

117 107-3, EXCLUSIV DEL 2014 (II PARTE)**- Märklin art. 37062 -****LE PROVE DELLA 117 107-3 NELLE VARIE CURVE DEI BINARI
“C” MÄRKLIN, CON LE TRAVERSE INTEGRALI (MODIFICATE)
MONTATE NEL CARRELLO ANTERIORE**

Le prove sono state condotte per circa 60 minuti (dicembre/gennaio) sui binari del mio plastico di Vibaden. Anche se il collante usato è di norma elastico, la bassa temperatura del periodo non facilita la fluidità dei componenti e la 117 stenta persino nel raggio V, pur non sviando assolutamente.

Tentare di far transitare questa pesante macchina in raggi stretti con gli aggiuntivi montati è *impensabile*, comunque disponendo di tutti i tipi di curve, ho almeno sui binari del My world, collegati elettricamente per l'occasione, fatto un tentativo persino nel raggio da 36 cm (i miei nipotini me lo hanno permesso) ed ecco i risultati in basso.

Raggio I: non transitabile in alcun modo.

Raggio II: non transitabile in alcun modo.

Raggio III: transitabile a passo d'uomo, pericolo sviamenti.

Raggio IV: risultato mediocre, la loco non svia, ma in tali curve le ruote dei carrelli portanti tendono a sollevarsi pericolosamente.

Raggio V: risultato appena sufficiente, la loco non svia, ma in tali curve le ruote dei carrelli portanti tendono a rallentare e a volte ad arrestarsi; confronta la [foto n. 1](#).

Raggio IX: sono riuscite appieno sia sulle controcurve dei deviatoi da 12°, slanciati ([art. 24711 o 24712](#)), che sui deviatoi stessi, confronta la [foto n. 2](#).

In definitiva posso *quasi ritenermi soddisfatto* soltanto in quanto nel mio plastico di Vibaden non v'è necessità di transitare in curve strette, ma, come è chiaro, ho delle notevoli limitazioni operative.

Con uno studio più approfondito si sarebbe potuto far di più?

Non lo so. Certo se si debbono conciliare curve con raggi da miniera di salgemma, perfezione di stampi, minimi adattamenti in scala H0....



Foto n. 1: la 117 affronta (con leggera incertezza) curve del raggio V.



Foto n. 2: la 117 107-3 affronta senza problemi curve del raggio IX.

IMMISSIONE IN SERVIZIO NELLA CS 2 DELLA 117 107-3

Ho effettuato la prima immissione sul mio plastico in un momento di transizione, in cui non avevo ancora effettuato l'ultimo aggiornamento del 2014: le [foto n. 3, n. 4 e n. 5](#), riguardano appunto quelle prove iniziali; l'icona per la 117 era già presente nella mia banca dati grazie all'invio, del *fermodellistamico* Roberto Ballini, di un cospicuo numero di queste micro immagini, con cui avevo da tempo potuto migliorare le mie icone, frutto di un *paziente* e a volte, purtroppo, *mediocre* impegno fotografico.



Foto n. 3: la 117 immessa nella CS 2 con l'icona utilizzata per la E 17.

Applicando alla 117 l'impostazione "Profi" si apriva una cabina guida tipica di locomotori modernissimi (tipo ICE, [foto n. 4](#)), questa situazione si è protratta sino al nuovo aggiornamento, poi è comparsa una cabina di tipo antiquato: interessante il confronto tra le [foto n. 5 e n. 6](#), il pulsante SiFa è spostato sulla destra nel nuovo quadro comandi *antiquato*, la leva di inversione si vede bene nella [foto n. 7](#), e il volante regolatore di marcia è addirittura in *simillegno*!

Anche se non intendo nei prossimi mesi pronunciarmi sul virtuale sistema di cabina/guida, una cosa debbo ricordarla a tutti lettori: non si può invertire la marcia se non a macchina totalmente ferma.



Foto n. 4: la 117 107-3 apriva un cabina modernissima.



Foto n. 5: il pulsante SiFa era posizionato sulla sinistra.



Foto n. 6: la nuova/vecchia cabina del 117 107-3 in cui il pulsante SiFa è ora posizionato sulla destra, mutate inoltre le varie strumentazioni.



Foto n. 7: nuove leve per il 117 107-3, a sinistra l'inversione di marcia,



Foto n. 8: la 117 107-3, immessa a Vibaden (ambientata nel 2009).



Foto n. 9: la 117 107-3, immessa a Vibaden (ambientata nel 1938).

Le prove della nuova 117 sono state condotte agli inizi in una Vibaden ambientata nel 2009 (foto n. 8), poi dal 15 dicembre 2014, grazie all'amico Marco Briziarelli, ho installato nella mia Central Station l'ultimo aggiornamento, ma a quel punto a Vibaden ero già *tornato indietro nel tempo* di quasi settanta anni (foto n. 9), questo per dirvi che dovrò attendere qualche mese per veder viaggiare l'anziana loco in un tempo ad essa consono tra il 1969 e il 1974 circa.

MECCANICA AFFIDABILE (CERCHIATURE)

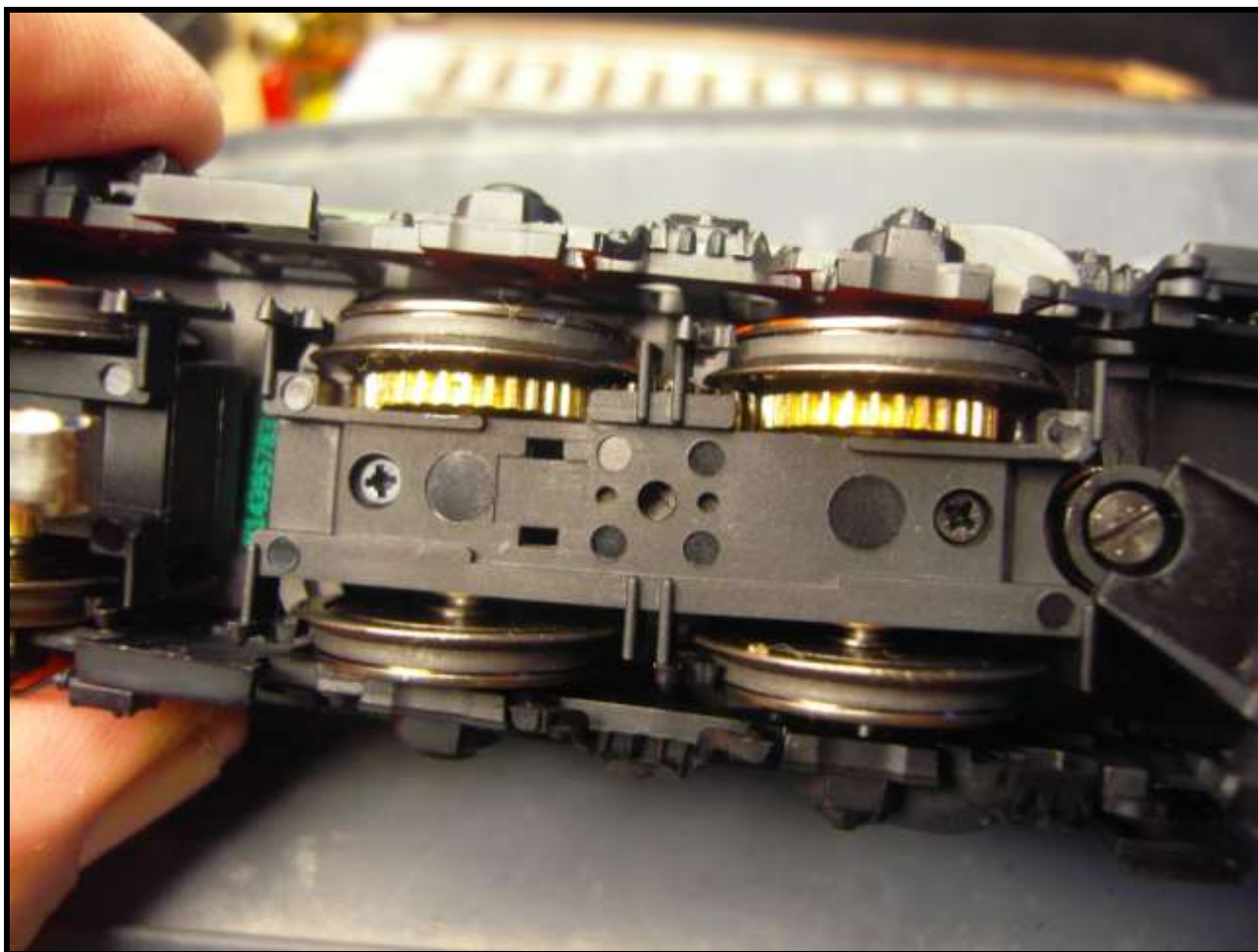


Foto n. 10: le cerchiature e il carrello motore della nuova 117 107-3 .

Vi rimando quanto già a suo tempo detto nel capitolo 69° (parte III). Nella foto n. 10 la loro posizione, identica a quella della E 17 del 2011.

MECCANICA AFFIDABILE (PROVE SUL BANCO A RULLI)

Non avevo riferito di prove con la E 17 sul banco a rulli o sul binario comandato da Control Unit 6021 o Mobile Station 2, ecco che colmo la lacuna con questa nuova macchina. Raccomando comunque a tutti di utilizzare lo scivolo classico per inserire le E 17/117 a causa del loro passo rigido e dei loro carrelli delicati (foto n. 11). Seguite le didascalie delle foto dalla n. 12 alla n. 14, calcolate che non ho effettuato nessun cambiamento sulla loco fornita dalla Märklin.



Foto n. 11: *consiglio* d'immettere sui binari le E 17/17 con lo scivolo.



Foto n. 12: prove sul banco a rulli della nuova 117 107-3 .



Foto n. 13: la eccezionale velocità minima della nuova 117 107-3 .



Foto n. 14: la corretta velocità massima della nuova 117 107-3 .

IN CONCLUSIONE

Come immaginate sono entusiasta, *ma non troppo*, di questa nuova macchina, per la *perfezione* o il *paradiso*, come nel famoso film, si dovrà attendere... ai miglioramenti del tetto, non più ingombro, *viva Iddio*, d'inesistenti impalcature rosso fiammanti tra i pantografi, non ha fatto seguito un miglioramento di *questi*, sempre fermi al vetusto modello degli anni Sessanta/settanta, con quelle piegature *orride*, mentre “altri”, e da tempo, l'hanno reso perfetto... anche l'idea del carrello integralmente riprodotto ha partorito *una mezza cosa* che non mi soddisfa appieno. Probabilmente in Germania almeno i pantografi saranno oggetto di più o meno facile sostituzione con altri... di “altri”. In Italia è del tutto impossibile farlo, anche tramite internet, a causa della variabilità dei tipi e misura degli attacchi sui tetti: si rischia di spendere una fortuna e non poterli utilizzare. E se lo proponesse la Märklin?? La meccanica robusta e potente, il mantello di metallo, la grande facilità per il cambio delle cerchiature in gomma, i respingenti corretti, come da tempo nei modelli della Casa di Göppingen, sono senza dubbio punti a favore.

Per la cronaca il mio modello (senza però l'ultimo aggiornamento) *consumava* molta sabbia, utilizzando il sistema innovativo mfx +.



Foto n. 15: la bella 117 107-3, ad un passo dalla perfezione.

RICAMBISTICA

Locomotore	117 107-3 art. 37062
peso	479 grammi
pattino	7164
pantografi	E 199 469
cerchiature	7153
illuminazione	E163455
carboncini	Assenti nel motore 176308

Questo 89° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 44 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
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098**

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**



(II parte e fine)