

# CONSIGLI SUL GRUPPO E 03/103 (PARTE I)

Nel 2012 saranno già ben 10 anni che questo storico Gruppo di locomotori, ammirati ancor oggi per il design, l'eleganza e la potenza, ha abbandonato il servizio regolare nelle DB AG.



Foto n. 1: l'ultima colorazione delle 103, prima della radiazione nel 2002.

## BREVE STORIA DEI PRINCIPALI MODELLI MÄRKLIN

Appena un anno dopo l'uscita del grande prototipo la Märklin esordì con la famosa 3053, E 03 002, era il 1966. Curiosamente, e disgraziatamente per me, non possiedo quell'unico Catalogo (1966-1967) in cui apparve come novità. La [foto n. 2](#) è quella del catalogo 1967/68. Noterete il prezzo non certo per tutte le tasche: £ 12.500 e per avere un raffronto con oggi rileggete quanto ho già scritto nel Capitolo 21° (prime pagine di "Prove e consigli sul Gruppo 24").

Il lucernario era illuminato nei primi modelli, ma poi dato che era a luce non costante, dipendente dalla tensione sul binario, e che inoltre causava delle difficoltà nell'inversione di marcia, fu nei modelli successivi eliminato. Cercare di spiegare ai neofiti oggi che cosa significava invertire la marcia anni fa è difficile, dirò che, essendo il relè elettromeccanico, la sovratensione veniva assorbita

dalla lampadina e la cosa accentuava il saltello (brutto e pericoloso) che a volte poteva far percorrere diversi metri (in scala H0) e ad esempio far letteralmente schiantare la locomotiva su carrozze o paraurti. La fine regolazione della molla del relè attenuava il problema, ma dati i tempi in cui non tutti se la sentivano di *ficcare il naso* nei modelli, la Märklin eliminò successivamente la luce del comparto motori... fu ripristinata solo con l'avvento del Digital.



Foto n. 2: la prima E 03, apparve nel 1966 (catalogo 1966/67 collez. Cannata)

Nel 1970, senza che fosse mutato il numero di catalogo, la 3053 divenne 103 002, in contemporanea col mutamento di nomenclatura del vero locomotore nelle DB, per effetto della rivoluzione computerizzata dell'aprile del 1968 (foto n. 3).

Nel 1971, sempre poco tempo dopo l'uscita nelle DB, la Märklin rinnova, con una doppia fila di griglie d'areazione, il suo modello che cambia il numero di catalogo in 3054. Attenzione il numero di catalogo **3053** fu attribuito a ben tre locomotori diversi:

- 1) all'E 03 002, inizialmente uscito;
- 2) al 103 002-2, uscito nel 1970;
- 3) al 103 237-4, con doppia griglia, serie Hobby, riuscito in sordina nel 1991, dopo essere stato eliminato dal catalogo negli anni iniziali del Digital.



Foto n. 3: la nuova carrozzeria cannibalizzata da una E 03 Trix ha sostituito quella distrutta della 3053 del 1970

La **foto n. 4**, del catalogo 1996/97, ritrae la curiosa situazione che ho già descritto in altri Capitoli, di altalenante presa di *posizione produttiva* della Casa tedesca, da un lato pronta a migliorare la manovrabilità delle sue loco con la rivoluzione digitale, dall'altro timorosa (a ragione) di rompere con il passato "analogico". Visto che questo timore si prolungò sino agli inizi di questo secolo, è segno evidente che vi fu un lentissimo (ben 18 anni!) convincimento ad abbandonare quasi del tutto il sistema analogico, almeno dal punto di vista operativo su plastici realizzati negli ultimi anni.

Del resto il poter manovrare senza limiti era una potenzialità tanto appetibile che pure i testardi (come me!) si convinsero alla fine della bontà dell'idea. Il Digital, nonostante la campagna pubblicitaria martellante, stentò a decollare a causa della abissale frattura che apriva con il passato.

Molti erano diffidenti, io lo ero, molti non se la sentivano di rifare e riprogettare gli impianti con costi economici elevati... la domanda che tutti si facevano è: "Che faccio, butto tutto?"

Così la 103 digital-trasparente (**foto n. 5**) e la chiavetta Märklin delle ancestrali loco a molla, furono per anni solo il simbolo del difficile, si può ben dire *sofferto*, contrasto ideologico



Foto n. 4: nel catalogo 1996 sono ancora presenti tre 103, con tre differenti concezioni operative (catalogo 1996/97 della collezione Cannata)



Foto n. 5: la chiavetta per caricare le loco a molla e la 103 digitale

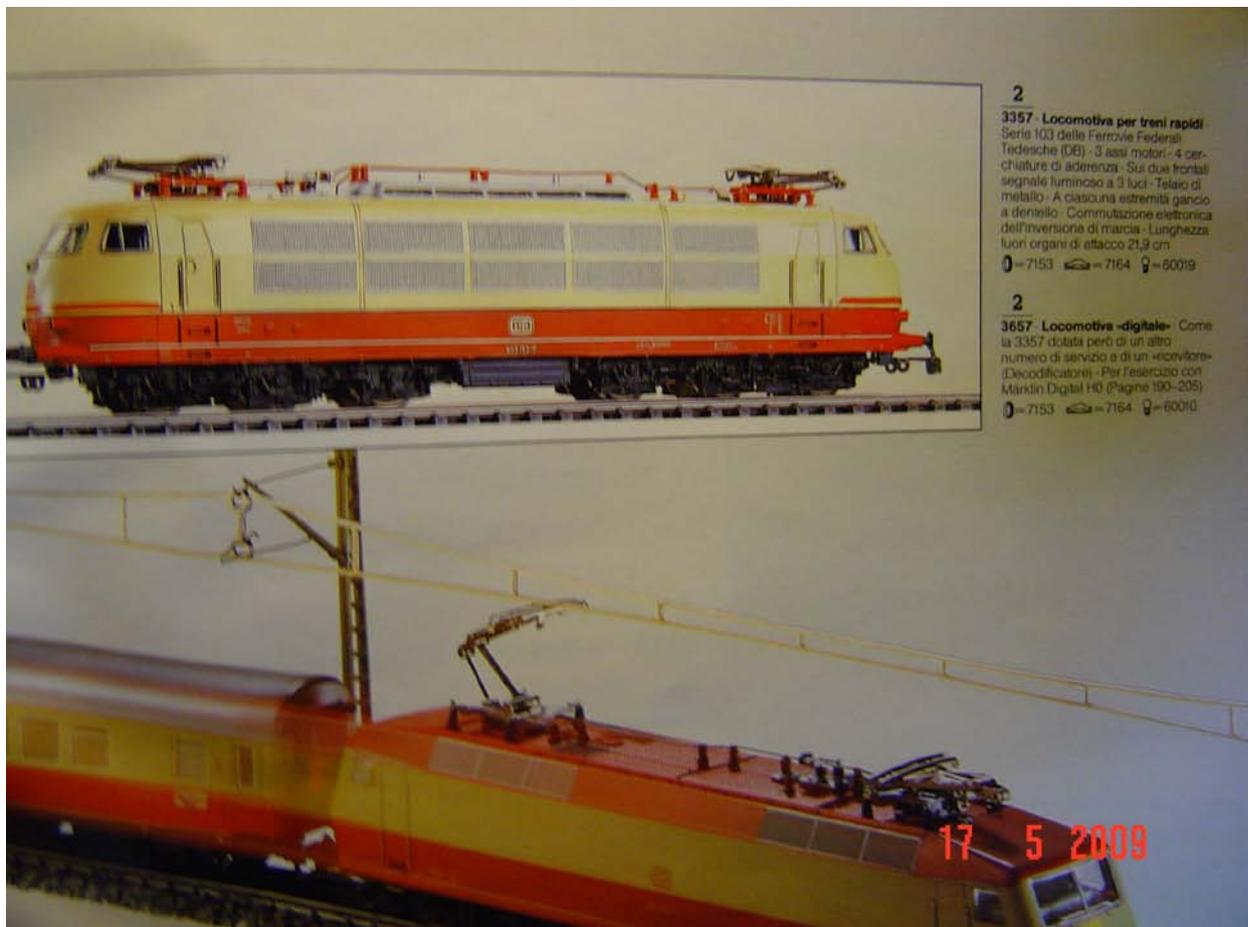


Foto n. 6: nel catalogo 1985 ancora presenti due 103 (catalogo 1985/86 della collezione Cannata)

Nella **foto n. 6** è parzialmente riprodotta la pagina in cui, nel catalogo del 1985/1986, veniva segnalata la *nuova 3657 digitale*, affiancata dalla 3357, apparsa, un paio d'anni prima, con l'*inversione elettronica della direzione marcia*. Il locomotore digitale non dovrebbe essere stato un gran successo se pensate che è del 1988 l'uscita dell'ultimo tentativo di rinnovamento nell'analogico, il motore a 5 poli *piazzato* (forse per sperimentazione) in due sole loco elettriche: una Br 120, art. 3553, di cui possiedo ancora il telaio (**foto n. 7** e, solo per quanto riguarda la carrozzeria, **foto n. 8**) con la vecchia motorizzazione (*qualcuno* dovrà pure ricordare i vecchi tempi!), ed una 103 della **foto n. 9** (art 3558). La **foto n. 7** potrebbe indurvi a pensare che la macchina sia digitale, ma non lo è affatto, se non altro perché manca il decoder, antesignana invece del sistema applicato, anni dopo, sui decoder Motorola, l'allora nuovissima motorizzazione a 5 stelle (!), con possibilità di regolare l'accelerazione e la velocità attraverso i trimmer che si vedono sull'estrema destra del circuito elettronico e che appaiono come due bottoncini argentati dotati di un intaglio per un mini cacciavite. Detto fra noi: erano difficili da regolare e complicavano l'operatività delle locomotive a tal punto che io stesso le utilizzai con un minimo uso di quella "diavoleria". C'è da dire però che, dopo 21 anni, la "diavoleria" funziona ancora!

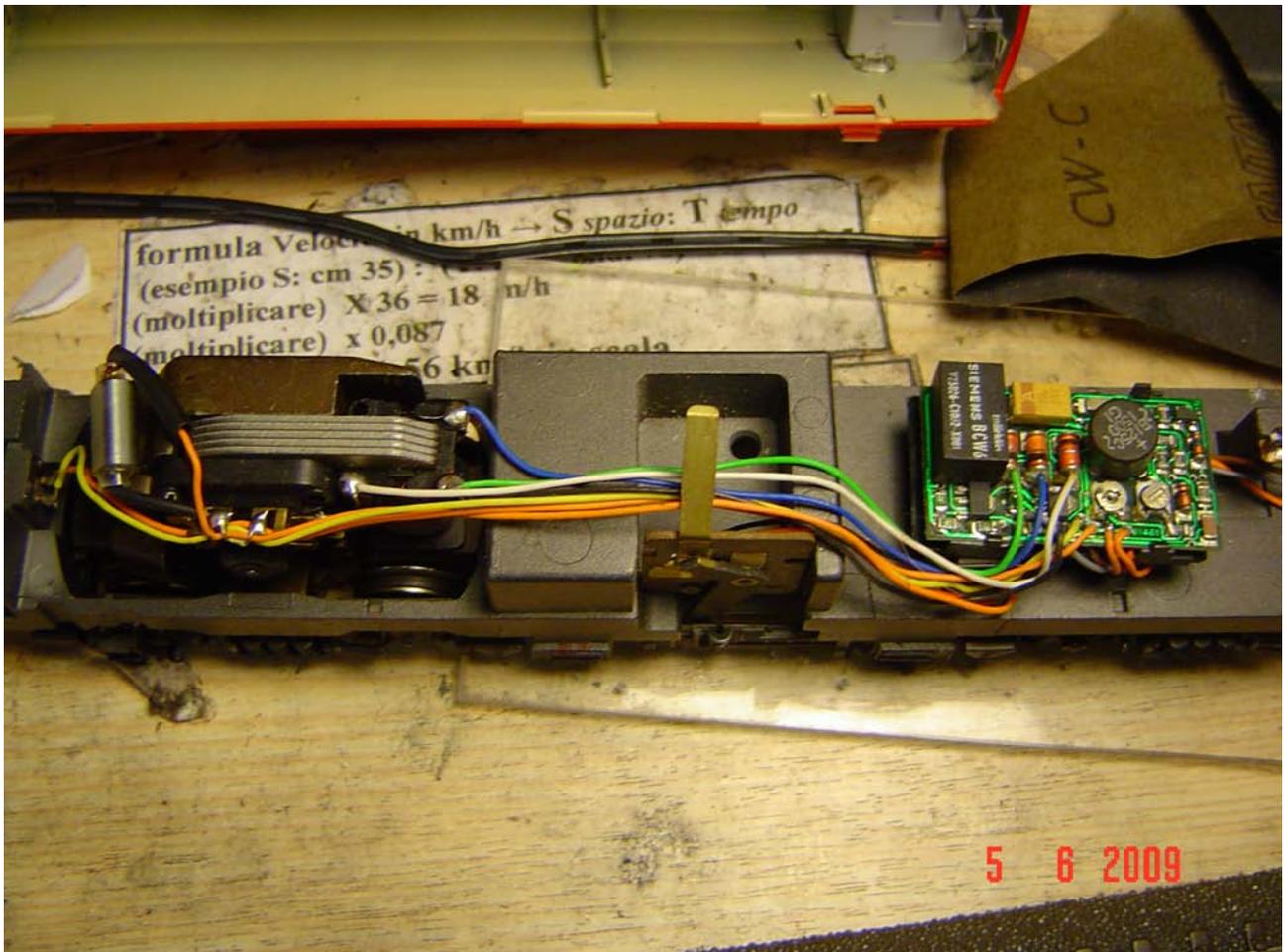


Foto n. 7: il telaio dell'analogica Br 120 , art. 3553 del 1988



Foto n. 8: la carrozzeria dell'analogica Br 120 , art. 3553 del 1988



Foto n. 9: la 103, art. 3558 del 1988, oramai digitalizzata.

In tutte le foto di locomotori miei personali vedrete sempre pantografi di tipo nuovo: o simmetrici al vero tipo DBS 54, 220433 art. Märklin, o monobraccio asimmetrici, nel reale noti sotto la sigla SBS 65 (art. 603391) che la Märklin, certamente recependo il movimento di mercato e le giuste aspirazioni dei modellisti, sfornò per le varie 103, che esordirono addirittura in anteprima con il *monobraccio mobile* della famosa 103 137 *INSIDER* del 2004 (foto n. 10) e poi con il tradizionale sistema manuale nella 111 197 (modello del 2005, art. 37316 foto n. 11), pantografi che io ho sostituito anche nelle mie vecchie 120 (per esempio vedi la foto n. 8).



Foto n. 10: la 103 137 INSIDER con pantografi mobili del 2004



Foto n. 11: la 111 197, del 2005 con pantografi monobraccio



Foto n. 12: grande traffico nella stazione di Vibaden ambientata nel 1978

### **PANTOGRAFI SIMMETRICI TIPO DBS 54, 220433 MÄRKLIN**

I pantografi simmetrici tipo DBS 54, 220433 Märklin, oltre che belli e sono tanto funzionali che li ho montati persino su vecchie Roco (E 41, 110 e 140), si montano poi sui vecchi locomotori della Casa di Göppingen in modo semplicissimo, al posto degli antiquati 7218. Unico loro neo: gli isolatori *smezzati*, identici a quelli dei vecchi pantografi e questo fatto dimostra, indubbiamente, che la Märklin intendesse incentivare il loro uso anche come *ricambi* per i vecchi locomotori elettrici, altrimenti avrebbe optato per uno stampo pieno.

Nella [foto n. 12](#) un momento di grande traffico nella stazione di Vibaden, ambientata intorno al 1978, e si riconosce in secondo piano una 140 239 (ricavata dalla digitalizzazione di una 3156 del 1980) che monta, come la nuova 103 193, mfx del 2008, i nuovi pantografi simmetrici mentre la 103 sullo sfondo è l'INSIDER con i pantografi sollevabili, tramite motori piezoelettrici, del 2004.



Foto n. 13: pantografi monobraccio verniciati personalmente in una 111 DB AG

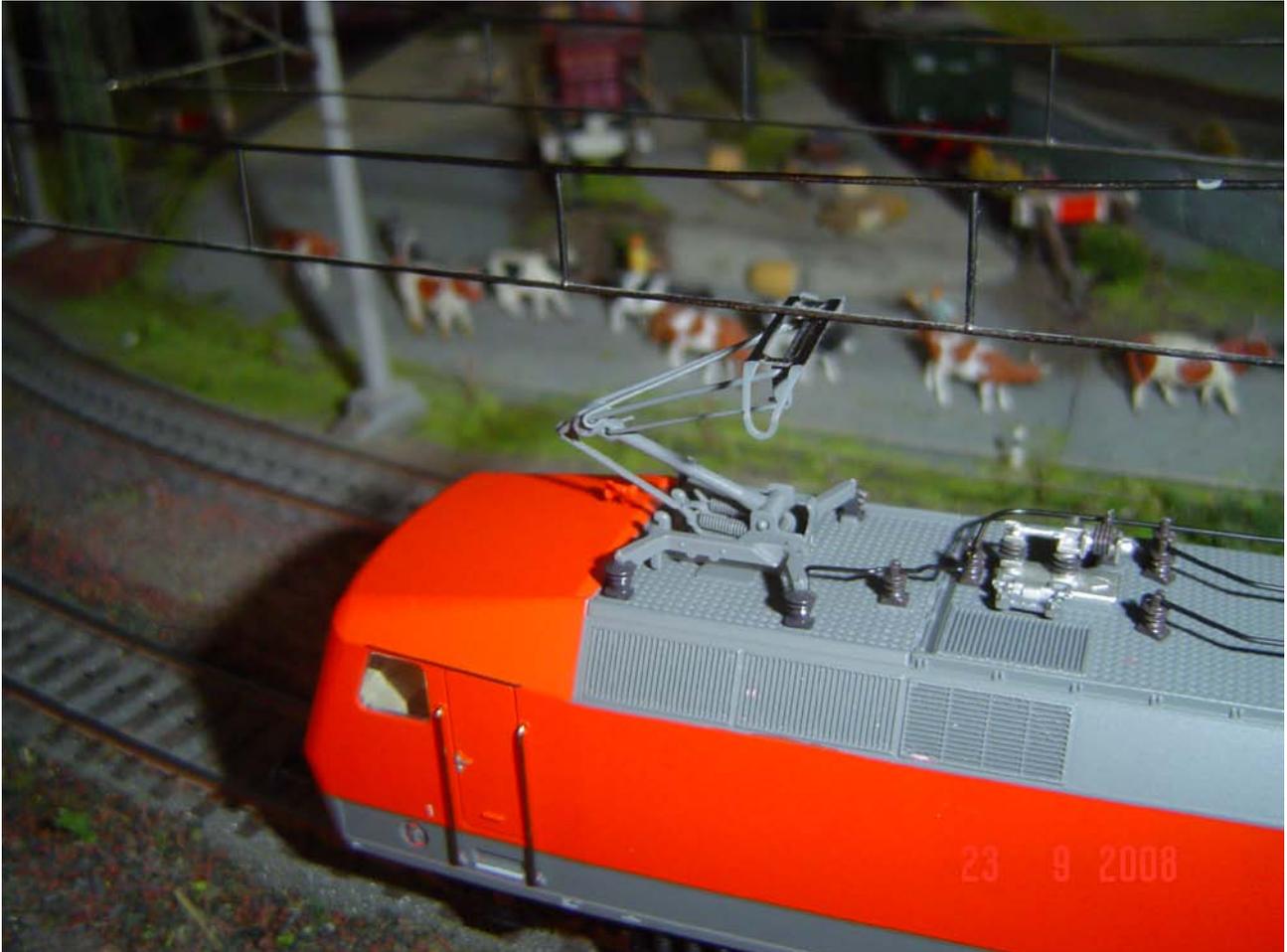
### **PANTOGRAFI ASIMMETRICI TIPO SBS 65, 603391 MÄRKLIN**

I pantografi asimmetrici 603391 (foto n. 13, qui montati su una 111) sono belli fini ed anch'essi dotati di un ottimo strisciante che difficilmente causa problemi, ma al contrario di quelli simmetrici sono forniti, come ricambi, solo bruniti.

La loro verniciatura si rende necessaria ed è un'operazione certosina:

- a) bisogna evitare di esagerare con la vernice rossa, per scongiurare il pericolo di un blocco del molleggio;
- b) bisogna evitare di verniciare pesantemente il basamento e gli snodi degli archetti, cosa che impedirebbe una corretta trasmissione della corrente (necessario solo se si voglia usare i pantografi come veri organi di presa corrente). Ricordo però che persino la stessa Märklin sconsiglia questo utilizzo per il sistema digitale e questo perché i continui sbalzi di tensione, dovuti alla scarsa superficie di contatto tra strisciante e filo, possono danneggiare i decoder Systems;**
- c) non si può usare uno spray per i motivi sopra accennati;
- d) non sempre la verniciatura a pennello con colori acrilici dà buoni risultati.

Fortunatamente se si osservano le foto del reale spesso si stenta a credere che i pantografi siano di colore rosso fuoco: intemperie, ossidazione e scarsità di luce li rendono, e ce li mostrano, di colore brunito, tendente addirittura al nero. Insomma, si può quasi dire che abbia fatto bene la Märklin a scegliere una tonalità del genere per i suoi rinnovati 7218 (DBS 54) e 7247 (SBS 65) negli Anni Ottanta. Per farla breve si aveva, e si ha, una scusa plausibile se, in una foto, la verniciatura non risulti impeccabile! Ultimamente per la 103 201 della [foto n. 1](#) (art. 39572 del 2006) e per la 120 123 del 2008 ([foto n. 14](#), art. 37539) i pantografi sono stati già verniciati in fabbrica.



[Foto n. 14](#): pantografi monobraccio verniciati dalla Märklin in una 120 DB AG

I 220433 sono invece verniciati rosso fuoco DB ed assolutamente nuovi di zecca. Conducono corrente benissimo, inoltre, al contrario dei pur belli Fleischmann, non si ossidano e se avete letto o leggerete la storia del mio plastico, raccontata nel § 16 del mio libro, sapete, o saprete, di cosa sto parlando.

Per ulteriori notizie tecniche su questi pantografi Vi rimando al § 15 del mio libro, ma qui ricordo che i primi 7218 o, secondo un'altra numerazione 215000, erano, come tutti gli altri tipi di pantografi, grossolani, altri addirittura anche non rispondenti a prototipi, e soprattutto lucenti.

## ISOLATORI DEI 220433, DEI 603391 E LE BASI

Gli isolatori però dei pur perfetti 220433 (stampo e corpo unico con il basamento), sono dello stesso colore degli archetti, ovviamente per evitare di applicarli a parte su uno stampo che, poi, doveva essere identico al passato, o di farli verniciare *manualmente* con costi proibitivi di mano d'opera. Gli isolatori dei 603391, come già detto vanno verniciati e così la loro base di supporto. **Attenzione**, se decidete di sostituirli nelle DB 103, 111 (solo, s'intende, in quelle loco che li avevano e non in quelle che montavano i simmetrici DBS 54) e in tutte le 120 (escludendo i 5 locomotori prototipi) dovrete ordinare anche le basi e la vite che non corrispondono, ma solo somigliano a quelli vecchi e per semplicità Vi allego i numeri di articoli di ricambio necessari: la base pantografi n. **209385** vite n. **785070**. Nella **foto n. 15**, si possono osservare i bellissimi pantografi 22043 dopo la operazione *vernissage*.



Foto n. 15: pantografi, con isolatori verniciati personalmente, nella 103 193 DB

(fine prima parte)

Gian Piero Cannata



# CONSIGLI SUL GRUPPO E 03/103 (PARTE II)

## PROBLEMI DI VERNICIATURA NEI MODELLI DEL PASSATO



Foto n. 16: la verniciatura nelle vecchie E 03, 103 si deteriora dopo circa 25 anni.

Nelle **foto n. 16 e n. 17** vedete una rara 103 (art. 3053 del 1970)... il telaio invece è quello di una loco TRIX, marcata E 04 004.

Questa 103 è una particolare macchina che mi fece acquistare un *gentleman* del fermodellismo romano, da me conosciuto come *il Signor Giulio* (non seppi mai il cognome), commesso “storico” del negozio, vicino a Piazza Mazzini, dei fratelli Giorni. Un personaggio squisitamente corretto... d’altri tempi, purtroppo scomparso anni fa, ma che molti anziani fermodellisti capitolini ricordano con affetto. La carrozzeria originale iniziò a deteriorarsi nel 2000 (dopo 30 anni!), ero dispiaciuto anche perché era una delle loco acquistate quando, ancora fidanzatino, mi recavo a trovare la mia futura moglie che, caso fortuito, abitava a duecento metri dal negozio di Giorni. Feci, addirittura, tramite la Ciciesse Model venire dalla Märklin la vernice autentica per ritocchi, ma i risultati erano pessimi. Allora acquistai una loco in corrente continua della Trix, giacché la sola carrozzeria

della Märklin E 03, art. 39573 del 2001 non era disponibile, sostituii la carrozzeria distrutta, cosa possibile per due motivi:

- 1) anche dopo più di 30 anni le carrozzerie erano compatibili, pur essendo la prima di termoplastica e la seconda di metallo;
- 2) nelle 103 la numerazione è solo legata al telaio, su cui è presente anche il biscotto DB; la parte superiore (con le cabine) porta di solito solo il biscotto. Ovviamente non si possono mescolare telai di epoche diverse: dopo il 1987 perché cambiò la colorazione in rosso scuro, dopo il 1994 per la diversità dei “biscotti” e dopo il 2000 per la tonalità del rosso cosiddetto *orientale*.



Foto n. 17: la carrozzeria distrutta della 3053 del 1970 Märklin è stata montata sul telaio di una E 03 Trix

Realizzai così una “nuova” 103, prototipo, con una carrozzeria metallica e con un risultato estetico perfetto, perché la dicitura sul telaio originale anche oggi dopo 39 anni è rimasta perfetta (foto n. 19). La colorazione delle vecchie 103 Märklin (articoli storici quali il 3054) con carrozzeria in termoplastica, dopo circa una trentina d’anni, ha cominciato a *spellarsi* letteralmente, iniziando dai punti spigolosi. Ho rimediato a volte invecchiando ed accentuando (coprendole alla vista) le *magagne* che, al vero rendevano le *ammiraglie* della flotta DB mal messe per ruggine, abbozzature e trascuratezza.

Per la 103 002-2 prototipo, ripresa nelle **foto n. 18 e n. 19**, la cui carrozzeria era irrecuperabile, sono stato fortunato, certo a caro prezzo, ma la nuova carrozzeria in metallo *cannibalizzata* garantirà per almeno 50 anni la verniciatura del locomotore. Nel 2059... potrò verificarne la tenuta!

Per non gettare nulla ho invertito i telai e naturalmente il Trix è stato reso folle, così è simulabile il traino di una decrepita e 03 004 in officina!

Questa loco folle è quella che avete visto nelle **foto n. 16 e n. 17**.



**Foto n. 18: la nuova carrozzeria per la 3053 del 1970 Märklin è stata montata**

Una piccola pazzia per ridare vita ad una rara locomotiva di quella serie di 4 prototipi del 1962 (al vero), con l'ancora più rara dicitura post 1968: fu l'unica E 03 prototipo rimarcata (nel telaio) 103 dalla Märklin. L'operazione rimarcatura non fu ripetuta quando nel 2002 uscì la E 03 004 rinnovata art. 39573 **EXCLUSIV**. Chi ha letto il mio libro "Serena discussione..." sapeva già della vicenda a lieto fine di questa *particolare* 103.

Si noti, nella **foto n. 17**, come si manifesta il "cancro della vernice". Tutto inizia lentamente nelle parti spigolose (tratti neri) che pian piano si ampliano irrimediabilmente mettendo a nudo la plastica nera sottostante.

Ovviamente con il telaio e la carrozzeria metallici il peso e la stabilità del locomotore sono aumentati sensibilmente e la forza di trazione è notevole, anche se non arriva ai vertici della classifica stilata nel Capitolo 31°.



Foto n. 19: la marcatura sul telaio metallico della 3053 del 1970 è ancora in buono stato dopo circa 40 anni!

Anche il modello della 103 101-2, abbinato ad una confezione di tre carrozze sotto l'articolo 2868 del 1992/93, con colori della Lufthansa, ha iniziato ad accusare qualche problema già da alcuni anni. Fortunatamente erano nella realtà ridotte male in arnese, specie quando il tentativo di collegare aeroporti e stazioni ferroviarie fallì dopo appena tre anni (ne ho fatto cenno nel § 16 del mio libro) e inorridite pure per le [foto n. 20 e n. 21](#).

Anche molte 103 "normali" furono, dalle foto pubblicate su riviste tedesche, molto trascurate; alcune finirono occasionalmente anche a tirare convogli merci... dal lussuoso treno rapido passarono ai carri bestiame! Sembra che i problemi di un tale inopinabile teutonico abbandono furono legati, a metà degli Anni Novanta, al salasso economico originato dalla riunificazione delle due Germanie, che svuotò le casse della DB Occidentale, impegnatissima a ricostruire una rete DR, dell'ex DDR, povera dal punto di vista strutturale, insomma fu per i Tedeschi una bella rogna da grattare!



Foto n. 20: la 103 con i colori Lufthansa, art. 2868, fortemente invecchiata!

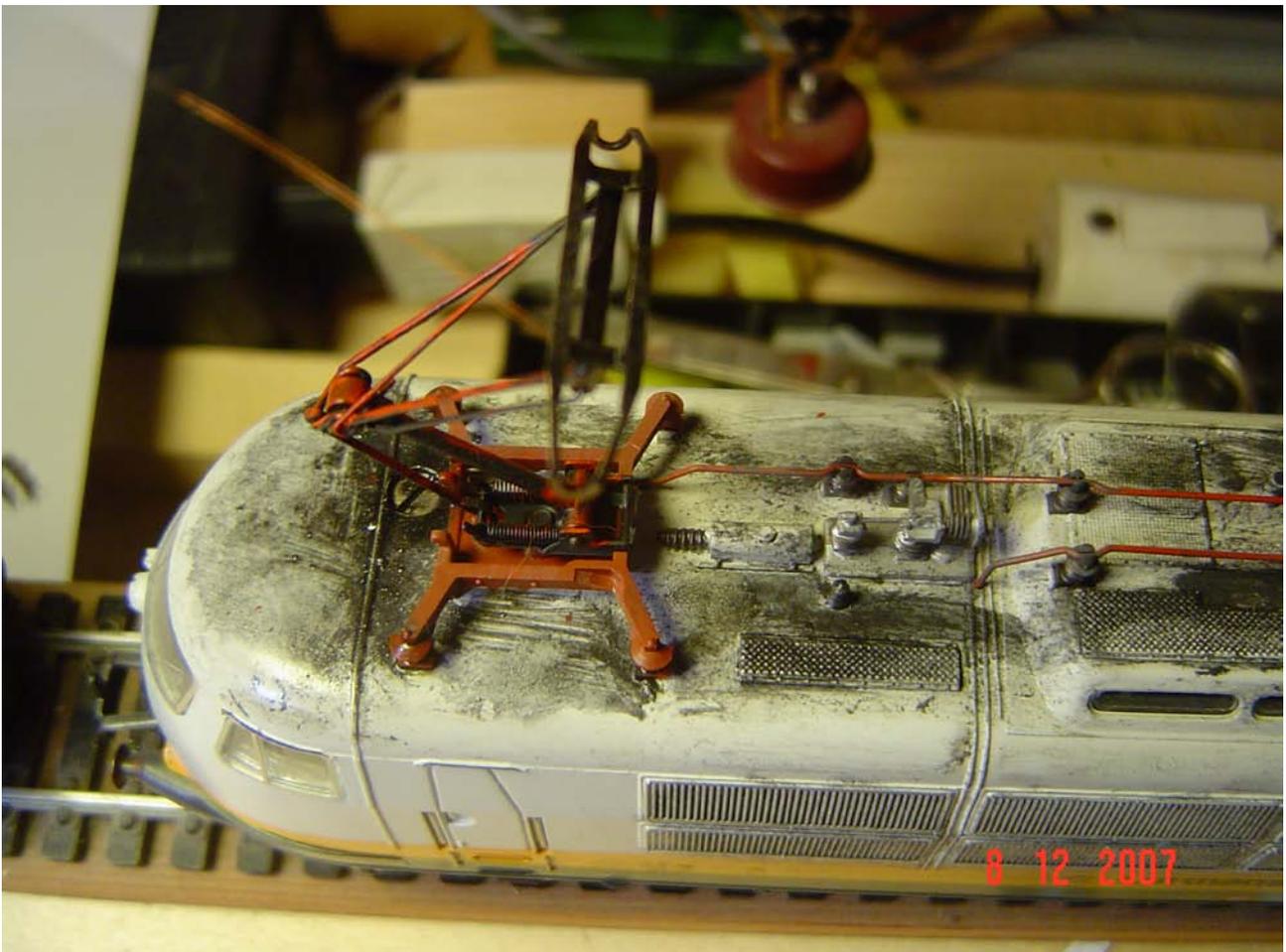


Foto n. 21: particolare del tetto sporcato nella 103 con i colori della Lufthansa



Foto n. 22: invecchiatura e rimarcatura posticcia per una 103 dopo il 1994

Anche i miei modelli si cominciarono a deteriorare in quasi contemporanea di quelli veri. Ma non è finita. Anche un'altra 103, di circa 30 anni prima, aveva la carrozzeria che inesorabilmente si stava deteriorando nei punti spigo-losi (art. 3054). Presto fatto: dalla foto di una 103 reale, arrangiata con targhe posticce, nella fretta di adeguare tutte le loco al nuovo simbolo delle DB AG, vista su Eisenbahn Journal del maggio 1995, realizzai una 103 *super invecchiata* ed assolutamente fedele al vero (foto da 046 a 049). Non sempre le macchine vengono *assassinate*, state calmi ap-passionati e collezionisti, nelle foto successive ecco il tema trattato in modi diversi anche perché possiedo, e non ve le mostrerò tutte, molte versioni delle E 03 o 103 che dir si voglia.

Ultima nota sulle 103 o meglio sui 4 prototipi che la Henschel presentò a Monaco di Baviera nell'estate del 1965 all'esposizione internazionale dei trasporti. Orbene un modellista mi ha chiesto quali tipo di archetti montassero quelle loco antesignane del gruppo 103, dato che li aveva visti con due diversi tipi di pantografi. Avevo visto in foto solo 2 prototipi: la E 03 001 e la E 03 004 (che possiedo come modelli) ed ero certo, o quasi, che la E 03 002 avesse il pantografo simmetrico DBS 54, poiché come ho detto, ho anche la versione post 1968 (rivedi ad esempio la

**foto 043)** della 103 002-2. La mia Bibbia DB per le loco elettriche tedesche il libro *Die Elektrolokomotiven bei der DB*, di Hierl e Fritz non mi aiutava, ma poi un articolo apparso sulla Rivista Tutto Treno nel n. 42 dell'aprile del 1992, mi chiarì il mistero ed allego una tabella. Resta il fatto che non credo di aver mai visto una foto vera delle E 03 002 e 003.

<b>Prototipo E 03 001</b>	Costruttori Henschel e Siemens	Pantografo monobraccio SBS 65
<b>Prototipo E 03 002</b>	Costruttori Henschel e Siemens	Pantografo simmetrico DBS 54
<b>Prototipo E 03 003</b>	Costruttori Henschel e Siemens	Pantografo monobraccio SBS 65
<b>Prototipo E 03 004</b>	Costruttori Henschel e Siemens	Pantografo simmetrico DBS 54



