

Märklin art. 37580 –

(II parte)

LE DIVERSE LIVREE

Le elettromotrici *panoramiche* hanno ricevuto svariate livree.

Per fare chiarezza:

- 1) negli Anni Trenta le due esistenti erano verniciate in azzurro chiaro, ma di quel periodo non esistono foto a colori. I pantografi erano di vecchio tipo (SBS 10 o consimili) e tali rimasero sino al 1953.
- 2) Tra il 1949 ed il 1953 l'unica *trasparente* sfuggita ai bombardamenti, quella riprodotta nei modelli, aveva una colorazione simile a quella che ricevette nel 1986; diversità di tonalità, se c'erano, non è possibile saperlo, anche di questo periodo non esistono foto a colori (a meno che non scappino fuori da qualche archivio). Le cronache parlano di blu scuro, esiste comunque una foto in bianco e nero scattata nell'estate del... 1950, insomma quando il sottoscritto era appena venuto al mondo. In essa si vede che il filetto bianco tra cassa e struttura trasparente era come in passato assente (la **foto n. 1** è tratta dalla Rivista Mondo Ferroviario n. 2 1985).
- 3) Assente, la striscia chiara anche nella colorazione rosso/crema che fu applicata nel 1953. Di quella elettromotrice reale esistono foto a colori, un po' sbiadite dal tempo. In questa nuova veste cromatica la *Trasparente* viaggiò sino al 1971, con identici pantografi a forbice, di tipo moderno, ma con gli usuali fanaloni. Il modello della **foto n. 2** è il terzo della Roco, ha l'iscrizione ET 9101 ed è stato fotografato durante la manifestazione nel marzo 2009 a Bereguardo ed è di proprietà del modellista M. P.. Non so se quei pantografi di nuovo tipo fossero in dotazione alla vera *Trasparente* sin dal '53, ma vista la pignoleria della Roco è molto probabile. Nel 1968 la marcatura cambia in 491 001-4. È certo, ho visto una foto del 1969, che i pantografi allora fossero di tipo moderno.
- 4) Nel 1971 fu applicata un'altra colorazione, ma non ho trovato foto di quel periodo, tuttavia dalla descrizione sembra che la tonalità fosse praticamente simile a quella che fu poi scelta nel 1977. I fanali erano sempre solo due.

5) Dopo qualche tentennamento e ripensamento (fu proposta anche una colorazione diversa), scaduta la vecchia verniciatura in concomitanza della Grande Revisione del 1977, la DB decise di verniciare la 491 001-4 nello stesso azzurro Olimpia con fasce argentate. Compare nuova quella sottile striscia bianca che spezza piacevolmente la monotonia delle livree precedenti. Le **foto n. 3 e n. 4** sono dei modelli Roco del 1985 e Märklin attuale.

I fari furono allora raddoppiati, infatti in tutti i modelli e livree antecedenti il 1977, come giustamente ha fatto la Roco, erano presenti due semplici fanaloni.

I pantografi divennero quelli che sia la Roco che la Märklin hanno usato per i loro modelli, ma di questo parleremo tra poco.

6) Ultima livrea è quella del 1986 (**foto n. 5**).

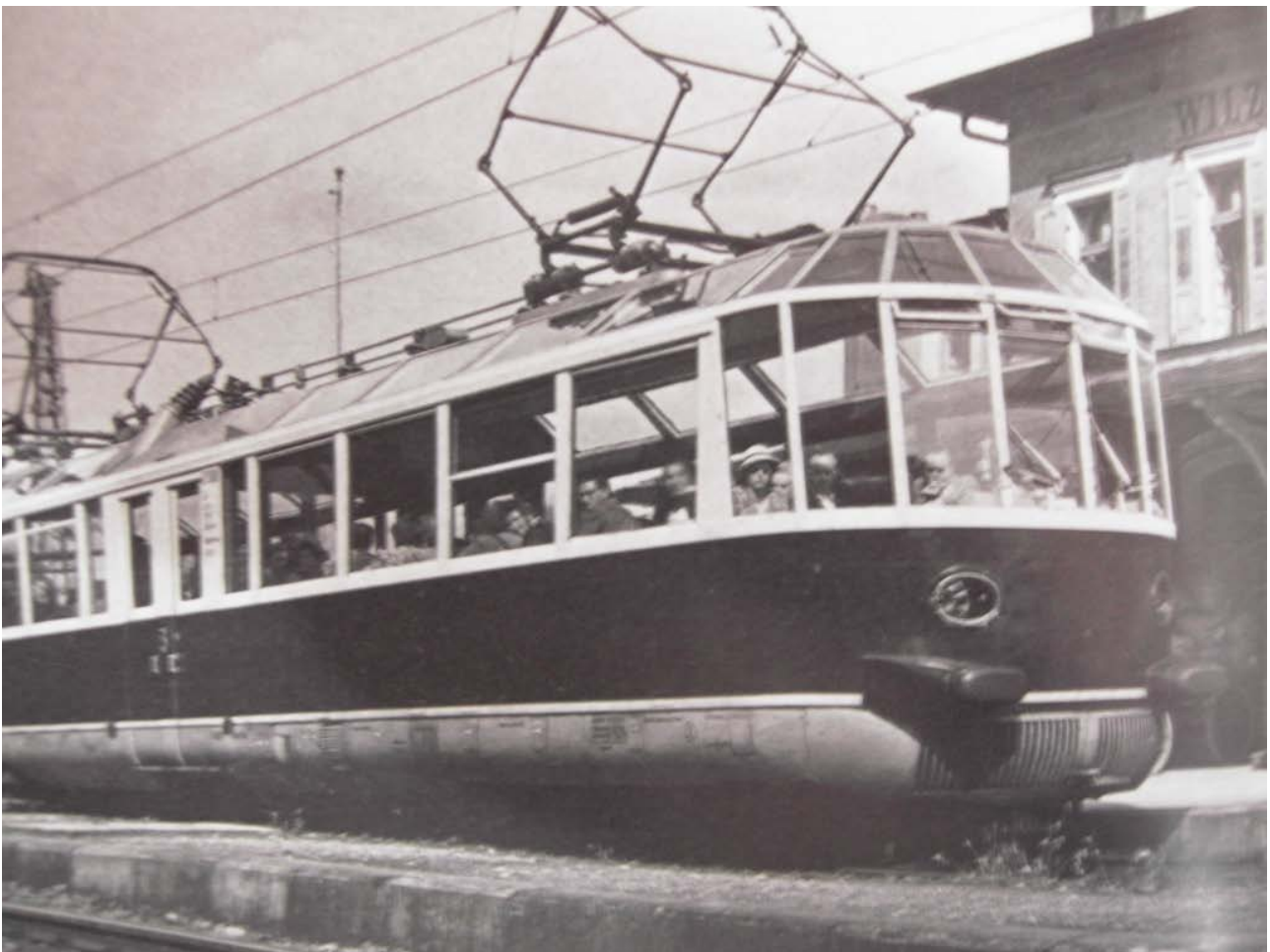


Foto n. 1: la ET 9101 con livrea (blu?), fanali e pantografi del periodo 1949/1953



Foto n. 2: la ET 9101 Roco con livrea, fanali e pantografi del periodo 1953/1971



Foto n. 3 - la 491 Roco: livrea, fari doppi e pantografi del periodo 1977/1985



Foto n. 4: la 491 Märklin con livrea, doppi fari e pantografi del periodo 1977/1985

Nel 1985 la 491 001-4 partecipò alla parata di Norimberga per il 150° anniversario delle Ferrovie in Germania. Sembrava fosse destinata ad un Museo, ma nel 1986 fu di nuovo rimessa in servizio e verniciata in azzurro scuro, simile a quello degli anni Cinquanta. A differenza di quella livrea ricevette una striscia continua bianca simile a quella della precedente colorazione, mentre le zone non trasparenti della struttura superiore furono dipinte in bianco.

Questa colorazione (foto n. 5), a parte la *iella* che ha portato, non mi piace... *corna facendo*.



Foto n. 5: la 491 Roco (con pantografi più fini) con livrea del periodo 1986/1995

MISURE IN SCALA E ALTEZZA DEL MODELLO (PANTOGRAFI)

Le elettromotrici Roco e Märklin sono assolutamente identiche.
La Roco dichiara 23,6 cm, la Märklin 23,7.

Messe a confronto la loro altezza pare (è) identica.

I carrelli, di cui, come al vero, uno solo era motorizzato, hanno lo stesso passo e la stessa dissimmetria e sono in perfetta scala 1:87.

Naturalmente, l'ho detto e ridetto nella I parte, il modello della Casa di Göppingen ha la motorizzazione invertita rispetto al vero.

Restava solo un dubbio, alimentato dalle solite **foto mediocri** della Rivista Märklin: l'altezza del modello nelle foto era corretta, o forse era stato utilizzato un prototipo sovradimensionato?

Se infatti si vedono le immagini di presentazione utilizzate persino nel Catalogo 2010, e quelle dell'articolo apparso sul n. 2 del Märklin Magazine di quest'anno e le mie, *bruttine*, riproduzioni **foto n. 6 e n. 7**, il pantografo "a ginocchio" appare esageratamente abbassato, quasi a toccare il tetto con il tirante esterno. Stavamo forse correndo il rischio di trovarci per le mani un modello tipo "Rivarossi"!?

Chi è un *vecchio appassionato* si ricorda la scala approssimativa dei modelli della Casa di Como degli anni Sessanta!

In realtà, e per fortuna, non è corretta una sola cosa: l'altezza della linea aerea nel plastico di presentazione fotografica.



Foto n. 6 (da Catalogo): la 491 Märklin, con pantografo esageratamente inclinato

Sembrerebbe una assurdità, ma è così: per gli articoli si è utilizzato, è vero, un impianto dotato della bella linea aerea di ultima concezione, ma si sono *dimenticati* di montare le basette complete in tutti i pali, come si vede benissimo a destra della **foto n. 7**. Queste parti vengono sempre chiaramente descritte nel Catalogo generale come: “zoccolo aggiuntivo” per il binario “C”. Questo sarà forse avvenuto, (*maligno pensiero*), per non scalzare un binario già avvitato, ma la catenaria si è così molto abbassata. Nell’articolo ci sono foto dei pali a torre e linee trasversali TUTTI montati troppo bassi, con la conseguenza che il pantografo della povera *Trasparente* è perennemente schiacciato!



Foto n. 7 (M/M n.2/2010): la 491 Märklin, con pantografo esageratamente abbassato a causa dei pali montati senza lo zoccolo previsto per i binari C

Lo *zoccolo* in questione è metallico, di colore verde scuro, e in altezza misura circa 5 mm (cioè oltre 40 cm in scala H0!), ha un lungo attacco da innestare sotto il binario, simile a quello utilizzato in passato per serrare e posizionare alla perfezione i vecchi pali della linea aerea ai binari “M”.

Le basette/zoccoli potevano essere comunque montati...!
Se avessero letto il mio libro... ecco uno stralcio a pag. 142:

I pali semplici di tutti i tipi (a parte quelli per i ponti) hanno un attacco, a pressione, che li aggancia al binario “C” che si può anche eliminare tagliandolo con le tronchesi (N. dell’A. sottolineatura aggiunta), in tal caso il binario “C” non verrà sopraelevato di circa un mm; tutte le sedi, una volta verificatene la posizioni, vanno avvitate al piano del plastico. Per i più smaliziati consiglio il manuale 07459 (in tedesco o in altre lingue, non in italiano purtroppo) lì vi sono delle foto senza dubbio utili ed esempi su come migliorare l’estetica dei pali semplici, (...)

Anche la [foto](#) è tratta dal mio libro



Foto tratta dal libro “Serena discussione”: una 144 Märklin accanto ad un palo con lo zoccolo montato, prima della mimetizzazione con la ghiaia, anche se privo dell’innesto sotto il binario.

E perseverano nell’errore: tanto è vero che in un altro articolo di presentazione fotografica della 103 195-4 del 2010, con i nuovi suoni, i pantografi a ginocchio della “ammiraglia DB” sembrano schiacciati in modo ridicolo.

A riprova ecco la *mia* (ET) 491 Märklin, col pantografo correttamente alzato sotto la *mia* catenaria, tirata a metri 5,50/5,70, misurazione effettuata tra linea di contatto aerea e il *piano del ferro* (binario) (632/651 mm in scala H0) nella **foto n. 8**.

Aggiungo solo che in alcuni tratti è possibile che la linea aerea al vero si abbassi alquanto e questo viene chiaramente segnalato in diversi modi al macchinista. In Italia ad esempio vi sono dei cartelli con la scritta **“LINEA BASSA”**.



Foto n. 8: la 491 Märklin, con pantografo perfettamente alzato a Vibaden

PANTOGRAFI VECCHI E NUOVI

I vecchi pantografi della Roco, che 25 anni fa apparivano stupendi, oggi sembrano giganteschi.

Del resto in quei tempi noi *tapini*, märklinisti irriducibili, potevano comparare quelli a ginocchio della Roco solo con i **7247** Märklin, della **foto n. 9**, e quelli a forbice con i **7218** Märklin, che ancora erano in \auge nel mio plastico nel 2002 e che sono stati immortalati in una vecchia foto dall'amico Mauro Cozza, scattata a *Vibaden Due* in occasione di una sua visita (**foto n. 10**). Quei vecchi pantografi a ginocchio e a forbice erano poi già migliorati, se non altro per la mano di vernice rossa, data dal sottoscritto.

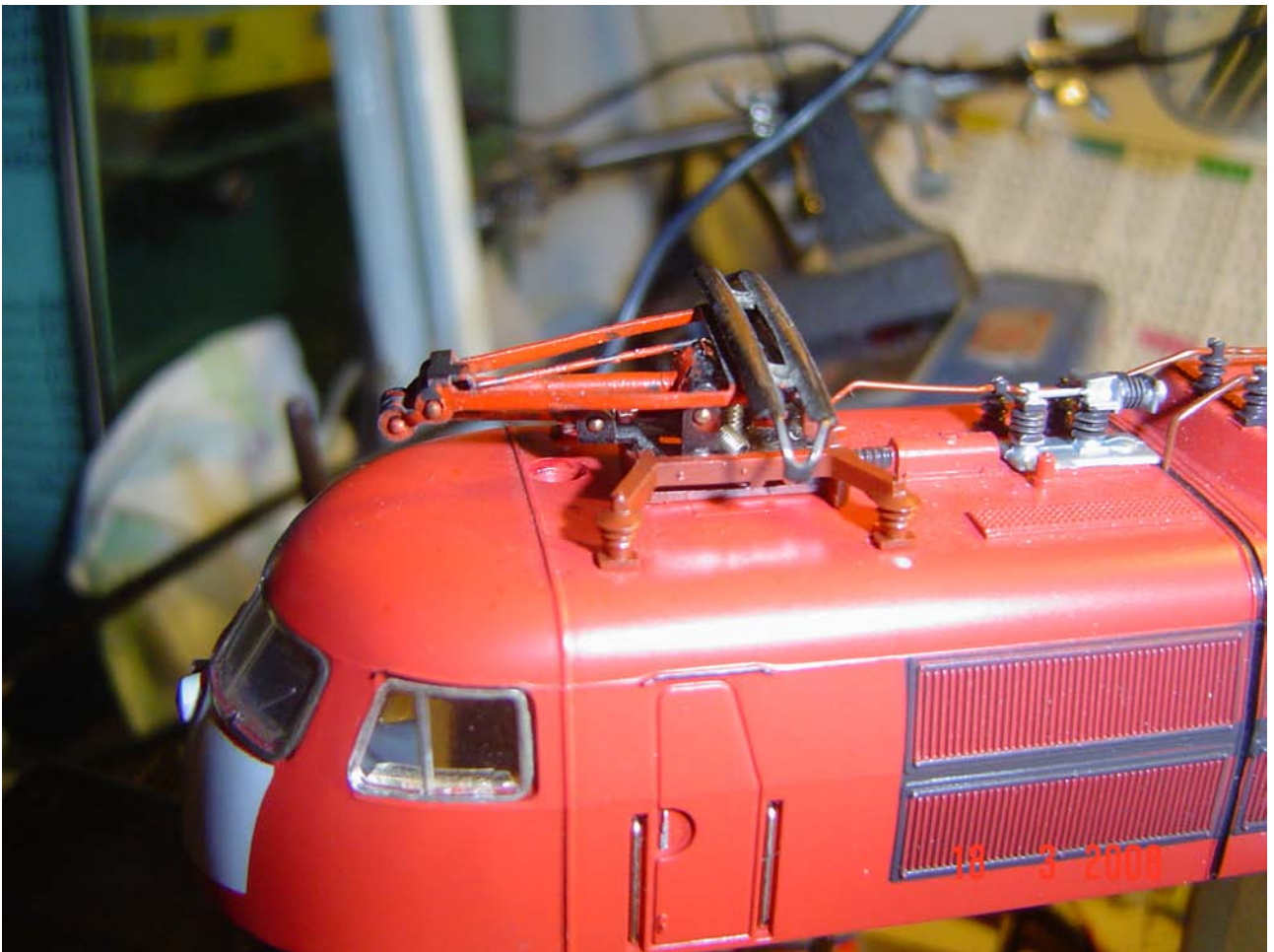


Foto n. 9: pantografi a ginocchio enormi 7247 Märklin



Foto n. 10: pantografi a forbice enormi 7218 Märklin (foto del 2002 di Mauro Cozza)

So per certo che poi la Roco utilizzò per i suoi modelli dei pantografi molto più fini, ma ahimè fragilissimi, ne parlai nel capitolo dedicato alle E 41/141, il mio 36°. Soprattutto gli striscianti, almeno di quelli a forbice che sperimentai nelle E 41 Roco, si impigliavano dovunque e viepiù in una catenaria tirata in modo approssimativo.

Confrontate, visivamente soprattutto, quelli (vecchi) a ginocchio Roco (foto n. 11), e quelli a ginocchio Märklin (foto n. 12).



Foto n. 11: la 491 Roco, con pantografo a ginocchio enorme a Vibaden



Foto n. 12: la 491 Märklin, con pantografo a ginocchio più fine

Il confronto appare molto evidente nella [foto n. 13](#), in cui il vecchio pantografo a ginocchio Roco ([a sinistra](#)), smontato e poggiato sul tetto della nuovissima 491 001-4 Märklin, per di più senza la basetta degli isolatori, viene affiancato a quello del modello della Gläserne Zug di nuovo tipo.



Foto n. 13: il vecchio pantografo a ginocchio Roco (a sinistra) e il Märklin più fine

Stesso discorso per la [foto n. 14](#), in cui il nuovo pantografo a forbice Märklin ([a destra](#)), viene affiancato da quello Roco di vecchio tipo, sempre poggiato smontato e senza isolatori, sul tetto della *Trasparente Märklin*.

Una noticina sugli **ISOLATORI** che normalmente a Göppingen sono trascurati e lasciati in un rosso poco realistico: questa volta, pur non essendo verniciati scuri, sono estremamente realistici, direi bruniti al punto giusto. Confrontate [le varie foto](#) nella I e II parte di questo Capitolo.

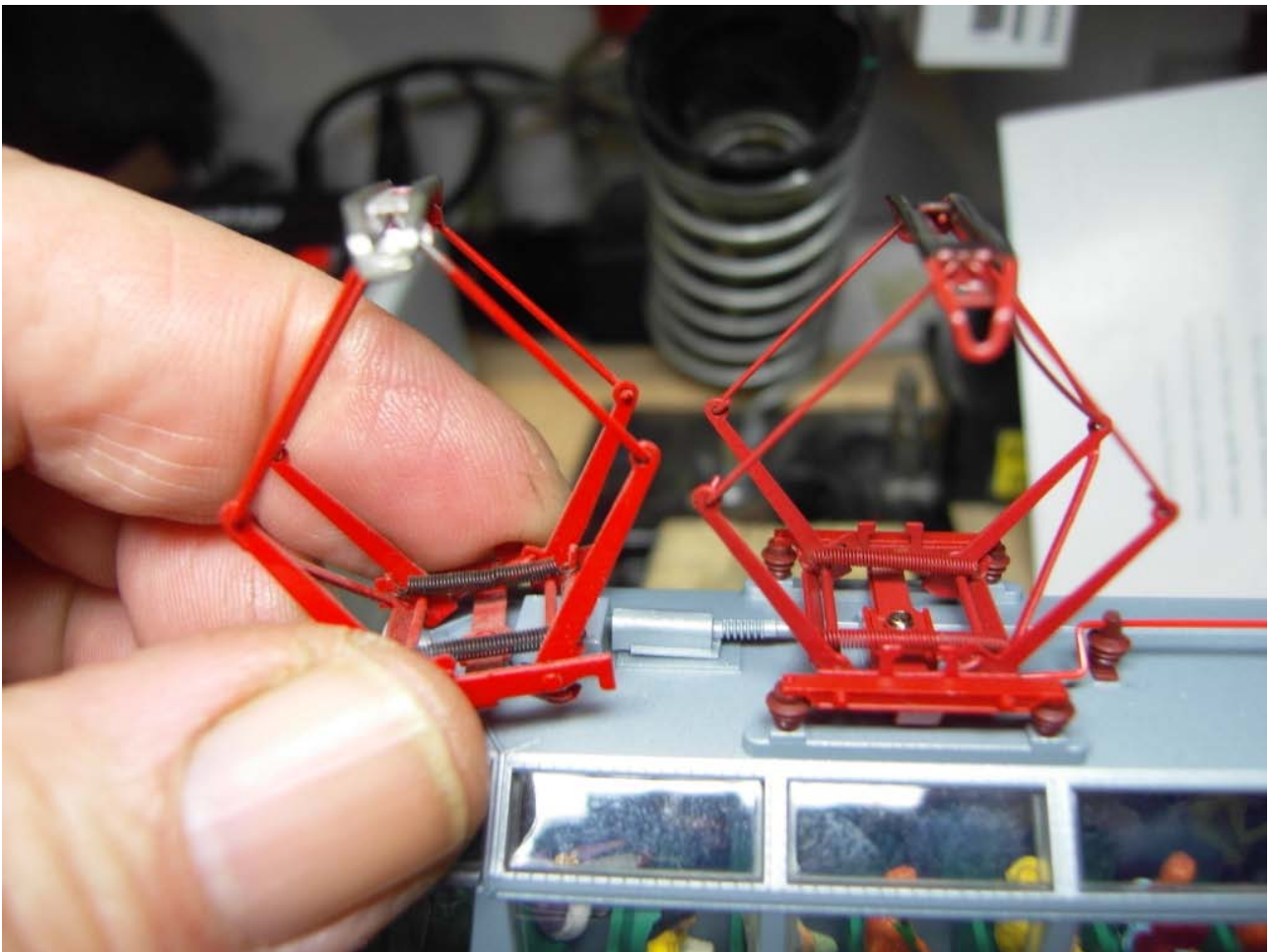


Foto n. 14: il vecchio pantografo a forbice Roco (sinistra) e il Märklin più fine

CARICAMENTO E REGOLAZIONI

Posta sul banco di prova a rulli (foto n. 15) la 491 si è regolarmente “caricata” sia nella CS 1, che successivamente nella CS 2.

La nomenclatura **mfx** è sbagliata: ET 491 001-4 e dovrà essere corretta, eliminando il pleonastico ET, scomparso dopo il 1968.

Non sono riuscito a trovare un'icona adeguata (foto n. 16), per la nuova centrale di comando Märklin.

Per ora mi accontento di questa che vedete di seguito che corrisponde al 4° modello Roco, con livrea e pantografi degli anni Cinquanta.

Sto già lavorando a creare una nuova icona con le caratteristiche necessarie di formato (128 x 40 circa, PNG, max 6 KB).



Nella **foto n. 17** l'elettromotrice si sta caricando regolarmente nella Central Station 1. Molto interessante il fatto che, con la CS 1, si è potuto regolare con facilità (oggi alcuni decoder *nuovi* sono ostici) un grande ritardo di accelerazione e rallentamento (**foto n. 18**). Per saperne di più consultate il mio mega Capitolo 40°.



Foto n. 15: la nuova 491 Märklin sul banco di prova a rulli



Foto n. 16: nomenclatura e icona provvisoria come ET 491 nella CS 2 Märklin



Foto n. 17: la 491 viene riconosciuta dalla CS 1 e caricata

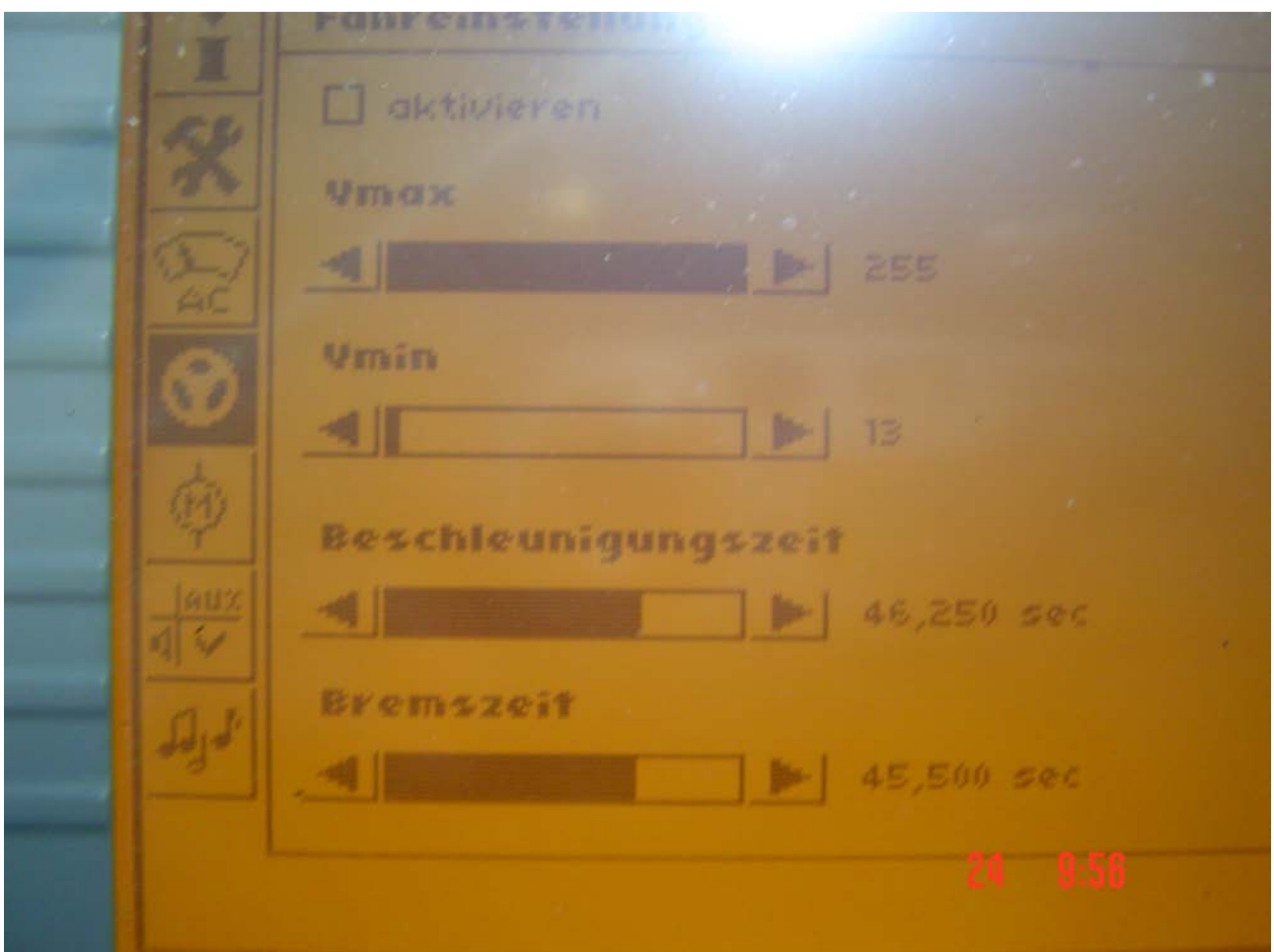


Foto n. 18: regolabile un ampio ritardo d'accelerazione e rallentamento nella CS 1

Sempre nella **foto n. 18** si può osservare che la velocità massima era esagerata. Una volta regolata, sul banco di prova a rulli ha raggiunto una velocità di poco superiore i 100 km/h (**foto n. 19**).

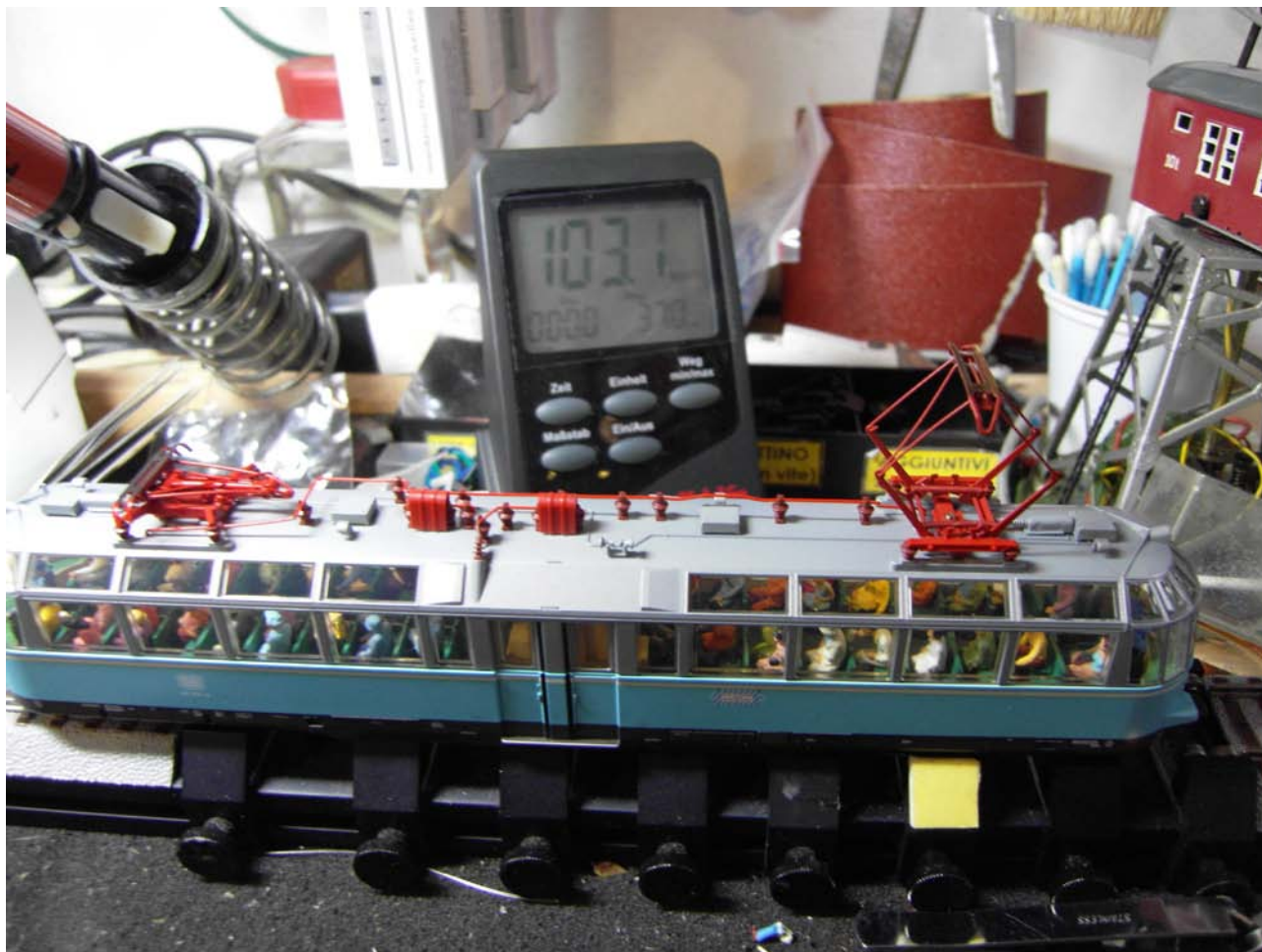


Foto n. 19: velocità resa realistica dopo la regolazione con la CS 1

FUNZIONI LUMINOSE

Nella **foto n. 20** si può osservare che la luce dei fari è veramente intensa, nella manovra in notturna risulta molto utile.

Nella **foto n. 21** l'illuminazione interna nella *Trasparente*, priva, desolatamente, dei gitanti.

Nella **foto n. 22**, presa dal basso, l'illuminazione *attenuata* ottenuta con dei faretti da soffitto! Una funzione aggiuntiva extra.

Nella **foto n. 23** si osservi l'ottima trasparenza che mette in piena vista i passeggeri, rivelando persino dei piccoli difetti di verniciatura!

Nella **foto n. 24** l'ottima illuminazione interna che mette in risalto i passeggeri.

Nella **foto n. 25** l'illuminazione interna attenuata.



Foto n. 20: i fari della 491 Märklin



Foto n. 21: illuminazione interna nella 491 (vuota) Märklin



Foto n. 22: funzione luminosa attenuata, ottenuta con faretti da soffitto!



Foto n. 23: passeggeri visibilissimi dall'esterno nella *Trasparente* Märklin



Foto n. 24: illuminazione interna nella 491 001-4 Märklin



Foto n. 25: illuminazione interna, attenuata, nella 491 001-4 Märklin

FUNZIONI SONORE

Nella parata di Norimberga, del 1985, la Gläserne Zug accolse persino una coppia di sposi, utilizzò fra il frastuono della folla entusiasta varie volte la tromba che la Märklin mi sembra abbia perfettamente riprodotto dal punto di vista sonoro.

L'annuncio per i passeggeri è piacevolmente lungo, manco a dirlo in tedesco, ma chiedete all'amico Stephan M. che tutti conoscono per i suoi interventi sul sito dell'amico Tito, una esatta trascrizione...

PRIME PROVE A VIBADEN

Prima ancora di inserire i personaggi, dopo le regolazioni mfx, ho iniziato delle prove nell'ovale interno del mio plastico.

È stato alzato il pantografo a ginocchio che non ha dato problemi (dal punto di vista meccanico) di sorta ([foto n. 26](#)).



Foto n. 26: il pantografo a ginocchio non ha dato alcun problema meccanico

Le luci dei fari sono sempre molto intense e visibili nonostante la forte illuminazione, naturale ed artificiale della sala di Vibaden ([foto n. 27](#)).

Nessun problema nell'affrontare anche il difficile tratto di salita (livelletta intorno al 35%) all'interno della lunga galleria, che nel mio plastico causa non poche difficoltà a locomotive a vapore come le

recenti Br 01, 001, 38. Per tale motivo, transitando nell'ovale interno, alcune macchine non sono in grado di trainare più di 4 carrozze passeggeri!

Il pantografo a ginocchio, per delle manovre, ha anche affrontato di controverso la linea aerea di Vibaden, tirata egregiamente, a detta di tutti i modellisti che l'hanno vista, non dando alcun problema.

Al termine di questa prima prova, molto positiva, la 491 001-4 è stata portata sul banco di prova per l'inserimento dei figurini.



Foto n. 27: la 491 Märklin ferma sul secondo binario di Vibaden

L'INGLORIOSA FINE DEL SECONDO MODELLO ROCO

Il mio secondo modello della Roco, come ho già detto è, o debbo dire era, analogico ed in corrente continua, dopo varie fotografie con i pantografi originali, ha ricevuto dei pantografi più fini, praticamente eguali a quelli della nuova elettromotrice Märklin (foto n. 28).

Già in passato mi aveva dato dei seri problemi di surriscaldamento, nonostante che la lubrificazione fosse sempre stata correttamente applicata varie volte (in 22 anni!). Non aveva mai percorso lunghe tratte e solo recentemente, avvicinandosi a Vibaden l'anno 1994*, mi sono deciso a riprovare l'elettromotrice Roco, che nel mio impianto viaggiava con entrambi i pantografi in presa per evitare una cattiva conduzione elettrica.



Foto n. 28: la 491 Roco ancora funzionante a Vibaden

Dopo una breve corsa di prova (circa 5 km in scala H0) la *Trasparente* Roco ha definitivamente esalato l'ultimo respiro perché il motore ha dato *forfait*.

Forse non è bruciato, non me ne importa. Veramente stufo, ho deciso di affidare la sua mobilità ad una diesel Märklin, molto più affidabile. Gli ingranaggi sono stati eliminati e, come previsto dalla Roco, è stato montato un gancio di trazione, allontanando parte della carenatura frontale. Per ora ho scattato delle **foto** (dalla **n. 29** alla **n. 31**) con una 218, ma ho viste in alcune immagini del reale in cui era una semplice 211 o 212 a trainare la *leggera* 491 su tratte non elettrificate.

In particolare nella **foto n. 31** si vede il gancio (auto costruito) che consente anche una perfetta manovrabilità nei due sensi. Il gancio previsto dalla Roco è andato perduto tra i vari traslochi degli ultimi... venti anni.

***l'anno 1994 di Vibaden dura circa una settimana.**

Francamente non so se tra il '94 ed il 1995, anno dell'incidente, la 491 avesse già ricevuto il nuovo logo della DB AG, per cui la mia 491, con logo ante 1994, non è corretto che venga usata dopo il 1993.



Foto n. 29: la 491 Roco è oramai stata resa folle è qui trainata da una potente 218



Foto n. 30: la 491 Roco, folle, trainata da una potente 218



Foto n. 31: particolare del gancio di trazione auto costruito

PROVE FINALI A VIBADEN

Per testare al meglio la 491 Märklin ho iniziato con farle percorrere delle tratte a bassissima velocità, con soste e ripartenze (foto n. 32 e n. 33). Il ritardo d'accelerazione e rallentamento è eccellente, tanto che ho faticato non poco a capire quale fosse il momento e la zona in cui dovevo iniziare a rallentare l'elettromotrice. Al massimo della velocità (circa 110 km/h) la macchina ha bisogno per arrestarsi di 400 m in scala, forse più!

Appurato con il calibro (come nella foto n. 34, tratta dal Capitolo 10° "Usare il calibro") che nessun asse fosse stato montato troppo stretto (ricordate i corto circuiti segnalati?), la mia *trasparente* Märklin, il 6 dicembre 2010, carica di "gitanti" ha percorso, senza soste, 11 giri del cerchio esterno del mio plastico di Vibaden (in totale circa 200 metri di binario C, con curve del raggio R5, 24530, e curve 24912 dei deviatori lunghi) ad una velocità costante di 60/70 km/h. Il pantografo a forbice è stato costantemente in presa, anche se non elettricamente.

Una volta completata la prova, durata oltre 18 minuti, l'elettromotrice è stata smistata verso lo scalo merci e lì, al di fuori della catenaria, è

stata sollevata per accertare un eventuale surriscaldamento del sottocassa.

La parte metallica del sottocassa è risultata calda in modo appena percettibile al tatto, in 10 secondi (temperatura della stanza intorno ai 16/18 gradi) era tornata fredda. Ovviamente una prova più attendibile si potrà effettuare nella prossima estate, quando nella stanza del mio plastico si raggiungono i 25/30 gradi.

Le **foto**, dalla **n. 35 alla n. 38**, sono state scattate durante la prova più impegnativa.



Foto n. 32: la 491 Märklin in sosta, durante le prove a Vibaden



Foto n. 33: la 491 Märklin, durante le prove a Vibaden



Foto n. 34: uso corretto del calibro per verificare la distanza interna degli assi



Foto n. 35: la 491 Märklin, affronta un curvone a Vibaden



Foto n. 36: la 491 Märklin, durante gli 11 giri di prova a Vibaden



Foto n. 37: la 491 Märklin, transita sui deviatori di Vibaden senza incertezze



Foto n. 38: la 491 Märklin, ferma sul 5° binario, al termine delle prove a Vibaden

LA FOTO IMPOSSIBILE

Nel modellismo ferroviario sono possibili anche **foto come questa** in cui due (!) 491, con due livree diverse (!) possono transitare in una stazione tedesca nello stesso fantascientifico momento.



Foto n. 39: due (!) 491 a Vibaden

IN CONCLUSIONE

Un modello più bello e ben funzionante è difficile immaginarlo. Dopo aver penato per anni nel tentativo di far viaggiare le mie *altre Trasparenti* sui i miei plastici senza che accusassero incertezze, penso soprattutto ai vecchi binari “K”, posso finalmente disporre di un mezzo bellissimo e che si può lasciare persino nuovo di zecca, tanto era sempre curata e coccolata quella elettromotrice. Ultimissimo consiglio: se, ahimè, con la vera 491 001-4 non si può più viaggiare, almeno acquistate un biglietto (va bene, volevo dire staccate un assegno!) per farvi un giretto con la sua gemella, in tutto e per tutto, della **MÄRKLIN!**

Ultimo ringraziamento va ai Cataloghi Roco, degli anni Ottanta, Märklin, attuale ed alla Rivista Mondo Ferroviario.



Foto n. 40: "LA TRASPARENTE" in primo piano nel n. 2/1985 di Mondo Ferroviario

(II parte e fine)

Gian Piero Cannata

