

**E 17 111, 2° INSIDER DEL 2011 (II PARTE)****- Märklin art. 37061 -****AGGIUNTIVI DA MONTARE**

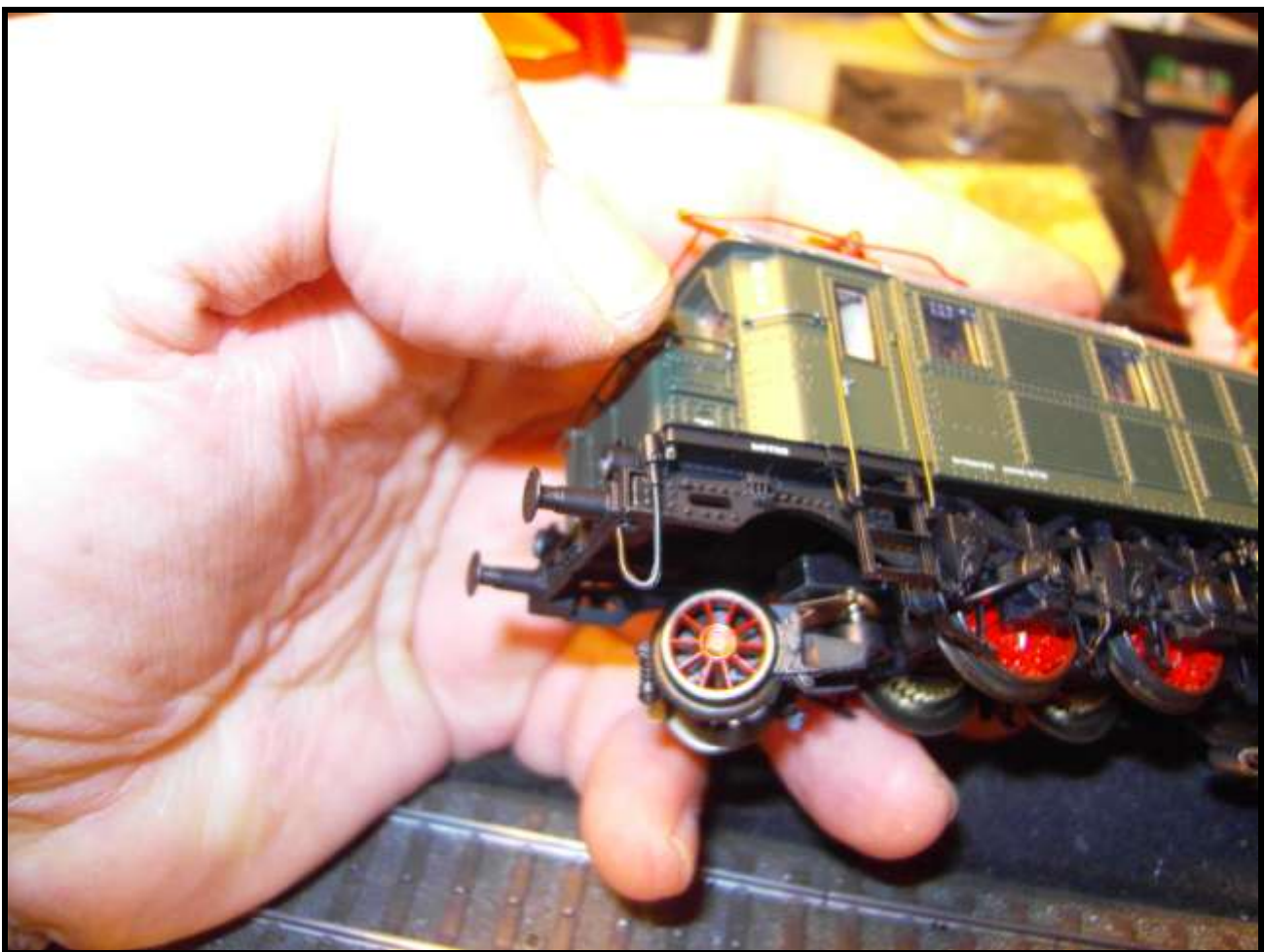
Non si sa bene perché, ma ogni modello Märklin, per quanto riguarda gli *aggiuntivi*, è una storia a sé. Nella **foto n. 1** si vede una delle 2 bustine trovate nella scatola della **37061**, contenenti due rec che vanno inseriti in due fori per ciascun aggiuntivo: uno di essi è visibile lateralmente a sinistra nella stessa **foto n. 1**, e l'altro è posto sotto il pancone (nel bordo) ed è ben osservabile in diverse immagini, ma soprattutto nella **foto n. 19** della I parte del Capitolo. L'altra bustina NON conteneva altro che quattro tubi dei freni, mentre mancavano del tutto i ganci realistici (?) nonostante che quelli semplificati, già inseriti nei fori, siano come al solito facilmente sfilabili.

Nella **foto n. 2** il rec è stato sistemato con ottimo effetto estetico, specie se confrontate la foto del modello con quelle delle macchine vere.

È consigliabile incollare con una micro goccia di Bostik o di Vinavil i rec nei fori, altri collanti come i cianoacrilici sono persino pericolosi.



**Foto n. 1: bustina aggiuntivi (rec) uno dei fori (quello laterale) dove inserire il rec della E 17 111.**



**Foto n. 2: uno dei rec è inserito nei due fori.**

Oltre ai due rec non ci sarebbero altri aggiuntivi da montare a meno che, come faccio io, non vogliate modificare uno degli anteriori e renderlo realistico.

*Mentre decidete il da farsi diamo un'occhiata al pancone.*

Oltre alle chiodature finissime e all'asta d'appiglio, leggermente più robusta del dovuto (come in altre macchine questa dovrebbero essere più fina di uno spillo!), si riesce a leggere la data della Revisione che se non ho letto male è del 3 febbraio del 1964.

Belli i corrimano e i fanaloni stile anni Cinquanta/Sessanta. Il faro superiore ha la riproduzione dello scolo dell'acqua basso (**foto n. 4**).

I piatti dei respingenti sono di vecchio tipo, ambedue piatti e senza convessità... un passo indietro rispetto alle ultime realizzazioni.

Nella traversa bassa (in plastica) si possono inserire dettagliati tubi dei freni, con la riproduzione dei rubinetti, allargando sino a 1,2/1,5 mm i fori (**foto n. 3**) o Märklin, *semplificati*, e usare un gancio realistico, io ho usato un gancio snodato, ma si può utilizzare anche un Märklin originale (abbastanza dettagliato), avanzato da un'altra confezione.

Nella parte dotata di gancio modellistico oltre, al rec, si potrebbero almeno chiudere i due fori dei tubi dei freni con tubi troncati per evitare interferenze con il gancio in H0.

Il risultato della modifica al lato realistico nelle **foto n. 3 e n. 4**.





Foto n. 3: pancone anteriore realistico della E 17 111.

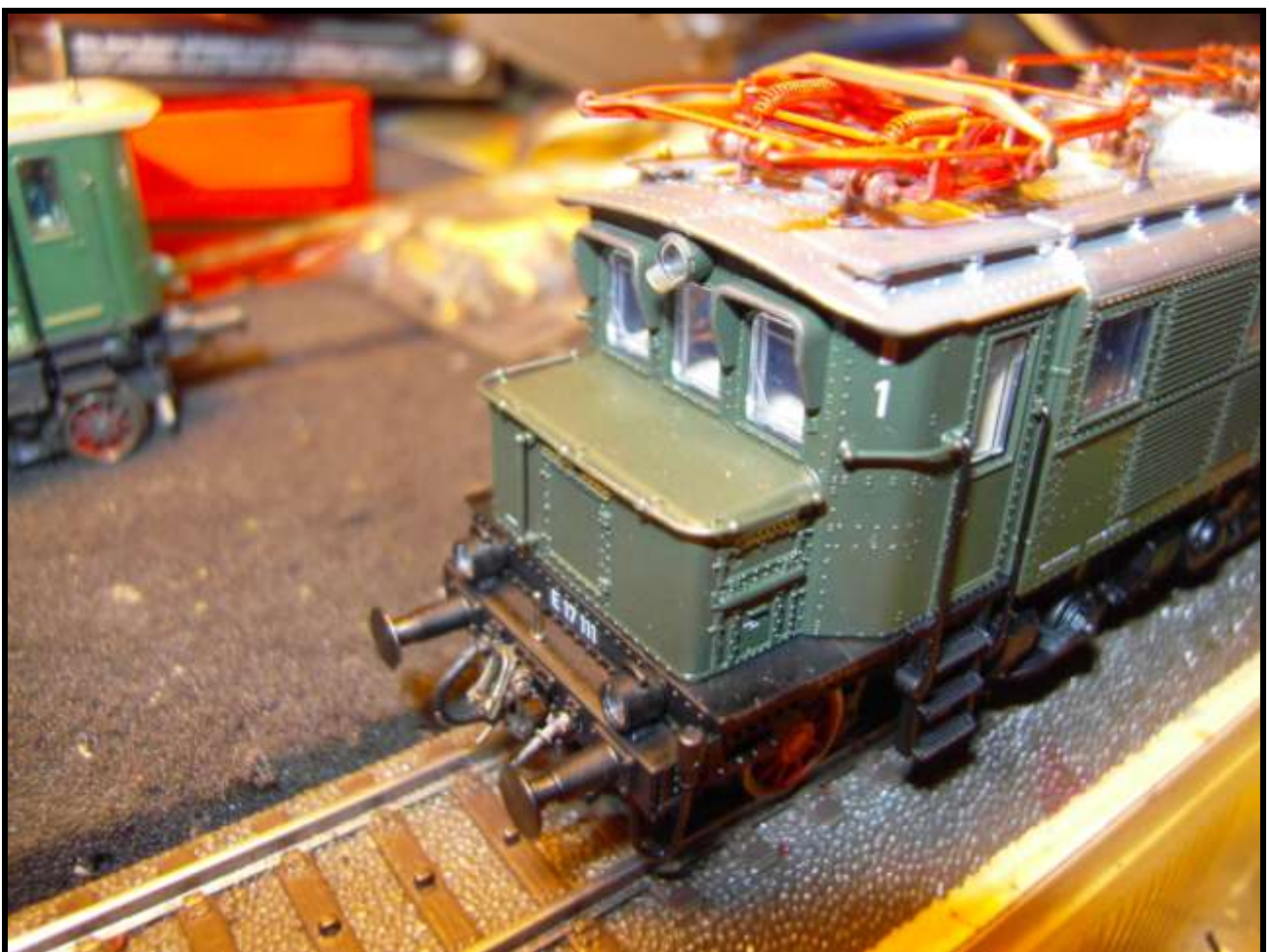


Foto n. 4: pancone anteriore realistico della E 17 111.

## ADATTAMENTI DELLA MÄRKLIN AL CARRELLO ANTERIORE

La nuova E 17 111 è stata accompagnata da una foto della locomotiva reale (**foto n. 5**, presa dall'attuale Catalogo 2011), debbo dare atto alla Märklin, che *raramente* presenta foto di una specifica locomotiva accompagnando un modello in H0, che questa volta non si è voluto nascondere l'adattamento non bellissimo, ma del tutto necessario, che è stato praticato sulle traverse/paratie laterali, sotto le cabine di guida, traforate (al vero) per diminuirne il peso e rivettate.



**Foto n. 5: il carrello portante della vera E 17 111.**

Queste traverse erano traforate in quattro punti, lo si vede bene nella **foto n. 5**, ma impedirebbero, se riprodotte in scala H0, qualunque movimento laterale del carrello anteriore, a causa delle *nostre* curve molto strette. Senza dilungarmi in chiacchiere vi presento questa serie di foto e sarete Voi a trarre le debite conclusioni.

**Foto n. 6:** disegno delle E 17, visibilissime la traverse laterali.

**Foto n. 7:** la E 17 Roco operativa con la traversa incisa, poteva per un uso da vetrina montare delle traverse complete fornite a parte, in pratica inutili; per mascherare l'adattamento furono praticati tre fori per di più sbagliati; i ceppi dei freni erano molto discosti.

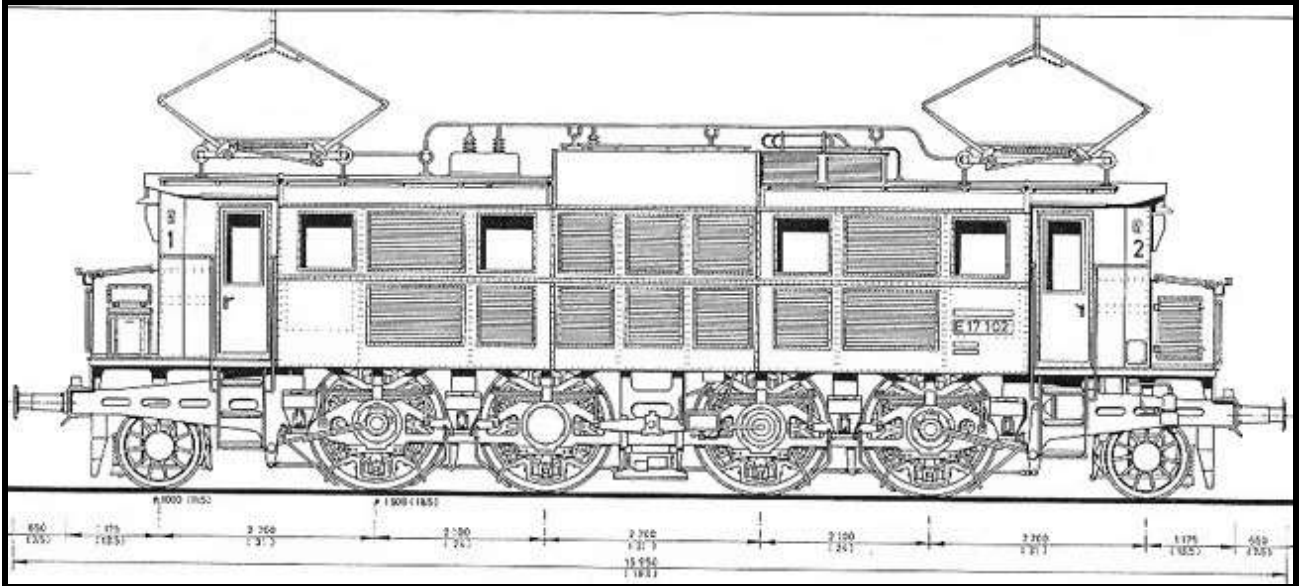
**Foto n. 8 e n. 9:** il carrello Märklin è anch'esso molto inciso e non sono fornite traverse laterali. Viene rispettata la forma e lunghezza solo



della prima asola di alleggerimento e quella che era centrata nella scaletta d'accesso alla cabina non viene riprodotta perché troppo vicina all'intaglio artificiale; i ceppi dei freni sono molto accostati.

**Foto n. 10:** dall'alto si capisce quanto le ruote delle E 17 possano traslare persino in una curva di raggio 5 (art. 24530).

**Foto n. 11:** la traversa delle E 18 vere è invece incisa realmente.



**Foto n. 6:** disegno progetto di una E 17 .



**Foto n. 7:** il carrello portante della E 17 07 Roco operativo; per mascherare l'adattamento erano praticati dei fori (3) più piccoli.





Foto n. 8: la traversa della E 17 Märklin ha un sola asola, ma in scala.



Foto n. 9: la traversa della E 17 Märklin da un'altra inquadratura.





**Foto n. 10: vista dall'alto della E 17 Märklin ecco il comportamento del carrello portante anche in una curva di raggio 5 (24530).**

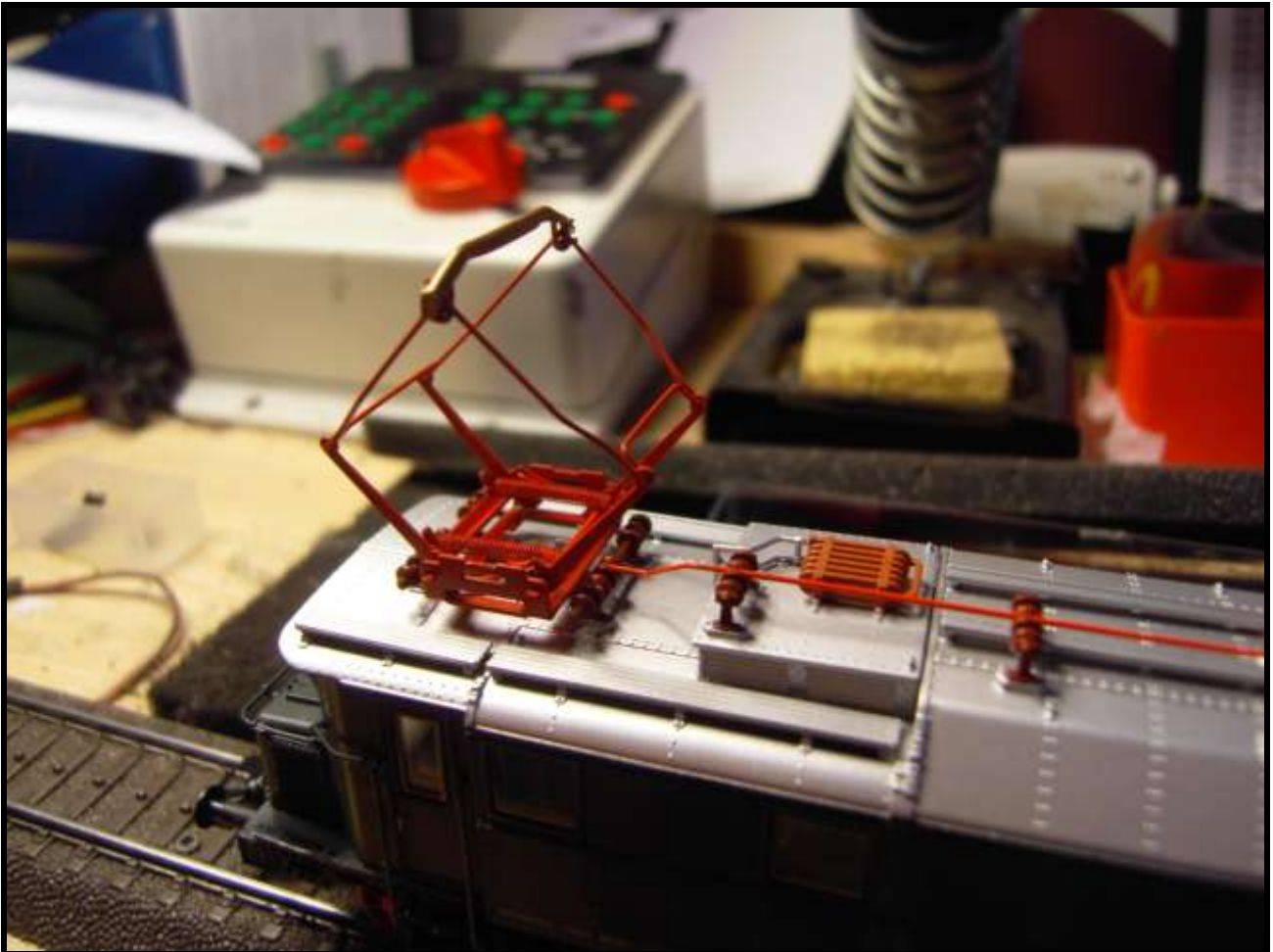


**Foto n. 11: il carrello portante della vera E 18 047, la ruota è libera.**



## PANTOGRAFI DELLA E 17 111

I pantografi montati sono quelli classici Märklin che dovrebbero... riprodurre il tipo SBS 10. Da anni sono stati perfezionati quelli di tante altre locomotive elettriche (pensiamo solo ai nuovi monobraccio delle 103 e delle 120), ma i **7207** da decenni in produzione e forniti come ricambi, anche se in questa E 17 111 (**foto n. 12**) hanno cambiato numero in un roboante **E 604097** (consultate la “ricambistica” alla fine di questo Capitolo), sono sempre sbagliati. Certo, chi può permetterselo, li sostituisce con i perfetti Brawa o Sommerfeldt, ma chi possiede decine di locomotori che montano queste vecchie prese di corrente aerea si troverebbe ad affrontare una spesa più che considerevole e forse non è nemmeno facile reperire gli SBS 10... mentre scrivevo queste pagine, tramite l'amico Marco Briziarelli ho provato a cercarli in Rete a buon prezzo, ma l'offerta era per esempio relativa ad una piccolissima partita di pantografi SBS 10 e io ne dovrei cambiare una... trentina!



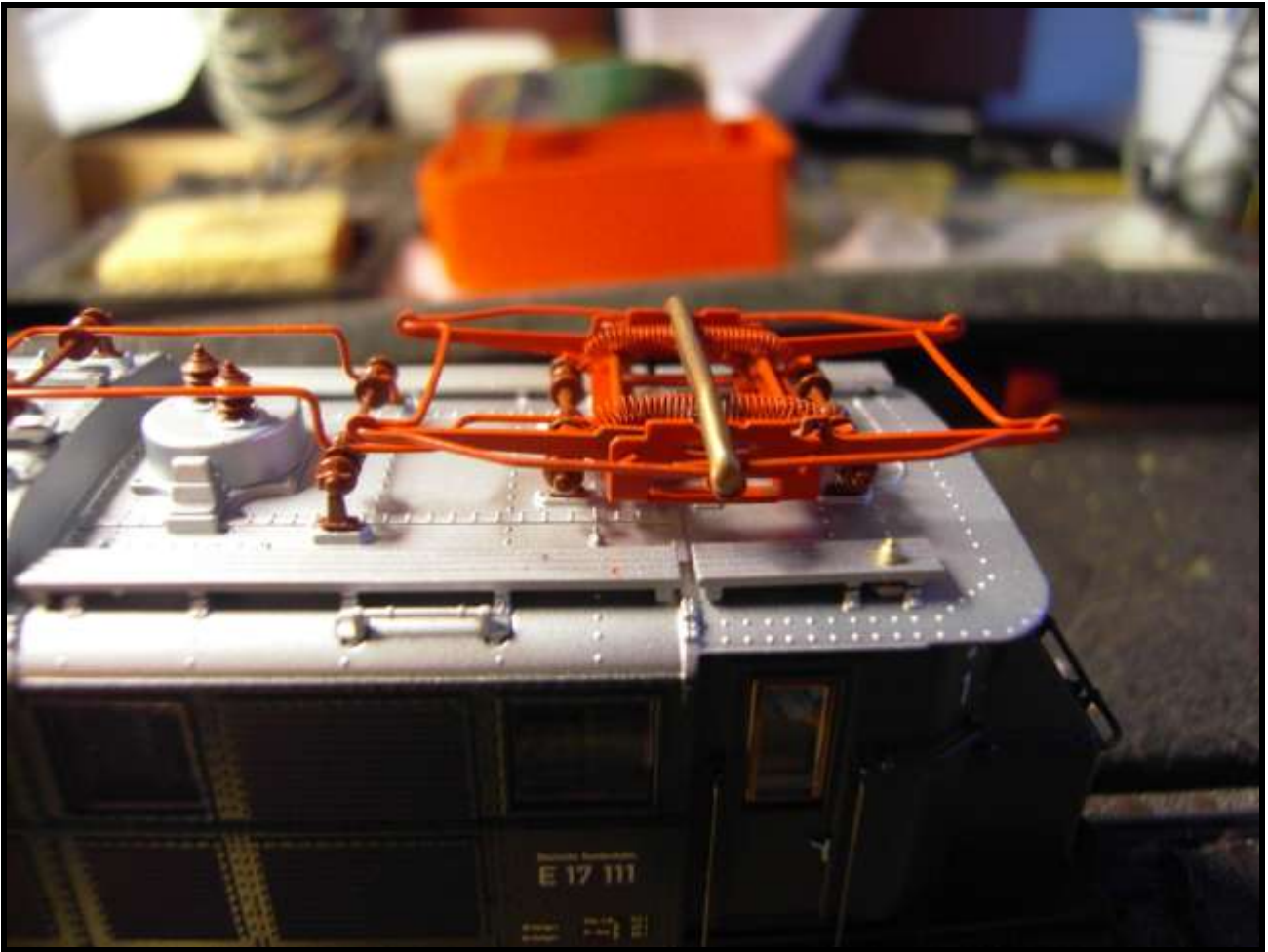
**Foto n. 12: il pantografo Märklin SBS 10 della E 17 111.**

### PREGI DEI PANTOGRAFI DELLA E 17 111

Cosa abbiano di buono si sa: sono robusti, ben verniciati (anche le molle ora sono di un rosso acceso), lo strisciante superiore è più largo di quel tanto che basta per non uscire dalla poligonazione (**foto n. 12**),



la presa di corrente è perfetta per i pochi märklinisti che usano ancora il sistema analogico, se abbassati sono molto piatti (**foto n. 13**), sono facilmente reperibili in Italia (magari fra un po' perché ora la E 17 111 è appena uscita), infine sono facilmente sostituibili, però dopo aver allontanato il mantello.



**Foto n. 13: il pantografo Märklin SBS 10, abbassato, della E 17 111.**

#### **DIFETTI DEI PANTOGRAFI DELLA E 17 111**

Cosa abbiano di brutto è altrettanto noto: per imitare le traverse di rinforzo la Märklin usa delle piegature al vero inesistenti e ben visibili nelle **foto n. 13 e n. 14**.

Nella **foto n. 14**, sul tetto della E 17 Roco, è posato il bel pantografo del locomotore della casa austriaca, bello sì, ma fragile e, come si vede, con uno strisciante tanto stretto che il suo gemello si rompe subito, come ho riferito nella I parte di questo Capitolo.

Il problema degli archetti troppo in scala risiede nel fatto che da molti anni la Märklin usa striscianti enormi (e già quelli tedeschi al vero sono molto più larghi di quelli svizzeri o italiani). Di recente è vero il miglioramento generale c'è stato, ma intanto migliaia di plastici hanno ancora una linea aerea Märklin degli anni passati e quindi non si può scontentare una affezionata clientela. Per chi comincia con la linea aerea novità di questi ultimi anni vale comunque un buon consiglio:

**TRUCCO** Per utilizzare archetti così in scala H0, come il Roco, si dovrebbero ad esempio nelle curve del tipo R 5 con raggio di 643,5 mm (art. 24530) usare i fili Märklin non del tipo consigliato 70253, ma quelli del tipo 70228, più corti (da 25,27 cm si scende a 22,75 cm) aumentando ovviamente il numero dei pali; di concerto nella curva R 4 parallela e più stretta (art. 24430) utilizzare il filo 70203 consigliato dalla Märklin (da 22,75 cm si scende a 20,55 cm) per le curve di R 3 (art. 24330). L'operazione rende la spesa per il montaggio più onerosa è vero, ma vi farà viaggiare i locomotori in modo più sicuro (penso solo ai locomotori E 18/118 dal passo molto lungo e sempre ai limiti nelle curve), anche se utilizzerete pantografi di altre Marche.

*La mia è un'ipotesi di lavoro, nulla di più. Chi l'ha acquistata può leggere il Capitolo dedicato alla linea aerea del mio libro "Serena discussione sulla realizzazione di un plastico".*

Nelle foto n. 15, n. 16 e n. 17, le vere 117 122-2/112-3, e una E 77 10, tutte con ambedue i finissimi pantografi in presa (gli SBS 10 non erano molto efficienti). Come vedete in nessuno è presente la piegatura...

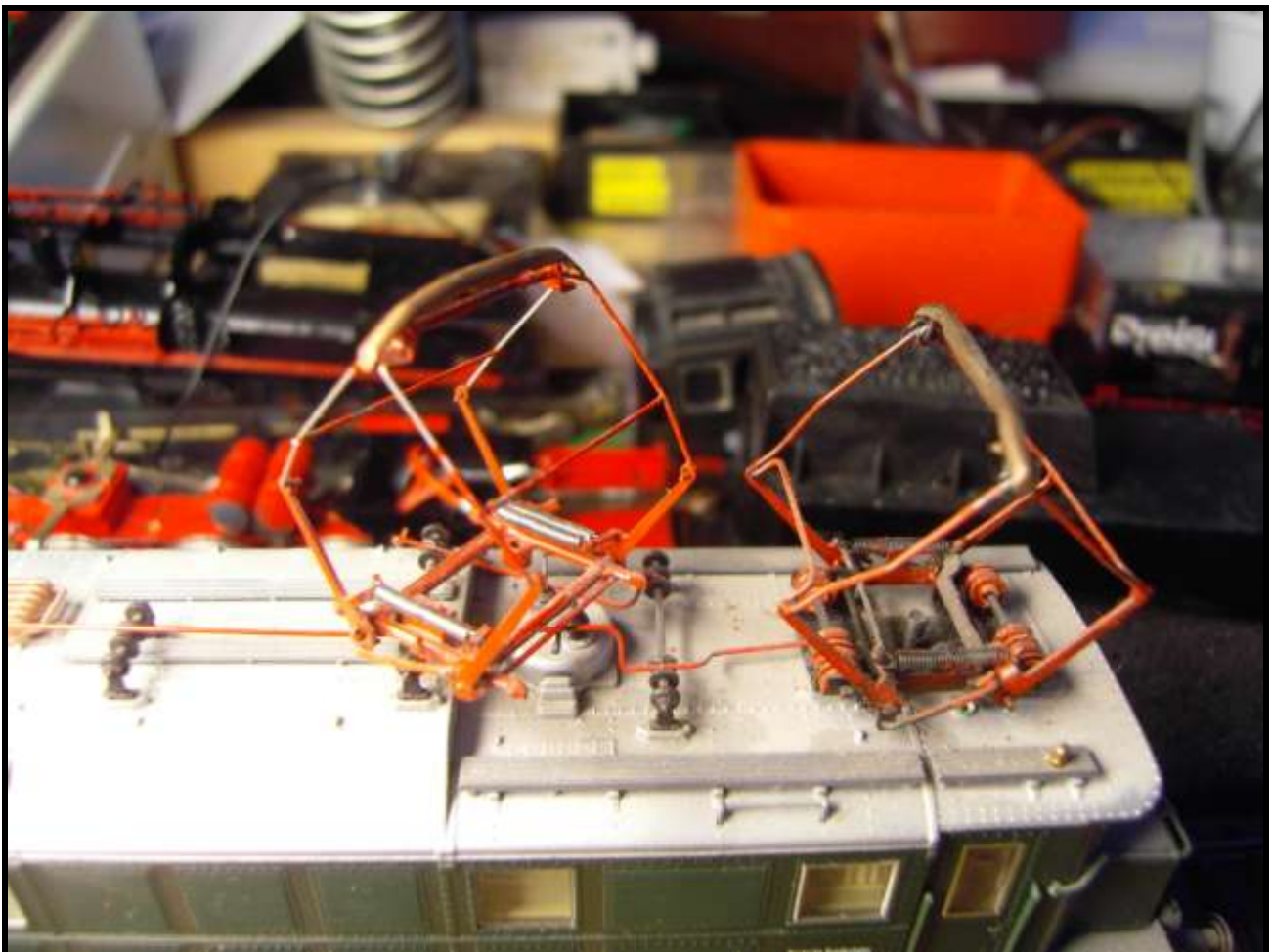


Foto n. 14: il pantografo Roco (smontato) e il Märklin tipo SBS 10.





Foto n. 15: il vero SBS 10 della vera 117 122-2.



Foto n. 16: il vero SBS 10 della vera 117 112-3.



Foto n. 17: il vero SBS 10 della vera E 77 10.

### SMONTIAMO IL MANTELLO

*Facilissimo* (2 viti) da segnalare solo che nelle istruzioni sembrano a croce (l'immane errore!).

Il mantello scivola via senza problemi e non resta che adagiarlo su un panno morbido o su della gomma piuma, evitando sempre di piegare le scalette.

Seguite le [foto dalla n. 18 alla n. 22](#).



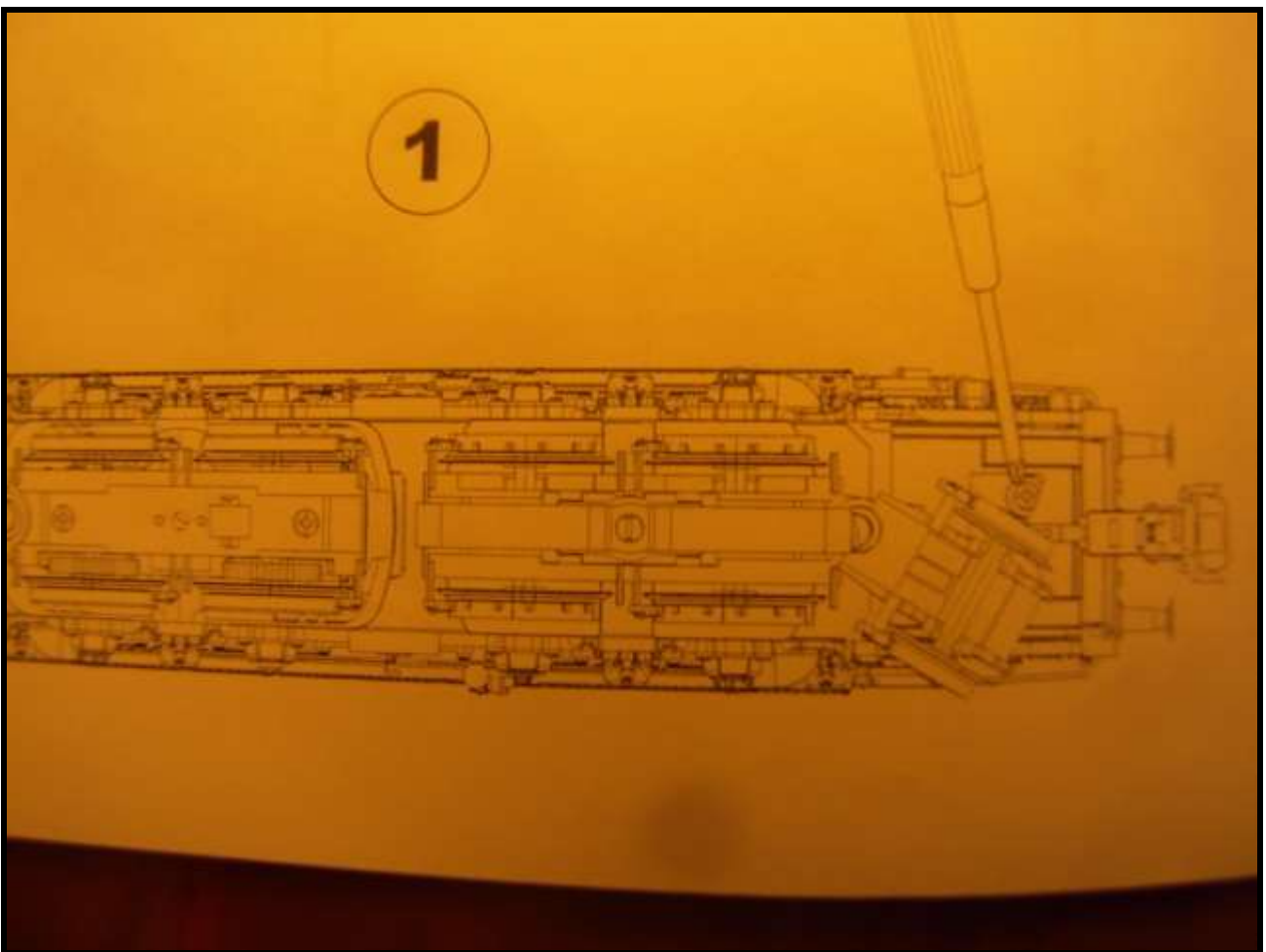


Foto n. 18: il piccolo errore nelle istruzioni, perché le viti sono a taglio.

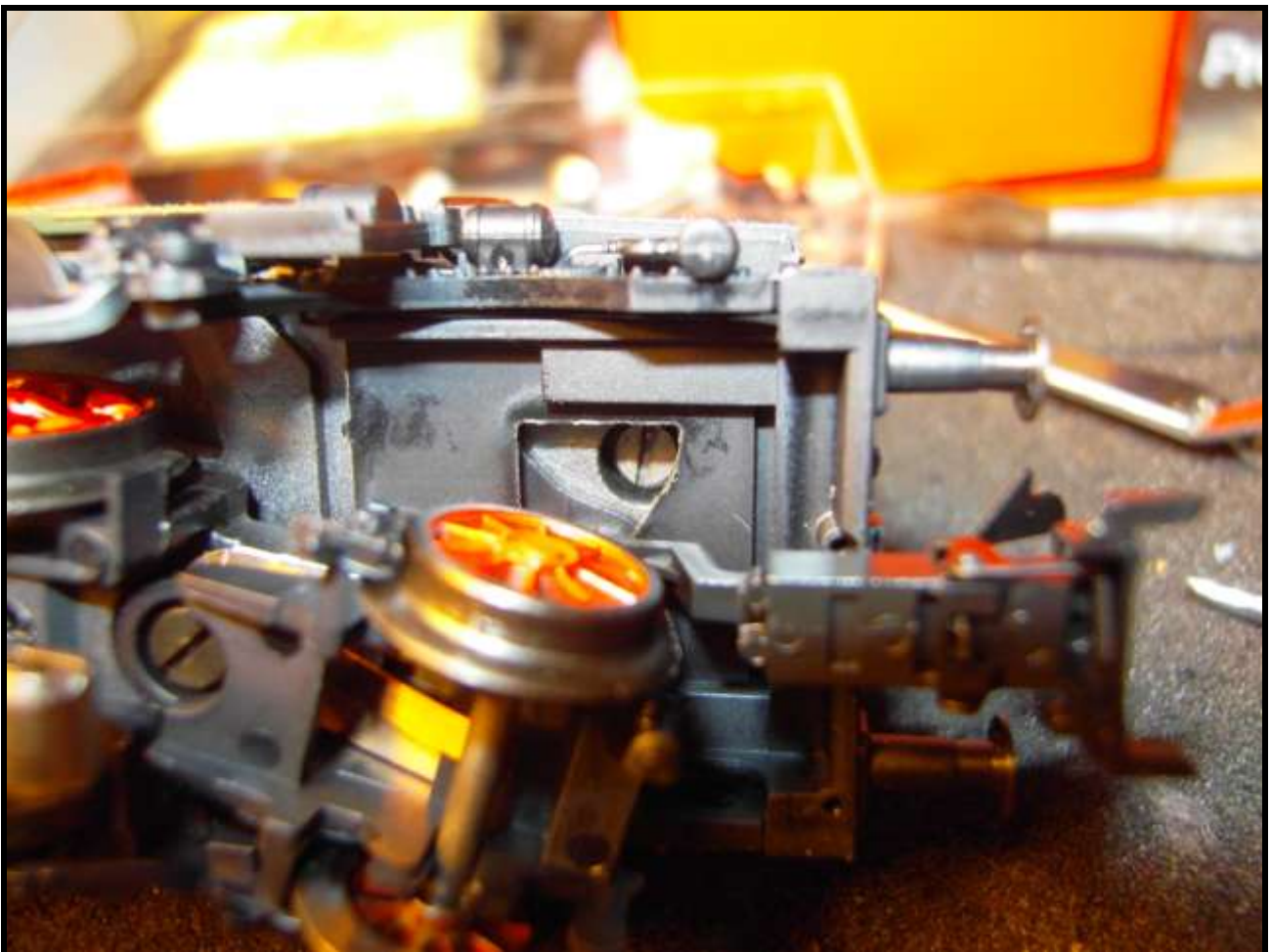


Foto n. 19: i carrelli nascondono le due viti (a taglio).



Foto n. 20: i carrelli nascondono le due viti.



Foto n. 21: le due viti allontanate.





**Foto n. 22: il mantello si solleva agevolmente.**

### **LE LUCI, LE FUNZIONI, E ATTENZIONE AI FANALI ANTERIORI!**

**Durante le operazioni di smontaggio del mantello, necessarie per la lubrificazione della macchina (grasso Trix e olio Märklin dopo circa 40 ore d'esercizio) o per allontanare la cabina e inserirvi un figurino di macchinista (leggete il *paragrafo* apposito), non ho fatto caso che le coperture dei fanaloni rimanessero solidali ai panconi. Risultato è che uno di questi si è sfilato ([foto n. 23](#)).**

**Mentre osservavo al computer le immagini ho scoperto quanto si vede in quella foto, dopo un attimo di panico, ho poi ritrovato il particolare scivolato, per fortuna, nella scatola dei particolari da ricontrollare sul banco da lavoro, meno male.**

**I fanali sono molto luminosi e a luce bianca, lo si vede nella [foto n. 24](#).**

**Importante segnalare che, utilizzando ambedue le opzioni luminose che spengono, in caso di traino (o spinta) di un convoglio le luci di una testata, si innesca una terza funzione luminosa, chiamata sul catalogo a doppia A (dai tempi dell'ultima V 60, riproposta come riedizione proprio nel 2011, [art. 37655](#)). In pratica si accendono le luci bianche in contemporanea, come si usa in Germania nelle manovre.**

**Le E 17 erano poi spesso al traino delle Silberling e le funzioni in H0 di spegnimento di una testata sono molto utili nella pratica.**



**Foto n. 23: durante le operazioni di smontaggio uno dei due fanali è caduto, perciò attenzione!**



**Foto n. 24: i fanali hanno un'ottima tonalità di luce.**



**(fine II parte)**

**Gian Piero Cannata**

