

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

- Märklin art. 37061 -

PROVE IN LINEA



Foto n. 1: la E 17 111 durante le prime prove a Vibaden

PRIME PROVE

Avevo intenzione di recuperare *l'icona originale* e quindi ho immesso la macchina sul mio impianto senza alcuna modifica, ma, come ho detto, l'icona non c'era.

Dopo l'acquisizione elettronica e le prove luci e sonore ho avviato "die Mutter moderner Elloks", constatando subito una grande dolcezza di movimento, ma attenzione la velocità è molto elevata e viene raggiunta dopo pochi secondi. Comunque la E 17 si è comportata subito bene, anche se era troppo rigida nelle accelerazioni e frenate per i miei gusti oramai sofisticati. Provandola sui deviatori ho scoperto l'unico vero problema: i carrelli portanti che erano stati troppo serrati (e presumo in Fabbrica) e facevano così sviare il locomotore, vi rimando quindi alla I parte di questo **Capitolo 69°**, al paragrafo **CARRELLI PORTANTI ANTERIORI**. Le successive prove sono state effettuate solo dopo una accurata regolazione delle viti dei carrelli.

PROVE SUCCESSIVE:
(TEMPO PROVE TOTALE CIRCA 1 H E 30 MIN)

1) A MARCIA ISOLATA

La E 17 si poi comportata benissimo nella marcia isolata (foto n. 2) e con una testata (la n. 1) resa realistica (II parte paragrafo **AGGIUNTIVI DA MONTARE**) l'enorme gancio modellistico non ha sfiorato neppure le punte di contatto nelle varie deviate, mentre a volte in altri modelli in un passato recente si doveva regolarne l'altezza.



Foto n. 2: la E 17 111 durante le prove a marcia isolata a Vibaden

2) MANOVRE E TRAINO DI UN CONVOGLIO MERCI

Ho provato poi il locomotore con una manovra al traino di una convoglio merci (foto da n. 4 alla n. 14) seguendo quanto visto in varie foto di vere E17 (esempio nella foto n. 3). La manovra di aggancio, condotta a passo di *lumaca* per accostamento, è stata seguita da quella ancora più delicata, perciò da effettuarsi a passo... *d'uomo*, al vero e nel modellismo, che ha portato ben 9 carri cisterna (uno anche Liliput) di diverso tipo ad inoltrarsi tra 5 deviatoi, di cui l'ultimo del tipo a 30° (e si vede nella foto n. 10); questo si è reso necessario per far guadagnare al convoglio lo spazio per uscire dalla stazione sul corretto tracciato tedesco, cioè sulla destra (foto n. 11).



Foto n. 3: la 117 122 al traino di un convoglio merci negli anni Settanta



Foto n. 4: la E 17 111 inizia la manovra a retromarcia a Vibaden



Foto n. 5: la E 17 passa dal cerchio esterno a quello interno a Vibaden



Foto n. 6: la E 17 entra nel cerchio interno, poi si porterà sul 1° binario



Foto n. 7: la E 17 si aggancia al convoglio merci pronto sul 1° binario.



Foto n. 8: la E 17 111 si avvia, contromano dal binario interno.



Foto n. 9: la E 17 111 a ritroso si porta sul binario esterno, a destra.



Foto n. 10: la manovra a ritroso (senza problemi) fa si che i carri cisterna occupino anche parte del 6° binario di Vibaden.



Foto n. 11: la E 17 transita sul passaggio a livello col suo convoglio.



Foto n. 12: la E 17 111 traina i carri cisterna.



Foto n. 13: la E 17 111 traina i carri cisterna nel cerchio esterno.



Foto n. 14: la E 17 111 traina i carri cisterna su curve 24530.

3) TRAINO DI CONVOGLI PASSEGGERI TIPICI PER QUESTA LOCOMOTIVA



Foto n. 15: la 117 105 traina carrozze ricostruite negli anni Settanta



Foto n. 16: la 117 114 traina carrozze Silberling negli anni Ottanta

Ho riprodotto sul mio impianto tre tipici convogli trainati da questi locomotori che spesso venivano persino agganciati a convogli misti di carrozze Silberling e ricostruite.



Foto n. 17: la E 17 111 traina delle carrozze Silberling.

Le carrozze Silberling (scusate, ma io abbrevio il plurale in tedesco per comodità) dalle foto reali raccolte in *Rete* dall'amico Briziarelli sono spesso trainate dalle E 17 prima (anche nella foto originale del catalogo Märklin si vede bene) e dalle 117, dopo il 1968.

Dalla [foto n. 16](#) non si vede la carrozza pilota, tuttavia trattandosi di una E 17, cioè una macchina prima della rivoluzione computerizzata, si deve comporre un convoglio con la carrozza *Hasenkasten*, cioè con la testata piatta e la cabina di guida angusta (gabbia per lepri) e per saperne di più potete consultare il mio [44° Capitolo](#) dal titolo: **Ho smontato le nuove carrozze pilota Silberlingen.**

Nel probabile caso che la Casa di Göppingen decidesse di realizzare la versione 117 di questa locomotiva elettrica, si potrà alternativamente negli ultimi anni del loro servizio (1975/1980) abbinarla a delle carrozze Silberling con testata *Karlsruhe* più ampia e più gradita ai macchinisti DB.

Il traino di queste carrozze (tre) non ha comportato alcun problema, le carrozze erano collegate tra loro e quindi erano abbinata al solo pattino della pilota *Hasenkasten*.



Foto n. 18: la E 17 111 traina delle carrozze Silberling.



Foto n. 19: la E 17 111 traina delle carrozze Silberling.



Foto n. 20: la carrozza pilota Silberling, con testata di vecchio tipo e cabina di guida angusta ribattezzata *Hasenkasten*.

(fine IV parte)

Gian Piero Cannata

