ci fossero due metri di neve, in una città tanto vicina al circolo polare!



Pantografi finissimi di una 120 DB AG, nella stazione di Augusta, 7 dicembre 2003 (foto n. 2 di Marco Palazzo).

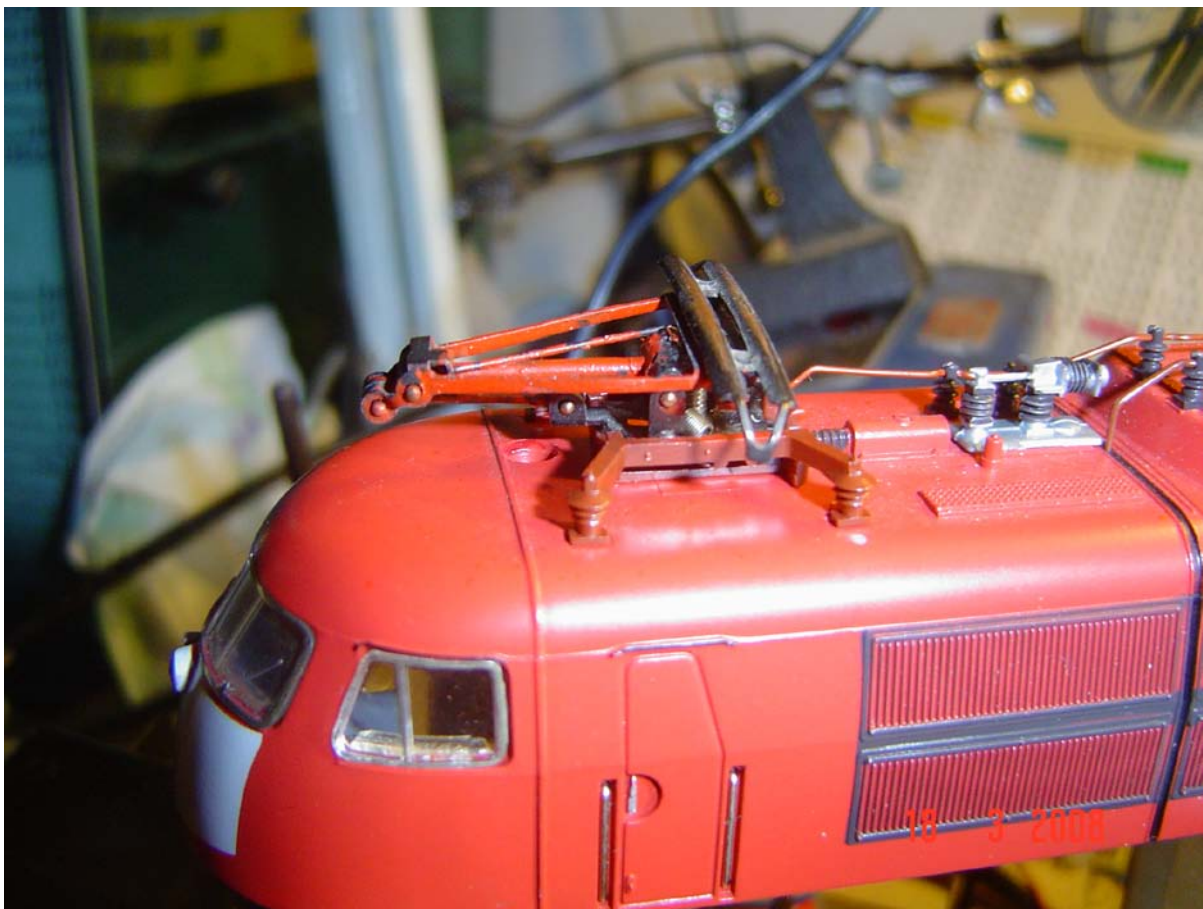
È quasi impossibile, tornando al nostro argomento, rispettare la scala H0 in modo perfetto, perché il pantografo risulterebbe così fragile da maneggiare che basterebbe soltanto l'operazione di alzarlo ed abbassarlo per mettere a rischio la sua struttura.

Nella **foto n. 3** il pantografo monobraccio della Br 491 "Trasparente" (*Gläserne*) della Roco, ebbene, anni fa, quando uscì questa magnifica automotrice elettrica, nessuno o quasi si sarebbe sognato di criticare i suoi pantografi che, oggi, sembrano enormi per gli attuali e raffinati gusti dei fermodellisti. Il confronto con quelli Märklin, allora esistevano solo i 7247, era abissale e la **foto n. 4** parla chiaro.

In effetti più brutti ed ingombranti i monobraccio della Märklin...

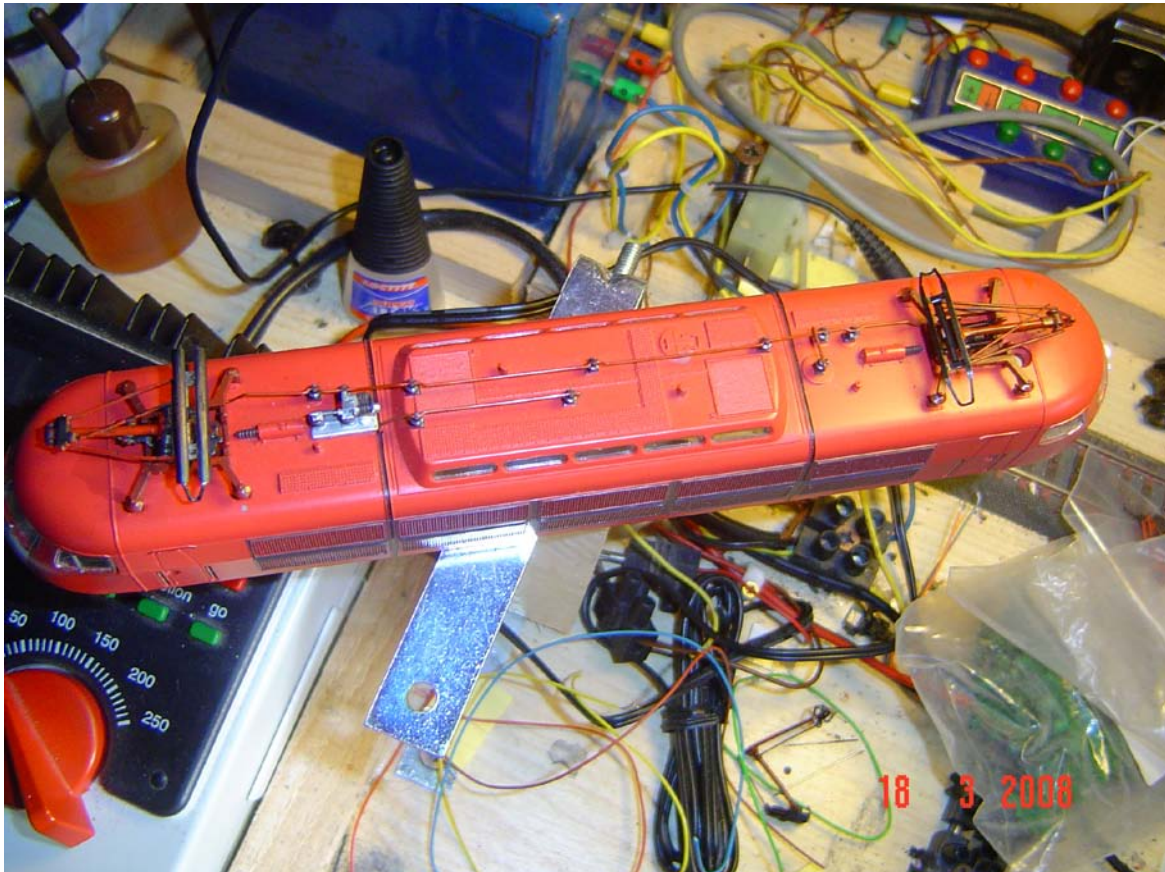


La 491 Roco Gläserne, i suoi pantografi monobraccio oggi sembrano enormi (Foto n. 3)



Pantografi 7247 Märklin in produzione sino a qualche anno fa... giganteschi! (Foto n. 4)

I nuovi 603391 invece sono quanto di più funzionale si possa disporre attualmente, nella **foto n. 5** una visione dall'alto per un confronto tra vecchio (a sinistra) e nuovo (a destra). **Anche le basi dei pantografi e addirittura la vite, sono diversi nelle due versioni (leggi a pag. 14).**



I pantografi 7247 Märklin a sinistra ed i 603391, a destra, sul tetto di una 103 (Foto n. 5)

Se in un prossimo futuro sarà possibile migliorare ulteriormente la finezza dei bracci, non è facile da immaginare, credo che si sia arrivati al massimo compromesso tra robustezza e rispetto della scala.

Debbo ricordare che abbassare, come hanno fatto altri produttori, lo spessore della base del pantografo e diminuire la misura del tondino, o, peggio ancora, eliminare la capacità di captare la corrente ricorrendo a snodi e riproduzioni in sola plastica, porta ad una tale fragilità che nel 1990 in una foto, comparsa sul numero di dicembre della Rivista "Tutto Treno", scoprii che sia la locomotiva elettrica E 41 della Roco, allora da poco uscita sul nostro mercato, fotografata per l'articolo di presentazione, sia la mia personale, da poco acquistata, avevano la base di un pantografo spezzata nello stesso, identico, punto. Questo avveniva semplicemente durante l'operazione di abbassamento degli archetti di un pantografo oltretutto più robusto, in teoria, perché del tipo simmetrico classico i DB S 54. La Casa Austriaca, tramite l'Importa-

tore e l'interessamento di un negozio romano, mi inviò in poco tempo dei nuovi pantografi, che però si frantumarono letteralmente durante la marcia, persino le parti metalliche prima si piegarono e poi si spezzarono per aver incontrato un ostacolo (un palo della linea). Nella **foto n. 6** la mia E 41 Roco, modificata con il bel pantografo 220433 della Casa di Göppingen. Anni fa i pantografi rotti, originali, li sostituii con i 7218, metallici, sempre della Märklin, erano meglio che niente...



I pantografi 200433 Märklin montati sul tetto di una E 41 Roco (Foto n. 6)

Come ho già spiegato nel mio libro “Serena discussione...”, non è per nulla agevole la loro sostituzione, non basta svitare e riavvitare perché il tetto delle Roco è bombato e presenta una struttura leggermente rialzata (ma tanto basta per romperci le uova nel paniere!) che mi ha costretto ad operare il cutter e la lima, con lunghe e pazienti sedute al tavolo da lavoro e qualche *accidenti* alla mania di oggi di non standardizzare nulla, neanche i tappi dei dentifrici...

Nella **foto n. 7** il nuovo 603391 della Märklin, visto di lato (confrontatelo di nuovo con il 7247 della **foto n. 4**), è stato verniciato con un

sottile pennello, eventuali imperfezioni sono del tutto realistiche perché nella realtà i pantografi dopo qualche mese fanno letteralmente...



I pantografi 603391 sul tetto di una 103 (Foto n. 7)

Nonostante la robustezza sono, come si può ben vedere, molto fini, trasmettono perfettamente corrente, in caso fossero usati con la linea aerea funzionante. Lo *strisciante*, pur non essendo particolarmente rastremato, ma con una lima fine si può anche fare di meglio, non incontra particolari problemi in una linea aerea ben posata. È tuttavia da considerare, come ho scritto nel mio libro, un pantografo di media difficoltà da **codice giallo**.

Prendendo spunto dalla **foto n. 8**, che tratta in fondo proprio il tema del “controllo della linea”, la Br 701 sta verificando il palo a braccio tubolare 74106. Ebbene questo componente della linea aerea, fondamentale nei punti in cui non sia possibile montare un doppio palo contrapposto ed in altre situazioni, ha un tallone d’Achille, per così dire, nella mensola esterna regolabile. I pantografi a braccio singolo, usati come per le 120 di *contro ginocchio*, devono essere provati sotto il 74106 e la mensola va centrata su questi. Ho mandato il *mio personale*

di linea DB a provare le mensole a bordo della draisina gialla, autentico capolavoro (Meisterwerk) del 2007 della Märklin...!



I pantografi 603391 possono incontrare difficoltà con i pali tubolari, la 701 vigila! (Foto n. 8)

Nelle **foto n. 9** una moderna 185 prova sotto la mensola uno dei 4 pantografi che gli consentono di viaggiare in diversi Paesi d'Europa e, nel 2007, ho visto persino a Perugia (!) transitare una consorella simile della serie 482 *Cargo* SBB CFF. Questi organi di presa aerea non sono, nel modello in H0, funzionanti elettricamente, sono solo simili a quelli degli ICE, bisogna prestare attenzione al doppio numero di ricambio, da controllare sul catalogo, attualmente 610677/610678. Sono certamente di tipo difficile (**a codice rosso**), tuttavia in queste locomotive, bitensione, si può alzare l'archetto interno giusto (per me *giusto* è in Germania) non di contro ginocchio, come vedete nella **foto n. 9**, a tutto vantaggio delle coronarie di noi ansiosi modellisti.

Questi locomotori della serie 185, 146.1, 482 SBB CFF, 4000 delle ferrovie del Lussemburgo, 485 della BLS, e chissà quante altre varianti ci verranno ancora proposti, sono della serie economica Hobby. È interessante notare che nel sottocassa è prevista la sede per un altoparlante e questa particolarità fu descritta solo nel pre-catalogo 2005, all'uscita dei primi modelli.



Nelle 185 bitensione si può alzare l'archetto interno in Germania (Foto n. 9)

Nella **foto n. 10** la 152, con pantografi mobili, mentre si avvicina alla mensola con archetto abbassato e poi, nella successiva **foto n. 11**, lo alza in tutta sicurezza.



Nella 152 si possono effettuare prove con il pantografo abbassato ...(Foto n. 10)



E poi alzarlo per la verifica... digitalmente! (Foto n. 11)

Nella foto n. 12 il nuovo organo di presa montato su una 120, di serie, in una Vibaden ancora *in alto mare*, nel febbraio 2006.



Una 120 con il nuovo 603391 (mia elaborazione) (Foto n. 12)

Pantografi, molle e tiranteria dei fili

Nella **foto n. 13**, due pantografi dotati di molle robustissime ed in grado di scalzare una linea aerea non perfettamente tirata.

In effetti i pantografi delle E 44, 144 (in primo piano) e della Taurus rossa DB Br 182, non è consigliabile alzarli contemporaneamente, come ho fatto per le prove, in tratte di filatura lunghe, quali quelle da 36 cm (articolo 70360).



E 144 e 182 con pantografi dotati di molle robuste (Foto n. 13)

Se questi fili non sono estremamente tirati o fissati ad altra filatura trasversale, imitante la reale tiranteria a contrappeso, come se ne vede un esempio nelle **foto n. 14 e 15**, rischiano di piegarsi di lato sotto la spinta degli archetti e la normale tensione può, in estate, non essere sufficiente a causa della dilatazione lineare dovuta all'aumento della temperatura. È pur vero che negli articoli proposti dalla Märklin questo fenomeno fisico è estremamente limitato, come ho già avuto modo di segnalare nel capitolo sulla Linea aerea nel mio libro, perché il filo è in acciaio saldato e non di rame, ma pur sempre esiste e ricordo proprio nell'estate 2007 che due pantografi 603391 in una Br 120, alzati in contemporanea, si siano impigliati durante una dimostrazione.



Dal palo a torre parte un finto tirante (mia elaborazione) (Foto n. 14)



Esempi di mie elaborazioni per rinforzare la linea aerea (Foto n. 15)

Nella **foto n. 16** il primo pantografo, finalmente realistico, che nel 1993 venne applicato sulle Dr 243 e locomotori derivati. I *märklinisti* attesero comunque altri lunghi anni per veder rinnovati gli altri, ben più comuni, tipi di pantografi DB, sempre con la filosofia che tanto apprezziamo che coniuga la robustezza con il massimo possibile di realismo.

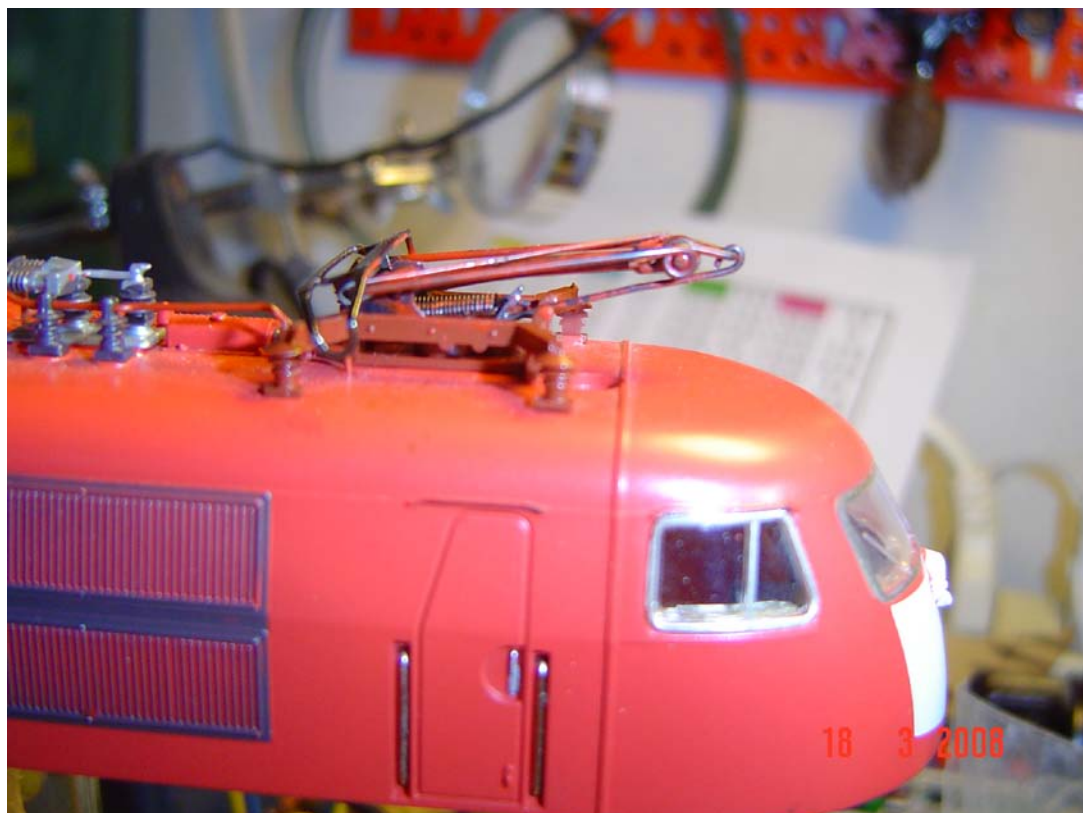


La DR 243 del 1993, la prima loco Märklin ad avere pantografi realistici (Foto n. 16)

Un *caso curioso* avvenne nel 2003 (catalogo 2003/2004) quando, con mia somma gioia uscì la **37536** una versione digitale della 120, del tipo ancora con carrozzeria in plastica. La figura nel catalogo rappresentava il locomotore con stupendi *nuovi* pantografi che subito ordinai all'Assistenza Märklin a Milano. L'amico Franco Spiniello mi confermò che il numero di riferimento (apparso anche sul catalogo nel capitolo sulle Parti staccate) del ricambio era il 238460, si badi bene non si parlava di 603391. Dopo alcune settimane di trepidante attesa mi arrivarono i ricambi e... una cocente delusione: i "nuovi" non erano altro che i vecchi 7247 a cui era stato sì cambiato qualcosa... il numero di riferimento come ricambi!

Rimandai tutto a Franco Spiniello che cercò di farsi spiegare dai dirigenti della Märklin che cosa fosse accaduto: tra problemi di lingua e reticenze, non si è mai capito chi avesse avuto l'idea di rappresentare la 120 con pantografi tanto belli. Solo dopo almeno un anno e mezzo uscirono quelli veramente rinnovati. E quest'anno, nel catalogo delle novità 2008, è stata presentata una Br 120 DB AG con carrozzeria metallica (come la 120 prototipo del 2004) nell'immagine ha i pantografi orridi 7247. Si spera che poi, com'è accaduto tra il 2005 ed il 2006, per due versioni di Br 111, una color beige turchese e l'altra rossa e grigia delle DB AG i veri pantografi siano i 603391. Non si capisce perché sia così difficile abbinare ad un nuovo modello una foto ed una corretta informazione... basterebbe inserire tra i dati che accompagnano la locomotiva anche il numero di catalogo di pattini, cerchiature, lampadine (ove non siano presenti led) e... pantografi.

Naturalmente *non è tutto e soprattutto*, il bisticcio ripetuto è voluto, non è *tutto* rose e fiori. Quando i *nuovi* 603391 uscirono, all'incirca nella seconda metà del 2005, ne acquistai 7 coppie per altrettanti locomotori un tempo forniti di vecchi 7247. Ebbene, alcuni di questi arrivarono con un vistoso difetto, ben evidente nella **foto n. 17**, e presente persino nel catalogo dello scorso anno nell'immagine della Br 103, ultima versione, che avete visto nella **foto n. 1** di questo capitolo.



Una partita di 603391 ha presentato un evidente difetto! (Foto n. 17)

Ho provato a rimediare, ma senza nessun risultato, in quanto è la base metallica dello stesso pantografo che è stata piegata ed assemblata male. Fortunatamente il difetto è stato eliminato in Fabbrica, infatti la 103 rossa d'epoca 2002 ha i pantografi monobraccio corretti, come del resto è stato corretto l'errore fotografico che rappresentava la macchina con carenature tipo anni Settanta, mai più applicate dopo un certo periodo dalle DB che eliminarono via via, nella realtà, anche molti particolari non necessari nel sottocassa, per evidenti motivi di risparmio durante le grandi Revisioni. A quanti volessero seguire il mio esempio, raccomando di consultare il mio libro al § 15, ma chi non lo avesse, o non volesse prenderlo, RICORDO che i nuovi pantografi 603391 **non possono essere sostituiti** se non si acquista anche la nuova basetta e, sarebbe meglio, la nuova vite prevista per loro, gli articoli sono: base pantografi n. **209385** vite **785070** (foto n. 18, nuovo pantografo, nuova base e vite su una 103 con i colori Lufthansa).



Pantografi nella 103 Lufthansa, con basetta e vite nuove (Foto n. 18)

Conclusione



Pantografi della 182 (in primo piano) e di una 101 in stazione a Vibaden nel 2001 (Foto n. 19)

Mentre le settimane trascorrono (per Vibaden anni), continuo a mutare scenari nel mio plastico: ad aprile 2008 siamo giunti al 2002/2003 e il traffico cittadino soffoca il viale della stazione. Nei binari si trovano carri DB AG, Cargo Railion ecc, la fine delle Ferrovie statali si percepisce anche troppo, non mi piace questa situazione, ma un modellista deve saper accettare i cambiamenti anche se assomigliano ad una smobilitazione... nella **foto n. 19** i pantografi, difficili, di due E-lok *Star* dell'epoca: la 182 e la 101 DB AG.

Concludo con questa bella **foto n. 20**, di Mauro Cozza, catturata sul mio impianto (ambientato nel 1986) nella curva che costeggia il deposito locomotive: l'ICE Experimental, analogico, e primo modello della Märklin ad essere dotato di un motore in corrente continua, monta dei pantografi forse non finissimi, ma che hanno trasmesso la energia all'elettrotreno *impeccabilmente* per oltre venti anni , e forse lo faranno ancora per altri venti!



L'ICE Experimental un giovanotto di 20 anni! (Foto di Mauro Cozza n. 20)

Gian Piero Cannata

