

E 17 111, 2° INSIDER DEL 2011 (I PARTE)

(SI RINGRAZIA MARCO BRIZIARELLI PER LE FOTO REALI E LE NOTIZIE TECNICHE)

- Märklin art. 37061 -**Foto n. 1: la E 17 11 sviò il 14 luglio 1939 con il suo treno D 149****UN PO' DI STORIA**

A causa dell'elettrificazione di nuove linee a metà degli anni Venti del secolo scorso la DRG aveva necessità di acquisire nuovi locomotori che non superassero dei particolari limiti di peso per asse. Commissionò quindi diversi prototipi della serie E 15, E 16 ed E 21. Senza annoiarvi troppo vi dirò che dopo numerose prove si giunse a preferire gli E 21_s, ma con una *rivisitazione* perché si riuscì a realizzare una loco elettrica di peso inferiore (-10 tonnellate) e con una diversa disposizione degli assi che passarono dal 2' Do1', degli E 21_s, all'1'Do1'; questa nuova macchina, classificata E 17, in produzione dal 1928, fu realizzata in 38 esemplari. Già nel 1935 erano state detronizzate dalle più veloci e potenti E 18. Solo 28 locomotori superarono la 2° guerra mondiale, di questi 26 furono immatricolate nella nuova DB e 2 finirono nelle DR

della zona sotto influenza sovietica, e furono impiegate in zone prossime al Circolo Polare (la E 17 123 e 124).

Presso le DB ebbero agli inizi il classico pantografo SBS 10.

Le E 17 “occidentali”, con varie modifiche, che mutarono l’aspetto estetico, superarono anche il 1968 e quelle ancora in servizio furono riclassificate come 117 (foto n. 2) e dotate anche di nuovi ventilatori e del più moderno pantografo SBS 9. Avevano una potenza di 2800 kW ed una velocità massima di 120 km/h e nel 1980 erano tutte radiate, restano visibili nei musei di Monaco-Neuaubing e di Neustadt due locomotori la E 17 103 e la E 17 113.

Nella **foto n. 1**, scovata in una rivista degli anni Ottanta, vediamo il dettaglio del tetto, cosa rara e inusuale, della vera E 17 11, sviata, e malconcia (*ha perso anche un respingente!*), con il suo treno D 149 in Baviera, nei pressi di Monaco, da cui chiaramente ricaviamo che la loco trainava il convoglio con il lato “1” anteriore.



**Foto n. 2: una 117 negli anni Settanta con pantografo SBS 9
(da Internet)**

CONFRONTI TRA MODELLI: PESO

Con la **foto n. 3** inizia il confronto tra vari modelli, necessario anche per accertare gli eventuali collegamenti tra la E 17 Märklin ed altri locomotori prodotti dalla Casa di Göppingen (nella tabella a volte solo un modello rappresentativo di un Gruppo); il confronto è invece diretto con il modello realizzato dalla Roco.

La E 17 111 realizzata da **Märklin** ha un peso di 478 grammi dovuto all'uso praticamente totale del metallo sia del telaio che del mantello.

La E 17 07 realizzata da **Roco**, negli anni Novanta, ha un peso di 402 grammi dovuto interamente, o quasi, alla pesante zavorra che avvolge la culla del motore; c'è da dire che i pantografi della Roco erano, più leggeri, io però fui costretto, per far viaggiare in sicurezza la E 17 07 a sostituirli con quelli Märklin... quelli Roco erano fragili e con lo strisciante troppo stretto (in perfetta scala H0) e si impigliavano in una linea aerea non tirata accuratamente, uno si rompe del tutto.

Vengono confrontate di seguito i locomotori a cassa unica, escludendo quindi quelli a cassa snodate (E 94, E 91).

Le E 04 11 ed E 18 06 realizzate **Märklin** hanno un peso di 362 grammi la prima, in cui solo il telaio era in metallo, e 568 grammi la seconda, praticamente in tutto metallo (tranne le guanciole del rodiggio come la E 17 111). La E 52 12 (carrozzeria in plastica) pesa 446 gr., la E 75 05 realizzata da Märklin, su base Trix, pesa 460 gr e qui solo il telaio è metallico. La E 44 (a confronto solo la 44 044 DRG) pesa 498 gr.

Tabella di confronto tra locomotori a cassa unica più comuni Märklin

Marca e n. di catalogo	Modello	Anno di costruzione e lunghezza
Märklin art. 3049 - 37470	E 104/04	1978 – 2006 --- cm 17,8
Märklin (solo art. 39690)	E 18 06	2006 --- cm 19,5
Märklin (solo art. 39441)	E 44 044	2010 --- cm 17,5
Märklin (solo art. 37523)	E 52 12	2008 --- cm 19,8
Märklin art. 37750	E 75 05	2003 --- cm 17,7
Roco art. 43717	E 17 07	1995 --- cm 18,3
Märklin art. 37061	E 17 111	2011 --- cm 18,3

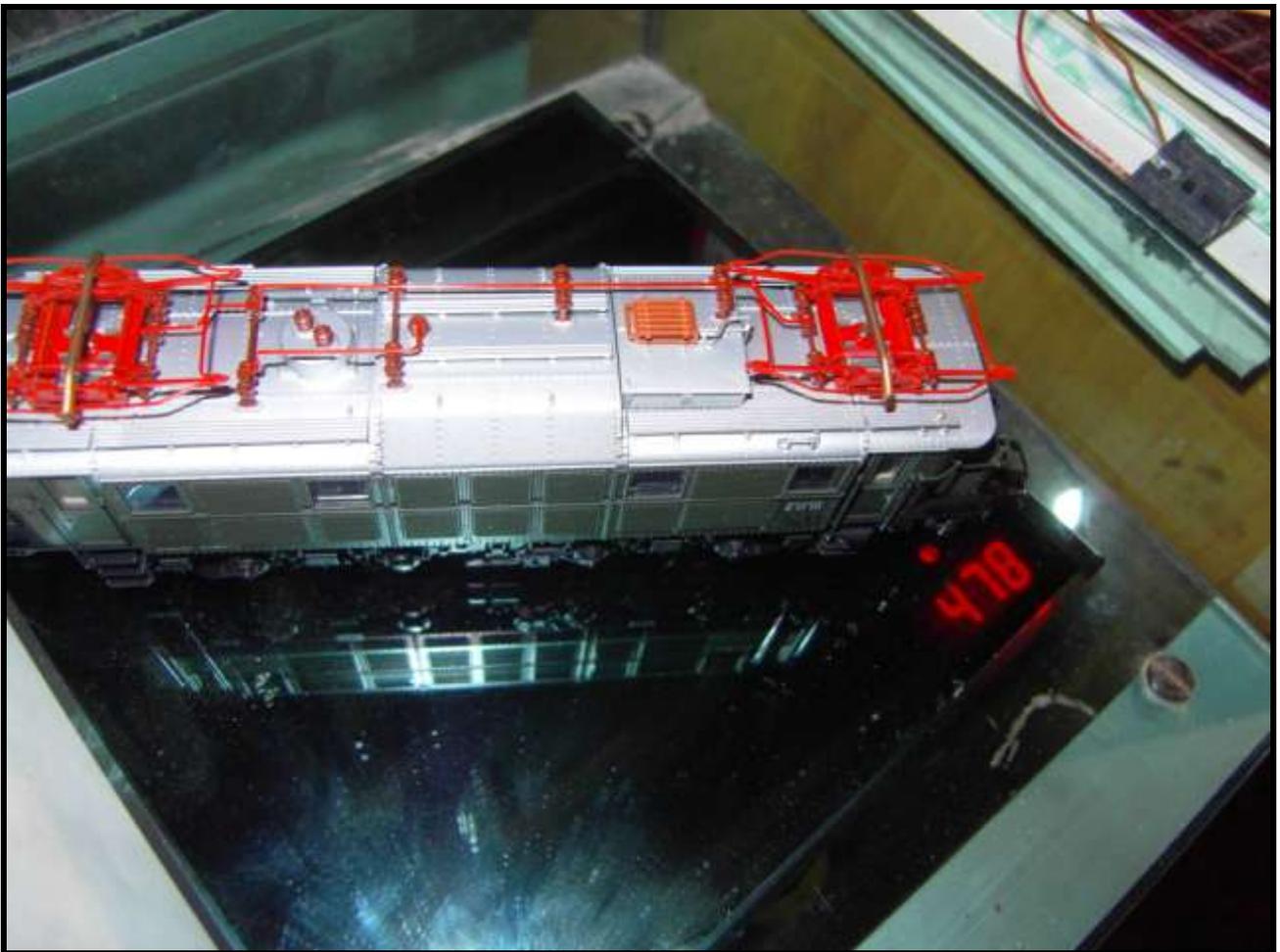


Foto n. 3: la E 17 111 Märklin pesa 478 grammi.



Foto n. 4: la E 17 07 Roco pesa 402 grammi.

CONFRONTI TRA MODELLI: RODIGGIO

La parte “bassa” del modello Märklin è veramente un capolavoro di dettaglio e raffinatezza (**foto n. 5**), confrontandolo con quello Roco si può notare che la E 17 111 ha le ruote motrici, a pacche di molle, simili a quelle del nostro FS E 428 (1° serie) molto dettagliate, leggermente più piccole di quelle del modello Roco, è vero, ma con i ceppi dei freni complanari con le ruote e non discosti come nel locomotore austriaco.

Per comprendere questo dettaglio (**foto n. 6**) è necessario ingrandire molto quell'immagine (si nota molto nel 2° asse motore da sinistra).

Per quanto riguarda la disposizione delle sabbiere (4 nel modello tedesco e 5 in quello austriaco) c'è da dire che le macchine confrontate non sono della stessa serie costruttiva e per di più quella Märklin ha 2 dispositivi Indusi (uno per lato centralmente) e vari altri particolari posizionati e realizzati in modo diverso dalla Roco, stupende le chiodature che in ambedue le loco sono di diversa grandezza.

Subito mi accorsi, anni fa, che il Roco aveva un passo estremamente rigido che non lo favoriva su livellette anche minime o su binari non posati al decimo di millimetro. Anticipando un po' il paragrafo sulla motorizzazione dirò che il modello Märklin, anche se non dotato ancora di molleggio delle ruote, grazie alla motorizzazione *sospesa* che agisce su due assi motori, si adatta meglio alle piccole imperfezioni del binario e la sua forza di trazione è molto buona e supera per esempio le Br 39. Consultate il mio **Capitolo 31°**, aggiornato di continuo.

Per il carrello portante, e il suo adattamento modellistico, consultate l'apposito paragrafo. Sia nel modello Märklin che nel Roco la zona bassa è in plastica, quella della Casa di Göppingen sembra metallica tanto che ho dovuto accertarmi che non fosse in fusione.



Foto n. 5: la E 17 111 Märklin, lato 1 a destra.

Märklin ha prodotto nel 1978 la 104 021-1 (art. 3049) che nella foto n. 7 è nella possibile variante E 04 11, realizzata grazie a delle decals che la Märklin stessa inseriva nella confezione (!), non credo sia mai più accaduto, specie in questi tempi di “Serie unica”. Come vedete la realizzazione del rodiggio era più che accettabile per quegli anni, ma progressi nella realizzazione di questi componenti sono veramente tanti, confrontate la zona del rodiggio in una E 04 11 (art. 3049) del 1978 (foto n. 7) e quello della E 18 06 del 2006 (art. 39680 e foto n. 8), nel modello Roco la plastica è troppo lucida (foto n. 6).

I mantelli in metallo sono molto più realistici di quelli in materiale sintetico (perché ormai le tecniche di fusione sono eccezionali in Märklin) e i particolari del tetto (leggete poi il paragrafo specifico) sono molto più robusti: la tecnica di assemblaggio della Märklin fa sì che nell’E 04 (o 104) le condutture elettriche, dopo 33 anni, siano ancora al loro posto! Giudicate voi.



Foto n. 6: la E 17 07 Roco, lato 1 a destra.



Foto n. 7: la 104 nella versione E 04 11 Märklin, art. 3049 del 1978.



Foto n. 8: la E 18 06 Märklin pesa 568 grammi.

Le E 44 044 (**art. 39441**) e l'E 52 12 (**art. 37523**) si discostano molto dalla meccanica delle E 17: la prima ha le traverse dei respingenti che si orientano come al vero con i carrelli motori, la seconda loco ha la trasmissione a bielle (**foto n. 9 e n. 10**).

Lo stesso accade per l'E 75 05 (**art. 37750**), loco al vero costruita nel 1927, quindi in contemporanea con la E 17, con cassa unica e trasmissione a bielle inclinate e asse cieco. Il modello in H0 fu realizzato su base Trix (**foto n. 11**) con carrozzeria in plastica e, caso molto raro (non per niente non è proprio Märklin!), per allontanare il mantello si devono allargare le fiancate e sfruttarne l'elasticità, cosa penso di questo sistema... lo sapete.



Foto n. 9: la E 44 044 DRG Märklin.



Foto n. 10: la E 52 12 Märklin, cassa unica e trasmissione a bielle.



Foto n. 11: la E 75 05 Märklin, un modello su base Trix .

CONFRONTI TRA MODELLI: TETTO

Nella **foto n. 12** vengono confrontati i tetti della E 04 11 (in primo piano), con quello della E 17 07 Roco (nel mezzo) e, in fondo, della E 17 111 Märklin.

Pur con la carrozzeria in plastica i cavi della E 04 sono metallici e non a caso sono perfettamente lì posizionati dal 1979!

Sul tetto della E 17 Roco ahimè (e non me ne ero accorto!) non c'è un solo cavo che sia rimasto al suo posto, causa anche i maneggiamenti dovuti alla sostituzione dei pantografi con quelli Märklin, avvenuta almeno 15 anni fa; ora grazie alla E 17 della Casa di Göppingen potrei riposizionare i cavi della vecchia macchina Roco... ma tanto è stata nel frattempo *rottamata!* E debbo dire con grande *sollievo*, visto i guai che quel locomotore mi aveva procurato nel tentativo di renderlo operativo, tanto che da anni era solo una loco da vetrina.

La posizione degli isolatori, dei cavi, della serpentina, dei corrimano, del fischio e delle pedane di calpestio è assolutamente identica.

Il fischio della Märklin è di una finezza eccezionale e, lo vedrete nella **foto n. 13**, solo la E 17 111 ha un'asta d'appiglio sul musetto come al solito sovradimensionata (come la vera E 17 111), la Roco non l'ha riprodotta, ma non tutte le E 17 l'avevano.



Foto n. 12: tetti della E 04, E 17 Roco e della E 17 Märklin (in fondo).

CONFRONTI TRA MODELLI: COLORAZIONE

Dalla [foto n. 13](#) spicca la tonalità della E 17 111.

La macchina Roco ha invece assunto un colore forse più realistico, dopo tanti anni (16) di... inattività. Sinceramente non ricordo se sia “sbiadita” nel tempo o già lo fosse.

Si possono notare i corrimano della Märklin molto fini e perciò da trattare con estrema cura e la colorazione del tetto che rende giustizia alle chiodature finissime.

Altri particolari da considerare sono la finezza dei fanali corretti in ambedue i modelli e ricordiamo che, con gli anni in alcune 117 questi furono modificati nella forma e nella posizione ([foto n. 14](#) e [n. 15](#)).

Per quanto riguarda il rosso acceso delle ruote, la Märklin ci presenta una macchina da parata, ideale e se vogliamo da Museo. Consultate il paragrafo sull’invecchiamento e per ora visionate ancora le [foto n. 14](#) e [n. 15](#) e vi accorgete che di quel bel rosso acceso...



Foto n. 13: E 17 Roco (a sinistra) ed E 17 Märklin (a destra).



Foto n. 14: E 17 109 con i grossi fanali di tipo più vecchio.



Foto n. 15: la 117 10-7, con nuovi fanali diversamente posizionati.

CARRELLI PORTANTI ANTERIORI

Come potete vedere dalle foto di uno dei due carrelli della E 17 111 Märklin, e si vede bene nelle **foto n. 16 e n. 20**, una lamella di rame elastica tiene le ruote aderenti al binario e allo stesso tempo le collega elettricamente alla massa della locomotiva, il carrello è infatti in plastica. Un'altra molla avvolge letteralmente la vite, che si intravede nella **foto n. 16** perché lì è già stata allontanata (a destra e posata sul piano di lavoro). Questa *dovrebbe* tener il tutto più ammortizzato ma... attenzione: nel mio modello le viti erano state strette così tanto da non far toccare le ruote sul binario, basta però allentarle un po' e tutto torna a posto. Il perché di questa stranezza mi è ignoto, se potete segnalate sul *Forum* se la cosa è accaduta ad altri. Avverto inoltre che potrebbero essere necessari altri aggiustamenti.

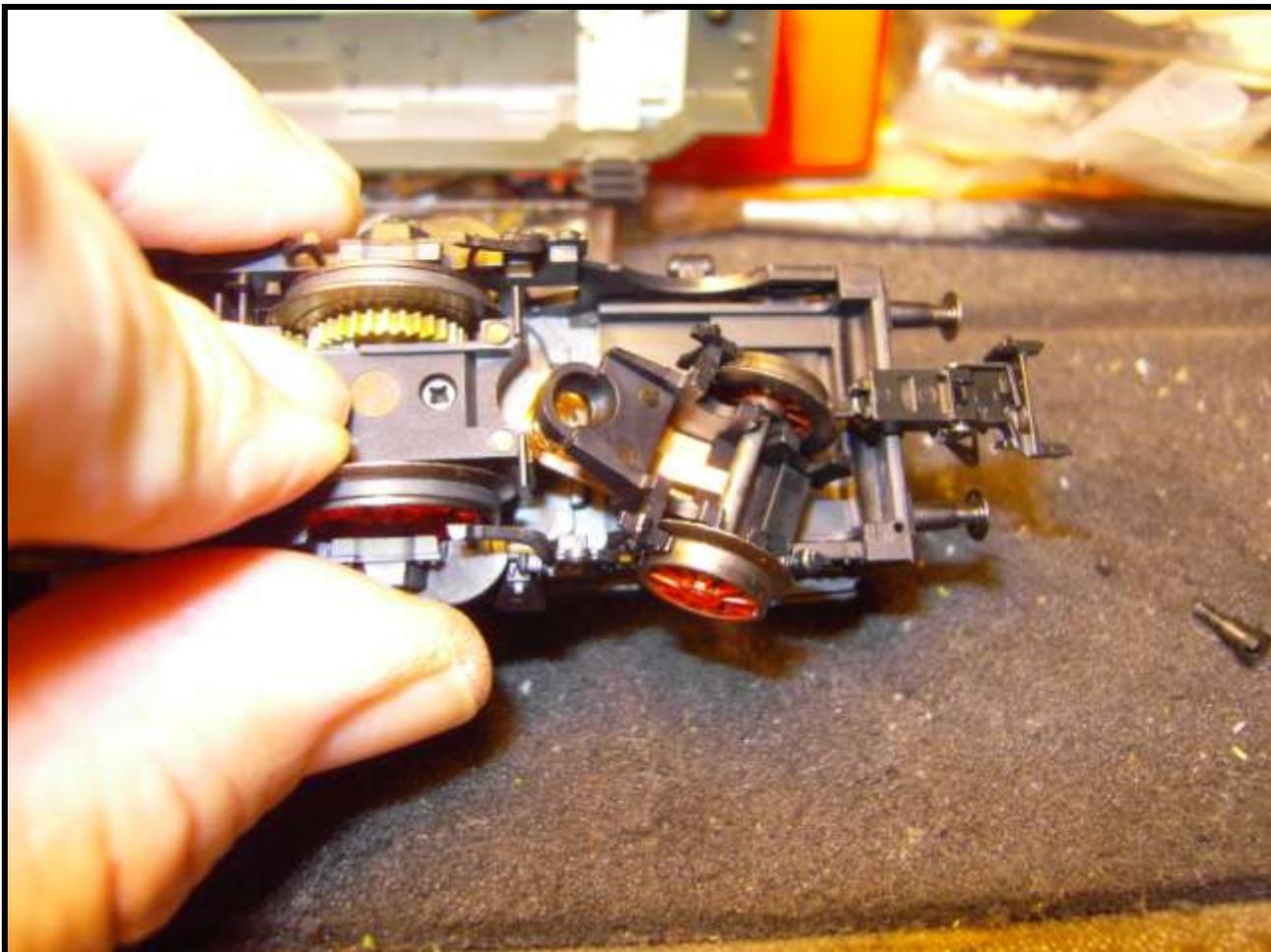


Foto n. 16: la E 17 111, carrello anteriore portante dotato di molleggio

PRESA DI CORRENTE E MOBILITÀ DEI CARRELLI PORTANTI ANTERIORI

Vorrei solo segnalarvi che nel 1978 la 104 (o E 04, [art. 3049](#)) non aveva il carrello anteriore collegato elettricamente. Spesso, con i binari K, la loco stentava nella marcia e a volte si fermava nelle deviate che, nei vecchi binari, erano in parte isolate. Inesperto come ero mi affidai per la cura al mio *maestro* Aldo Festola, che realizzò un collegamento molleggiato ([foto n. 17](#)) del tutto simile a quelli attuali, ma circa 32 anni prima!

La mia E 04, che usa dopo il 1968 la carrozzeria originale 104, è tutt'ora perfettamente attiva e digitalizzata nei primi anni Duemila.

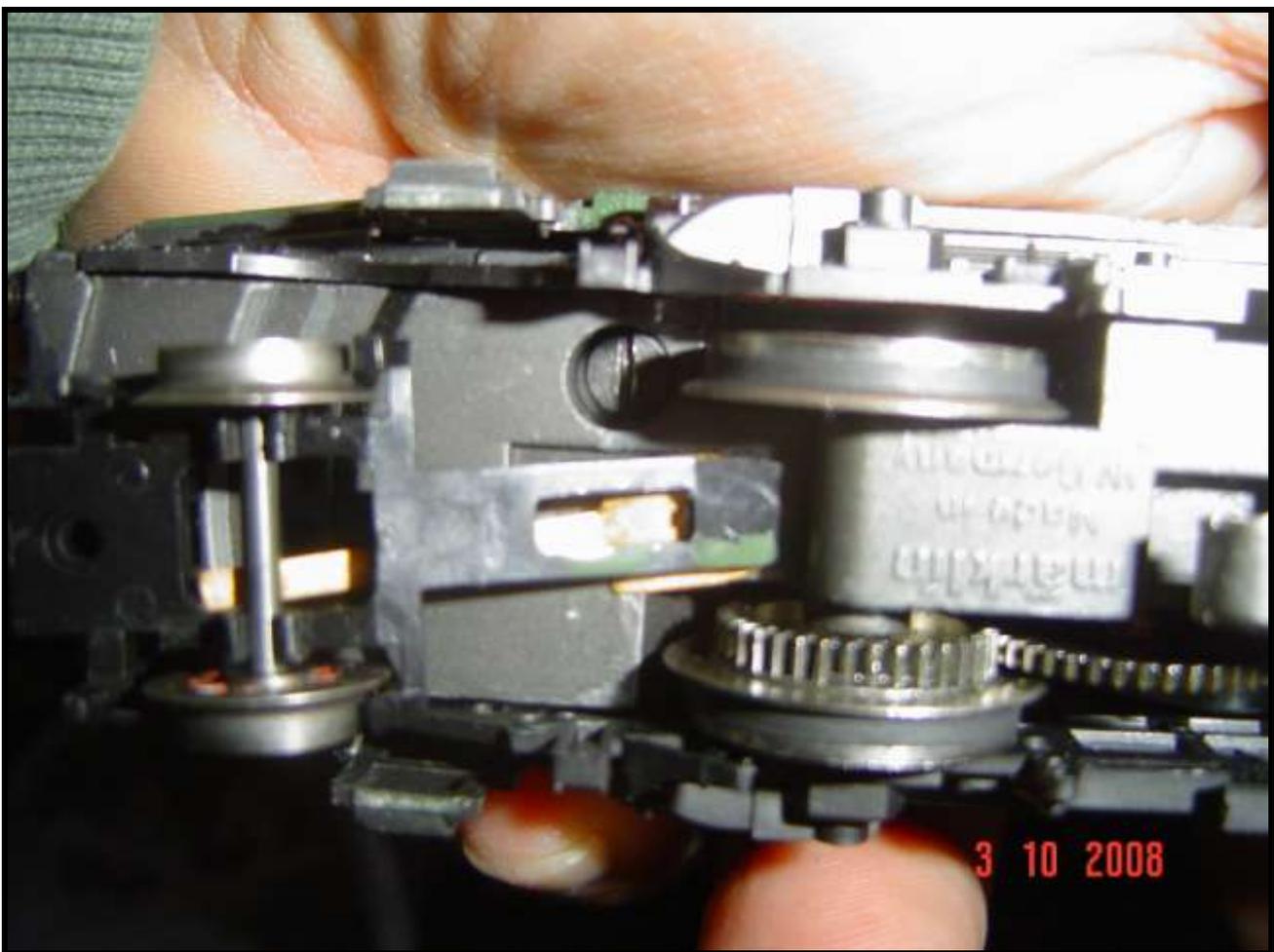


Foto n. 17: la mia E 04 11 Märklin, la modifica del carrello portante, fu effettuata nel 1979 dall'amico Aldo Festola.

Il carrello della E 17 111 ha un'ampia possibilità di movimento, ma di questo parlerò nel paragrafo specifico *Adattamenti della Märklin al carrello anteriore*, mi preme ora, con la **foto n. 18, farvi notare che il modello originale ha un portagancio modellistico molto spostato verso l'esterno a causa dei "musetti" del locomotore.**

Il timone di allontanamento è come sempre aiutato da una molletta di richiamo, ma questa nella **foto n. 19 è stata già allontanata e si trova poggiata sulla gommapiuma, sulla destra in alto, e leggermente fuori fuoco.**

Non vi ripeterò quanto aborrisco questi *portaganci* e su un lato l'ho eliminato per rendere giustizia all'estetica del modello.

Nella **foto n. 20 il risultato che prelude al montaggio degli aggiuntivi speciali e che descriverò nel paragrafo apposito.**



Foto n. 18: la E 17 111 ha un portagancio molto sporgente.

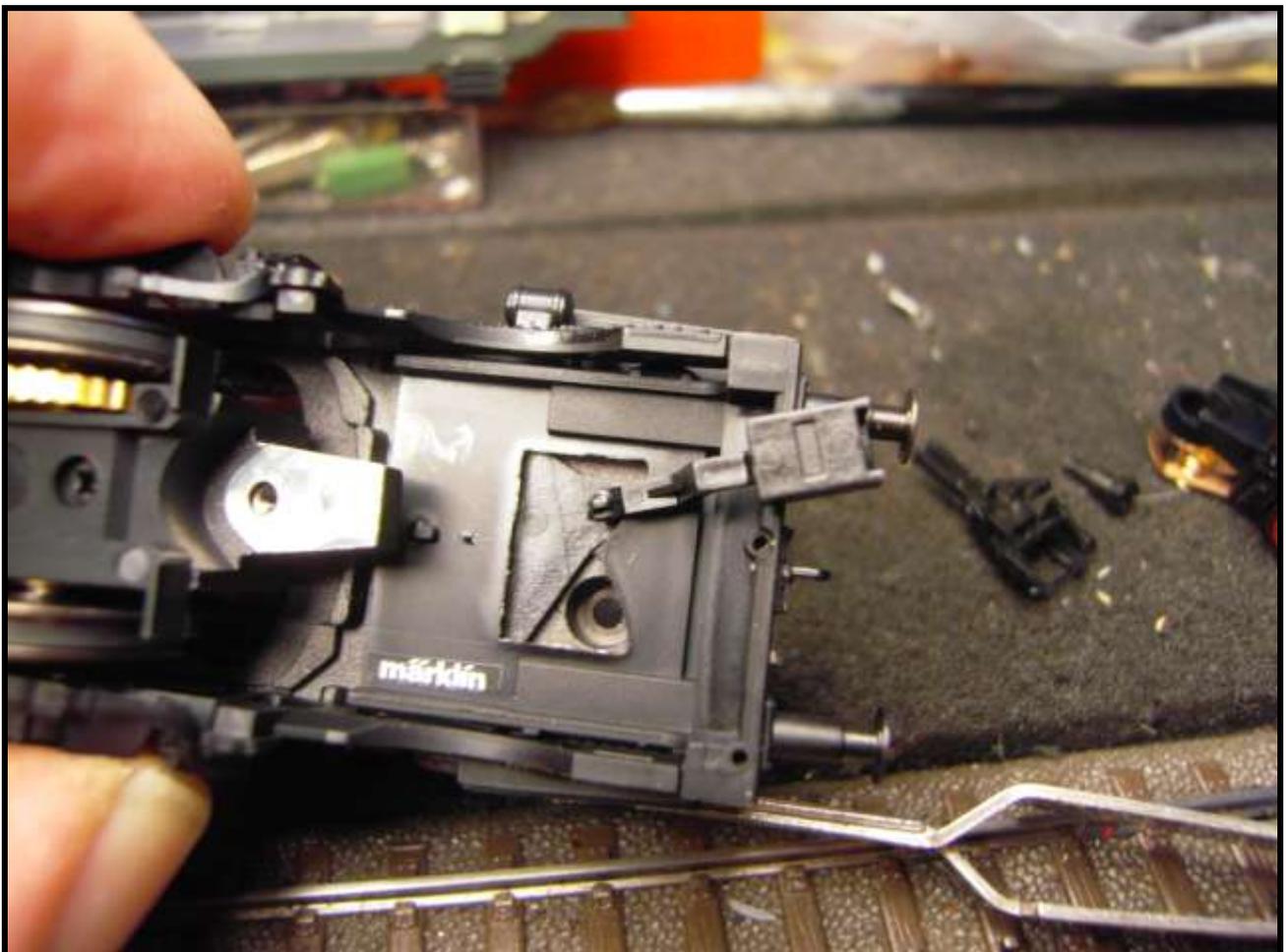


Foto n. 19: ecco il portagancio già senza molletta di richiamo ed il piccolo foro per inserire il rec (in basso accanto al respingente).

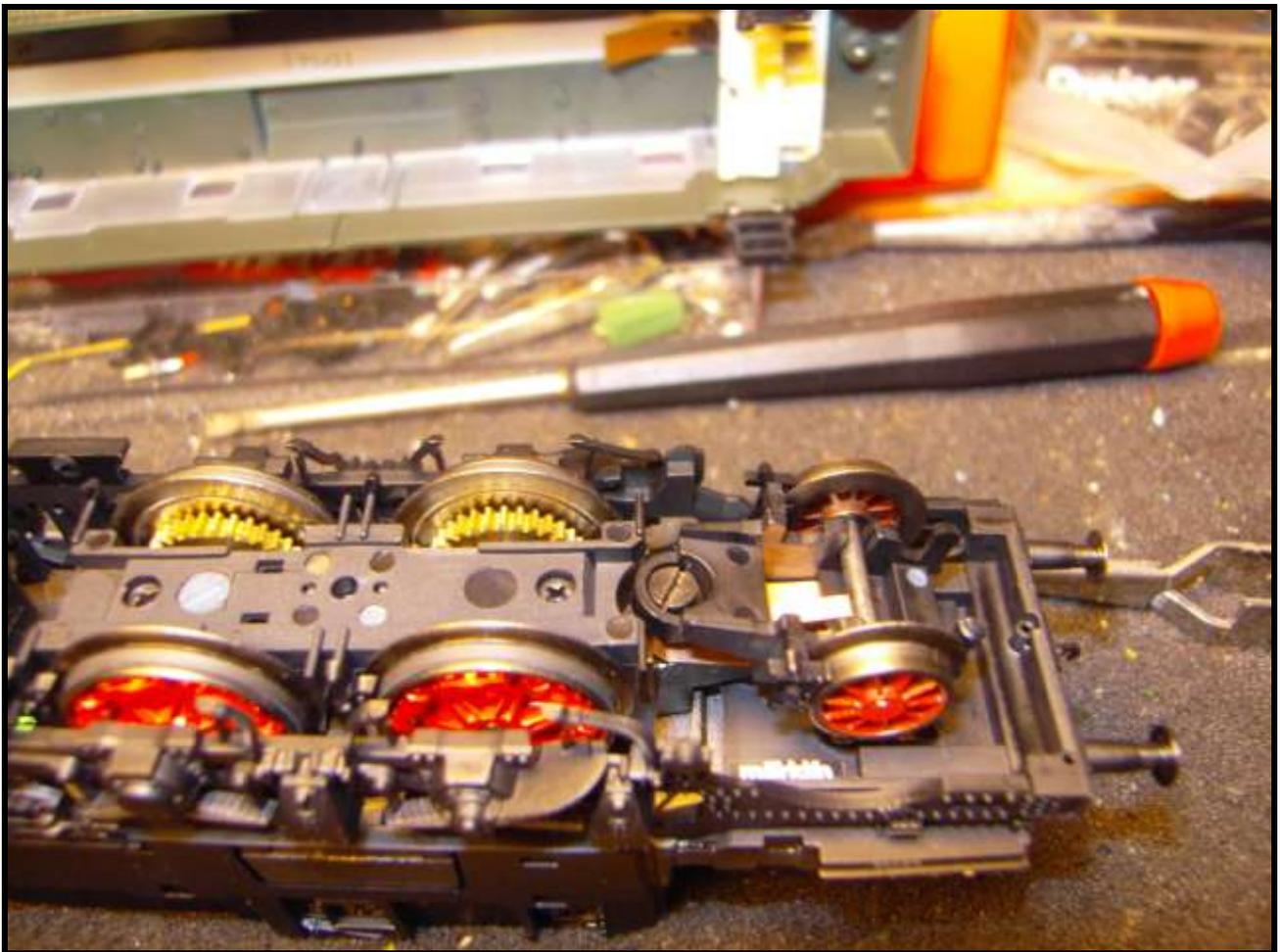


Foto n. 20: il carrello portante privato del portagancio della E 17 111.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata