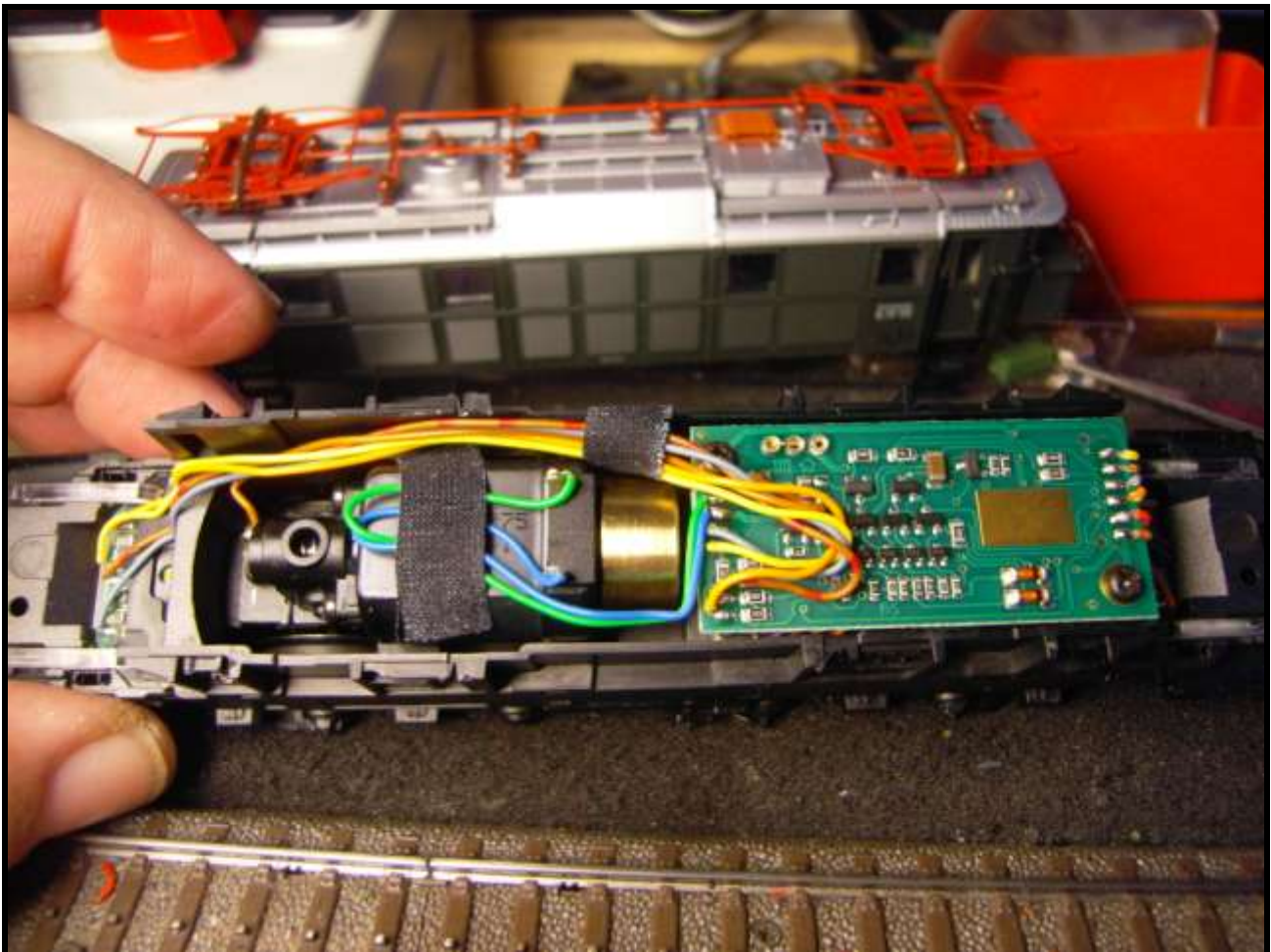


**E 17 111, 2° INSIDER DEL 2011 (III PARTE)****- Märklin art. 37061 -****LA MOTORIZZAZIONE DELLA NUOVA E 17 111 MÄRKLIN**

Si è parlato (a sproposito) per quanto riguarda sia l'estetica e sia per la motorizzazione di questa macchina che, come avete potuto vedere dalla tabella presentata nella I parte di questo Capitolo, non ha nulla a che vedere con le altre loco prese a confronto. È pur vero che anni fa la voglia di realizzare in... economia dei modelli, fece mescolare ai progettisti Märklin carrelli motori in modo approssimativo: pensiamo al rodiggio delle E 60/160 riproposto (sbagliato) per le E 91/191. Naturalmente, arrivarono critiche *feroci*, riprese anche dalla *nostra* stampa. Questa volta *qualcuno* ha ipotizzato che la motorizzazione sia stata ripresa dalle E 18/E 19/118/119...



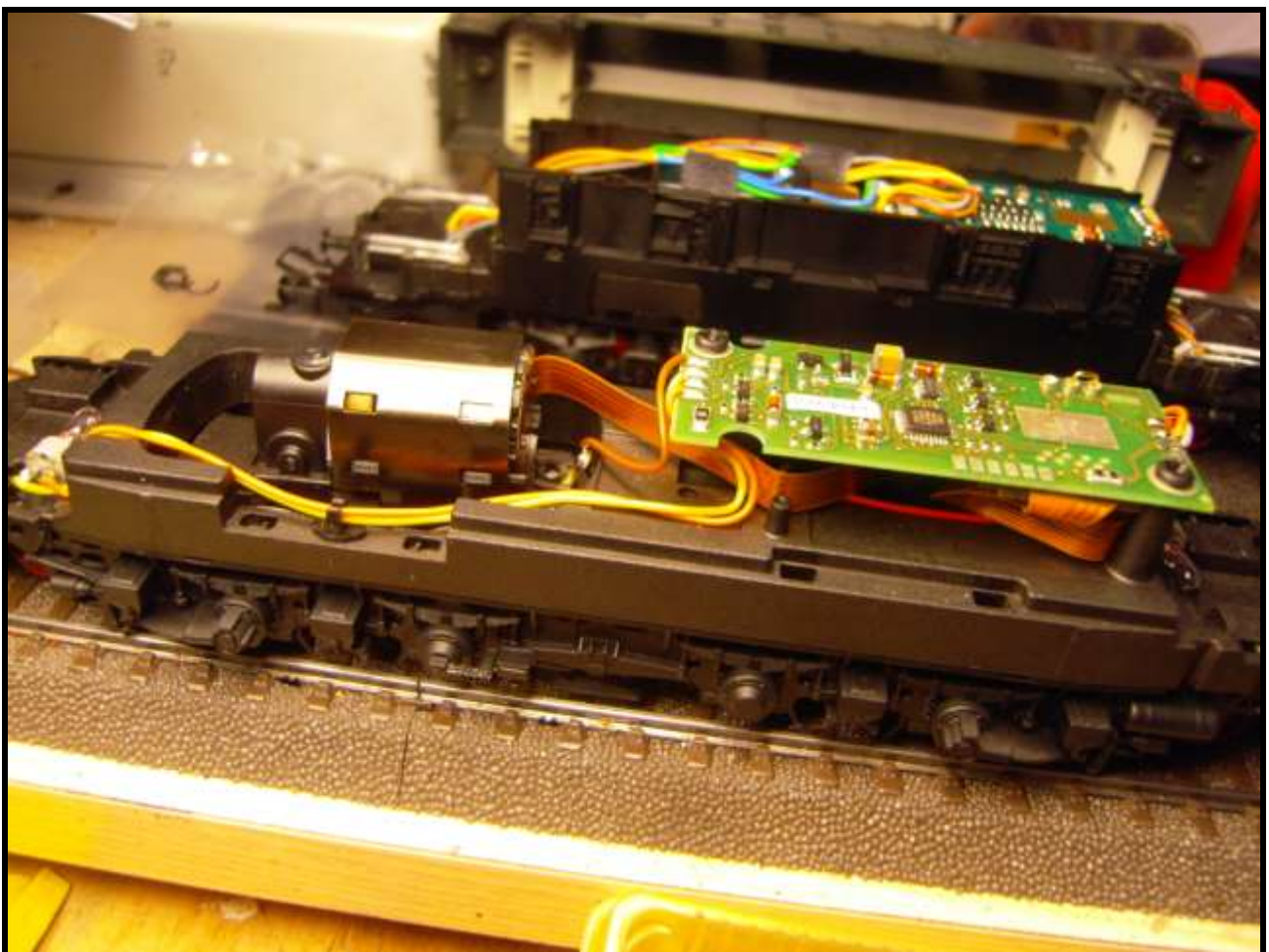
**Foto n. 1: il nuovo motore dell' E 17 111 dotato di un volano.**

Facciamo chiarezza. In vero il carrello motore delle E 17 è identico, in H0, a quello delle E 18 ecc, ma ciò è naturale dato che le E 18 non sono che un frutto degli esperimenti condotti proprio con la E 17, chiamate appunto nel Märklin Magazine "*die Mutter moderner Elloks*", ovvero

**la madre delle moderne locomotive elettriche.** Tale somiglianza, che esiste nel prototipo reale, è logico sia stata trasferita nel modellismo... ma il motore della NUOVA E 17 è del tutto nuovo e diverso da quello delle E 18 o E 19 del passato e lo potete vedere dal confronto delle **foto n. 1, n. 2 e n. 3.**

A parte la diversa sistemazione della piattina porta dati, protetta nella E 19 da un robusto nastro telato, apparentemente i due motori delle E 18 ed E 19 sembrano eguali, come eguali sono i siti di lubrificazione del tutto accessibili per l'ingrassaggio.

La E 18 06 per esempio era accreditata di un motore C Sinus *compatto* (I tipo e poi ritirato), la E 19 11 DRG del 2010 aveva un *Soft Drive Sinus*, in questa nuova E 17 111 il motore non ha un *nome*, ma vi assicuro, ha una dolcezza e una silenziosità eccellenti. Nella E 17 111 (**foto n. 1**) salta agli occhi il generoso volano che rende il movimento di questo locomotore modello assolutamente fluido e senza il minimo strappo. La forza di trazione è ottima e sul MIO banco dinamometrico è riuscita a superare anche le Br 39, se pure di poco (**foto n. 4**).



**Foto n. 2: il motore di una E 18 Märklin (C-Sinus compact).**





Foto n. 3: il potentissimo motore di una E 19 Märklin (Soft Drive Sinus).



Foto n. 4: sul *mio* banco dinamometrico la E 17 111 supera le Br 39.

Vedete anche la **tabella** di seguito, in cui si può osservare l'ottimo lavoro fatto dai progettisti Märklin con la *strapotente* (!) E 19 11 DRG, che con il Softdrive stacca di molto anche la 118 024-9 un modello del 1992 originario **articolo 3368**, poi elaborato dalla Ciciesse Model nel 2003. Queste 2 loco pur con un carrello identico alla moderna E 17 111, sono dotate di una forza di trazione superiore, sia grazie al nuovo Softdrive e sia grazie al *vecchio* motore a 5 poli con carboncini... e in coda troviamo una sorpresa: una 152 015-4, originario **art. 39350** del 2001 che, con un *acerbo* motore C-Sinus di I generazione, fa fatica a tenere il passo di molte vaporiere, anche a causa del peso del suo mantello totalmente metallico.

### TABELLA RIASSUNTIVA DAL CAPITOLO 31°

<b>E 19 11</b> (Softdrive)	<b>mfx cod. 19</b>	<b>Grammi 188</b> art. 39192
<b>118 024-9</b>	<b>cod. 69</b>	<b>Grammi 110</b> (mixer)
<b>E 17 111</b> mfx	<b>cod. 17</b>	<b>Grammi 84</b> art. 37061
<b>Br 39 115 DRG</b>	<b>cod. 39 mfx</b>	<b>Grammi 82</b> art. 39392 *
<b>Br 18 473</b>	<b>cod. 48</b>	<b>Grammi 80</b> art. 29855
<b>Br 96 Mallet</b>	<b>cod. 39</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37961
<b>Br 03 1001</b>	<b>mfx cod. 3</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37915
<b>280</b>	<b>cod. 55</b>	<b>Grammi 75</b> art. 26541 (confezione)
<b>Br 78</b>	<b>cod. 76</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37072 (mixer)
<b>Br 85</b>	<b>cod. 65</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37095
<b>Br 042 096-8</b>	<b>mfx cod. 42</b>	<b>Grammi 74</b> art. 37925
<b>E 94</b> (motore m. permanente)	<b>cod. 58</b>	<b>Grammi 72</b> (elaborato)* mixer
<b>Br 64</b> Soft Drive	<b>mfx cod. 64</b>	<b>Grammi 72</b> art. 39640
<b>E 10 1266</b> blu-crema	<b>cod. 26</b>	<b>Grammi 70</b> art. 39121 mfx
<b>V 90</b> Soft Drive	<b>cod. 57</b>	<b>Grammi 70</b> art. 37903
<b>Br 55 5555</b>	<b>cod. 59</b>	<b>Grammi 68</b> (elaborato e mixer)*
<b>152 Cargo</b> (C-Sinus I tipo)	<b>cod. 52</b>	<b>Grammi 55</b> art. 39350

\* *Le macchine a vapore hanno la sigla Br, che dopo il 1968 era seguita dal numero 0; le diesel ante 1968 hanno la sigla V, poi eliminata e furono precedute dal numero 2; le loco elettriche ante 1968 la sigla E, poi furono precedute solo dal numero 1.*



## CERCHIATURE D'ADERENZA NELLA E 17

Se dunque confrontiamo, dal basso, i carrelli portanti e quello motore o le ruote dei diversi Gruppi E 17 ed E 18/E 19, troviamo per forza delle analogie evidenti (foto n. 5 e n. 6).

Inoltre i carrelli portanti hanno lo stesso sistema di guida e di presa di corrente, le ruote motrici sono dello stesso tipo con pacche a molle e dotate di 4 cerchiature e la Märklin raccomanda nelle istruzioni di allontanare i copricarrelli per facilitare la loro sostituzione (foto n. 7).

Dall'esploso sembrerebbe più semplice allontanare, svitando due viti a croce, il carter e operare come si fa per esempio per le 218 o il treno automotore LINT (capitoli n. 26 e n. 34). Non posso dare consigli per il momento se calcolate che ultimamente ho sostituito delle cerchiature in una E 94, e solo per prudenza, perché la macchina tirava con le stesse gomme da più di dieci anni e le cerchiature si erano poi di recente sporcate con un liquido che imprudentemente avevo usato per detergere i binari con un carro speciale. Non pensiate che mi sia rin... è solo che non avevo letto (era scritto piccolissimo) che lo spray era anche lubrificante. Insomma, per farla breve, le gomme se non le rovinate facendo girare una macchina a vuoto per parecchi minuti, *mi è successo davanti ad un paraurti anni fa*, possono durare molto, molto tempo! Naturalmente tutto è correlato all'uso.

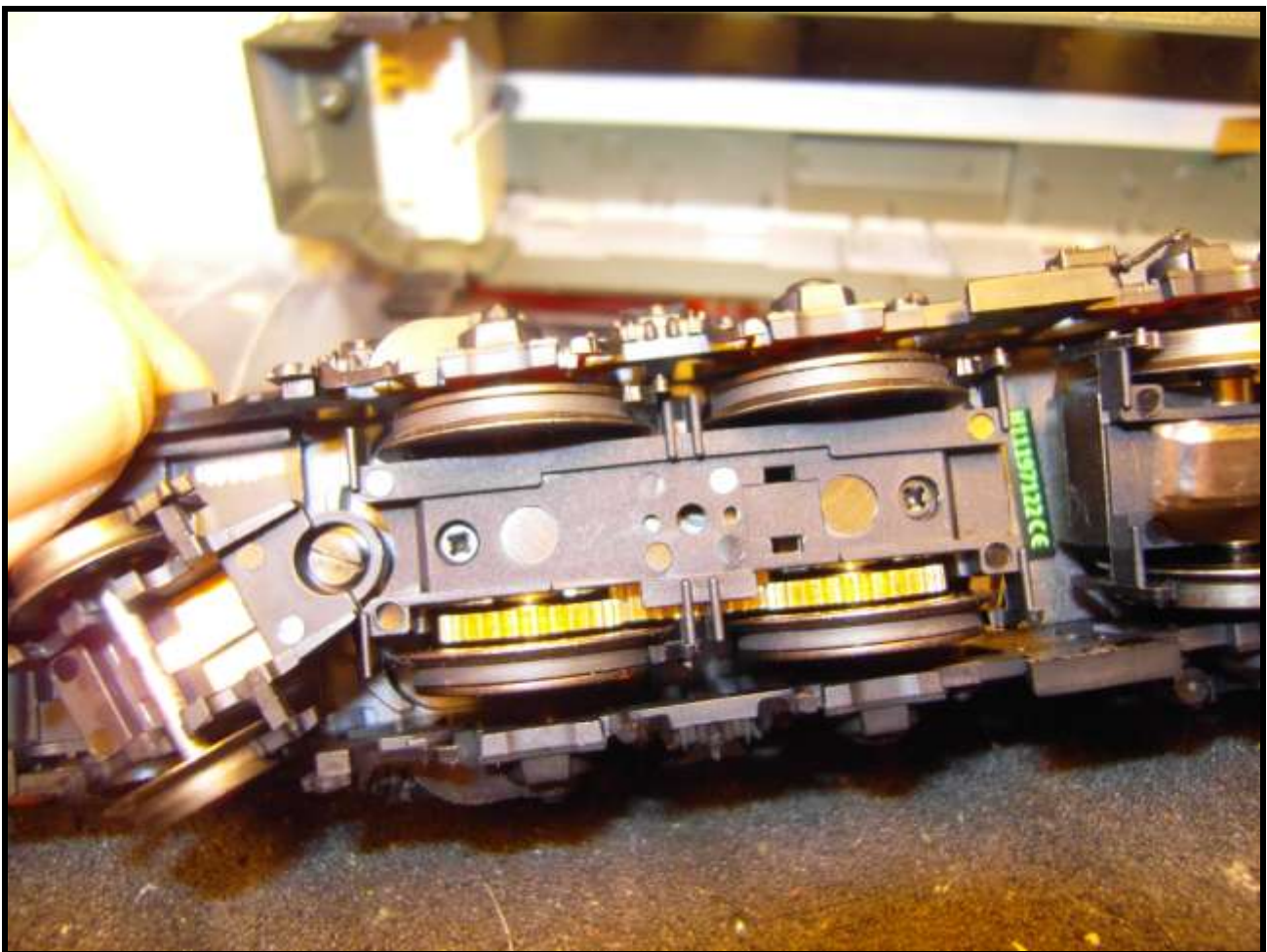


Foto n. 5: le 4 cerchiature del carrello motore della E 17 Märklin.



Foto n. 6: il carrello motore di una E 18 Märklin.

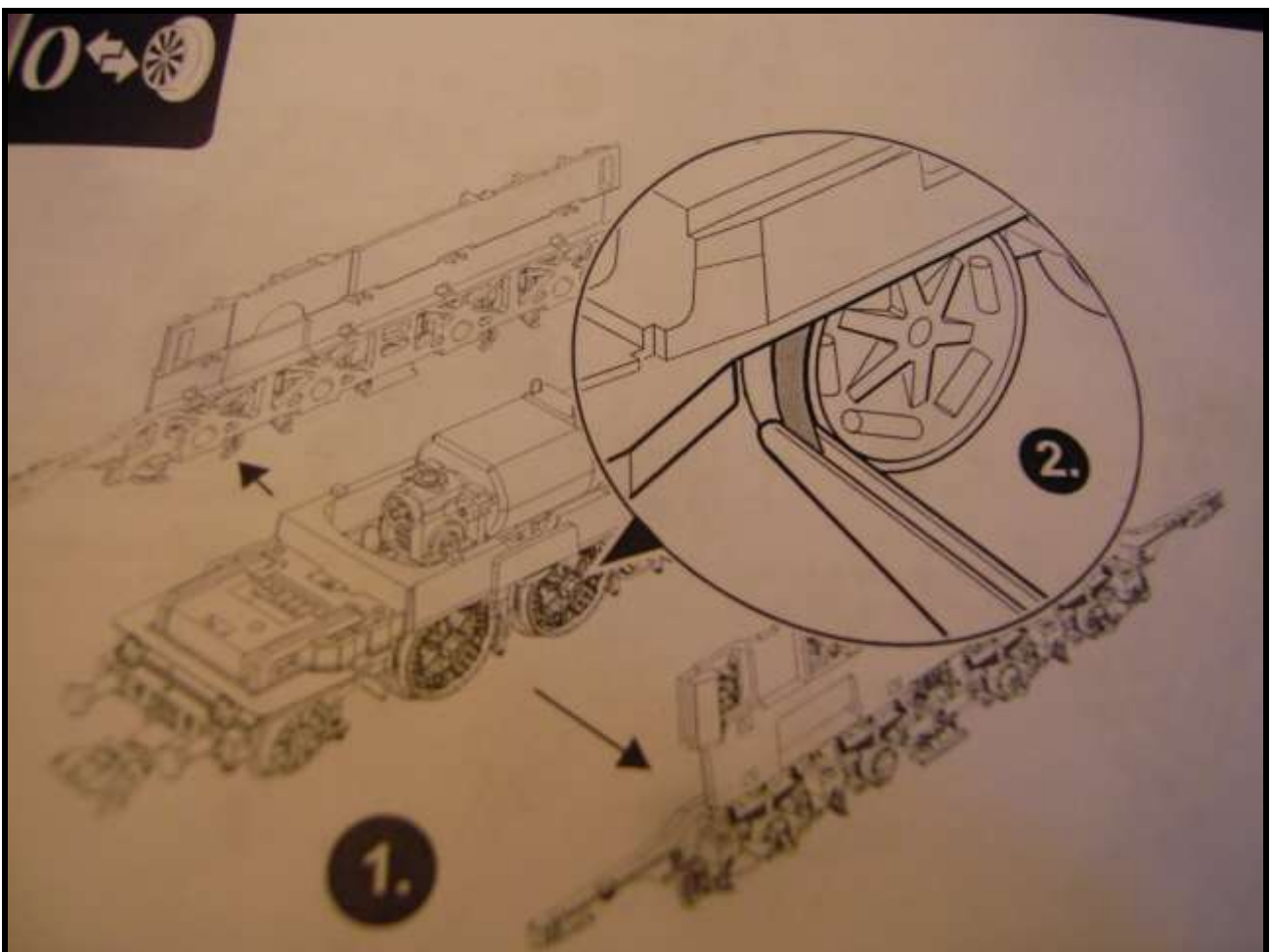


Foto n. 7: sostituzione delle cerchiature della E 17 Märklin.



## INTERVENTI OPZIONALI

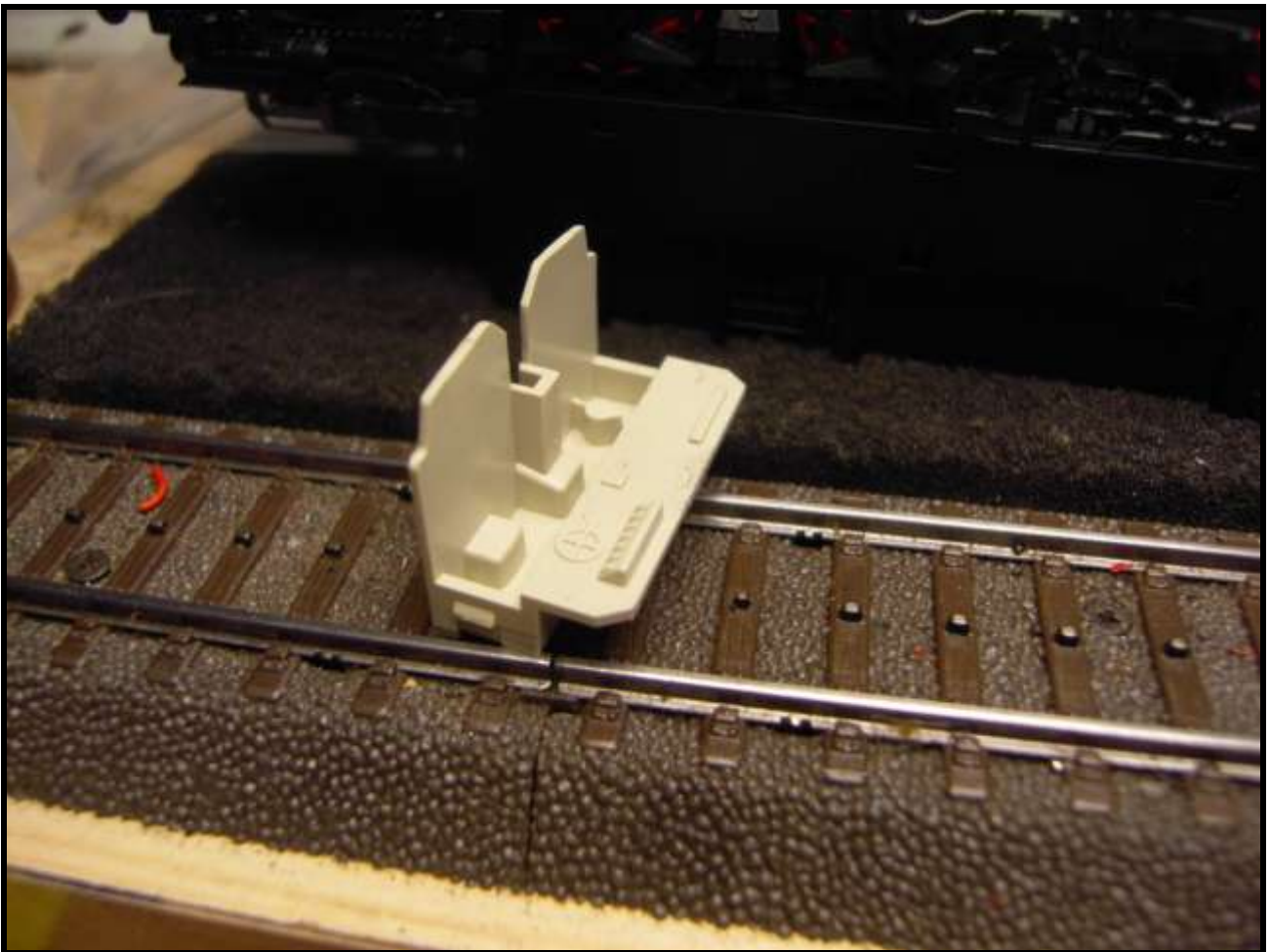
### 1) IL MACCHINISTA IN CABINA

Questa volta la cabina non è facilmente allontanabile, a causa del diffusore del terzo faro che la tiene elasticamente aderente al mantello. Trattandosi però di una operazione *una tantum*, con un po' di cautela si riesce a sganciarla dalla sede, ma non si deve forzare troppo per non danneggiare la plastica (foto n. 8). La cabina non è particolarmente ampia (foto n. 9), anzi è molto probabile che, per far posto alla parte modellistica (motore e decoder) sia stata *riassunta*... non per niente le E 18/E 19 erano state allungate di 1,2 cm (ovvero 104 cm al vero!) e se prendete a confronto una cabina di una E 18 o una E 19 (foto n. 10) queste appaiono in H0 molto più ampie, anche se adattate alla parte elettronica che ne limita la parte in basso, cosa che comunque ci costringe a mutilare un macchinista.

La strumentazione è sempre nei vari modelli appena accennata e il *volante del regolatore* è solo stampato e non riportato. Con mano ferma, e un pennarello nero coprente, gli si può dare un certo rilievo.



Foto n. 8: la E 17 111 ha la cabina incastrata tra il diffusore del terzo faro e d il mantello, per allontanarla ci vuole cautela.



**Foto n. 9: la cabina è molto stretta e priva del volante riportato**



**Foto n. 10: la cabina della E 19 11 DRG, molto più grande.**



**Il macchinista scelto è molto dettagliato, peccato, come al solito, che gli si debbano amputare parte delle gambe. Si incolla per qualche ora e poi rimonta la cabina con procedura inversa, ma che risulta sempre più semplice in quanto l'incastro è molto preciso. Il macchinista è ben visibile e l'effetto è certamente realistico, seguite la procedura con le **foto n. 8, n. 9, n. 11, n. 12, n. 13 e n. 14.****

**La cabina angusta fa sì che il figurino sembri un po' troppo attaccato al vetro, ma in realtà dalle foto vere si capisce che non ci fosse di che saltare in quelle cabine!**



**Foto n. 11: il macchinista della E 17 111, una gamba è già amputata!**

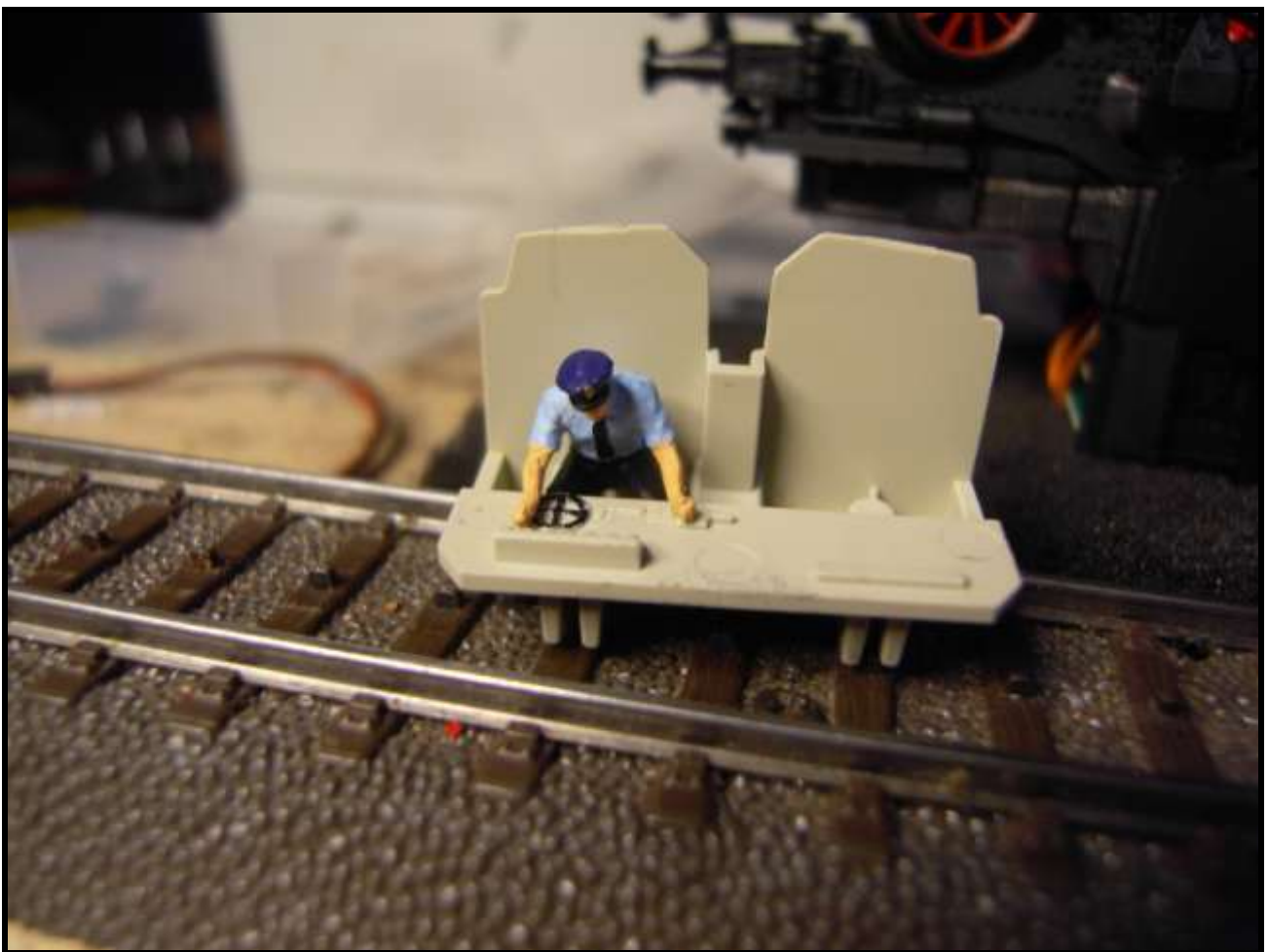


Foto n. 12: il macchinista della E 17 111, con tanto di cravatta!



Foto n. 13: il macchinista viene incollato con Pattex Extreme.





**Foto n. 14: il macchinista della E 17 111, è ben visibile!**



**Foto n. 15: il macchinista della E 19 11, è anche più visibile.**

## 2) INVECCHIAMENTO

Qui si apre il solito dibattito che non ripeterò più. A chi piace una loco *vissuta* lo può fare, seguendo i miei consigli, chi non vuole sfiorare una loco Märklin è libero di passare ad altro argomento.

Uso come al solito una mano di grafite per il tetto (**foto n. 14 e n. 15**), assolutamente nuovo di fabbrica, che spazzolo con un pennellone da fard (**foto n. 16**). Le fiancate possono subire meno interventi perché il colore verde già è dimesso di per sé.

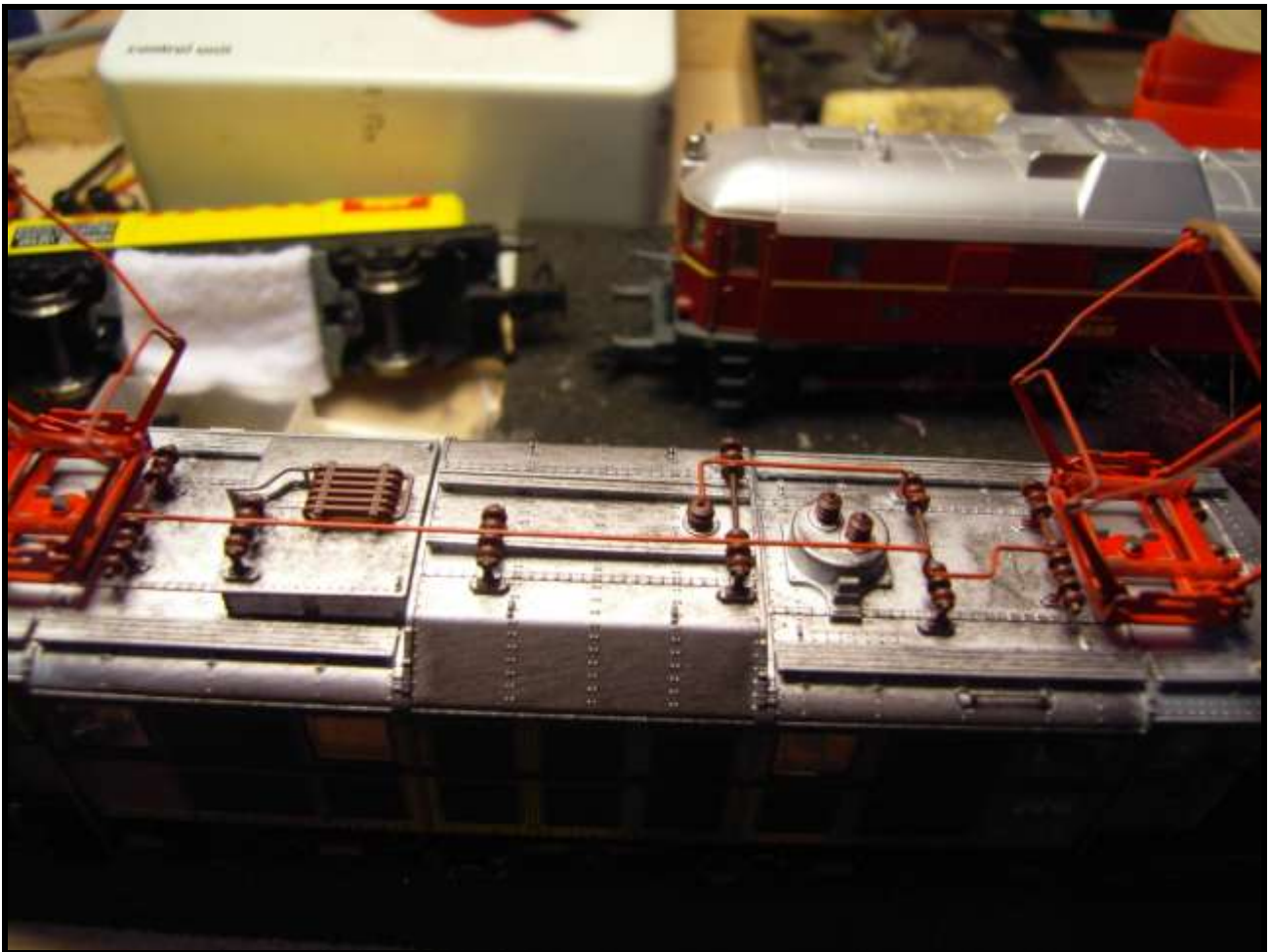
I copricarrelli sembrano già metallici e per quanto riguarda le ruote se dovessimo rispettare la realtà le dovremmo insudiciare sino a farle sembrare del tutto grigio antracite, non me la sono sentita e così nelle foto da Internet (scovate dall'amico Marco Briziarelli) le vedrete ancora nuove e pulite. Certo se la Märklin dovesse col tempo proporre una 117 di IV epoca... be' le foto delle vere macchine prossime alla pensione (rottamazione!) non lasciano dubbi sul colore che le ruote delle 117 avevano in servizio.

Nella **foto n. 18** due splendide E 18 messe a nuovo per una mostra ferroviaria. Sembrano più dei modellini che vere macchine proprio perché solo in queste circostanze si possono ritrovare le tonalità accese e luccicanti che dopo qualche settimana di pioggia, neve o altro nella dura realtà del servizio si spegnevano.

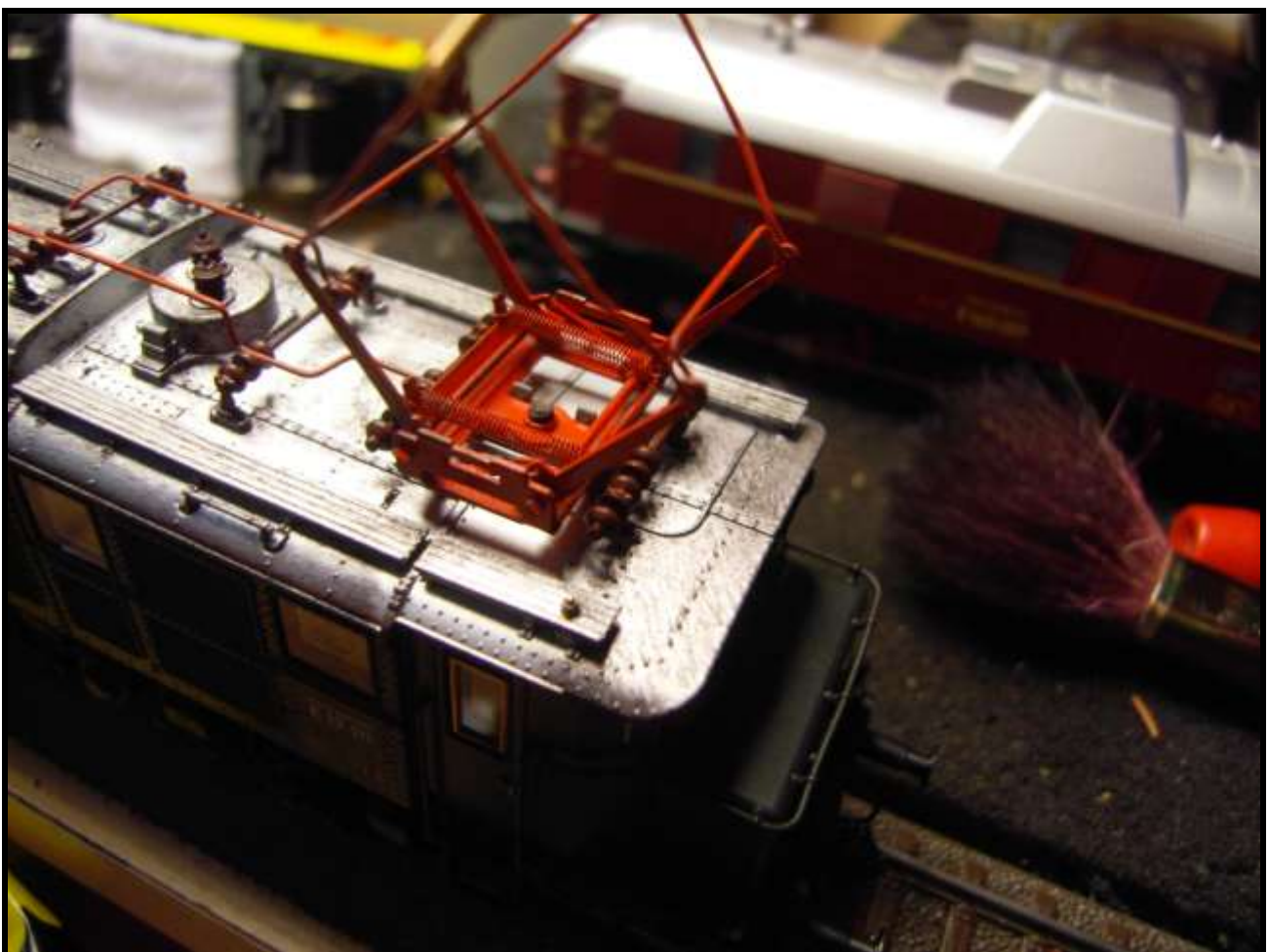


**Foto n. 14: la E 17 111 ha un tetto nuovo di zecca.**





**Foto n. 15: la E 17 111 ha ora il tetto con la prima mano di sporco.**



**Foto n. 16: viene passato il pennello da fard sul tetto della E 17 111.**





Ulrich Budde © www.bundesbahnzeit.de

**Foto n. 17: la E 17 121 pulita, ma segnata dalle intemperie, accanto ad una E 19 negli anni Sessanta.**



**Foto n. 18: due E 18 fiammanti in una mostra ferroviaria.**





Foto n. 19: la E 17 111 viene trainata da una V 20 nella zona dotata di linea aerea a Vibaden.

Idealmente è una V 20 (Lima e in realtà folle) che porta la mia E 17 111 nell'impianto di Vibaden (foto n.19).

Le regolazioni fatte sono, *come mio solito*, relative ad un aumento del ritardo di accelerazione e di frenatura. Queste loco avevano una potenza di 2800 kW e una velocità di 120 Km/h, come già si è detto nella I parte di questo Capitolo, per cui sarebbe bene non esagerare con il regolatore di velocità... non erano lumache, ma nemmeno razzi. Il volume del suono è accettabile e personalmente ho temporizzato a circa 20 secondi quello dei ventilatori che si dovrebbero accendere durante le soste in stazione. Interessante la possibilità di effettuare manovre con tutte le luci accese (*doppia A*, per quello che in italiano significa) operando sullo spegnimento contemporaneo delle testate.

L'icona non era presente nel mio modello, ho provveduto con una mia foto ridotta secondo il metodo descritto nel paragrafo del **51° Capitolo** "Una foto per l'icona, come salvarla".

(fine III parte)

Gian Piero Cannata