

IL DONALD DUCK ET 403/404 (I PARTE)

- Märklin art. 37778 -



Foto n. 1: ET 403 Lufthansa LIMA trainato da una 216 a Vibaden

Il passato LIMA

Avevo *eoni* fa acquistato due versioni di elettrotreni *Lima*. Mi restano oggi, di otto rotabili, quello che vedete nella **foto n. 1**, reso *folle* e con la ricostruzione del gancio per consentire il suo traino, come si vede in alcune foto reali d'epoca IV. Nel 1990 il "paperino", l'elettrotreno ET 403, così ribattezzato per il "muso", e non vi sto a spiegare perché, insieme alle *elettriche* 103 e 111, fu ridipinto con i vistosi colori della Lufthansa, la Compagnia aerea tedesca; in quella livrea fu utilizzato sino alla primavera del 1993, poi il servizio, che in teoria avrebbe consentito di utilizzare meno l'aereo per piccole tratte, miseramente fallì a discapito della *salvaguardia dell'ambiente*... amen.

Avevo nella mia... *scuderia*, anche la versione nella colorazione originale dell'ET 403, ma tutte furono *rottamate* perché i timoni si resero inservibili: il loro materiale sintetico divenne fragile (!) come il vetro e si spezzarono quasi tutti.

La grande confezione



Foto n. 2: la grande scatola protettiva del convoglio.

La confezione è enorme e pesa 995g vuota, con il convoglio all'interno raggiunge i 2630g (foto n. 2). È ingombrante è vero, però è anche estremamente protettiva, se pensate che *soltanto* per bloccare le due *pilota* si sono studiati dei complessi *fermi* in plastica bianca, incastrati nel polistirolo. Questi supporti evitano che il muso allungato e i delicati tergicristallo possano danneggiarsi sfregando sul polistirolo durante il trasporto Germania-Italia ecc.

Per estrarre i singoli componenti del convoglio si farà affidamento alla prudenza e ai fogli trasparenti, per estrarre le *pilota* ci si può servire anche dei *fermi* compresi nella confezione.

Confronto tra peso e lunghezza

A conti fatti l'ET 403, Märklin, con due carrozze *pilota* (insieme 700g, foto n. 3), la carrozza motrice (567g, foto n. 4) e l'altra intermedia (370g, foto n. 5), metteteci anche qualche grammo di personaggi seduti, arriva a ben 1640g.

Per la Lima posso dire che l'unica carrozza *pilota* restatami pesa 200g e che l'intero convoglio raggiungeva (con la più pesante motrice) circa il kilogrammo (foto n. 6).



Foto n. 3: ET 403 Märklin, peso di una delle due carrozze *pilota*.

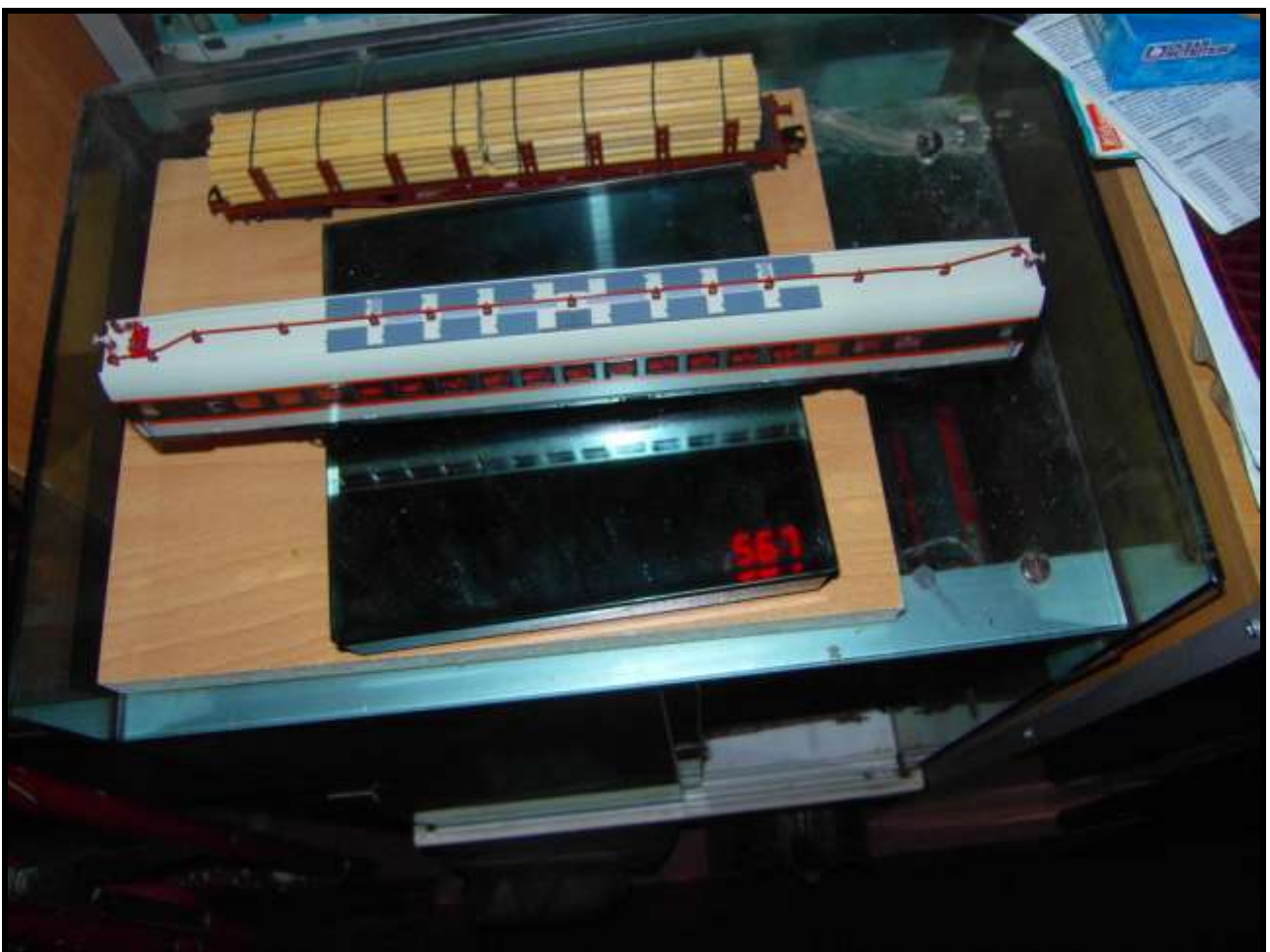


Foto n. 4: ET 403 Märklin, peso della carrozza intermedia *motrice*.



Foto n. 5: ET 403 Märklin, peso della carrozza ristorante *intermedia*.



Foto n. 6: ET 403 Lufthansa LIMA, peso di una *pilota*.

La LIMA adottò in passato una corretta politica di rispetto assoluto della scala H0, ma quando poi uscirono molti suoi *importanti* treni completi come il Gottardo (foto n. 7), i problemi legati al rispetto della scala cozzarono violentemente con quelli dell'uso pratico. Invece di rottamare la *mia* ennesima fregat... ehm, *delusione*, l'amico Mauro Cozza si offrì d'ospitare l'imponente convoglio nella sua collezione.



Foto n. 7: in primo piano il "Gottardo" Lima, il Märklin è notevolmente più corto (Foto di Mauro Cozza)

Nel frattempo io, dopo innumerevoli tentativi, sviamenti e rotture... abbandonai definitivamente la speranza di utilizzare almeno i due ET 403 LIMA, che erano oltretutto in corrente continua e sul mio plastico avrebbero *forse* potuto viaggiare con gli enormi ed orridi pantografi forniti dalla *Casa di Vicenza* in presa: preciso che nella foto n. 6 il pantografo è stato sostituito con uno Märklin moderno.

I problemi della scala 1:87, come si vede benissimo nella foto n. 8, sono stati, in parte, risolti dalla Märklin con la scala 1:93,5. e con un taglio *chirurgico* in sede di progettazione: l'eliminazione di 2 griglie sui tetti delle *pilota* e nelle intermedie, anche se non ho più le vecchie carrozze LIMA per fare un confronto. In tal modo la *disarticolazione* in curva dei soffietti è limitata e, come si vede nella foto n. 9, se vi fosse un vero mantice sarebbe, nelle curve dei deviatori slanciati, quasi perfetta. Già è diverso il discorso nelle curve di raggio R4 ed R5 (foto n. 10 ed 11) da 30°, lì la disarticolazione è notevole. L'ET 403 affronta comunque anche le strette curve da 360 mm di raggio, *ma lo spettacolo non è bello* e l'ho colto nella foto n. 30 della II parte di questo Capitolo.



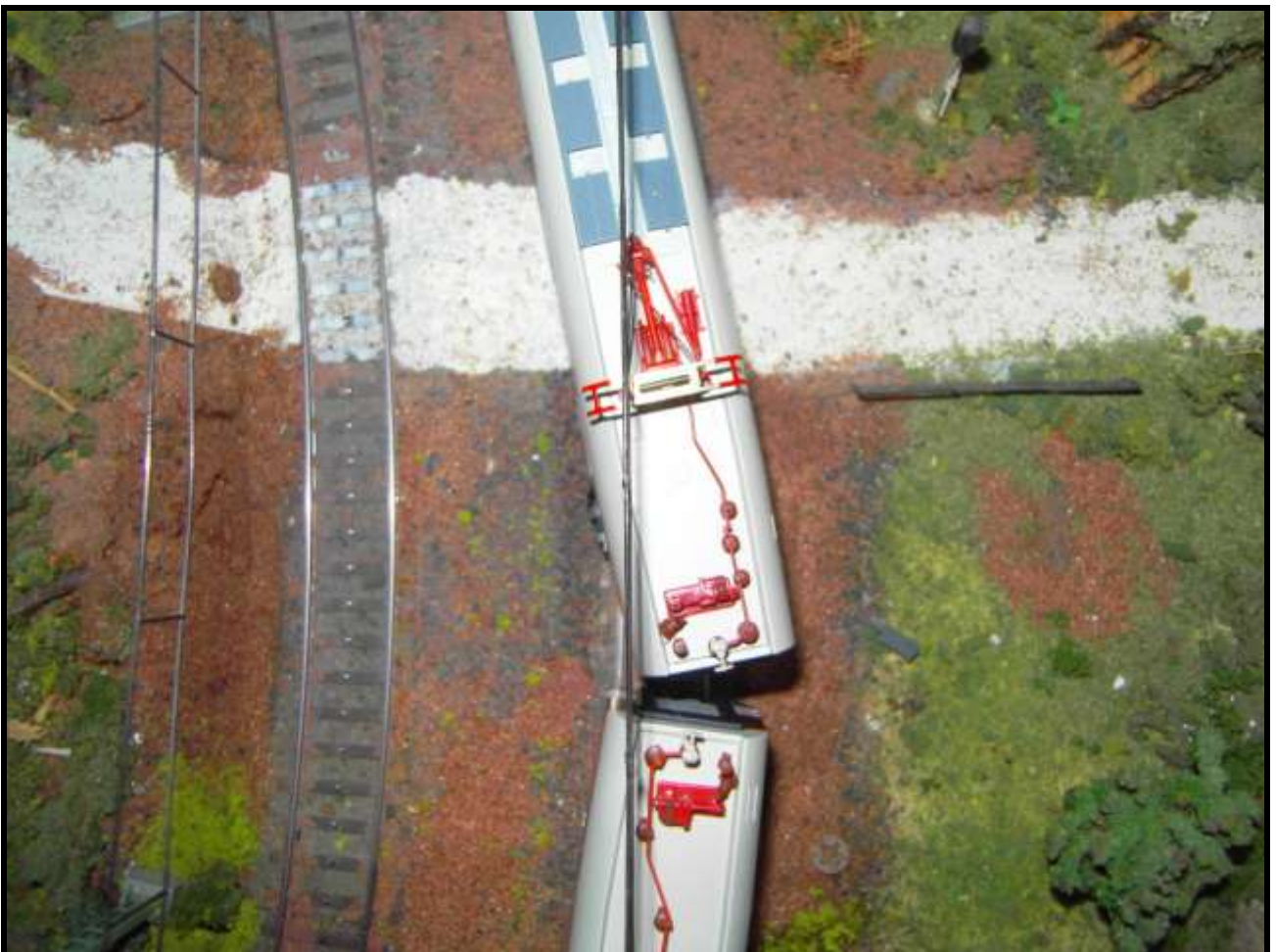
Foto n. 8: ET 403 Lufthansa LIMA e Märklin IC, lunghezze a confronto.



Foto n. 9: minima *disarticolazione* dei soffietti in curve o controcurve dei deviatori slanciati, da 12,1°, art. 24711/12 Märklin.



Foto n. 10 e n. 11: maggiore *disarticolazione* dei soffietti in curve da 30°, di tipo R4 ed R 5.



Torna sempre il discorso sulle curve modellistiche, già affrontato nel mio libro “Serena discussione...” e nel mio **Capitolo 5°: Il Gottardo, confronto con altri treni automotori ed ICE**, di cui ripropongo un brano...

Brano dal **Capitolo 5°**

E se usassimo curve larghe?

Certo che anche con curve di un paio di metri di diametro, da me utilizzate nei deviatori slanciati, già avremmo un notevole risultato. Eppure, come ho riferito nei (...) nel modellismo pratico noi usiamo curve che sono tanto strette da risultare irrealistiche. Ripropongo perciò questa tabella e (...).

Curva nel reale	Velocità max ammessa	Riduzione in scala H0 approssimativa
raggio m 350	30/50 km/h	raggio cm 402 = diametro m 8,4
raggio m 700	circa 90 km/h	raggio cm 804 = diametro + di 16 metri
raggio m 1050	150 km/h	raggio cm 1206 = diametro + di 24 m
raggio m 2000	Velocità superiori ai 200 km/h	raggio cm 2298 = diametro circa 46 metri

Smontare le casse dell'ET 403 Märklin



Foto n. 12: ET 403, particolari del tetto di una carrozza pilota.

Vi mostro appositamente come prima **foto la n. 12**, perché è molto importante chiarire che per allontanare i mantelli si deve lavorare con estrema attenzione, pena la rovina di particolari delicati.

La prima avvertenza riguarda la carrozza pilota: in realtà si allontana con la stessa, *relativa*, facilità delle altre carrozze; unica accortezza ricordarsi che la vite anteriore (**foto n. 13**) è più corta e piccola della posteriore che è invece identica a quelle delle carrozze intermedie (4x). Svitata la vite anteriore (**foto n. 14**), per sfilare il mantello si deve allontanare anche la posteriore che, nella **foto n. 15**, è però quella di una intermedia, il carrello infatti è senza pattino.



Foto n. 13: ET 403 le due viti diverse per la pilota.

A questo punto si dovrà utilizzare l'accessorio fornito dalla stessa Märklin: la paletta nera di cui parlerò nelle **Istruzioni speciali**.

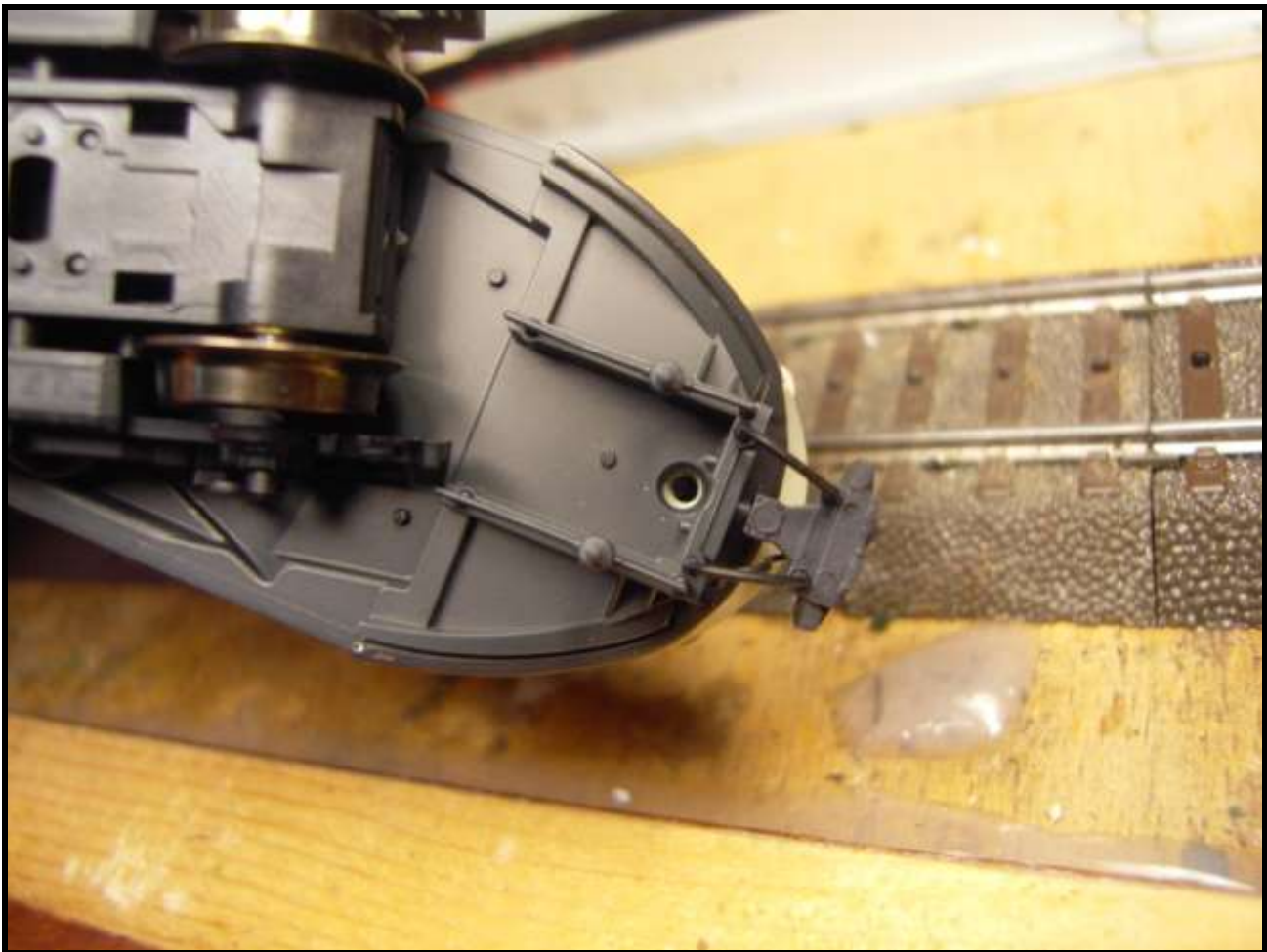


Foto n. 14: ET 403, allontanata la vite anteriore di una carrozza pilota.

Istruzioni speciali

Prestate la massima **attenzione** sia quando smonterete o rimonterete il mantello di una cassa al complesso sistema di cavi che fa cavo al gancio meccanico ed elettrico chiaramente visibile nella **foto n. 15**: è **possibile** che nello stringere la vite, al termine di qualunque lavorazione (inserimento dei passeggeri, o lubrificazione dei motori nella carrozza motrice) si possa mal posizionare il prezioso gancio, che a quel punto *quasi si bloccherà*. Perciò durante tutta l'operazione verificate, **prima di serrare a fondo la vite**, che il *gancio sia libero di muoversi* nella sede del timone. La cosa sarebbe agevolata se si usasse un cacciavite a croce PH lungo, che io non ho, mentre usando i corti PH della Märklin (**art. 70900**), si può verificare l'inconveniente, un cacciavite è visibile nella **foto n. 15**.

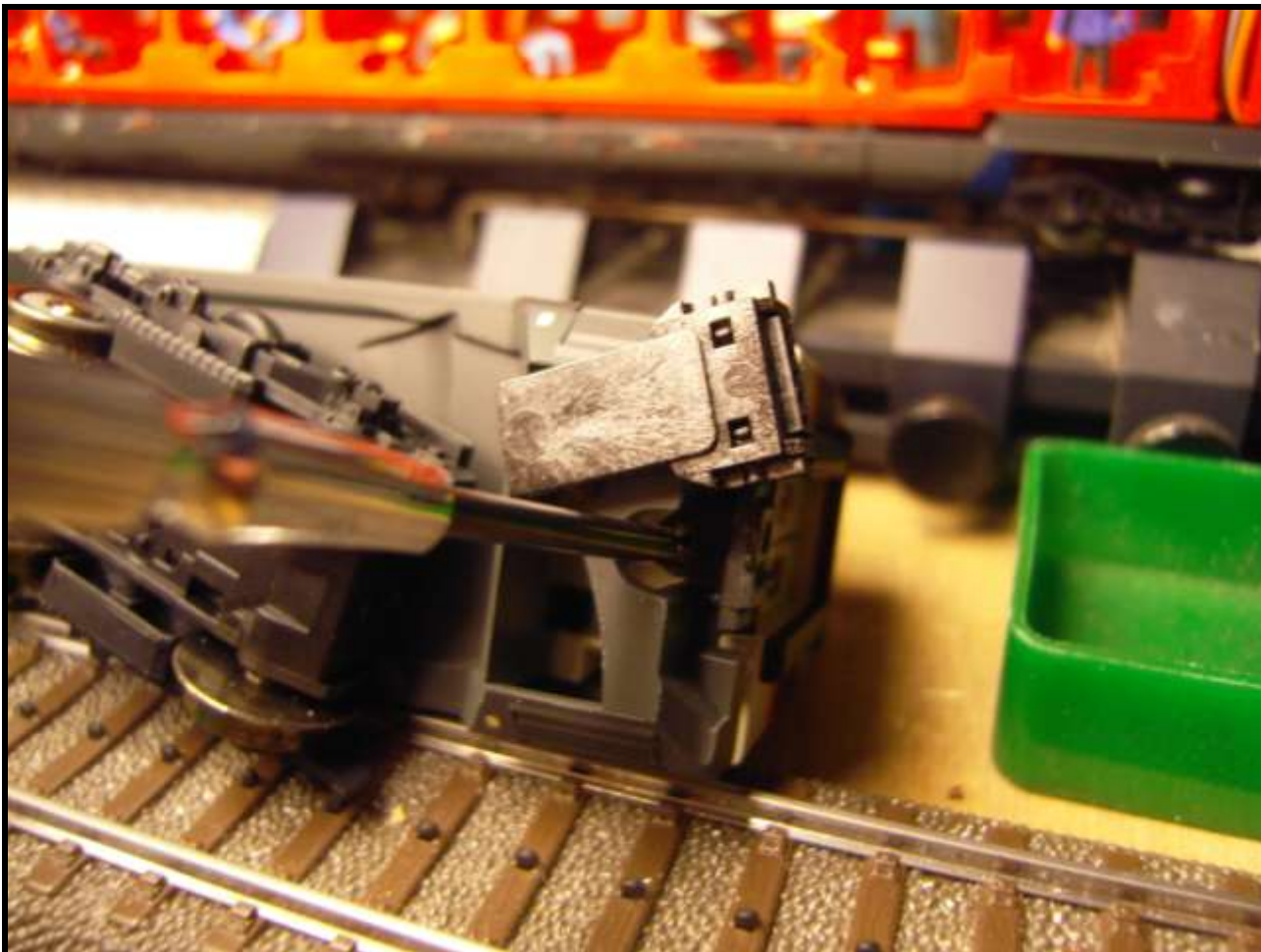


Foto n. 15: ET 403, allontanata la vite di una carrozza intermedia.

Nella **foto n. 16** si vede la “paletta nera” in plastica smussata che viene opportunamente inserita nella confezione per evitare che a *qualcuno* che *non legge le istruzioni* non salti in mente di usare un cacciavite!

Nella **foto n. 17** si vede il corretto uso dell’attrezzo indicato nel libretto delle istruzioni. Chiarissima l’avvertenza di non usare un cacciavite come leva per allontanare mantello e telaio, per non danneggiare la perfetta verniciatura.

NON è invece ben spiegato che per inserire la paletta tra mantello e il sottocassa si deve agire (come un *polpo*, perché ci vorrebbero ben tre mani!) spingendo con le dita di **una mano** verso il basso il materiale plastico elastico e contemporaneamente con la **seconda mano** usare la paletta, mentre con la... **terza mano** si dovrebbe sempre ben tenere saldamente la carrozzeria delicata...

A parte l’ironia: ci vuole pazienza e attenzione. Meglio se si ha l’aiuto di un amico/parente/convivente, o una speciale attrezzatura con mòrse articolate.



Foto n. 16: ET 403 , la “paletta” fornita nella confezione dell’ET 403.

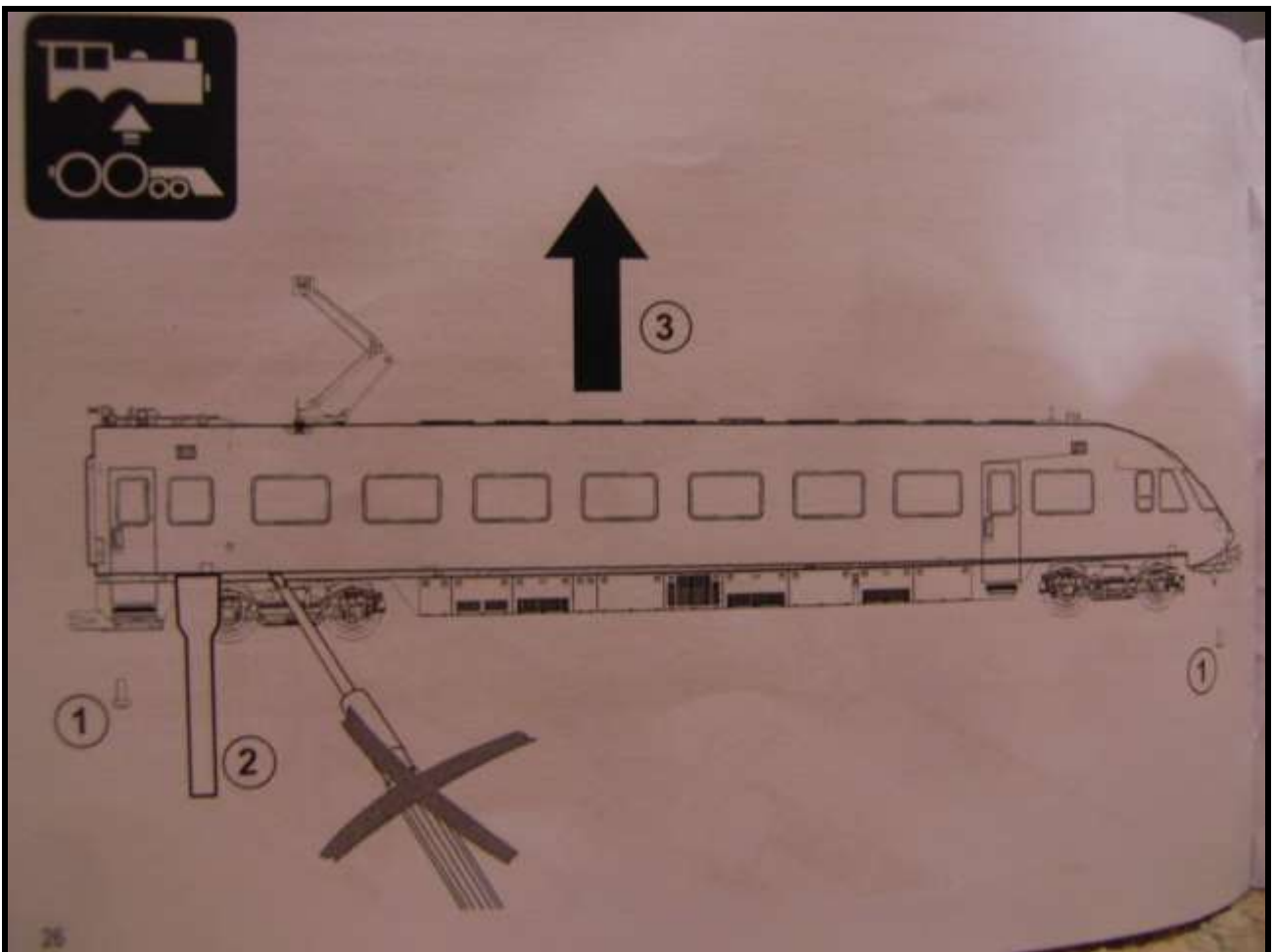


Foto n. 17: chiare istruzioni sull’uso della *paletta* fornita con l’ET 403.

I vetri che si possono staccare

Appena aperte le carrozze pilota, e l'intermedia folle, immediatamente si sono staccati i vetri (**foto n. 18**); niente panico, ma chi non è pratico può nel momento critico invertire incautamente la posizione di un mantello, ovviamente di una *intermedia* (consultate il paragrafo successivo), mentre per quelle *pilota* ciò è intuitivamente impossibile.



Foto n. 18: allontanando il mantello di una carrozza pilota si distaccano facilmente tutti i vetri.

Fatta questa avvertenza consiglio per non avere problemi, durante l'operazione di ripristino del mantello, di fissare con pochissima goccia di colla vinilica i vetrini (**foto n. 19**); accertandovi sempre con una attenta verifica, quale sia la loro esatta posizione PRIMA di usare l'adesivo. Dopo poche ore la colla sarà praticamente invisibile (**foto n. 20 e n. 21**). Questo però comporta che per aprire le quattro carrozze, incollare i vetrini, attendere il tiraggio dell'adesivo, posizionare con cura alcuni personaggi seduti, infine per rimontare i mantelli, si dovranno attendere necessariamente molte ore... e io ho impiegato tre giorni con svariati interventi. Unica buona notizia è che i vetrini della carrozza intermedia *motrice* sono risultati perfettamente fissati, quindi inserivi gli unici quattro passeggeri, causa la ristrettezza dei sedili, non è stato difficile. Mi sorge il dubbio che il problema potrebbe essere solo del mio personale modello...

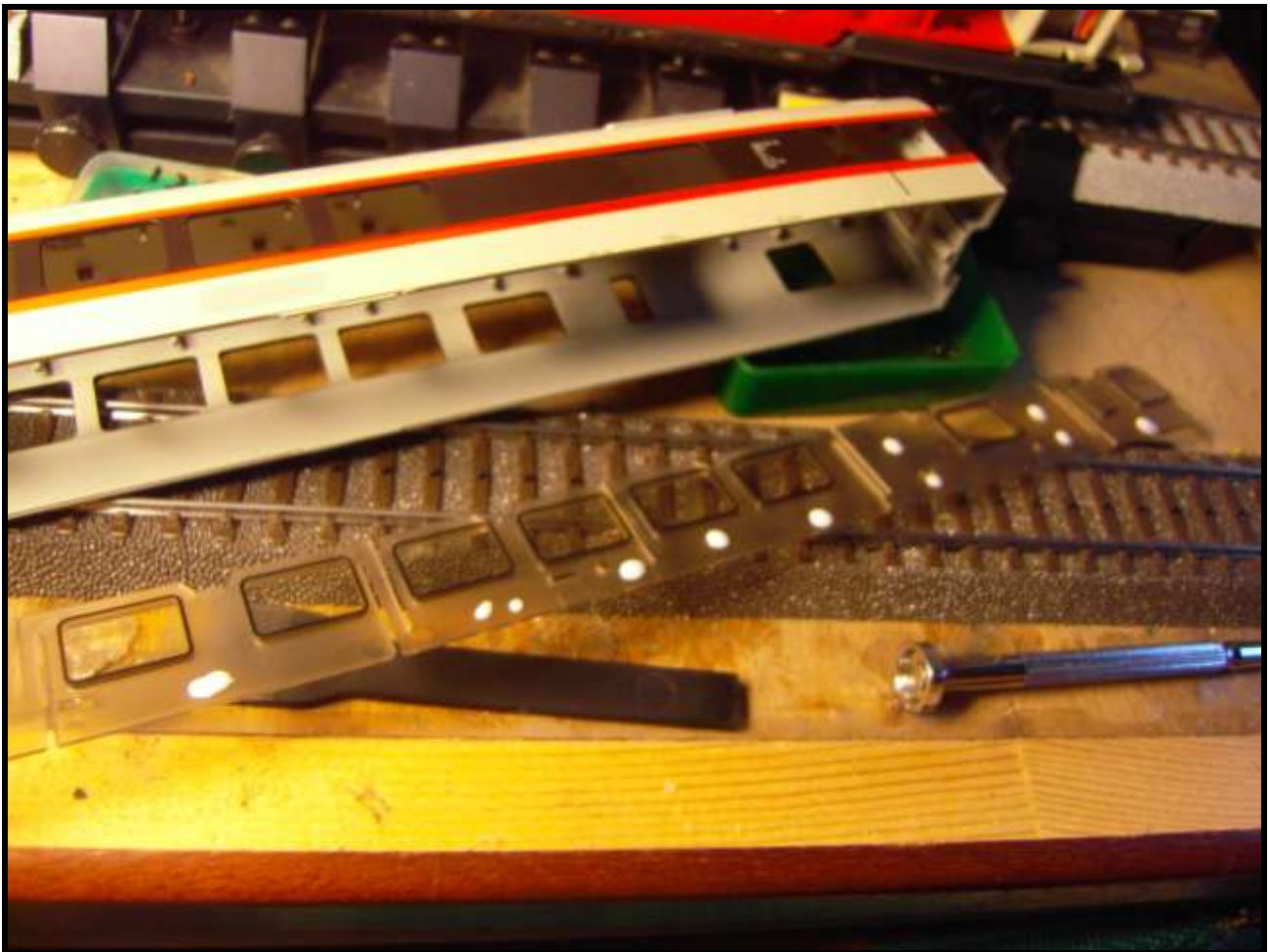


Foto n. 19: gocce di colla vinilica per fissare i vetri dei finestrini.

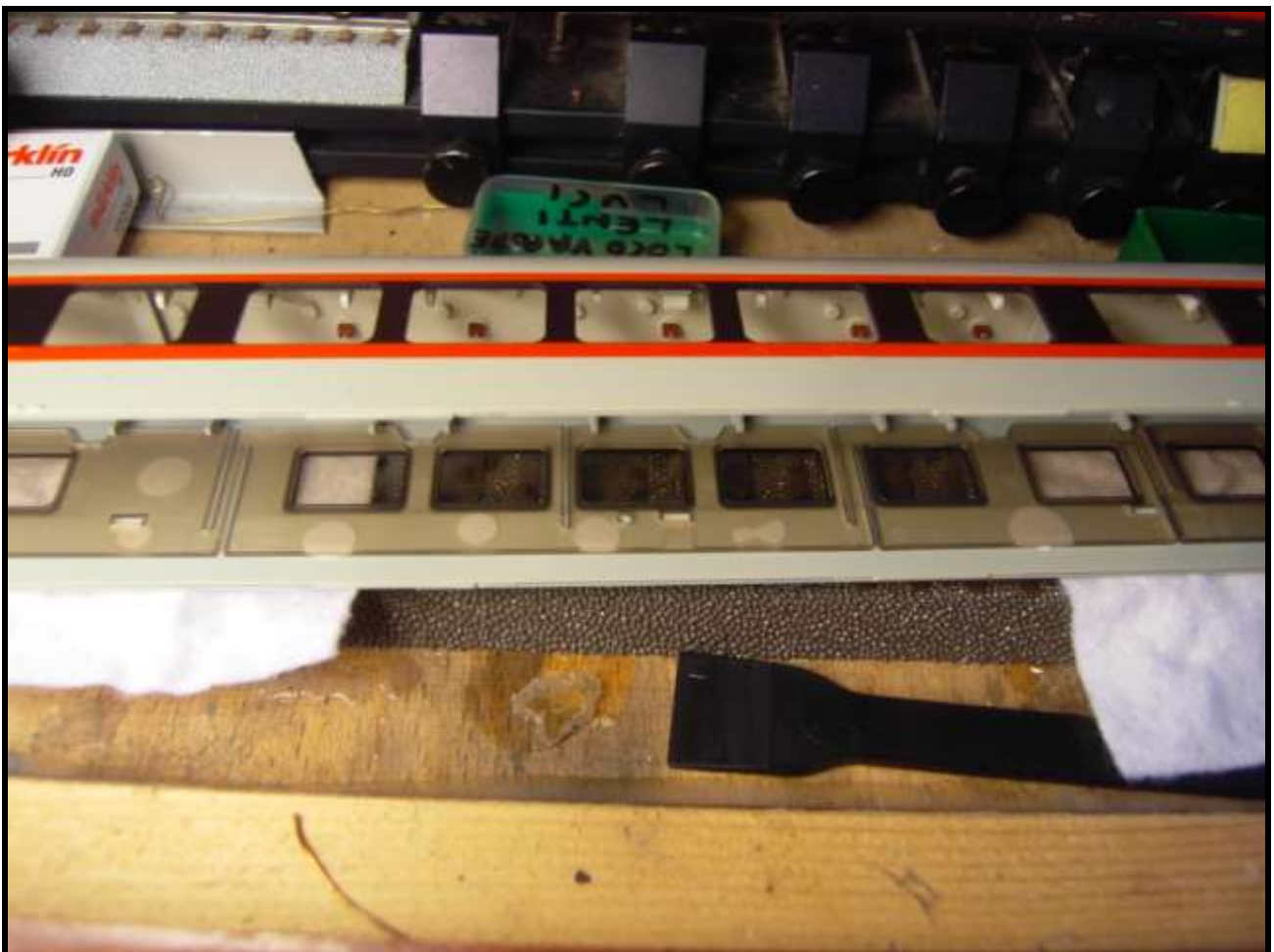


Foto n. 20: la colla vinilica può impiegare in inverno anche alcune ore per asciugarsi completamente.



Foto n. 21: la colla vinilica è praticamente invisibile dopo alcune ore.

Per non invertire le casse

Già altre volte mi sono occupato di avvisare i miei amici fermodellisti del problema e ripropongo un brano dal mio **57° Capitolo I parte**:

QUARTA OPERAZIONE: MARCARE MANTELLI E TELAIO

Attenzione, durante le varie manualità del montaggio, che descriverò, non si può prevedere quante volte dovrete girare il telaio. Il risultato è che, al termine delle operazioni, potreste cercare di riassemblare al contrario il mantello, la piastra metallica che fa da contrappeso, che di norma è *bidirezionale*, ma con la *Märklin* non si sa mai, vista l'assoluta precisione dei progetti, il telaio e l'arredamento con i sedili e le *ritirate* (per i più giovani quello era il termine per indicare il WC). In alcune carrozze (...) i bagni erano pudicamente celati con vetro bianco e rimontare al contrario la carrozzeria, sempre che ci si riesca, significherebbe mettere in piazza i... fatti intimi dei passeggeri! Scherzi a parte, è difficile in H0 che qualche "purista" (mi è sembrato di sentire *maniaco*?) collochi un costoso Preiser in un *recesso*, dove sarebbe tra l'altro invisibile, però la carrozza sarebbe comunque

montata al rovescio! Gli incastri (...) non combacerebbero, ma ciò non toglie che, *secoli modellistici fa*, il sottoscritto sia riuscito a rimontare una carrozzeria a *rovescio*, con danno serio alla struttura. Da allora, *experientia docet*, con un pennarello *marco*: mantello, telaio, zavorra e arredamento interno (...). *Nota aggiunta: naturalmente in questo ET403, caso particolare, la zavorra non dovrebbe nemmeno esserci e comunque non è segnalata nell'esploso poiché è il mantello che ne fa le veci.*

(...) Il segno, tranquilli, sarà del tutto invisibile, una volta rimontato il tutto. Ciò non toglie che potete usare altri sistemi, tipo adesivi ecc.

Terminata la corposa citazione nelle **foto n. 22, n. 23 e n. 24** i punti dove ho ritenuto opportuno segnare telaio e mantello delle carrozze intermedie del “Paperino”.

Nella **foto n. 25** ho verificato, *molto cautamente*, la possibilità di rimontare al contrario un mantello: non è assolutamente possibile, ma è sempre meglio non sbagliare l'operazione.

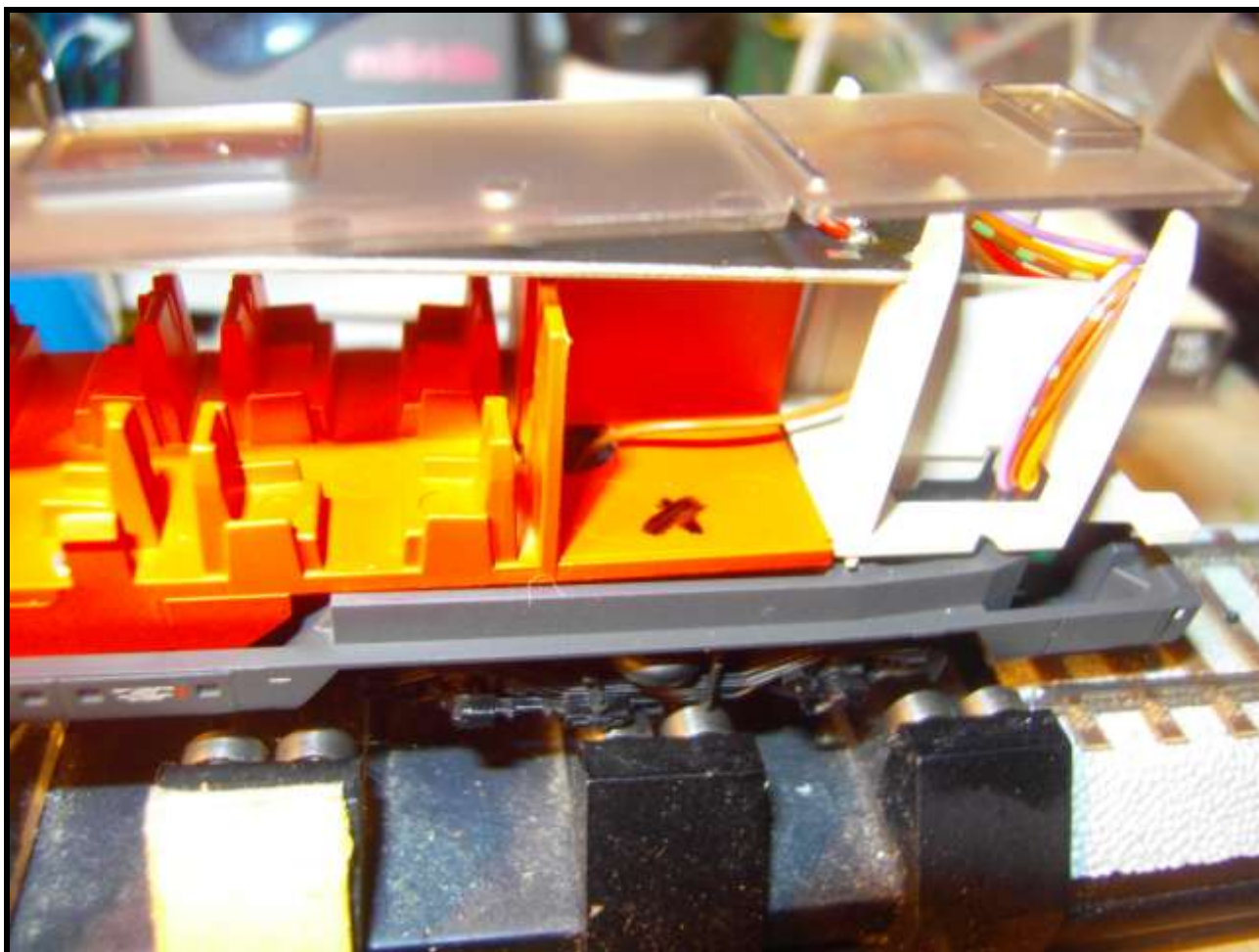


Foto n. 22: un piccolo segno di pennarello per non invertire il mantello di una carrozza intermedia dell'ET 403.



Foto n. 23: un piccolo segno di pennarello (sul tetto interno).

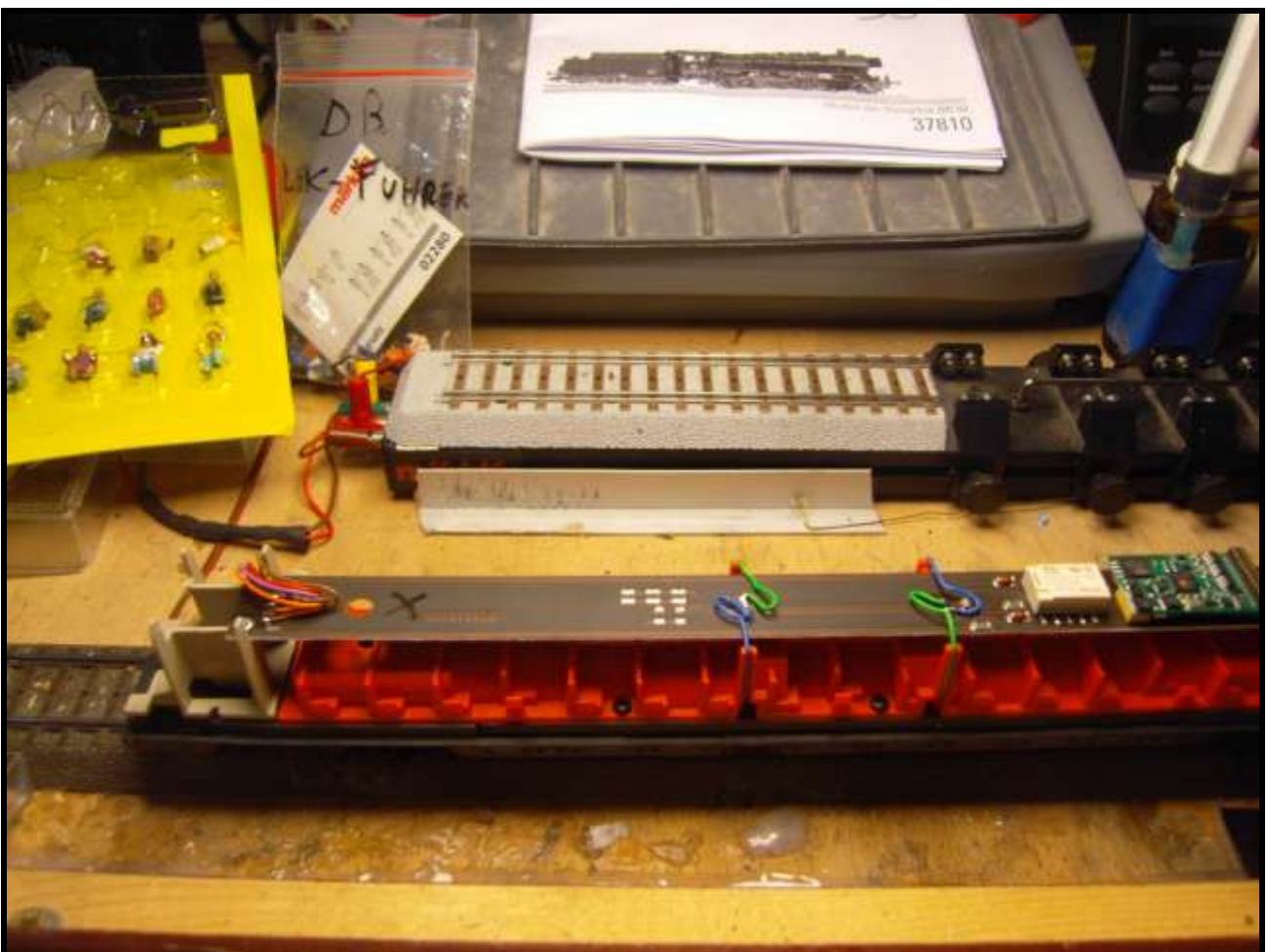


Foto n. 24: un piccolo segno di pennarello nella carrozza motrice.

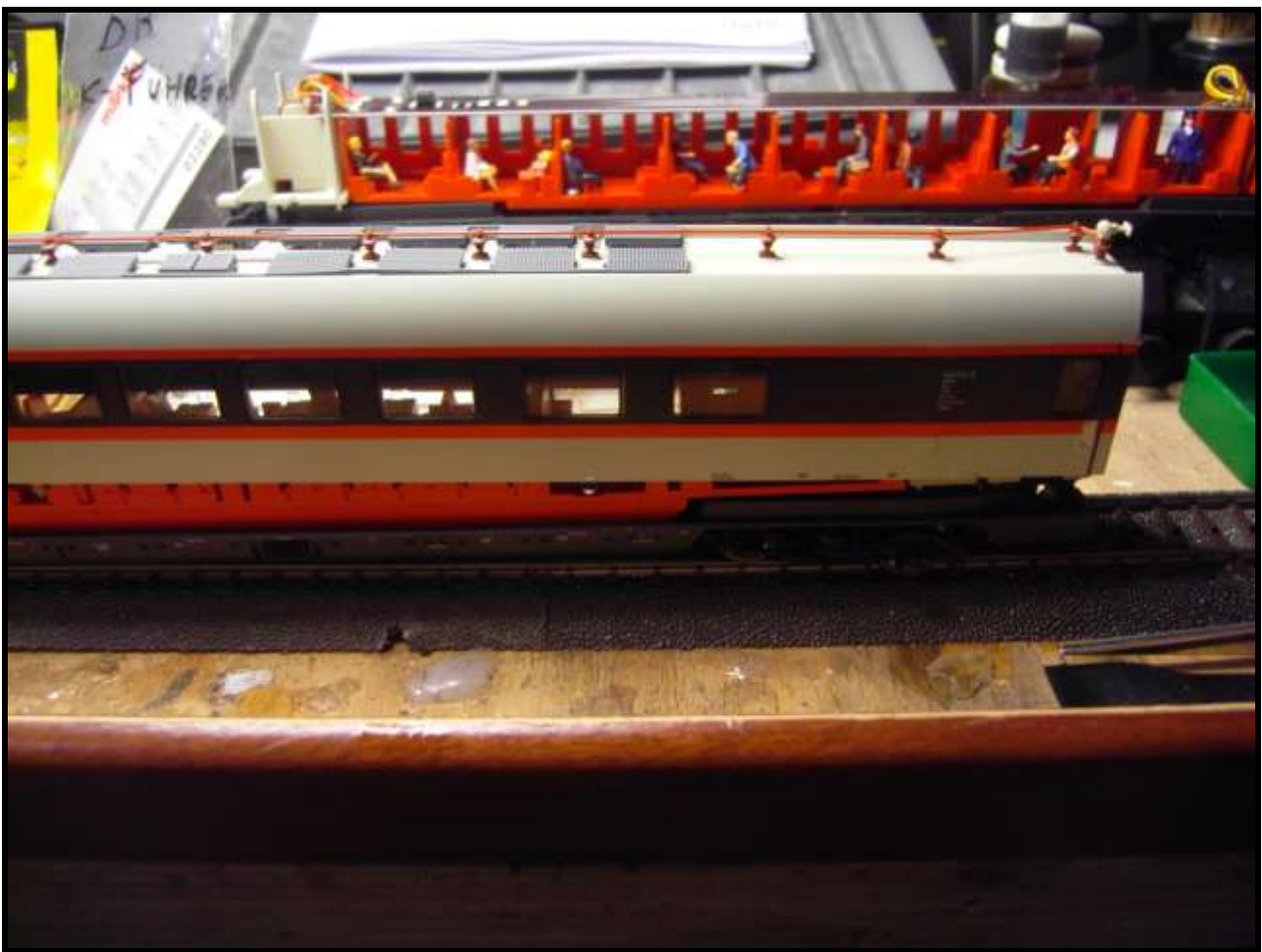


Foto n. 25: comunque impossibile rimontare un mantello al contrario.

Gli interni e come inserire i viaggiatori in H0

L'ET 403 (*il treno aveva solo la 1^a classe*) era dotato di 6 posti a sedere per scompartimento nelle due carrozze pilota e svariati nella carrozza salone, ma, essendo questa l'unica motorizzata nel modello Märklin, collocarvi dei personaggi è difficilissimo (ne ho potuto inserire, come ho già riferito solo 4!) in sedili molto ridimensionati per far posto a due motori, nella **foto n. 24** la motrice è ancora vuota. Quella dotata di lampade da *tavolo illuminate*, la ristorante, è l'altra intermedia.

Questa volta ho usato dei personaggi della Noch ben dipinti e qualche Preiser; di quest'ultima Marca soprattutto alcune coppie tronche che mi hanno fatto comodo per far sedere alcuni viaggiatori ai tavolini con le lampade che si illuminano in modo casuale e, come si vede dalla **foto n. 26**, lì i sedili sono ridotti al minimo possibile.

Nella **foto n. 27** un passeggero che, per stare correttamente seduto nei pur ampi sedili delle carrozze pilota, ha avuto l'amputazione dei piedi, come Pinocchio!

Nelle **foto n. 28, n. 29 e 30** i passeggeri nella carrozza ristorante.

Nelle **foto n. 31 e n. 32** i passeggeri nelle 2 carrozze di testa.

Infine nella **foto n. 33** la ristorante già rimontata, ma non essendo collegata alle altre è ancora senza l'illuminazione.

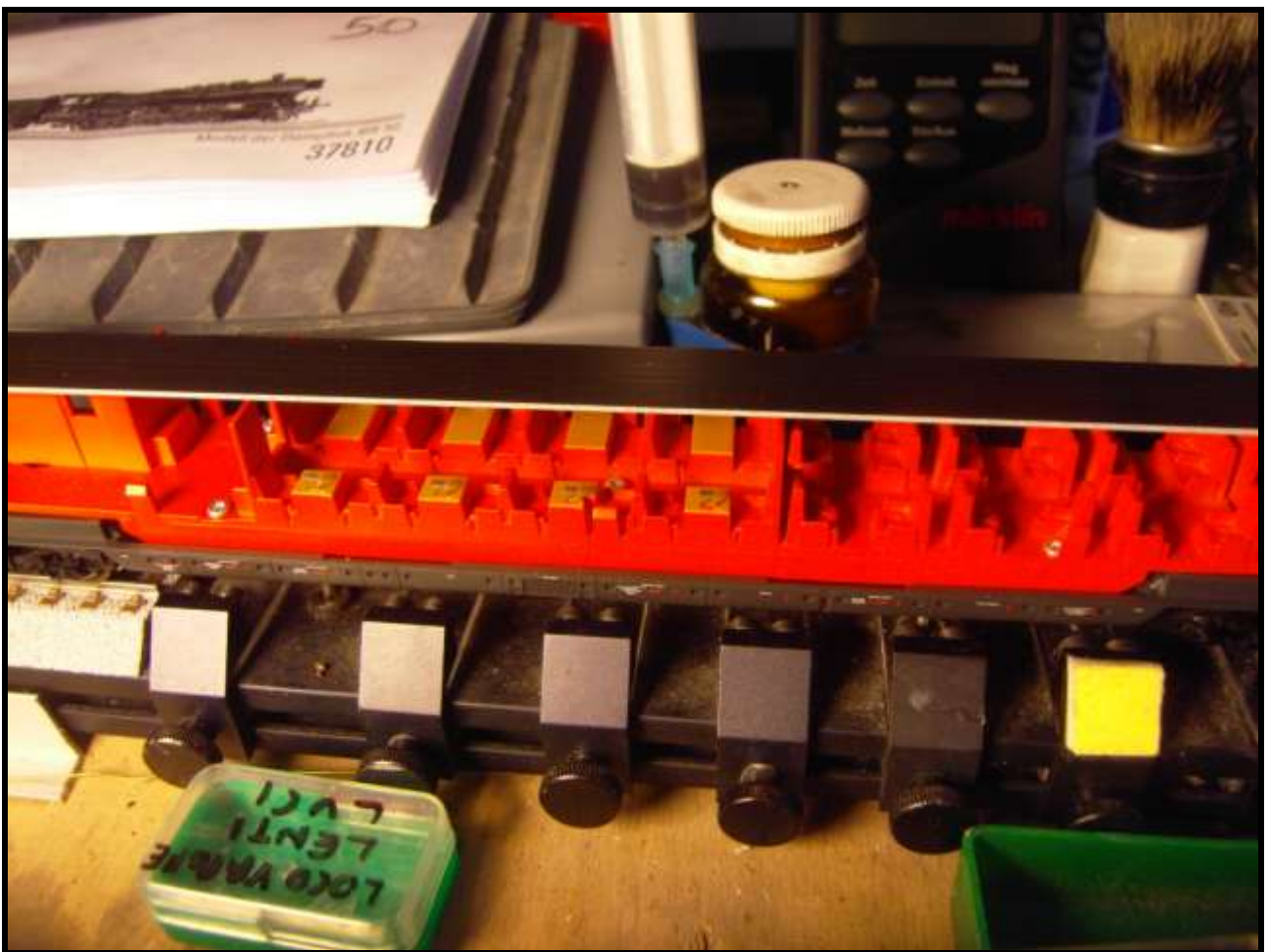


Foto n. 26: nella carrozza ristorante intermedia i sedili sono ridotti.



Foto n. 27: ET 403 i sedili delle carrozze pilota sono in scala.

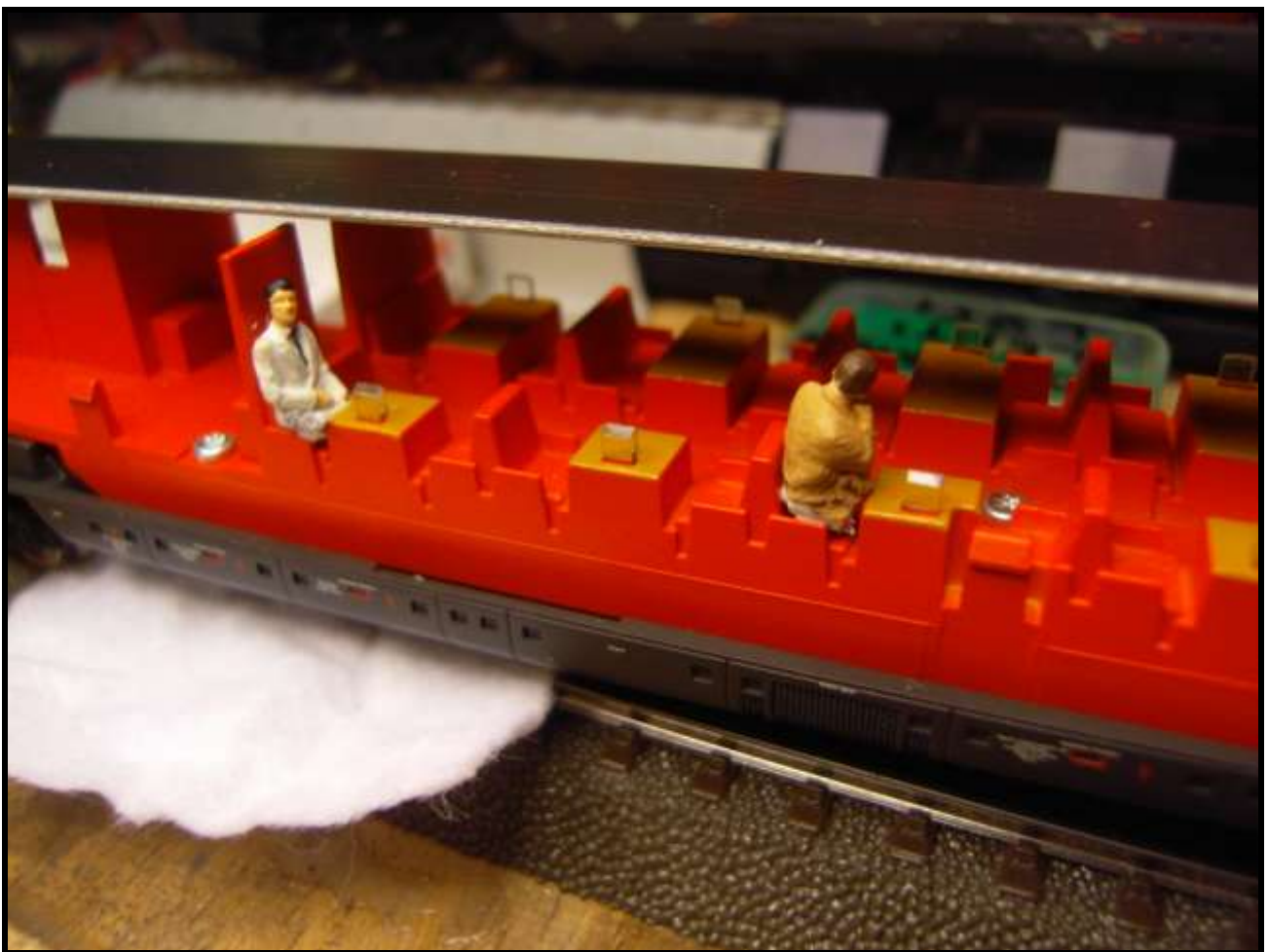


Foto n. 28: personaggi tronchi per i tavolini del ristorante.

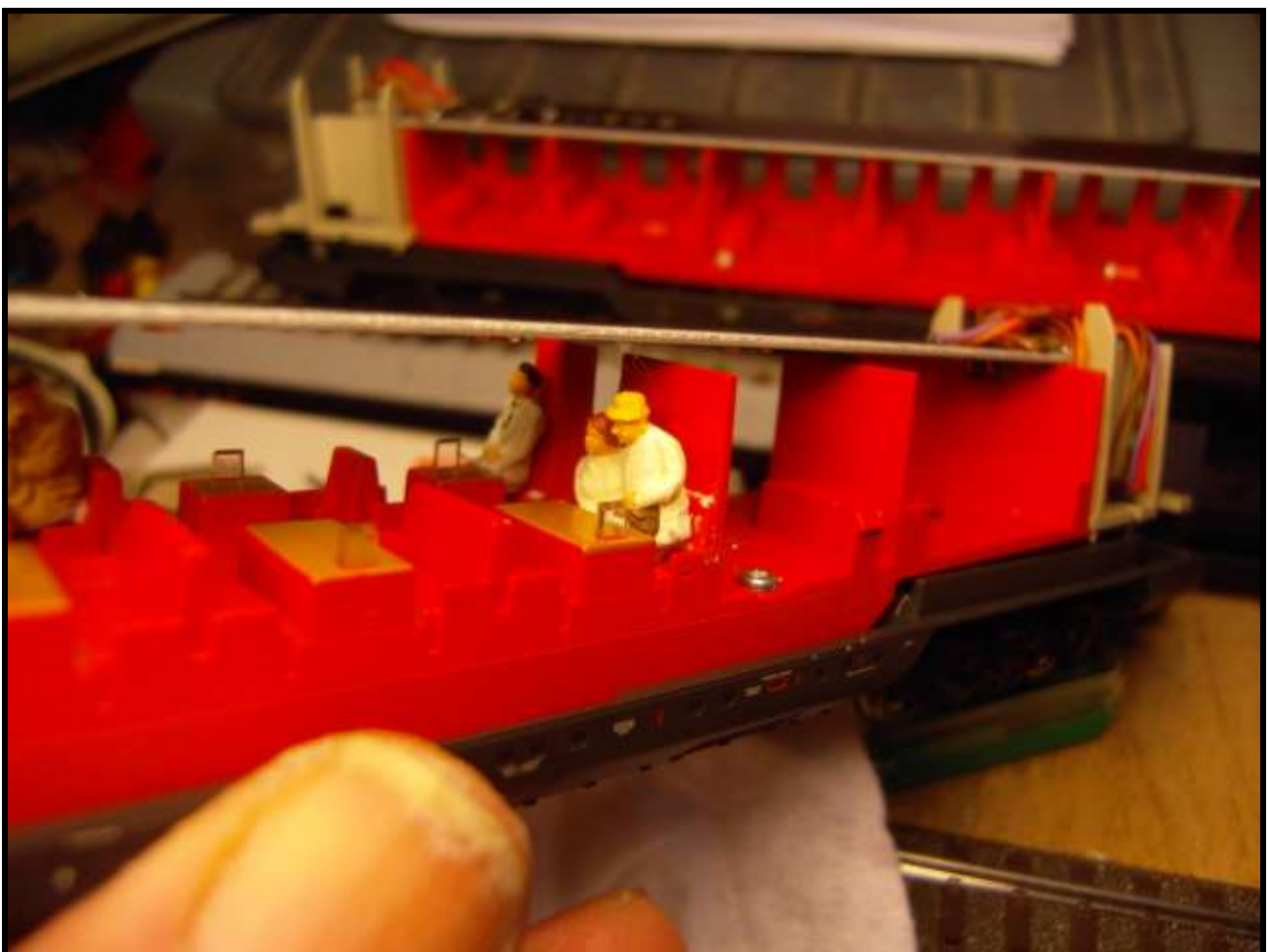


Foto n. 29: personaggi tronchi per i tavolini del ristorante.

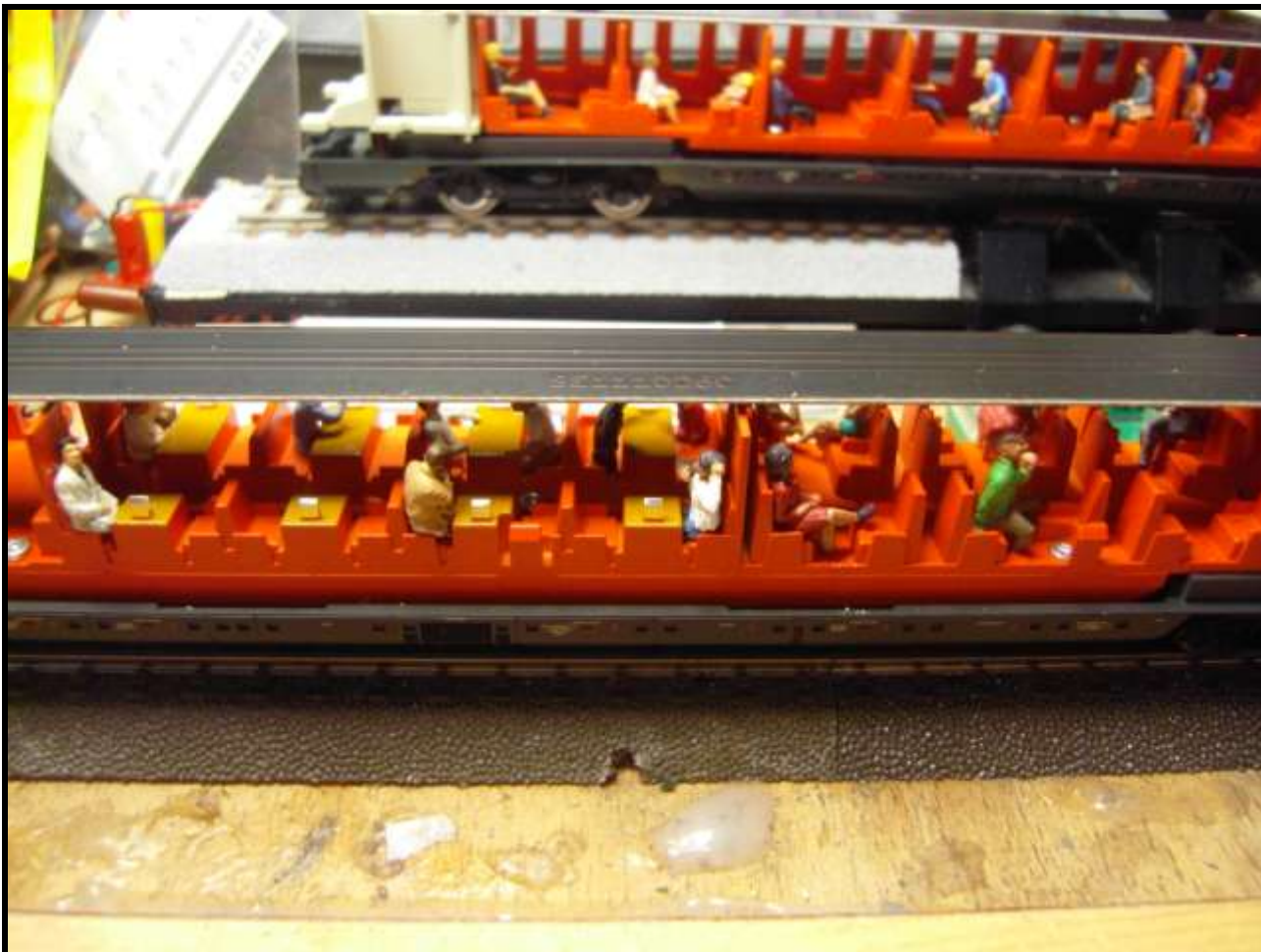


Foto n. 30: nella carrozza ristorante la zona salone ha sedili normali.

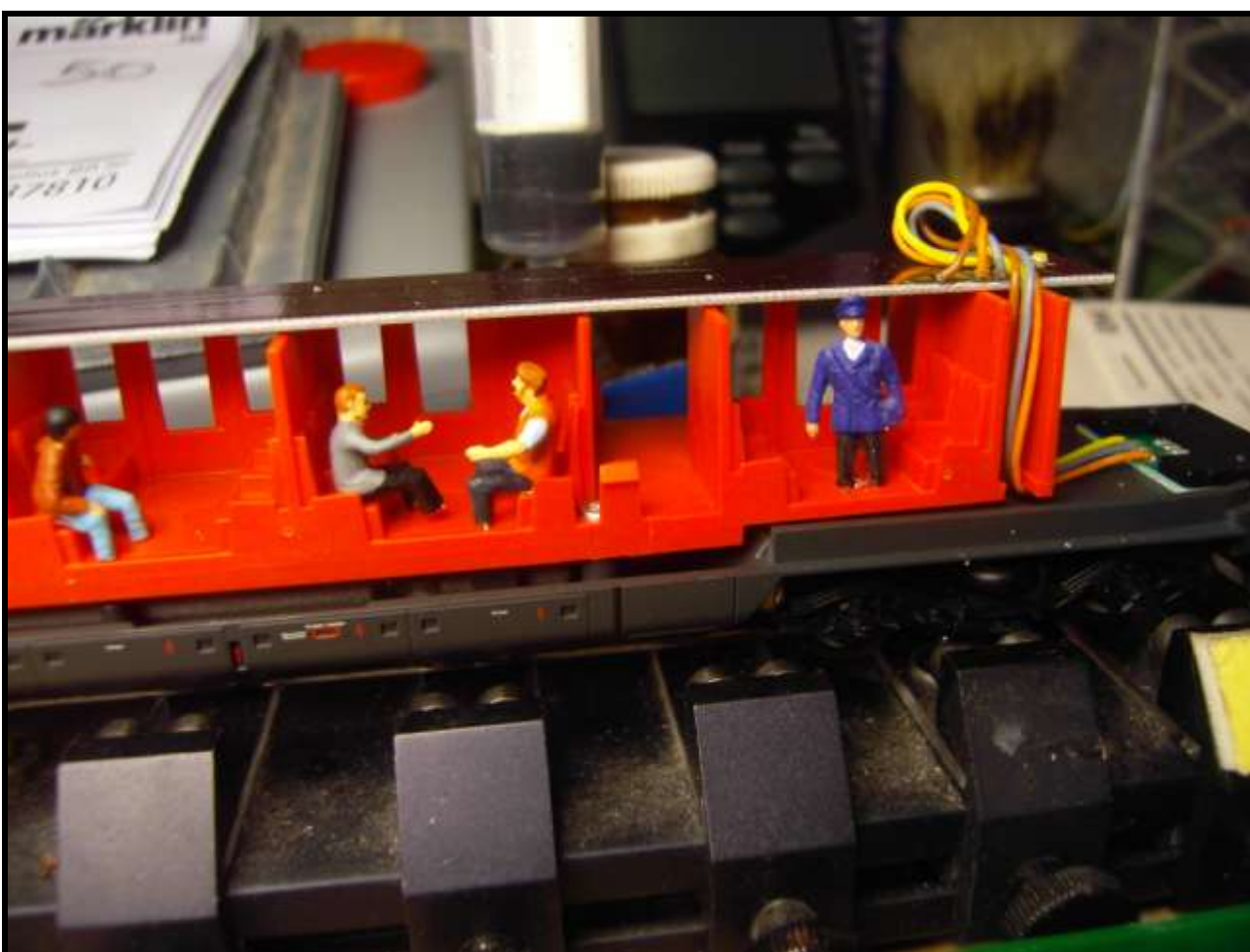


Foto n. 31: in una carrozza pilota dell'ET 403 un capotreno "limato".



Foto n. 32: personaggi e bagagli nella seconda carrozza pilota.

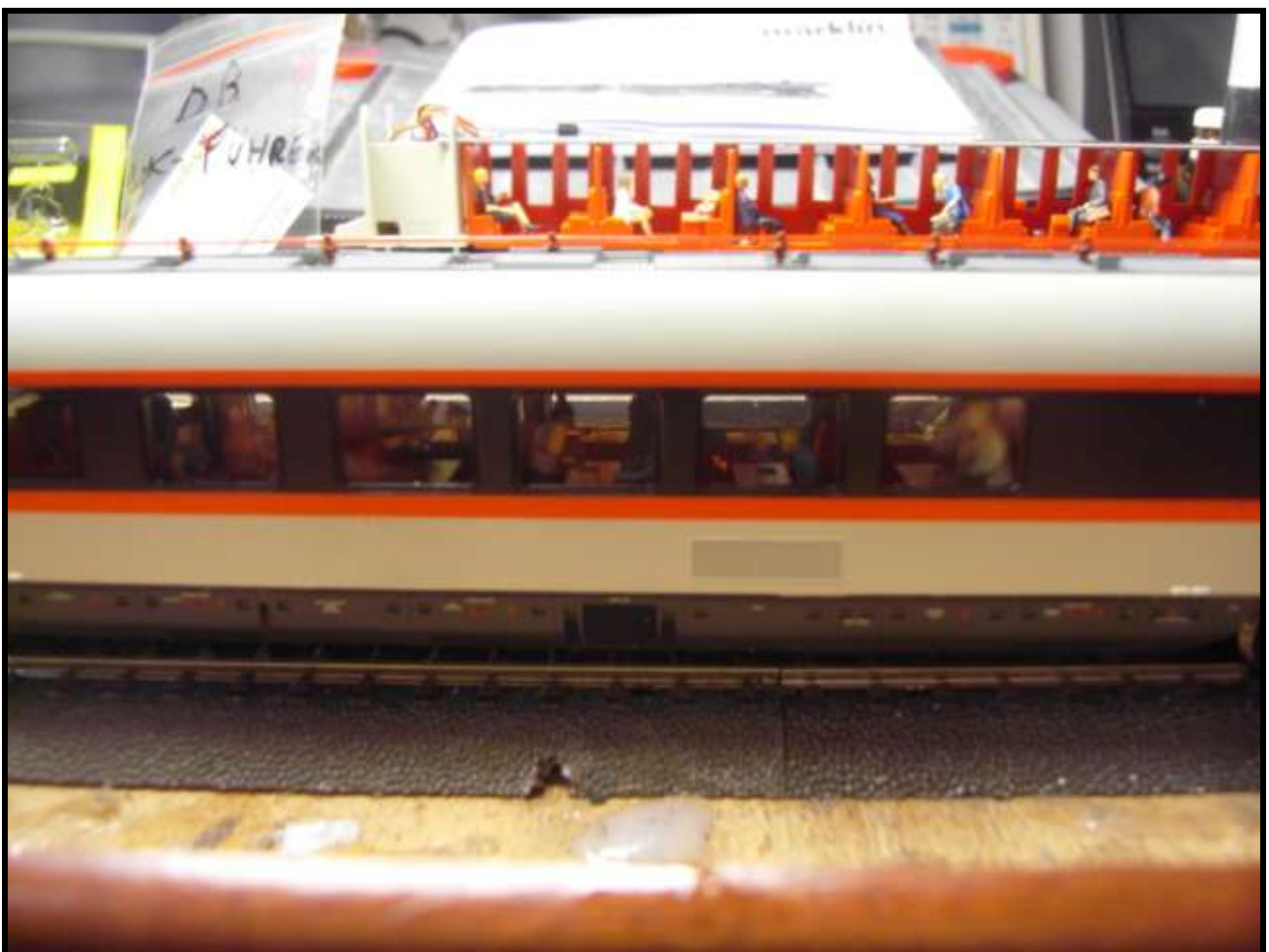


Foto n. 33: rimontato il mantello nella ristorante ancora non illuminata.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

