

# ICE EXPERIMENTAL A VIBADEN

**Märklin art. 3371 + carrozza 4171 un modello del 1985**

**COME NON FU MAI PRODOTTO DALLA MÄRKLIN**

L'unica bella immagine (**foto n. 1**) del mio elettrotreno, per certi versi sfortunato, è quella che l'amico Mauro Cozza mi ha scattato a Vibaden, durante una sua visita nel marzo del 2008. E nella foto si vedevano bene i famigerati pantografi, **art. 25445**, grossolani anche se perfettamente funzionanti, tanto che hanno fatto il loro dovere per circa 23 anni, ed hanno lavorato per circa 8 anni come conduttori di corrente analogica dalla catenaria. Una particolarità di questi archetti era che solo *quello anteriore*, nel senso di marcia, portava la corrente di trazione, ma il *secondo* restava comunque attivabile (come i pattini del resto quando veniva usati, prima dell'avvento del sistema digitale). Era una sorta collegamento *dormiente* e una tale in fondo utile *funzione di scorta* non la riscontrai più in nessun altro treno automotore con due pattini. Quando, per una sporcizia della catenaria l'elettrotreno si arrestava, si poteva invertire la marcia e poi ripartire un po' più velocemente per superare il punto *dolente*... La gestione però di questo elettrotreno con la linea aerea era divenuta noiosa e pensai di farlo digitalizzare, ma già nel 2003 era impossibile trovare il decoder previsto dalla Märklin, perché esaurito.



**Foto n. 1: l'ICE Experimental a Vibaden nel marzo 2008 (foto di Mauro Cozza)**

## ***BREVE STORIA DEL MODELLO***

Uscì, come importante novità della Märklin, nel lontano 1985/86.

Prima piccola sfortuna del vero ICE fu quella di non esser pronto per la festa di Norimberga del 1985, anche se dopo poco tempo fu presentato in pompa magna... ma oramai la celebrazione era passata.

La Casa di Göppingen non fece attendere molto i suoi clienti e già nel 1985, o 1986, arrivò nei negozi il costoso gioiellino.

Ricordo che il signor Borella, titolare dello storico negozio in via Disciplini a Milano, mi chiese se mi rendevo conto del *suo prezzo* che allora superava di gran lunga gli acquisti che ero solito fare da lui.

Se non ricordo male a primavera del 1986 (o del 1987?) mi arrivò il prezioso pacco tramite le PT (che allora ancora gestivano le consegne).

Non sapevo nemmeno che il motore fosse di nuova concezione, ero solo entusiasta dei soffietti avvolgenti che rendevano il convoglio un siluro bianco e snodabile. Affrontava qualunque curva e sembrava un corpo unico! Non mi interessai della trasmissione su un solo carrello, della doppia motorizzazione, degli orridi pantografi, che allora erano per i miei gusti persino belli... l'importante era che filasse velocissimo.

Diedi un'occhiata distratta alle istruzioni e se non erro non tolsi mai le carrozzerie.

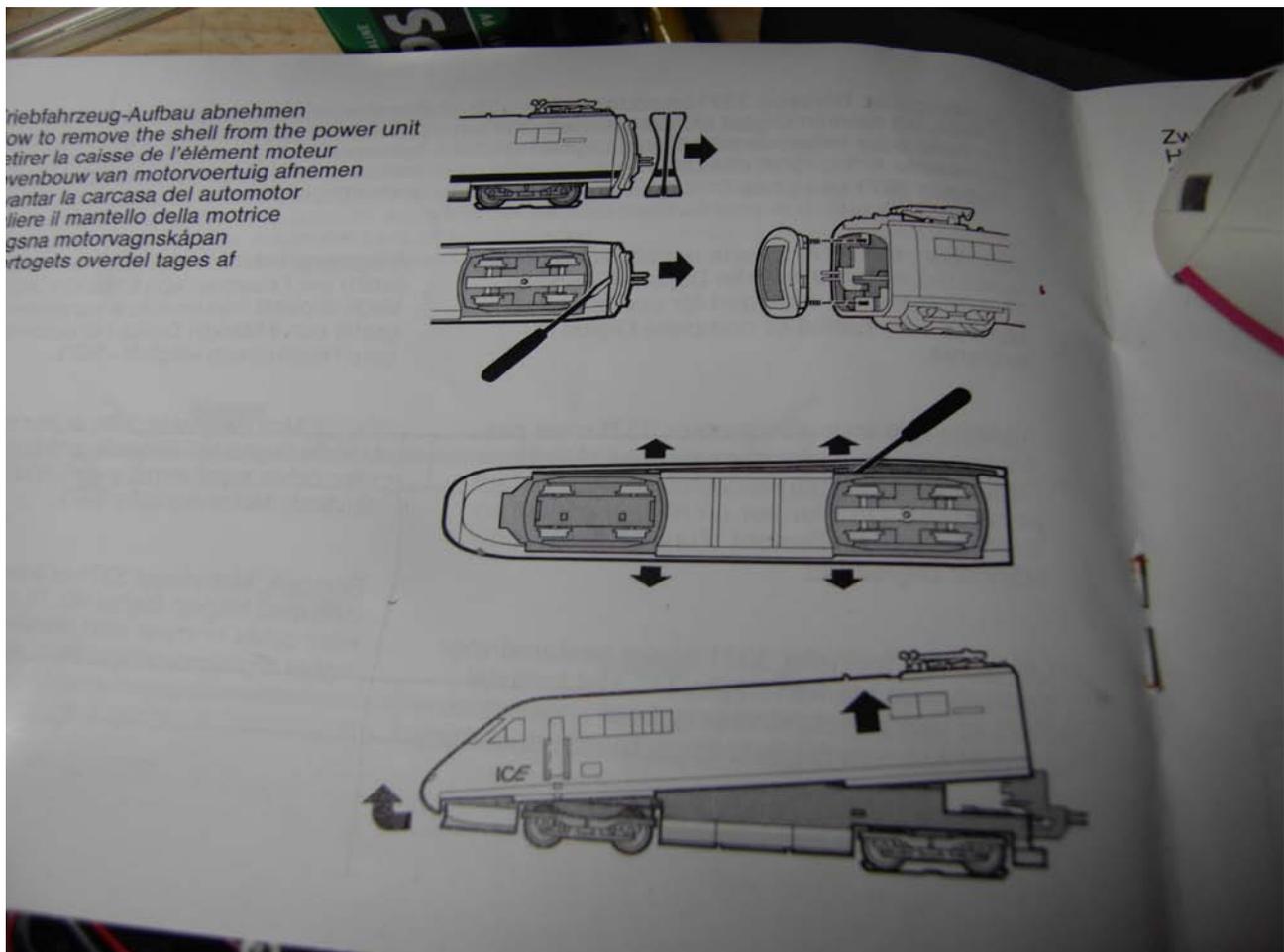


Foto n. 2: istruzioni dell'ICE Experimental con la novità dell'apertura ad incastro

La stranezza dell'apertura ad incastro (solo nelle loco Roco l'avevo vista) non mi interessò più di tanto (foto n. 2).

L'ICE *Experimental* prese servizio a Vibaden *uno*, tra il 1993 ed il 1995, mentre prima aveva girato solo su tratte del mio plastico in via di realizzazione (foto n. 3, naturalmente si tratta di una foto digitale di un'altra foto realizzata su pellicola).



Foto n. 3: l'ICE Experimental a Vibaden *uno* nel 1994

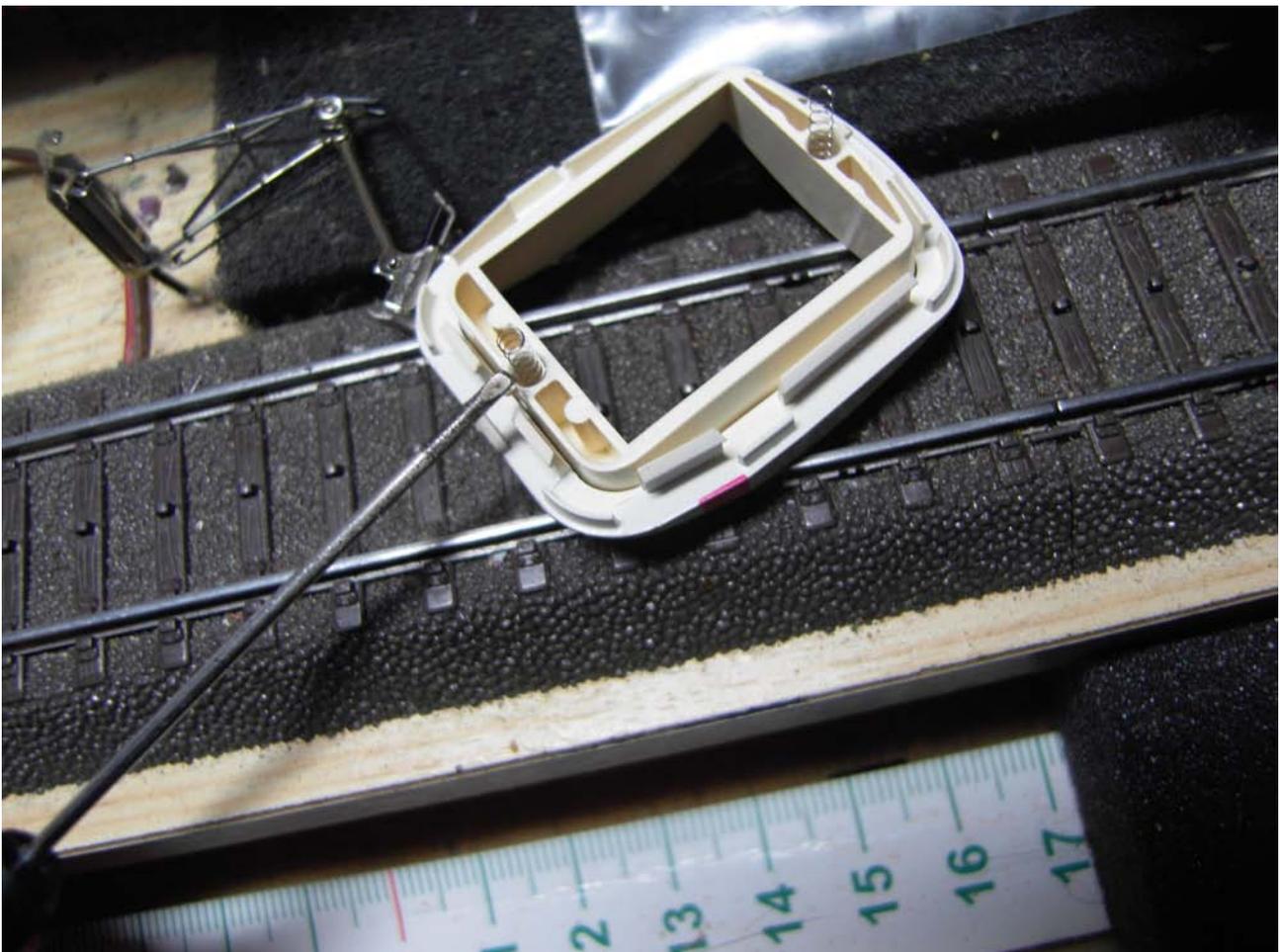
Fu protagonista anche a Vibaden *due*, ma fu scarsamente fotografato e persino l'amico Marco Palazzo che ha tanto contribuito, con le sue immagini digitali tra il 2003 ed il 2004, ad immortalare il vecchio impianto, non riuscì a vederlo in azione. Poiché nella seconda *versione* del mio plastico i mezzi rimanevano nelle vetrine, non esistendo una Schattenbahnhof, non ci fu modo di ricomporre il convoglio che aveva, ed ha, degli agganci delicati da non sfruttare troppo.

Non sapevo che la motorizzazione fosse in corrente continua, ma intuì che vi fosse una innovazione quando, casualmente, scoprii che, alimentando l'elettrotreno con la corrente continua, per un verso l'ICE si muoveva, ma invertendo la polarità rimaneva fermo, però con le luci interne accese e quindi si poteva, alimentando al massimo, a 12 volt, avere un bello spettacolo, con le illuminazioni costanti e forti (cosa oggi normale con la gestione in digitale!).

**SPIEGAZIONE** Per coloro che non abbiano letto il mio libro debbo precisare che sino al 2001 alimentavo il mio impianto di Vibaden *due* con correnti analogiche mixate (tanto si poteva far marciare una loco per volta!). Le loco a vapore e diesel in corrente continua (di altre Marche) erano dotate di pattino come quelle in alternata (quasi tutte Märklin e poche Roco e Fleischmann) e con loco elettriche dotate di pantografi e alimentati dalla catenaria per poter far marciare qualche treno in contemporanea.

La gestione era complessa, bisognava in continuazione operare su deviatori (*autocostruiti*) degli alimentatori (dovendo evitare che i veri trasformatori ricevessero tra loro corrente rispettivamente continua o alternata) e fu abbandonata nel 2002, pochi mesi dopo l'arrivo della Control Unit 6021 con il definitivo passaggio al Märklin Digital.

Per smontare il mantello si debbono allontanare sia i soffietti intercomunicanti (operazione semplice) che i contro soffietti (**foto n. 4**, operazione delicata). Importante non perdere le 2 molle indicate dal mio cacciavite nella **foto n. 4**.



**Foto n. 4: molle da non perdere nel soffietto interno dell'ICE Experimental!**

**TRUCCO** *Queste molle sono necessarie per mantenere aderenti i soffietti, tuttavia se si dovessero smarrire si possono ricostruire sfibrando una molletta dei vecchi invertitori di marcia elettromeccanici... l'ho fatto.*

Infine, seguendo il foglietto illustrativo (**foto n. 2**) **TRUCCO** e con due cacciaviti, si può smontare il mantello. La sua plastica risulta ancora perfettamente elastica dopo quasi un quarto di secolo!

Dalla **foto n. 5** si vede la perfetta aderenza (come al vero) degli intercomunicanti e nella **foto n. 6** il particolare pantografo, che riproduce il vero utilizzato dall'ICE Experimental, ma in modo grossolano: soprattutto lo strisciante era errato perché venne infatti utilizzato quello dei pantografi tipo **7218**, costruito però benissimo per far viaggiare dei treno giocattolo sotto catenarie sbilenche, tirate approssimativamente; i vari componenti (braccio principale, tirante posteriore e snodi) sono più adatti ad alberi di navi che a pantografi! Anche la 120, sempre della Märklin, del 1980, come al vero utilizzava i pantografi con una particolare intelaiatura, poi ripresi nel 1985 per il modello dell'ICE, con basette diverse, ma di questo ne ho ampiamente già discusso nel mio 22° Capitolo.



**Foto n. 5: soffietti intercomunicanti integrali nell'ICE Experimental!**

Quando nel 2004 uscì la nuova 120 (**art. 37534**) che montava degli archetti quasi perfetti (**art. 609649**) oltretutto diversificati dalla base con isolatori azzurri (**foto n. 7**) ed ottenibili come pezzi di ricambio, mi venne un'idea *pruriginosa*, ma bisognava digitalizzare il vecchio ICE Experimental e chiesi aiuto alla CICESSE MODEL...

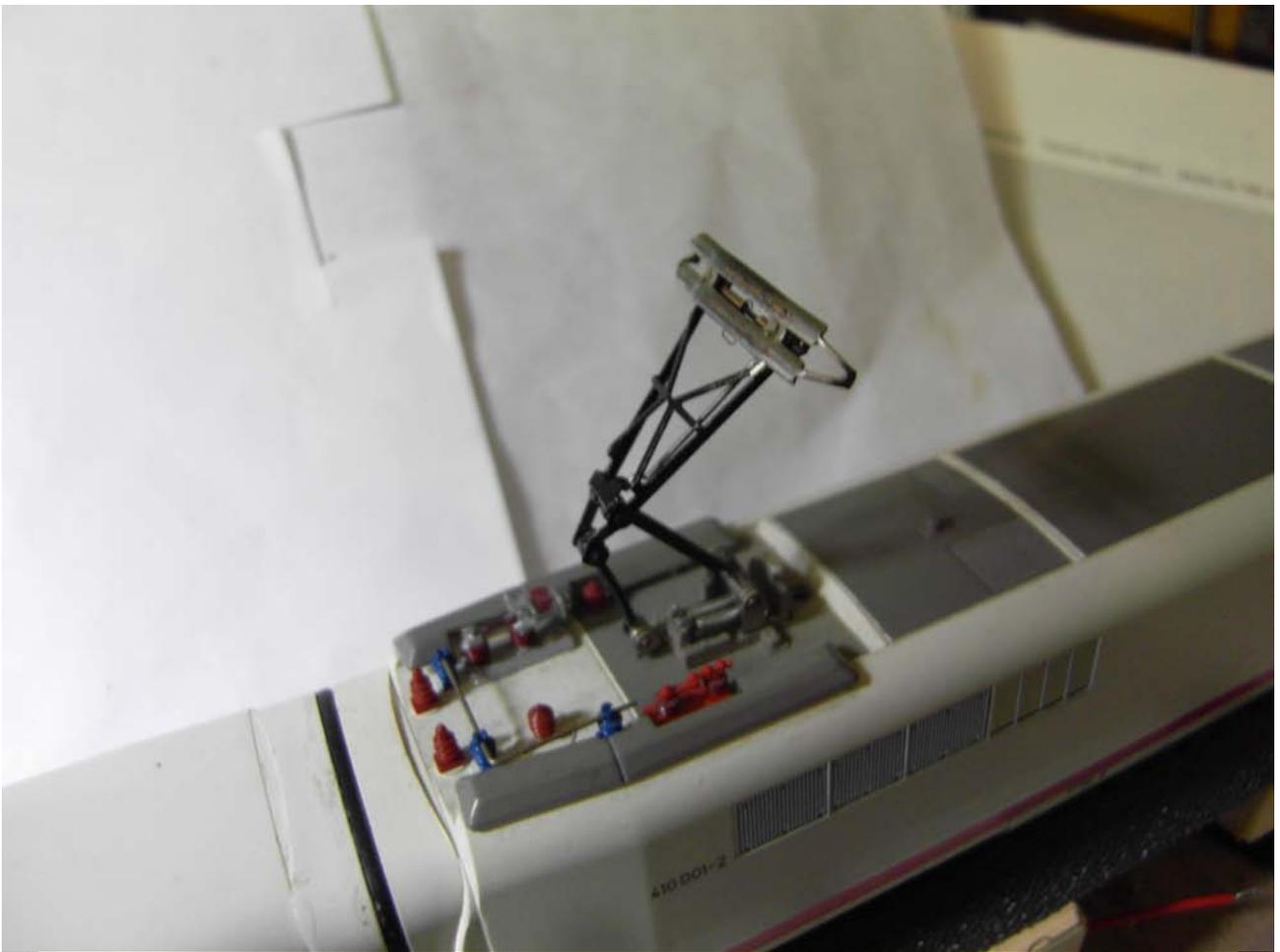


Foto n. 6: particolare del vecchio pantografo riprodotto dalla Märklin per il suo modello di ICE Experimental del 1985/86



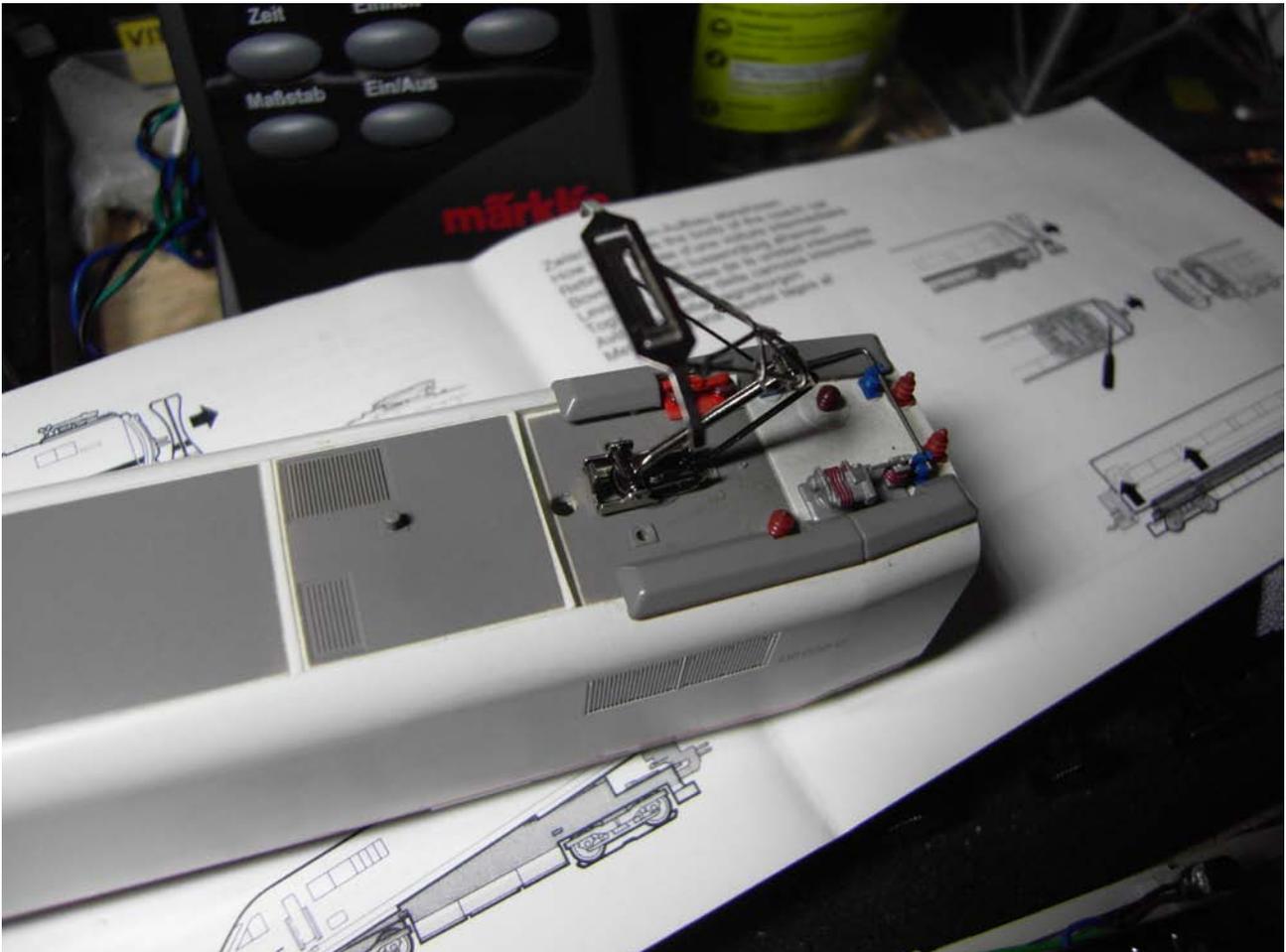
Foto n. 7: il nuovo pantografo (609649) riprodotto dalla Märklin per la 120 del 2004

## ***DIGITALIZZARE IL MODELLO***

L'amica Paola Spiniello ha trovato la soluzione, nemmeno troppo onerosa, impiegando due vecchi decoder Motorola C 90, ognuno installato (stesso il codice, ma polarità invertita) nelle motrici; con i trimmer ha regolato la velocità ed il rallentamento per adeguare la doppia trazione e non c'è bisogno, a causa dello stesso codice, di creare una M.U. con la CS 2. Le illuminazioni interne sono state sostituite con dei led Märklin a luce bianca (**art. 73401**) e sono costantemente accese (causa l'impiego del decoder C 90 e alcune complicanze nella trasmissione della corrente proprie del vecchio gancio Märklin), luci che non consumano quasi nulla (prove fatte con la Central Station). L'alimentazione tramite pantografi è stata eliminata, ma restano ahimè i 2 fori, uno visibile nella **foto n. 8**, in cui si doveva infilare un mini cacciavite a taglio da girare per scegliere (in ogni motrice!) il tipo d'alimentazione binario o catenaria.

## ***SOSTITUZIONE DEL PANTOGRAFI***

Naturalmente, una volta digitalizzato il modello, si doveva tentare la modifica degli orridi pantografi!



**Foto n. 8: il nuovo pantografo (609649) della 120 del 2004 premontato, senza bassetta, sull'ICE Experimental**

Ma, come quasi sempre accade, non è possibile svitare e riavvitare ricambi concepiti a distanza di 24 anni (tempo trascorso tra i due modelli di pantografi delle 120). Ostacolo principale è la basetta che serve per sostenere correttamente il pantografo sul tetto dell'ICE Experimental: nella [foto n. 8](#) l'archetto nuovo è montato per verificare il passo della vite, risultato identico.

Dopo aver tolto il mantello e svitato il vecchio pantografo, dalla base si allontanano le due mollette (visibili nella [foto n. 6](#)) che sostengono il vecchio organo di presa di corrente. Poi con un mini cacciavite, e un po' di santa pazienza, si stacca il vecchio pantografo dalla basetta, stando molto attenti a non rovinare i tre *spunzoni*, unico vero motivo di conservazione di questa minuscola barretta di plastica.

Nella [foto n. 9](#) la basetta del vecchio pantografo che deve essere pazientemente privata, con un seghetto da traforo con lama a ferro (la plastica è particolarmente resistente), delle varie *protuberanze* che sostenevano il vecchio archetto, l'[art. 25445](#), ora assolutamente inutili e che impedirebbero la collocazione del nuovo [609649](#).

Infine si aggiusta il tutto con una buona lima e si vernicia in grigio scuro ([foto n. 10](#)).



Foto n. 9: la basetta del vecchio pantografo dell'ICE Experimental da modificare tagliando e limando le varie protuberanze



Foto n. 10: la basetta del vecchio pantografo dell'ICE pronta da riverniciare

Quando rimonteremo il nuovo archetto quegli *spunzoni* serviranno per chiudere i fori e centrare il tutto perfettamente.

Il nuovo pantografo ha già le molle bloccate sulla basetta metallica e il particolare sarà chiaramente visibile ingrandendo le [foto n. 16 e n. 17](#).

Dopo circa 24 ore si può riavvitare sulla carrozzeria il nuovo [609649](#), con la interposizione della vecchia basetta modificata ([foto n. 11](#)).

Il risultato ottico è spettacolare, sia con l'archetto in presa che chiuso, ma resta sempre il foro per il vecchio sistema di deviazione pattino o pantografo in brutta vista che prima o poi dovrò stuccare, o, meglio, vista la particolare colorazione grigia difficile da imitare, tappare con qualche mini aggiuntivo ([foto n. 12](#)).

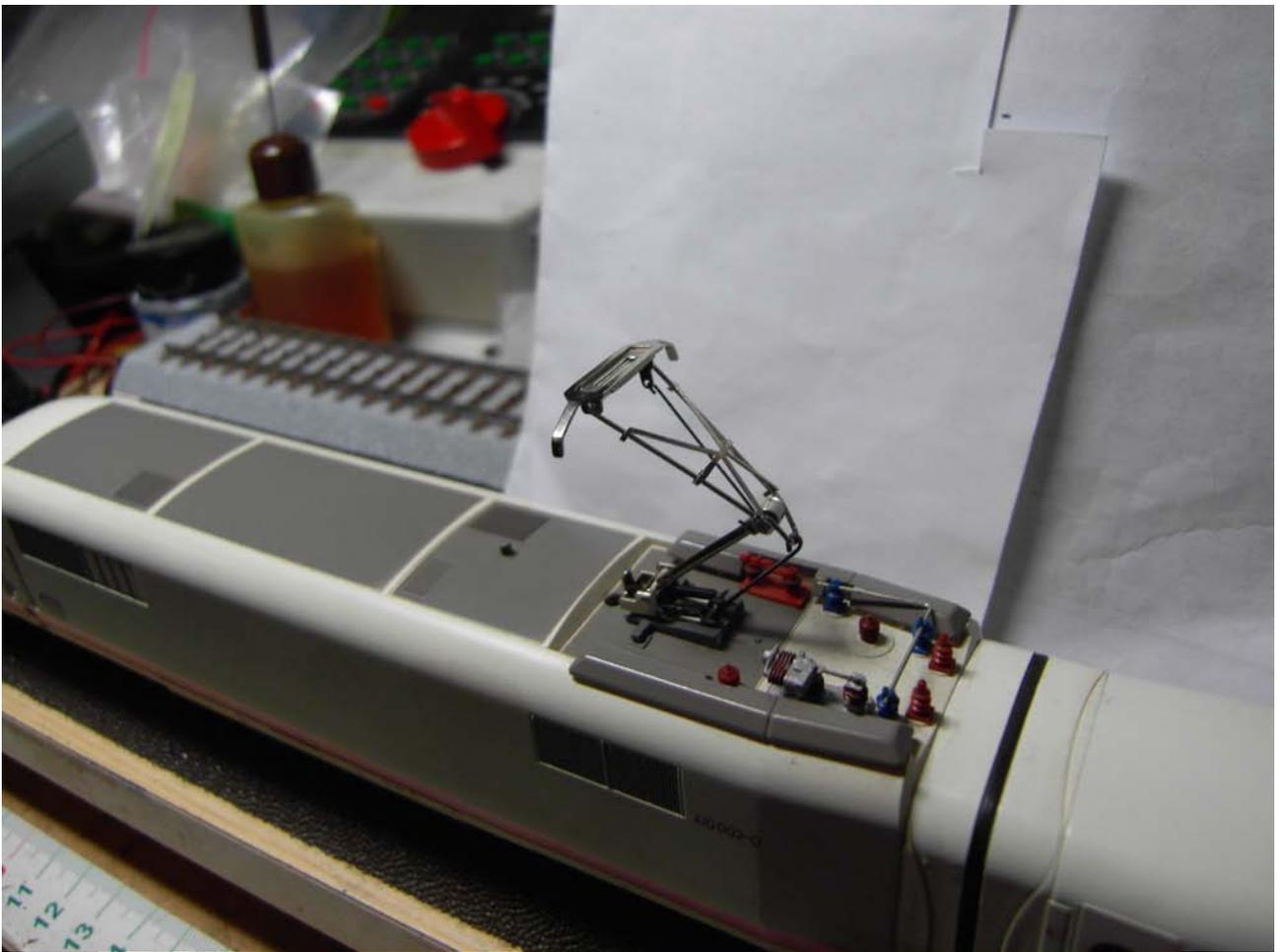


Foto n. 11: il nuovo pantografo (609649) montato sull'ICE Experimental



Foto n. 12: il nuovo pantografo in posizione chiusa, montato sull'ICE Experimental

## ***L'ICE EXPERIMENTAL IN AZIONE A VIBADEN***

E finalmente ho portato l'elettrotreno super veloce sul mio plastico con le modifiche sia elettroniche che estetiche...

Vi ricordo che questo primo ICE, appunto *sperimentale*, fu detentore di un record di velocità durato 7 mesi e 14 giorni: esattamente dal primo maggio 1988, quando toccò l'incredibile velocità di 406,9 km/h al 14 dicembre 1988, quando il TGV SNCF si riprese, con 408 km/h il primato, poi i francesi superarono se stessi e non so quante volte.

A Vibaden ho provato l'elettrotreno in 5 elementi su tutta la linea riscontrando un problema ad un carrello (che ho già ordinato come ricambio) che... dopo un quarto di secolo, si è deformato (per un mio errore). Pensavo tra me: "Durassero così altri pezzi di ricambio!"

Tuttavia per rispettare la verità tecnico-storica l'ICE toccò il record in una composizione a 4 elementi.

Le **foto dalla n. 13 alla n. 24** testimoniano tali prove.

Ho recuperato un ottimo modello (lasciamo perdere la scala) con una eccellente motorizzazione e una plastica eccezionale, almeno per quanto riguarda la carrozzeria e poi ha quasi 25 anni... quante automobili avete cambiato nel frattempo? Arrivederci!



**Foto n. 13: l'ICE Experimental a Vibaden *tre* nel 2010**



Foto n. 14: l'ICE Experimental in 4 elementi a Vibaden *tre* nel 2010



Foto n. 15: l'ICE Experimental entra in stazione a Vibaden *tre* nel 2010



Foto n. 16: il pantografo nuovo in posizione chiusa dell'ICE Experimental



Foto n. 17: a confronto pantografi dell'ET 420 e dell'ICE Experimental a Vibaden



Foto n. 18: la banda accoglie sul 1° binario l'ICE Experimental a Vibaden tre



Foto n. 19: l'ICE Experimental in partenza dal 1° binario di Vibaden tre



Foto n. 20: l'ICE Experimental da record in 4 elementi a Vibaden



Foto n. 21: l'ICE Experimental in piena corsa-



Foto n. 22: l'ICE Experimental entra in galleria a Vibaden



Foto n. 23: l'ICE Experimental affronta la curva est di Vibaden tra



Foto n. 24: l'ICE Experimental in corsa trova il semaforo libero

Gian Piero Cannata

