

CAPITOLO 013° SPECIALI MODIFICHE

(V parte)

§ 5: il carro “pulisci punte”

Assolutamente inedite queste foto dell'ultima, per ora, iniziativa del sottoscritto per limitare al massimo gli inconvenienti legati al deposito di polvere, olio sulle punte di contatto del binario “C”.

Spesso anche macchine nuove, con pattini ovviamente perfetti e non usurati, trovano difficoltà a transitare su zone poco frequentate (ad esempio quelle nelle zone limitrofe ai Bw) a causa dei depositi di grasso e polvere che non vengono rimossi dal passaggio dei rotabili dotati di pattino. A questo proposito ho sempre riscontrato poco veritiero il tanto decantato annuncio che compariva nei cataloghi di anni fa che suonava all'incirca: “Il pattino strusciando sulle punte di contatto le pulisce!”. Non è mai stato così. È pur vero che dopo un certo numero di giri la situazione, in plastici abbandonati da tempo e coperti di polvere, non di olio e polvere, tende a migliorare, ma il binario “C”, al momento e salvo modifiche della Casa di Göppingen, non ha dato un risultato perfetto. Le punte di contatto, come avveniva per i “K”, tendono a raccogliere lo sporco e, nel 99% dei casi, provocano delle incertezze nella conduzione che si manifestano con:

- a) nell'esercizio in analogico si possono avere scintillii tra pattino e punte e blocco del rotabile se procede a bassa velocità; in marcia veloce il problema è meno evidente nelle loco con motori solo analogici o con decoder Motorola, più marcato in quelli MFX.
- b) Nell'esercizio digitale vecchio (Delta e FX Motorola) si può arrivare all'arresto solo se il locomotore viaggia a passo d'uomo. Comunque il difetto si palesa.
- c) Nell'esercizio con decoder mfx l'arresto è frequente e molto evidente, a volte avviene persino con la loco in piena corsa lanciata a velocità medio alta.

Esiste ovviamente una spiegazione a tutto questo, ma, senza entrare in una astrusa ricerca delle cause micro fisiche ed elettroniche, ecco dalla [foto inedita 644](#), colta sul Diorama Modulare di Tito Myhre, il principale imputato di tale strano difetto, del resto subito puntualizzato anni fa dalle Riviste fermodellistiche italiane (con gioia): la punta di contatto! In realtà, come vedete, NON è una vera e propria punta, come non lo era nei binari “K”. I tecnici della Märklin non potevano

rendere più *pungenti* le vestigia della terza rotaia degli Anni '50, perché la qual cosa avrebbe provocato, come invece avveniva con i binari "M", un abnorme consumo dei pattini. Quando ero un pupo, 50 anni fa, mi ricordo bene che con mio padre ci recavamo nei migliori negozi di giocattoli a Roma per acquistare dei pattini nuovi perché i vecchi erano letteralmente scavati dalle punte "M".



foto inedita 644

Tramite l'amico Domenico abbiamo contattato una famosa, almeno in Germania, casa che produce carri specifici, adattati al sistema della Märklin, utili per la pulizia del binario e delle punte centrali. La tecnologia usata si avvale o di una coppia di carri dei quali uno ha funzioni aspiranti e l'altro pulenti tramite dei feltri ed una spazzola girante centrale. La coppia (dotata di decoder o analogica) viene trainata da una potente loco e se ne va così per il plastico a raccogliere polvere e *aggiuntivi* con l'aspiratore, che fa confluire il *raccolto* in un serbatoio che viene poi setacciato per il recupero di quanto scovato tra i binari. Recentemente però il problema delle nuove punte centrali "C" si è fatto sentire con il *tam tam* della Rete e la stessa Ditta ha realizzato un nuovo carro che unisce in un solo elemento (tra l'altro dotato di decoder) la funzione aspirante e pulente. Il tutto non è a buon mercato, lo dico subito, il costo si aggira intorno a quello di una locomotiva di fascia lussuosa e non aggiungo altro.

Alcuni anni fa avevo sperimentato un carro Liliput che puliva, e lo fa tuttora, molto bene le rotaie, ma di contro come i carri della [foto 114](#) non è in grado di intervenire sulle punte centrali. Un paio di anni fa, in concomitanza con l'inizio dell'esercizio regolare a Vibaden 3, realizzai una variante di un carro Roco a cui, centralmente, applicai della carta vetrata. Nonostante che il marchingegno fosse dotato di un vero molleggio il carro non riusciva a superare i deviatori e gli sganciatori, insomma puliva e risolveva abbastanza bene il problema dell'imbrattamento delle punte, ma solo in tratte dritte o curve senza deviazioni di sorta. L'utilità era molto scarsa ed è inutile presentare immagini. L'idea però mi frullava e siccome la necessità (di non spendere) aguzza l'ingegno, ecco la soluzione ad un costo risibile.

GLI INGREDIENTI

Nella [foto inedita 791](#) ecco il materiale necessario:

- 1) un vecchio pattino 7164 dal valore prossimo allo zero;
- 2) un carro pianale, porta container del tipo economico lungo 11,5 cm ed uscito in una miriade di versioni da quella del compleanno nel 2004 art, 44268 a quelli del 2007 comparsi con l'allestimento dei rotabili operativi della "THW" (Protezione Civile Tedesca) nella confezione 00758 e dal costo vicino ai 10 €;
- 3) due rondelle plastiche (spessore circa un mm) costo 5 cent;
- 4) una vite con dado che la Märklin forniva abbinata alla vecchia linea aerea o ai corredi sottopancia per deviatori slanciati "K". Per capirci deve essere tanto piccola da bloccare il pattino e lunga circa 1,5 cm, credo si possa richiedere, insieme al dado, alla Ciciesse Model;
- 5) carta vetrata P 180 costo 0,50 cent per mezzo metro;
- 6) collante Bostik, sarebbe importante non usarne altri tipi: in Umbria si trova anche nei supermercati;
- 7) un paio di forbici
- 8) uno o due pesi, anche del tipo per pesca a fondo di circa 30/40 grammi, costo 15 centesimi.

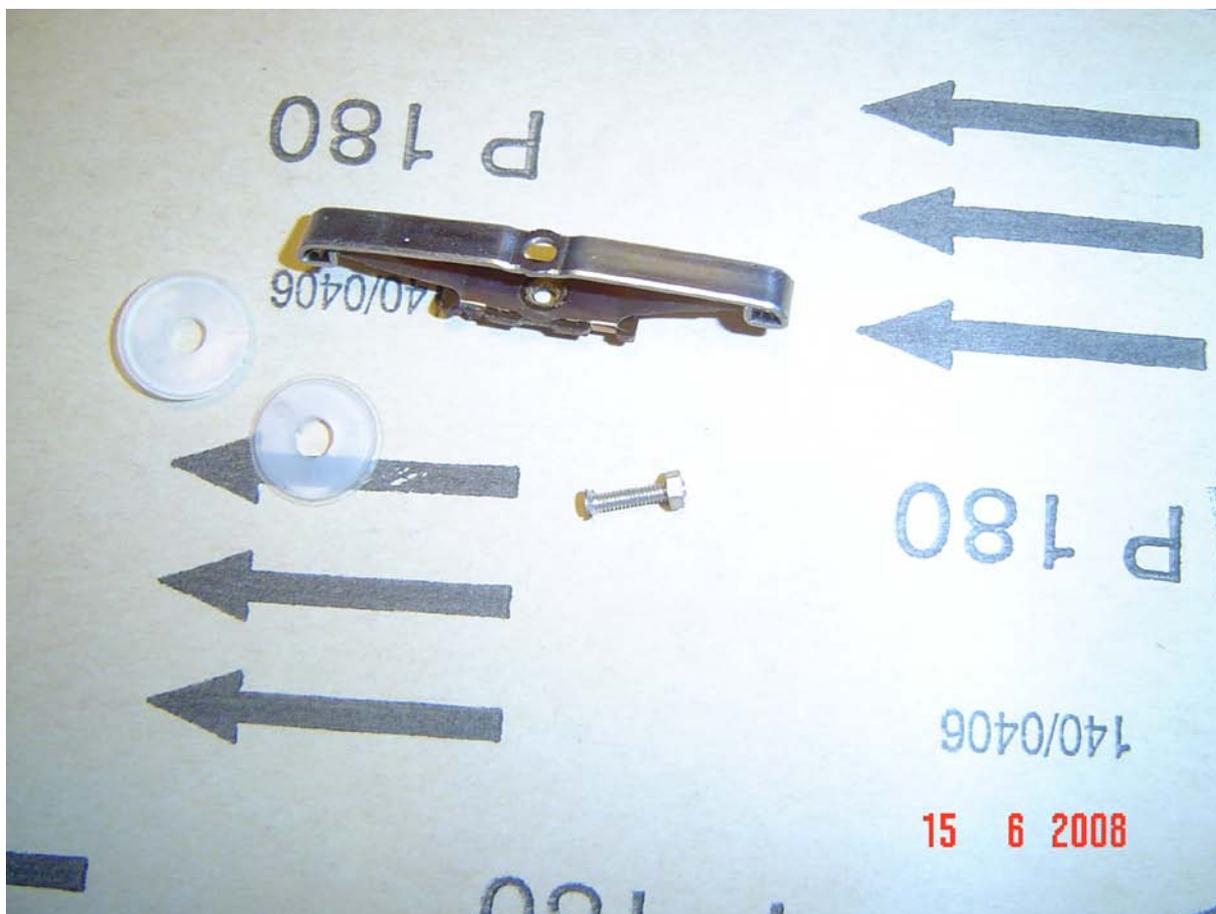


foto inedita 791

Si ritaglia una striscia sufficientemente stretta da coprire il vecchio pattino e abbastanza lunga da seguire le curvature dello stesso e più delle parole osservate la [foto inedita 795](#), si incolla e si lascia per circa un'ora ad asciugare. Seguire le istruzioni del collante alla lettera? Sono secoli che sul Bostik viene indicato un tempo di attesa di 15 minuti (!) prima di far aderire le parti... sospetto che ci sia un errore di traduzione in quanto dopo un quarto d'ora la colla è bella che seccata. Sia come sia io, da sempre attendo una trentina di secondi, necessari per far evaporare i solventi che danno quel buon odore al Bostik, e poi faccio combaciare i materiali da riparare o altro... funziona bene!

È importante inserire nel pattino, [prima d'incollare la carta vetrata](#), la vite. Quando dovremo fissare il dado sarà sufficiente un minuscolo foro nella carta per far girare o tener fermo, come volete, con un mini cacciavite l'intaglio della vite stessa.

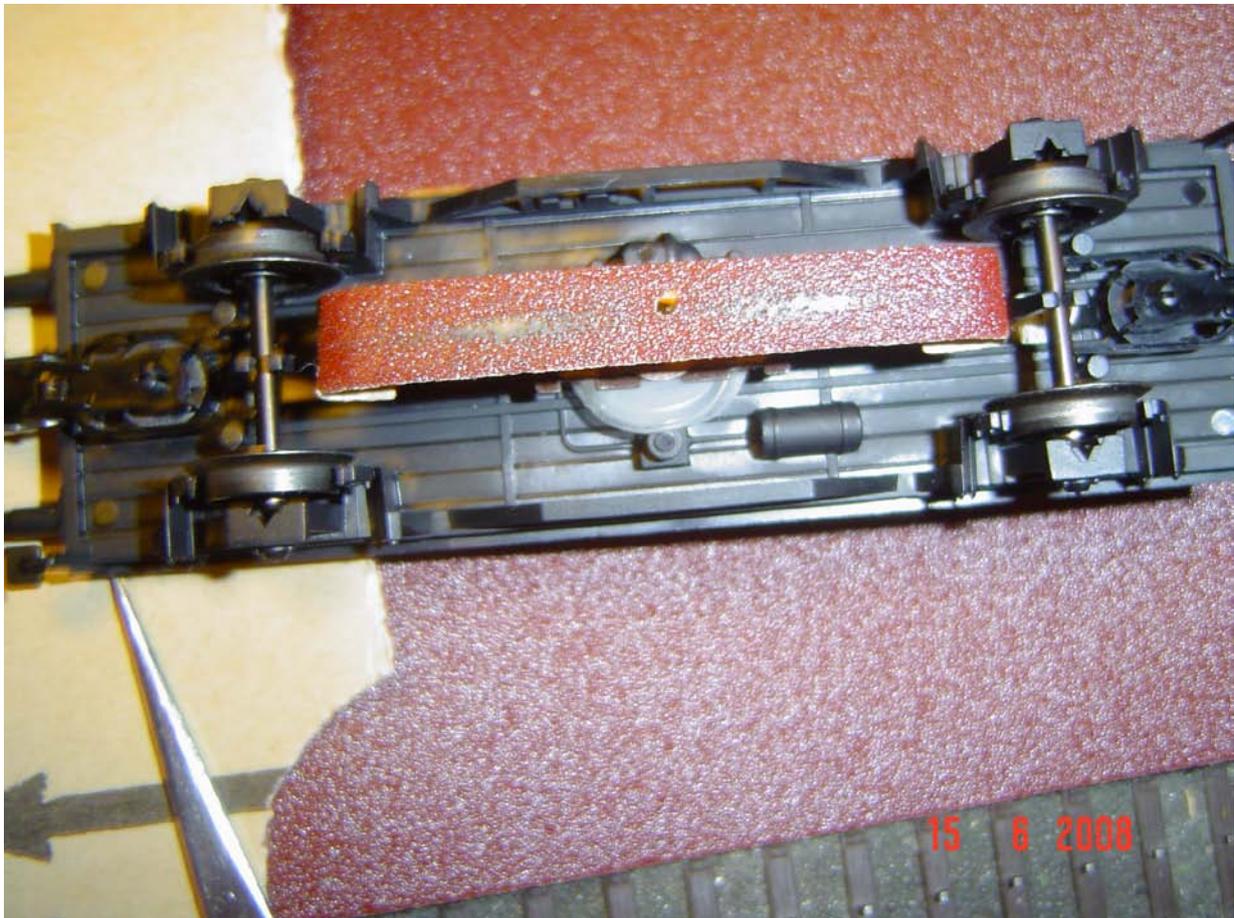


foto inedita 795

Nella **foto inedita 796** il carro, privato del container, con il foro già pronto e la vite stretta.

(Nota: per allontanare i container stringete con un paio di pinze, dal basso, i supporti sporgenti che tengono unito il container al telaio base e si solleva. Il consiglio è valido per tutti i carri serie Hobby lunghi 11,5 cm)

Il foro va praticato dall'alto in modo da trovare esattamente la zona centrale del telaio dotata inoltre di un foro provvidenziale nella piastra metallica che funge da contrappeso. Si inizi a forare con una punta da 1,5 mm per arrivare subito alla misura da 2 mm, max 2,5 mm, il telaio è di plastica consistente e non è facilissimo forarla.

Volendo oltre al peso del telaio (che potete a piacere staccare durante le operazioni di fissaggio del dado) si può aggiungere un altro peso da circa 30/40 grammi, ricavato da vecchie loco in disuso o reperito in un negozio di caccia e pesca. Nella **foto inedita 796** è stato incollato per le prove in modo decentrato, il mio è solo un esempio. Nella **foto inedita 797** si noti la posizione delle 2 rondelle in plastica (unite e posizionate solo in basso per garantire una corretta distanza tra pattino e punta di contatto. Il tutto appare pulito ed ordinato.

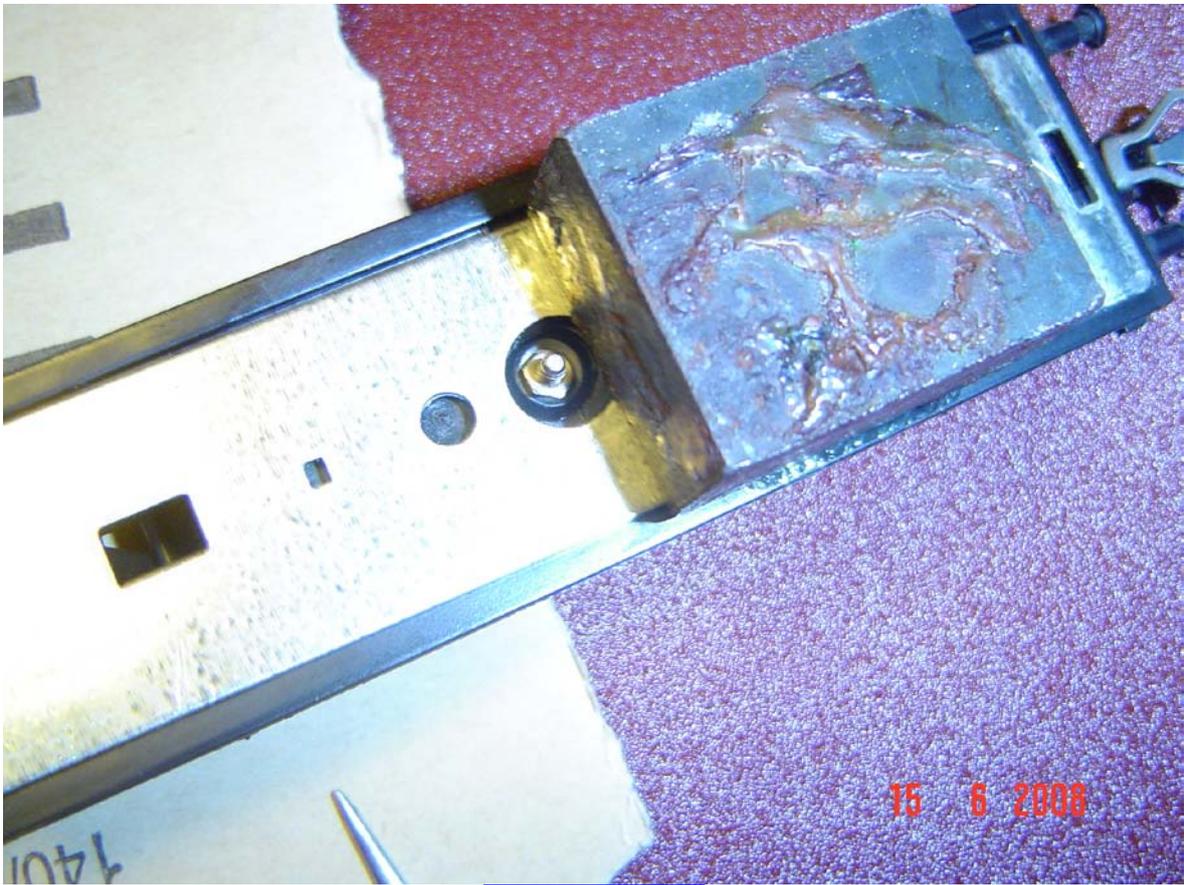


foto inedita 796

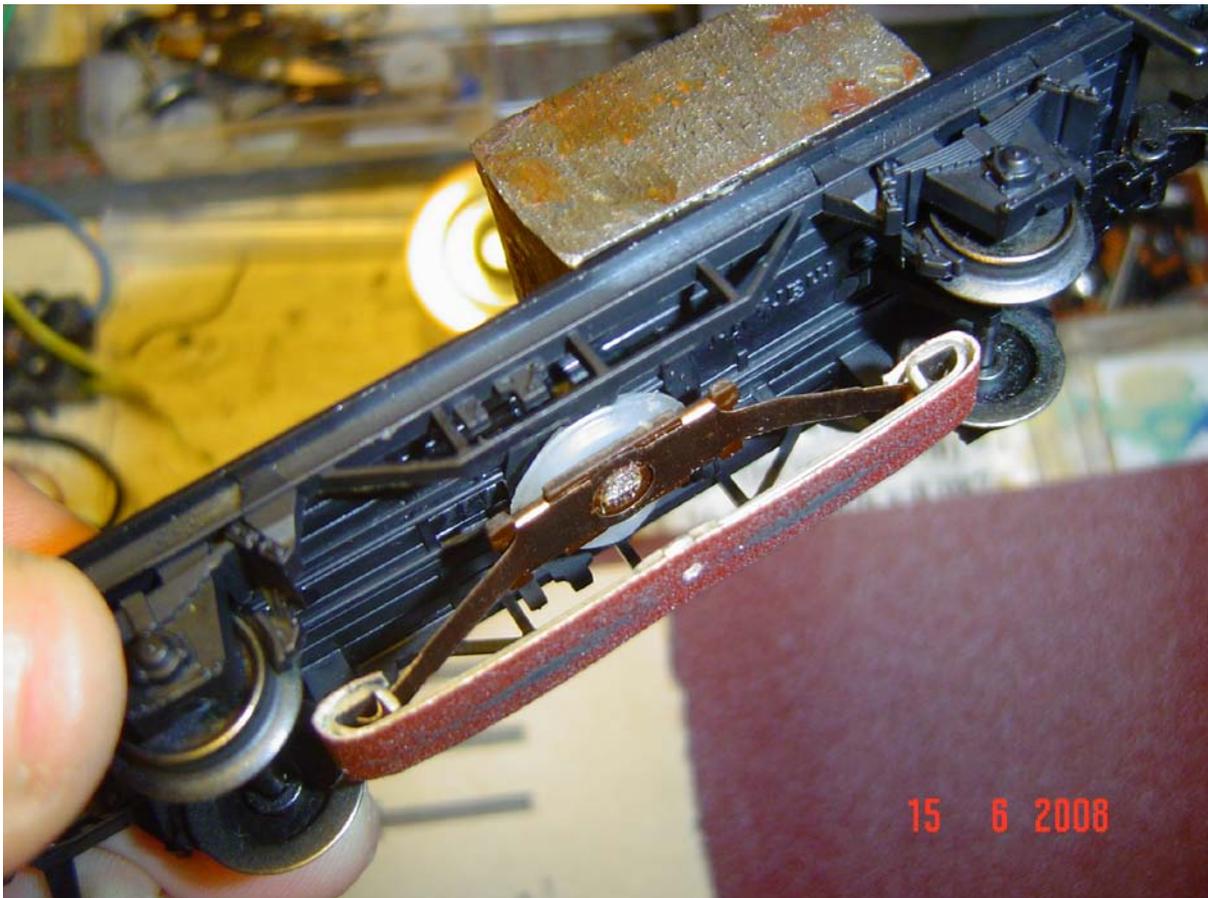


foto inedita 797

Ovviamente era necessario soprattutto sperimentare l'utilità di un tale carro! Ho preparato una composizione eterogenea con una V 36 al

traino, sperimentando così con una loco non particolarmente potente l'effetto resistenza di tale carro. Per aggravare il tutto ho aggiunto anche uno solo della coppia dei carri (art. 46010), in teoria forniti solo a quanti potessero dimostrare un'appartenenza decennale al Club Insider, in realtà venduti liberamente (N.B. sino ad esaurimento scorte!). Questi carri, anche nei deviatori slanciati, possono incontrare difficoltà e sviare durante il transito: se isolati (oggi vengono forniti così) di norma rientrano in "carreggiata" facilmente, ma se in doppia si possono letteralmente piantare causando dei danni alla linea aerea, ai picchetti limiti o ad altri abbellimenti di linea.

La composizione ha viaggiato benissimo e il mio carro non ha trovato difficoltà nel ripulire i quasi duecento metri di binari, scendendo e rientrando dalla Schattenbahnhof senza problemi. Nelle [foto inedite 793 e 794](#) si noti il passaggio anche nella zona del passaggio a livello senza barriere presso lo scalo merci di Vibaden.



[foto inedita 793](#)



foto inedita 794

I RISULTATI

Francamente non credo ai miei occhi ed alle mie orecchie: le locomotive che prima si bloccavano adesso viaggiano senza problemi e rallentano tra stridore di freni. In particolare mi dannavo per non poter sostare con sicurezza davanti al semaforo d'ingresso lato est della stazione di Vibaden, spesso le loco mfx si piantavano e si doveva intervenire con una loco di riserva che doveva sospingere all'indietro delicatamente la macchina in *panne*. Nel curvone lontano, e non facilmente raggiungibile nel lato ovest, c'era un punto in cui la doppia Carlotta e la Br 64 si bloccavano se non si procedeva a tutta velocità, solo che io avevo regolato al minimo la velocità massima di quell'accoppiata di Diesel che non raggiungeva gli 80 km/h e più o meno per la Br 64 accadeva la stessa cosa; per citare un ultimo esempio gli Schienenbus, uscendo dalla terza Schattenbahnhof, incontravano difficoltà a percorrere un tratto subito dopo la galleria: a causa della polvere insomma la mia Vibaden aveva bisogno sempre di una ripulita manuale non agevole. Dopo il passaggio del carro da me ideato i problemi sono del tutto finiti! Ovviamente la carta vetrata va sostituita e nella [foto 795](#), scattata dopo un percorso di circa un kilometro (87 in scala H0) si

inizia a notare una certa incisione, visibile anche nella **foto 797**, l'operazione non è difficile, se si è usato il Bostik: con un cutter si allontana la vecchia carta, con dell'acetone (o alcool) si ripulisce la colla vecchia e si ripete l'operazione di ritaglio ed incollaggio. Nella **foto 799** il container rimontabile del carro, la pubblicità è quella di una Ditta che produce... profilattici! Calcolate che l'usura, non del profilattico, maligni, della carta vetrata P 180, è sì direttamente proporzionale all'uso, ma che un passaggio una volta al mese dovrebbe risolvere i vostri problemi, di conduzione elettrica, puntualizzo, anche nelle zone difficilmente raggiungibili, calcolate poi il costo e... ☐



foto inedita 799

(fine V parte)

Gian Piero Cannata

