

LE CARROZZE RISTORANTE (CON PANTOGRAFO)

Breve presentazione dei tipi in commercio

Vengono riprodotte (Roco) le tedesche tipo WRûmz 132 (senza pantografo), o quelle, con pantografo (dalla Märklin, Fleischmann e Roco), WRûmz 135, ci sono anche le svizzere tipo IV WR, recenti le EWR IV e le nuove (Märklin), in scala esatta, tipo SBB WR, in acciaio leggero, [articolo 43390](#) della Märklin. Per quanto riguarda le carrozze DB AG, sempre la nostra Märklin, ha prodotto, sino a circa due anni fa, il tipo InterCity WRmz 135.0, con pantografi grossolani ([articolo 42971](#)), e, per le vecchie DB, la carrozza WRmz 135, con funzioni digitali molto interessanti: un fischio, *debolissimo*, ma, e soprattutto, con il pantografo mobile e molto realistico. La carrozza, in scala 1:100, è stata per anni in catalogo con il numero [42973](#) e può essere abbinata al convoglio noto come Südwind.

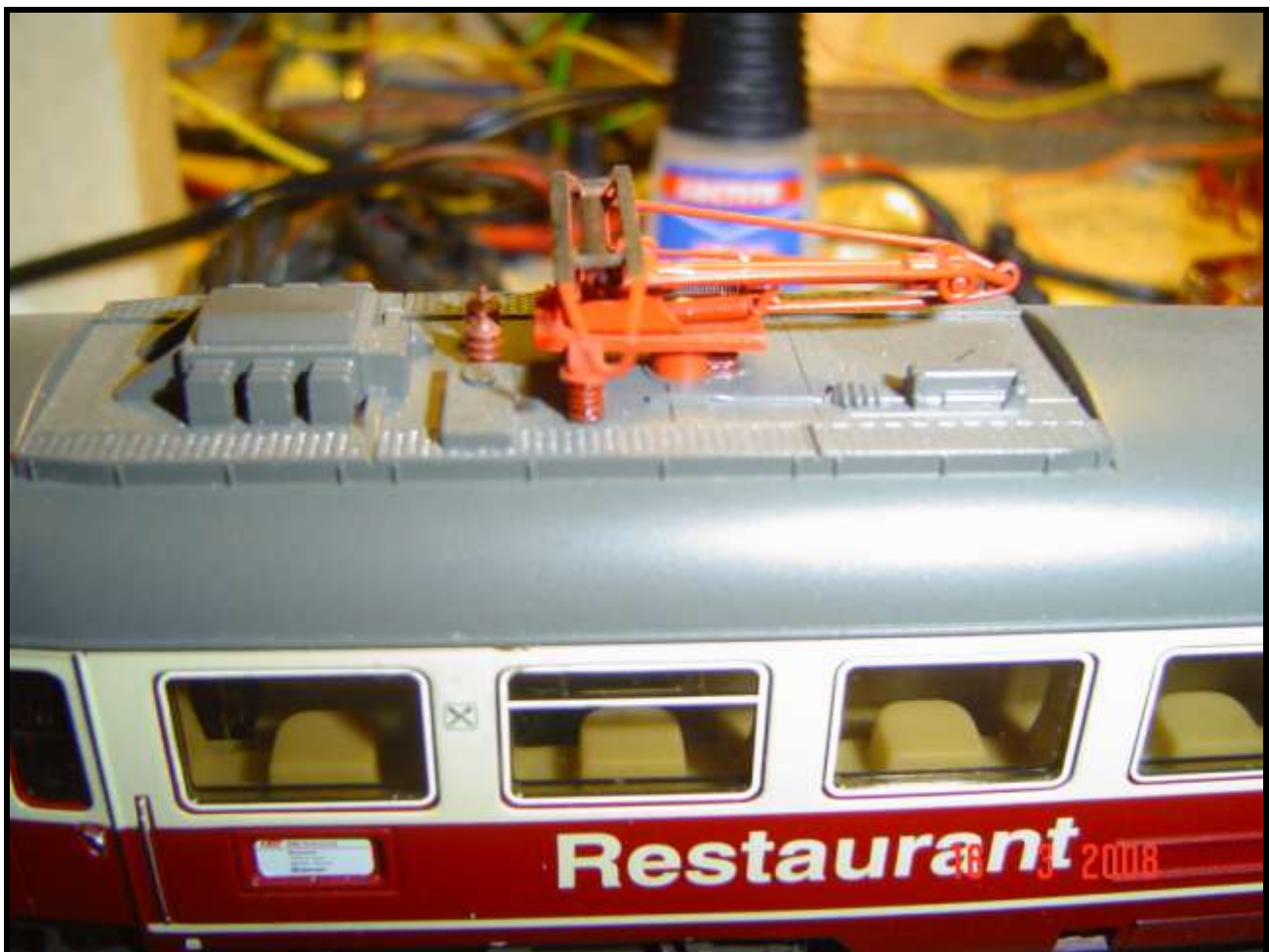


Foto n. 1 : la carrozza ristorante Märklin con il pantografo mobile.

Nelle [foto n. 1 e 2](#): la carrozza mentre alza l'archetto, permettendo così d'alimentare elettricamente la cucina in stazione, nel caso che la locomotiva titolare abbassi per qualsivoglia motivo il suo pantografo.

Come avviene il movimento nella carrozza WRmz 135

Anzitutto è necessario sganciare il pantografo se la carrozza è nuova. È normale che, una volta sganciato, impieghi qualche decina di secondi per resettarsi, a volte il pantografo resta come sospeso, poi, con un cigolio da brivido (attenzione non c'è niente da lubrificare!), obbedisce sulla Control Unit 6021 al comando F2. Il movimento avviene lentamente e rumorosamente, per effetto della cassa della carrozza che fa da risonanza. Non si deve **MAI pigiare ripetutamente** il pulsante della funzione, sia che si usi la Control Unit, una Mobile Station, o una delle Central Station, ma si deve sempre attendere che il comando venga eseguito. Il sottilissimo filo è a malapena visibile e lo si può osservare solo con un alto ingrandimento della foto.

Importantissima manovra di manutenzione

Importantissima, quando si prevede un lungo periodo di inattività, l'essenziale e semplice operazione da effettuare sul pantografo:

Questa *operazione-riposo* ricordo che va fatta su tutte le loco, carrozze e mezzi di servizio dotati di pantografi sollevabili digitalmente tramite motori piezoelettrici ed evita che il refe possa assumere una posizione errata, a causa dell'inattività e gli agenti atmosferici (caldo e umidità). Una volta deciso di ricoverare per un lungo periodo un mezzo dotato di pantografo mobile si deve:

- a) sollevare digitalmente il pantografo (come nella **foto n. 2**);
- b) abbassare manualmente lo stesso, incastrandolo delicatamente (**foto n. 1**);
- 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.

Come ho avuto modo di riferire nel **Capitolo n. 2**, sulla Draisina Br 701, ho avuto la sgradevole necessità di metter mano su di un pantografo mobile, montato male in fabbrica (un giro di refe in meno), proprio della carrozza ristorante **art. 42973**, mi è andata bene...

Il sollevamento con comando digitale

Ricordo che nella Central Station o nelle Mobile Station compare anche una icona specifica per il sollevamento del pantografo. Nella Central Station 2 l'icona è persino mobile (**foto n. 3**)!

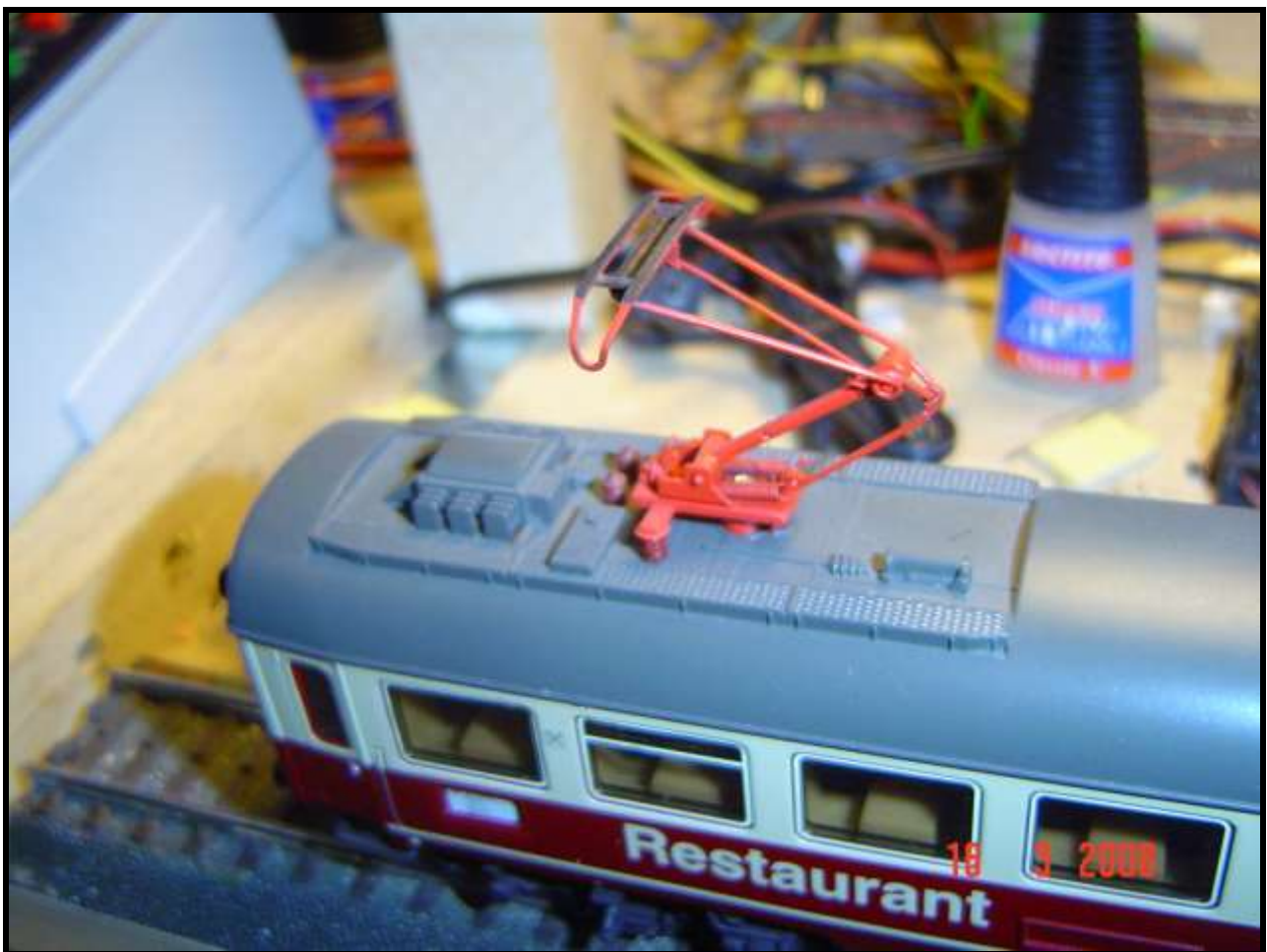


Foto n. 2: la carrozza ristorante Märklin con il pantografo sollevato.

Per coloro che non hanno ancora dimestichezza con le Mobile, preciso che bisogna ricercare, entrando nel *datbank*, la carrozza col suo numero di catalogo ed impostarla. Il comando dato con il Systems è più immediato ed il pantografo sembra rispondere meglio; aggiungo che le prove sono state effettuate sul mio banco di lavoro e nella totale assenza di altri rotabili digitali che potrebbero, assorbendo energia, falsare l'esperimento, come accadrebbe su di un plastico già ricco di locomotive. Insomma la Control Unit Motorola sembra avere, come dire, meno *spunto* a parità di energia erogabile. Con l'ultima Central Station 2 (art. 60215**) questi problemi sono stati praticamente risolti.**



Foto n. 3: Picona mobile graficamente nella Central Station 2.

Estetica della carrozza WRmz 135

Sul tetto, monocolore, non spicca, come dovrebbe, l'apparecchiatura elettrica di trasformazione.

I tavolini sono forniti nel classico e deprimente colore sahariano.

Nella carrozza d'epoca Vb (dopo il 1994) il tetto è totalmente in grigio chiarissimo (nelle **foto n. 4 e 5** appare quasi bianco), eccezion fatta per due isolatori applicati a parte, bene in vista nella **foto n. 4**; si notino, sempre nella stessa immagine, i tavoli forniti di tovaglie (ovvero una mano di colore acrilico bianco, data dal sottoscritto).

Invecchiamento della zona apparecchiature

L'invecchiamento di ambedue i tetti è *obbligatorio*, tanto più che non è necessario rendere il tutto particolarmente lercio, nella realtà queste carrozze erano sempre tirate a lucido, solo le apparecchiature sui tetti risentivano certamente di qualunque viaggio sotto le intemperie e non sempre si trova un... lavavetri, pardon un *lavatetti*, in stazione!

Con una mano di grafite si ottiene una leggera sporcatura e le pedane di calpestio *sembrano* realmente metalliche. I radiatori o gruppi di raffreddamento del trasformatore (**foto n. 6**) sono molto più *vissuti*.



Foto n. 4: carrozza ristorante (epoca Vb) Märklin con il tetto immacolato.

La carrozza ristorante d'epoca Vb, ferma in stazione a Vibaden sul 5° binario (foto n. 6), ha subito un invecchiamento analogo a quello della carrozza di epoca IV, ovvio che la sporcatura risulti più marcata su di un colore chiaro (foto n. 7).



Foto n. 5: Carrozza ristorante (epoca Vb) Märklin visione dall'alto, tetto lindo.



Foto n. 6: la carrozza di epoca Vb con tetto e pedane leggermente invecchiate.



Foto n. 7: la carrozza di epoca Vb con tetto e pedane leggermente invecchiate.



Foto n. 8: la carrozza di epoca Vb molto ravvicinata ad altre carrozze.

In futuro saranno rinnovate?

Nei prossimi anni vedremo certamente anche il rinnovamento di questi vagoni in una scala più vicina alla canonica H0. Con la misura di 28,2 cm si ottiene un compromesso (1:93,5) che i puristi aborriscono, ma che consente di far girare su plastici, con le note curve *da miniera di salgemma*, carrozze che dovrebbero, è vero, superare i 30 cm, ma dovrebbero circolare su curve da 8/16/24 metri di diametro (in H0!) o, quantomeno, solo grazie all'aiuto dei timoni d'allontanamento, ormai universalmente applicati, su curve da 111,4 cm di raggio, le **24912** della Märklin, uniche prodotte industrialmente (binari C), per quanto sempre troppo strette. In rettilineo le carrozze sia in scala 1:100 che in scala 1:93,5 hanno i soffietti perfettamente aderenti (**foto n. 8**).

Se il rinnovamento coinvolgerà anche i brutti, obsoleti, pantografi sollevabili manualmente al momento non è dato sapere. Interessante osservare, confrontando le **foto n. 1 e n. 5**, la diversità della larghezza dello strisciante, che nella carrozza d'epoca più moderna è più in scala... ma, attenzione, il pantografo non è il Märklin originale, ma un Roco, *rubato* ad una mia vettura da rottamare. L'organo di presa aerea della Casa di Salisburgo funziona perfettamente, ma è tanto stretto che non lo alzo di certo in linea.

Come si può osservare nelle **foto n. 1, n. 4, n. 6** (ed altre), sia l'archetto Märklin che quello Roco risultano ben schiacciati, gli snodi sono sufficientemente contenuti e tutto sommato si avvicinano alla scala perfetta, pur mantenendo un certo grado di robustezza. Leggi inoltre, nel **Capitolo 8°**, le note sul vecchio **7247** e vedi le foto di confronto col nuovo pantografo **art. 603391**.

Il pantografo si solleva solo in stazione!

Attenzione: il pantografo, in queste carrozze ristorante, durante il viaggio è sempre rigorosamente abbassato e c'è inoltre da segnalare che lo strisciante di quello mobile è più largo del normale. Motivo? Per rispettare la realtà è sì preferibile non alzarlo durante la marcia, ma se, per errore, ciò avvenisse... meglio che il pantografo non si impigli in qualche imperfezione della linea di contatto (**foto n. 9**). Ne ho già parlato nel mio libro nel § 15 sulle istruzioni per la linea aerea: se danneggiate i pantografi mobili non c'è riparazione o garanzia che tenga, vanno rinviati in fabbrica e... pagati. La linea aerea deve perciò essere tirata e bloccata al meglio. I controlli dovranno essere *capillari*, ma alla fine si riesce anche a far viaggiare gli ICE a tutta velocità e con tutti i pantografi in presa... sul mio plastico ci sono riuscito, vedi le **foto n. 10, n. 11 e n. 12**.

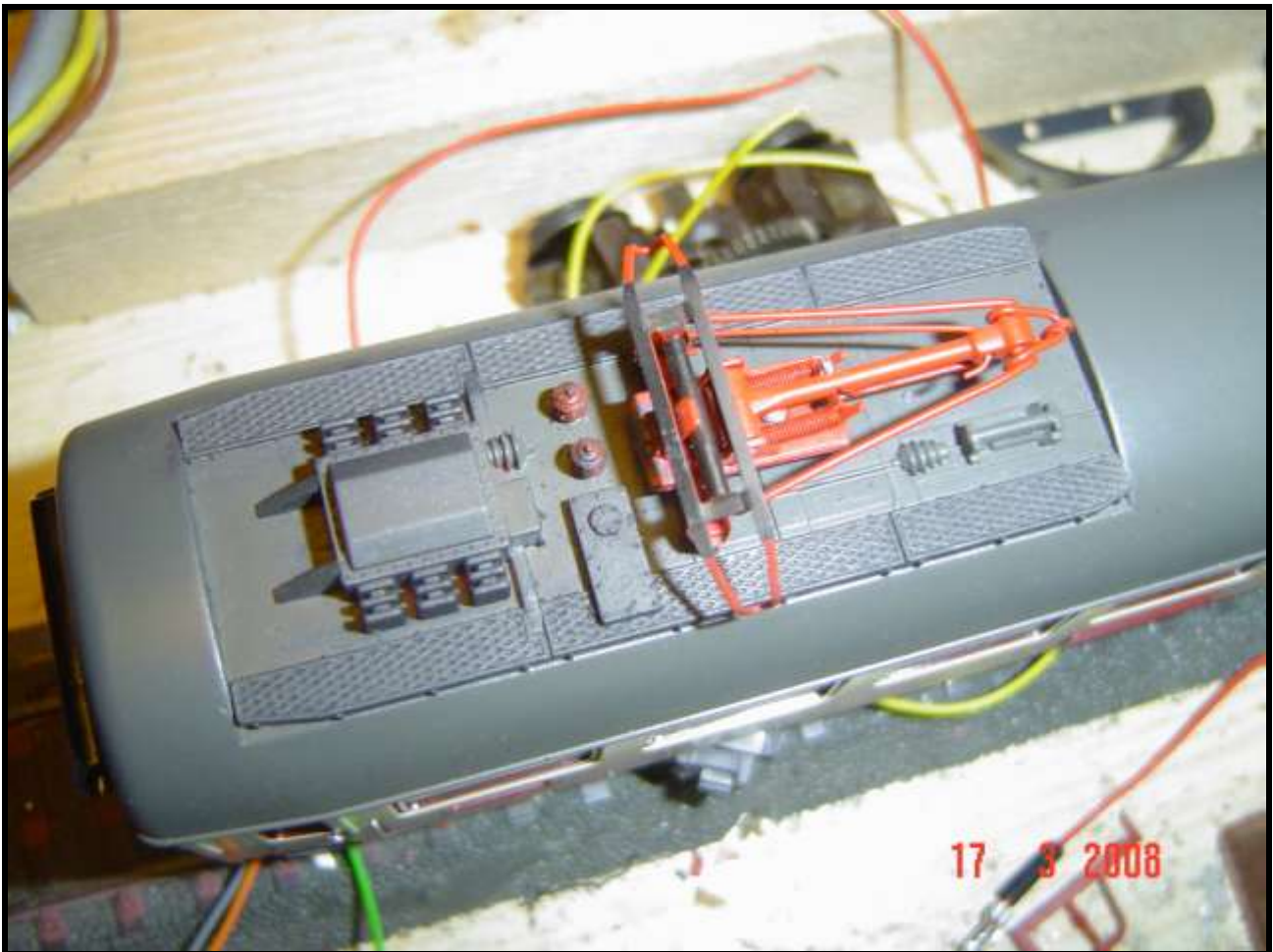


Foto n. 9: carrozza ristorante Märklin, con tetto e pedane invecchiate, ha lo strisciante leggermente più largo per evitare problemi con la catenaria.



Foto n. 10: una 111 con carrozze Lufthansa in corsa con il pantografo alzato.



Foto n. 11: un ICE 3 111 affronta una curva R4 con il pantografo alzato.



Foto n. 12: una 182 in corsa con il pantografo alzato.

Linea aerea e curve modellistiche

A questo proposito la nota *vexata questio* sulle curve strette, già da me ampiamente dibattuta, vale anche per la linea aerea: se potessimo far viaggiare i nostri treni in curve almeno da 3 metri di diametro, la linea di contatto sarebbe estremamente più semplice da tirare e molto meno pericolosa per i pantografi, che potrebbero avere striscianti in scala perfetta. Da prove effettuate risulterebbe più sicura di almeno il doppio e non vedremmo più nei grandi plastici *pubblici* locomotori che viaggiano con pantografi abbassati: persino quello enorme d'Amburgo usa questo espediente veramente irrealistico.

Nei grandi impianti d'oltralpe

L'amico Marco Palazzo, che ha girato l'Europa ed il nostro Pianeta di certo più di me, mi ha riportato foto per me *scioccanti* e riferito di scempi irrealistici perpetrati nei santuari del fermodellismo tedesco... È chiaro che la necessità di far girare senza sosta convogli ad effetto quali gli ICE, il Gottardo o lunghe composizioni svizzere, con trazioni multiple di locomotori, in impianti dove poi non sempre si possono tenere a freno le mani dei ragazzini (ho visto delle foto del plastico di Amburgo in cui un ragazzo tocca bellamente dei carri) costringe i responsabili a rinunciare alla linea di contatto funzionante. Confronta poi le **foto dalla n. 13 alla n. 16**, scattate da Marco Palazzo su plastici tedeschi Märklin. Pantografi che difficilmente si impiglierebbero e quelli *difficili* sono sempre abbassati (vedi le descrizioni che ho fatto sul mio libro dei tipi di archetti, vecchi e nuovi: il libro è *scaricabile dal sito* www.3rotaie.it).



Foto n. 13: pantografi difficili abbassati sempre nei plastici pubblici.



Foto n. 14: pantografi non pericolosi abbassati anche in marcia.



Foto n. 15: archetti abbassati in plastici pubblici come nel vecchio Merklingen.



Foto n. 16: pantografi abbassati anche, e soprattutto, in piena corsa.

■ locomotore 103 137-6, partner ideale per la ristorante WRmz 135

Il locomotore 103 137-6 Märklin (art. 39579, modello **INSIDER** del 2003) è il perfetto partner della carrozza ristorante d'epoca IV (art. 42973), ferma in stazione (foto n. 21) a Vibaden sul 3° binario; poi, durante la interessante manovra delle foto dalla n. 17 alla n. 22 la carrozza avrà il pantografo abbassato o alzato (se la locomotiva non si è ancora agganciata) come accade, nella realtà, per non far mancare l'energia elettrica alle cucine.

Lo spettacolo di questa simulazione in H0 è veramente interessante e comporta un certo numero di minuti, anche se per i neofiti può apparire troppo complessa; l'intera manovra fu descritta anche nella ottava parte del mio **40° Capitolo** nel paragrafo:

Dopo la modifica ecco un esempio pratico

È parimenti possibile con questi rotabili Märklin riprodurre i movimenti della 103 137-6 che innalza il pantografo posteriore o anteriore a seconda della direzione di marcia.

Le foto della manovra



Foto n. 17: il locomotore 103 137-6 alza il pantografo posteriore.



Foto n. 18: il locomotore 103 137-6 inverte la marcia e alza l'altro pantografo.



Foto n. 19: il locomotore 103 137-6 si aggancia al convoglio (fuori campo il pantografo della carrozza ristorante si abbassa).



Foto n. 20: il locomotore 103 137-6 alza di nuovo il pantografo posteriore.



Foto n. 21: la carrozza ristorante del TEE ha il pantografo abbassato, perché il locomotore 103 137-6 è stato già agganciato al convoglio.



Foto n. 22: il locomotore 103 137-6 in corsa con il pantografo alzato.

Questo 80° Capitolo è la rivisitazione aggiornata e molto ampliata del vecchio Capitolo 7° è stata controllata, nelle sue varie parti, circa 38 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”

Gian Piero Cannata

