

LA LINEA AEREA MÄRKLIN A VIBADEN II PARTE

- Märklin, pantografi e loco, articoli e accessori per la linea aerea, apparsi dal 2005 in poi –

PROVE CON VARI PANTOGRAFI: I PANTOGRAFI DBS 54



Foto n. 1: i DBS 54 montati su molti locomotori Märklin.

I più moderni pantografi DB tipo DBS 54 (foto n. 1), bellissimi rispetto ai vecchi 7218 del passato Märklin, grazie al loro *strisciante tedesco* (più largo anche al vero e *leggermente generoso* in H0) sono tra i più scorrevoli mai testati. Anch'essi dovrebbero avere delle micro molle alla fine dei braccetti superiori (foto n. 2), mentre non dovrebbero avere quel supporto interno forato che consente di avvitarli ai tetti e, soprattutto non dovrebbero avere quegli isolatori smezzati (foto n. 1) che sono frutto del compromesso che consente un ottimo bloccaggio e *soprattutto* il loro utilizzo, come ricambi, anche in vecchi locomotori prima forniti dei più che obsoleti 7218.

Per mia iniziativa gli isolatori sono verniciati in grigio risaltante che si vede sia nella foto n. 1, che nella foto n. 3.

Sino a qualche tempo fa (*vale però quanto ho premesso nella I Parte*) erano accreditati del numero 200433.



Foto n. 2: le piccole molle (quasi invisibili sorreggono lo strisciante) nei DBS 54, in scala 1 Märklin, montati per esempio su una 103.



Foto n. 3: i DBS 54 in H0, montati su molti locomotori Märklin.

Sul mio impianto, nelle ambientazioni però dopo la metà degli anni Cinquanta, questi pantografi sono tra i più numerosi (sono presenti su oltre 45 locomotori!) e veramente affidabili.

Vengono spesso fotografati e ho scoperto una curiosità nella mia **foto n. 4**: la 140 che monta i DBS 54, e viaggia sul binario di destra, si vede bene che ha lo *strisciante* quasi perfettamente centrato nella zona mediana della filatura (*nonostante la curva sia più stretta*), mentre la vetusta 118, che procede in senso opposto, monta il pantografo SBS 39 e, con l'archetto, si trova già ai limiti del filo tirato (*nonostante la curva più ampia*) e questo problema si manifesta ancora di più nell'altra **foto n. 5**, con l'inquadratura ravvicinata.

Nella **foto n. 5** si osservi dunque che i due 118 che s'incrociano, uno con la livrea verde, hanno i loro striscianti pericolosamente al limite della catenaria.



Foto n. 4: il DBS 54 montato sul locomotore 140 Märklin.



Foto n. 5: ai limiti del filo i pantografi SBS 39, montati sulle due 118.

UNA VOLTA CURVAVAMO I FILI!

Ovviamente un tempo, con i giganteschi fili curvabili (*un'operazione consigliata nelle istruzioni annesse alla vecchia linea aerea*) il problema non si poneva, però dal punto di vista estetico le piegature facevano... Nella **foto n. 6** uno degli effetti più brutti di questa prassi e *pensate* che l'immagine fu scattata anni fa dall'amico Marco Palazzo proprio in un plastico dimostrativo nella vecchia storica sede del Museo Märklin in quel di Göppingen!

Preciso che, quando realizzai il nuovo Vibaden nel 2005 la linea aerea era una novità e usai le catenarie che la Märklin consigliava per le curve parallele di tipo R4 ed R5. Quindi solo *dopo* ho pensato alla soluzione, di utilizzare un numero maggiore di pali e catenarie più corte, ma si sa del senno del poi...



Foto n. 6: indecenti le curvature del filo in un plastico dimostrativo.

PANTOGRAFI MENO COMUNI

Da testare anche pantografi, rari, quali quello/quelli delle 184, strani locomotori, che furono un tentativo, *non riuscito*, di creare una loco elettrica universalmente impiegabile sotto tutte le catenarie europee.

Per motivi tecnici non ebbero dunque un particolare successo, per fortuna l'archetto da alzare in Germania (vedi la **foto n. 7**) è dotato di un ampio strisciante e risulta abbastanza scorrevole.

Esiste anche un'altra versione di questa loco in beige-blu e con due pantografi, che fu proposta anni fa in una confezione.



Foto n. 7: la “quadricorrente” 184 003-2 a Vibaden.

PANTOGRAFI DELLE 120 PROTOTIPO

Provate anche l’archetto delle 120 prototipo (vedi foto n. 8 e n. 9).

Nelle foto reali i loro pantografi, molto simili ai Faiveley francesi, erano privi di verniciatura, poi, almeno secondo il modello del 2010 **37485**, questi complessi organi di presa aerea furono ridipinti nel più classico rosso antinfortunistico (foto n. 9).

Questi pantografi, o un tipo quasi identico, erano in dotazione all’ICE Experimental reale del 1985: nel mio **49° Capitolo** ho spiegato come riuscii a sostituire quelli vecchi e enormi in dotazione al modello in H0 **3371** del 1986 (foto n. 10 di Mauro Cozza scattata a Vibaden nel 2008) con quelli enormemente perfezionati (foto n. 11), ma privati delle basi, del locomotore 120 004-7, **art. 37537** del 2005, il primo di quella serie, già riprodotta dal 1986, ad avere il mantello in metallo.



Foto n. 8: la 120 004-7 con i pantografi privi di colorazione rossa.



Foto n. 9: la 120 001-3 con i pantografi in rosso antinfortunistico.



Foto n. 10: l'ICE Experimental con gli enormi pantografi originali.

Sono molti i tipi di pantografo monobraccio e, tranne in alcune macchine quali le 101 DB AG, gli archetti affrontano la catenaria nel modo più rischioso... a Vibaden sono oltre 50 i modelli che li montano.



Foto n. 11: l'ICE Experimental modificato con pantografi della 120.



Foto n. 12: la prima locomotiva con pantografi mobili, la 103 137-6.

CAPITOLI DA RIVEDERE

Questi speciali rotabili sono stati già descritti nei **Capitoli**:

- 1) **N. 2 LA DRAISINA BR 701**
- 2) **N. 8 PRECISAZIONI SUI PANTOGRAFI**
- 3) **N. 41 CONSIGLI SUL GRUPPO E 03/103 (I PARTE)**
- 4) **N. 49 ETR 401 FS "PENDOLINO" A VIBADEN**
- 5) **N. 80 LE CARROZZE RISTORANTE CON PANTOGRAFO (EX CAPITOLO 7°)**

ROTABILI MÄRKLIN CON PANTOGRAFI MOBILI

Nel 2003 uscì la Br 103 137-6 (**foto n. 12**), che suscitò grande meraviglia tra noi, appassionati Märklin. I suoi pantografi erano spettacolari, ma i possessori di questi locomotori, carrozze ristorante o speciali mezzi per prove sulle linee, devono, per evitare problemi, rispettare alcune regole che la Märklin fin dall'inizio, nei libretti delle istruzioni, raccomandava di effettuare su questi pantografi mobili, che sono tutto sommato delicati. Spesso il disattento fermodellista si dimentica, per esempio, di sganciarli prima di attivarli (!), con conseguenze nefaste.

Sempre allestiti in Fabbrica con la cura necessaria, è vero, ma mi è accaduto che il sottile refe che doveva muovere il pantografo della carrozza TEE ristorante (**foto n. 13**) fosse stato avvolto con una spira in meno: e, se il filo è lento, il movimento o cessa del tutto, o avviene irregolarmente. Spero che un guaio del genere, di difficile diagnosi, non vi accada mai, io ho preso il coraggio a due...*pinzette* ed ho risolto, ma non mi sento di consigliare questa operazione ad altri.

Usare questi mezzi necessita di una certa prudenza e le operazioni da effettuare, nel riporre questi rotabili, sono nel paragrafo:

OPERAZIONE DI MANUTENZIONE PER I PANTOGRAFI MOBILI

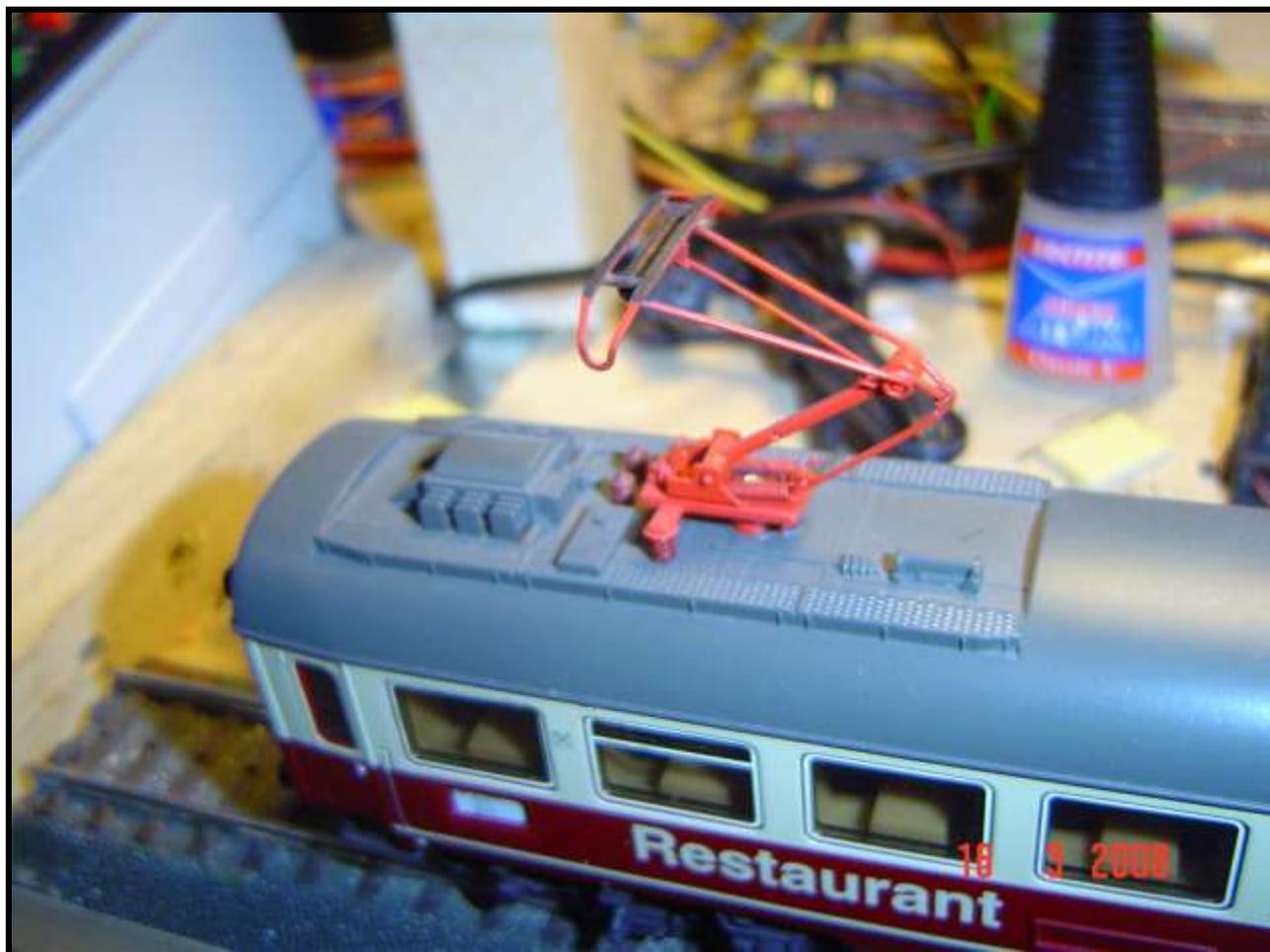


Foto n. 13: la carrozza TEE con pantografo mobile, la WRmz 135.

ROTABILI DI SERVIZIO O TRAINATI

1) LA 701 AUTOMOTRICE

Stupenda la Br 701 (**foto n. 14**), una draisina DB per il controllo e la manutenzione della linea aerea che ha, oltre alla piattaforma per il personale tecnico sollevabile e rotante (!), un unico pantografo mobile che viene alzato grazie alle molle, ed è abbassato invece, come avviene per tutti i pantografi di questi eccezionali modelli in H0, grazie ad un refe sottilissimo e *quasi* invisibile.

Questa draisina ha un pantografo simile al DBS 54.

Nella versione DB ante 1968, con colorazione rossa, ha lo stesso tipo di archetto, mentre in quella DB AG, monta un pantografo monobraccio. Probabilmente per motivi di costi queste ultime draisine hanno solo i suoni *senza però nessun movimento digitale*. L'archetto in tutte le versioni serve solo per testare la tesatura dei fili dopo gli interventi del personale sulla linea aerea (forse anche per le prove di alimentazione con strumentazioni elettroniche) e non certo per la sua alimentazione (è una Diesel e si sente bene dal chiasso che fa!).



Foto n. 14: la Draisina 701 in un cantiere di linea a Vibaden.

La **foto n. 15** di una vera Br 701 è stata scattata, sempre da Marco Palazzo, nel 2007 nei capannoni della stazione di Göppingen, proprio l'anno in cui fu prodotta dalla Märklin.



Foto n. 15: la vera Draisina 701 a Göppingen nel 2007.

2) LA DIENST ÜM 132 TRAINATA

La bella carrozza Dienst üm 312, Märklin è priva di particolari suoni. A catalogo come [art. 49961](#) del 2003/04, ha la carrozzeria in plastica ed è in scala 1:100.

Purtroppo la Dienst üm 312 non è più in produzione.

Era dotata di funzioni luminose e pantografi mobili, indipendenti, a comando digitale tramite i refe avvolti da un motore piezoelettrico.

Per rispettare la realtà questi pantografi vanno sollevati solo con la carrozza ferma, o in linea a bassissima velocità ([foto n. 16](#)), mi sembra d'aver letto di un massimo di 30/40 km/h.

3) LA CARROZZA WRMZ 135 DEL CONVOGLIO SÜDWIND

La Carrozza WRmz 135 ([art. 42973](#)) del 2005 circa ([foto n. 13](#)) oltre al pantografo sollevabile, ha, come unica funzione *sonora* il fischio del capostazione, per la verità debolissimo. Come ho già scritto altre volte nella realtà il sollevamento avviene solo per alimentare la sua cucina in stazionamento, se il pantografo del locomotore trainante non è in presa (per esempio durante le manovre per il cambio locomotiva).



Foto n. 16: la Carrozza Dienst um 312 a Vibaden.

LOCOMOTORI MÄRKLIN CON PANTOGRAFI MOBILI SINO AL 2012

Sono pochissimi in realtà i locomotori dotati di pantografi sollevabili e oltre alla 103 della [foto n. 12](#) l'unica altra macchina è la 152 150-9 che vedete nella [foto n. 17](#) ([art. 39340](#)).

So, perché di proprietà dell'amico Mauro Cozza, che è stata realizzata anche [un'altra 152](#), con una iscrizione pubblicitaria, ma non l'ho mai vista né fotografata.

I pantografi di tutti questi rotabili sono estremamente scorrevoli e così ben rastremati che persino quello della 152 in mio possesso non ha mai riscontrato difficoltà nel "raschiare" le catenarie da me tirate. Ovviamente su nuovi tratti questi locomotori (103, 152) vengono fatti transitare a passo d'uomo o... meno, per grande precauzione.

Come ulteriore precauzione ricordo, a quanti vogliono utilizzare queste macchine specialissime, che si DEVONO sganciare sempre tutti i pantografi (fa eccezione la draisina 701, che ne ha uno solo!), perché è sempre possibile attivare per errore la funzione di sollevamento digitale dell'archetto ancora bloccato... *sarebbero guai seri!*

OPERAZIONE DI MANUTENZIONE PER I PANTOGRAFI MOBILI

Luca Micheli, titolare del negozio specialista Märklin di Bergamo, mi fece notare queste istruzioni specifiche che persino il sottoscritto, *mea culpa*, aveva bellamente trascurato.

Questa *operazione-riposo* ricordo che va fatta su tutte le loco, carrozze e mezzi di servizio dotati di pantografi sollevabili digitalmente tramite motori piezoelettrici.

Una volta deciso di ricoverare per un lungo periodo un mezzo dotato di pantografo mobile si deve:

- a) sollevare digitalmente il pantografo (**foto n. 18**) ed è ovvio che il comando sarà diverso a secondo del tipo di apparato utilizzato (Control Unit o Central Station);
- b) abbassarlo poi manualmente, incastrarlo delicatamente (**foto n. 19**) e riporre in vetrina il rotabile;
- c) scrivere per prudenza su un foglio (inserendolo nella scatola o in vetrina) che il pantografo si dovrà assolutamente liberare (come avvenuto all'acquisto), prima di rialzarlo digitalmente.



Foto n. 17: la 152 150-9 con pantografi mobili a Vibaden



Foto n. 18: si alza, con comando digitale, il pantografo della Draisina.

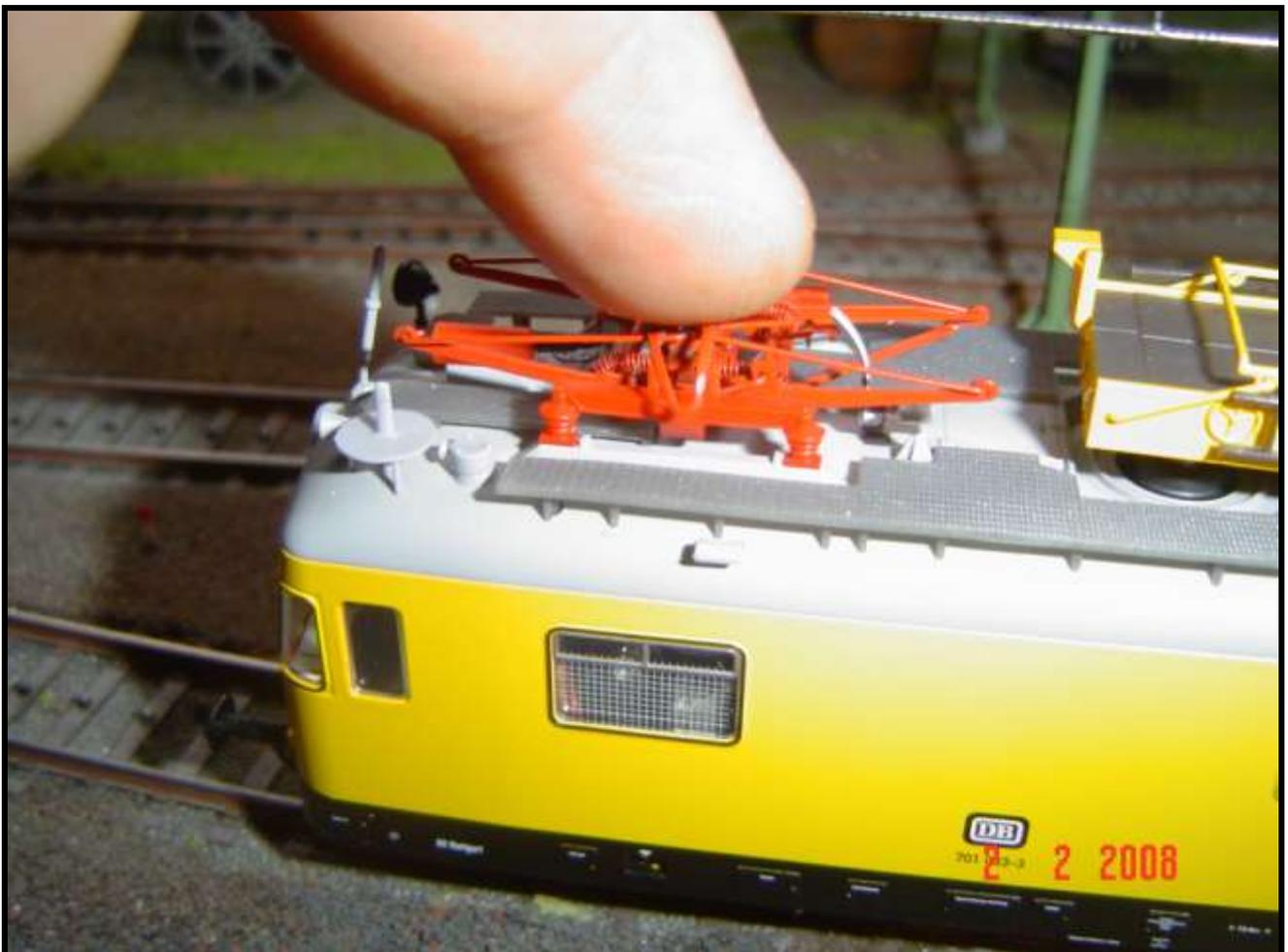


Foto n. 19: si abbassa manualmente e si incastra il pantografo mobile.



Foto n. 20: una reale draisina DB AG con pantografo monobraccio.

I LOCOMOTORI “STRANIERI” COME SI COMPORTANO ?

Con l'amicone Marco Briziarelli *italianista*, ma assiduo frequentatore del mio impianto, abbiamo anni fa provato un paio di *locomotori FS*. Ambedue della Roco *in corrente continua*, potevano viaggiare, alzando i pantografi, grazie alla corrente trasmessa dalla linea aerea tramite un trasformatore elettronico Rivarossi.

La prima *FS* che provammo fu una E 636 in castano Isabella che riuscì, grazie al suo strisciante più che generoso a transitare senza grossi problemi, ma il guaio invece ci accadde, *naturalmente in un punto malamente accessibile*, con una E 444, la nostra Tartaruga.

Quel modello aveva uno strisciante così in scala da uscire dalla linea di contatto DB alla prima curva...! Fui costretto ad intervenire, aprendo la finestra sullo sfondo, dal lato ovest di Vibaden, solo così potei recuperare dall'esterno la macchina, *sviata* e piegata su di un fianco.

Questa esperienza mi *consiglia* di non alzare incautamente archetti *stranieri*... i pantografi della Casa artigianale GT (foto n. 21) tipo 52 FS, con cui ho sostituito nel nostro “pendolino” quelli *orridi* originari Lima (in plastica!), del resto non furono mai in presa nelle prove in Germania del 1987 e 1988 (Capitolo 48°, specifico). Il supporto che ho cercato di riprodurre, che la Lima non realizzò, è un po' arrangiato.



Foto n. 21: pantografo italiano tipo 52 sull'ETR 401 FS a Vibaden.



Foto n. 22: il Gottardo alza un pantografo inadatto accanto a quello FS.

IL GOTTARDO E IL “TOPO GRIGIO”

Con Tito Myhre nel gennaio del 2008, sollevammo nel mio plastico, ad andatura *tipo lumaca in H0*, il pantografo SBB CFF del *suo* Gottardo in livrea originaria e ci accorgemmo subito che sarebbe uscito dalla catenaria, alzammo allora quello per la catenaria SNCF della **foto n. 22**, modellisticamente del tutto inadatto in Germania, che non ci diede problemi. Quello “tedesco”, in dotazione all’elettrotreno, grazie allo strisciante più ampio incontrò ancor meno difficoltà.

Nella mia **foto n. 23** il vero “Gottardo” in Svizzera, nel Canton Ticino, il 12 aprile 1987: potete notare il pantografo per la rete SBB CFF, il lato della carrozza è facilmente riconoscibile. Per gli *italianisti*: il pantografo più interno (sempre con strisciante stretto), opposto allo svizzero, deve essere alzato sotto la catenaria FS a 3000 volt c. c.; per i *märklinisti*: quello per la rete tedesca è accanto al pantografo svizzero.



Foto n. 23: il vero Gottardo alza il pantografo con strisciante svizzero.

Quando un paio d’anni dopo, nel 2010, acquisii il “Topo Grigio” nella colorazione degli ultimi anni d’esercizio (**foto n. 24**), subito utilizzai il pantografo per le DB, con cui, sino al 1999, circa il vero elettrotreno, Rabe 154, arrivava a Stoccarda, capitale del Baden-Württemberg nel cuore della Germania e, indovinate, a solo una quarantina di km da Göppingen! Il mio *imponente modello in H0* lungo 161 cm, scivola così molto facilmente sotto la catenaria.



Foto n. 24: il “Topo Grigio”, versione moderna del Gottardo, alza a Vibaden il pantografo con strisciante DB.

LOCOMOTORI SBB CFF E I LORO STRISCIANTI

Nelle [foto n. 25 e n. 26](#) il gigantesco doppio locomotore SBB CFF Ae 8/14, in una prova a Vibaden, portato da uno dei tanti märklinisti appassionati, che vengono da me per far “sgranchire” le loro *sardine*, come chiamo io le macchine per troppo tempo chiuse nelle scatole.

Per prudenza non alzai i diversi pantografi, ma oggi, a distanza di 5 anni, mi rendo conto di aver esagerato con le *precauzioni*: come si vede bene dalle foto le basi e gli striscianti non sono certo stretti come in Svizzera ([foto n. 27](#)): praticamente erano quasi il 35% più larghi che nelle gigantesche Ae 8/14 reali!

Già ho spiegato nel mio [68° Capitolo](#) che per evitare problemi alla *clientela*, che usa una catenaria di tipo tedesco, i pantografi elvetici, delle loco Märklin, sono quasi sempre... *addomesticati*. In tal modo *tutti* possono far circolare anche le bellissime macchine svizzere.

Le [foto n. 28 e n. 29](#) si riferiscono al mio “Cocodrillo” SBB CFF Ce 6/8 III 14310, che transita facilmente sotto la catenaria di Vibaden, ma solo grazie alla “piccola” modifica; mentre la [foto n. 30](#) è di una Re 460 pubblicitaria, sempre di un amico appassionato, che monta però archetti stretti del tipo “a scomparsa”, forniti come parti di ricambio opzionali (*da acquistare a parte*).



Foto n. 25: l'imponente doppio Ae 8/14 in prova a Vibaden nel 2008.



Foto n. 26: larghissimo lo strisciante dell' Ae 8/14, a Vibaden nel 2008.



Foto n. 27: lo strisciante strettissimo di veri locomotori SBB CFF.



Foto n. 28: un "coccodrillo" sotto la linea aerea di Vibaden.



Foto n. 29: Ce 6/8 III nessun problema con striscianti larghi a Vibaden.



Foto n. 30: un Re 460 III che monta striscianti stretti opzionali.

LOCOMOTORI POLICORRENTE

Macchine policorrente quali la Re 484 bitensione con 4 pantografi “Cisalpino” (della confezione: [art. 26544](#), [foto n. 31 e n. 32](#)) che vedete portato a Vibaden e fotografato dal proprietario Tito Myhre, in una sua visita nel 2008, non danno problemi, se si utilizzano gli striscianti larghi. Non vi stupite se nelle due foto vedrete la 484 con gli archetti abbassati, la prova fu fatta con una certa fretta e non ce la sentimmo di fare esperimenti veloci...!



Foto n. 31: l'Re 484 “Cisalpino” fotografato da Tito Myhre a Vibaden.



Foto n. 32: l'Re 484 viaggia con pantografi abbassati, ma potrebbe tranquillamente alzare quelli con striscianti larghi.

Anche la “canora” e bellissima 1216 238-6 delle ÖBB (foto n. 33), modello Märklin del 2009/10 art. 39836, può transitare, pur *straniera* delle ÖBB, sul mio impianto tedesco perché alza, come avviene nella realtà, uno dei due pantografi interni a strisciante largo, adatto alla catenaria DB odierna.



Foto n. 33: 1216 238-6 delle ÖBB in corsa isolata a Vibaden.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

