

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

- Märklin art. 37061 -

B) CONVOGLIO PASSEGGERI CON 3 SILBERLING ED UNA RICOSTRUITA



Foto n. 1: questa 117 traina una carrozza *ricostruita* e tre Silberling.

Nella **foto n. 1**, riproposta dalla I parte, si vede chiaramente che una carrozza ricostruita (spesso si usa *rinforzare* le composizioni) del tipo BDyg 533, è abbinata ad un convoglio con tre Silberling.

La carrozza delle foto seguenti è una Roco perché era al momento più facilmente utilizzabile in quanto il mio convoglio Märklin di *ricostruite* è in realtà a composizione bloccata per le illuminazioni. Durante delle manovre di aggancio ci ha dato non pochi problemi a causa della diversa altezza del gancio *austriaco*, pur sostituito con un Märklin standard. Dopo l'aggancio tuttavia non vi sono assolutamente stati problemi nel trainare questa composizione.

Il giorno seguente sono state prese dalle vetrine le altre carrozze Byg 515 e la E 17 le ha tirate tranquillamente, di questa composizione non ho però nessuna foto.



Foto n. 2: la E 17 111 traina una *ricostruita* e carrozze Silberling.

Nella **foto n. 3** (dal reale) un'altra composizione mista con carrozze, forse Hechte, e ricostruite trainate secondo la didascalia dalla 117 115 negli anni Settanta. Questo per darvi un'idea di quante possibilità vi siano per comporre dei treni che rispecchino la realtà ferroviaria DB.



Foto n. 3: la E 17 115 traina, anni Settanta, *Hechte* e ricostruite.



Foto n. 4: la E 17 traina una BDyg 533 e 3 carrozze Silberling.



Foto n. 5: la E 17 111 traina il convoglio misto sulla curva esterna di Vibaden, in coda le tre carrozze Silberling.

C) CONVOGLIO PASSEGGERI CON 3 HECHTE ED UNA UNIFICATA

Sempre prendendo spunto dalle tante foto di E 17 e 117 sulle linee della DB, ho fatto trainare alla mia Märklin un convoglio debbo dire molto pesante composto da 4 carrozze Hechte: un bagagliaio Pw4ü, [art. 42260](#), una carrozza di 2° classe tipo B4üwe, [art. 42251](#), un'altra B4üwe, [art. 42250](#) e una 1° classe A4ü, [art. 42230](#); tutte queste erano provviste d'illuminazione, molti passeggeri e nella carrozza bagagliaio vi era un decoder per accendere e spegnere le luci del convoglio; anche la carrozza di coda *unificata* (B4üwe, articolo Märklin di molti anni fa) era provvista di passeggeri e di luci, vecchio tipo con pesante diffusore in plexiglass, e d'un pattino aggiuntivo. Nonostante che io stesso facessi fatica a trainare manualmente il convoglio per portarlo nella zona della E 17, la macchina Märklin si è tirato nel cerchio interno che transita in salita dentro la galleria, dal lato destro, quel popò di carrozze senza *battere ciglio*, arrestandosi persino sul colmo della salita e ripartendo con quel peso da ferma ([foto da n. 6 a n. 8](#)).



Foto n. 6: la E 17 111 traina delle carrozze Hechte.



Foto n. 7: convoglio di carrozze Hechte e in coda una B4üwe *unificata*.



Foto n. 8: la E 17 111 supera la salita di Vibaden con le 4 carrozze.



Foto n. 9: la E 17 riparte da ferma con il segnale giallo.



Foto n. 10: la E 17 111 entra dopo la *prova di forza* in stazione.



Foto n. 11: la E 17 111 entra sul 1° binario di Vibaden.

Tra le **foto n. 9 e n. 12** c'è stata però una pausa necessaria per allontanare la locomotiva e intervenire sul carrello portante anteriore per un'ulteriore regolazione: come ho già detto il carico elevato può contribuire alla mancata perfetta aderenza delle ruote di un carrello, mentre non ha alcuna influenza il fatto che sia stato eliminato il portagancio che non gravita più, come una volta, in tanti vecchi modelli, sul carrello portante.

La E 17 111 sviava all'uscita della curva, transitando su un deviatoio proprio sotto la cabina di manovra Est di vecchio stile (**foto n. 10**).

Un piccolo cacciavite ha risolto il problema. la prova è stata poi ripetuta più volte sempre con ottimo risultato.

Sul 1° binario della mia stazione di Vibaden (**foto n. 13**) attendeva la E 17 111 un'altra veterana la E 44 098 (**art. 37440** del 2001) pronta dare il cambio alla... *collega*.



Foto n. 12: convoglio di carrozze Hechte, in coda una B4üwe unificata.



Foto n. 13: la E 17 111 incontra la E 44 098.



Foto n. 14: la vera 117 122 in corsa con un convoglio misto.

IN CONCLUSIONE

Da molto tempo la Märklin ci offre prodotti di altissima qualità anche dal punto di vista della bellezza della riproduzione modellistica, per questa E 17 111 non si può certo negare l'alta qualità e la robustezza del modello. Il motore si comporta come una macchina vera e la E 17 traina veramente tanto.

È un vero gioiello che *sarebbe* perfetto se a Göppingen avessero potuto trovare una soluzione (quale, forse, una carenatura mobile?) per quel piccolo neo del carrello anteriore troppo inciso, ma una volta tanto nemmeno la agguerrita *concorrenza* riuscì a risolvere la *quadratura del cerchio* (ferroviario).

Come al solito si deve ripetere: o curve realistiche da 8 e più metri di diametro, realizzabili da pochissimi fortunati, o plastici operativi e carrelli un po' discosti dal vero. Cosa sia meglio? Non lo so.

RICAMBISTICA

LOCOMOTORE	E 17 111 art. 37061
peso	478 grammi
pattino	E219250
pantografi	E 604097
cerchiature	E220530
illuminazione	E163455
carboncini	Assenti nel motore 176308

Questo 69° Capitolo molto complesso è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 64 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 stampa”

(V parte e fine)

Gian Piero Cannata

