

NUOVA PREPARAZIONE DEL CARRO PULISCI PUNTE (CONSULTATE ANCHE I **CAPITOLI 13°-V PARTE- E 16°**)



Foto n. 1: col tempo e la polvere le punte di contatto possono sporcarsi

CARATTERISTICHE DEL CARRO

Premesso che anche il vecchio metodo, descritto nel **16° Capitolo** è tuttora valido, anche se non sempre le rondelle in plastica da me indicate sono di facile reperibilità. Questo lavoro, come il precedente, è prettamente pratico e fotografico. Viene illustrato il nuovo *modus operandi* per rendere operativo un carro “pulisci punte di contatto”, che abbia le seguenti caratteristiche:

- a) non sia abrasivo per le punte, anzi dopo circa 3 Km in H0 e cioè in scala circa 260 km, la carta vetrata P 180 (o P 280) si rovina e deve essere cambiata. Ci si impiega anni per arrivare a questo punto di logoramento della carta...
- b) Abbia un costo irrisorio.
- c) Abbia una funzionalità ed una manovrabilità pressoché perfetta.
- d) Sia di semplice realizzazione e possa essere addirittura unito ad un altro carro eguale senza eccessivo carico, sì che anche una loco da manovra come una V 60 possa trainare un carro singolo

puliscipunte ed una V 200 anche una coppia senza problemi, in tratti con livellette superiori al 25‰.

INGREDIENTI BASE

Nella **foto n. 2, n. 3, n. 5, n. 6 e n. 17** gli ingredienti base:

- 1) un vecchio pattino 7164;
- 2) due rondelle di plastica (da reperire in un negozio ben fornito di ferramenta, spessore 1 mm cadauna); oppure una guarnizione per bottiglie tipo Idrolitina;
- 3) un piccolo biadesivo (io uso uno di quelli inseriti nelle luci a led Märklin, lo vedrete nella **foto n. 17**);
- 4) carta abrasiva P 180 (o P 280);
- 5) vite e dado da 2 mm Ø, lunghezza 10 mm (anche da 2 mm Ø x 12 mm va bene);
- 6) pesi di piombo (**foto n. 5**) molto usati un tempo per sigillare pacchi, oppure pesi di piombo che si possono reperire nei negozi *Caccia e Pesca*, oppure grosse viti come in **foto n. 6**.

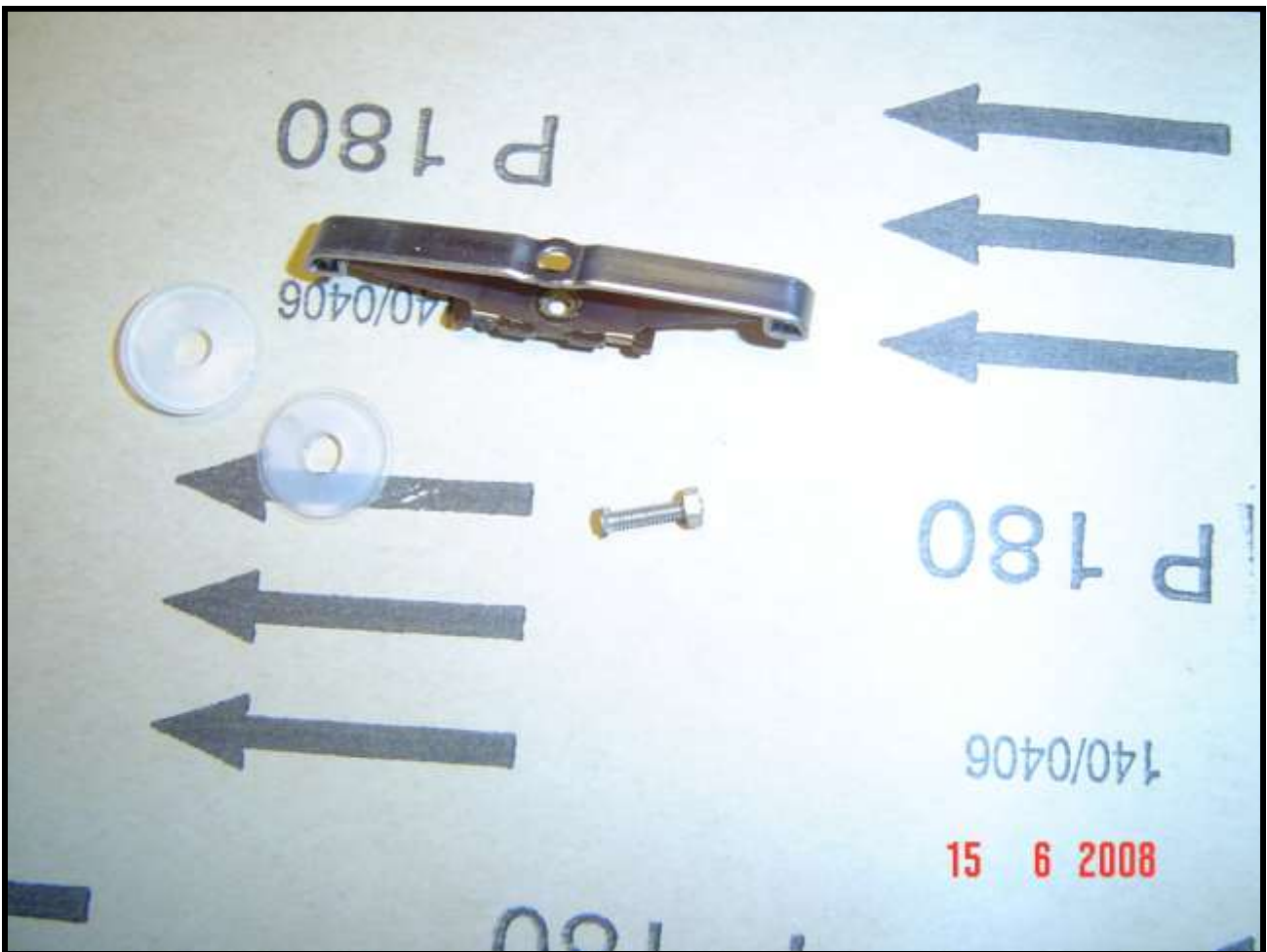


Foto n. 2: il pattino, dado e vite, la carta abrasiva e le rondelle in plastica che non sono sempre di facile reperibilità

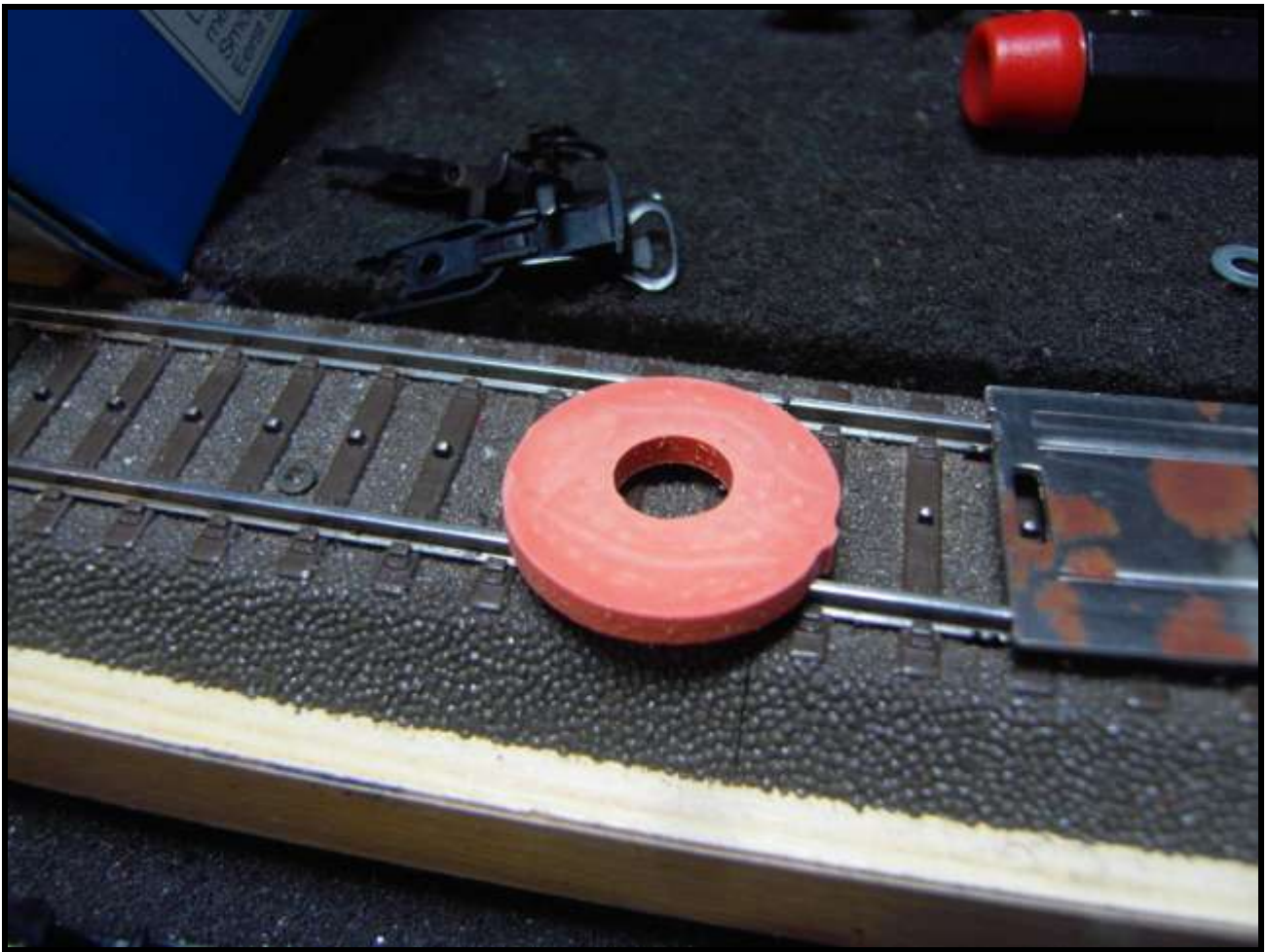


Foto n. 3: le guarnizioni per le bottiglie tipo “Idrolitina” sono sempre di facile reperibilità

LE VARIE FASI DELLA REALIZZAZIONE

Prima di realizzare il carro si consiglia di leggere queste istruzioni con pazienza, eviterete tutti i piccoli problemi che come “apripista” ho dovuto affrontare.

I CARRI

I carri necessari sono del tipo standard economico serie Hobby: per la birra, porta container, o di altri tipi, lunghi 11,5 cm ed usciti in una miriade di versioni da quella del *compleanno* nel 2004 (**art. 44268**) a quelli del 2007 comparsi con l’allestimento dei rotabili operativi della “THW” (Protezione Civile Tedesca) nella confezione **00758** e dal costo, cadauno, vicino ai 10 €, salvo sconti. I carri più economici sono del tipo frigorifero come quelli utilizzato per la nuova realizzazione (vedi le **foto finali**).

PRIME OPERAZIONI

Per allontanare il container, o comunque la sovrastruttura, sono necessarie due semplici manualità:

- 1) allontanate i due ganci (sono a pressione, senza foto).

2) Come nella **foto n. 4** stringete con una pinza a becco i due dentelli a coda di rondine, prima da una parte (ed inserite un cartoncino tra container e telaio, altrimenti si richiude il tutto) e poi dall'altra. Sollevate. Se si spezzano gli incastri non è una tragedia, ma non è da *fermodellisti*.



Foto n. 4: con un paio di pinze si stringono gli incastri e si allontana il mantello

MODIFICARE LA LASTRA DI ZAVORRA

Incollate sulla piastra metallica (asportabile) del telaio dei pesi di piombo, io ne ho usato 6 per ogni carro (circa 35/45 grammi in più, **foto n. 5**). Unitamente alla piastra danno al carro una migliore aderenza (*forza peso*) e vincono la spinta verso l'alto del pattino che applicherete. La colla è sempre il solito Bostik.

A causa della non facile reperibilità dei vecchi pesi di piombo, ho utilizzato delle grosse viti (vedi la **foto n. 6**), che del resto da tempo uso come “pesi” per il secchiello del banco Dinamometrico (vedi il **Capitolo 31**) Non vi preoccupate dei diversi fori ed intagli nella piastra, ma lasciate liberi solo:

- 1) il foro centrale per la vite ed il dado;
- 2) i due intagli estremi, servono per far passare le code di rondine per gli incastri dei mantelli.



Foto n. 5: i pesi di piombo, usati un tempo per sigillare i pacchi



Foto n. 6: i pesi realizzati con grosse viti, incollate sul piano del carro

Allontanate la piastra (con i pesi incollati) dal telaio del carro, come nelle **foto n. 6 e n. 7**. Personalmente, operando con una normale cautela, non ho dovuto allontanare nemmeno gli assi.

In questa fase resta il telaio di plastica libero con un vistoso e preciso cerchio centrale (**foto n. 8**), ideale per i nostri scopi!

Le diversità di colore delle piastre/zavorra che vedete nelle varie foto sono dovute agli anni di produzione e alla qualità dei carri stessi.

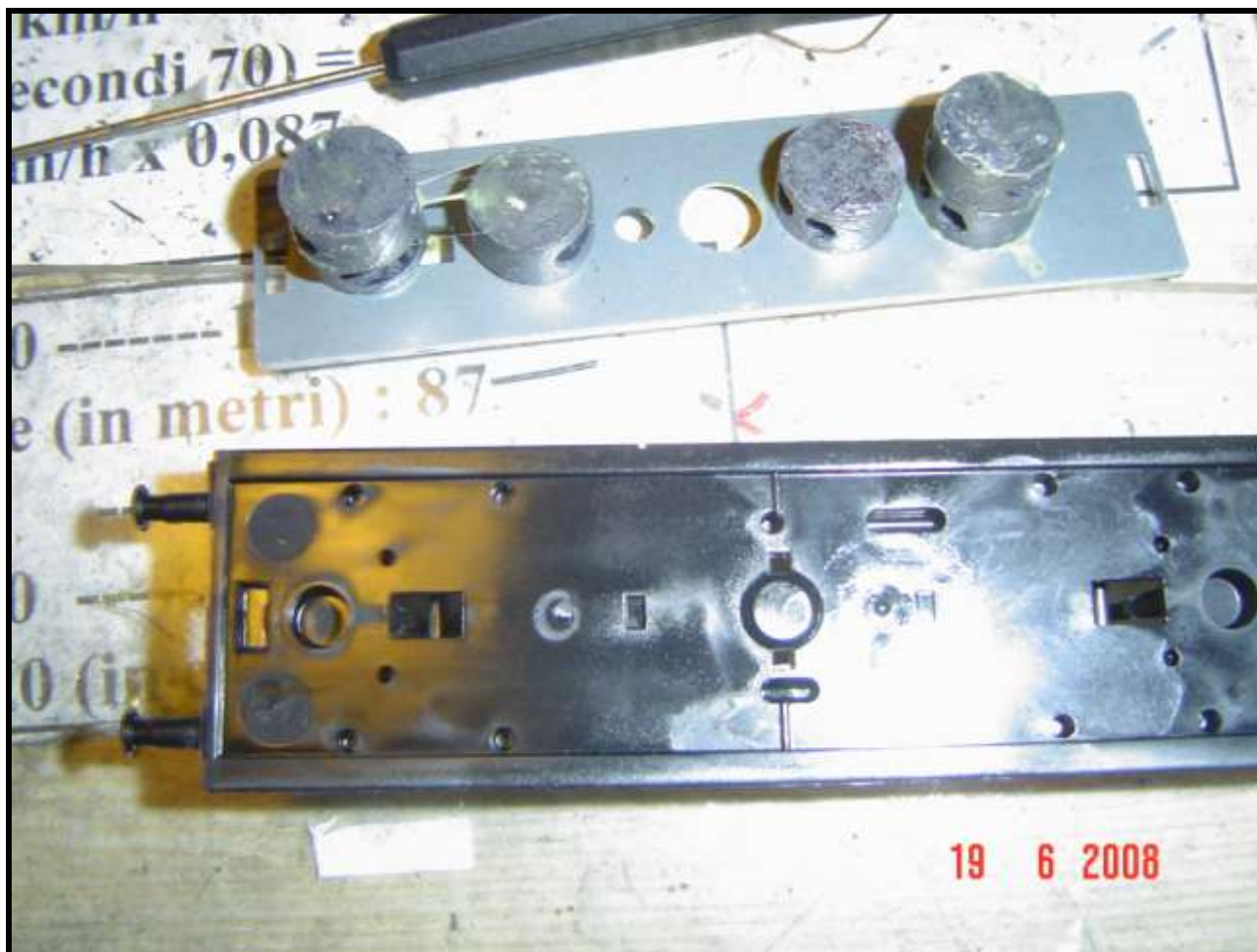


Foto n. 7: i pesi di piombo già incollati sulla lastra di zavorra del carro

IL FORO CENTRALE

Con una buona punta da trapano, da 2 mm, praticate un foro nel centro esatto del carro, come nella **foto n. 8**. Ripassate poi dal basso il foro, eliminando così eventuali bave di plastica.

La plastica è di ottima qualità e se si usano punte per il legno si possono incontrare difficoltà iniziali per forare: **usate punte per il metallo e non avrete problemi**. Per non avere sorprese iniziate con una punta da 1 o 1,5 mm per praticare il primo foro, risulta più facile centrare senza margini d'errore il cerchio nero del telaio; solo dopo allargate il tutto con la punta da 2 mm... questa regola vale sempre quando si trapano.



Foto n. 8: il foro da praticare nell'invito centrale

LA VITE E IL PATTINO

È possibile, e più semplice, in questa fase infilare la vite nel vecchio pattino, un po' meno facile, ma con un po' di pazienza fattibile, se avete già incollato la carta abrasiva sul pattino (foto n. 9 e n. 10).

La vite non si logorerà mai e la dovrete far passare nel foro del 7164 per poi bloccarla nel foro più stretto.

Dalla foto n. 9 si intravede che il pattino è usurato e mostra la parte color rame centralmente: un pattino così non trasmetterebbe più bene la corrente e dovrebbe essere gettato, come vado ripetendo da sempre: *della Märklin, invece, non si deve buttare nulla!*



Foto n. 9: il vecchio pattino 7164 usurato, con la vite già infilata



Foto n. 10: il vecchio 7164, con la carta abrasiva è più difficile far passare la vite



Foto n. 11: il vecchio 7164, con la carta abrasiva è pronto per essere installato

LA CARTA ABRASIVA E IL SUO INCOLLAGGIO

Con una pinza a becchi curvi piegate le strisce di carta abrasiva nei bordi estremi, che in tal modo seguiranno la normale curvatura del pattino (foto n. 10 e n. 11). Queste strisce, ritagliate direttamente con un paio di forbici ben affilate, devono avere le seguenti misure:

larghezza 6 mm-

lunghezza 66 mm (minimo 64 max 67 mm)-

Si passa sul pattino un velo di Bostik come nella **foto n. 12**.

Si attende una ventina di secondi, necessari per far evaporare il solvente della colla. Si fa quindi aderire sul pattino la striscia di carta abrasiva (**foto n. 13**).



Foto n. 12: sul vecchio 7164 si stende un velo di Bostik



Foto n. 13: sul vecchio 7164 si incolla la striscia di carta abrasiva

Si incolla sul pattino la striscia di carta abrasiva, come nella [foto n. 13](#), facendo aderire con cura la carta e, se necessario, ci si aiuta per un'ora con delle pinze a tensione impostata, come si vede bene dalla [foto n. 14](#).

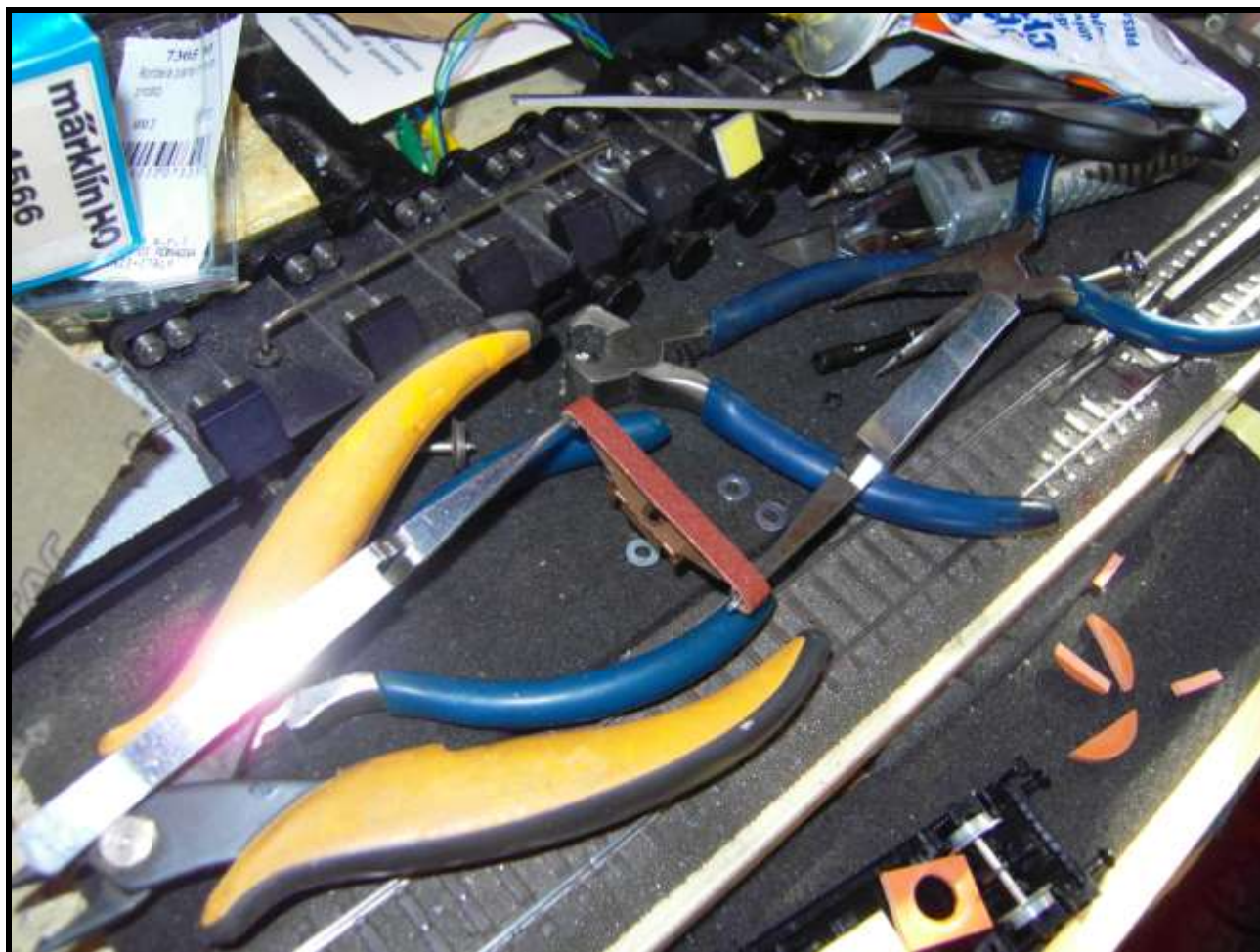


Foto n. 14: con delle pinze si blocca per un'oretta la carta abrasiva incollata

IL FORO NELLA CARTA ABRASIVA

Si pratica con un mini cacciavite un foro nella carta abrasiva evitando di creare delle estrusioni verso il basso, cioè verso le punte di contatto, come si vede bene nelle [foto n. 15 e n. 16](#).

Il foro servirà per far passare il cacciavite sia durante l'iniziale fase di fissaggio al telaio del carro, sia quando, successivamente, si dovrà sostituire la carta abrasiva (per farlo sarà necessario per comodità allontanare il pattino) o addirittura il pattino stesso con un altro (di riserva) già predisposto di vite e copertura di carta P 180 (o 280).



Foto n. 15: con il cacciavite si pratica un foro per la vite nella carta abrasiva



Foto n. 16: il foro per poter stringere la vite è pareggiato nella carta abrasiva

LA NUOVA METODICA

Dovendo realizzare dei nuovi carri per degli amici ho riscontrato una grossa difficoltà nel reperire le rondelle del tipo usato anni fa. Ho scelto allora dei nuovi supporti elastici per la regolazione fine della vite/pattino. Di questi già ho parlato all'inizio ecco ora la sequenza fotografica per la nuova semplice realizzazione.

Foto n. 17: il biadesivo preso dalle confezioni di luci a led per carrozze Märklin (art. 73400/401).

Foto n. 18: il foro da praticare nel biadesivo (passando per quello già praticato nel carro).

Foto n. 19: la rondella di guarnizione è tagliata.

Foto n. 20: si allontana la seconda protezione del biadesivo.

Foto n. 21: si fa aderire la guarnizione sul biadesivo, centrandola bene.

Foto n. 22: si inserisce la vite con il pattino nel foro sino in fondo.

Foto n. 23: si applica una mini rondella, per evitare che il dado possa rovinare il fondo del telaio in plastica, quando viene stretto.



Foto n. 17: il biadesivo (di solito inserito nelle confezioni delle luci led Märklin)

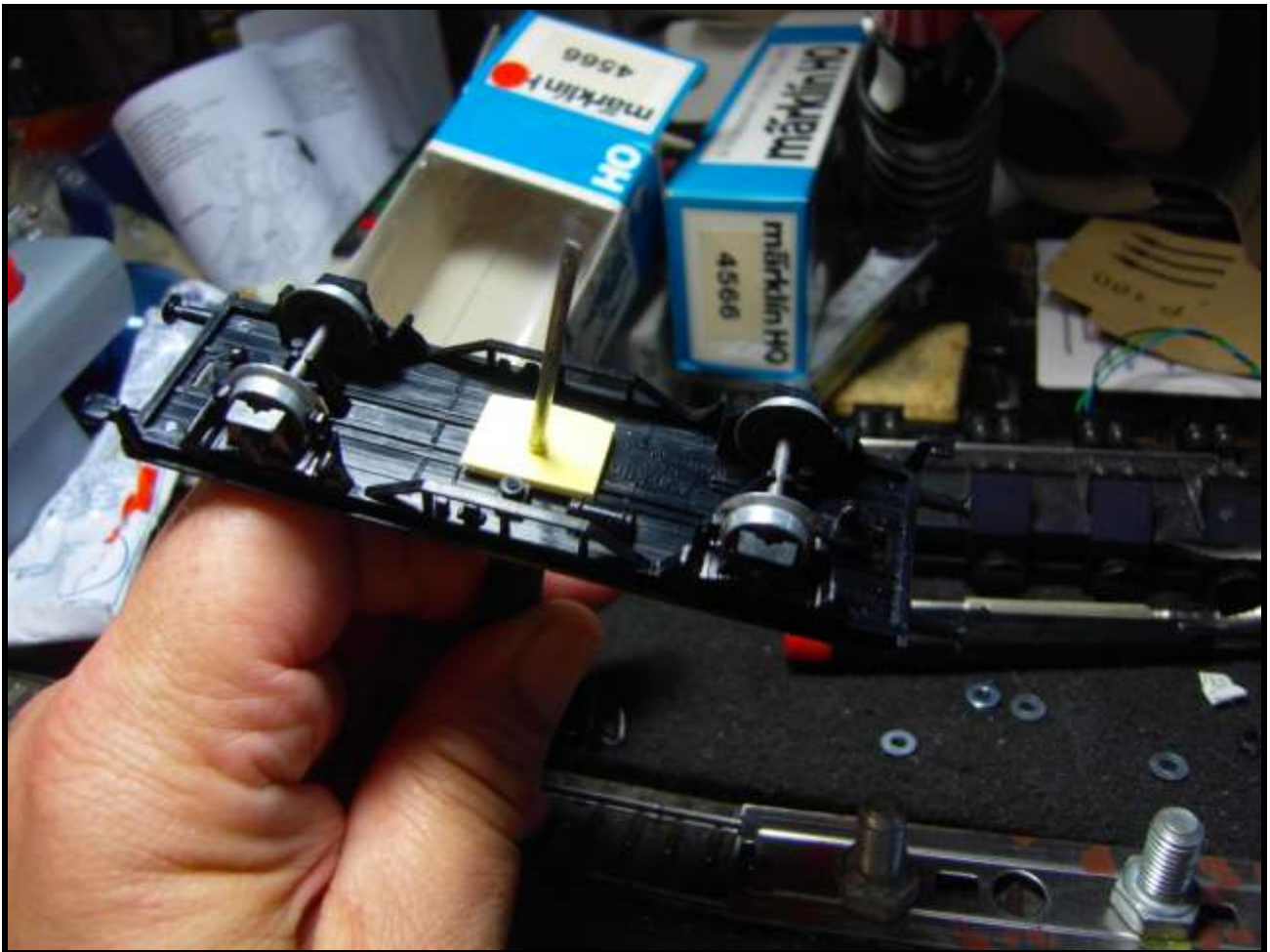


Foto n. 18: il foro praticato nel biadesivo



Foto n. 19: la rondella di gomma della foto n. 3 è stata tagliata



Foto n. 20: si allontana la protezione del biadesivo già forato

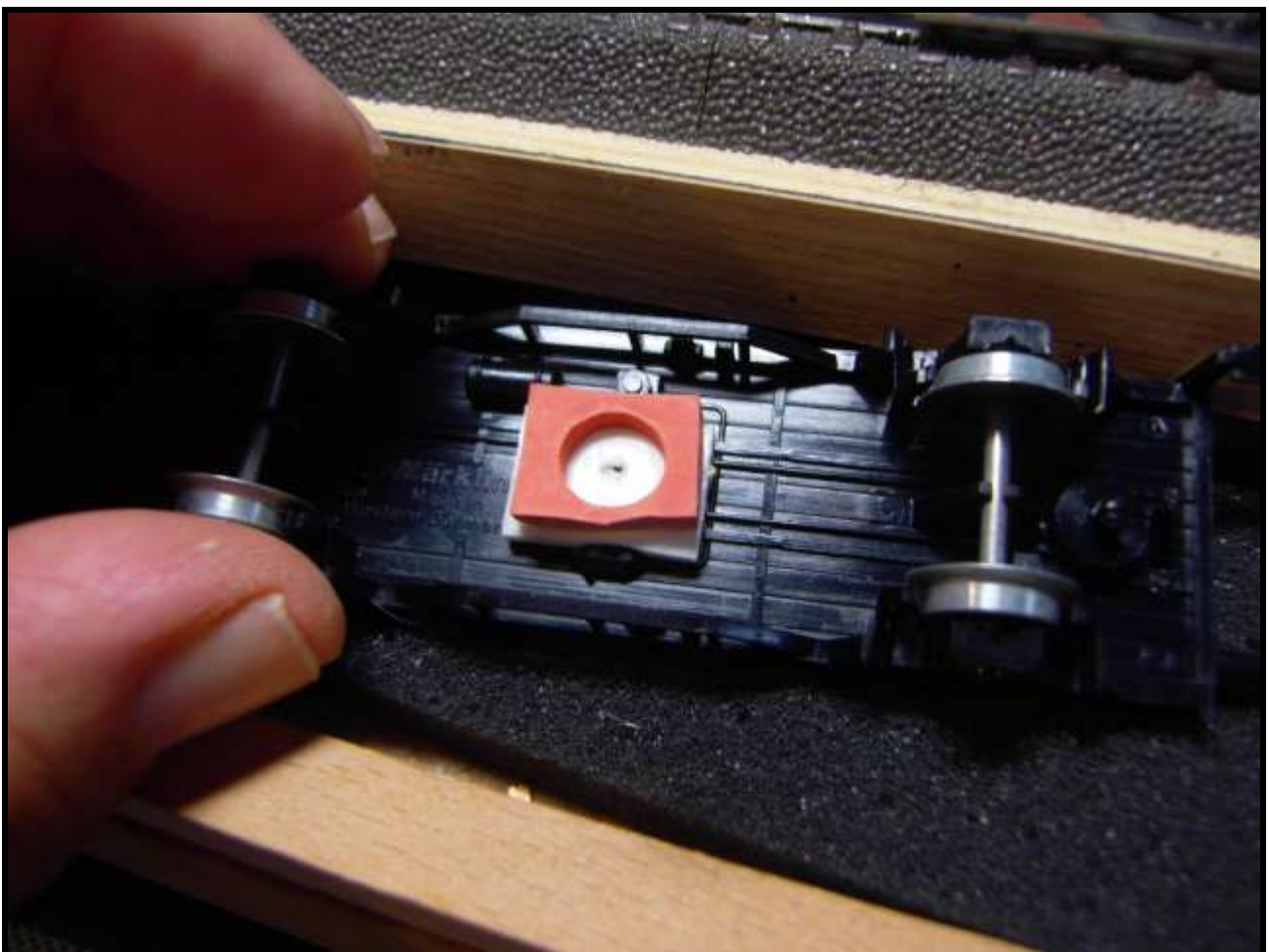


Foto n. 21: sul biadesivo si fa aderire la guarnizione di gomma

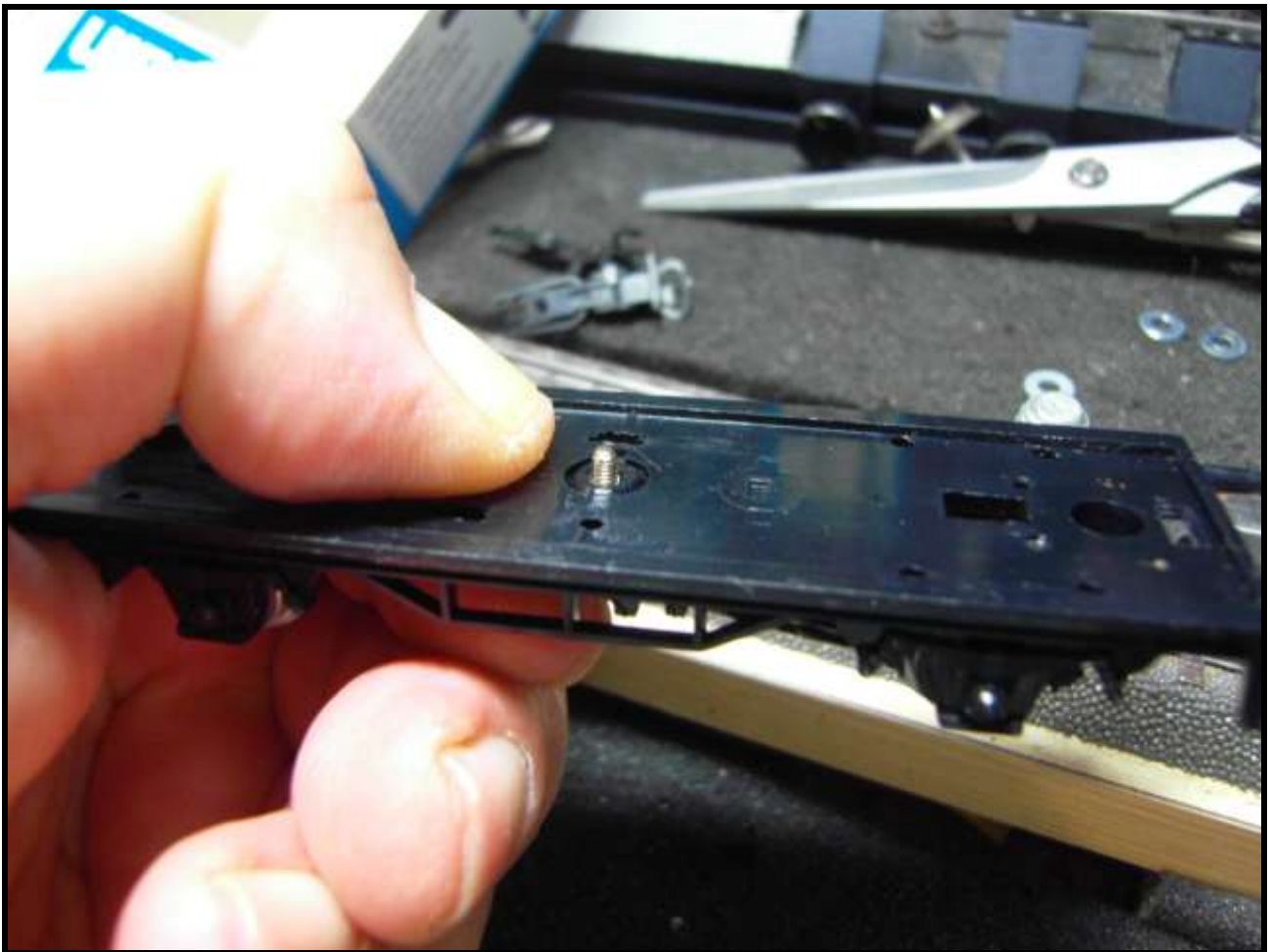


Foto n. 22: si spinge il pattino sino a far uscire la vite



Foto n. 23: si colloca la rondella, utile per il blocco del pattino

Foto n. 24: si avvita a mano, con pazienza, il dado che in questa fase può rotolare a terra facilmente.

Foto n. 25: azione combinata tra una chiave a tubo e il cacciavite.

Foto n. 26: il pattino è pronto e ben fermato.

Foto n. 27: si rimonta la piastra di zavorra e si fanno le prime prove.

Foto n. 28: si rimonta almeno un gancio.



Foto n. 24: si avvita prima a mano il dado (momento delicato)

Se userete viti da 12 mm l'operazione prima descritta sarà meno difficile, ma **NON** si può superare di molto quella misura perché, altrimenti, **NON** potrete usare una chiave a tubo, ma solo delle pinze per tener fermo il dado (**foto n. 25**). A questo punto, quindi, con l'aiuto di un paio di pinzette, o meglio, come si vede sempre nella **foto n. 25**, con una chiave a tubo, presa dal set fornito dalla stessa Märklin (**art. 70900**), si blocca il dado e, servendosi di un cacciavite molto piccolo, si gira la testa della vite, passando attraverso il piccolo foro praticato nella carta abrasiva. Il pattino, serrato, dovrà essere perfettamente in asse col telaio. Tuta questa manipolazione dovrà essere ripetuta, invertita, quando, dopo un certo periodo che dipenderà dall'uso del carro, si dovrà sostituire pattino o carta vetrata. Naturalmente prima sarà sempre necessario allontanare il mantello.

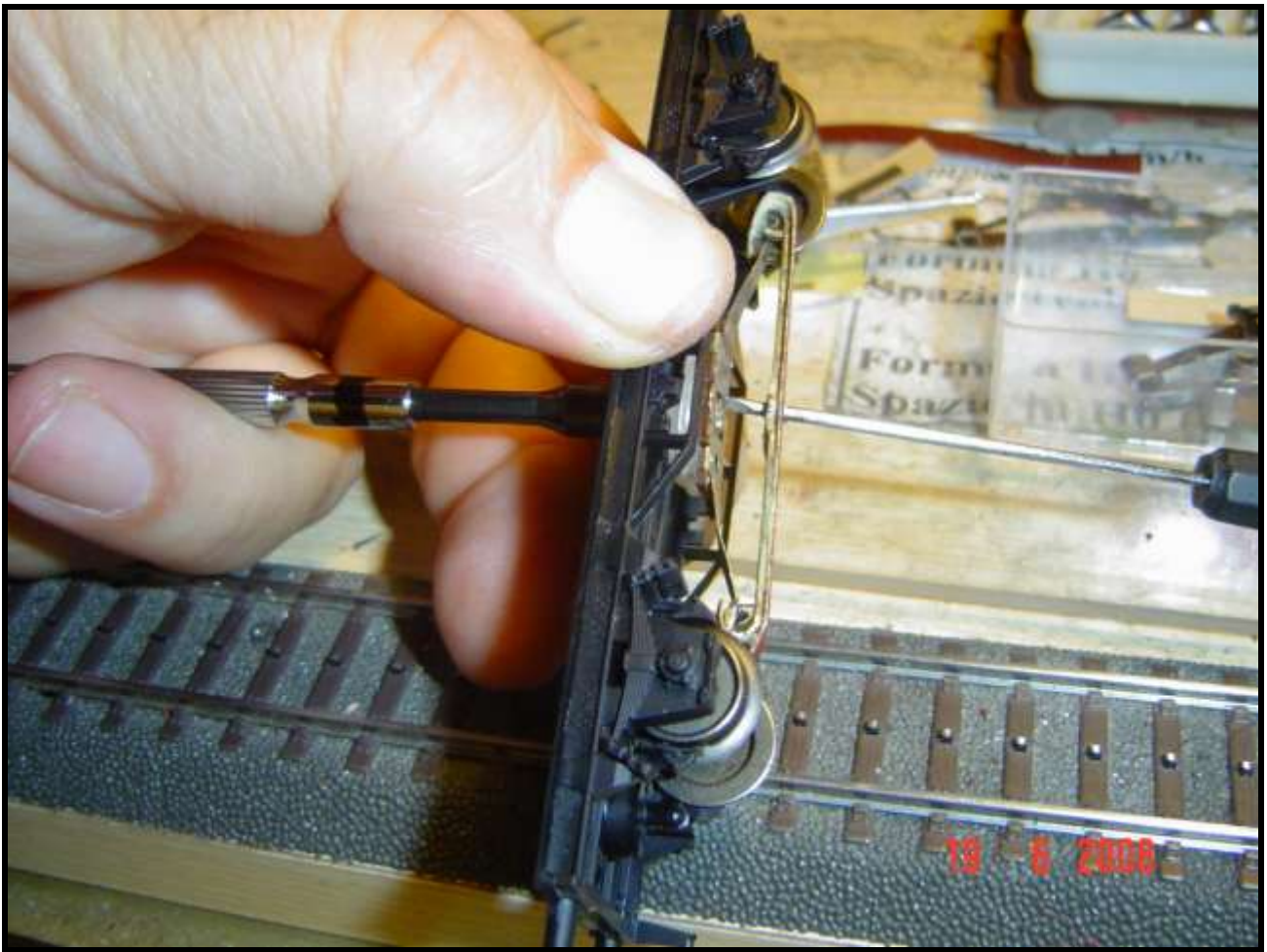


Foto n. 25: azione combinata tra cacciavite e chiave a tubo



Foto n. 26: il pattino è installato

IL COLLAUDO

Una volta bloccato il pattino si rimontano almeno uno dei due ganci e si eseguono dei giri di prova (foto dalla n. 27 a n. 30).

Dopo centinaia di giri si comincia a manifestare una evidente usura, della carta abrasiva, ma attenzione: **NON** è necessario far circolare in continuazione il carro *puliscipunte*, anzi è conveniente lasciarlo in un punto del deposito o nella Schattenbahnhof (stazione nascosta) e di farlo intervenire **SOLO** in caso si manifestino dei falsi contatti sulla linea, per esempio dopo un lungo periodo d'inattività.

Consiglio inoltre di usare il carro proprio là dove vi siano dei nuovi binari posati: questi hanno infatti manifestato, appena usciti dalla scatola (!), una certa difficoltà nel condurre la corrente e le punte sono scure, tanto da far pensare ad un residuo industriale di lavorazione.

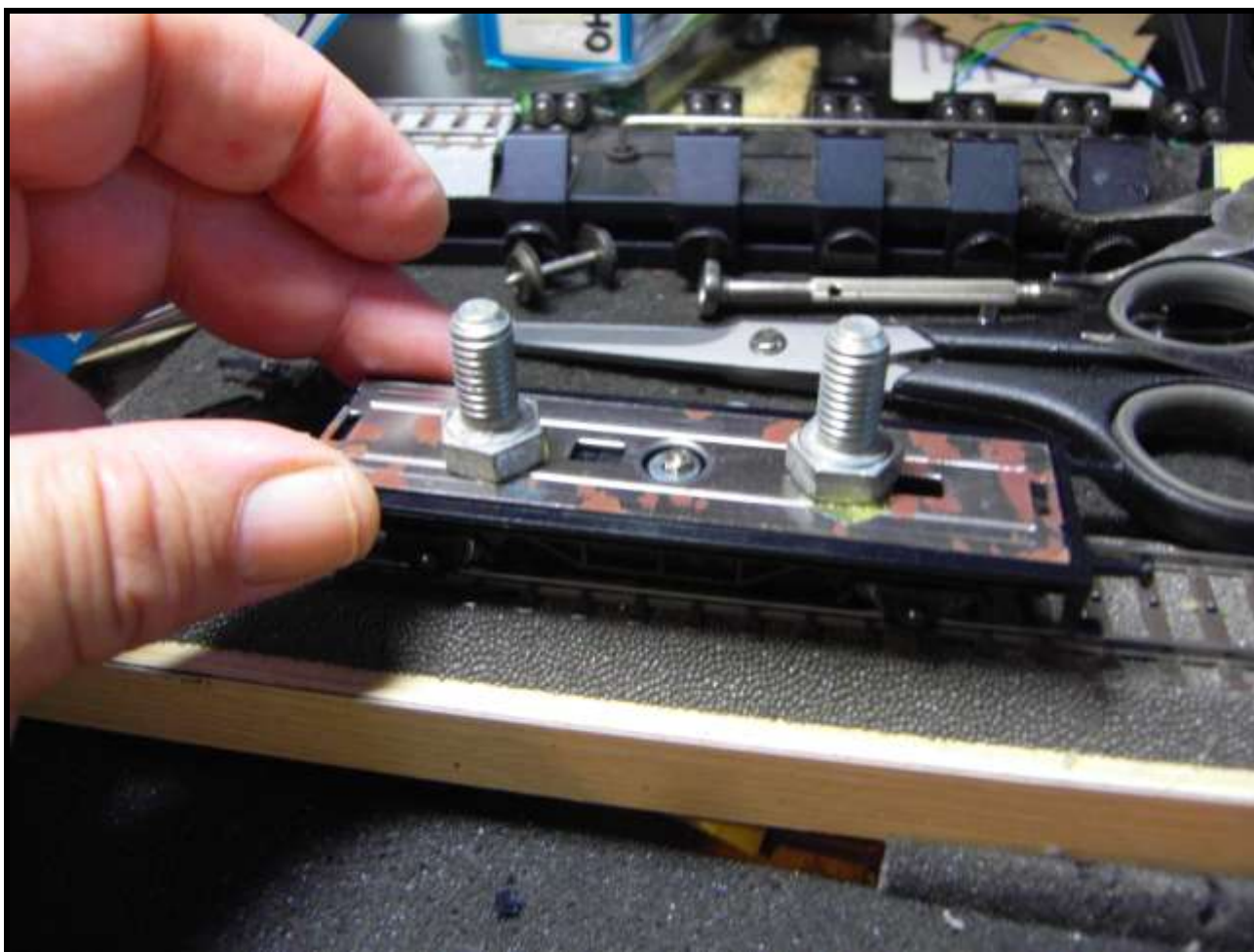


Foto n. 27: si rimonta la zavorra e si fa scorrere sul banco di prova il carro

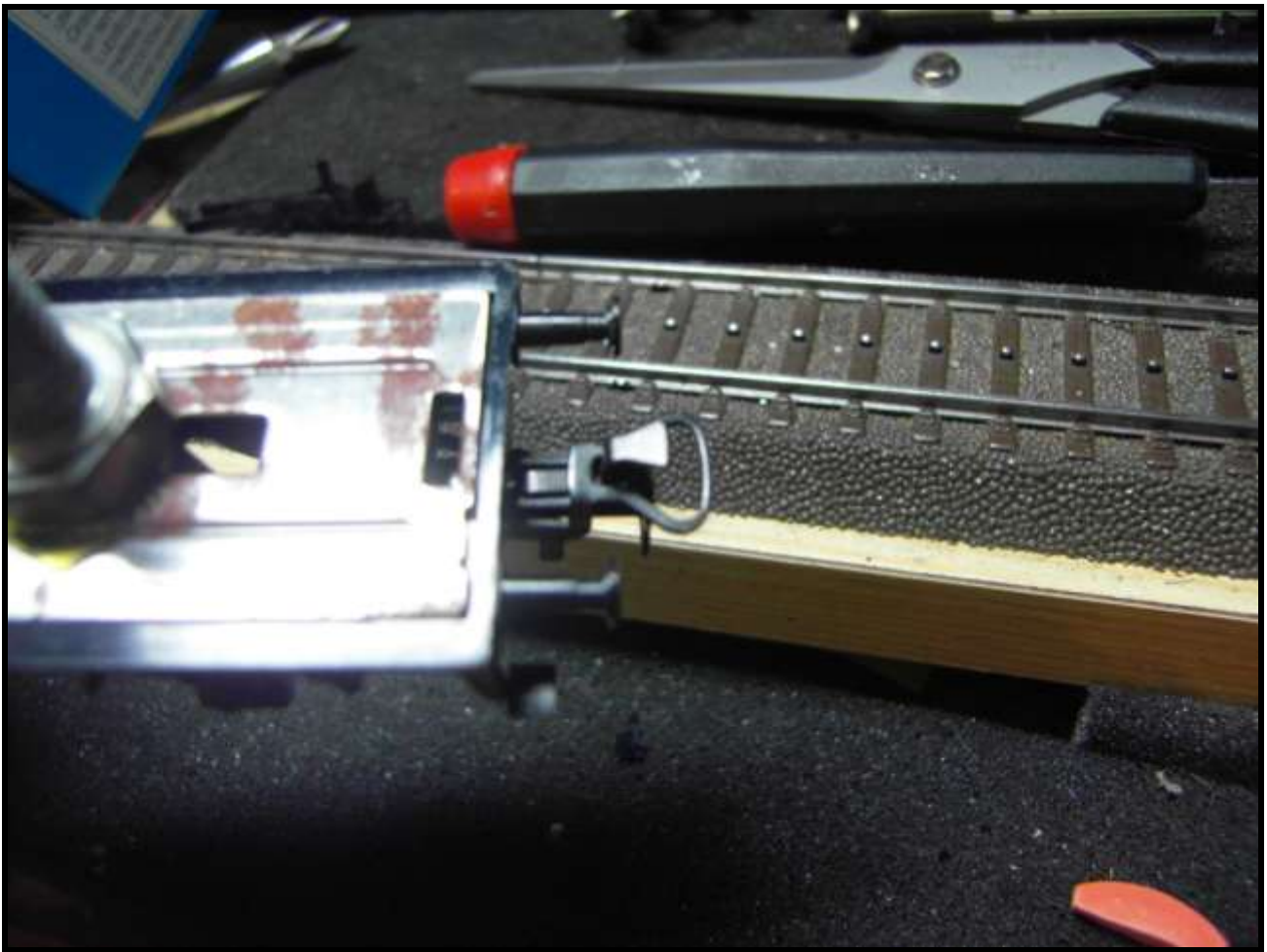


Foto n. 28: si rimonta almeno un gancio per le prime prove



Foto n. 29: le prime prove il carro è trainato da una 365 (V 60)



Foto n. 30: prove in tirata e spinta sui deviatori inglesi e altri

IL CARRO RIMONTATO

Nella **foto n. 31** il mantello e il secondo gancio sono stati rimontati. Il carro può essere abbinato poi ad altri tipi di carri “*puliscibinario*” (compatibili col sistema Märklin!) e inviato a scovare sporcizia qua e là nel plastico.

I risultati ottenuti con tale tipo di carro si sono rivelati eccezionali e le locomotive più piccole quali la T 3, i Köf II, o le Glaskasten (Br 98.3), ma anche le loco dotate di molti assi (quali le 01 ecc) nelle quali non è certo il contatto di massa che può *far cilecca*, hanno riconquistato ogni angolo del mio impianto riuscendo finalmente a percorrere a velocità bassissima interi giri del mio plastico. In particolare hanno tratto giovamento da questa “operazione pulizia” tutte le mie oramai numerose loco in **mfx** che dimostrano spesso di non gradire una qualunque difficoltà di conduzione.



Foto n. 31: dopo le prove viene rimontato il mantello a pressione

PRECISAZIONE

Il super-carro (art. 9029) della **Lux Modellbau**, che dovrebbe essere in commercio dal 2008, presenta delle caratteristiche simili al mio piccolo carro, ma naturalmente è dotato anche di aspirapolvere, con serbatoio asportabile, decoder che prende corrente da un secondo pattino (privo di carta abrasiva!).

Unico piccolo neo è il costo superiore di circa **30/40 volte** a quello da me proposto, il che, per qualcuno, potrebbe non essere un grave problema, per cui, molto onestamente, ne raccomando l'acquisto... chi avesse invece (come me) già il carro della Lux dotato di aspirapolvere, troverà utile abbinare i due *netturbini* e, in tale fortunato caso, credo sarebbe meglio posizionare subito dietro il mio *puliscipunte* quello *aspirante* della Lux come nelle **foto n. 32 e n. 33**. In queste immagini un buon esempio di un convoglio combinato tra carri trainati da una potente V 188. Il carro puliscipunte è subito dietro la potente (2 motori) e pesantissima diesel (**art. 37282**) ed è una variante speciale del carro classico in cui la zavorra è celata nel container.



Foto n. 32: in azione il convoglio per pulire i binari a Vibaden



Foto n. 33: in azione il convoglio per pulire i binari a Vibaden, trainato da una V 188

Nella **foto n. 34** 4 carri, prodotti nel 2011 per amici.



Foto n. 34: 4 carri frigo pronti a pulire le punte di contatto

Questo 62° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 31 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 stomba”

Gian Piero Cannata

