

**IL DONALD DUCK ET 403/404 (II PARTE)****- Märklin art. 37778 -****Miglioramenti nell'ET 403 rispetto all'ET 420 :****1) gancio anteriore Scharfenberg ottimamente riprodotto**

Probabilmente le critiche che ci sono state per i pur bellissimi ET 420, hanno indotto la Casa di Göppingen ad *aggiustare il tiro* nel realizzare questo stupendo *Paperino*. Nella **foto n. 1** il gancio Scharfenberg, per gran parte invisibile sotto il becco... *pardon* l'anteriore dell'ET 403, è completo e addirittura *super dettagliato* come si vede nella **foto n. 2**.



**Foto n. 1: ET 403, gancio Scharfenberg perfetto, niente pattino avanti.**

**2) Pattini non più anteriori, praticamente invisibili**

Sempre dalla **foto n. 2** si vede bene che i carrelli anteriori delle pilota sono privi dei pattini, fastidiosi alla vista, e in nessuna **foto** si notano i 2 organi di presa di corrente, posti invece sotto i carrelli più interni.

**3) Mantello in metallo**

Come in ogni riproduzione di pregio: massa cospicua e maggiore facilità di apertura delle carrozze.



Foto n. 2: ET 403, Scharfenberg - particolari con mantello smontato.

### **Nell'ET 420 si poteva fare meglio**

Nell'ET 420, [art. 37501](#) del 2009, che vedete nella mia [foto n. 3](#), o nel modello del 2010, con l'elegante livrea dei treni suburbani di Monaco di Baviera, [art. 37504](#) ([foto n. 4](#)), il *gancio Scharfenberg* è privo delle quattro tubazioni, anche se nel precatalogo del 2009, tutti i prototipi (compresa la versione pubblicitaria Schwaben Bräu e la più moderna DB AG), erano rappresentati completi.

Attualmente le ultime versioni degli ET 420, dopo le giuste critiche, sono illustrate con ganci semplificati nei cataloghi e precataloghi.

*Almeno sappiamo cosa acquistiamo.*

Le casse sono di ottimo materiale plastico è vero, ma così aderenti che non mi è stato possibile allontanarle, le istruzioni poi non erano, e non sono, esaurienti e addirittura aprire le *pilota* appare rischioso.

Ho rinunciato, ma prima o poi dovrò aprire la motrice...

Nella [foto n. 5](#) il gancio anteriore è stato da me elaborato, pur con qualche semplificazione, perché mancano le due tubazioni più piccole. Il pattino non è possibile spostarlo, ovviamente, e purtroppo, risulta fastidiosamente visibile anche in foto prese dall'alto ([foto n. 3 e n. 5](#)).





Foto n. 3: ET 420, gancio Scharfenberg semplificato, pattino visibile.



Foto n. 4: ET 420 di Monaco, gancio Scharfenberg semplificato.



Foto n. 5: ET 420, gancio Scharfenberg elaborato, ma il pattino resta.

### **Inserimento dell'ET 403 a Vibaden: meccanico ed elettronico**

Appena i mantelli sono stati rimontati (nel mio caso per l'inserimento dei passeggeri) si può procedere al *battesimo* dell'elettrotreno.

Gli agganci multipolari (è noto) non sono facili da inserire, usate la massima cautela e collegateli solo con i rotabili in piano perfetto, se possibile lasciate il convoglio sempre agganciato.

Nella **foto n. 6** si può vedere che dalla "bretella" d'ingresso di Vibaden si cominciano ad unire la pilota e la intermedia con ristorante; essendo folli le ho fatte scorrere sino al punto in cui ho potuto agganciare sia la motrice/salone che l'altra pilota (come si vede nella **foto n. 7**) e questo perché il "Paperino", pur ridotto in scala, è pur sempre lungo 118 cm. Si accende quindi la CS 2\* (se già in funzione, si dà corrente al *binario d'ingresso*) e si attende che la Central riconosca il *nuovo venuto*.

Appena *riconosciuto*, con prudenza, si fa viaggiare a bassa velocità il convoglio. Non so se sia possibile, far viaggiare l'ET 403 incompleto, forse con le due pilota e la motrice, ma non ho provato, né lo farò.

Come un'ulteriore precauzione *i primi passi del pupo* sarà meglio farli con i pantografi abbassati.

\* *naturalmente potete guidare il vostro ET 403 con un altro apparato Märklin, persino analogico.*





**Foto n. 6: ET 403, inserimento delle prime due parti folli a Vibaden.**



**Foto n. 7: ET 403 ingresso a Vibaden tramite la bretella d'ingresso.**

Il “Paperino”, a bassissima velocità, dopo un (lungo) minuto esce dalla galleria tenendo la destra (foto n. 8): in realtà ha dovuto attraversare 3 deviatori in sequenza, stavolta con i pantografi abbassati: dal binario sinistro è passato su quello destro senza riscontrare problemi, ma un *visitatore* non può notarlo perché tutto avviene dentro la galleria.



Foto n. 8: ET 403 esce dalla galleria di Vibaden

Come spesso accade non appare nessuna icona nella mia CS 2 **60214** (aggiornata) e, per non ripetermi all’infinito, vi dirò solo che io mi arrangio fotografando o utilizzando immagini prese da internet.

Notizie sulla *bretella* (termine rubato alle autostrade) la potete trovare nel mio vecchio **Capitolo 4° Il banco di lavoro e il raccordo d’immissione**.

Naturalmente ho subito *cercato* di modificare, come faccio di solito, i parametri di ritardo dell’accelerazione e rallentamento, tuttavia se si esagera con il ritardo di frenatura sparisce l’effetto sonoro che è già appena percettibile in quanto il rumore non è certo quello sibilante dei ceppi dei freni di una loco a vapore. Conviene dunque aumentare il ritardo della partenza, ma operare manualmente per la frenata.

Interessante la funzione (sonora) della chiusura delle porte che, se non disattivata, impedisce al convoglio di ripartire (foto n. 9 e n. 10).

Conviene poi sperimentare l’accensione fissa delle lampade da tavolo, seguendo le istruzioni del libretto (anche in italiano!).





Foto n. 9: con l'attivazione della chiusura-porte (a destra in basso) l'ET 403 non può partire.



Foto n. 10: con la disattivazione della chiusura-porte l'ET 403 parte.

## **Prime prove in stazione ed in linea a pantografi abbassati**

Nella **foto n. 11** - il *Donald Duck* entra in stazione sul 3° binario, il più lungo in *corretto tracciato*, si ferma dolcemente (rallentato da me).

- 1) Si attiva la funzione delle porte elettroniche.
- 2) Si ascolta il solito speaker che avvisa i passeggeri dell'imminente chiusura delle porte automatiche (questa volta la voce, maschile, è meno gracchiante e la registrazione più chiara).
- 3) Si attiva il fischio del capotreno (finalmente potente!).
- 4) Si disattiva il blocco delle porte.
- 5) L'ET 403 riparte dolcemente (**foto n. 12**) dopo che il segnale di uscita dal 3° binario ha dato via libera (però ricordo che nel mio plastico i semafori non hanno influenza sui treni).

Nelle **foto n. 13, n. 14 e n. 15** la sequenza fotografica della spettacolare partenza, direi quasi emozionante, con le lampade dei tavolini del ristorante che si illuminano casualmente, ma senza fretta, e il transito sul passaggio a livello avviene con un poderoso squillo di tromba.

Nelle varie foto si notano altri rotabili perfettamente coerenti con la seconda metà degli anni Settanta, questa volta infatti l'arrivo dell'ET 403 coincide alla perfezione, capita raramente, con la cronistoria del mio plastico di *Vibaden*.



**Foto n. 11: ET 403, trionfale ingresso nella stazione di Vibaden**





**Foto n. 12: l'ET 403 esce poi lentamente dal 3° binario di Vibaden**



**Foto n. 13: ET 403 in perfetta sintonia cronologica con altri rotabili.**





**Foto n. 14: transita ancora con archetti abbassati sul PXL di Vibaden.**



**Foto n. 15: l'ET 403 incontra un 141 e Silberling in stazione a Vibaden.**



Nelle **foto n. 16 e n. 17** l'elettrotreno rientra in stazione sul 5° binario dove si ferma per qualche minuto dopo un percorso di circa 1700 m in H0, *cerchio esterno del mio impianto*. In sosta emette suoni automatici molto realistici.

Nel mio mondo in H0 il tempo era sereno, al più poco nuvoloso, *fuori della sala hobby*, ai primi di novembre 2012, si stava invece scatenando un fiume d'acqua, tuttavia senza fenomeni temporaleschi altrimenti avrei dovuto spegnere il computer della mia preziosa Central Station per sicurezza.

Fatta questa precisazione torniamo al presente modellistico.

Le lampade dei tavolini del ristorante sono ben accese, si notano in ambedue le foto ed il convoglio riparte questa volta attraversando la sequenza dei deviatori esterni, senza problemi.

Successivamente, dopo aver liberato il 4° binario, occupato prima da una 216 "Lollo" al traino di un pesante convoglio di carri carbone, il *Donald Duck* transiterà anche su quel tratto a velocità moderata.

A Vibaden il 4° è destinato per esempio ai sorpassi, come avviene al vero, ma essendo in doppia deviata non è certo corretto percorrerlo ad oltre 30/50 km/h anche se in realtà, trattandosi di *scambi slanciati* modellisticamente sarebbe possibile.



**Foto n. 16: l'ET 403 si arresta sul 5° binario nella stazione di Vibaden, notate la 216 "lollo" ferma sul 4° binario con dei carri carbone.**



**Foto n. 17: dalla stazione di Vibaden l'ET 403 riparte lentamente dal 5° binario attraversando una serie di deviatori slanciati.**

### **Prove finali con almeno un pantografo alzato**

Non appena completate queste prime prove al passaggio dell'ET 403 in una zona, per me accessibile, ho alzato *manualmente* il pantografo posteriore, che di norma nella realtà è l'unico in presa.

Nelle **foto dalla n. 18 alla n. 21** l'elettrotreno, riparte dal 5° binario della stazione a bassissima velocità:

**TRUCCO** *per evitare di danneggiare i pantografi, nel triste caso si impigliassero, io seguo, tratto dopo tratto, il passaggio da una giunzione all'altra della catenaria tenendo sotto controllo il rotabile tramite una Mobile Station 1 o 2, con cui posso voltarmi seguendo il suo percorso ed arrestare all'istante (tramite lo STOP) il mezzo in prova, prima che l'archetto possa causare danni alla catenaria od aprirsi, come di norma fanno i pantografi Märklin per non danneggiarsi.*

Nella **foto n. 22** l'elettrotreno, ha percorso di nuovo, senza alcun problema, il cerchio esterno del mio impianto e incontra l'ET 420, da tempo già in servizio a Vibaden: per tutti questi rotabili nessun intoppo sotto la catenaria di nuovo e vecchio tipo Märklin. Ricordo, a chi non avesse seguito altri miei lavori, che la vecchia catenaria è solo dentro la galleria del mio plastico.





**Foto n. 18: l'ET 403 riparte dal 5° binario della stazione di Vibaden.**



**Foto n. 19: l'ET 403 riparte dal 5° con il pantografo posteriore in presa.**





**Foto n. 20: transito senza problemi con il pantografo alzato.**



**Foto n. 21: particolare del pantografo posteriore in presa.**





**Foto n. 22: incontro in linea tra ET 420 ed ET 403.**

Nelle **foto dalla n. 23 alla n. 25** l'elettrotreno, dopo aver percorso tutto il tratto più esterno entra a bassa velocità, attraversando tre deviatori in sequenza, portandosi sulla sinistra, nel cuore della mia stazione di Vibaden, attestandosi sul 2° binario dove sosta.

Nelle prove con il pantografo alzato, ma nel senso della piegatura, che, è intuitivo, si possono realizzare anche soltanto effettuando piccole manovre in stazione, non c'è stato nessun tipo di problema.

Nella **foto n. 25** in particolare potete vedere che la loco 141, nei colori crema-blu con un convoglio di Silberling, è ferma ora sul 5° binario.



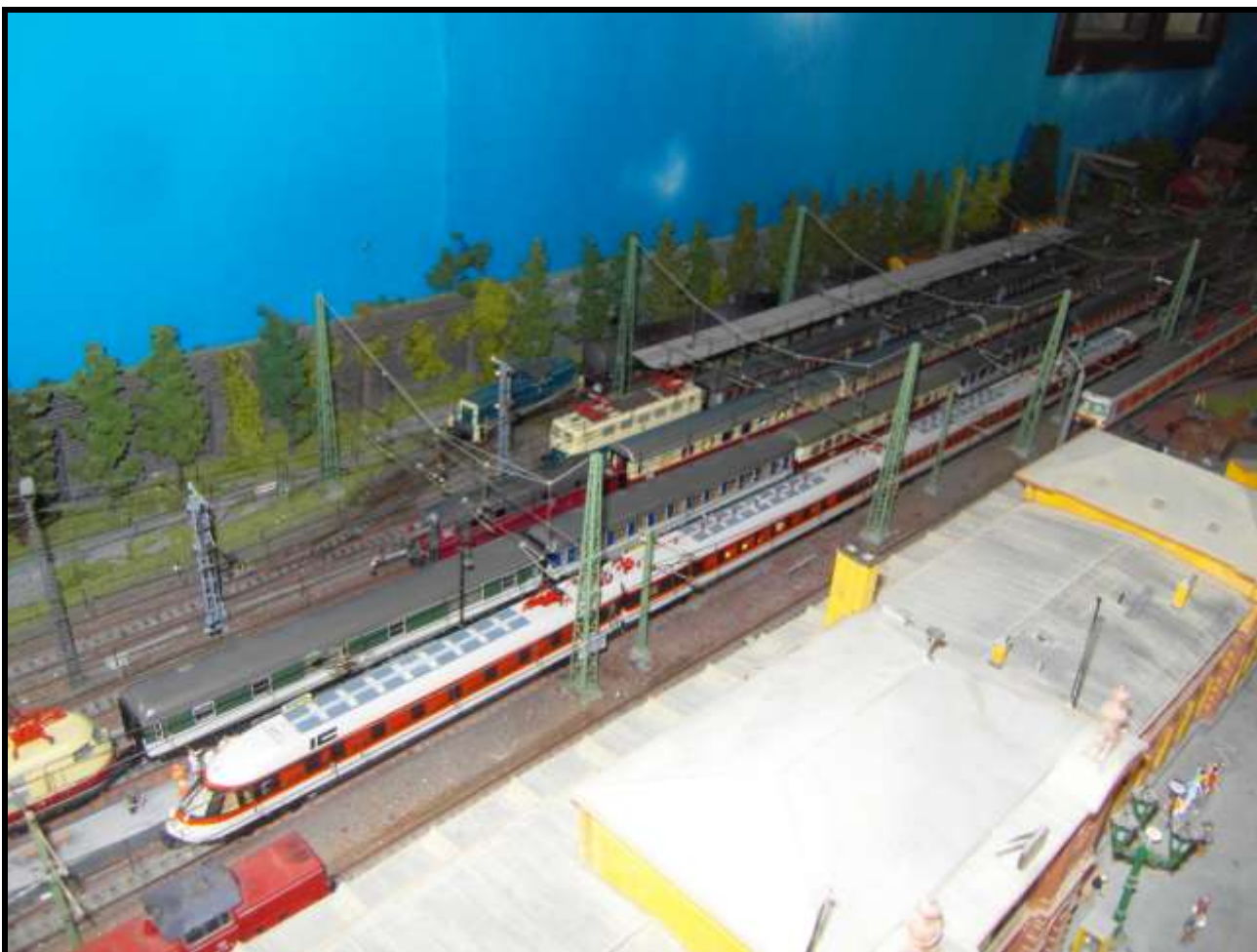


**Foto n. 23: l'ET 403 passa dall'ovale esterno al 2° binario di Vibaden.**



**Foto n. 24: l'ET 403 dopo aver percorso 3 deviatori entra sul 2° binario.**





**Foto n. 25: notate la 141 con carrozze Silberling ora sul 5° binario.**

Nelle **foto dalla n. 26 alla n. 27** l'elettrotreno riparte, tenendo ora la destra, e, dopo aver seguito parte dell'ovale *interno* entra in galleria, discende un breve tratto, quello che già aveva percorso *al contrario* dalla *bretella* nel momento del primo collaudo, risale e riattraversa la sequenza dei deviatori che lo fanno emergere dalla galleria sull'ovale *esterno*... questa volta il tutto avviene con il pantografo alzato e nella posizione più rischiosa perché, come si vede bene dalla **foto n. 27**, il tratto della catenaria, all'interno della galleria anche di vecchio tipo, viene affrontato, *come mi piace dire*, di contro-ginocchio.

Nessun problema e nelle prove successive ho aumentato, però senza esagerare, la velocità dell'elettrotreno.

Nella **foto n. 28** potete anche vedere che la 141, con il convoglio di Silberling, ha percorso, attendendo il via libera del sottoscritto, lo stesso tragitto prima seguito dal "Paperino" (**foto n. 23 e n. 24**) ed ora è ferma sul 2° binario.





**Foto n. 26: l'ET 403 riceve il via libera e riparte dal 2° binario.**



**Foto n. 27: transito con il pantografo alzato in galleria.**





Foto n. 28: ET 403 e 141 sono ora rispettivamente sul 5 e sul 2° binario.

**Giù nella Schattenbahnhof!  
(consultate anche il **52° Capitolo II parte**)**

Nel mio impianto di Vibaden, *oramai lo sanno anche i sassi*, c'è la cosiddetta (in lingua tedesca) Schattenbahnhof, in italiano da tradurre in: stazione nascosta. Si trova a ben 55 cm al di sotto del piano della stazione di superficie che vedete per esempio nelle **foto n. 25 e n. 28**.

Per arrivarvi qualunque convoglio *bloccato* o per meglio dire, *da lasciare tale*, deve percorrere circa 20 metri di una discesa/salita (**foto n. 29**, inedita) che si snoda in un senso e nell'altro, secondo un piano binari ricavato dal bel libro della Märklin "*Das Gleisplanbuch*".

Naturalmente, per far fruttare al massimo lo spazio, la Casa di Göppingen ha ideato molti *tracciati*, che avessero sempre delle capienti stazioni nascoste, con percorsi sinuosi, con elicoidali e curve anche da 360 mm di raggio, cioè le più strette della gamma "C". Io ho scelto uno di questi "depositi" e da lì vanno e vengono, a seconda delle epoche in cui ambiente il mio plastico, diversi grossi convogli come: VT 11. 5, ICE 2, ICE 3, Rabe 154 ("il Topo Grigio"), VT 08. 5, il Convoglio per il salvataggio nelle gallerie ecc.

Il "Donald Duck" ha raggiunto il suo binario di ricovero facilmente... certo nelle curve strette i timoni di allontanamento hanno faticato non poco: vedi la **foto n. 30**.



Foto n. 29: Vibaden in avanzato stato di completamento: in basso la stazione nascosta e la salita/discesa che, in oltre 20 m, supera un dislivello di oltre 55 cm.



Foto n. 30: nell'elicoidale le curve sono strette e il gancio dell'ET 403 lo dimostra.



## Manutenzione dell' ET 403

### a) Lubrificazione

La carrozza motrice è dotata di due motori, che consentono al pesante elettrotreno di affrontare anche salite impegnative.

Grazie a due aperture circolari (una a destra nella [foto n. 31](#) e l'altra è quella della [foto n. 24](#) della I parte di questo capitolo) è possibile lubrificare i motori con facilità con il grasso Trix, aiutandosi con una bacchetta, senza sollevare la barra di illuminazione che supporta il delicato decoder (insomma non lo fate!).

Seguite, le istruzioni accuratamente ([foto n. 32](#))

### b) sostituzione delle cerchiature

Al momento il rotabile è troppo nuovo per dare giudizi sulla fattibilità o facilità di sostituzione delle cerchiature d'aderenza, dal libretto delle istruzioni si comprende che il *copricarrello* è fissato solo a pressione ([foto n. 33](#)), tolto quello l'operazione non dovrebbe essere difficile.

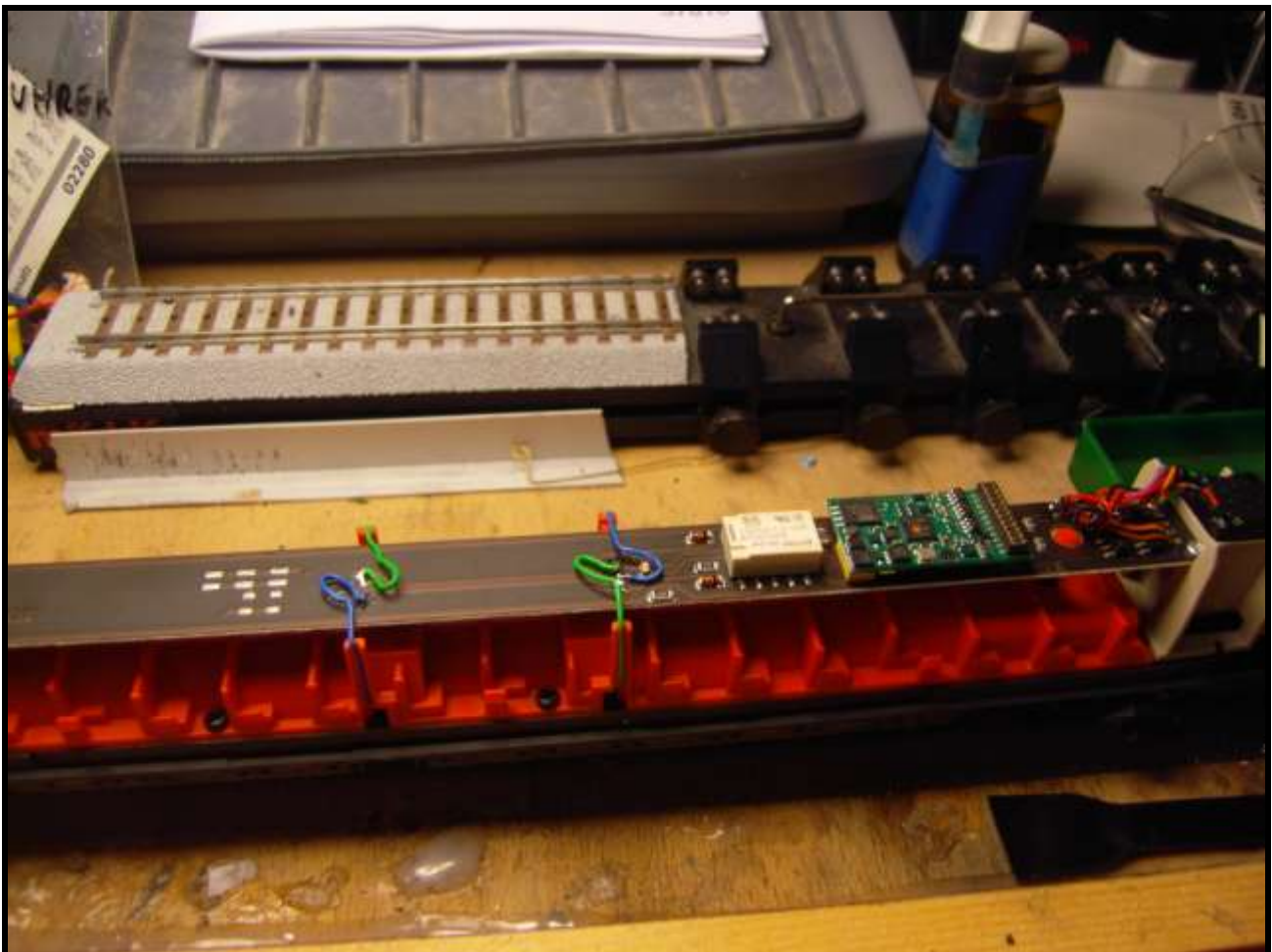


Foto n. 31: carrozza motrice dell'ET 403, a destra il foro per lubrificare.

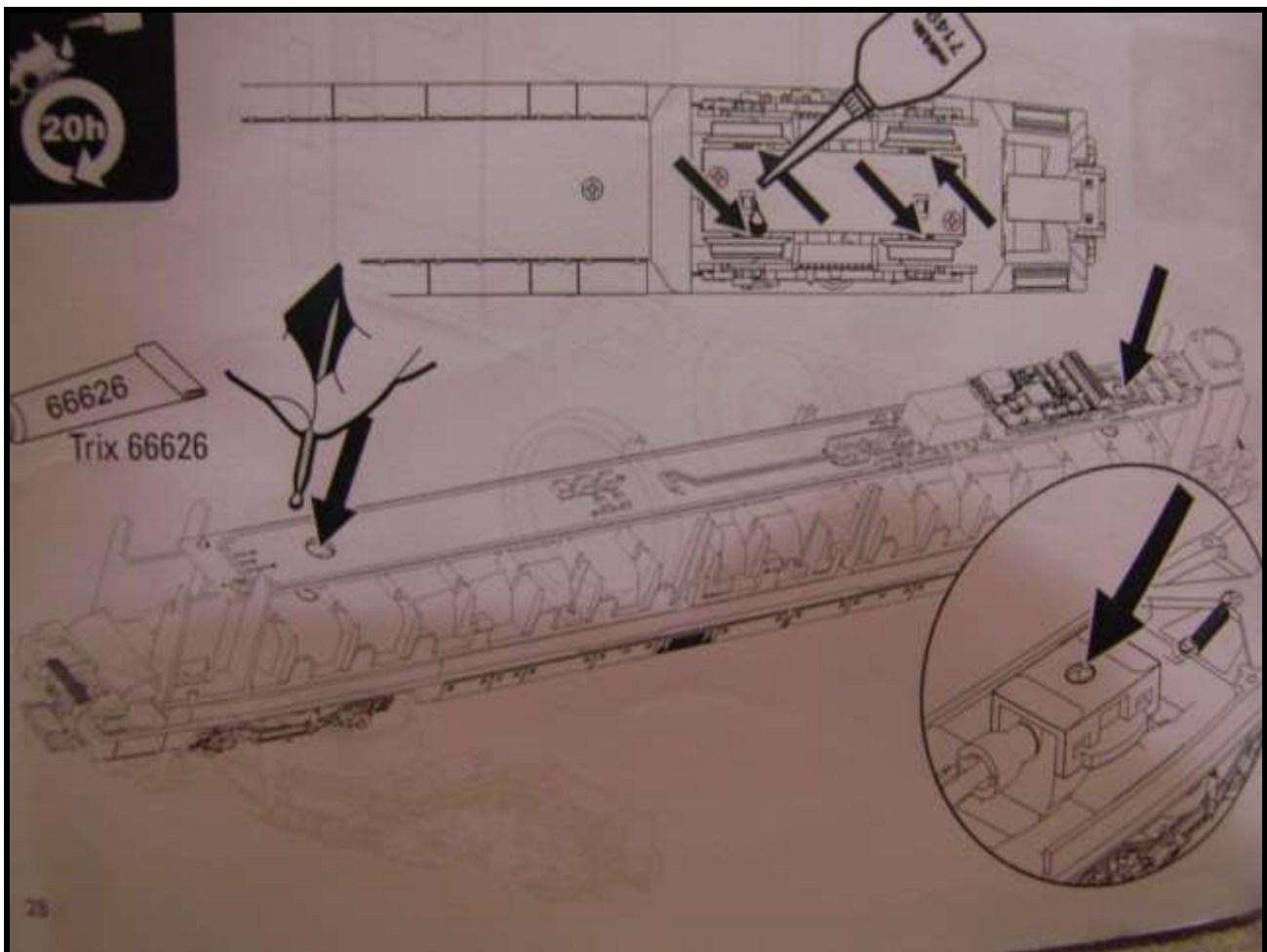


Foto n. 32: istruzioni per lubrificare i motori dell'ET 403.

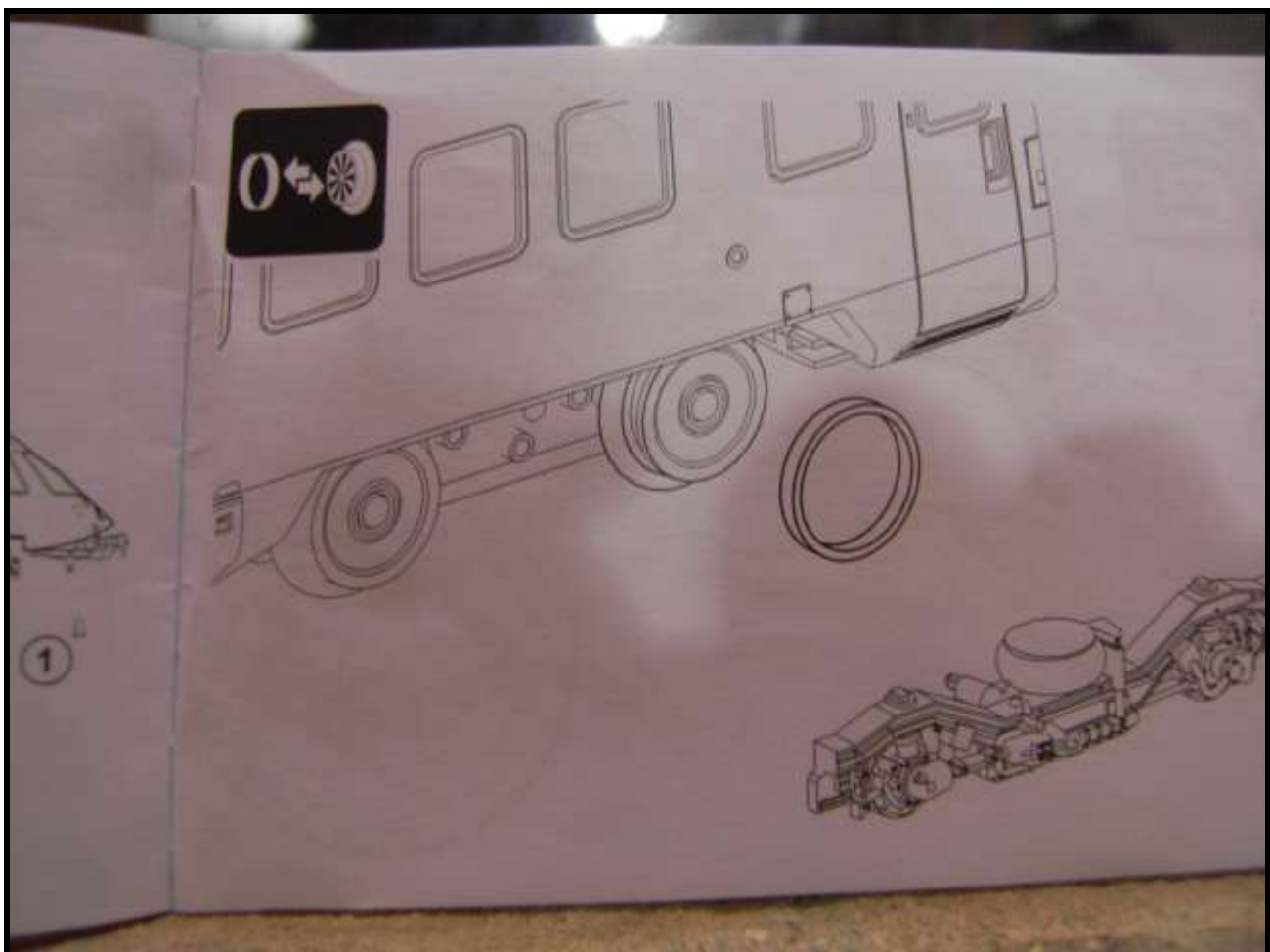


Foto n. 33: sostituzione delle cerchiature, *copricarrello* a pressione.



## **Giudizio conclusivo**

**Troppo, *tanto bello***, che riesce con la sua linea filante a far dimenticare la correzione/riduzione della canonica scala H0. Impeccabili scritte, verniciatura e belli i tergicristallo... se poi si potessero muovere!

**È presto per dare un giudizio sulla *affidabilità* dei motori o del decoder ed io non sono tra coloro che lasciano girare per ore un convoglio: il mio ET 403 in un anno resterà in servizio tra il 1974 ed il 1990 (cioè per 16 settimane, tempo di Vibaden), in quanto non so se lo specifico rotabile fu riverniciato nei colori Lufthansa e poi deve pur avere un periodo di quiescenza...**

**In tutte le prove di transitabilità sui piccoli, ma fastidiosi difetti del *mio* plastico ha dato prova di estrema sicurezza, naturalmente nelle curve strette della Schattenbahnhof è meglio non esagerare con la velocità e, soprattutto, è meglio non soffermarsi a guardare il grande lavoro dei timoni d'allontanamento e il tema è stato trattato già tante volte i vari Capitoli quali:**

**5° – Il Gottardo, confronto con altri treni automotori ed ICE**

**44° – (G) Ho smontato il Topo Grigio**

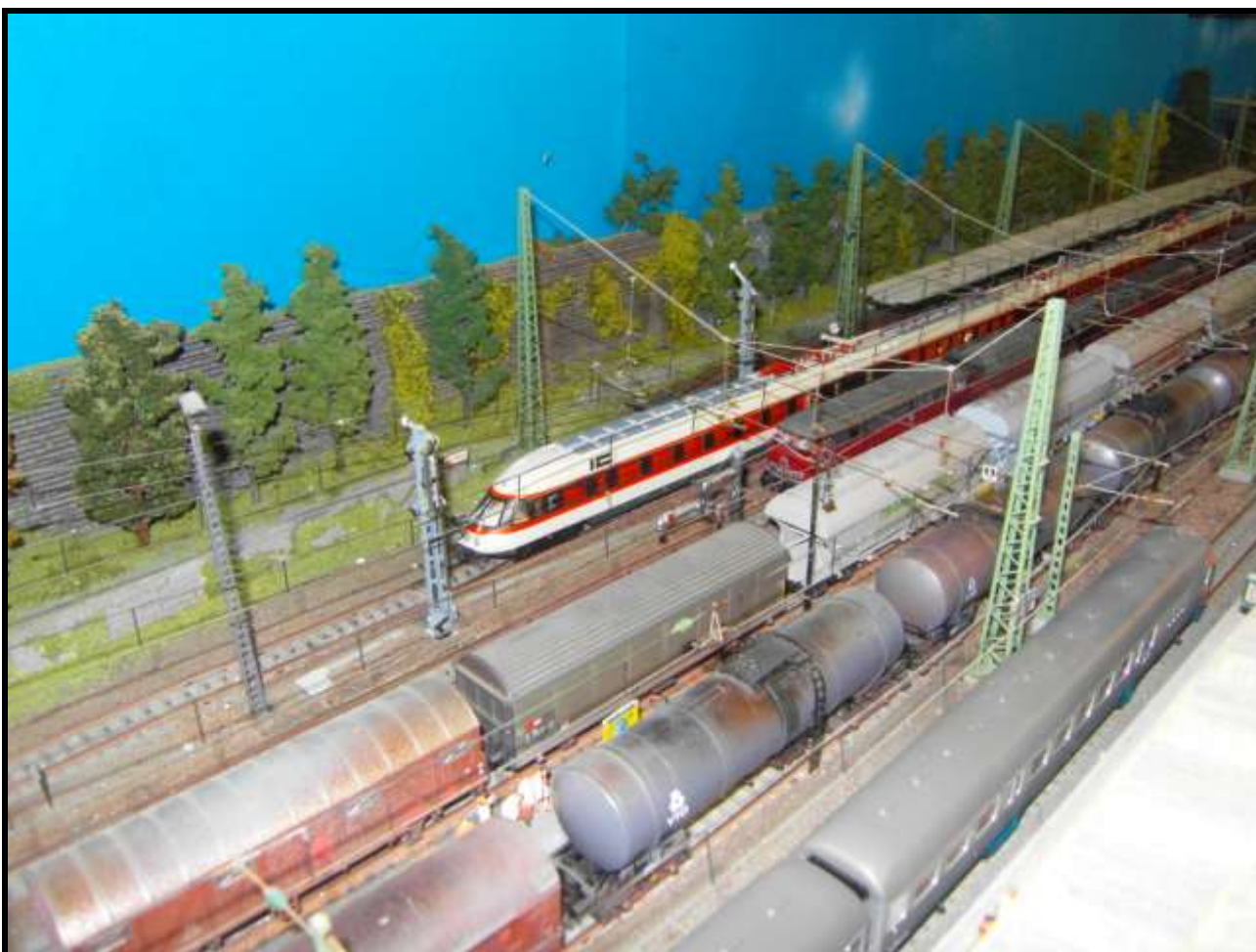


**Foto n. 34: bello e funzionale.**





**Foto n. 35: in sosta tra rotabili della seconda metà degli anni Settanta.**



**Foto n. 36: il bellissimo ET 403 parte dal 5° binario.**



## **QUANTO PESA E RICAMBISTICA**

**Peso complessivo del convoglio 1640 g (con 45 personaggi)**

<b>ELETTROTRENO</b>	<b>ET 403 DB art. 37778</b>
Peso carrozze di testa	350 grammi x 2
Peso carrozza intermedia (senza motore)	370 grammi
Peso carrozza intermedia (con motore)	567 grammi
pattino	E138079 x 2
cerchiature	Informazione non disponibile
illuminazione	Led (secondo esploso)
motori	Informazione non disponibile

(II parte e fine)

**Questo 64° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 82 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 stomba”**

**Gian Piero Cannata**

