

117 107-3, EXCLUSIV DEL 2014 (I PARTE)**- Märklin art. 37062 -****Foto n. 1: la 117 107-3 così come si presenta nuova di zecca.****PRECISAZIONE**

Per le notizie storiche vi rimando al mio **69° Capitolo**, così come per le note sulla macchina che non hanno subito variazioni sostanziali.

COSA È REALMENTE CAMBIATO

La nuova loco elettrica, ora presentata in tiratura limitata nella serie **EXCLUSIV**, presenta importanti diversità rispetto alla macchina del 2011 (allora secondo Insider di quell'anno), forse le *aspre* critiche della stampa nazionale ed estera hanno indotto la Märklin a modificare quanto era stato più denigrato e mal accettato.

Una mia ulteriore considerazione riguarda però il carrello anteriore, per cui ripropongo quanto scritto nella 2° parte del mio **Capitolo 69°**, vecchio di 3 anni.

(DAL CAPITOLO 69° II PARTE)

ADATTAMENTI DELLA MÄRKLIN AL CARRELLO ANTERIORE

La nuova E 17 111 è stata accompagnata da una foto della locomotiva reale (foto n. 5, presa dall'attuale Catalogo 2011), debbo dare atto alla Märklin, che raramente presenta foto di una specifica locomotiva accompagnando un modello in H0, che questa volta non si è voluto nascondere l'adattamento non bellissimo, ma del tutto necessario, che è stato praticato sulle traverse/paratie laterali, sotto le cabine di guida, traforate (al vero) per diminuirne il peso e rivettate.



Foto n. 5 (del capitolo 69°): il carrello portante della vera E 17 111.

Queste traverse erano traforate in quattro punti, lo si vede bene nella foto n. 5, ma impedirebbero, se riprodotte in scala H0, qualunque movimento laterale del carrello anteriore, a causa delle nostre curve molto strette. (...) Sin qui quello che scrivevo nel 2011.

MODIFICHE DELLA MÄRKLIN AL CARRELLO ANTERIORE DELLA NUOVA 1 17 107-3 DEL 2014

Se si osservano le foto del modello sul depliant delle novità Exclusiv il modellista potrebbe pensare che si sia potuto *modificare* a tal punto il carrello anteriore, che con la sua traversa forata *incarcera* le ruote

portanti, da aver trovato, per così dire, la *quadratura del cerchio*, in realtà, leggendo bene, si capisce che tali traverse sono degli aggiuntivi (!) la cui possibile inserzione sul carrello è tutta da verificare.

Nella confezione vi è abbondanza di istruzioni (essendo poi una mfx +, vi è tutta la descrizione della nuova cabina di guida), nel libretto però neanche un accenno alle nuove traverse, sembra in nessuna scatola da quello che è emerso da interrogazioni telefoniche con negozianti e modellisti. La domanda sorge spontanea: *warum*, ovvero perché?



Foto n. 2: la nuova bustina con gli aggiuntivi per la 117 107-3.

Il fatto che non venga data nessuna indicazione è purtroppo stato da me verificato: in realtà gli aggiuntivi per la nuova 117 107-3 NON sono applicabili per macchine operative su plastici dalle curve di qualsiasi raggio. Dalle prove condotte queste parti, applicabili a incastro, si distaccano persino affrontando le curve dei deviatori slanciati, o del raggio IX, (art. 24711 o 24712), non possono (foto n. 3) certo transitare su curve del cerchio IV/V, figuriamoci su curve più strette.

Delusione? Certo, ma anche uno stimolo per cercare di ovviare a tale problema, e l'idea nasce da un tempo e da modelli lontani...



Foto n. 3: con gli aggiuntivi montati (non modificati) la 117 non può transitare su curve standard.

BREVE CRONISTORIA

Nei primi anni 2000 riuscii a trovare un modello di Br 10 Delta, la cui storia è stata raccontata nel mio libro. Una volta resa digitale e dotata dei suoni grazie a Paola Spiniello, la misi in esercizio a Vibaden *due* tra il 2002 circa e il 2004. Nelle foto di allora cercavo di non mettere troppo in evidenza l'unico vero *errore* di quella bella vaporiera, rivoluzionaria per la Märklin del 1999 (dotata di suoni *sincronizzati!*), che anche a Vibaden *tre* fa il suo ottimo servizio di traino nell'epoca terza. Di quale *errore* sto parlando? Vedete la [foto n. 4](#).

Invece la bella 05 001 ([foto n. 5](#)), come del resto la 05 002 del record mondiale di velocità del 1936 ([foto n. 6](#)) hanno, come al vero, solo delle corrette aperture posteriori ed un leggero intaglio anteriore. Con una semplice modifica alle carenature, fornite per la vetrina, ho potuto far viaggiare la mia Br 10 anche in curve del raggio IV dei binari "C"... semplicemente limando le bombature (*inutili*, tra l'altro invisibili) che impedivano il movimento completo del carrello portante anteriore, anche l'amico Tito Myhre l'ha fatto per la sua Br 10 e l'effetto ottico ([foto n. 7](#)) è *sorpriendente*, naturalmente non si possono però affrontare curve da brivido con quelle carenature, ma perché farlo se appena non si deve?! Si doveva fare qualcosa anche per la nuova 117.



Foto n. 4: la Br 10 mostra l'apertura necessaria per le curve strette.



Foto n. 5: invece la bella 05 001 non presenta intagli errati.



Foto n. 6: anche la 05 002 ha un'apertura posteriore come nel reale.



Foto n. 7: la Br 10 monta le carenature complete dopo la modifica.

MODIFICHE PERSONALI ALLE TRAVERSE/COPERTURE DEL CARRELLO ANTERIORE



Foto n. 8: bustina aggiuntivi (rec) uno dei fori (quello laterale) dove inserire il rec della E 17 111.

Nella E 17 111 del 2011 la Casa di Göppingen, come ben si vede nella **foto n. 8** tratta dal vecchio **69° Capitolo**, aveva trovato forse un compromesso, secondo me valido (o per i maligni un “meno peggio”) che univa una riproduzione accettabile di quella difficile traversa e una operatività su qualunque serie di curve standard. Appariva grave la semplificazione dei cacciapietre nei carrelli portanti, presenti e ben visibili nelle foto dei modelli reali (confronta le foto del mio **Capitolo 69°**), ma anche questa semplificazione è stata corretta (**foto n. 12**). Nel nuovo modello però la traversa è letteralmente tagliata a metà: in pratica se non si montano gli aggiuntivi (**foto n. 9**), il risultato è pessimo. Se si montano (4 in tutto, più i 2 rec, **foto n. 10**), così come sono, il risultato è eccellente per un modello da vetrina, ma non è in alcun modo consigliabile per modelli operativi, come ho già detto. Allora, e *con somma pazienza*, si devono limare quei particolari minuti e con fastidioso lavoro, a lungo, nella parte più in basso interna, come ovvio, osservate bene la **foto n. 11**, in cui il pezzo a sinistra è quello in corso di modifica. Ci vuol anche mano ferma.



Foto n. 9: aggiuntivi ancora non montati sul carrello della 117 107-3.



Foto n. 10: aggiuntivi montati completano la traversa della 117 107-3.

L'operazione di limatura è lunga e scocciaante a causa della piccolezza dei pezzi (**foto n. 11**), che vanno maneggiati delicatamente e che sono:

- 1) difficili da tenere in mano;
- 2) non si possono stringere in un morso per la loro delicatezza;
- 3) non si può esagerare con la lima, pena la loro distruzione, tanto sono sottili;
- 4) non vengono forniti in soprannumero;
- 5) non è fornito un numero di riferimento ricambi.

Dopo varie prove, sia senza incollaggio (solo accostati a pressione), che dopo averli incollati con una goccia di Bostik (presi con pinzette, per non far pasticci con la colla, **foto n. 15**), vanno posizionati nei fori (uno è visibile accanto alla scaletta d'accesso nella **foto n. 9**), che poi non saranno più visibili. È molto consigliabile il Bostik super chiaro (**foto n. 14**), collante che conserva una buona elasticità, necessaria perché le traverse aggiuntive sono comunque sollecitate nelle curve.

Un'altra idea potrebbe essere quella di un collegamento elastico tra i 2 traversoni, ma è stato poi scartato per la presenza del prolungamento metallico (osservate, e con attenzione, la **foto n. 16**) che consente la traslazione del carrello motore, quindi non modificabile.

Solo la Märklin in sede di progettazione avrebbe potuto far qualcosa.



Foto n. 11: aggiuntivi in modifica, quello di destra ancora come fornito dalla Märklin, per confronto.

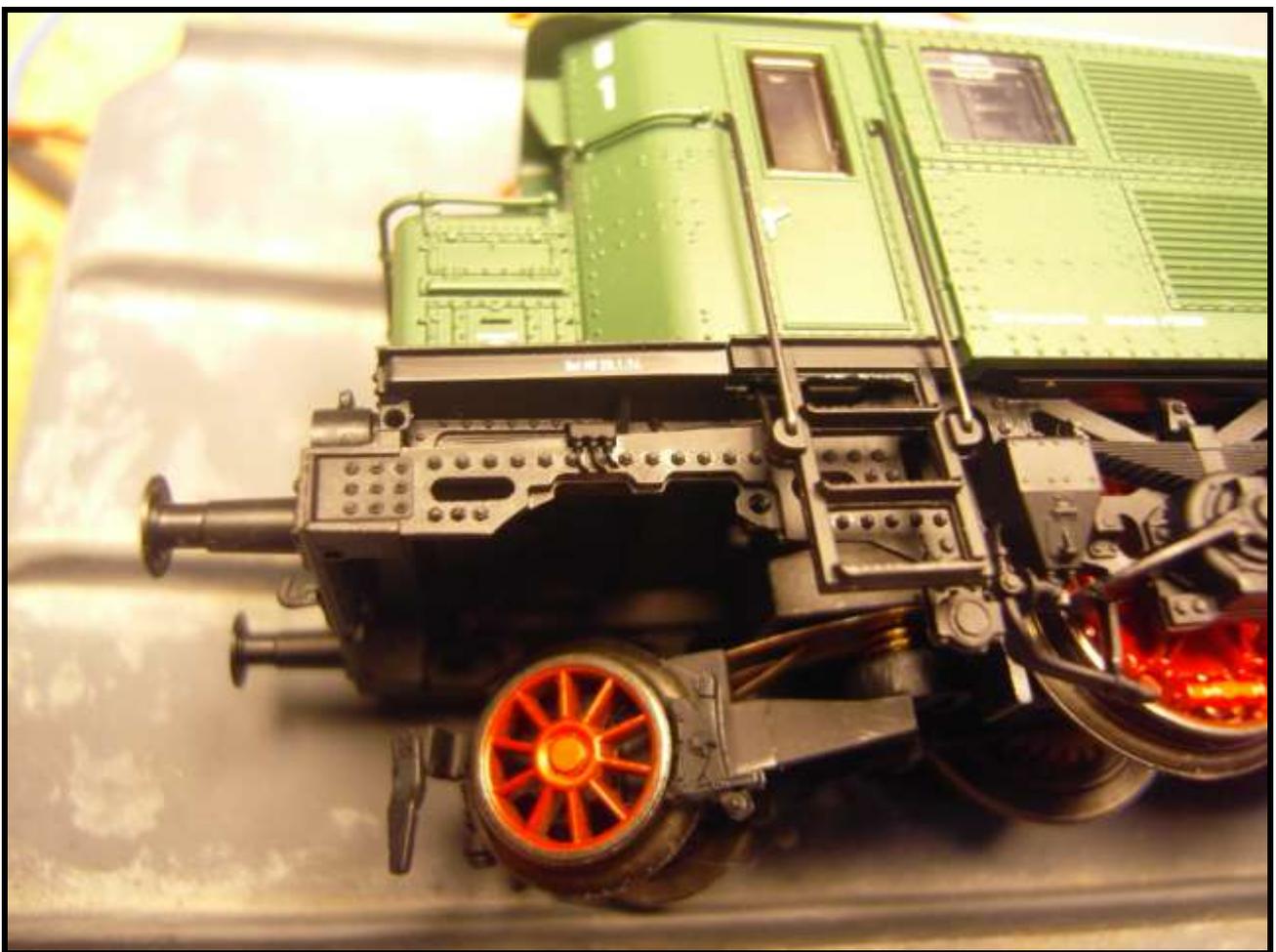


Foto n. 12: il foro per il rec e i cacciapietre più completi e realistici.

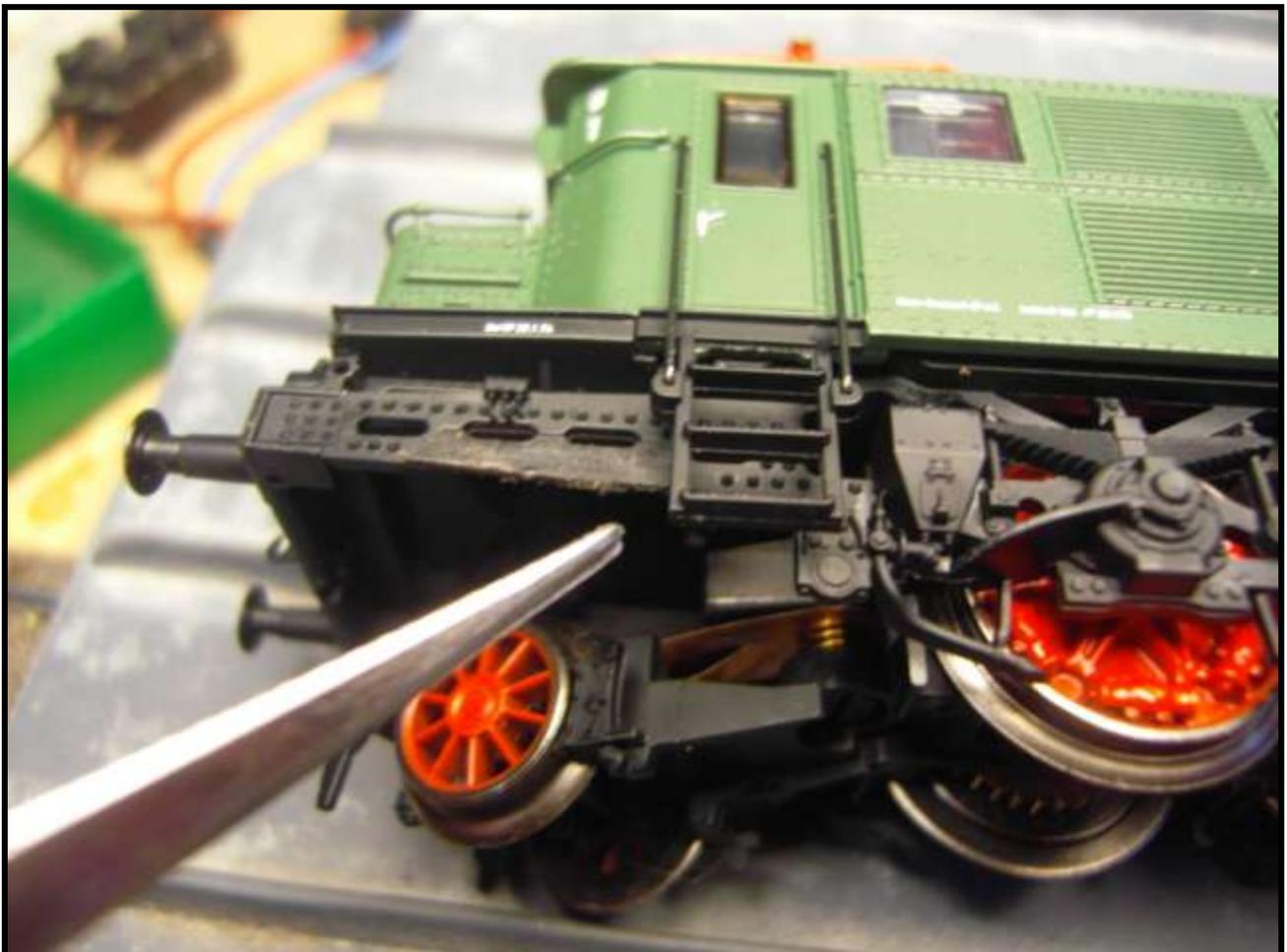


Foto n. 13: gli aggiuntivi vanno incollati con Bostik.



Foto n. 14: gli aggiuntivi vanno incollati con Bostik.



Foto n. 15: gli aggiuntivi vanno maneggiati delicatamente con pinzette.

Come vedete bene dalla **foto n. 16**, una eventuale molletta (*già difficile da bloccare perché non prevista dalla Märklin*) che richiamasse in curve strette i traversoni, andrebbe a collidere con i metallici prolungamenti dei carrelli, presenti in tutte e due le zone del sottocassa perché in essi si avvitano i carrelli portanti.

Inoltre la presenza delle molle di richiamo ostacolerebbe il movimento dei carrelli portanti e del portagancio/portaganci (qualcuno preferisce avere entrambe le testate operative modellisticamente).

FISSAGGIO DEI DUE REC

I due rec invece vanno fissati con del Vinavil (al limite anche il Bostik va bene, ma altri collanti, come i cianoacrilici sono persino pericolosi), prima incollateli nei fori laterali (**foto n. 12**), poi, dopo qualche ora, infilate la loro parete curvata nei fori bassi sotto i respingenti, uno si vede nella **foto n. 16**, vi restano elasticamente fermi.

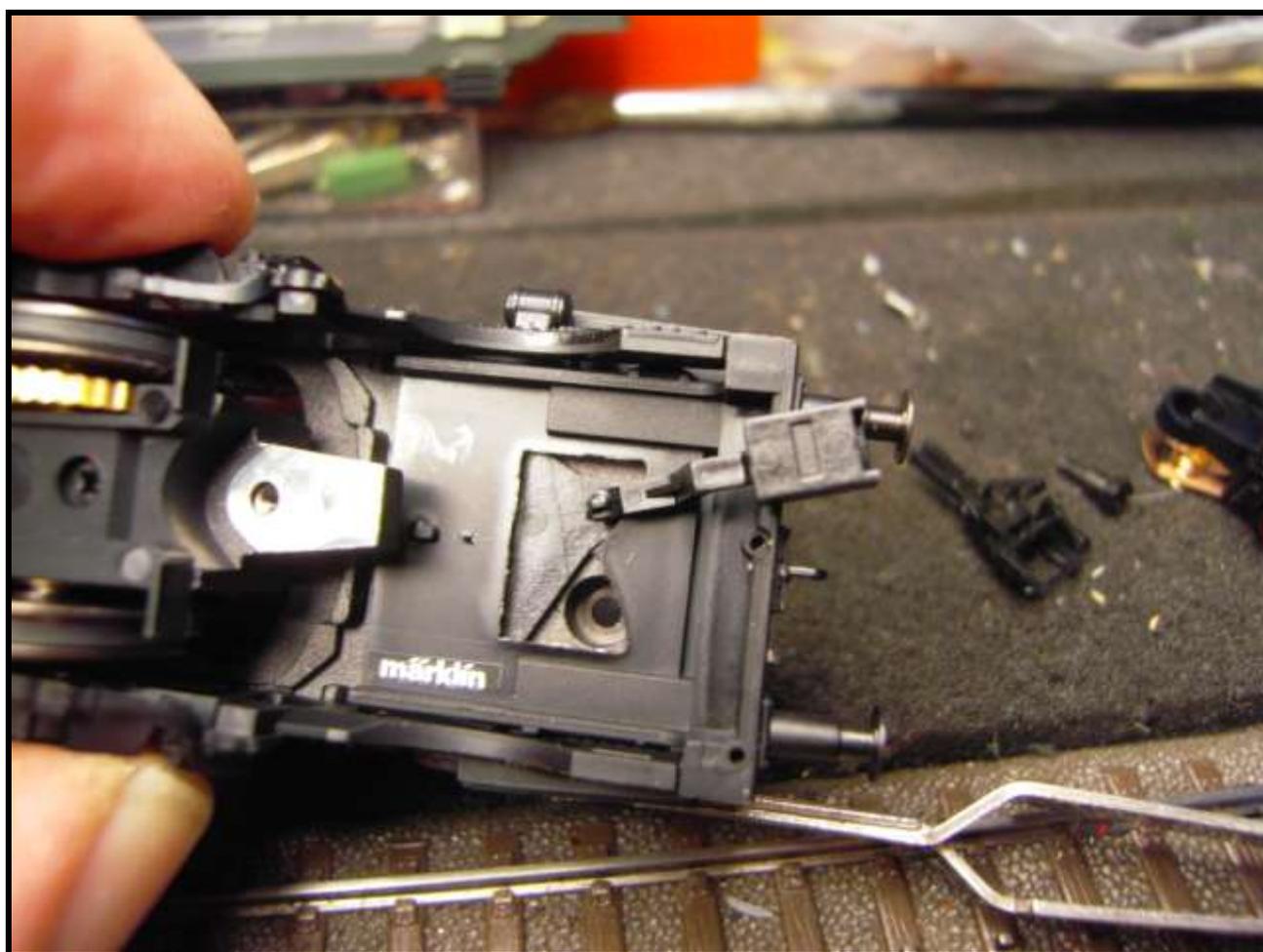


Foto n. 16: notate sul carrello il prolungamento (metallico) che gli consente il movimento e in basso, sotto il respingente sinistro, il foro dove infilare il rec , che però va incollato prima nel foro laterale.

Nelle **foto n. 17 e n. 18**, prese la prima anteriormente e la seconda di lato, si nota anche la curvatura elastica che il rec assume al termine dell'operazione.



Foto n. 17: il rec va posizionato poi nel foro sotto il respingente.



Foto n. 18: il rec posizionato prima nel foro laterale, poi sotto.

IL PANTOGRAFO E IL TETTO

Nella **foto n. 20** del tetto della E 17 111 del 2011 si osservi il telaio, al vero inesistente, che collega il pantografo al mantello. Come ho già avuto modo di dibattere specificatamente nel mio recente **Capitolo 87°** (“Una modesta proposta” per modificare i pantografi Märklin DBS 54) al vero i pantografi (anche gli SBS 10 che montarono i locomotori della serie E 17/117 quasi esclusivamente) non debbono avere nessun contatto elettrico (!!) con la cassa... pena la morte del macchinista e l’esplosione dei motori elettrici colpiti dalla scarica da 15.000 volt in alternata; ovviamente, se ne accorsero tragicamente i macchinisti delle vaporeiere negli anni pionieristici della trazione elettrica: se, salendo su un tender per sistemare il carbone o altro, si avvicinavano a una certa distanza critica (il cosiddetto *franco elettrico* o *di isolamento*) dai fili dell’alta tensione della catenaria, potevano morire fulminati. A tal fine sulle locomotive a vapore in Germania furono posizionati in punti strategici dei cartellini con il simbolo del fulmine (**foto n. 19**), in Italia per esempio era scritto sulle casse dei tender a chiare lettere: linea aerea pericolo di morte.



Foto n. 19: Br 50 2448 con il simbolo antinfortunistico anteriore.

Nel modellismo, a parte le scale 0 e 1 dove si trovano autentici, e *cari capolavori*, il particolare distacco pantografo/cassa è per lo più quasi impossibile da attuare perfettamente.

Comunque non impossibile... tanto è vero che sia nelle 144 081-7 (art. 39440) del 2005, che nella E 44 044, modello mfx del 2010 (art. 39441), e ovviamente nel, *per ora*, ultimo modello mfx + della E 44 082 del 2014 (art. 37442), il pantografo è totalmente sollevato, è vero vi sono sempre delle semplificazioni (i cavi non sono ben collegati), il pantografo è il solito con brutte piegature, ma di certo ben funzionante, c'è poi un isolatore centrale che forse maschera il vecchio foro della vite, ma nel nuovo 117 del 2014 alcune cose sono state migliorate: i cavi sono ora collegati coerentemente, del foro centrale non vi è più traccia e tutto è ben visibile nella [foto n. 22](#), segno che evidentemente a Göppingen si è recepito e tentato di chetare il malumore che il modello della E 17 di 3 anni fa aveva creato.

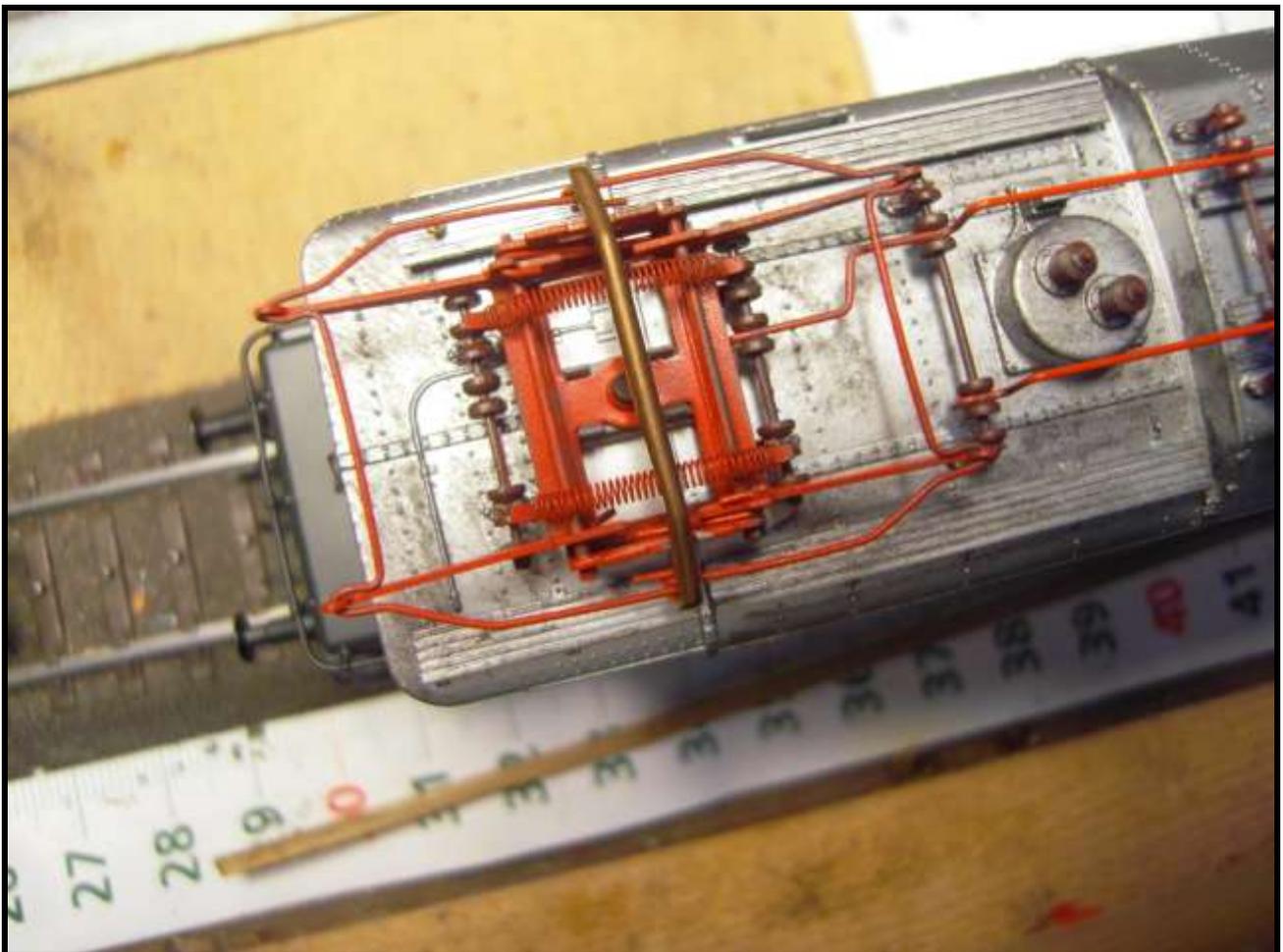


Foto n. 20: il pantografo sul tetto della E 17 (INSIDER del 2011), con il brutto telaio in rosso, inesistente al vero, che lo collega alla cassa.

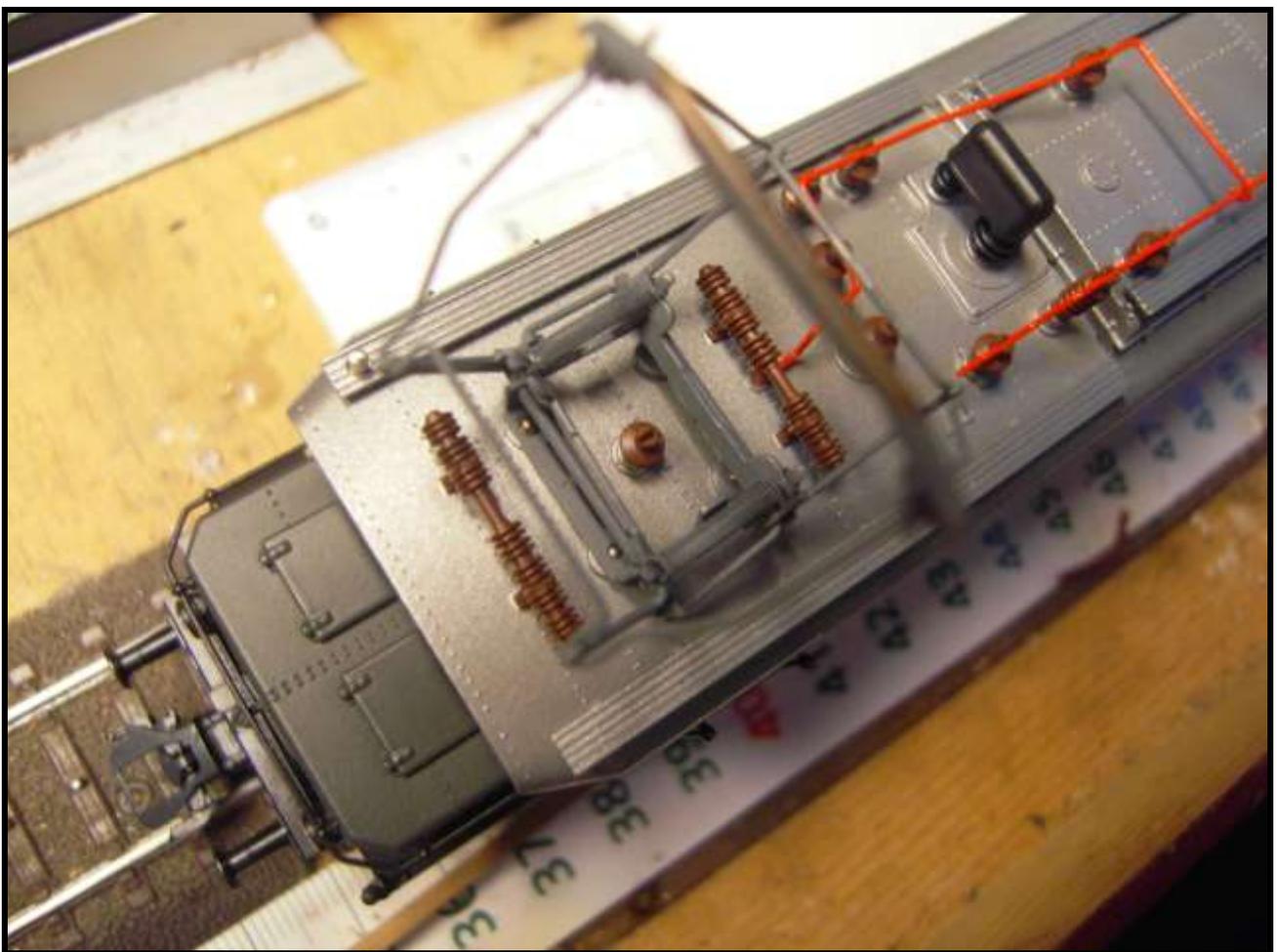


Foto n. 21: il pantografo sul tetto della E 44 044 (mfx del 2010).

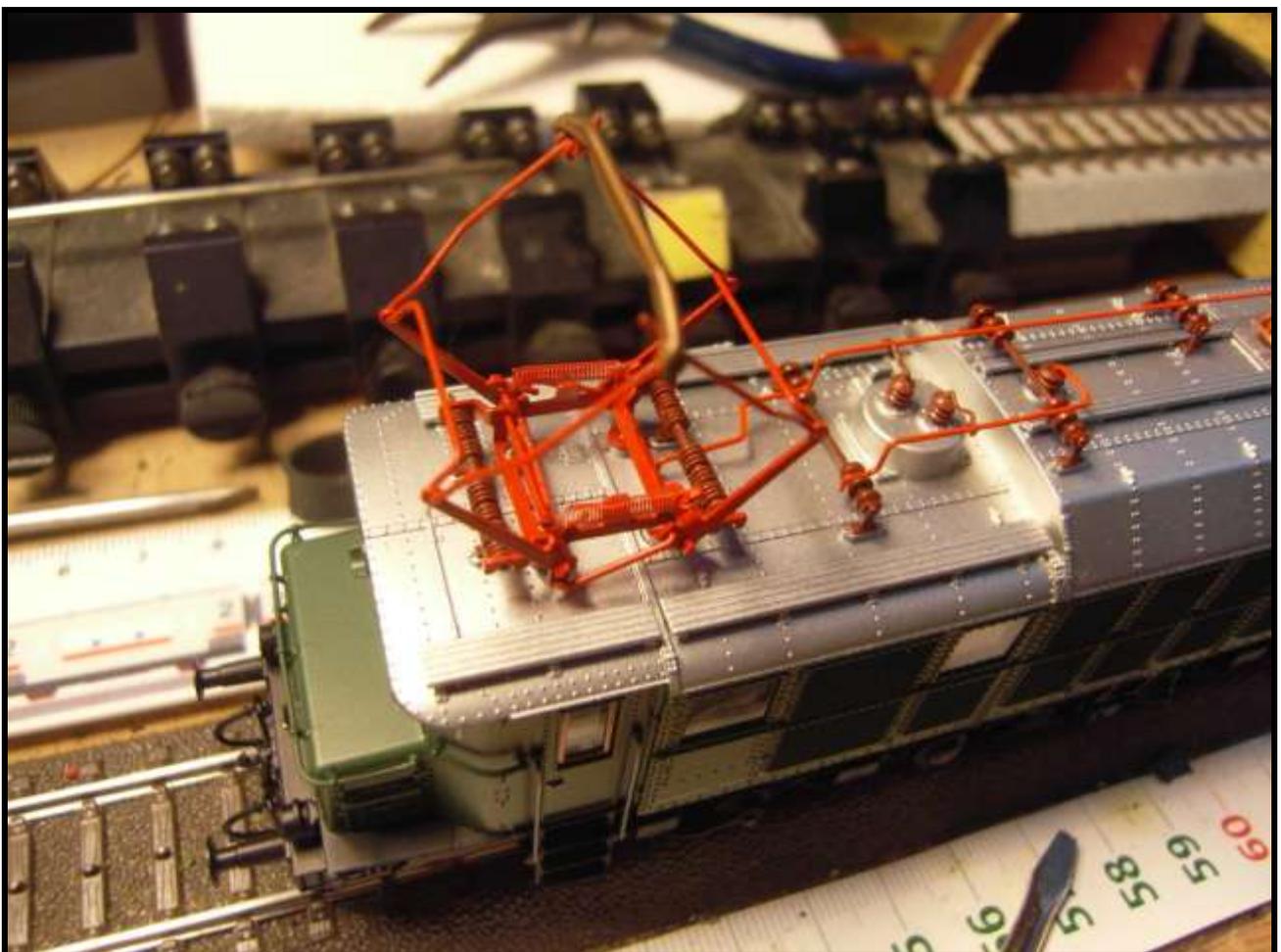


Foto n. 22: il pantografo sul tetto della 117 103-7 (Exclusiv del 2014).

(fine I parte)

Gian Piero Cannata