

CAPITOLO 44° HO SMONTATO PER VOI...**RABe “Topo Grigio” art. 37546**

Apparentemente smontare questo convoglio sembra facilissimo, in realtà poi lo è, tuttavia...

**UNA PROVA CON TITO MYHRE
ED UN RICORDO PERSONALE DEL GOTTARDO IN SVIZZERA**

Tito Myhre nel gennaio 2008 mi portò, per effettuare delle prove sul mio impianto di Vibaden, il suo bellissimo “Gottardo”. Il convoglio era in 5 pezzi nella versione TEE, che fu attiva sino al 1987 e la **sequenza fotografica n. 2, n. 3 e n. 4** è relativa al mio personale e fortunato incontro in Svizzera, il 12 aprile 1987 (foto scattata da 400 m, con Canon A1, obiettivo 135 mm).

Il “Gottardo”, modello Märklin (31 anni dopo!), viaggiò, se pure con qualche difficoltà di troppo, a Vibaden. I problemi allora erano legati ad alcune livellette non perfette che la lunghezza (passo) delle carrozze mise subito in evidenza. Le **foto n. 5, n. 6 e n. 7**, mi ricordano quel giorno non particolarmente felice perché dovetti immediatamente rimbocarmi le mani, controllare con altri miei convogli lunghi, quali l'ICE 3, tutti i punti in cui il “Gottardo” del mio amico Tito aveva manifestato serie sofferenze e sviamenti. Intervenne anche il mio “geometra preferito”, Marco Briziarelli, che controllò tutte le salite e le livellette di Vibaden. Io, che non avevo potuto acquistare quel convoglio per meri motivi economici, in fondo tirai un sospiro di sollievo, che sa un po' di *volpe e l'uva*, che attenuò l'amarezza di non avere quella bellezza.

Rileggete il mio **Capitolo 05°** per saperne di più.

LE CRITICHE NON MANCARONO

È vero, contro il Gottardo Märklin furono indirizzate molte critiche specie per i soffietti che si distanziavano troppo nelle curve, dimenticando i più che sono proprio le curve dei nostri plastici ad essere OSCENE!

Nella **foto n. 1** il motivo di tante critiche è evidenziato.



Foto n. 1: il “Topo Grigio” Märklin ed i soffiotti nelle curve strette dei nostri plastici si distanziano troppo.

IL “TOPO GRIGIO”

Nel 2009 è arrivata, inevitabile, la seconda versione, il famoso “Topo Grigio” che la Casa di Göppingen (ma... *chissà perché*) ha scelto proprio nella composizione che arrivava sino alla metà degli anni Novanta sino a Stoccarda, in pratica ad un tiro di schioppo (40 km. Più che uno schioppo un cannone, e magari bello grosso!) dalla cittadina dove ha sede la Märklin. Stavolta ha vinto la voglia di possedere un *treno* così prestigioso e molto tedesco, non per niente è la versione *Killesberg*. Questi convogli, modificati per ospitare più passeggeri (una carrozza in più) e con posti più economici di 2^a classe, furono ritirati prima del 2000 a causa dei guasti ai carrelli ed alla struttura in genere. Uno, riverniciato però nella vecchia fiammante livrea TEE, è tuttavia ancora in attività per viaggi speciali.



Foto n. 2: il vero "Gottardo" in Svizzera, Canton Ticino, 12 aprile 1987



Foto n. 3: il vero "Gottardo" in Svizzera, Canton Ticino, 12 aprile 1987,

Nella **foto n. 3** notate il pantografo da alzare sotto la rete SBB CFF, il lato della carrozza è facilmente riconoscibile. Per gli italianisti: il pantografo più interno (sempre con strisciante stretto), opposto allo svizzero, deve essere alzato sotto la catenaria FS a 3000 volt c. c..



Foto n. 4: la coda (notate la segnaletica finale in parte simile a quella delle nostre FS) del vero "Gottardo" in Svizzera, Canton Ticino, 12 aprile 1987

Nella **foto n. 4** risulta interessante la "coda" del convoglio con il cartellino a strisce rosse e bianche come quello che usavano le nostre FS, o, forse quel particolare convoglio proveniva proprio dall'Italia?

IL RICORDO PERSONALE E LA POLIZIA ELVETICA

Il ricordo personale riguarda anche un fatto accaduto subito dopo aver scattato quelle foto: dopo appena dieci minuti (!) fummo, ero con mio padre e mia figlia Barbara, raggiunti in autostrada da una pattuglia della polizia elvetica che ci costrinse ad accostare. Ci chiesero il perché stessimo fotografando la linea ferroviaria e per fortuna che mio padre aveva i documenti (era Vice Provveditore alle Opere Pubbliche a Milano) in regola ed io il tesserino della Redazione della Rivista *ITreni Oggi* e qualche copia della stessa... sentii allora che dicevano qualcosa come: "Ah so, ... gut! Eisenbahnfreunde!" e ci lasciarono andare!



Foto n. 5: il "Gottardo" di Tito Myhre transita sul vecchio ponte di Vibaden



Foto n. 6: il "Gottardo" di Tito Myhre lascia il 1° binario di Vibaden



Foto n. 7: il “Gottardo” di Tito Myhre affronta una curva di Vibaden

CONFRONTO TRA RAE TEE II LIMA E MÄRKLIN (tutte le foto sono di Mauro Cozza)

Questo brano è tratto dal Capitolo 015°. Lo ripropongo perché a molti potrebbe essere sfuggito, in fondo era relegato in un capitolo confusionario e potrebbe esser stato sottovalutato: era invece un aggiornamento al capitolo 05°, quello che metteva a confronto il Gottardo con altri convogli.

Tutte le foto di Mauro vengono conteggiate separatamente.

Mie ulteriori precisazioni verranno inserite con carattere “corsivo”.

*Brano tratto dal **Capitolo 05°***

(...)

Anni fa avevo donato all’amico Mauro il “Gottardo” Lima.

Il suo funzionamento era praticamente risultato impossibile... anche se l’elettrotreno era stato da me acquistato per il sistema Märklin (quindi era dotato di pattino e d’inversione di marcia elettronica).



In primo piano il “Gottardo” Lima, i suoi colori sembrano spenti
(Foto di M. Cozza n. 1)

Mauro mi ritenne pazzo, perché lo relegavo, abbandonato, in uno scatolone per i *pelati*. Me lo chiese e pensò di collocarlo in una vetrina, dove l’ha lasciato dopo inutili prove e tentativi. Quali erano i difetti?

- a) Non si potevano montare le coperture sopra i carrelli (il nuovo “Gottardo” Märklin le ha mobili, come è stato già sperimentato per il VT 08 nel 2006). Io, dopo l’incauto acquisto, le avevo provate e, come avvertiva la stessa Lima, era di poi impossibile affrontare una curva persino da 2 metri di diametro. Infine durante il trasloco di Vibaden, nel 2004/2005, andarono definitivamente perse, insieme ai soffietti.
- b) Le giunzioni tra vettura centrale (motorizzata) e i trainati erano tanto deboli da provocare il loro distacco ad ogni minima livelletta. I soffietti peggioravano il tutto.
- c) Anche senza “minigonne”, prendendo a prestito un termine dalla Formula 1, i deragliamenti erano continui ed era inutile cercare di affrontare le “normali” curve da plastico.

Direte: “Bel regalo... che ha fatto il *Gian Piero* a Mauro!”.

Ammetto che non mi sia costato nulla, dal punto di vista affettivo, separarmi da quella “sola”, come dicono a Roma, ma dal punto di vista economico l’avevo pagato per buono, mal consigliato, come ero stato, quasi

20 anni fa, da un noto negoziante... di fiducia. Ci credete? Non mi servo più da lui e poi ha anche chiuso i battenti.

In una serie di CD (*Nota aggiunta: due anni fa i miei Capitoli non erano in Rete*) ho parlato ampiamente del “Gottardo” Märklin uscito lo scorso anno. Questa breve appendice serve solo per confrontare i due convogli dal punto di vista della lunghezza in scala H0.

Stranamente ero convinto che la Märklin avesse rispettato in pieno le misure, ma Mauro mi ha telefonato ed inviato questa serie di foto avvertendomi che le sorprese non finiscono mai...

In tutte le immagini (le Lima sono in primo piano) si nota che il colore della Lima è più spento (non sono mai state al sole e non si sono scolorite!), che la lunghezza usata dalla Märklin è notevolmente inferiore, anche se non dichiarato ufficialmente dovrebbe essere simile all’1:100 delle carrozze di alcuni anni fa (**foto di Mauro Cozza n. 2**).

Dove si vede l’aggancio assurdo usato dalla Lima, una sorta di *delta* con delle sporgenze, si capisce come non potesse in alcun modo reggere il traino di due o tre rotabili (**foto di M. C. n. 3 e 4**).

Gli interni della Märklin sono più in scala, quelli Lima (**foto di Mauro Cozza n. 4**) sembrano fatti di poltrone gonfiate!

Senza la sagacia ed il colpo d’occhio di Mauro, che mi ha confessato aveva già *relegato* in un altro scatolone per pomodori pelati il vecchio Lima, non avrei mai immaginato una tale diversità di scala in un convoglio di tanto prestigio della Märklin.

Naturalmente sono del tutto inutili altri confronti perché, a parte la impossibilità di un normale uso operativo di quel “Gottardo” su di un plastico, il Lima è di... plastica, il Märklin tutto di metallo! Mauro ha rinunciato a farlo (*il Gottardo LIMA*) digitalizzare!

Unica nota positiva: il dispositivo elettronico della Lima per l’inversione di marcia, montato nel suo “Gottardo” è ancora perfettamente funzionante come nell’unico locomotore da me posseduto della Casa vicentina (allora) la 127 001 Europrinter (*acquistato nel lontano 1994!*)



In primo piano il “Gottardo” Lima, il Märklin è notevolmente più corto
(Foto di M. C. n. 2)



Una carrozza del “Gottardo” Lima con il gancio operativamente inutile
(Foto di M. C. n. 3)



Confronto tra gli agganci del "Gottardo" Lima e Märklin
(Foto di M. Cozza n. 4)



Il "Gottardo" Lima (con le "minigonne" montate) non potrebbe viaggiare su curve o deviatori da plastico (Foto di M. Cozza n. 5)

“TOPO GRIGIO”, PER PRIMA COSA... IL COLLAUDO

Per prima cosa ho effettuato un collaudo e, poiché la carrozza motrice funziona solo se abbinata alle due *pilota*, ho composto un semplice convoglio in 3 pezzi inviandolo a Vibaden tramite la mia bretella d'ingresso, descritta nel mio Capitolo 04°, utilissima in tali circostanze (foto n. 8).

Solo in tal modo (servono almeno le due pilota e la carrozza motrice) la Central Station (allora possedevo solo la 60212) può “caricare” il decoder mfx del “Topo Grigio”.



Foto n. 8: il “Topo grigio” viene collaudato a Vibaden

UN TRUCCO

Il convoglio in 6 pezzi è lungo ben 161 cm. Non è uno scherzo.

Volendo io poi inserirvi almeno 150 passeggeri, era giocoforza smontare le casse nella sicurezza che i miglioramenti, effettuati dopo i guai del 2008 con il TEE di Tito, fossero stati adeguati. Insomma se non poteva circolare a Vibaden era meglio rinunciarvi e restituire il convoglio!

Questo collaudo è stato positivo! A questo punto, senza perdere la testa per l'emozione, ho riportato il *terzetto* nel raccordo d'immissione della foto n. 8 e, prima di sezionarlo, ho regolato l'accelerazione, il rallentamento ecc.

Grazie alla numerazione impressa sulla cassa delle “pilota”, sia che nel vostro impianto sia predisposto o meno un lungo raccordo, è sufficiente lasciare attiva la direzione utile per un reingresso nel plastico e ricordarsi, man mano che si ricompone il convoglio, di NON invertire mai la direzione, pena il blocco del convoglio, riattivabile solo inserendo la seconda pilota.

In pratica: inserite prima la carrozza pilota nella stessa iniziale direzione del collaudo, inserirete poi, agganciandola elettromeccanicamente, una o due (a seconda della direzione e della posizione del gancio, che per un verso è *maschio* e per un altro è *femmina*) carrozze passeggeri. Queste sono folli e quindi potete spostarle manualmente. Innestate il gancio della motrice dotata di pantografi e, se vi necessita, potete anche spostarla, digitalmente, in avanti senza, ripeto senza, cambiare la direzione. Infine agganciate una o due carrozze (per il motivo di cui sopra) e l'ultima *pilota*. A questo punto potete invertire la marcia a vostro piacere e volere.

A PROPOSITO DEGLI AGGANCI

Senza ripetere troppo quanto già scritto nel **Capitolo 05°**, aggiungerò solo che la Märklin non ha assolutamente modificato il suo gancio già presentato per il TEE nel 2008. Confronta le **foto n. 9, n. 10 e n. 11** dei due convogli.



Foto n. 9: il “Gottardo” sganciato durante le prove del 2008.



Foto n. 10: il “Topo grigio” in curva si apre letteralmente.

C'è anche da dire che la grande mobilità del gancio permette al pesante convoglio di affrontare anche curve e controcurve in sequenza strette!

Se osservate poi la **foto n. 11**, scattata a Vibaden in una controcurva di un deviatoio “lungo” e quindi con un raggio meno indecente (le 24912 arrivano ad un diametro di quasi 223 cm) vi accorgete che, avvicinandoci *all'optimum* del realismo (siamo comunque lontani dagli 8 metri di diametro!), i soffietti non si distanziano più di tanto...

CONSIGLI FINALI A PROPOSITO DEI GANCI

- a) non è facilissimo innestarli; sono, una volta accostati, chiusi dalle casse e quindi non si può intervenire neanche capovolgendo le casse.
- b) Sono obiettivamente delicati, ma in grado di reggere perfettamente il traino.
- c) Sezionate il convoglio solo per la manutenzione del motore.
- d) Ricoverate la composizione in una stazione “fantasma”, o, se non avete spazio a sufficienza, in una vetrina, ma senza agganciare i 6 pezzi.
- e) **AGGANCIATE SOLO IN UN TRATTO RETTILINEO E PERFETTAMENTE IN PIANO.**



Foto n. 11: il "Topo grigio" in una controcurva 24912 Märklin.

SMONTARE LE CASSE

Come potete ben vedere dalla [foto n. 12](#) quando sono agganciate le carrozze sono estremamente ravvicinate (è solo nelle curve strette che si distanziano fastidiosamente). Procedete allora per primissima cosa ad allontanare uno o due soffietti. Ovvio che le *pilota* ne posseggano solo uno ([foto n. 13](#)).



Foto n. 12: il "Topo grigio" agganciato strettamente.



Foto n. 13: allontanare il soffietto delle carrozze del "Topo".

I soffietti si allontanano con facilità e non usate cacciaviti, ma se facessero resistenza, usate... le unghie!

A questo punto rivoltate la cassa e, tenendola saldamente, allontanate la vite centrale alloggiata in uno speciale alloggiamento che vedete nella **foto n. 14**.



Foto n. 14: nel foro centrale l'alloggiamento della vite nelle carrozze *pilota*.

Per facilitare l'apertura della cassa, specialmente nelle carrozze *pilota*, conviene serrare quella vistosa riproduzione nel sottocassa che vedete nella **foto n. 15**. Seguite comunque le istruzioni... ma, attenzione, mi è capitato che, dopo aver collocato in una *pilota* una trentina di passeggeri, nel rimontare la cassa non abbia di nuovo "collaudato" la mobilità delle *minigonne*, ovvero delle provvidenziali coperture mobili che consentono al convoglio di affrontare le curve più strette. Il risultato? Mi è preso un bell'accidenti quando, avevo oramai tutto agganciato il "Topo Grigio", mi è deragliato alla prima curva! Poi mi sono ricordato che il primo collaudo era stato perfetto ed allora, insospettito, ho meglio controllato (purtroppo ho dovuto sganciarla di nuovo!) la *pilota maligna* e mi sono reso conto che riavvitando avevo serrato malamente la cassa. Venti (lunghi) secondi e tutto è tornato perfetto. Voi fermodellisti siete perciò avvisati... e mezzo salvati!

Le carrozze *pilota* hanno una sola vite, per esempio quella *motrice* ne ha due ben indicate nel libretto accluso al modello.

Il convoglio pesa diversi kilogrammi e i mantelli delle carrozze (la verniciatura è a fuoco, ma delicata) diverse centinaia di grammi, ergo appoggiatele su un panno morbido e ben in equilibrio.

Attenzione infine ai ganci Scharfenberg e alle tubature anteriori, sono delicate!



Foto n. 15: per sollevare il mantello è conveniente serrare la vistosa riproduzione del sottocassa, ben evidente in questa foto.

INSERIRE I PERSONAGGI, ATTREZZATURA

Bisogna farne una bella scorta di passeggeri perché riempire 5 carrozze ben illuminate non è cosa da poco!

La **fotografia n. 16** non vi inganni però (ne potete vedere quasi seicento!), la scorta doveva servire anche per altri convogli. Molti personaggi (circa il 50%) sono poi molto economici e parzialmente verniciati: servono per occupare i posti più interni, specialmente nelle carrozze a scompartimenti e mi sono stati donati dall'amico Briziarelli che li ha scovati in Internet. Non mi chiedete in quale *sito*. Per il resto della *truppa* ho acquistato dei magnifici

Preiser, che naturalmente vanno messi in prima fila, e i più economici 0226 Märklin di nuova serie prodotti da classici figurini del tutto simili (stessi stampi?) della Preiser. Basta non mettere troppi doppioni sulla stessa fila e ci si possono riempire carrozze su carrozze in maniera accettabile.

Alcuni figurini vanno amputati di scarpe, o piedi con caviglia, o addirittura gambe, altrimenti, come nella [foto n. 17](#), si posizionano in modo scomposto, a volte è persino impossibile metterli seduti ([foto n. 18 e n. 19](#)).

L'attrezzatura ([foto n. 20](#)) è semplice: una tronchesi per *amputazioni*, un collante (io uso il Pattex in questo caso), delle pinzette che vanno usate come nella [foto n. 18](#).



[Foto n. 16](#): una bella scorta di passeggeri di varie marche!

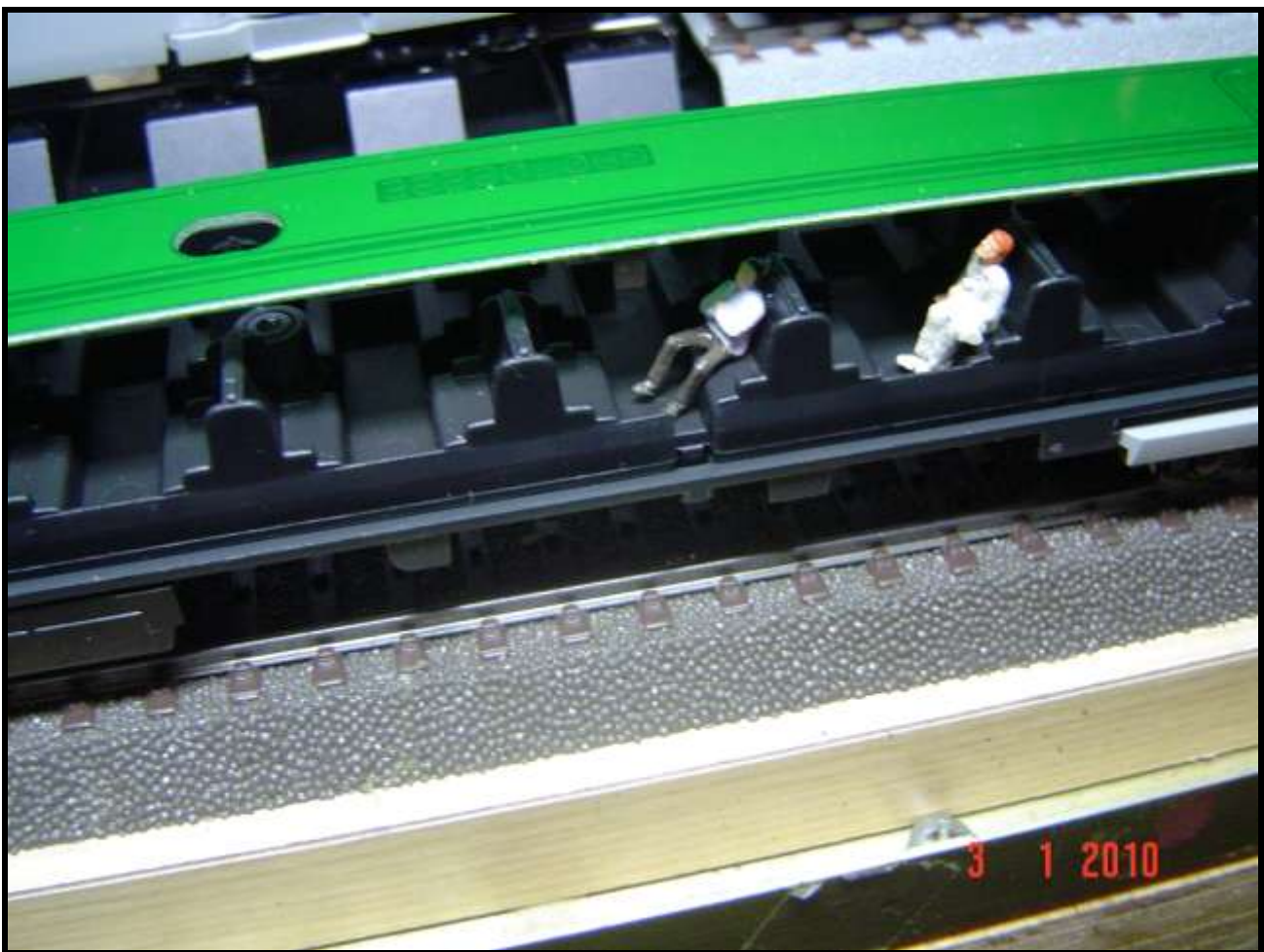


Foto n. 17: un passeggero economico (sinistra) ed uno Märklin

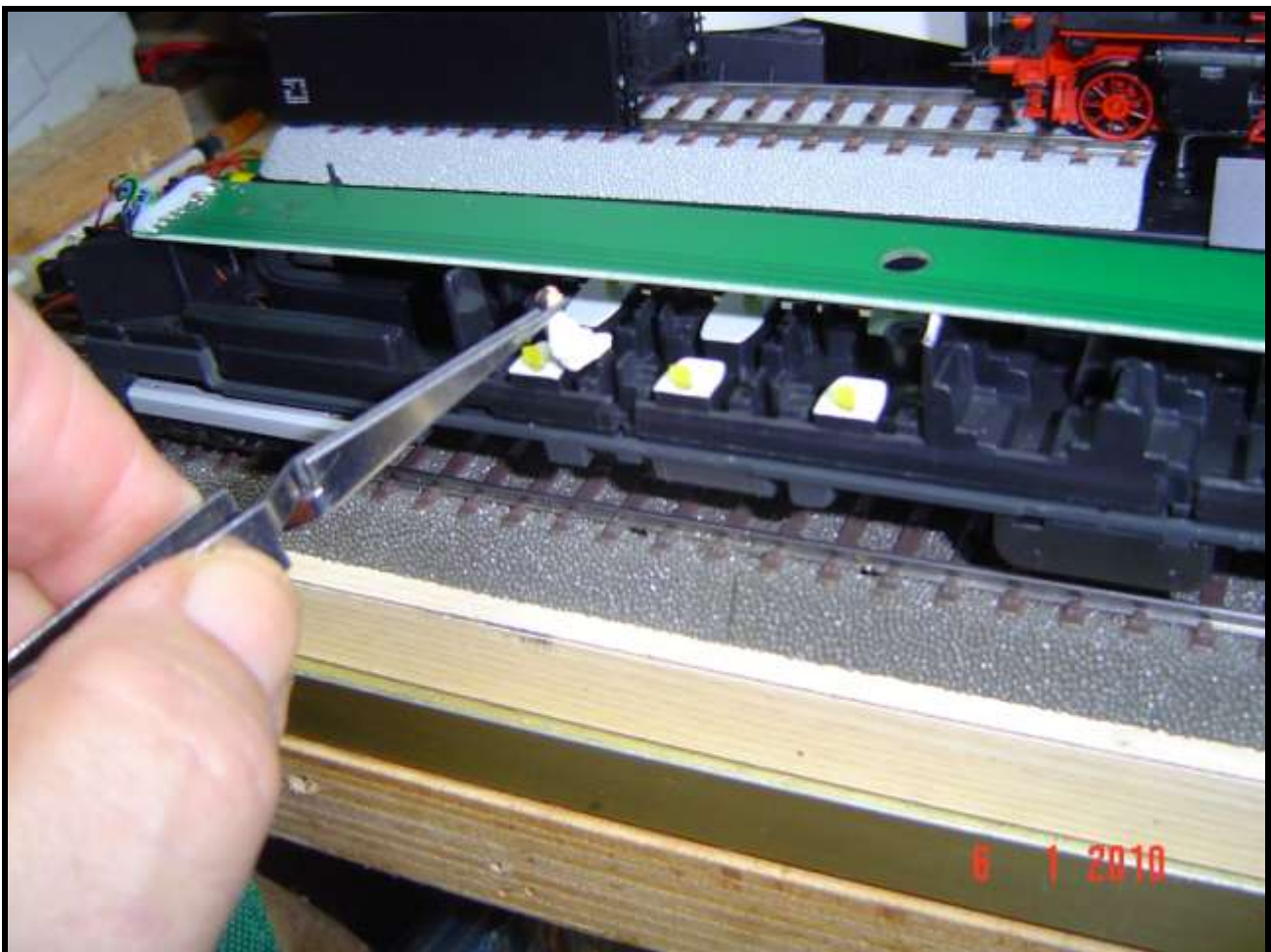


Foto n. 18: alcuni passeggeri *amputati* nella carrozza Bar.



Foto n. 19: si possono alternare figurini pregiati ed economici.



Foto n. 20 l'attrezzatura è semplice: colla, pinzette e tronchesi.

PRECISAZIONI E CURIOSITÀ

Come avete potuto osservare nelle foto precedenti le carrozze sono ben illuminate tramite led, già inseriti nell'ampio circuito stampato (piastra verde sovrastante) che non va svitato, salvo sostituzioni da far effettuare al servizio assistenza Märklin.

Stranamente, probabilmente per un errore di traduzione, nelle istruzioni di presentazione del modello si parla di inserire la carrozza motrice (*quella dotata di pantografi*) dopo la vettura salone di prima classe.

Il problema sta nel fatto che le vetture sono tutte di 2^a classe come nella **foto n. 21**, quindi per una corretta composizione affidatevi alle istruzioni, ma soprattutto alle foto del catalogo.

Naturalmente sono i ganci *maschi* e *femmina* che poi aiutano, anzi, non permettono, errori d'inversione delle carrozze.



Foto n. 21: le carrozze di qualsiasi tipo (salone, bar) sono tutte di 2^a

IL PANTOGRAFO GIUSTO DA METTERE IN PRESA

Egualemente per il pantografo da alzare in Germania, Svizzera, Francia o Italia (la precisazione vale soprattutto per la versione TEE) affidatevi alla foto del catalogo ed alla **foto n. 3**, da me scattata nel 1987. Ad esempio nella **foto n. 22** il pantografo interno, con strisciante stretto, il secondo da destra vicino alla vistosa griglia, è quello da alzare se fate percorrere al vostro treno una linea SBB CFF, mentre per errore con Tito avevamo a Vibaden (cioè in Germania Federale) sollevato il pantografo forse adatto alle linee francesi. Salvo clamorose smentite, ma vi giuro non ho trovato una sola foto del “Topo Grigio” sotto la catenaria DB, il pantografo vicino a quello svizzero dovrebbe essere tedesco e anche la logica sembra darci ragione visto che la tensione nelle due Nazioni è, dal punto di vista ferroviario, identica. Comunque sia, io ho alzato, come vedete dalla **foto n. 23**, quello che ritenevo giusto, come si vede anche dal catalogo generale Märklin 2009.



Foto n. 22 da destra a sinistra: rispettivamente i pantografi per le DB, le SBB CFF e le nostre FS. Quello alzato, sullo sfondo tutto a sinistra, dovrebbe essere adatto sotto la catenaria SNCF.



Foto n. 23: il pantografo con strisciante largo per le DB, quello accanto è quello stretto per la catenaria SBB CFF.

LE FOTO FINALI

Le **foto n. 24, n. 25, n. 26 e n. 27** mostrano la sequenza fotografica d'ingresso al plastico di Vibaden. Il "Topo Grigio" è ospitato interamente nella galleria di una nuova sezione recentemente realizzata e in grado di ricevere convogli sino a 275 cm! Il pantografo viene alzato soltanto quando il convoglio è sotto la catenaria, non è stato possibile prevedere un invito automatico per l'archetto, come per esempio per il raccordo che porta, dopo circa 20 metri, alla mia stazione sotterranea o Schattenbahnhof che dir si voglia alla tedesca. *L'invito* sarebbe infatti stato una *bruttura* (fili lasciati senza sostegni realistici) inaccettabile. Quel tratto minimo senza catenaria è utile per poter manovrare ad esempio delle gru digitali.

Le **foto dalla n. 28 alla n. 33** sono state scattate in varie sedute sul mio plastico di Vibaden.

L'ultima **foto, la n. 34**, riguarda il "Gottardo" sempre di Tito Myhre ripreso a Bereguardo (un paese a 13 km da Pavia) durante una manifestazione.



Foto n. 24: il “Topo” ricoverato in galleria in un piano rialzato.



Foto n. 25: il “Topo” esce dalla galleria, la linea è senza catenaria.



Foto n. 26: il "Topo Grigio" ha ancora i pantografi abbassati.



Foto n. 27: il "Topo Grigio" transita sulla linea di raccordo.



Foto n. 28: il "Topo Grigio" è entrato sulla linea principale.



Foto n. 29: il "Topo Grigio" transita sul passaggio a livello di Vibaden.



Foto n. 30: il "Topo Grigio" in sosta per un semaforo rosso



Foto n. 31: particolari del "Topo Grigio" fermo sul 1° binario di Vibaden.



Foto n. 32: il “Topo Grigio” transita sulla linea esterna di Vibaden.



Foto n. 33: il “Topo Grigio” transita sul passaggio a livello di Vibaden.



Foto n. 34: il "TEE Gottardo" in mostra a Bereguardo il 28 marzo 2009.

Quanto pesa e ricambistica

Locomotore	RABe TEE II	art. 37546
peso		
pattino	206370	2x
cerchiature	222793*	
illuminazione	led	
carboncini	Assenti nel motore	144131

** le cerchiature hanno una nuova numerazione.

Questo 44° (parte 6) Capitolo è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 30 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana*, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

Gian Piero Cannata
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098

* alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)

