

PROVE E CONSIGLI SUL TRENO AUTOMOTORE LINT 648.2, MODELLI MÄRKLIN LINT 37730/37735

**(SI RINGRAZIANO PER LE FOTO DOMENICO CUSIMANO
E MAURO COZZA PER IL SUO CONTRIBUTO TRATTO DA INTERNET)**

È uscito da pochi mesi questo treno automotore. Prevedo che sarà uno dei più ricolorati degli ultimi anni, infatti nella stramba *policroma* realtà di questo ultimo lustro, tutto all'insegna delle "privatizzazioni selvagge" si contano a decine le varianti di questi convogli.

Un tipo simile l'ho visto persino transitare nella stazioncina (fermata impresenziata) di S. Sisto (Perugia). Sui cataloghi e le riviste si vedono poi dozzine di possibili versioni cromatiche... una vera manna per i produttori di modelli, che, con un solo stampo (o la sinergia di pochi stampi), possono contare su tante realizzazioni. Il modello è elegante, tanto che non stona sulla bella, antica scrivania dell'amico Domenico, accanto ad oggetti del nostro mondo informatizzato (foto n. 1).



Foto n. 1 (Domenico Cusimano)

Una importante differenziazione in questi treni per pendolari risiede negli ingressi, che possono essere a piano ribassato (tra i 58 ed i 78 cm al vero, a seconda delle versioni) o alti, cosa che interessa forse poco il

modellista e un po' più i produttori dei modelli in varie scale, costretti a modificare gli stampi delle carrozzerie. La Minitrix per esempio produce la serie 648.1, con ingressi alti.

Attualmente la Märklin produce solo il tipo 648.2, il LINT 41 a piano ribassato. La scelta per me è azzeccata perché sono certamente meno numerosi i plastici che utilizzano i marciapiedi alti (all'inglese, per intenderci), realizzati in Germania solo negli anni Novanta per gli ICE (e che quindi datano troppo un plastico); la Kibri, per citare uno solo dei grandi produttori d'accessori, da anni li ha in catalogo, per coloro che vogliono approntare una stazione moderna che accolga un servizio regolare di quegli elettrotreni. Furono commercializzati si può dire da quando sia la Märklin che la Fleischmann, circa vent'anni fa, realizzarono i velocissimi ICE Experimental ed 1.

FIGLI DEL DESIGN MODERNO

Questi musci accattivanti, questa modernità che traspare, anche dalle ampie finestrate, ancor prima di salire o sedersi in uno di questi mezzi, saranno senz'altro graditi ai pendolari di tutta Europa.

I figli di questo design aggressivo sono numerosi. Alcuni Gruppi sono a trazione elettrica, come i Br 426 delle [foto n. 2 e n. 3](#).



Foto n. 2: un elettrotreno dal design moderno (tratta da internet)

Sono molto simili tra loro e non a caso da anni la Brawa produce sia il Gruppo 426 elettrico, in due pezzi, che gli automotori diesel 644, e 643 in composizioni da 2 o 3 parti articolate e con varianti cromatiche che aumentano di anno in anno.

La Rivarossi (nuova) per non creare doppioni si è dedicata al Gruppo 641 che, forse si capisce dalla sigla, è una automotrice diesel unica e, quindi, senza soffietti intercomunicanti. Nella realtà, è notizia degli ultimi mesi, sono stati consegnati anche elettrotreni Br 422 che forse la Märklin produrrà nei prossimi anni.



Foto n. 3: Br 426 (tratta da internet)

Gli altri treni automotori diesel anch'essi molto simili, sono sempre articolati in due o tre parti quali gli Euregiobahn 643.2 della [foto n. 4](#). Aggressivo anche il muso del Gruppo 644, con il tetto appesantito dagli impianti di climatizzazione. Nella [foto n. 5](#) il 644 viene affiancato da un treno speciale a vapore trainato dalla veterana 38 2267, lustrata per l'occasione, e che ci deve far riflettere quanto in circa novant'anni sia cambiata radicalmente la tecnologia del trasporto.



Markus Parfart (©) 2004

Foto n. 4: un Euregiobahn (tratta da internet)



Foto n. 5: un moderno 644 accanto alla Br 38 museale (tratta da internet)



Foto n. 6: una variante cromatica e societaria a 4 pezzi (tratta da internet)

Queste varianti di sistemi di trazione, di cromie, come quella della **foto n. 6**, l'economicità d'esercizio, hanno incontrato la simpatia di un vasto settore di pubblico utente. Infine l'acquisizione da parte di molte Nazioni europee di questi treni, direttamente od indirettamente imparentati con il modello proposto dalla Märklin, ha fatto sì che praticamente tutte le grandi Case produttrici di modelli ferroviari si siano indirizzate alla loro realizzazione. Personalmente credo di aver contato tra modelli e foto reali circa una trentina di varianti ed altre ne nascono ogni giorno, come funghi.

IL MODELLO DELLA MÄRKLIN

A CAUSA DI ALCUNE "SORPRESE" IL TEMA VERRÀ TRATTATO, DIVERSAMENTE DAL SOLITO, IN MODO SETTORIALE

IL TETTO

Il tetto di queste automotrici è scanalato, **foto n. 7**, ricco di particolari e manca, se proprio si vuole andare a cercare il classico *pelo*, il collegamento continuo elettrico fra le due casse, un'inezia che si nota solo grazie alla **foto, sempre la n. 7**, azzeccata di Domenico.

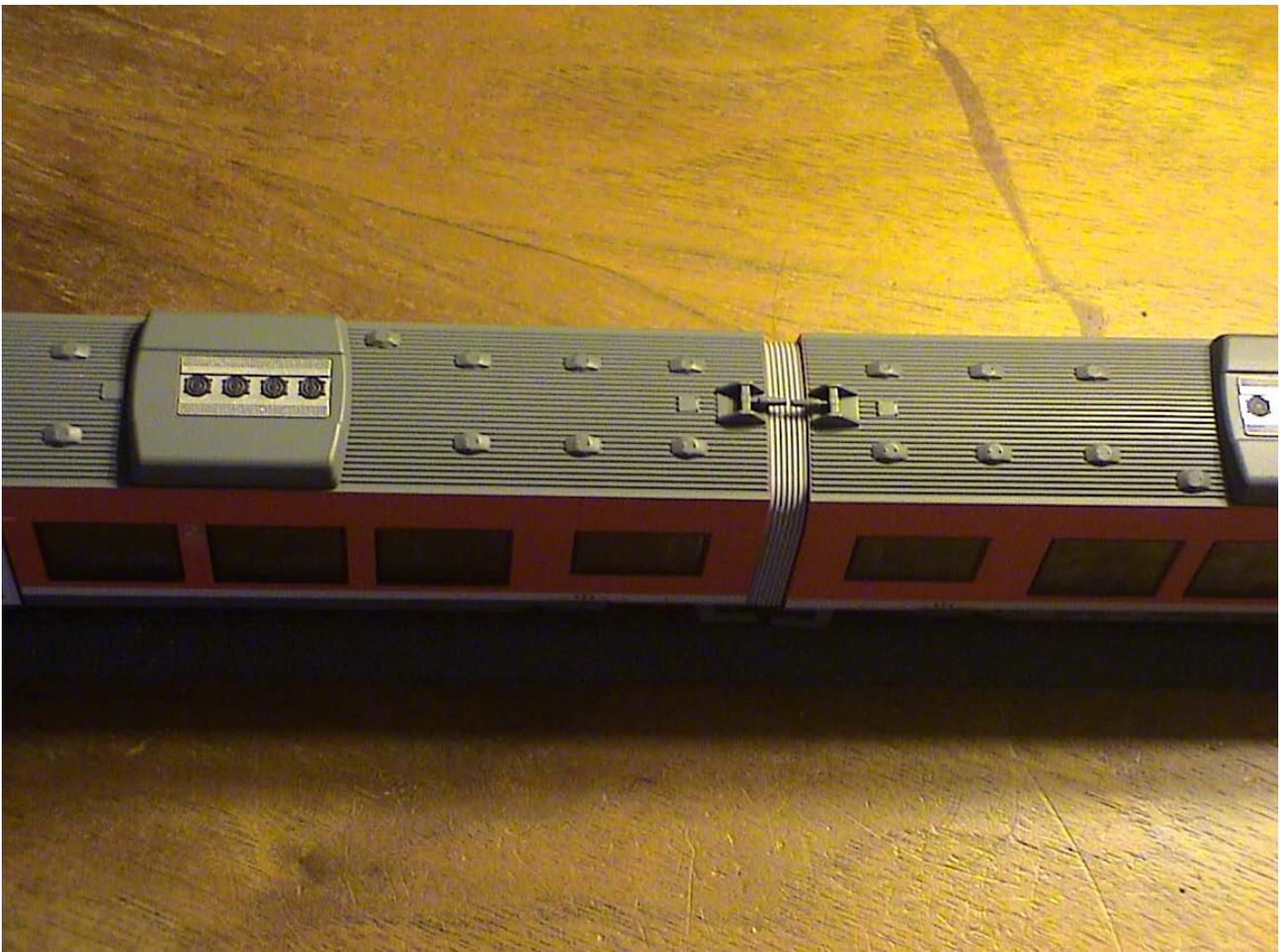


Foto n. 7 (Domenico Cusimano)

Sono invece presenti il fischio, una sola antenna radio (importante) e le apparecchiature, credo di climatizzazione. Tutti i particolari, anche i più piccoli, sono ben proporzionati e robusti.

Il soffiato grigio, visto dall'alto, appare assolutamente realistico e aderentissimo alle due sottilissime semicasse (**foto n. 7**).

Chi in Märklin ha progettato il modello si è posto il problema della collocazione del motore (risolto con il classico e già ben sperimentato carrello Jacobs). Per non appesantire in alcun modo l'interno così ampiamente luminoso, causa gli ampi finestroni, i decoder sono stati sistemati nel sottotetto e l'altoparlante nel telaio. Proprio nel tetto, **MA SOLO IN UNA SEMICASSA**, sono alloggiati sia il decoder e sia il sistema di ponticelli elettrico-meccanici che si debbono spostare manualmente in caso di trazioni plurime.

Andiamo per ordine.

Nelle **foto n. 8, n. 9 e n. 10** si vedono i due tetti della composizione LINT apparentemente identici. In realtà non lo sono affatto...



Foto n. 8 (Domenico Cusimano)

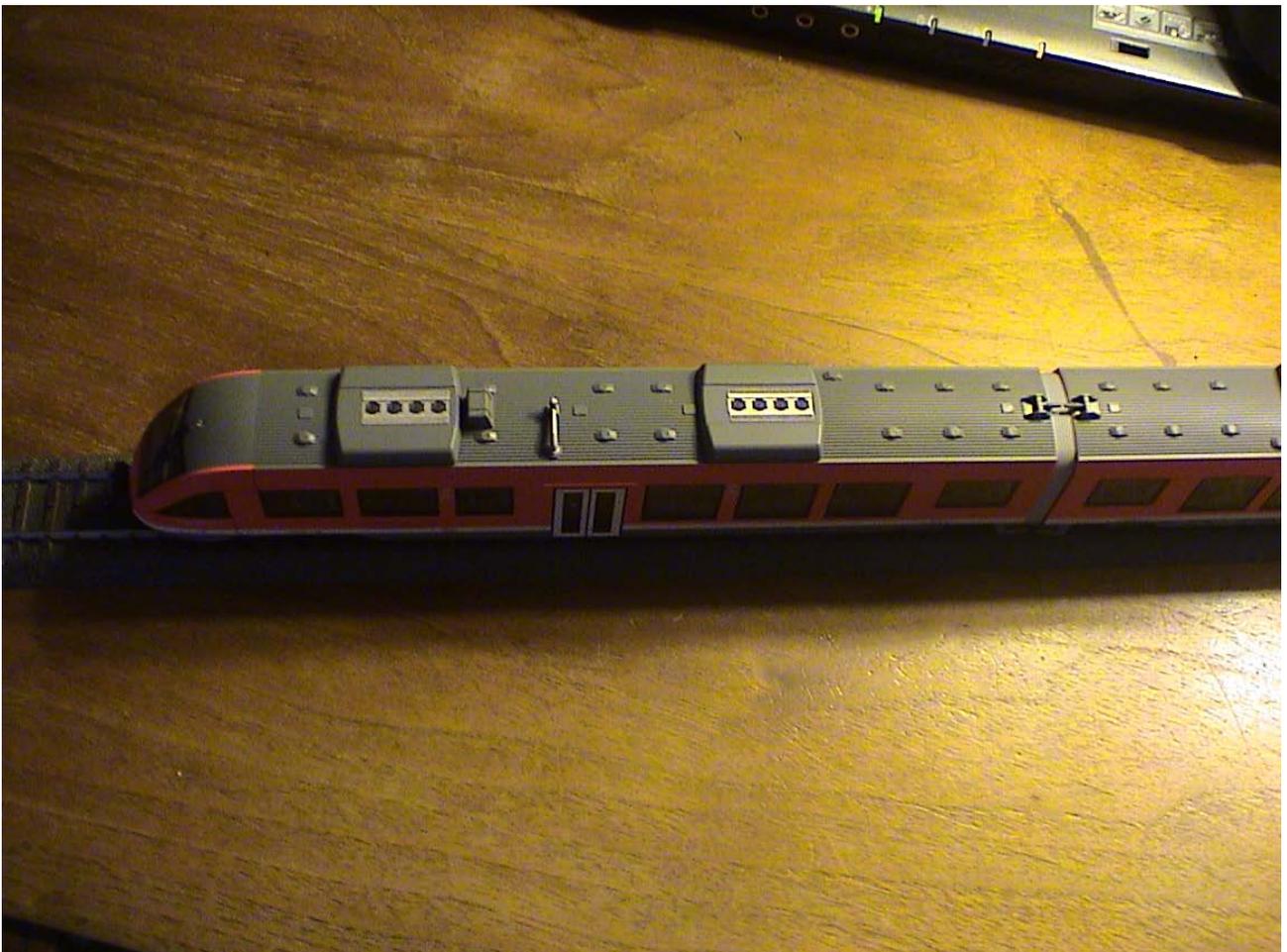


Foto n. 9 (Domenico Cusimano)



Foto n. 10 panoramica dei due tetti

Da una ulteriore **foto, la n. 11**, ravvicinata, si nota che solo uno dei due tetti ha un'antenna radio di color grigio chiaro, accanto a quello che sembra uno sfiatatoio. Se ora riosserverete con maggior attenzione la **foto n. 10** la individuerete nella semicassa a sinistra facilmente. Per aiutarvi: si trova precisamente all'altezza del cm 27.

A questo punto fate bene attenzione alla **foto n. 12**, tratta dal libretto d'istruzioni fornito con il modello 37730, l'unico che abbia acquistato. La pagina è la 33 ed è, quantomeno, fuorviante. Sembra, da quello che si legge nella Nostra Lingua di Dante, Petrarca, Leopardi, Carducci eccetera eccetera, che l'acquirente di questi benedetti LINT debba spostare i ponticelli per far viaggiare in solitaria il suo convoglio... non è così! Dalla **foto n. 13** si vede bene che la Märklin già fornisce il LINT per viaggiare isolato, tanto è vero che le luci si accendono regolarmente a secondo il senso di marcia: 3 bianche e due rosse.

Unica consolazione che in tedesco, inglese ecc, l'errore permane: se non altro non siamo stati trattati come ultima ruota del carro...

A questo punto ho cominciato a sospettare che questa volta le istruzioni non siano state assolutamente curate.

Infatti, ecco i risultati abbastanza sconcertanti.



Foto n. 11 solo uno dei due tetti ha un'antenna radio (cm 27!)

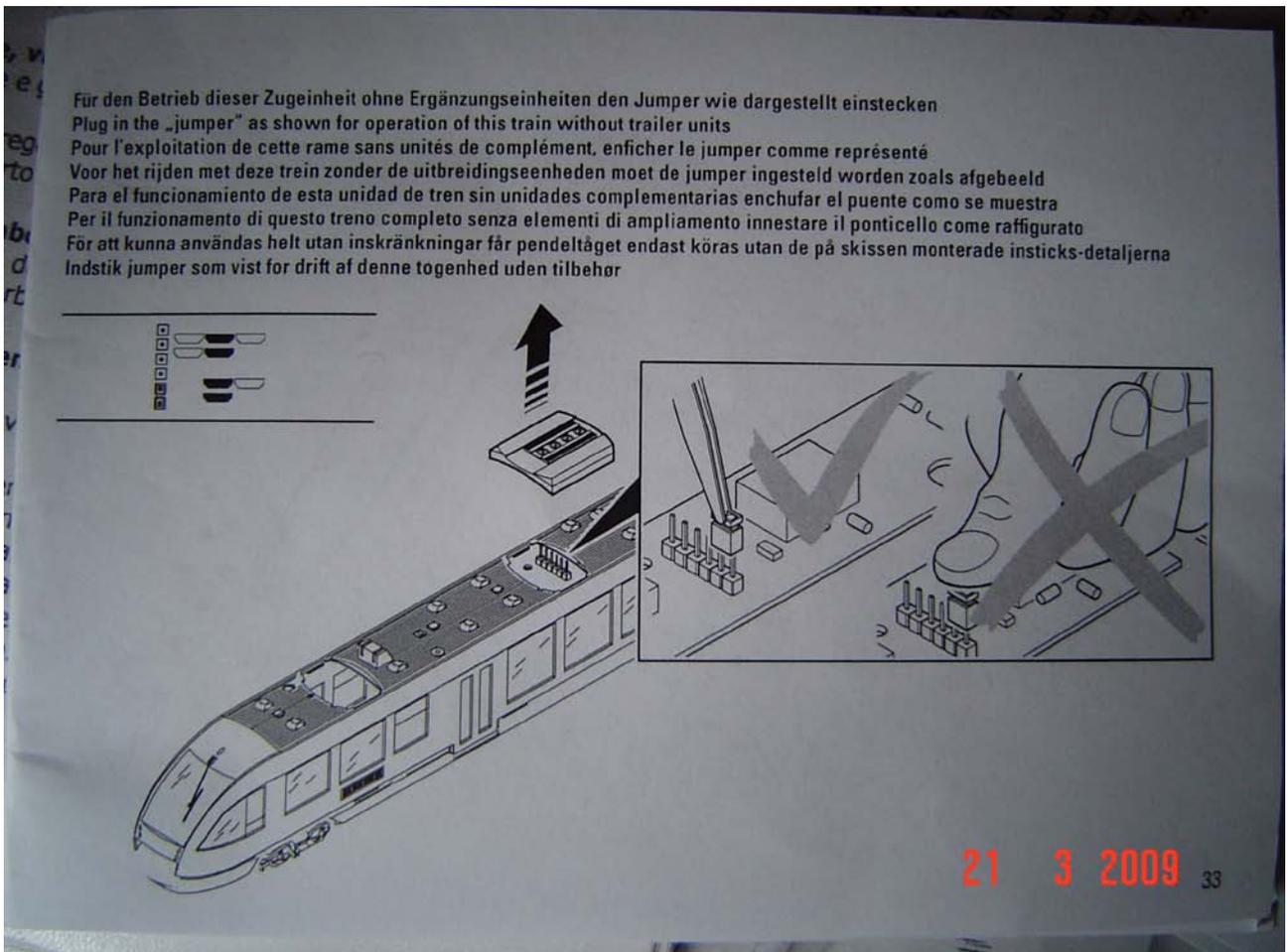


Foto n. 12 le fuorvianti istruzioni del libretto accluso al modello

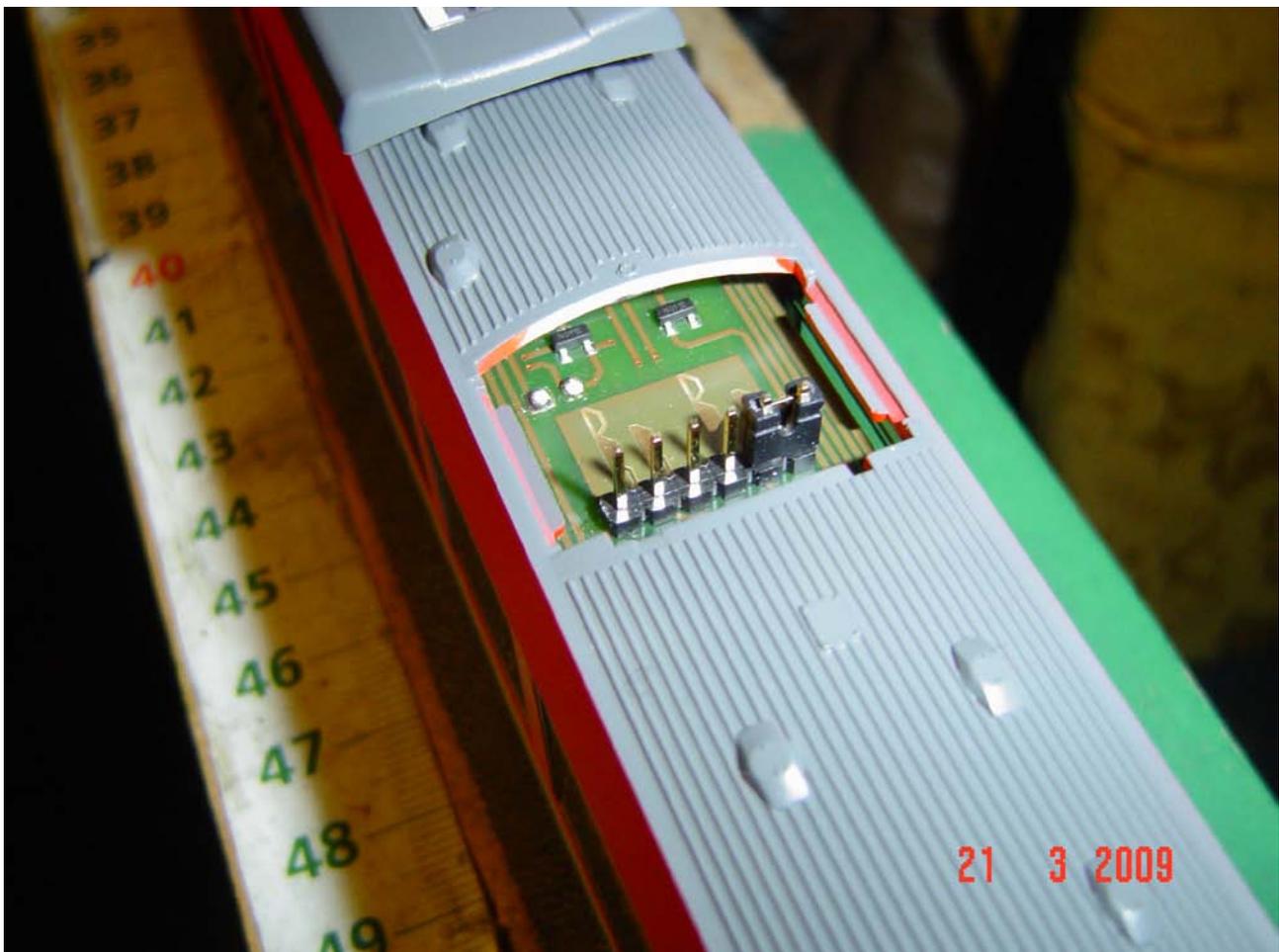


Foto n. 13 il connettore a ponticello è già predisposto dalla Fabbrica

LE ISTRUZIONI: ALCUNE INESATTEZZE

Sempre a pag. 33 se osservate la **foto n. 12** pensereste che i ponticelli (o Jumper) siano posizionati nella semicassa che anteriormente è priva di decoder. Come un *pollo* io ci sono cascato e mi sono messo a staccare gli elementi superiori dalla parte opposta, avevo infatti sollevato, come nella **foto n. 14**, il supporto che copre il decoder, e seguendo la figura, mi ero orientato verso l'altra semicassa. Come però ho già detto in precedenza **SOLO IN UNA SEMICASSA**, sono alloggiati il decoder e il sistema dei Jumper o ponticelli, ergo la figura è errata, vedi sempre la **foto n. 14**. È invece ben indicato il verso degli *Steckteile*, in italiano potete tradurre *elementi da innestare* (riproduzioni degli aspiratori o dei climatizzatori?) ed è necessario, per non danneggiarli, rispettare, per ricollocarli a pressione, quel *loro* spazio asimmetrico, ben visibile nella **foto n. 11**. Nella **foto n. 13** un occhio attento avrà osservato delle strane "B" dietro i ponticelli: ebbene si capisce, ma solo osservando attentamente, che quelle "B" non sono altro che siluette di LINT (doppi, attenzione!) e possibili collegamenti tra uno, due o addirittura tre elementi LINT 648.2 e che la siluette nera nel libretto delle istruzioni (vedi in alto a sinistra, proprio sotto le istruzioni in multilingua nella **foto n. 12**) indica l'automotrice motorizzata, ma non

necessariamente dotata di suoni, perché si può sempre acquistare la 37735 *afona*, e quindi meno costosa, e collegarla alla futura unità, in preparazione per il 2009, di 648.2 folle (art. 41730)... modalità d'aggancio ancora da verificare, anche se il collegamento (bruttino) è stato presentato nel catalogo novità del 150° anniversario Märklin.

A proposito di inesattezze: il gancio speciale che doveva, secondo la presentazione nei cataloghi 2008, essere inserito nelle 37730/35, in realtà non c'è e sarà presente solo nell'unità folle 41730 (secondo me giustamente per evitare aggravii di costi). Come funzionerà non lo so, si vedrà... per ora osservate le **foto n. 15 e 16**: gli attacchi elettronici sono quelli chiari, color crema, posti nel sottocassa sulla sinistra, o destra se visti dall'alto.



Foto n. 14 il decoder è posizionato sulla stessa semicassa dei ponticelli

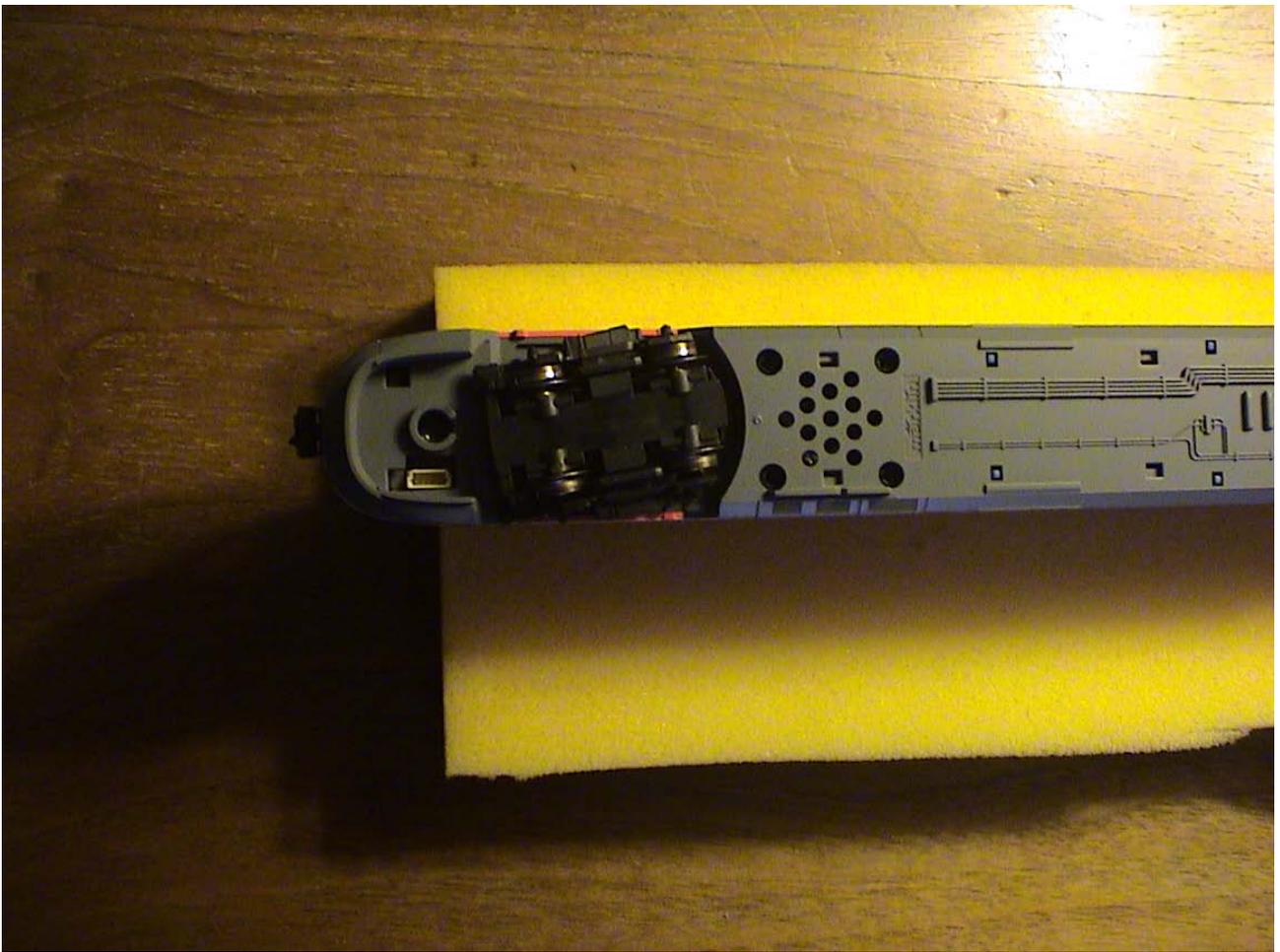


Foto n. 15: semicassa, lato altoparlante, a sinistra in basso l'attacco elettronico (D. Cusimano)

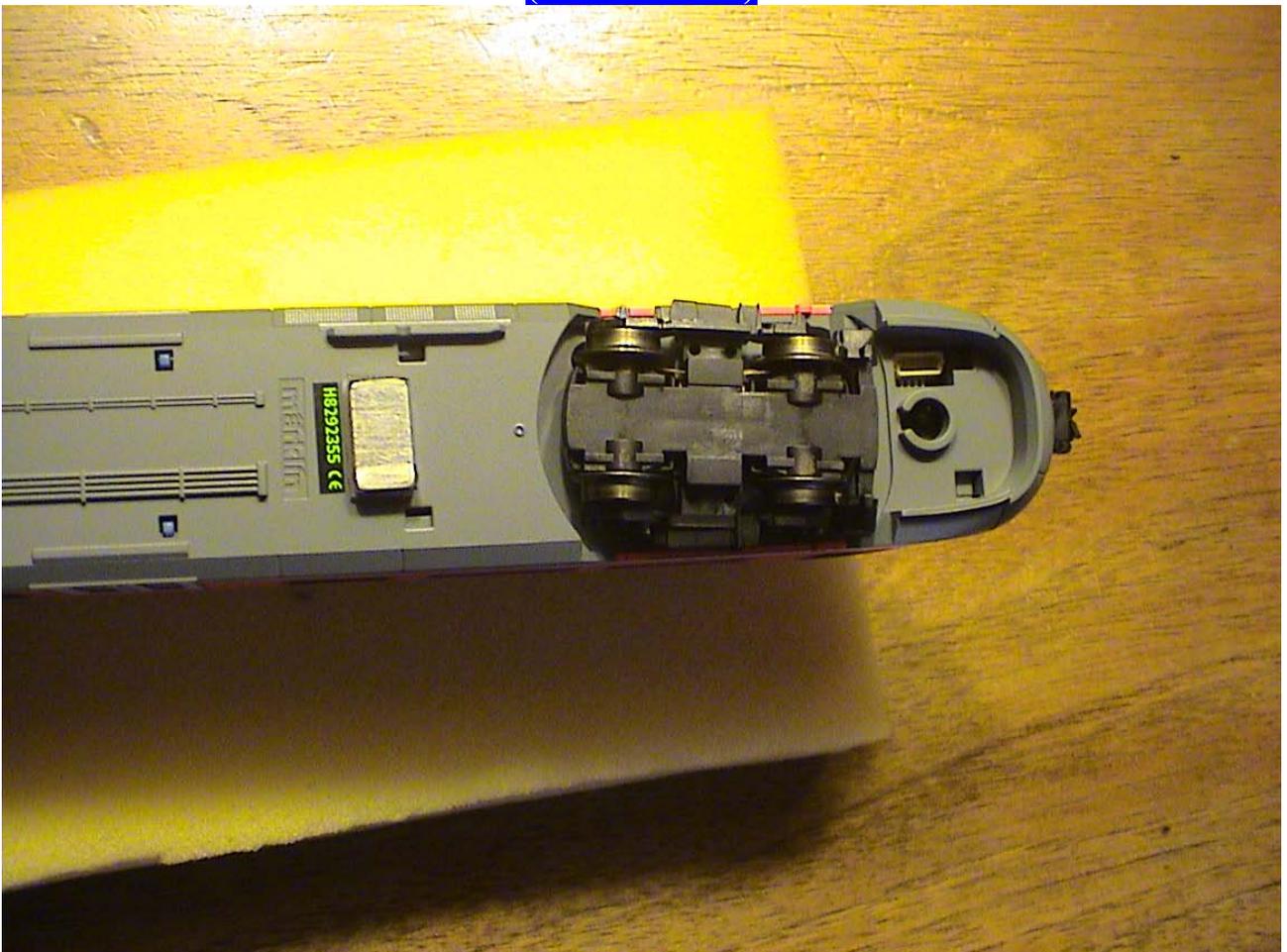


Foto n. 16: l'altra semicassa, l'attacco è in alto a destra (D. Cusimano)

A pag. 31 delle istruzioni viene indicato il modo per estrarre il pattino (che è un nuovo art. **138079**). Consiglio d'adagiare il LINT, come ha fatto Domenico nella **foto n. 17**, e di operare in modo da poter ruotare il mezzo in modo tale che, con un piccolo cacciavite, si possa fare leva alternativamente da una parte e poi dall'altra **ESCLUSIVAMENTE** nei due piccoli incavi opposti e... predisposti. *Domenico Cusimano mi segnala che è possibile sostituirlo con un altro pattino il 206340 più comunemente reperibile, senza problemi di marcia.* Consiglio di fare questa prova solo in caso necessità e di segnalare a tutti noi i risultati.

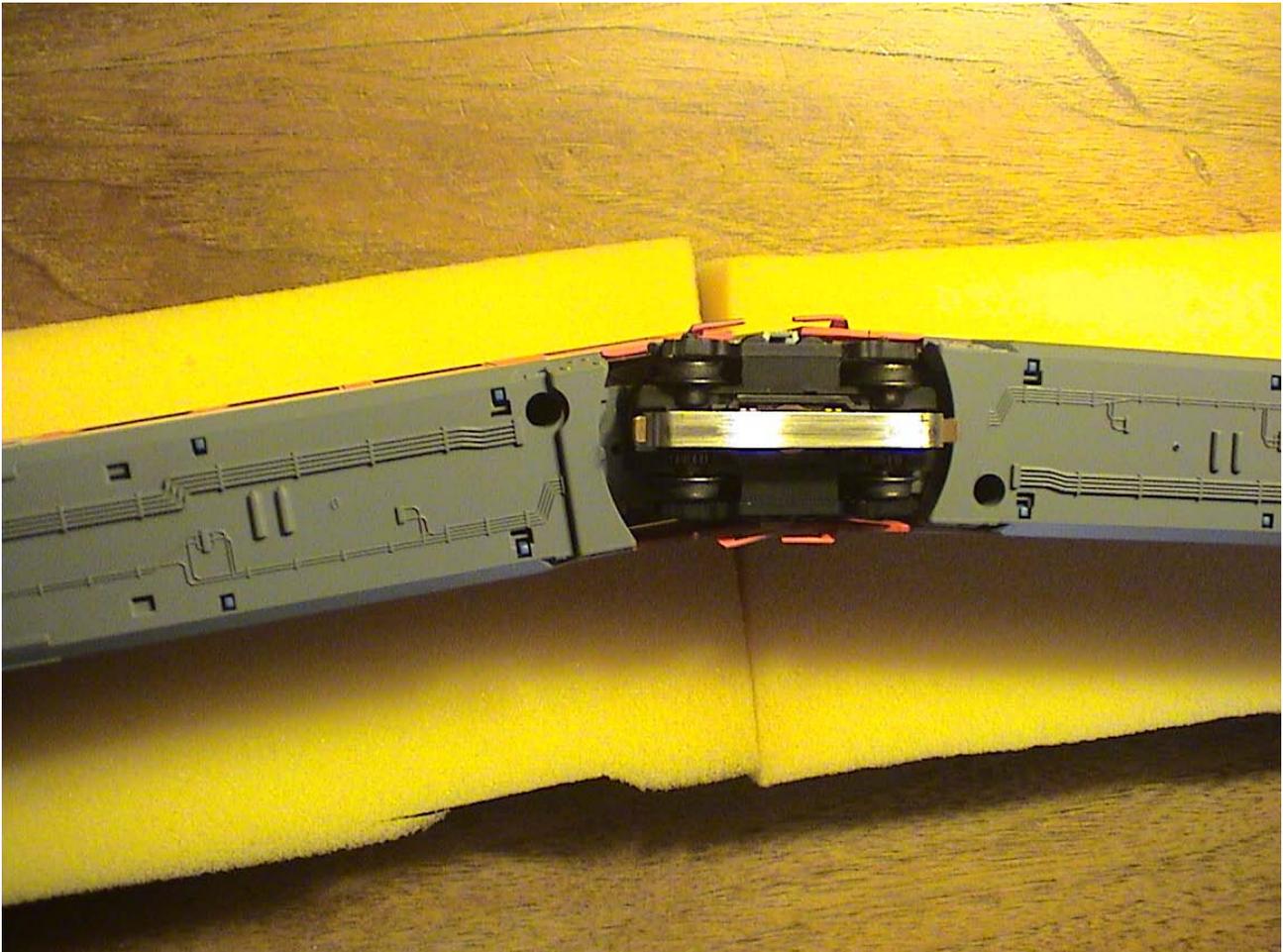


Foto n. 17: il LINT adagiato su gommapiuma (D. Cusimano)

Nel libretto delle istruzioni viene, a pagina 30, spiegato come sostituire le mini cerchiature **7151**, normalissime anche se poco usate, in pratica sono le stesse che usa il Gruppo 628. **Non seguite quel consiglio!** Prima di spiegarvi come fare una precisazione sulle semicasse.

LE SEMICASSE

Qualcuno, per telefono, ha avanzato dei dubbi sulla scelta, operata dalla Märklin, di realizzare in plastica i mantelli...

All'inizio, quando ho estratto il LINT dalla confezione, e ho scattato delle fotografie, per esempio la **n. 18**, ho creduto che questa volta la

Casa di Göppingen avesse utilizzato la tecnica della LIMA, che, su una scocca trasparente, riusciva a *tampografare* (così veniva credo indicata la tecnica) cornici, colorazione dei mantelli e particolari come le numerazioni ecc, sì che i vetri risultavano più che a filo cassa: erano parte trasparente della stessa cassa! Un esempio nella [foto n. 19](#) dello elettrotreno ET 403 della Lufthansa Airport Express. In realtà, dopo aver smontato il mantello ([foto n. 20](#)), mi sono accorto che la cassa è molto sottile, ma anche i vetri, pur applicati con la stessa tecnica delle carrozze, qui sono sottilissimi.



[Foto n. 18](#) : il LINT, vuoto, sui binari di *Vibaden tre*



Foto n. 19: l'elettrotreno ETR 403 LIMA trainato da una 216 a *Vibaden tre*

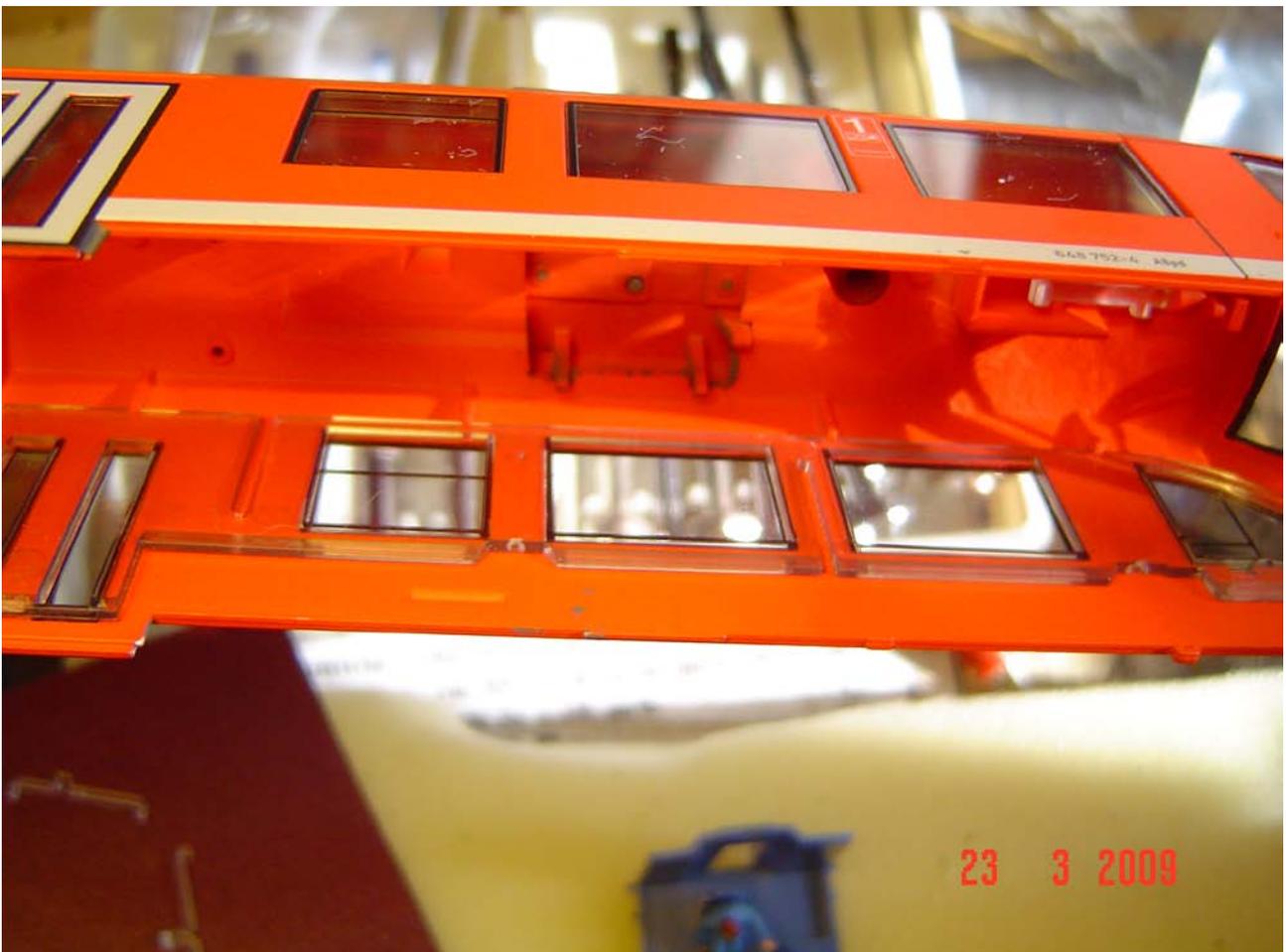


Foto n. 20: la sottile cassa del LINT e i vetri ad incastro classico

Perché dunque non realizzare il mantello in prezioso metallo come per l'SVT 04 della **foto n. 21**? Per quanto possa valutare la spiegazione sta tutta nelle due foto seguenti e nel confronto attento tra le quote delle finestrate nell'uno e nell'altro treno automotore...

L'SVT 04, progettato negli anni Trenta, aveva dei finestrini angusti e relativamente alti rispetto al nuovo LINT che sembra fatto per dare luce e mettere allegria, si può dire, a chi deve viaggiare su tratte brevi e non sempre per motivi turistici. Nella **foto n. 22** si vede bene che la finestratura in alcuni punti è così ampia che quasi occupa l'intera fiancata e non inganni l'immagine: la parte grigia fa parte del telaio e nei punti più stretti il mantello metallico avrebbe avuto una larghezza di soli 5 mm. È probabile che sia stata seriamente valutata la fragilità di quei punti. Calcolate che una presa imprudentemente esagerata da parte di un operaio o di un modellista che, *pazzo* come me, smontasse il mantello, avrebbe potuto portare alla piegatura del metallo, con conseguente screpolatura della verniciatura e totale rovina di tutto il mantello... forse. Infine, e non è cosa da poco conto, il LINT, rispetto al nuovo SVT 04, appena uscito (art. 37774) o al rosso SVT 04, FT 231 Montan Express del 1954, che possiedo, ha un costo notevolmente inferiore, a seconda dei negozi, tra gli 80 ed i 110 €



Foto n. 21: la pesante cassa metallica dell'SVT 04

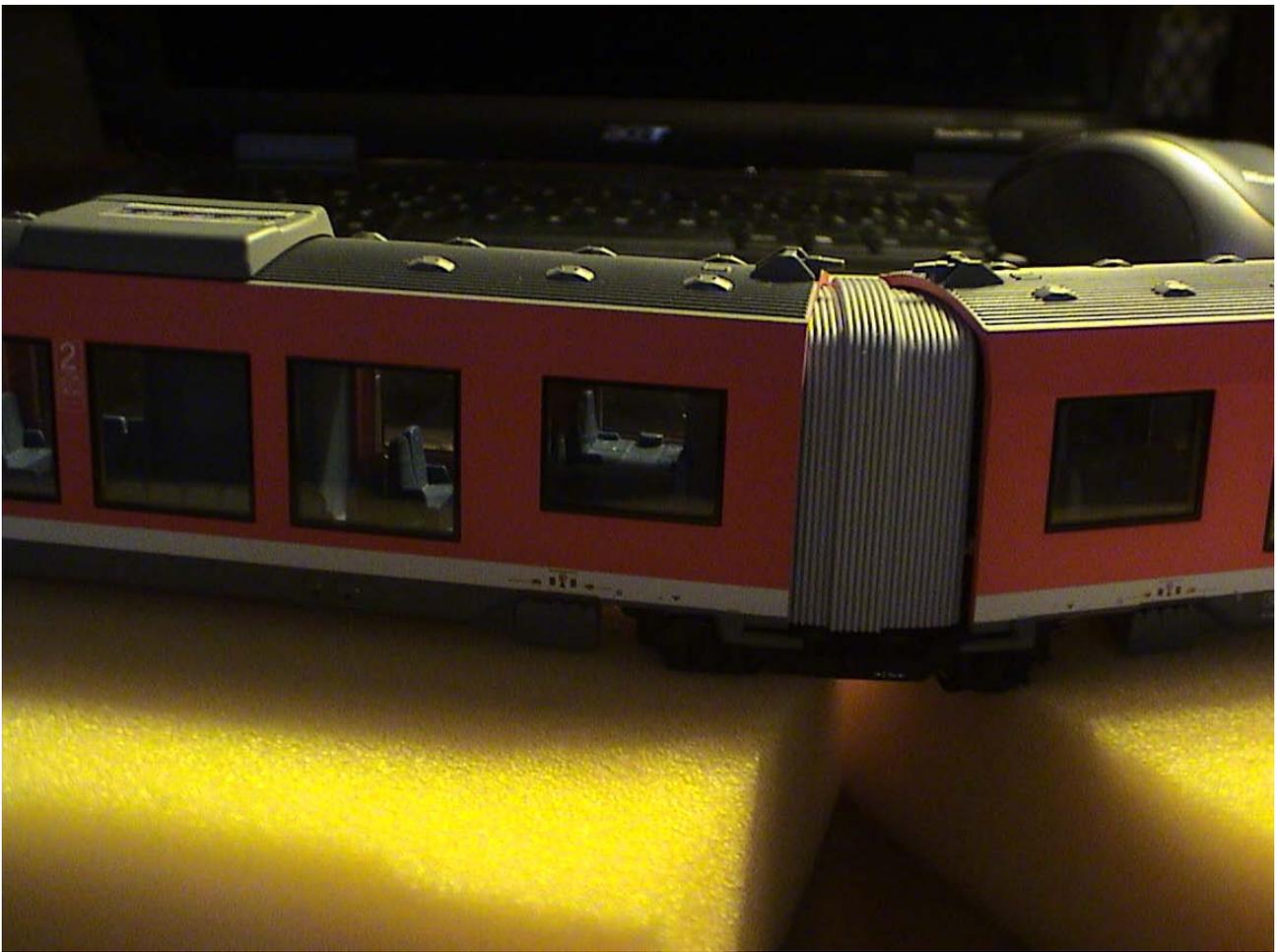


Foto n. 22: la finestratura del LINT: appena 5 mm sotto i vetri a sinistra

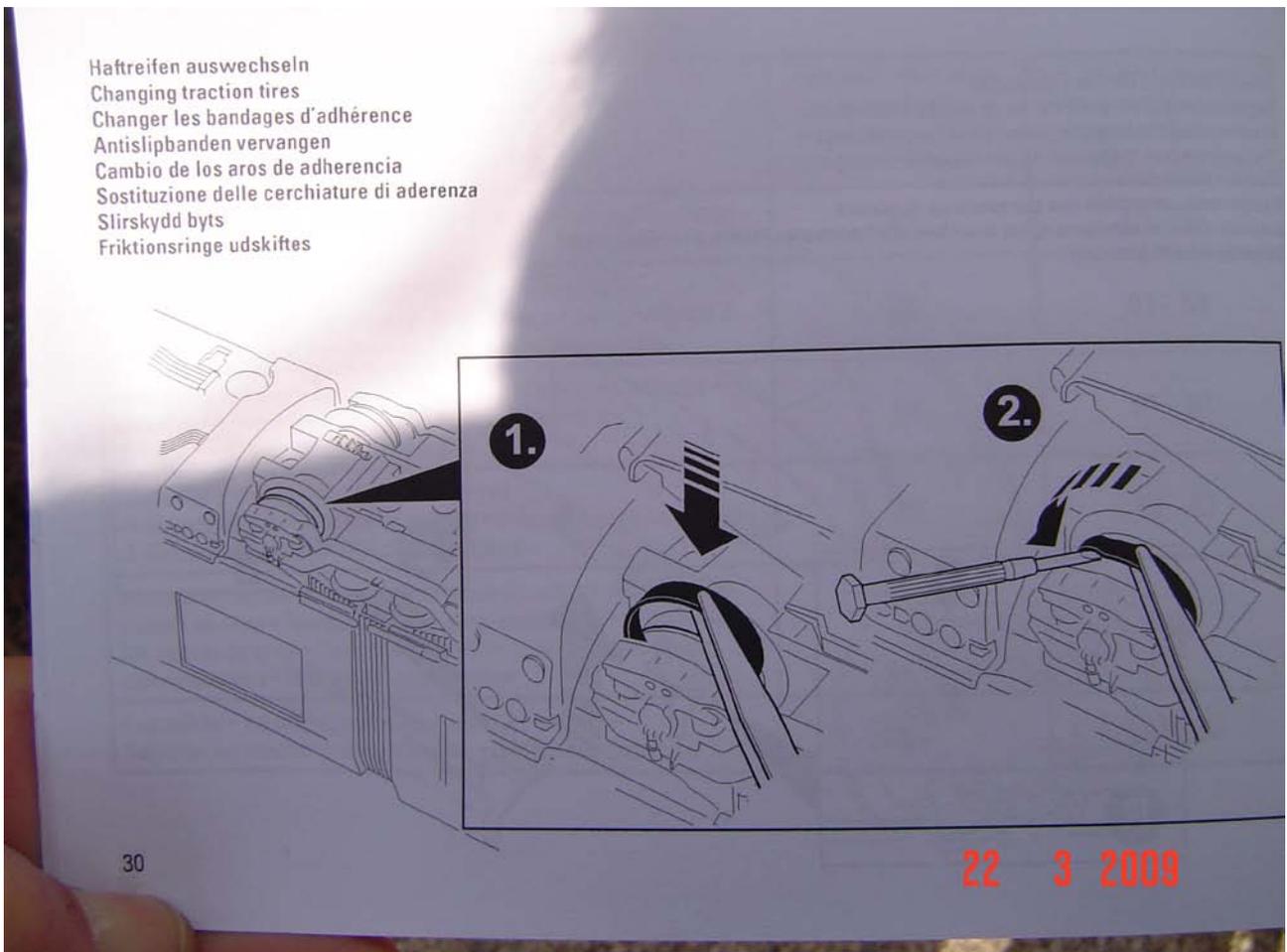


Foto n. 23: un metodo pericoloso per sostituire le cerchiature!

CAMBIO DELLE CERCHIATURE 7151

Torniamo a parlare delle cerchiature: ho qui riprodotto la pagina 30 delle istruzioni ([foto n. 23](#)). Vi consiglio, l'ho già detto prima, di NON sostituire le cerchiature utilizzando la tecnica *pericolosa* descritta nelle istruzioni. [Vi spiego la sua pericolosità.](#)

Come vedete dal disegno si consiglia (!) di far passare la cerchiatura 7151, oltretutto piccolissima, tra carter in plastica del carrello motore e la ruota, che poi, non so come, si dovrà far girare con una mano, mentre con un cacciavite, che non rimarrà assolutamente fermo, ed una pinzetta, che sguscerà di qua e di là, si dovrebbe indirizzare la cerchiatura nella scanalatura... se vi sfugge un *solo* componente di tale *imbroglio* state certi che vi rovinerà o il carrello o, peggio, la bella carrozzeria. Allora?! È semplice:

- 1) togliete il pattino ([foto n. 24](#)), che dovrà comunque essere ogni tanto allontanato per ingrassare gli ingranaggi, che si vedono bene nella [foto n. 26](#) (unica manutenzione ad un motore speciale con indotto a campana);



[Foto n. 24: un metodo semplice per sostituire le cerchiature](#)

- 2) svitate le due piccole viti (foto n. 24) che tengono fermo il carter del carrello;
- 3) scostate leggermente il carter (questa volta il filo di contatto, rosso, del collegamento al pattino è sufficientemente lungo ed il foro non è sottodimensionato come nelle 218, vedi il Capitolo 26° e la foto n. 26 tratta da quello stesso capitolo).
- 4) Prendete l'asse che ha perso la cerchiatura (foto n. 25) e con tutta tranquillità sostituite la gomma.
- 5) Rimontate il tutto con attenzione.
- 6) Prima di rimettere in sede il pattino verificate con dei contatti volanti (foto n. 27 e n. 28) che l'ingranaggio sia tornato a posto facendo andare un po' il motore. Posso dire che, al contrario della 218 (sempre Capitolo 26°) qui l'asse rientra con facilità... rispettate solo (lapalissiano) la posizione della ruota dentata e degli ingranaggi nel carrello.

La cosa più strana è che, anticipando quanto sto per scrivere nel Capitolo 36°, dedicato alle nuove loco E 41 o 141, nelle istruzioni di quelle macchine viene consigliato il metodo che vi ho appena descritto, *mutatis mutandis*...

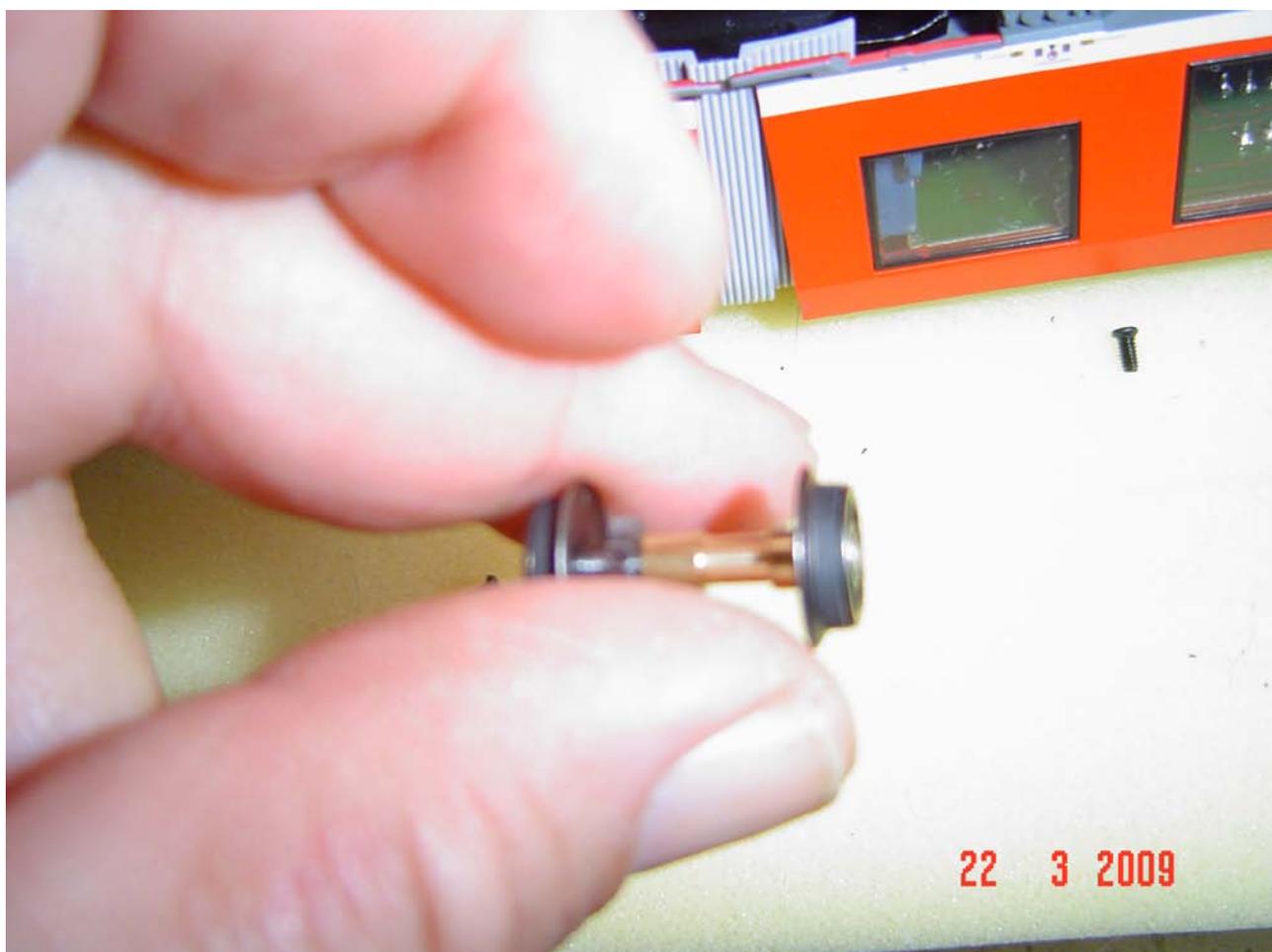


Foto n. 25: un asse possiede due cerchiature

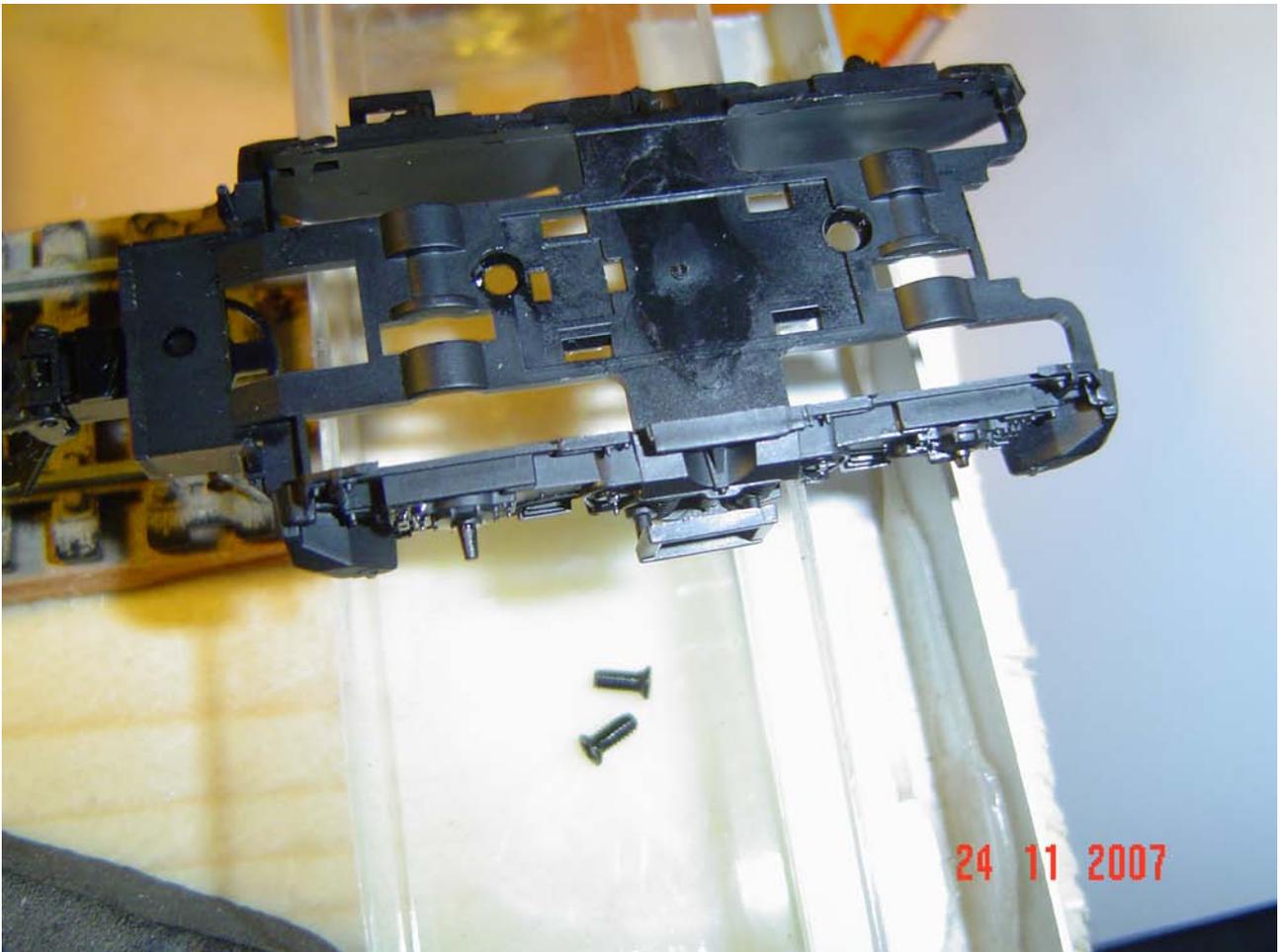


Foto n. 26: un esempio di smontaggio del carter della 218

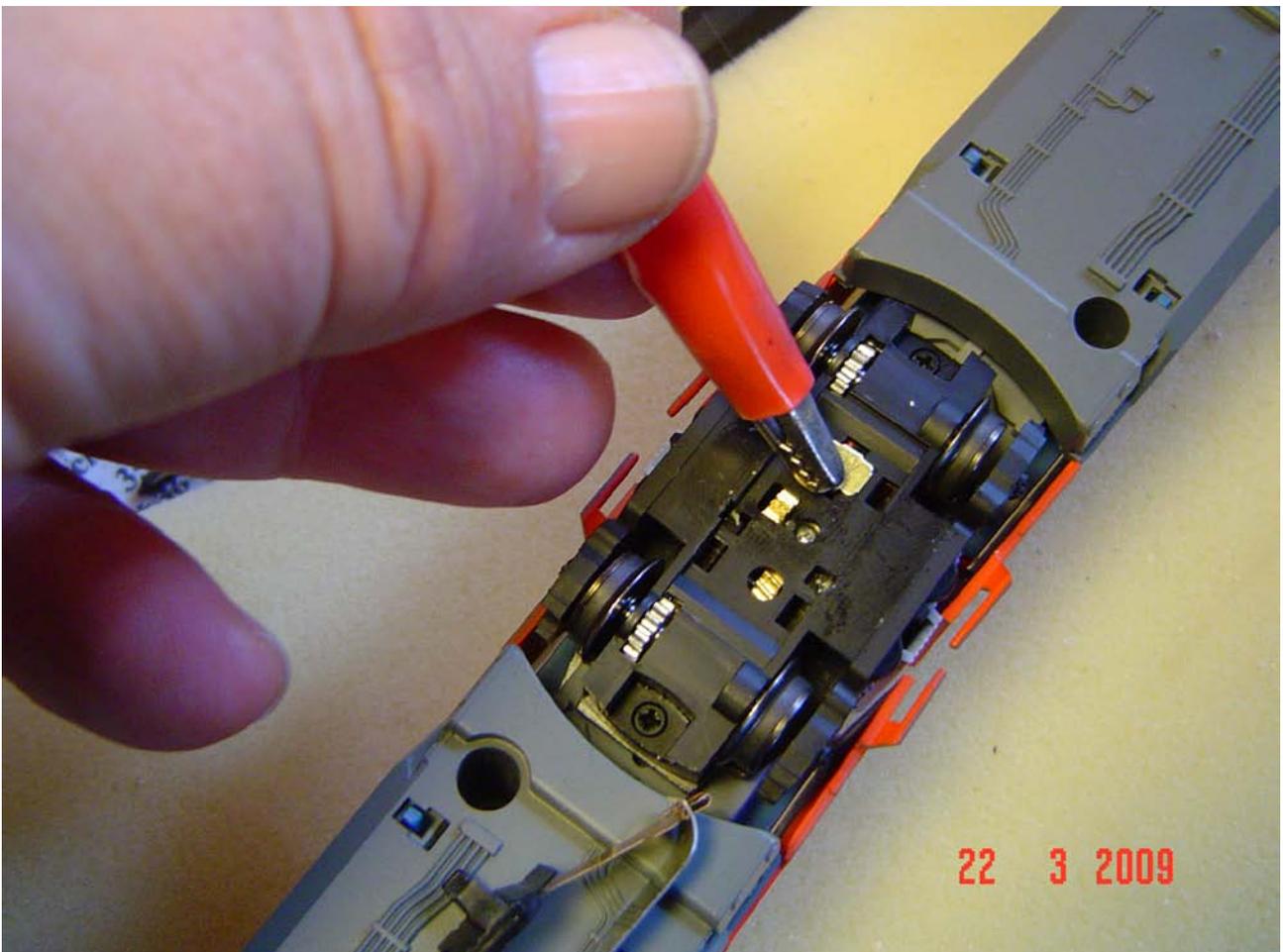


Foto n. 27: rimontato l'asse e carter del carrello si verifica il funzionamento

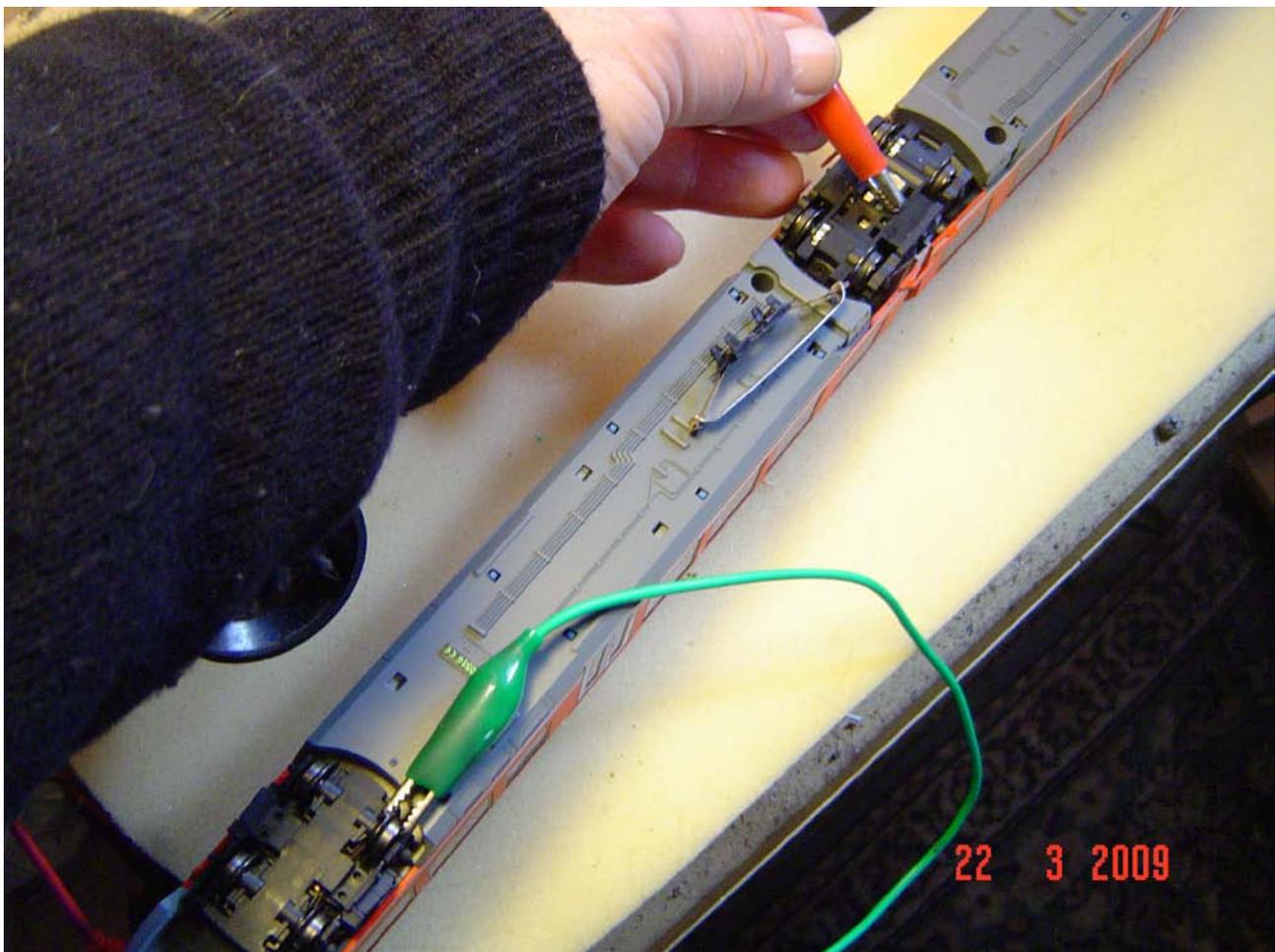


Foto n. 28: posizione dei cavi per la prova di funzionamento

SMONTAGGIO DELLE CASSE

Molto semplice e nelle [foto n. 29 e 30](#) i due punti cavi dove inserire il cacciavite a stella (o croce).

Però, a parte l'indicazione *geografica* delle 2 foto, NON usate giraviti, anche di precisione, ma solo il cacciavite a croce più grosso della confezione Märklin 70900, [foto n. 31](#). A costo di ripetermi questa volta sono costretto ad allarmarvi perché le 4 viti sono di un tipo che usava la LIMA quando voleva serrare qualcosa nella plastica ([foto n. 32](#)).

Per me è la prima volta che le vedo usate in prodotti della Casa di Göppingen, ma posso sbagliarmi. Essendo tuttavia di tipo speciale, vi raccomando di conservarle in una scatola ermetica ([foto n. 33](#)), se ne perdete una... siete *fritti!* Sono poi serrate strette, quindi girate solo, e allentate, quando il cacciavite è in presa perfetta.

Fatto questo la semicassa viene via facilmente.

Procedete quindi a smontare l'altra semicassa, [foto n. 31](#), completata l'operazione ([foto n. 34](#)), verificate la posizione dei tergicristalli che nel LINT Märklin sono applicati a pressione e, come mi sono accorto da una foto di Domenico, possono scostarsi pericolosamente.

Da questo momento, per non danneggiare i ponticelli e il decoder, le semicasse dovranno rimanere sempre come nella [foto n. 34](#).



Foto n. 29: posizione del foro vicino al carrello anteriore di una semicassa

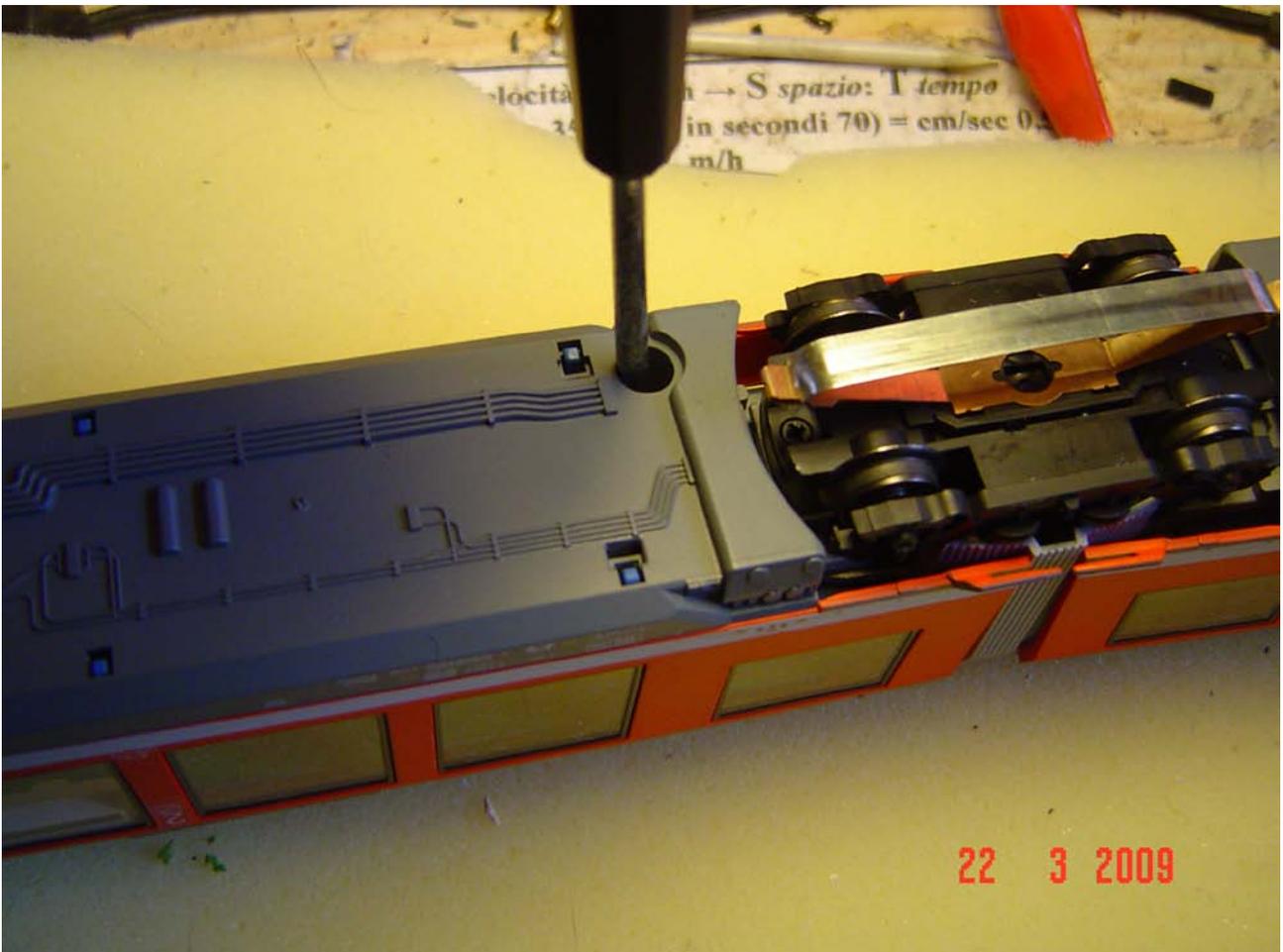


Foto n. 30: posizione del 2° foro per lo smontaggio di una semicassa

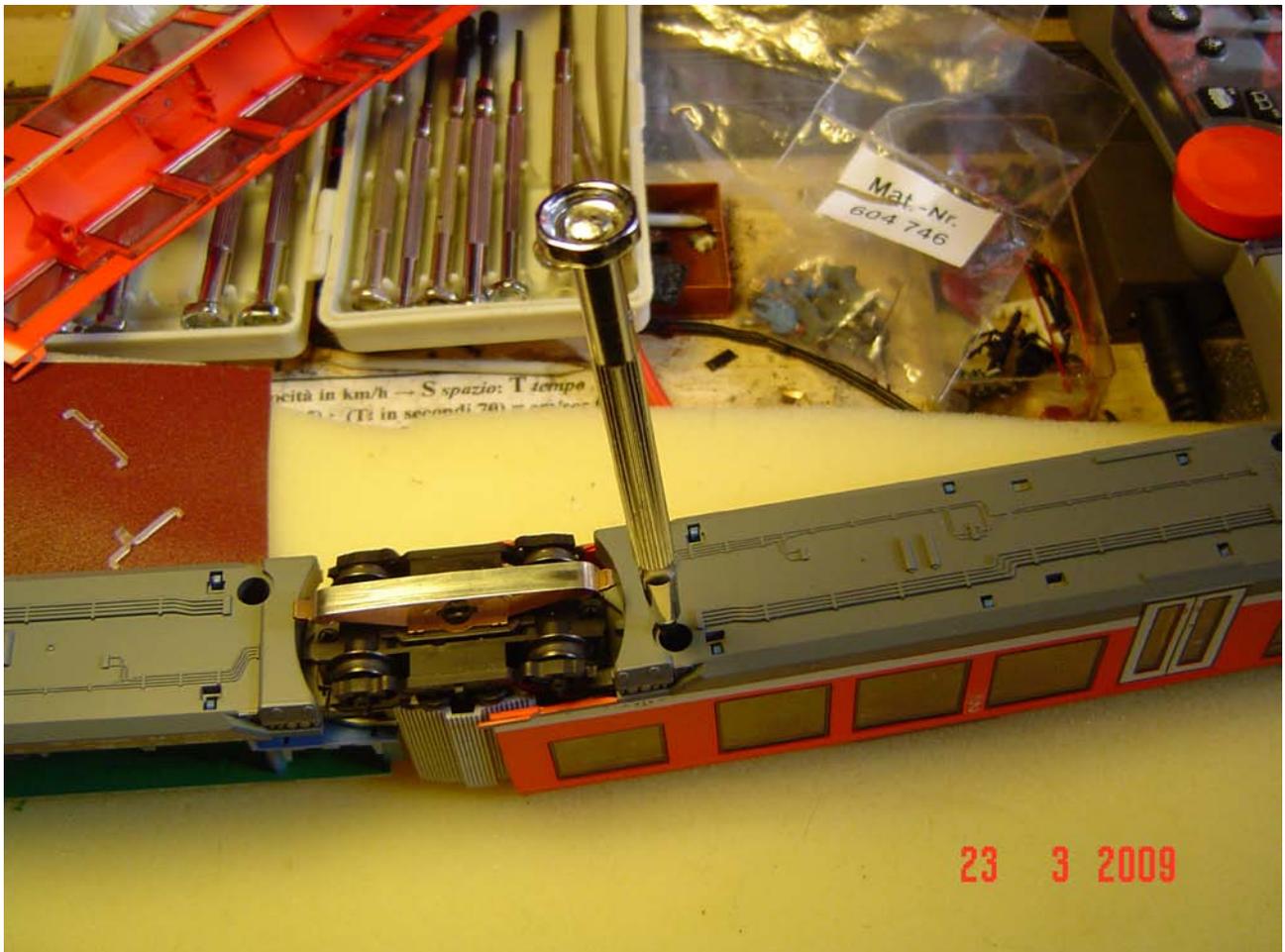


Foto n. 31: il cacciavite a croce Märklin è l'unico utilizzabile



Foto n. 32: la vite a croce Märklin di tipo speciale



Foto n. 33: le 4 viti a croce di tipo speciale conservate accuratamente

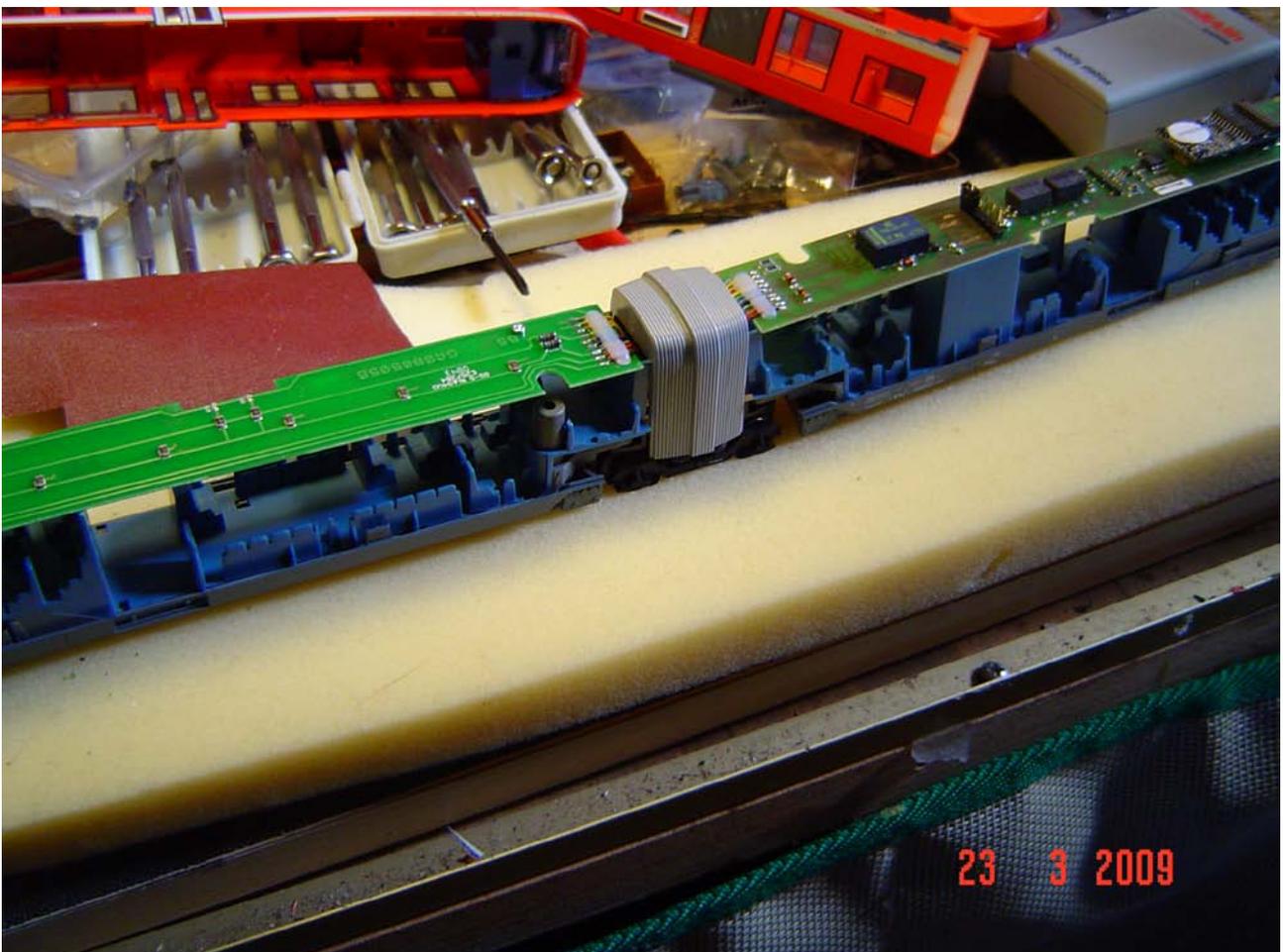


Foto n. 34: smontaggio completato delle semicasse



Foto n. 35: nel maneggiare la semicassa attenzione ai tergicristalli (D. Cusimano)

SMONTAGGIO DELLA CABINA DI GUIDA

Volendo, ma nessuno vi obbligherebbe tranne la visione della *desolata* cabina di guida, si può inserire un macchinista, almeno da un lato.

Considerazione personale e un avviso

La consegna dell'unità folle 41730 dovrebbe avvenire dopo maggio di quest'anno. Se deciderete di acquistarla o, buon per voi, acquistarne due, dovrete nel primo caso collocare il macchinista su una delle due unità e quindi potete già effettuare l'operazione, ma se acquisterete addirittura 2 unità folli, cosa prevista, dovrete sia collocare i ponticelli in un certo modo (rileggi quanto ho detto a proposito del libretto d'istruzioni e ritorna alle [foto n. 12 e n. 13](#)), sia predisporre la tripla composizione con l'unità motorizzata al centro e perciò il macchinista andrà collocato solo su una unità folle e quindi dovrete pazientare.

La cabina, una volta allontanato il mantello, risulta bloccata da due diffusori sovrapposti che andranno allontanati ([foto n. 37](#)), con la leggera pressione di un mini cacciavite, ben custoditi, infine ricollocati nella stessa posizione che potete ben vedere nella [foto n. 36](#).



Foto n. 36: i due diffusori sovrapposti che bloccano la cabina di guida



Foto n. 37: staccati i due diffusori sovrapposti che bloccano la cabina di guida



Foto n. 38: la cabina di guida allontanata e il macchinista incollato

La cabina, una volta allontanati i diffusori, si sblocca con la solita accortezza, servendosi di un mini cacciavite.

Con la stessa tecnica descritta altre volte (Capitolo 22° sulle 120, 25° sulle E 50, 33° sulla 230 ecc) si assottigliano le gambe del macchinista e lo si incolla sul sedile (**foto n. 38**) che, nonostante l'ampio spazio, viene sempre realizzato attaccato al banco di guida... boh!?

Dopo un po' di tempo, a seconda del collante impiegato, si ricolloca a pressione la cabina, che s'incestra senza problemi e con la massima accortezza e precisione si reinseriscono i diffusori luce.

Ripeto di nuovo che per evitare black-out anteriori i diffusori debbono essere sovrapposti nel modo che avete ben visto nella **foto n. 36.**

Inutile dire che con una cabina così ampia la mancanza o la presenza del macchinista si notano! Durante le prove sui binari di Vibaden ho scattato anche delle foto che chiariscono l'importanza dei personaggi e del personale di macchina (capotreno e conduttore) in un treno così... trasparente! **Vedi varie foto: la n. 39, n. 40 e n. 41.**



Foto n. 39: la cabina di guida ricollocata e il macchinista incollato



Foto n. 40: prove sul plastico di Vibaden tre



Foto n. 41: durante le prime prove il LINT era vuoto!

ARREDAMENTO INTERNO

Mentre ci si prepara ad *umanizzare* il convoglio aperto, diamo uno sguardo all'interno.

Come ho già riferito sono stati sfruttati gli spazi del sottotetto (foto n. 14) per alloggiare il decoder e i Jumper. Il telaio ospita una miriade di connessioni (foto n. 42), l'altoparlante (foto n. 15), mentre il motore è perfettamente mimetizzato nel soffiello centrale (foto n. 7, n. 8, n. 9 e n. 34). Qualunque connessione è ordinatissima curata ed invisibile: nelle foto n. 42 e n. 43 un esempio che non lascia dubbi.

I vistosi cavi che vedete nella foto n. 42 sono poi perfettamente nascosti dalla cabina di guida, una volta richiuso il mantello della semicassa.

L'arredamento interno è riprodotto quasi integralmente, solo in alcuni punti è stato sacrificato per esigenze elettriche (foto n. 44).

Collocare dei passeggeri seduti è quasi sempre possibile senza troppe mutilazioni. Sono comunque necessarie là dove i sedili *sembrano solo completi*, ma in realtà sono molto accostati per lo stesso problema della cabina di guida. Vedi le foto n. 45 e 46.

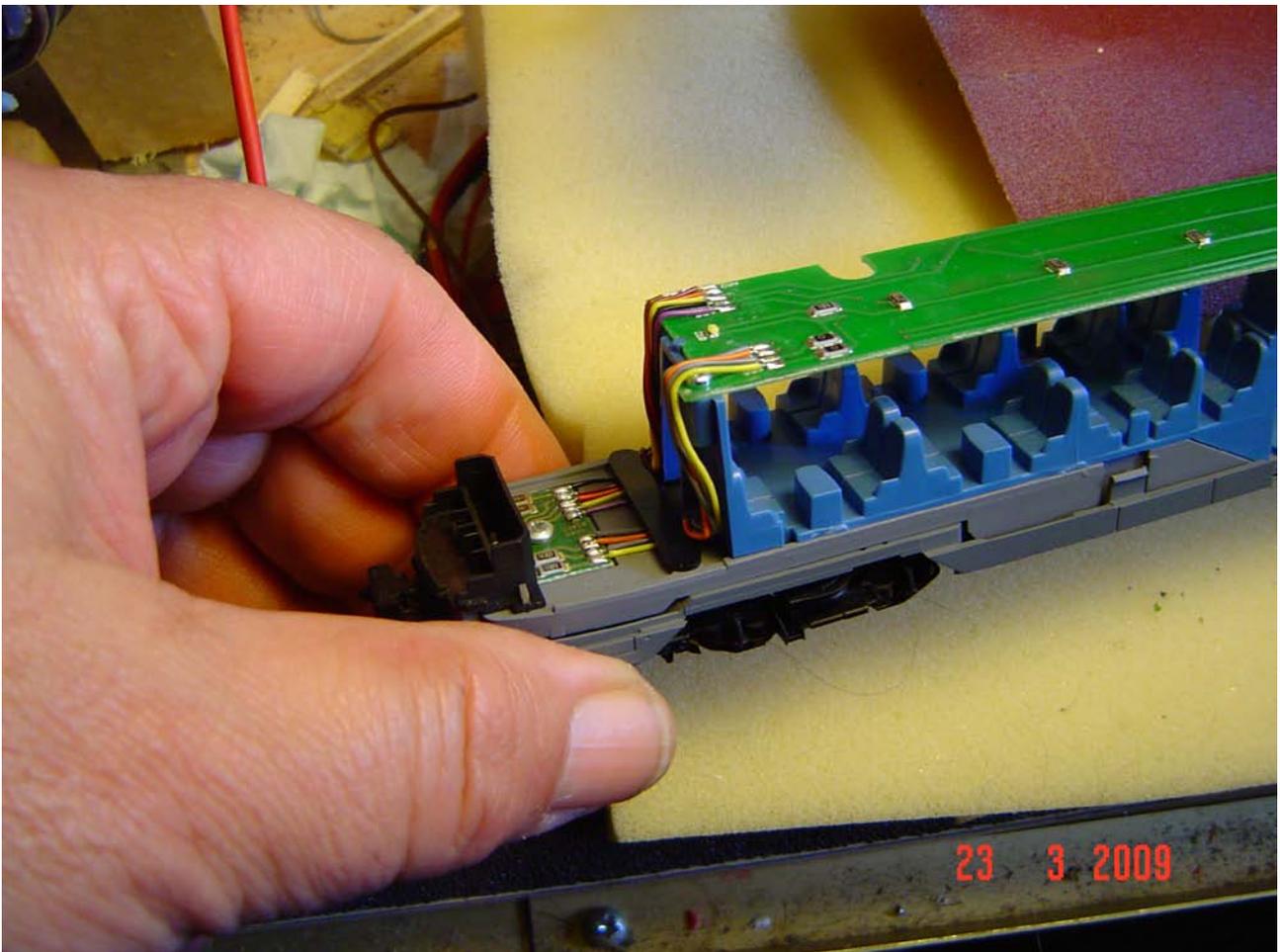


Foto n. 42: il telaio del LINT ospita molte connessioni elettriche

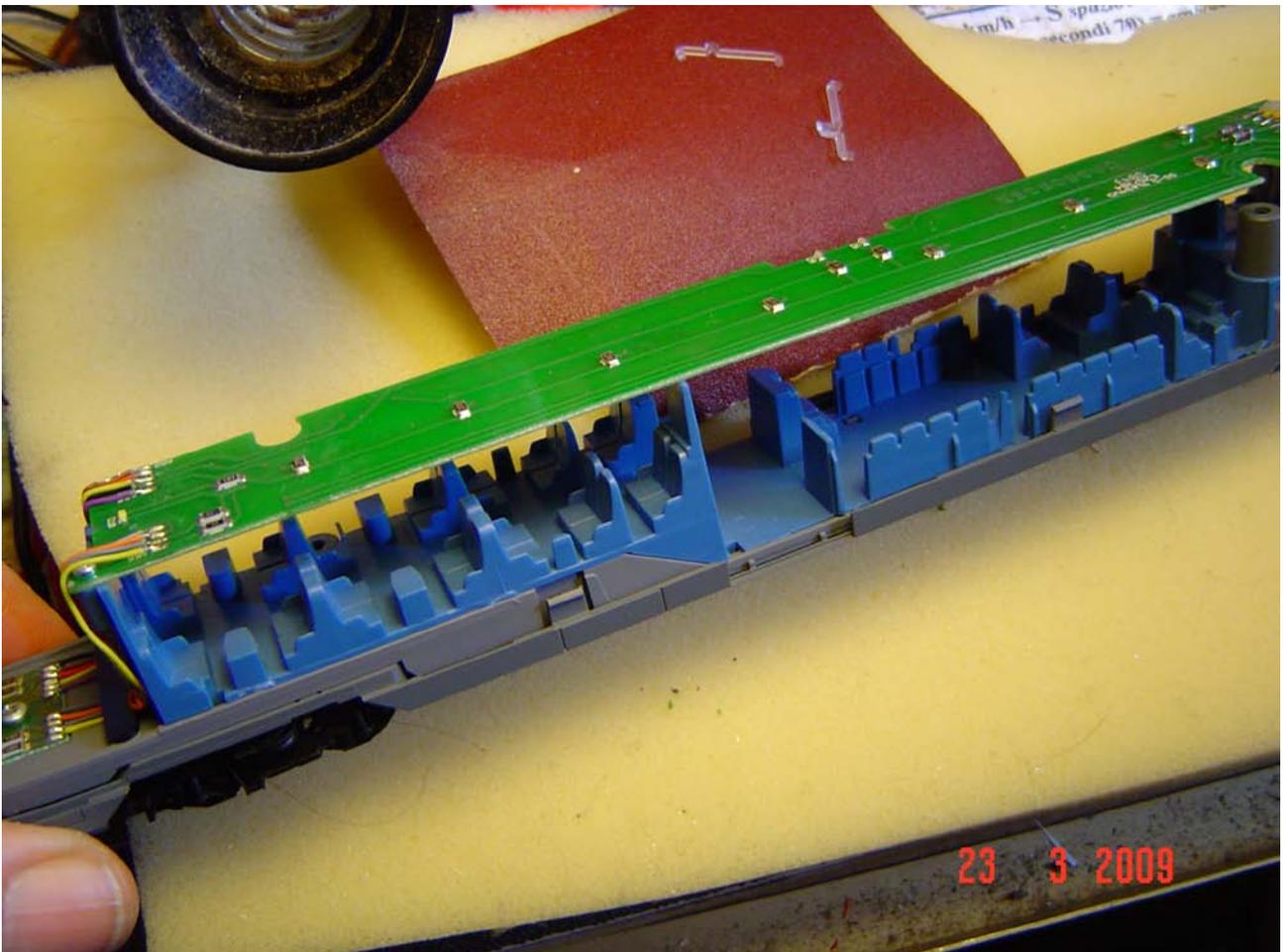


Foto n. 43: arredamento interno del LINT



Foto n. 44: l'arredamento del LINT rialzato nella zona a destra

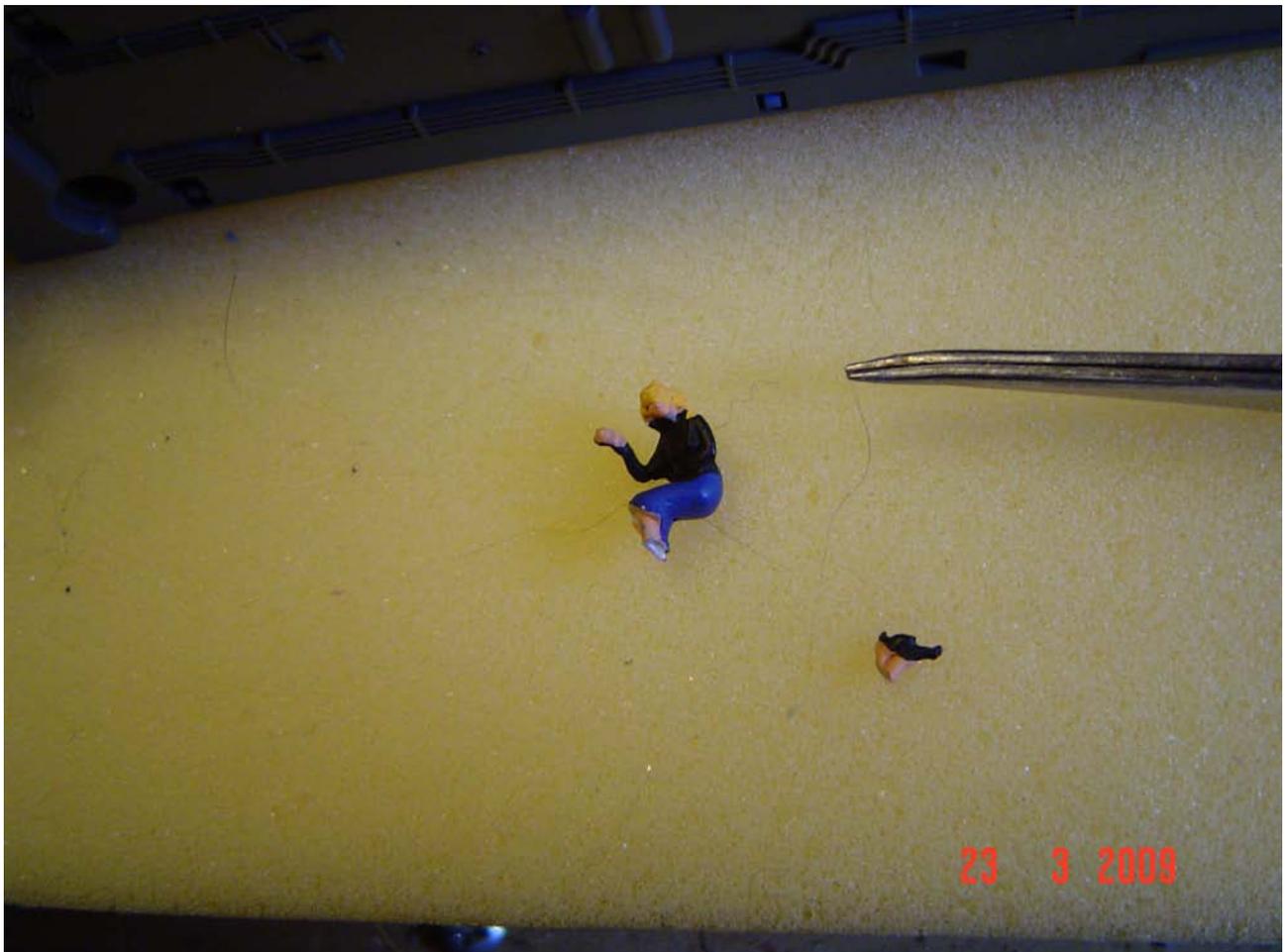


Foto n. 45: mutilazioni per alcuni passeggeri, causa l'arredamento interno.

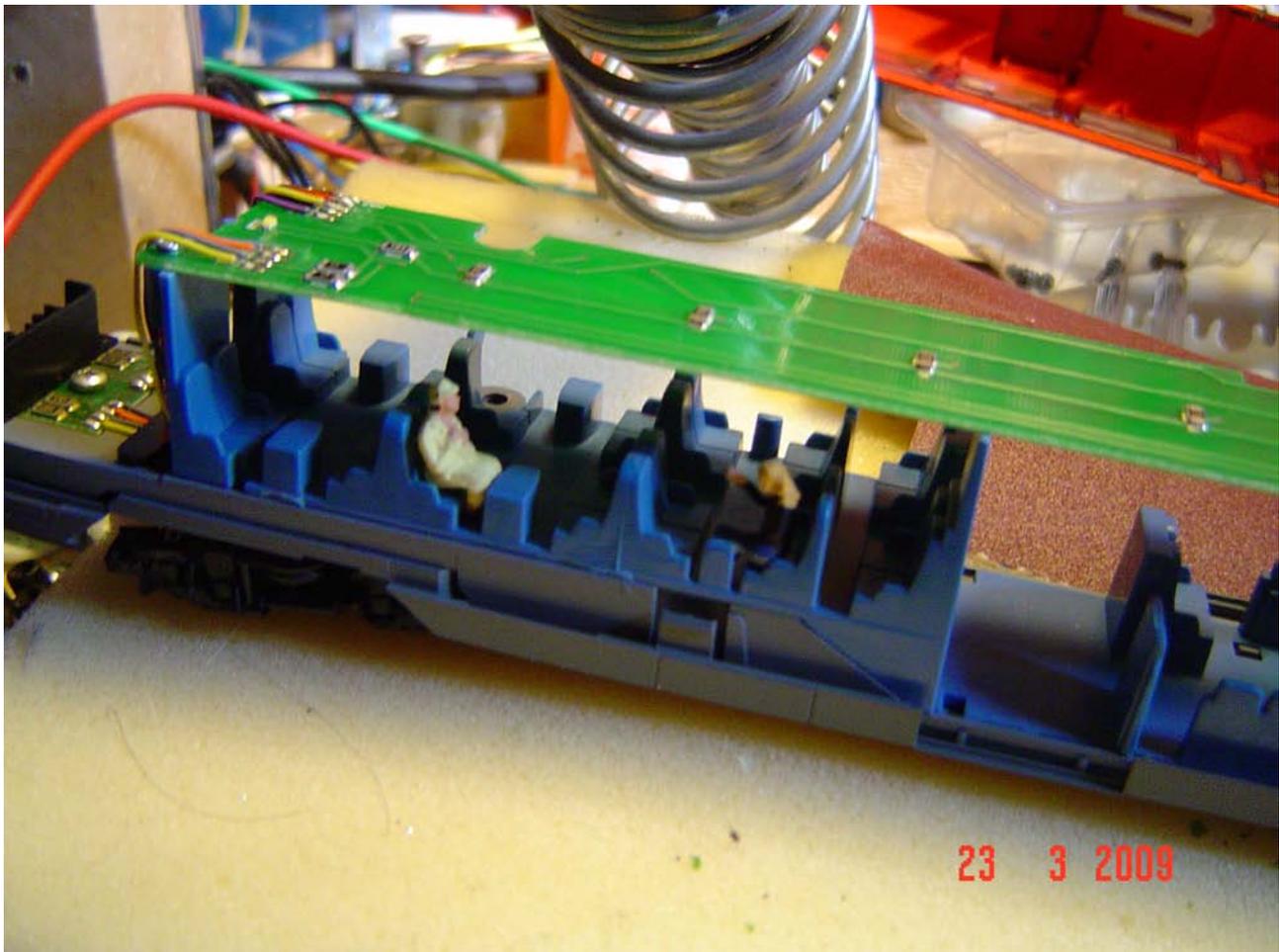


Foto n. 46: primi passeggeri incollati sull'arredamento interno.

Dopo aver incollato un numero di personaggi, seduti o in piedi, da voi ritenuto sufficiente (per quanto mi riguarda non gradisco troppo i treni affollatissimi), dovrete aspettare un certo tempo per far sì che il collante da voi usato si sia asciugato del tutto.

A questo punto, sempre per evitare di danneggiare il decoder o i ponticelli della semicassa a destra, [foto n. 34](#), riposizionate i mantelli, senza invertirli e, poiché in questo caso specifico, grazie al fatto che l'antenna radio è presente esclusivamente nella semicassa (a sinistra, sempre nella [foto n. 34](#)) priva di decoder, l'errore è impossibile: perciò non ho neanche effettuato una prova per verificare la pur remota possibilità di scambiare le semicasse.

Poiché i personaggi seduti saranno oramai ben saldi si può rivoltare con attenzione la composizione LINT 41, come ben indicato nelle pagine 4 e 5 del libretto d'istruzioni, si procede allora ad avvitare a fondo, ma non esageratamente, le semicasse ([foto n. 47](#)). Nella [foto n. 48](#) il convoglio sta per essere immesso in servizio dal solito raccordo di Vibaden, raccordo che è collegato alla Central Station come binario di ricerca e modifica a minore amperaggio.



Foto n. 47: con passeggeri incollati si rimontano i mantelli rivoltando la composizione.



Foto n. 48: il convoglio viene immesso attraverso il raccordo di *Vibaden tre*

COME FUNZIONA

Le prove come al solito vengono eseguite sul plastico di Vibaden, che non è sempre perfetto per la posa del binario, né facile al transito a causa delle curve molto strette e in grande pendenza che portano alla stazione sotterranea.

Questa volta l'amico Domenico Cusimano di Palermo ha collaborato con il suo LINT ad integrare le prove:

*Caro Gian Piero,
ad eccezione del volume e dei tempi di accelerazione e decelerazione, il mio treno conserva il settaggio della casa di Göppingen. In verità, è percepibile una palese asincronia tra la velocità del convoglio, tutto sommato modesta e sorprendente per un motore a cinque poli, e l'intensità del suono nel processo di accelerazione. (Domenico Cusimano)*

In verità la composizione è veramente rumorosa: sia quando si accendono i motori che quando si spengono, però sono veramente *coinvolgenti* e non hanno nulla a che fare con i suoni del passato.



Foto n. 49: il LINT durante le prime prove fermo al semaforo d'ingresso est

Nella **foto n. 49** si vede il convoglio mentre dopo aver affrontato la salita della stazione sotterranea è fermo al semaforo della curva ad est di Vibaden. Dato che in questo periodo sul mio impianto corre l'anno 1976, il 648.2 verrà al più presto ricoverato nella Schattenbahnhof per evitare incongruenze storiche.

Ho visto, purtroppo da lontano ed ero in macchina, un LINT diesel partire dalla stazione di S. Sisto (ospedale Silvestrini di Perugia) con una lentezza tale che sembrava al rallentatore, non so se dopo un curvone in trincea abbia accelerato di colpo. Non ho sentito da così lontano i suoi motori, peccato.

Aumentando con la Central Station 60212 il parametro sonoro di frenata (si entra nel suo sottomenù indicato con i simboli delle note ♪) si ottiene un effetto da far accapponare la pelle!

La velocità del convoglio vero non supera i 120 km/h. Dalle prove da me effettuate il *modello Märklin* ha una velocità perfettamente in scala che raggiunge troppo rapidamente se il modello conserva i parametri di vendita. Tuttavia non appena si aumenta il tempo di accelerazione e decelerazione il rumore del LINT è più realistico.



Foto n. 50: prove del LINT sull'impianto di Domenico Cusimano

L'intensità della luce è suggestiva, come nella **foto n. 50**, solo al buio. Di giorno è quasi impossibile capire se le luci interne siano o no accese.

La luce è soffusa e rilassante, sono tentato di prender un LINT per verificare il suo realismo. Anche i cartelli laterali di destinazione sono illuminati in una cornicetta.

Dalle prove sul binario per ora non sono riuscito, come per la 230 001, a riscontrare il benché minimo problema (**foto n. 51**).

FORZA DI TRAZIONE

Il LINT 41 Märklin pesa, senza personaggi, 440 grammi.

Con una certa difficoltà, data la lunghezza della coppia e la mancanza del classico gancio, ho effettuato le prove di trazione sul banco dinamometrico. Il gancio-repulsore centrale, nella realtà serve per l'aggancio automatico, assomiglia allo Scharfenberg e come quello non ha funzionalità, però forse si può sostituire con uno modellistico normale, dato che lo sforzo viene effettuato in rettilineo, comunque ho agganciato egualmente il LINT allo spoiler e, pur essendo uno sforzo irregolare è riuscito a tirare circa 125 grammi senza slittare. Non ho forzato di più, credo si possa arrivare anche ai 135 grammi se si potesse evitare un certo "imbarcamento" del carrello sotto sforzo.



Foto n. 51: il LINT nel suo ambiente naturale a Vibaden

Questo concentrato di potenza in un solo carrello, in cui tutti e 4 gli assi sono dotati di cerchiature, sarà utile per le eventuali doppie o triple trazioni con altri convogli della stessa famiglia...

Se andate al Capitolo 31°, la tabella appena aggiornata vi mostrerà che il 648.2 è tra i primi 15 come forza di trazione e dovrebbe avvicinarsi ai 4 N di capacità di traino.

Alla Märklin hanno fatto un buon lavoro!

CONCLUSIONI FINALI

Bello è bello. La verniciatura, le scritte, le deliziose cornici nere dei finestrini sembrano impeccabili. Tanta trasparenza fa sì che si debba prestare molta attenzione alla polvere (da rimuovere delicatamente) e alle impronte... digitali (foto n. 52 e 53).

Il funzionamento meccanico, è scorrevole è molto silenzioso, ma si apprezza solo se lo si fa viaggiare a motori (suoni digitali!) spenti e la forza di trazione è pensata per le trazioni multiple, tanto è esuberante. Il prezzo si sa è Märklin, contenuto grazie al materiale sintetico del mantello, ma non certo alla portata di tutte le tasche. I *ricchi* dicono che se di una cosa chiedi quanto costa non te la puoi permettere... Non è consolante, ma forse è vero.



Foto n. 52: il bellissimo LINT nel suo ambiente naturale a Vibaden



Foto n. 53: il bellissimo LINT nel suo ambiente naturale a Vibaden

DEDICA

Dedico questo capitolo ad un caro *amico*, il mio bel cagnolino che ha pazientemente assistito alla costruzione di *Vibaden due e tre* e che mi ha lasciato *per sempre* da poco, dopo 14 anni... Gerri.



GERRI A VIBADEN TRE NEL 2006

Gian Piero Cannata

