

Attenzione ai pattini asimmetrici 73406

- Consultate altri capitoli come il 1°, il 10°, il 42°, il 44° (dedicato alle Silberling) ed il 57° -

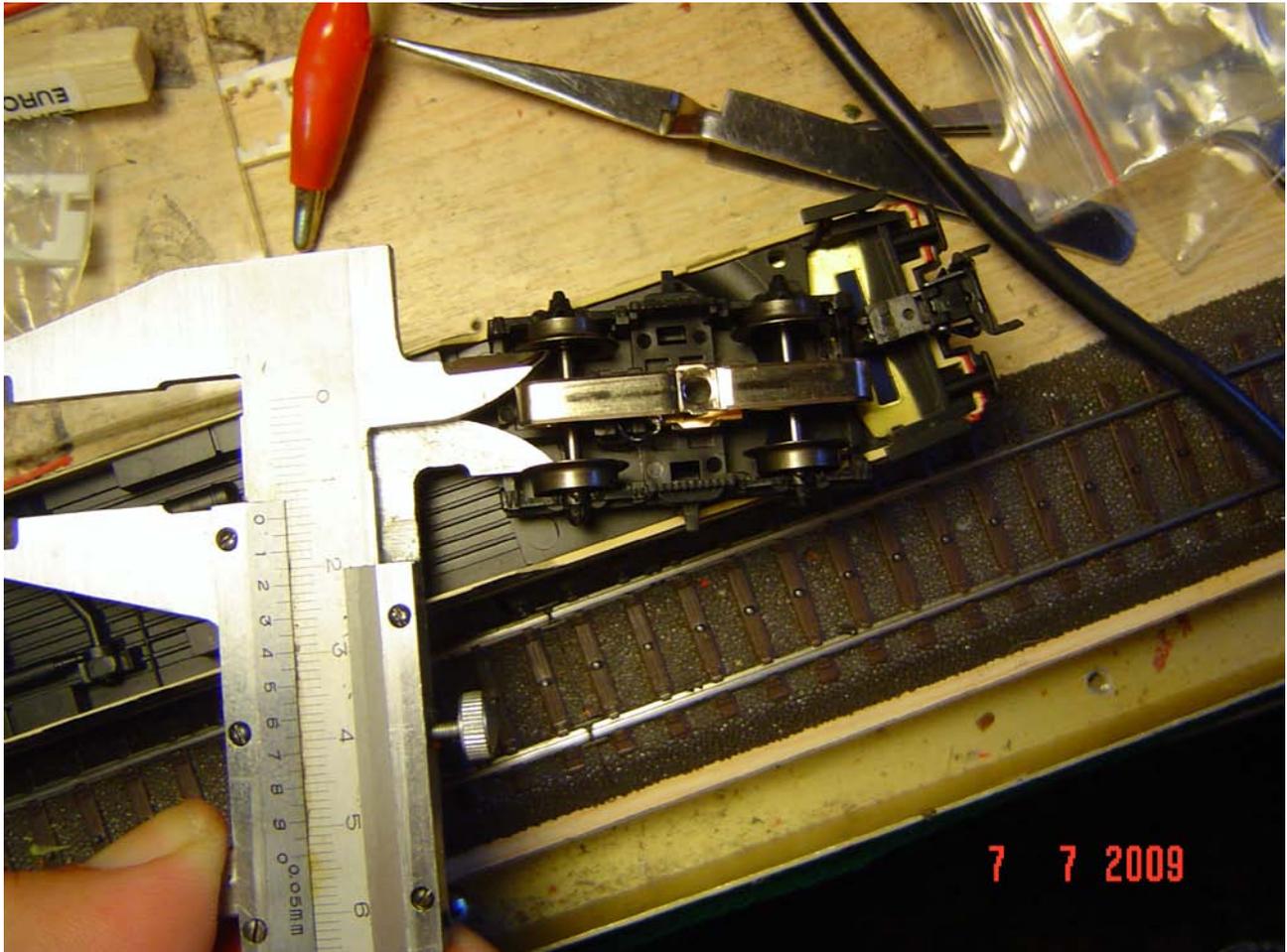


Foto n.1: con il calibro si può risolvere il problema di questi pattini

Contrariamente al mio solito non farò penare più di tanto chi legge le mie note... parto dalla soluzione del problema che, come vedete dalla [foto n. 1](#), si riconduce a quanto già descritto nel Capitolo 10°.

I pattini asimmetrici 73406, che possono causare corti circuiti su deviatori inglesi e deviatori della serie lunga, sono invece si può ben dire neutralizzati da un corretto distanziamento delle ruote che va portato a circa 14,2/ 14,3 mm. Una *soluzione* comporta però prove e controlli accurati, quindi non vi dovrebbe essere di peso seguirmi mentre faccio il resoconto di come io sia arrivato al nocciolo del problema.

Cronistoria

A parte un'iniziale titubanza, ho aderito all'idea della Märklin di rinnovare il parco carrozze utilizzando una scala intermedia (per quanto concerne la *sola lunghezza*) prossima alla canonica 1:87 e cioè: 1:93,5. Mi è sembrato un compromesso accettabile, del resto già utilizzato dalla Fleischmann, tra scala perfetta (che comporterebbe carrozze lunghe oltre 30 cm) e le approssimazioni del passato che

riducevano le lunghe carrozze da 26,4 m (reali) a “moncherini” da 26,4 cm (scala 1: 100). Negli anni Cinquanta, parlo per i neofiti non certo per i collezionisti, le carrozze, che nella realtà erano lunghe 26,4 m, erano state ridotte a soli 24 cm (ricercatissime in lamierino), cioè la scala nella lunghezza corrispondeva a circa 1:110!!

Ma torniamo al presente.

Queste *nuove* Märklin (esempio nel convoglio della [foto n. 2](#)) oltre ad avere particolari riportati nelle fiancate dei carrelli, assenti invece nella vecchia produzione, sono scorrevolissime e, nonostante la loro lunghezza sono in grado di affrontare le curve strette della gamma standard dei binari “C” e “K”, mentre risultano problematiche per gli impianti armati con il vecchio “M”, a causa delle lanterne degli scambi (specialmente quelle enormi degli anni Cinquanta, poi molto rimpicciolite in produzioni successive negli anni Settanta).

Per farle transitare su tali vecchissimi impianti la stessa Märklin consiglia addirittura d’allontanare le lanterne!



Foto n.2: convoglio di carrozze “lunghe” trainate da una 103 a Vibaden

Già nel periodo in cui furono messe in produzione studiai il metodo più economico ed efficace per migliorare la presa di corrente sul mio plastico di Vibaden e vi riuscii grazie all’azione del *mio* carro-puliscipunte (vedi il Capitolo 13° e lo specifico 16°), e con l’uso preventivo del carro aspirapolvere della Lux Modellbau, utilissimo specie dopo lunghi periodi d’inattività (di cui ho trattato nel 19° Capitolo).

Quasi in contemporanea uscirono i *ganci conduttori separabili* come, o quasi, quelli normali o vecchio tipo (relex).

Fui quindi tentato di illuminare le nuove carrozze grazie ad un solo pattino, perciò, man mano che uscivano, le acquistavo insieme ai ganci conduttori ed alle illuminazioni.

Sapete tutti che sono state previste due tipi di luce, rispettivamente **73400** (a luce calda adatta a vecchie carrozze) o **73401** a luce bianca di tipo più moderno. Vi dico subito che ho terminato un capitolo dedicato alle possibili applicazioni, assolutamente alla portata di un buon modellista, di tali illuminazioni persino sulle Donnerbüchsen o su altre piccole carrozze a due assi.

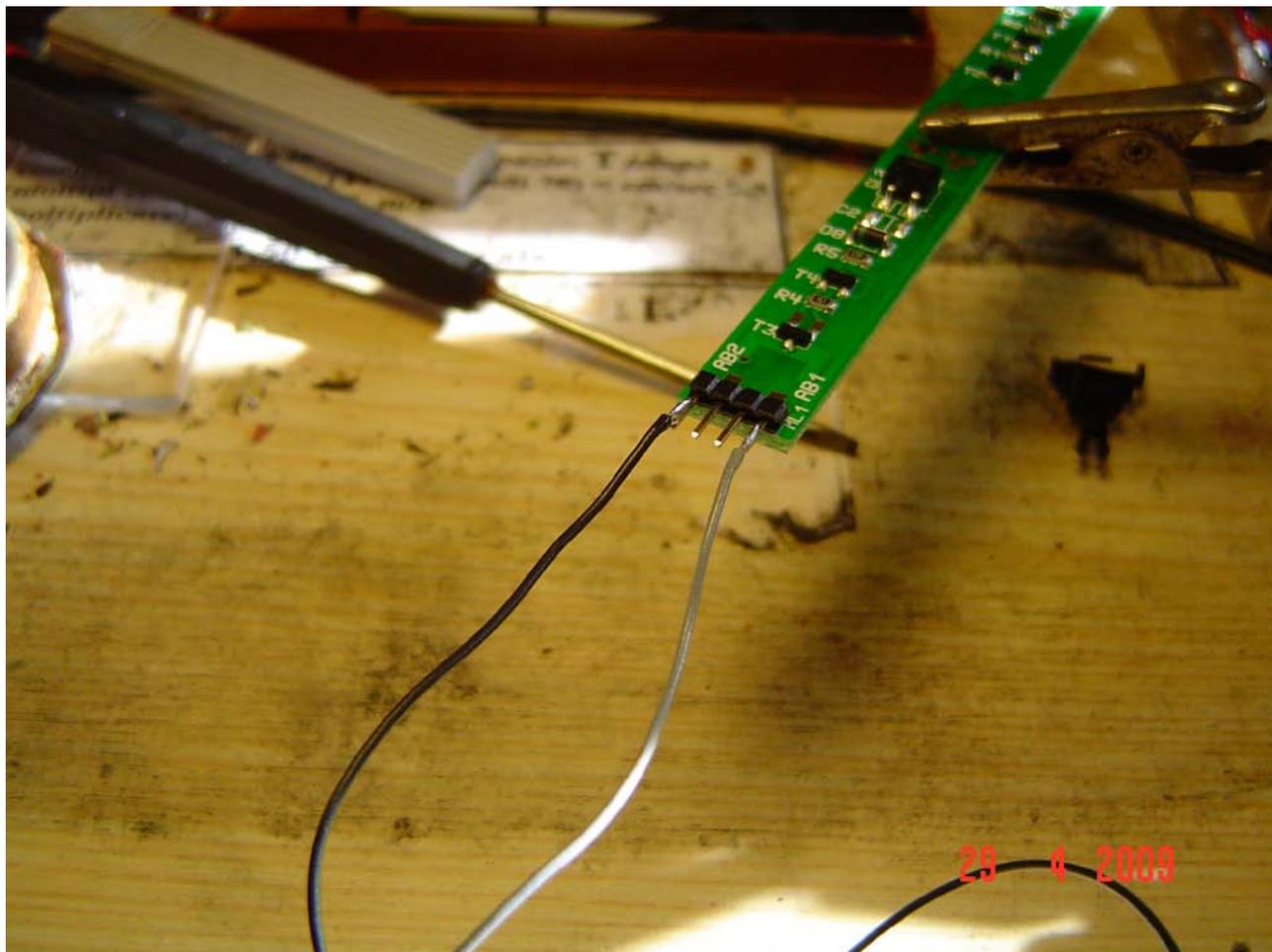


Foto n. 3: saldando i fili si può ovviare alla mancanza di spinotti specifici

Saprete poi che per le nuove carrozze è previsto, per una migliore mimetizzazione tra le fiancate dei carrelli, un nuovo tipo di pattino asimmetrico: il 73406, che nelle **foto n. 1 e n. 4** potete vedere durante le prove effettuate per realizzare questo lavoro.



Foto n. 4: il pattino asimmetrico 73406 specifico per carrozze lunghe.

Grande fu la delusione quando, pur seguendo alla lettera le istruzioni della Casa di Göppingen, non riuscii a far transitare sul mio plastico, se non in rettilineo, le nuove carrozze illuminate; praticamente ogni qual volta affrontavano un deviatoio slanciato (**art. 24711 o 24712**) si innescavano una serie di cortocircuiti in grado di mandare in tilt sia la Control Unit (**6021**) sia in seguito la Central Station (**60212**).

Probabilmente, non ho effettuato prove specifiche, in un impianto analogico il passaggio su deviatori slanciati avrebbe provocato delle vistose scintille. Le successive verifiche (2010,2011) con le ultime Central (**60213/4**) sono state effettuate con l'involontario aiuto dell'ICE 1 che da anni, transitando sui deviatori slanciati, era causa di piccoli corti, perfettamente risolti con il controllo di un asse montato a 13,86 mm. Vedi il **Capitolo n. 10** specifico.

Per alcuni mesi abbandonai del tutto il progetto di illuminazione, poi riuscii a realizzarlo per le Rheingold (vedi e leggi il **Capitolo n. 1**).

Nel prezioso convoglio, adatto alle E 10 (di qualunque tipo) uscite in perfetta scala recentemente per la Märklin, installai due pattini su cinque carrozze nel tentativo di migliorare la presa di corrente dal conduttore centrale. Tutto sembrava filare liscio...

Fu soltanto grazie all'occhio esperto dell'amico Eros Pierini, durante una sua visita, che capii comunque di non aver totalmente risolto il

problema: Eros mi avvisò che durante il passaggio sotto le arcate del ponte sul mio plastico il convoglio Rheingold, trainato dalla E 10.12 (vedi le **foto n. 5 e n. 6**) *sobbalzava* per un istante per una sorta di *singhiozzo* della locomotiva. Dalla mia postazione centrale a Vibaden, a causa sia dell'imponente galleria, sia perché le arcate del ponte impedivano una corretta visione, il difetto non era visibile. Dopo poco feci transitare lo stesso Rheingold a bassa velocità... corto circuito!

Il problema si manifestava **sempre solo** nel medesimo punto e a passo d'uomo (grazie alla **6021** che si trova ora decentrata e vicinissima al ponte) lo determinai con estrema precisione: al passaggio su uno scambio slanciato della carrozza panoramica dotata del secondo pattino **73406**! Non ci fu verso. Fui costretto a toglierlo.

Fortunatamente il primo pattino **73406** non diede mai problemi... così allora pensai ad un mero difetto di fabbrica del pattino, ma mi sbagliavo perché allora non sapevo che il guaio risiedeva nell'interasse delle ruote del carrello.



Foto n. 5: il locomotore e le prime carrozze transitavano senza problemi.



Foto n. 6: l'E 10.12 sobbalzava mentre transitava in questo punto sul ponte.

Difetto... di fabbrica?

Sarebbe azzardato e persino lesivo del buon nome della Märklin pensare ad un difetto *voluto*... pur tuttavia è innegabile che per operai non all'altezza del passato (*maestranze tedesche* dove siete?) è più semplice montare assi con interperno da 13,9/14 mm, piuttosto che con una misura prossima ai 14,3 mm (*limite fisiologico* da non superare sui binari "C") a causa di una innegabile fragilità dei particolari riportati e non più stampati sulle fiancate dei carrelli. Le scalette poi sono fragili e di plastica rigida, non come un tempo a pressione, ma inserite nel telaio in un'unica fusione apparente e soggette a rottura: ne so qualcosa perché una carrozza della serie *Bavaria* (foto n. 7 e n. 8) mi si è sganciata in salita e, prendendo gran velocità, è conseguentemente sviata, cadendo ahimè dall'anello dell'elicoidale che conduce alla Schattenbahnhof riportando immediatamente la rottura di una delle scalette speciali della carrozza di coda. Già a pag 14* del Capitolo n. 1 (rileggetelo) accennavo a tale fragilità... vi ripropongo di seguito un piccolo brano.

*Il numero può non corrispondere causa la trasposizione in Rete.

IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE 73400 o 73401

MONTAGGIO DELL'ILLUMINAZIONE NEL RHEINGOLD*

**queste note sono valide anche per altre carrozze da 28,2 cm.*

Come prima regola **RICORDARSI** che le scalette sono molto fragili ed una volta piegate si **SPEZZANO**. Unica soluzione, in caso di rottura, è il loro incollaggio. Per aprire i mantelli a incastro fare leva (sempre delicatamente) ponendo pollice ed indice in presa solo e soltanto sul **PORTA-GANCIO**.



Foto n. 7: il Bavaria durante le prove al traino di una 211

Discorso analogo per le stupende carrozze del Rheingold DRG uscite nel 2008 (foto n. 9 e n. 10, prese nell'impianto in costruzione di Domenico Cusimano). Chi avesse imprudentemente maneggiato le scalette od altri particolari finissimi sa di cosa parlo... mentre impreca! A causa dei gravi problemi miei personali, derivati da una lesione ai tendini delle ginocchia, sono riuscito a far cadere persino due carrozze del mio Rheingold che tuttavia, grazie ai pesanti tappeti che ho piazzato nella sede del mio plastico, non hanno subito danni!



Foto n. 8: il Bavaria durante le prove al traino di una Diesel 211.



Foto n. 9: le delicate carrozze del Rheingold (foto Domenico Cusdimano)



Foto n. 10: le delicate carrozze del Rheingold (foto Domenico Cusdimano)

Tutto ciò comporta che anche noi, se desideriamo far percorrere in tutta sicurezza questi carrelli su qualsiasi deviatoio, dobbiamo operare con la massima cautela nel rimontare i due assi del carrello dotato di pattino **73406, a cui abbiamo modificato l'interasse come descritto nel Capitolo 10°, fondamentale per comprendere e risolvere il problema.**

E questa è l'unica soluzione che ho trovato...

Naturalmente è probabile che qualche lamentela sarà giunta in Casa Märklin e poiché sono in consegna (settembre 2009) le attesissime carrozze pilota Silberling nella versione 1961 con cabina pilota Hasenkasten e nella versione attuale con cabina anteriore Karlsruhe (il nome deriva dal Deposito DB dove vengono, dagli anni Settanta, modificate le vecchie testate dotate di cabine anguste), dotate ovviamente di pattino asimmetrico (art. 43820), non resta che verificare la soluzione (se c'è) adottata dal produttore.

Nel capitolo dedicato alle carrozze pilota verificherò meglio il tutto e nel frattempo Vi anticipo questa **foto n. 11 della carrozza Hasenkasten con tutti gli aggiuntivi di serie e *fuori serie* applicati...**



Foto n. 11: la carrozza pilota Hasenkasten.

Sequenza fotografica su una carrozza da 28,2 cm

Le foto successive, dalla **n. 12 alla n. 34**, sono state scattate durante le fasi operative necessarie per illuminare una carrozza di seconda classe verde anni Sessanta e vi saranno utili per meglio operare.

Sono necessari vari attrezzi quali:

cacciaviti minuscoli, saldatore, pasta acida, stagno, forbici, cesoie per aggiustare le... gambe dei personaggi Preiser, visori operativi per ottimizzare le saldature (leggi quanto scritto nel libro “Serena discussione...”) e, se non disponete di un paziente (molto) amico da schiavizzare, procuratevi una “terza mano”.

Le carrozze Silberling vecchio tipo, come quella della **foto n. 12**, possono, con un minimo di lavoro e un buon saldatore, supportano in modo facile le nuove illuminazioni a led. I vantaggi sono notevoli: anche con 18 carrozze accese contemporaneamente (in parte visibili nella **foto n. 13**) l'assorbimento è insignificante ed appena segnalato dalla Central Station 60212! Non provate a ripetere l'esperimento con le vecchie illuminazioni, potreste avere seri problemi con i decoder installati ed attivi sul plastico. Nelle **foto n. 14** i materiali occorrenti per operare l'installazione, in particolare nel sacchetto trasparente le guaine termo-restringenti ed i cavi neri molto flessibili e discreti.

Il cavetto nero (o grigio) flessibile o la guaina termo restringente sono reperibili presso un buon negozio specializzato in modellismo o in elettronica o dalla Ciciesse di Milano.



Foto n. 12: una carrozza Silberling vecchio tipo.



Foto n. 13: a Vibaden in azione 18 carrozze con illuminazioni a led 73400/01



Foto n. 14: cavetti neri e guaine termo restringenti.



Foto n. 15: il saldatore a gas e la lamella di massa per illuminazioni 73400/01

Nella **foto n. 15** in particolare il comodo saldatore a gas, l'accendino per i tubi termo-restringenti, la lamella di massa, personaggi seduti ed illuminazioni Märklin.

Montiamo l'illuminazione, consigli e trucchi

Nelle **foto n. 16 e n. 17** i personaggi Preiser o Märklin che nelle carrozze da 28,2 cm non necessitano di particolari "mutilazioni". Aprire tali carrozze non è semplicissimo, ma non posso ripetere quanto già detto nel mio storico Capitolo n. 1, sempre presente nel sito www.3rotaie.it.

Nelle **foto n. 18 e n. 19** la lamella di massa e la particolare posizione che il cavo deve assumere per passare sotto il carrello ed entrare all'interno della carrozza.

Nelle **foto n. 20, n. 21 e n. 22** la manovra per sganciare l'arredamento dal fondo della carrozza e una possibile modifica che aiuta il passaggio dei cavi con la realizzazione di un foro in più nell'arredamento stesso. In particolare nella **foto n. 22** si vedono bene particolari del timone d'allontanamento (con molla!) che non debbono essere assolutamente spostati, a meno di non montare il gancio conduttore (**Capitolo 57°**).

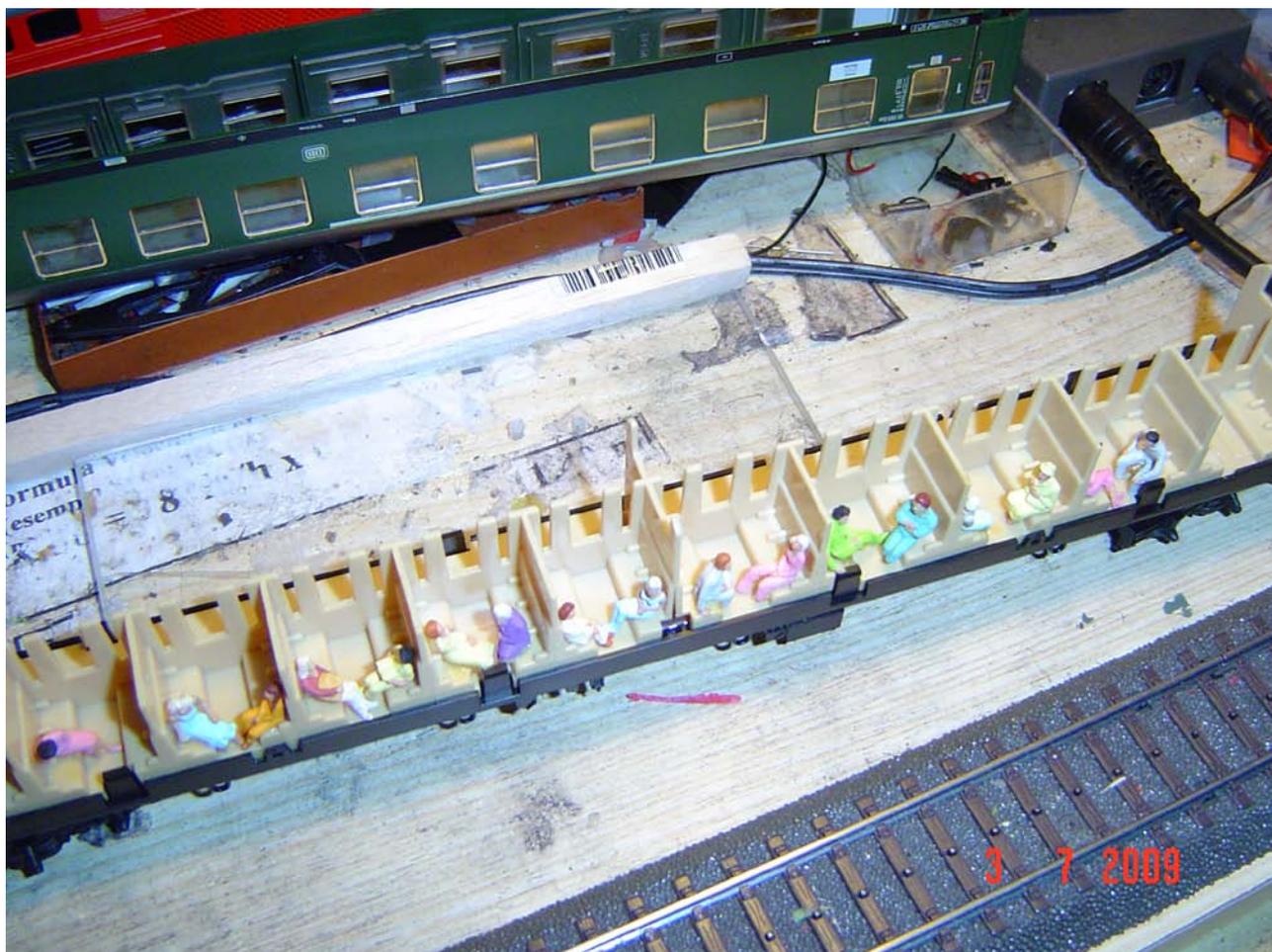


Foto n. 16: personaggi Preiser o Märklin incollati nella carrozza



Foto n. 17: personaggi Preiser o Märklin incollati nella carrozza

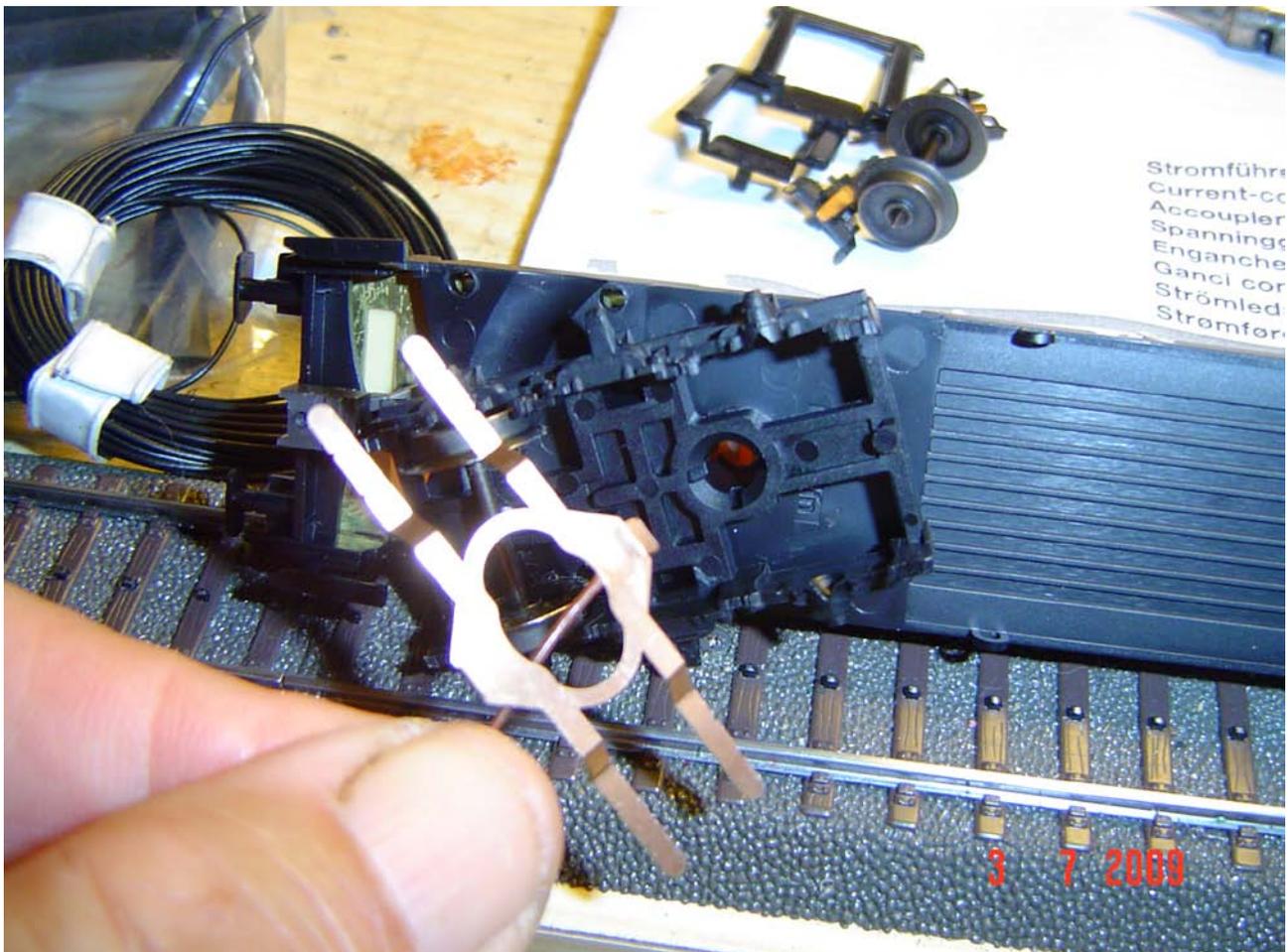


Foto n. 18: la lamella di massa e la particolare posizione del cavetto

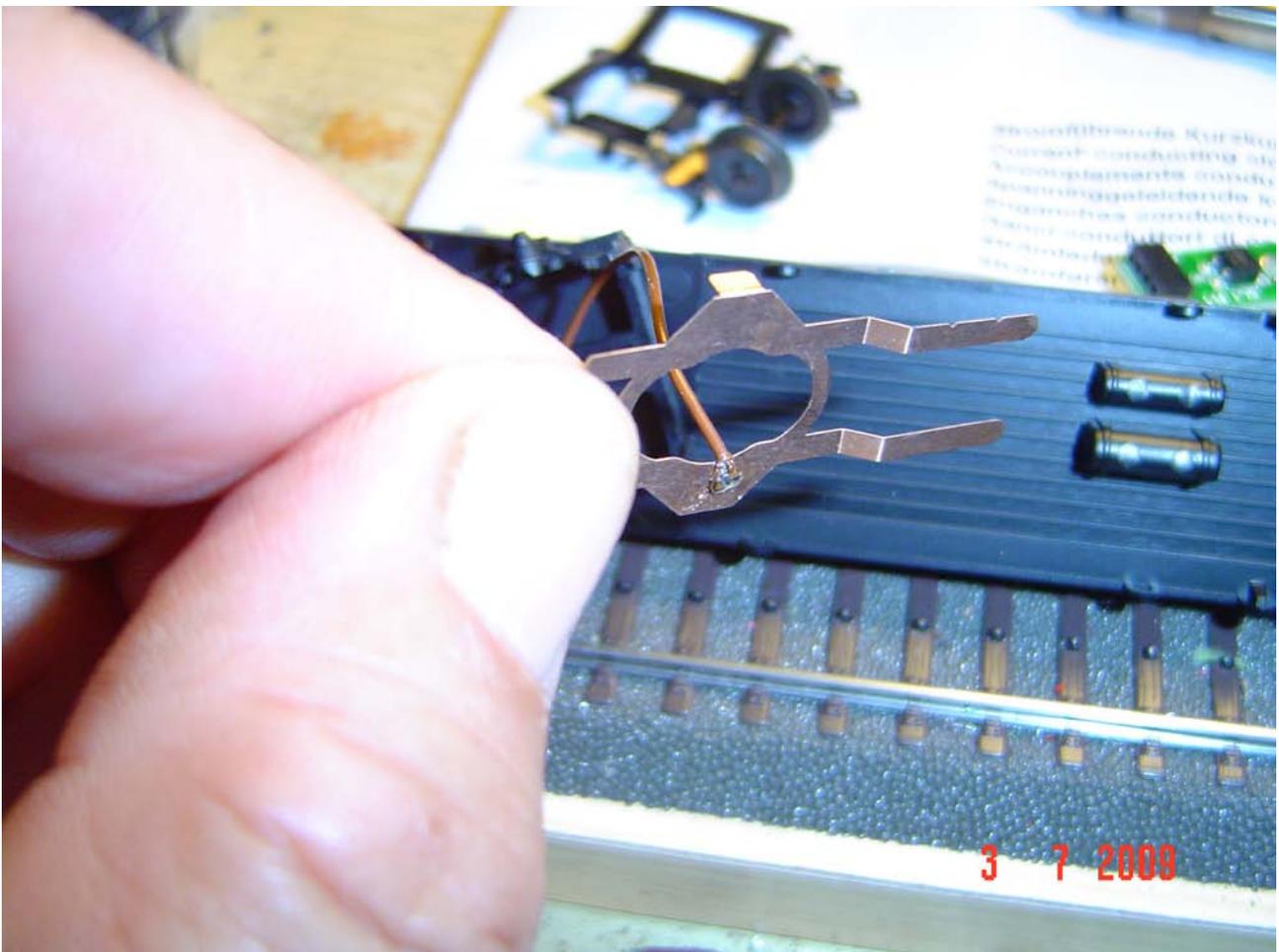


Foto n. 19: la lamella di massa e la particolare posizione del cavetto

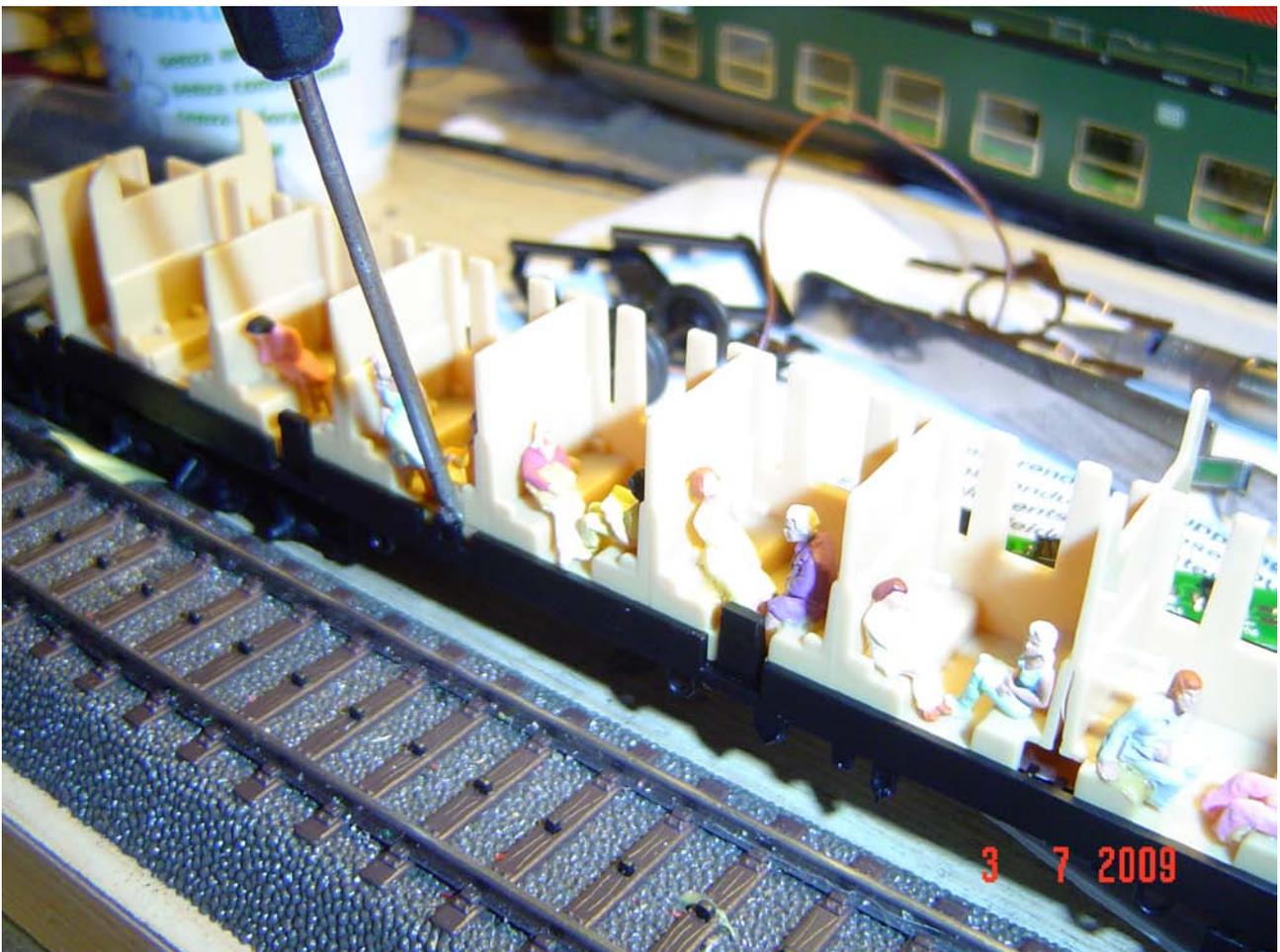


Foto n. 20: la posizione del cacciavite per sollevare l'arredamento

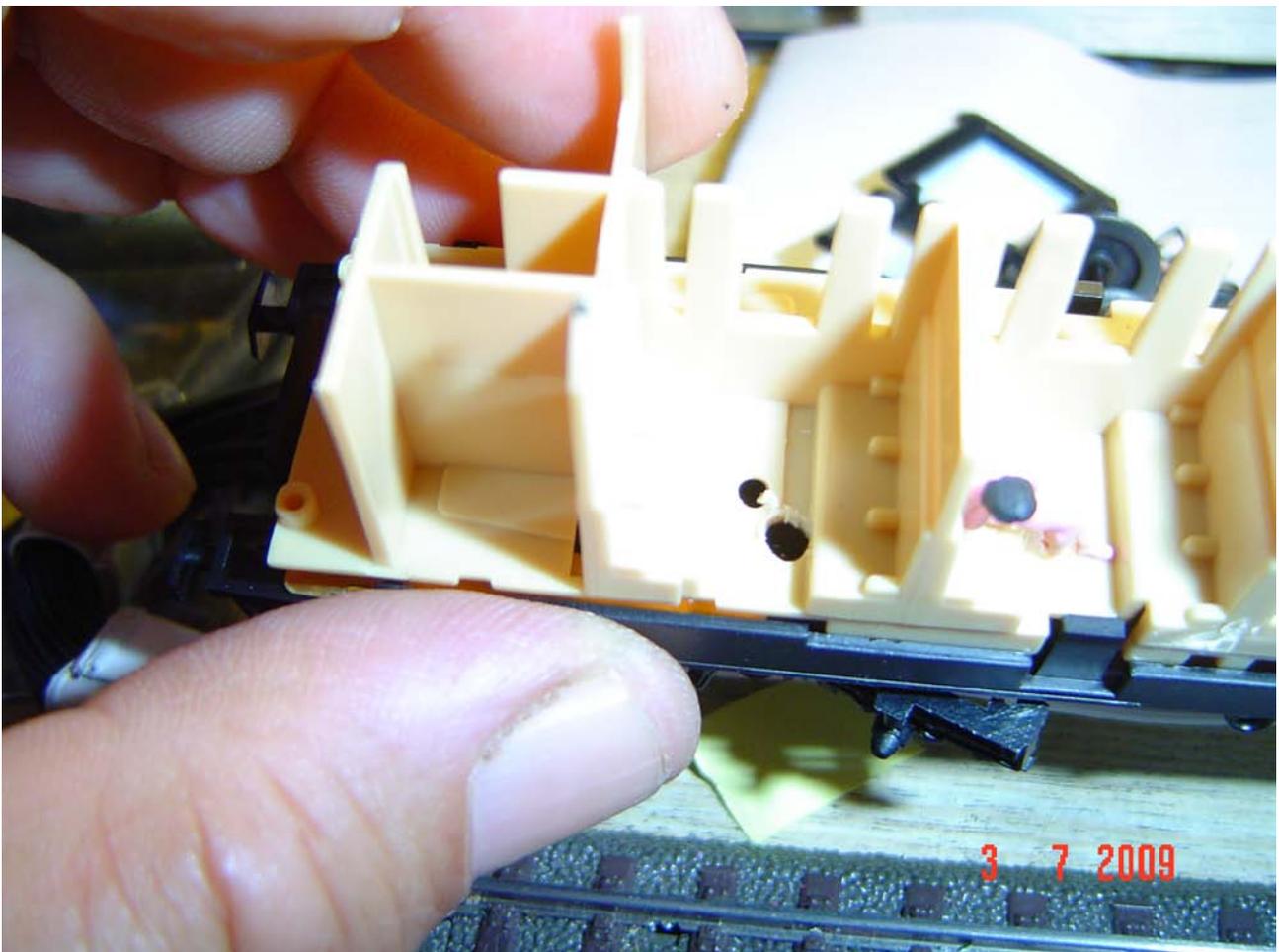


Foto n. 21: la realizzazione di un foro supplementare per il passaggio di un cavo

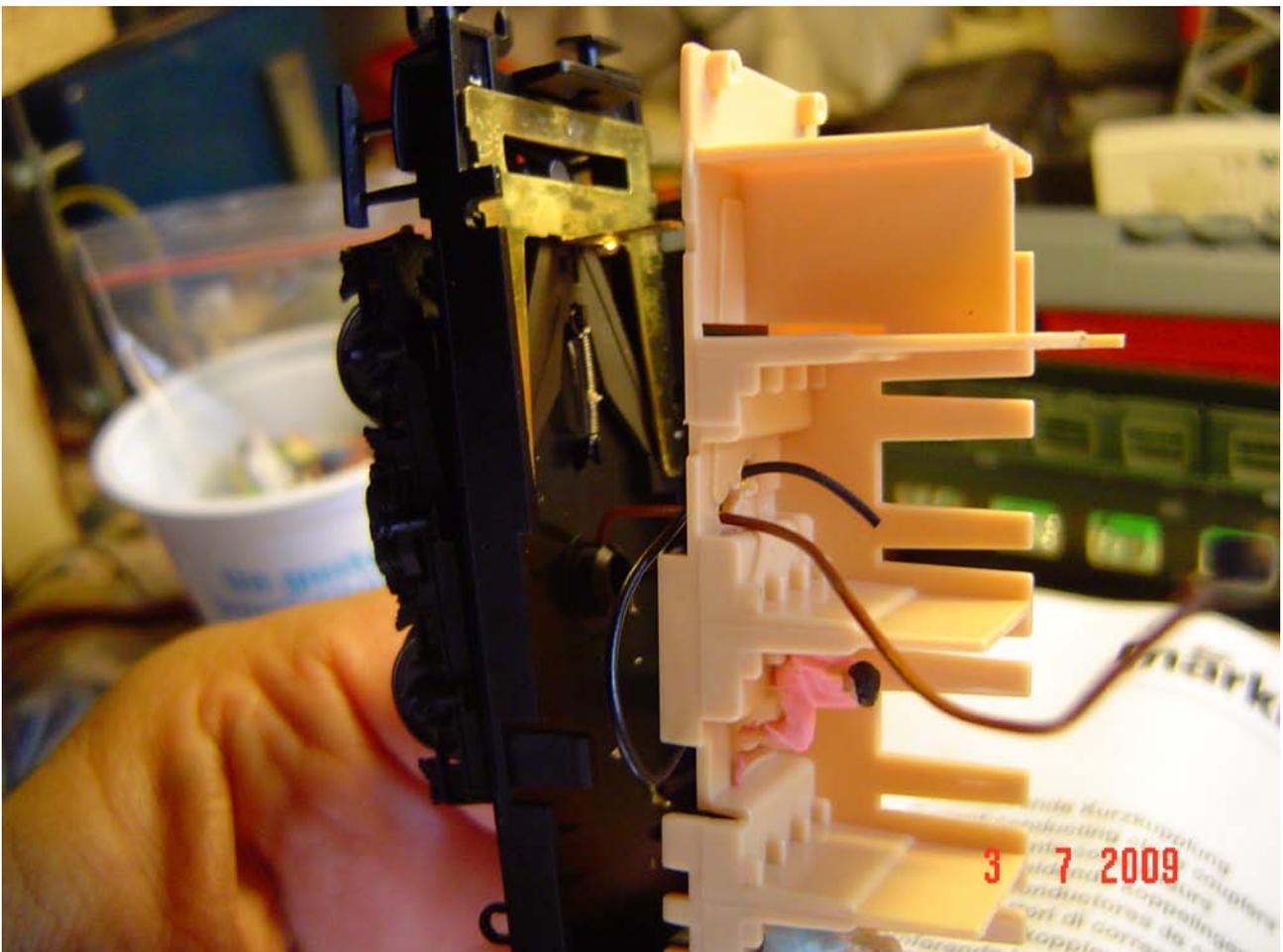


Foto n. 22: la posizione dei particolari del timone da non toccare!

Nelle **foto dalla n. 23, alla n. 28** la sequenza delle fasi di saldatura già descritte nel Capitolo n. 1 (a cui Vi rimando) del gancio conduttore. Aggiungo solo che dopo due anni di prove sul... plastico operativo non ho riscontrato problemi di sorta, con un ma...

Nelle istruzioni allegate dalla Märklin per le illuminazioni, da anni viene segnalato che si rende necessario, con delle forbici, accorciare le lamelle di massa di tipo universale (adatto ad esempio anche ai carrelli lunghi delle carrozze Rheingold) specie dal lato del gancio conduttore.

Fatelo, come si vede bene nella **foto n. 28** (lato destro)!! In curva la lamella può entrare in contatto con il gancio conduttore, anche se montato con il sistema Märklin (complicato), con il risultato di un rovinoso cortocircuito immediato.

Nel 2011 il sottoscritto ha realizzato il **Capitolo 57°**, dedicato al miglioramento delle istruzioni (scarne come non mai) relative al montaggio dei ganci conduttori tramite piastra di contatto (sistema Märklin), consultatelo.



Foto n. 23: la saldatura del gancio conduttore, nel sistema adottato dall'autore e descritto nel Capitolo n. 1

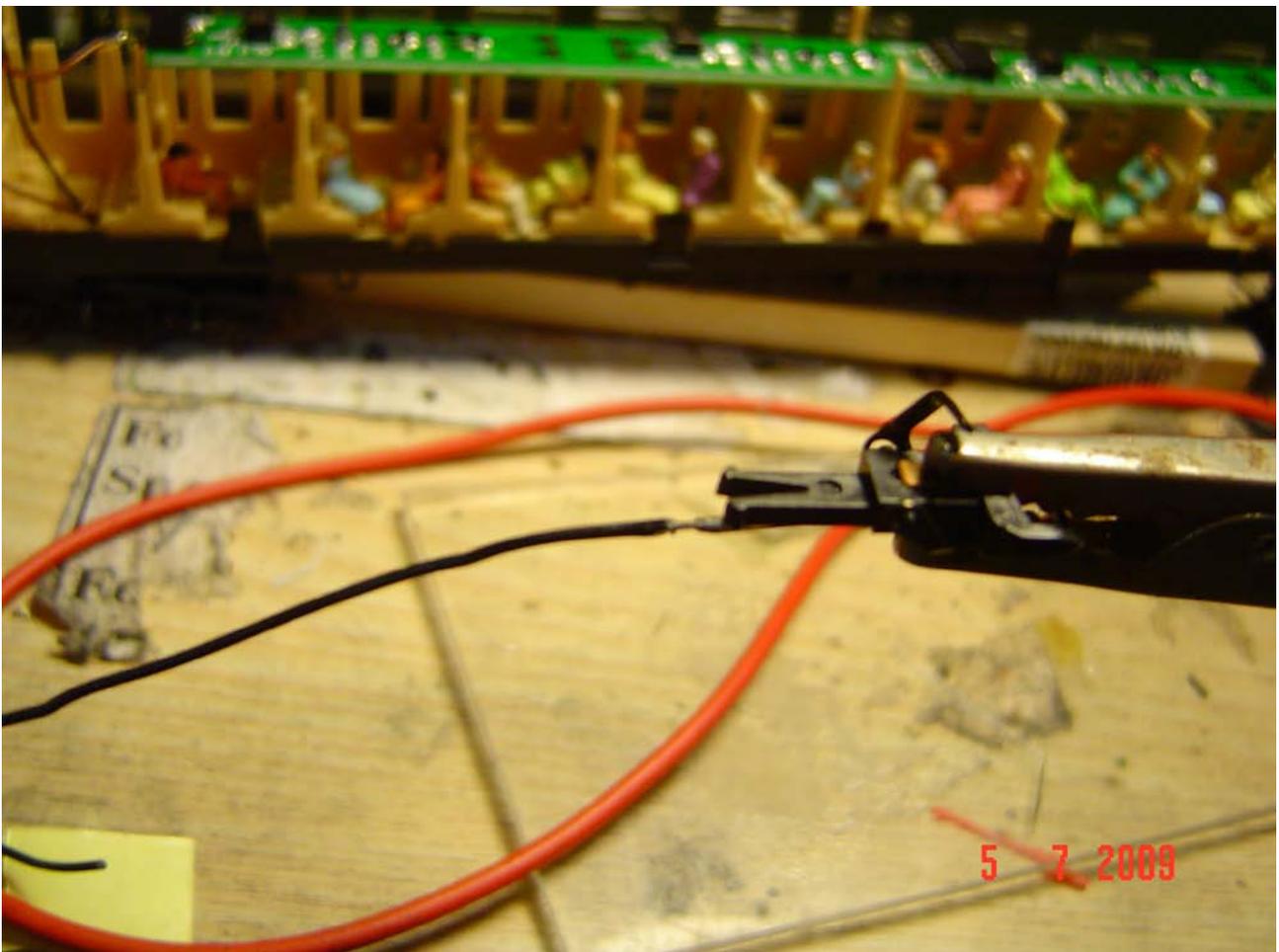


Foto n. 24: la saldatura del gancio conduttore, descritto nel Capitolo n. 1



Foto n. 25: la possibile saldatura sul circuito stampato per ovviare alla mancanza di spinotti specifici Märklin.

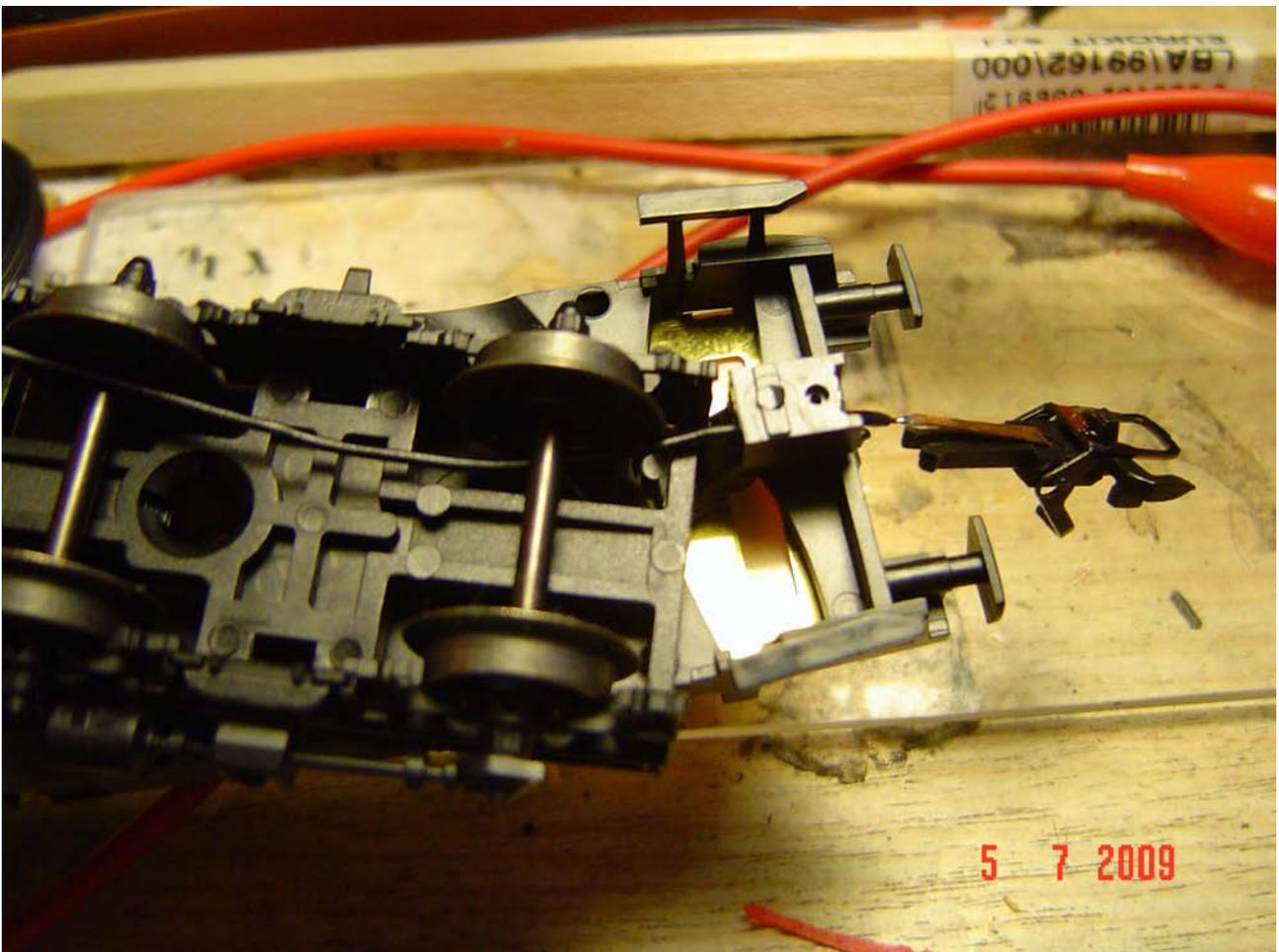


Foto n. 26: passaggio del cavo

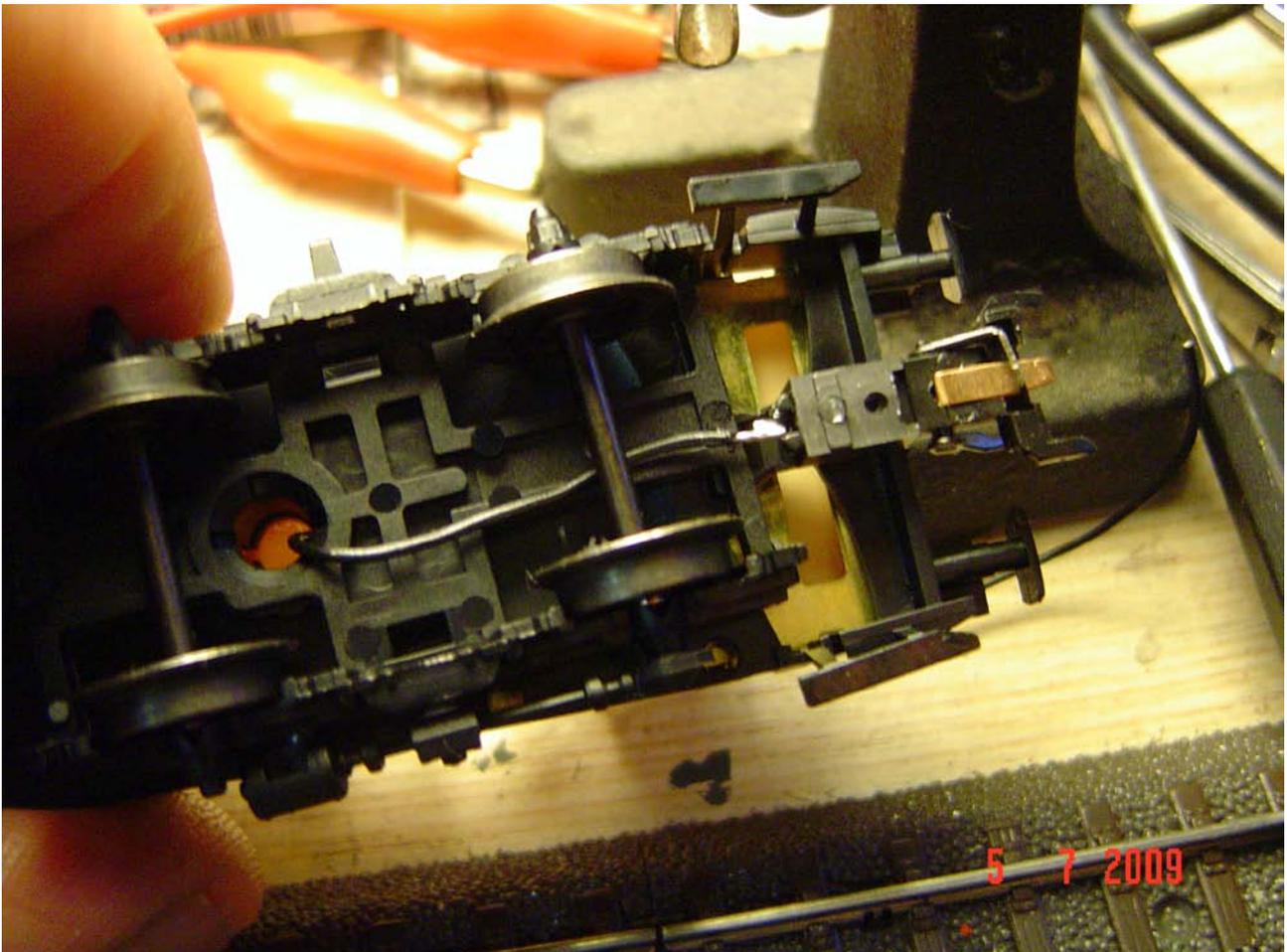


Foto n. 27: passaggio del cavo nel carrello senza lamella di massa

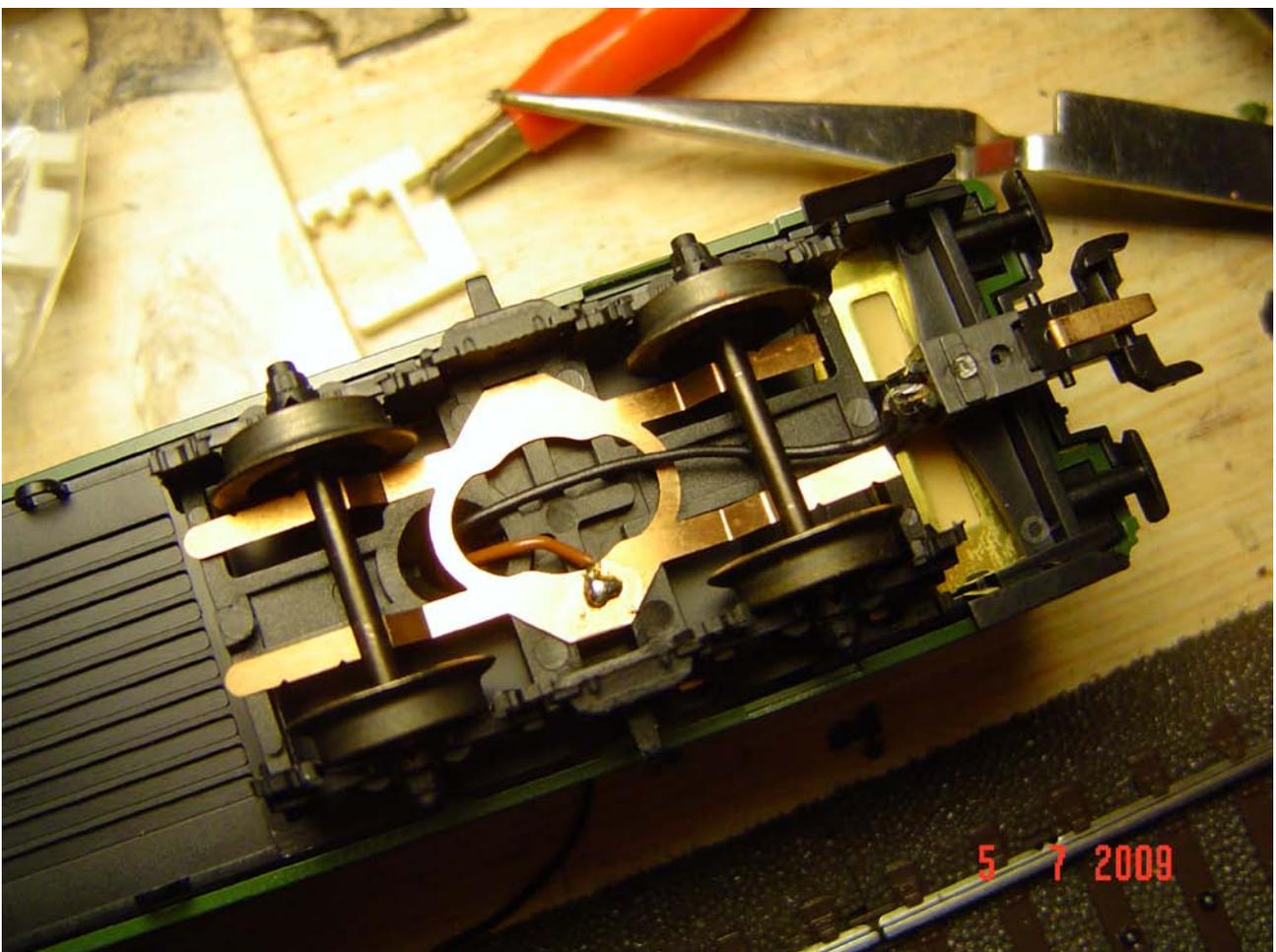


Foto n. 28: il taglio della lamella di massa nella zona vicino al gancio conduttore

Nelle **foto dalla n. 29, alla n. 33** la sequenza delle fasi di rimontaggio del mantello e delle prove sul plastico. Valgono ovviamente tutte le precauzioni già descritte da vari autori quali la non invertibilità del mantello e l'attenzione per gli incastri predisposti dalla Casa, nonché le note di fragilità già menzionate in questo ed in altri miei Capitoli. Per prova ho cercato d'utilizzare diversamente, per fermare dei cavi, uno dei biadesivi che la Märklin inserisce nella confezione delle illuminazioni **73400 e 73401**.

I risultati sono stati scarsi perché il biadesivo, se non è posizionato su di una superficie piana, ha scarsa capacità aderente... una prova, come ho già detto.

Accecando con delle "tendine" uno o più scompartimenti si possono risparmiare personaggi e nascondere i cavi che portano corrente alle illuminazioni a led, spesso infatti non è possibile far passare dalle "ritirate" (che hanno di per sé i finestrini già offuscati di bianco) i grossi cavi di collegamento.



Foto n. 29: si rimonta il mantello di questa carrozza



Foto n. 30: si rimonta il mantello di questa carrozza e si accea con una finta tendina lo scompartimento che ospita il passaggio dei cavi



Foto n. 31 e n. 32: prove finali con l'aiuto di un cavo portacorrente





Foto n. 33: la prova sul... plastico di una carrozza di prima classe

Questo capitolo, abbinato ad altri che trattano dello stesso argomento, sarà utile per evitare l'insorgere di antipatici problemi legati alle nuove illuminazioni.

Nell'ultima [foto n. 34](#) un manovratore è... svenuto per l'emozione sul praticabile della 261, non ci fate caso.

Infine.

Per evitare equivoci: la 261 sta trainando la carrozza di prima classe dal lato senza il gancio conduttore, se il suo telex (collegato sempre a massa) entrasse in contatto con il tipo elettrificato (che è collegato con il conduttore centrale) il cortocircuito sarebbe immediato e rivedi la sequenza fotografica nel [Capitolo n. 1](#).

Gian Piero Cannata

