

**E 93 07, 1° INSIDER DEL 2014 (I PARTE)****- Märklin art. 37870 -****Foto n. 1: la E 93 07 così come si presenta nuova di zecca.****UN PO' DI STORIA E IL NOTEVOLE MIGLIORAMENTO  
(RISPETTO ALLE E 94 MÄRKLIN)**

Fu un gruppo di soli diciotto locomotori, impiegati principalmente in Svevia, regione storica tedesca, in parte compresa tra la Baviera e il Baden-Württemberg. Costruzione innovativa e *sperimentale*, che portò poi alla costruzione del più potente gruppo delle E 94, un lustro dopo. Il gruppo E 94 ebbe invece un enorme successo e, con le DRG prima, e le DB poi, accumulò ben 40 anni di servizio. Meno potenti e famose le E 93 era inoltre più corte delle E 94, entrambi i gruppi inizialmente erano verniciati in un grigio/verde tipico del periodo.

Il modello Märklin delle E 94/194, nato addirittura negli anni Sessanta fu riproposto con notevoli miglie di stampa sino al 2009.

Nato in un periodo storico modellistico in cui la Casa di Göppingen privilegiava la robustezza alla precisione dei dettagli, aveva solo dei

corrimano anteriori stampati sui panconi, nella **foto n. 2** una rara 194 091-5 del 1970 (**art. 3022** speciale), con i corrimano modificati da me grazie ad un paziente lavoro che non raccomando a nessuno. Nel mio libro “Serena discussione...” a pag 58 scrivevo, a proposito di quei corrimano mancanti nel 2007:

*Come ho già accennato il particolare è stato modificato in tutte le mie versioni in possesso, con filo d'acciaio piegato ed appoggiato a dei "supporti" realizzati con micro gocce di Vinavil quasi asciutte, un lavoro noioso e difficile che se fosse affrontato dalla Märklin...*



**Foto n. 2: una 194, del 1970, con corrimano riportati in filo d'acciaio da 0.6 mm  $\varnothing$ , con una complessa modifica.**

Il nuovissimo modello della E 93 07 ha i corrimano tutti riportati, come avevo auspicato otto anni fa, notevolmente più belli dei *miei arrangiati* per le mie E 94/194. Sono perfetti?

No! Sono leggermente *sovradimensionati* (un'inezia, ma si nota nelle **macrofotografie n. 1 e n. 3**). La scelta è sempre legata alla necessità di non rendere troppo fragili i corrimano che, se rispettano la scala H0 canonica, debbono essere realizzati in materiale plastico che alla lunga si irrigidisce e diviene fragile come avviene per le E 60/160 (**foto n. 4**).



Foto n. 3: la E 93 07 con i corrimano riportati sui panconi.



Foto n. 4: la E 60 10 con corrimani sottili e fragili perché in plastica.

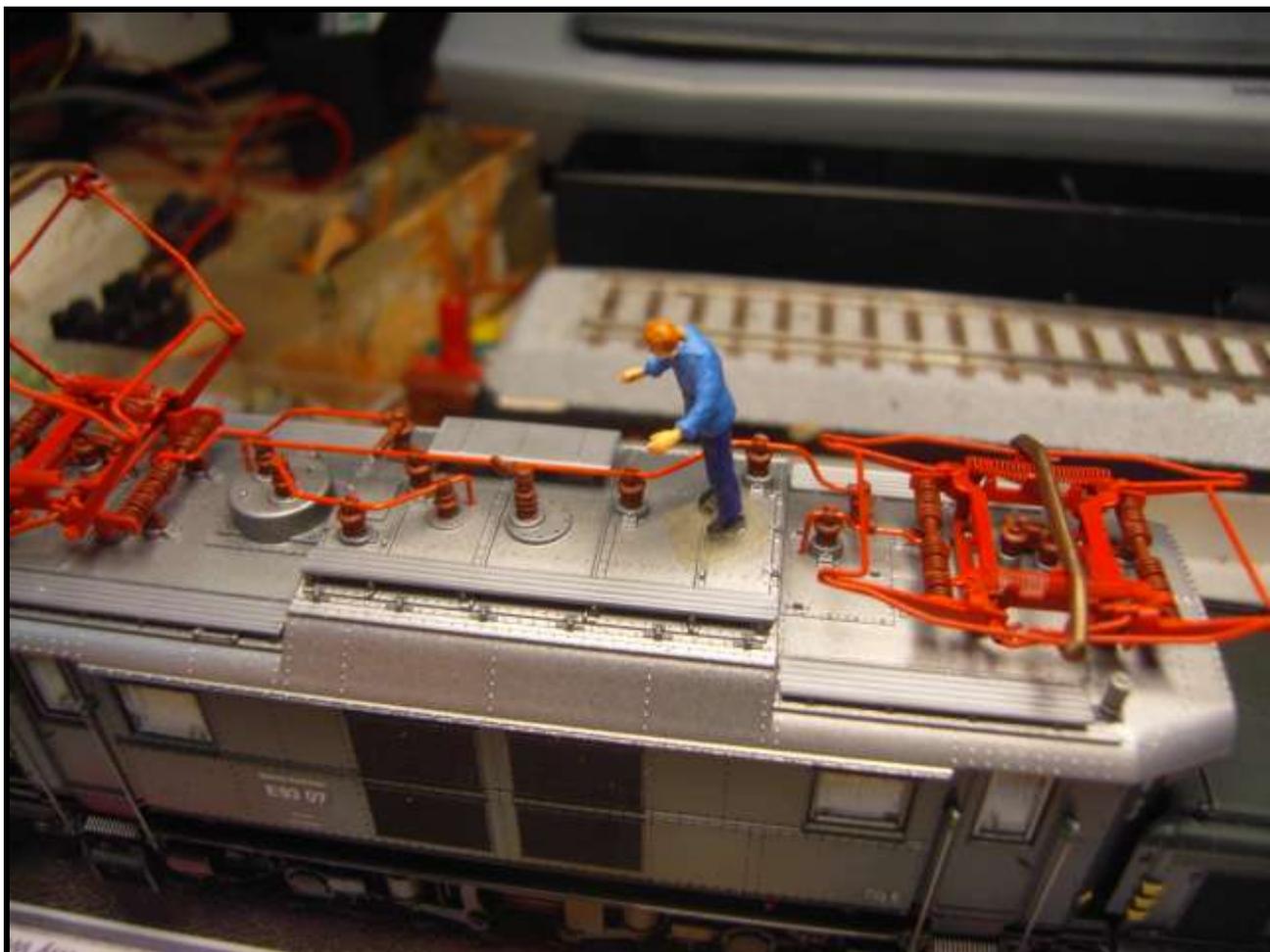
## IL NOTEVOLE MIGLIORAMENTO DEL TETTO

Il nuovissimo modello della E 93 07 ha i pantografi con un attacco sul tetto molto discreto, (sono identici a quelli della nuova 117 uscita quasi in contemporanea). *Confrontate* le [foto n. 5 e n. 6](#), come per la 117 107-3 si può quasi pensare ad un *loro sollevamento* come avviene nella realtà. Differentemente dalla 117 la E 93 ha due isolatori tra la base ed i braccetti dei pantografi, del tutto corretti.

Il simpatico [Hans Peter](#) è un *tecnico Preiser* in scala H0, che mostra le sovrastrutture, gli isolatori, i cavi e i pantografi dell'ultima creazione della Märklin.

Difficile pensare che tutto rimanesse così lindo e pulito, ma il solito ed annoso discorso sull'invecchiamento lo già dibattuto troppe volte.

Inutile la miglioria dei tetti se non verrà, *prima o poi*, affrontata quella dell'adeguamento dei pantografi, già ne ho parlato recentemente per la nuova 117 107-3, modello *Exclusiv* del 2014 ([art. 37062](#)), sono ben funzionanti e verniciati ma...



**Foto n. 5: Hans Peter sul tetto della E 93 07 ci mostra i nuovi attacchi dei pantografi, gli isolatori e i cavi.**

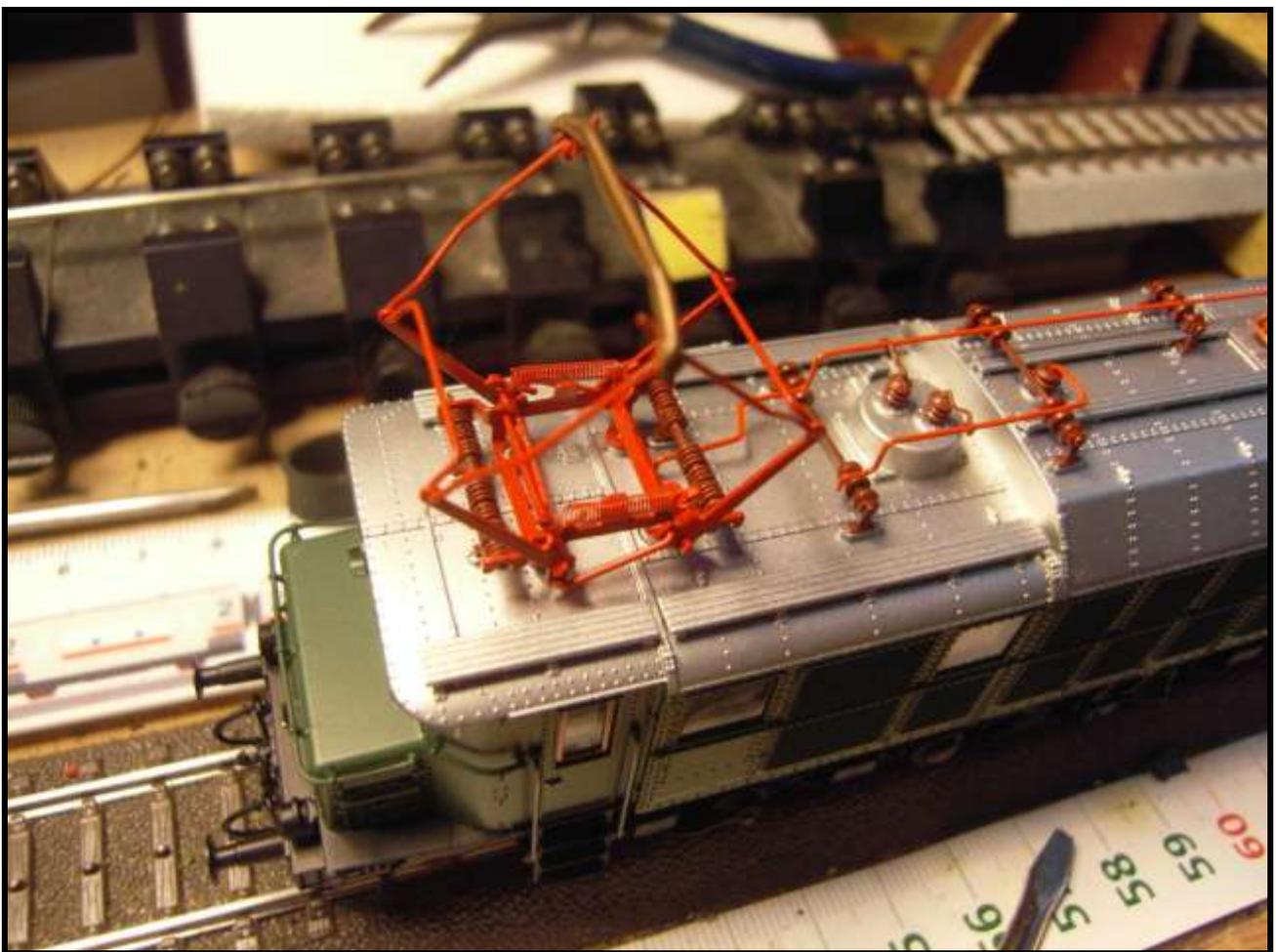


Foto n. 6: pantografo della 117 107-3.

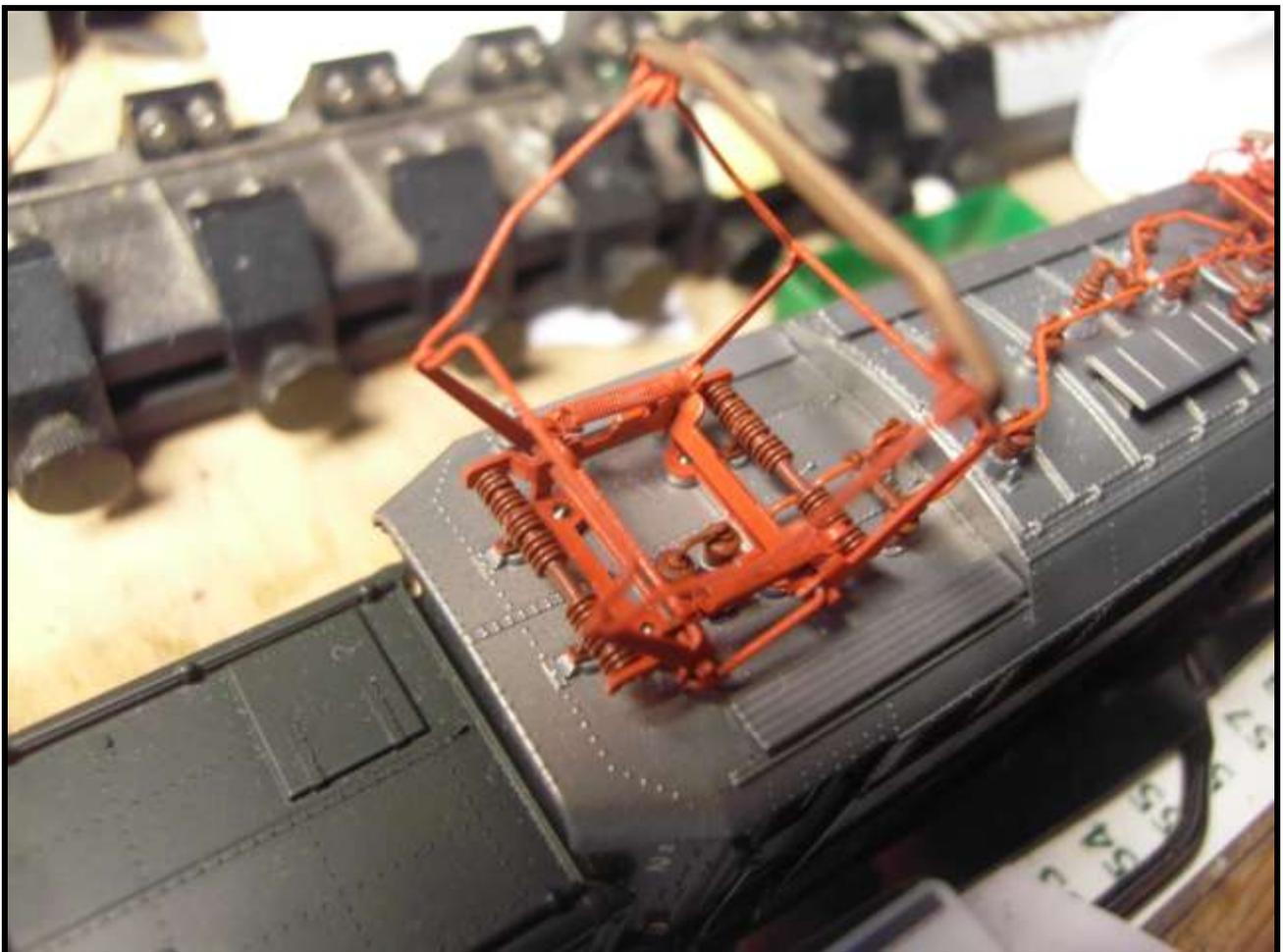
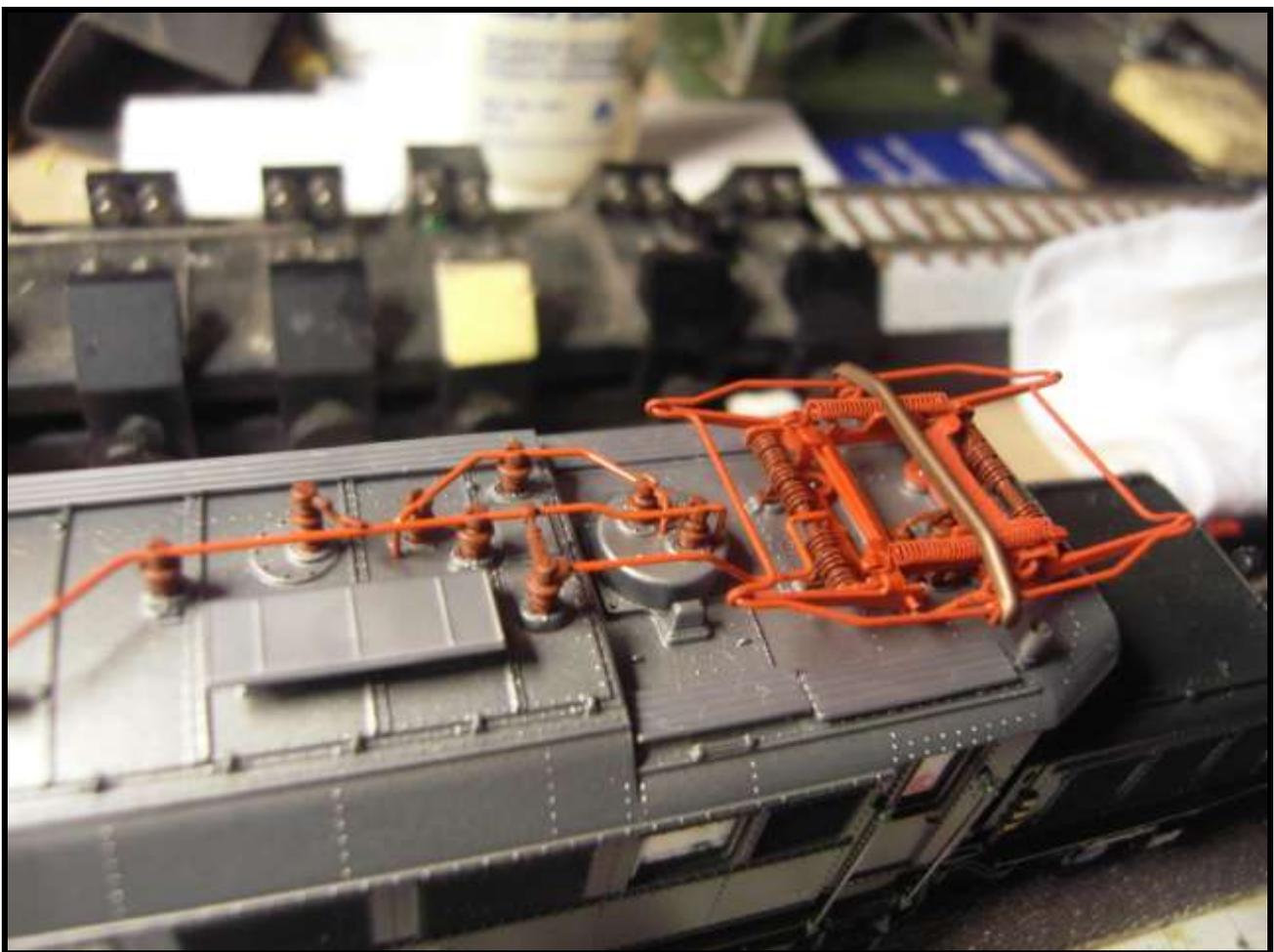


Foto n. 7: pantografo della E 93 07 identico a quello della 117.



**Foto n. 8: pantografo della E 93 07 in posizione abbassata.**

### **LE FIANCATE E I CARRELLI**

**Il nuovissimo modello della E 93 07 ha le fiancate dei carrelli molto ben incise, inutile fare raffronti con il passato modello simile delle E 94.**

**Tutto sembra riportato e in perfetta evidenza.**

**Come è possibile tale perfezione di particolari? Semplice: le fiancate sono in materiale plastico e non più metalliche come nelle E 94/194.**

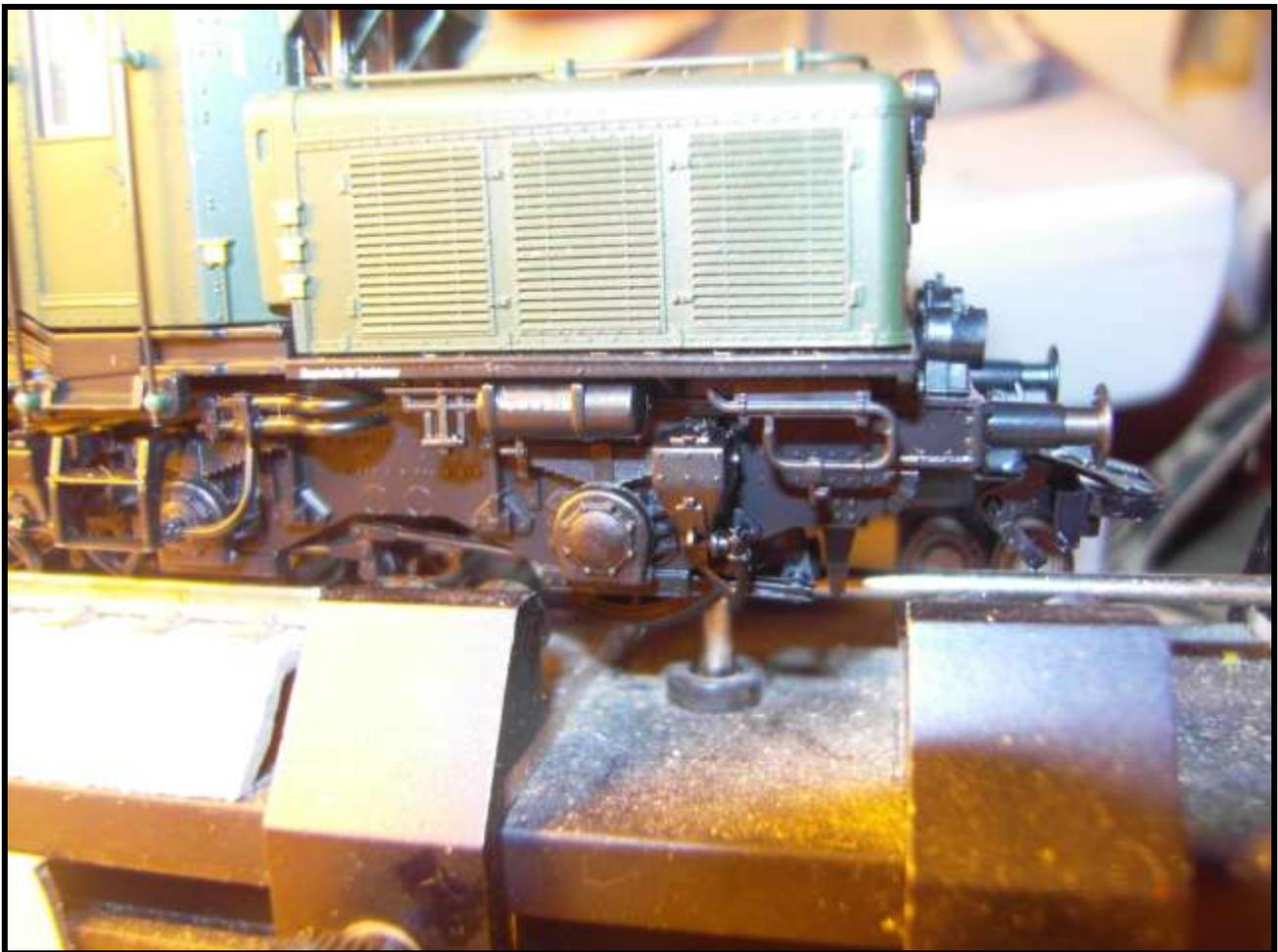
**I malati di realismo penseranno anche ad un corretto invecchiamento e fanno bene, io ho potuto presentare solo il modello così come viene venduto.**



Foto n. 9: le scritte sono nitide e i carrelli bene incisi.



Foto n. 10: le scalette con tanto di pavimento zigrinato.

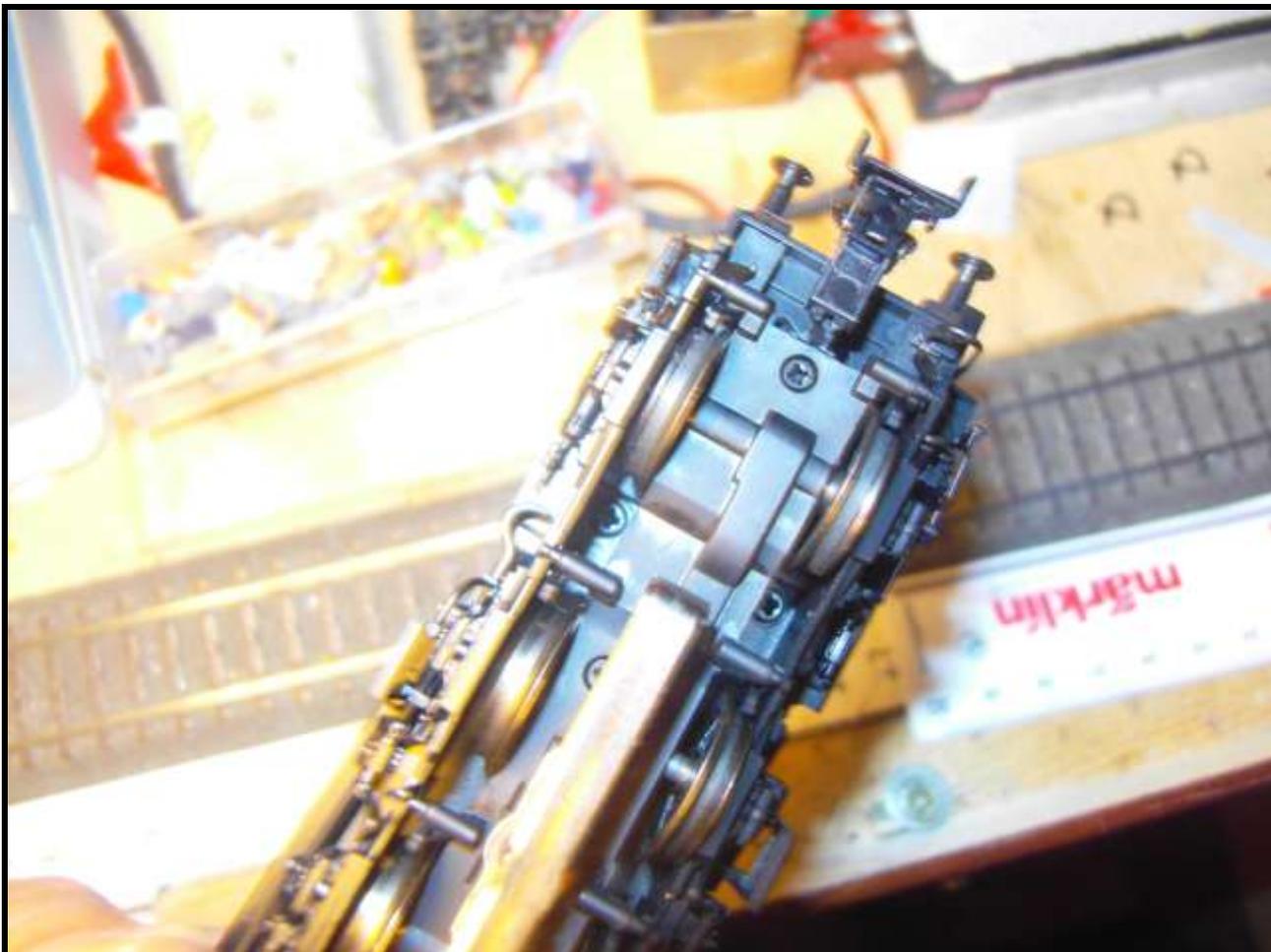


**Foto n. 11: sabbiere leveraggi e serbatoi ben in rilievo.**

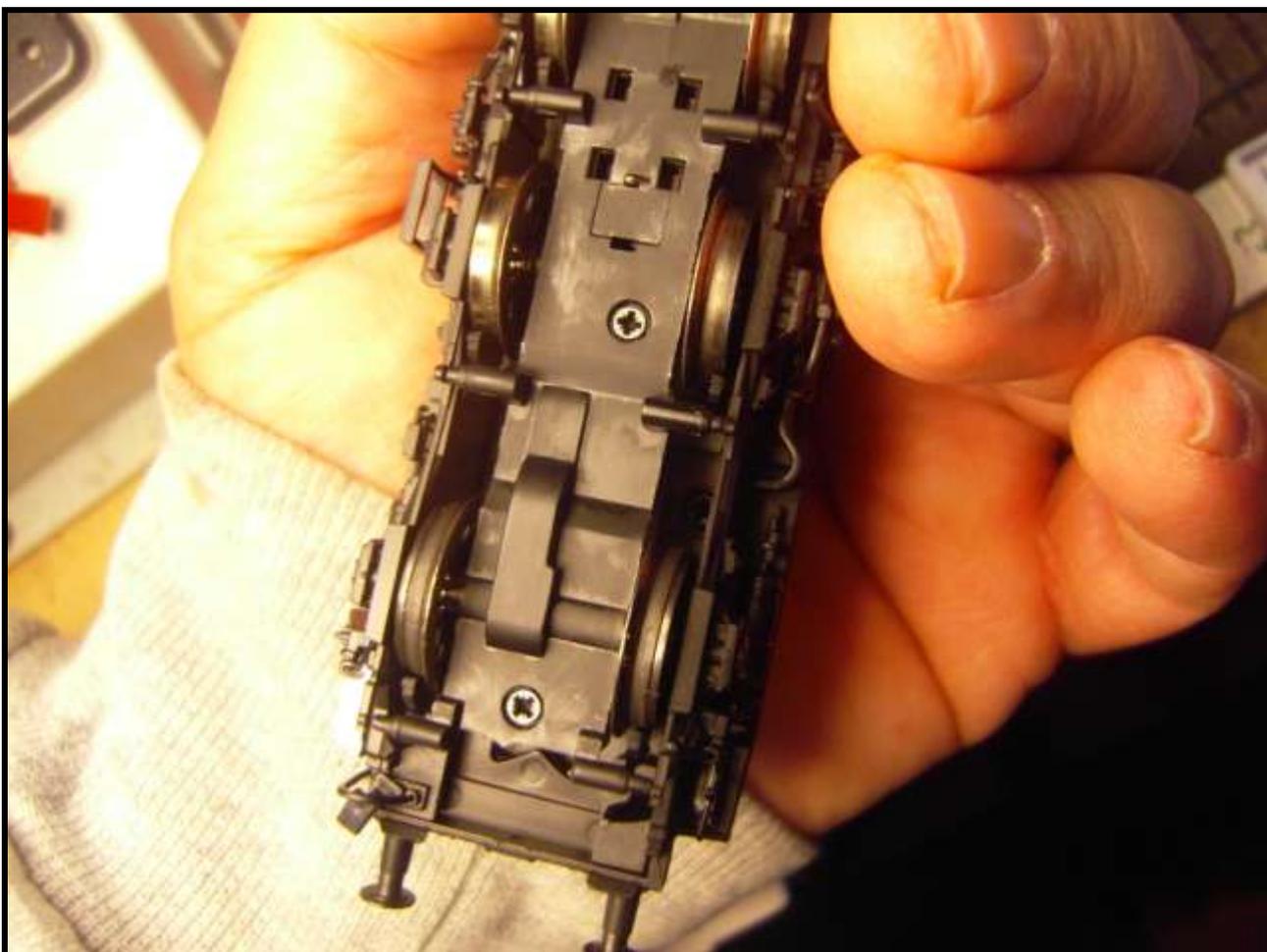
#### **MECCANICA, PARTE INFERIORE E CERCHIATURE**

Fotografando la parte inferiore si comprende bene che la E 93 ha 4 cerchiature, due per ogni carrello, giacché in questo moderno modello si è privilegiata la trazione su i due carrelli stessi (foto n. 12 e n. 13). Grazie all'ampio gioco si individuano le due viti per allontanare la parte centrale, (foto n. 14), ATTENZIONE seguite anche le istruzioni del paragrafo successivo prima di tentare lo smontaggio.

Per la sostituzione delle cerchiature si procede come in molte nuove macchine, cioè si allontana il carter (foto n. 15, tratta dal libretto delle istruzioni). Consiglio di effettuare l'operazione a macchina rovesciata e facendo attenzione a non invertire il senso delle ruote dei carrelli.



**Foto n. 12: l'avancorpo dotato di pattino e le due viti laterali.**



**Foto n. 13: qui in evidenza solo le viti che si debbono allentare per sostituire le cerchiature di aderenza.**

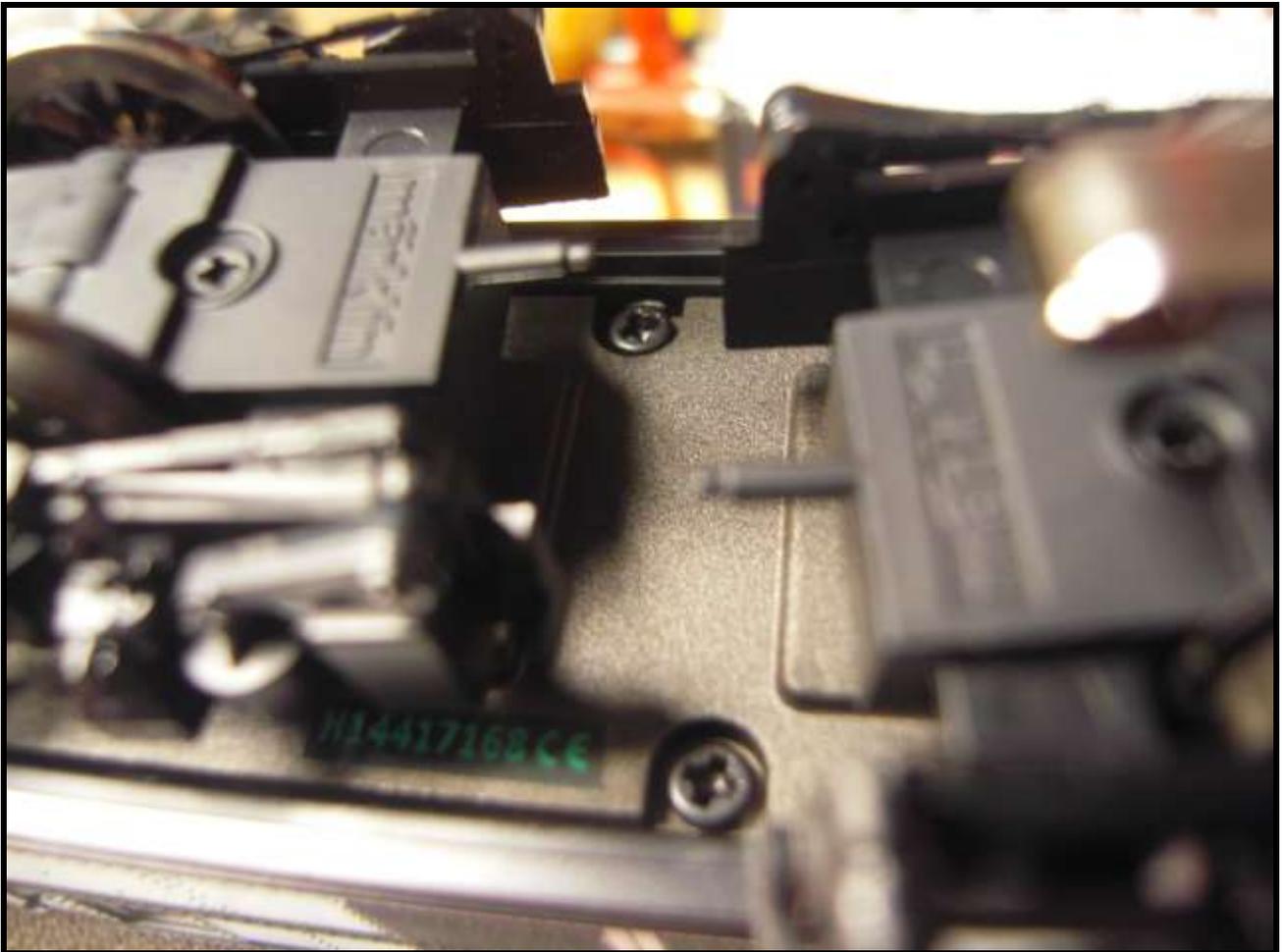


Foto n. 14: le due viti che bloccano il corpo centrale della E 93 07 .

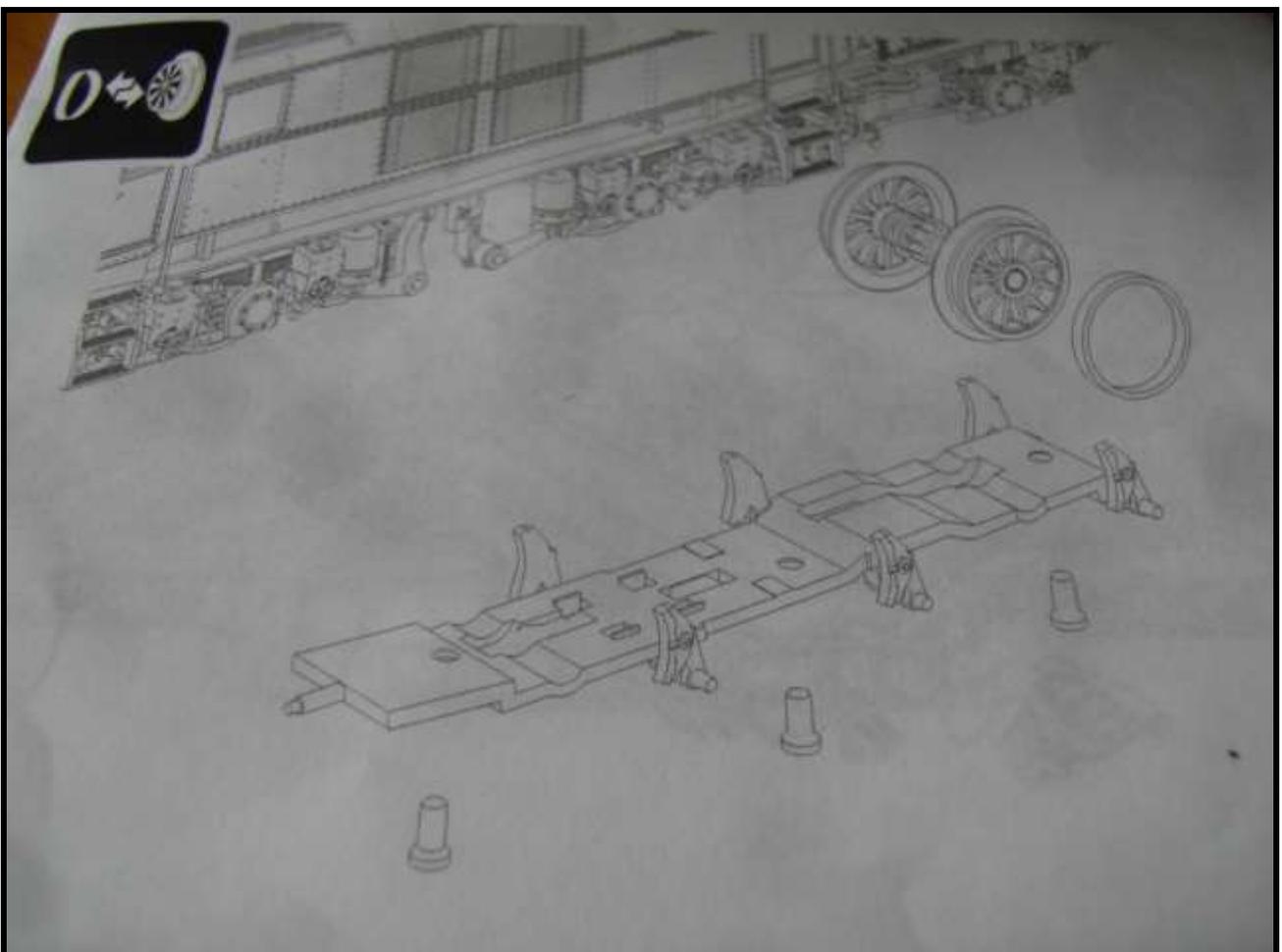


Foto n. 15: come sostituire le cerchiature.

## MECCANICA, SMONTAGGIO DEL MANTELLO

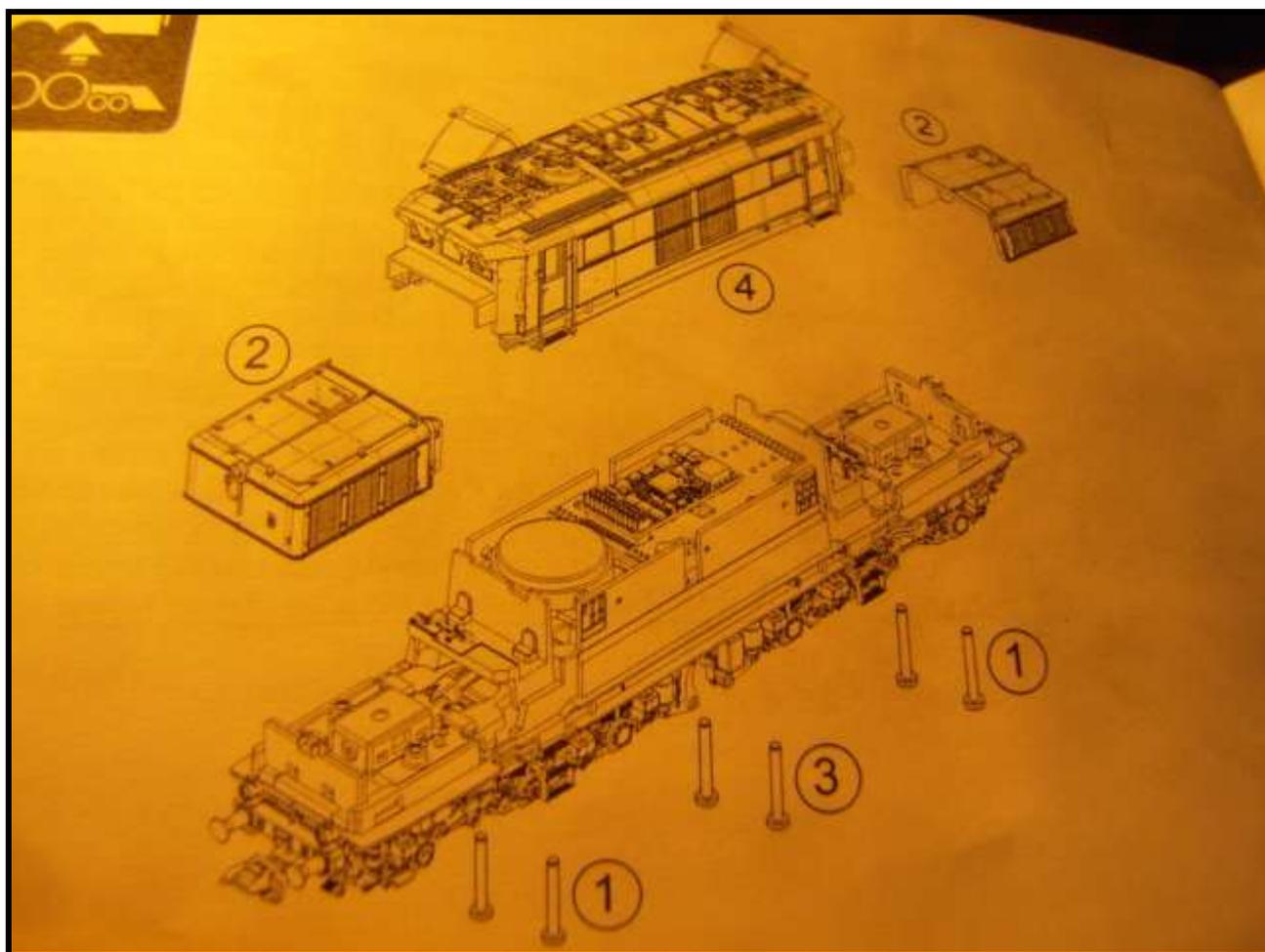
Per l'allontanamento del mantello si deve ben tener presente che la macchina è composta da 3 pezzi distinti da smontare secondo le chiare indicazioni del libretto di istruzioni (**foto n. 16**).

Le viti sono sei e da tenere ben riposte onde evitare noiose ricerche.

Nella **foto n. 17** il grembiule, da orefice o ciabattino, che indosso durante queste operazioni delicate. Tra l'altro fanno bene all'anima per l'evidente risparmio di impropri celesti!

Si debbono prima smontare i "musetti" anteriori, uno e poi l'altro e quindi allontanare il corpo centrale... NON si può fare altrimenti!

Seguite le **foto dalla n. 18 alla n. 23**.



**Foto n. 16: le viti da allentare secondo l'ordine necessario per smontare il mantello.**

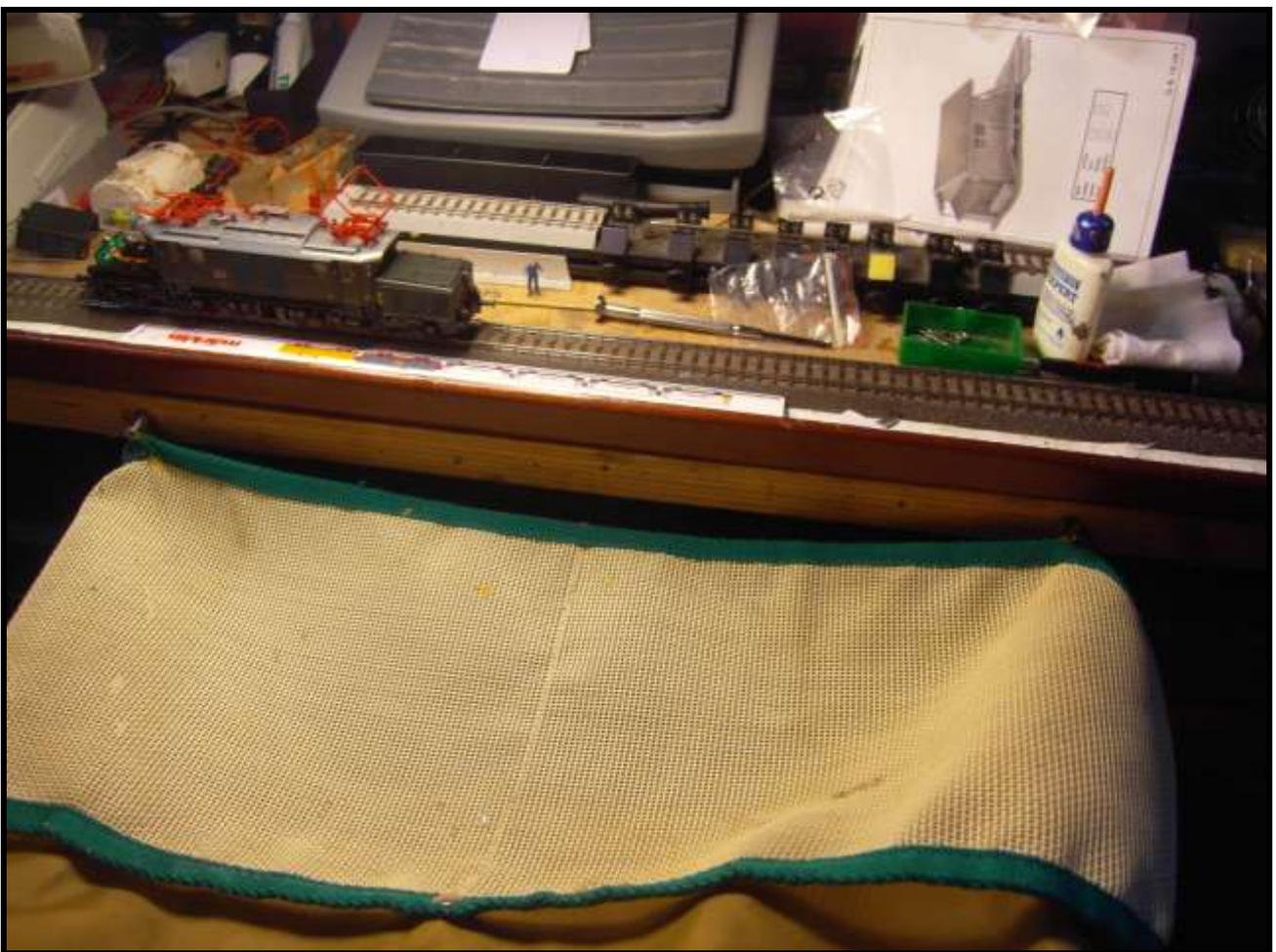


Foto n. 17: il grembiule da lavoro per evitare perdite di viti o aggiuntivi.



Foto n. 18: Hans Peter ci ricorda di smontare prima i "musetti".



Foto n. 19: ecco il primo “musetto” allontanato.



Foto n. 20: si allontana, svitando le viti, il secondo “musetto”.



Foto n. 21: Hans Peter ci ricorda che dopo 40 ore di esercizio si dovrà lubrificare con grasso Trix in quel punto.

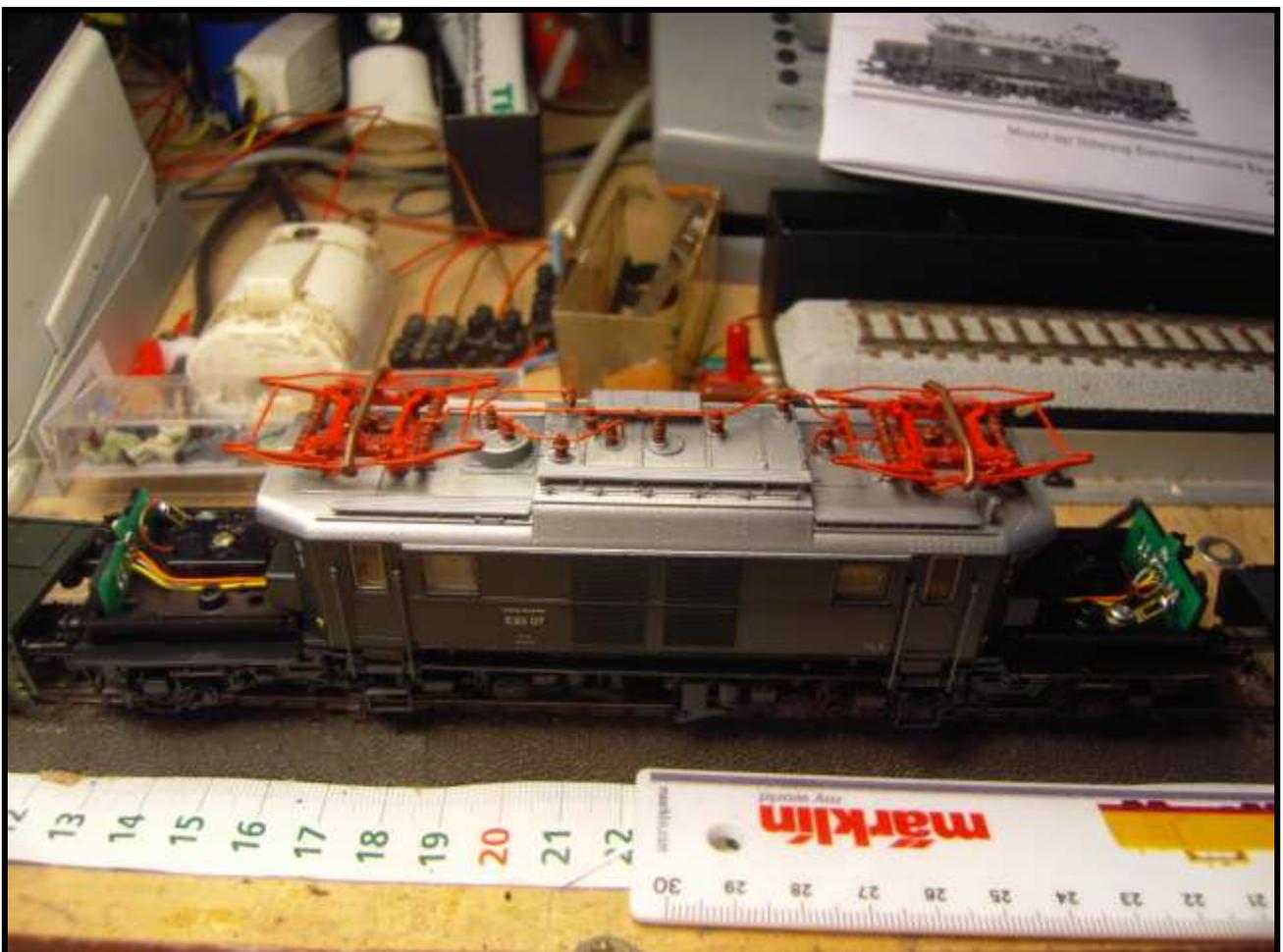
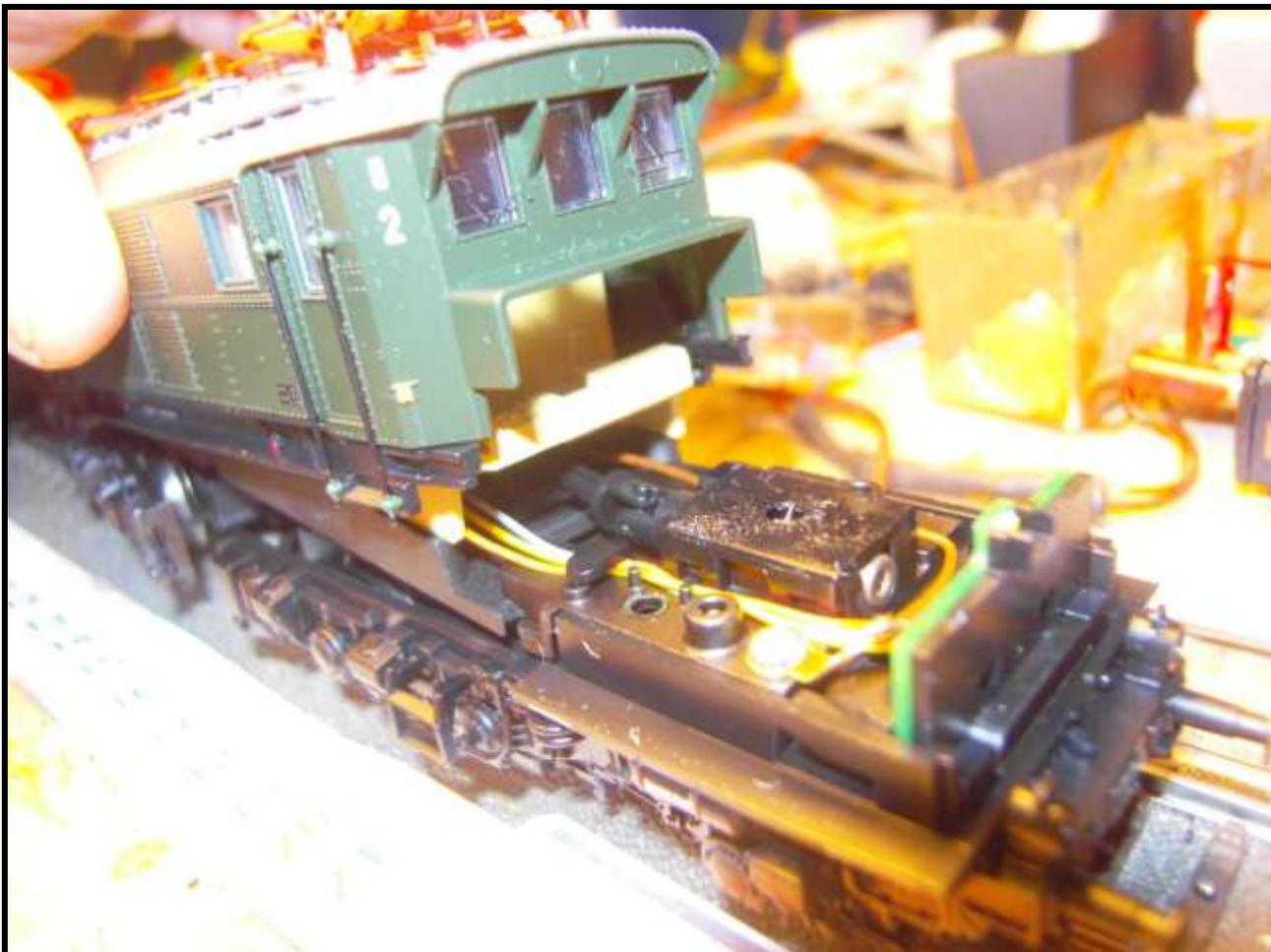


Foto n. 22: E 93 07 pronta per l'allontanamento del mantello centrale.



**Foto n. 23: si solleva delicatamente la parte centrale.**

### **IL DECODER E LE CABINE DI GUIDA**

**Il decoder è come tutti quelli dell'ultima generazione, mfx o mfx+, molto complesso.**

**L'altoparlante generoso (anche troppo nel frastuono!) è collocato nel corpo centrale (foto n. 24).**

**Come vedrete nella II parte le cabine di guida, facendo attenzione nel sollevare il mantello centrale, restano nella parte bassa, favoriscono così al meglio la collocazione di un macchinista (foto n. 25).**

**Però ricordo che in un video sulle 194, della metà degli anni Settanta, ho visto che il macchinista rimaneva sempre in piedi (?), indagherò.**

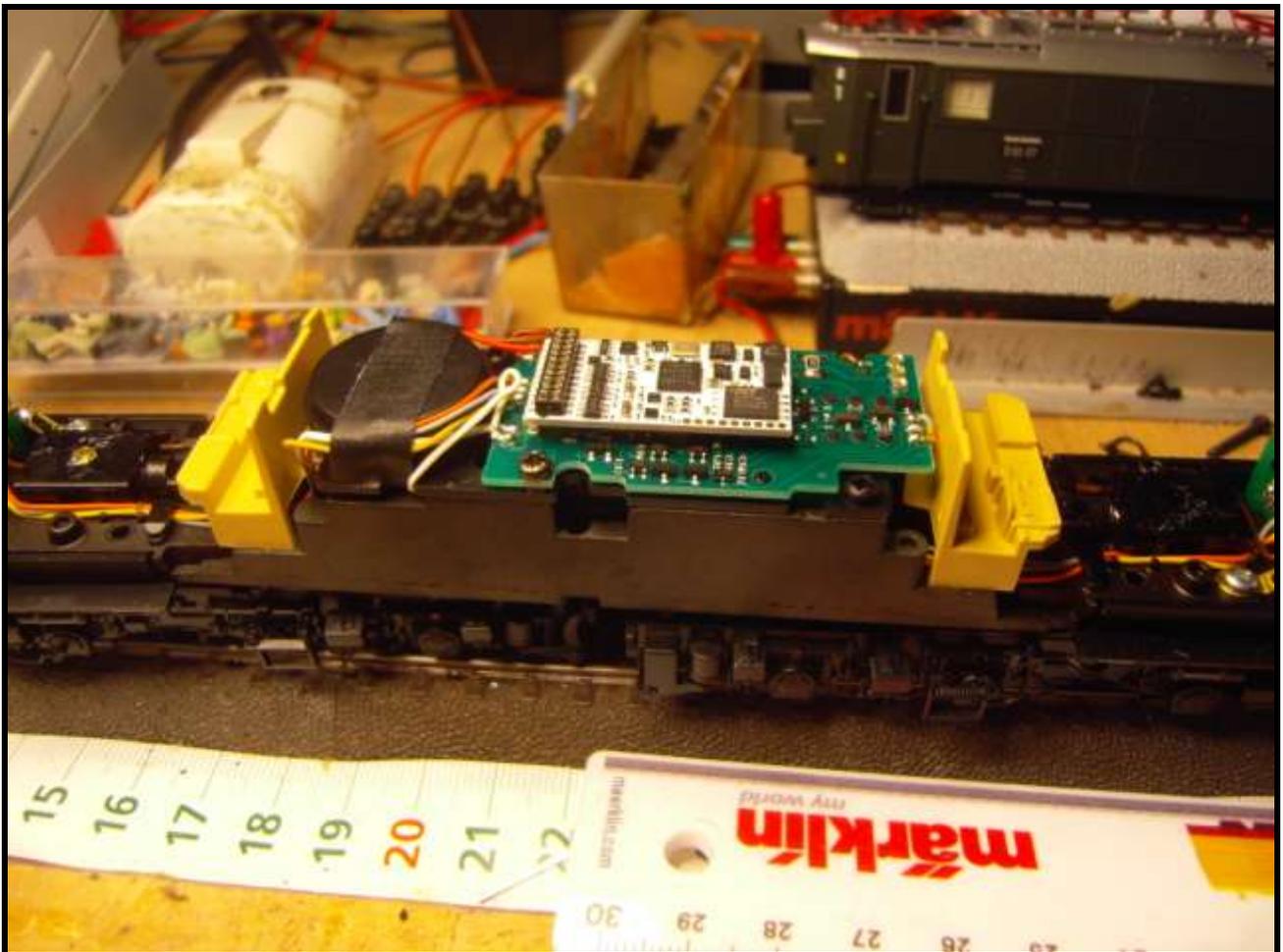


Foto n. 24: decoder e, a sinistra, il generoso altoparlante della E 93 07

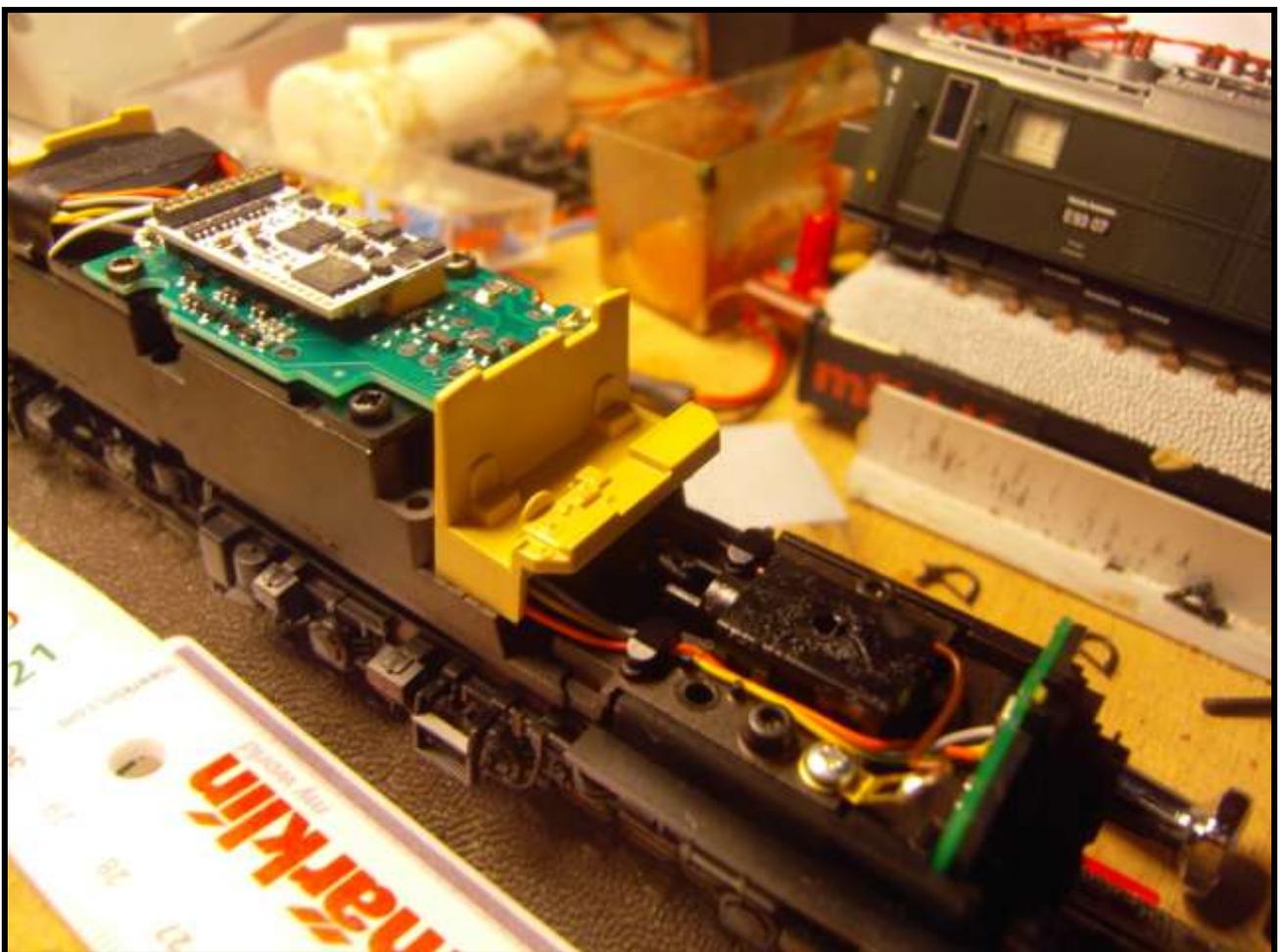


Foto n. 25: le cabine di guida della E 93 07 restano nella parte bassa.

**(fine I parte)**

**Gian Piero Cannata**

