

STORIA MODELLISTICA DELLE LOCO (E) 120 MÄRKLIN

BREVE STORIA DEL PROTOTIPO

Nel 1979 fu presentato, all'Esposizione dei Trasporti di Monaco, un nuovo locomotore, con il termine "nuovo" si intendeva rivoluzionario ed innovativo, versatile e di impiego tanto elastico da far gridare al *locomotore universale!* In vero era stata rivisitata con la modernità del caso (leggi elettronica di regolazione) la tecnica della trazione trifase che, un po' come oggi il motore Soft Drive Sinus nel modellismo *märkliniano*, consente meno manutenzione, mantenendo al contempo un'elasticità impensabile con i motori elettrici precedenti.

Non si sa bene come mai, ma per un evidente errore (foto n. 1, avvenuto poi ben 11 anni dopo l'entrata in vigore del nuovo sistema di classificazione computerizzato presso le DB!) al locomotore 120 002-1 fu vistosamente dipinta sulle fiancate un'enorme **E** unitamente alla numerazione, 120, che era invece corretta per la futura classificazione del gruppo.



Foto n. 1: la strana dicitura, E 120, apparsa nel prototipo presentato nel 1979 a Monaco

Al di là della stranezza, tornata utilissima ai produttori di modelli in H0, il locomotore aveva dei nuovi pantografi monobraccio per l'alta velocità, molto elaborati, ma che vennero poi sostituiti nelle loco di serie con gli SBS 65, attualmente sui soli sessanta 120 di serie viene montato questo secondo tipo di archetto (salvo varianti e sigle che interessano solo gli ingegneri ferroviari DB). Nonostante la riuscita tecnologia, la potenza e la versatilità, la grande commessa, prevista, di centinaia di Br 120.1 fu drasticamente ridotta (60 macchine appunto) per svariati motivi economico-politici, legati ad esempio alle enormi spese che la Germania Ovest dovette affrontare dopo la caduta del "muro", la Riunificazione e la modernizzazione della obsoleta ferrovia della DDR.

Non mi dilungherò oltre sui dati tecnici di questi potentissimi locomotori, dirò solo che divennero anche i più veloci locomotori trifase al mondo, con una corsa di prova della 120 001-3 effettuata con la presenza in cabina (!) dell'allora ministro dei trasporti della Germania Federale, dott. Dollinger. Il tutto, per la precisione teutonica, il 17 ottobre 1984, alle ore 16.23 tra il km 26 e 27 della linea tra le stazioni di Nordendorf e Mertingen.

Storia dei modelli Märklin dal 1980 al 2008



Foto n. 2: la copertina del catalogo 1980

La novità era talmente appetitosa che la Märklin (foto n. 2, art. 3153) e la Fleischmann produssero, dopo circa un anno, il nuovo locomotore trifase. In seguito fu la volta della Lima e persino di Case artigianali che realizzarono autentici capolavori dal costo proibitivo per le tasche dei normali fermodellisti, non conosco però a fondo la loro storia. All'epoca non si parlava di Digital per cui il mio primo modello della Casa di Göppingen era "normalmente" dotato di un indotto (Anker) 231440 a 3 avvolgimenti, tuttavia il motore era il *nuovo* con collettore a tamburo (uscito nel '73) con i carboncini piccoli, i Bürstenpaar, (art. 601460). L'inversione di marcia avveniva tramite il classico relais (Farthrichtungsschalter art. 208240). Il pantografo era innovativo, ma fuori scala per quanto riguarda lo spessore del reticolo, con lo strisciante errato, anche se a dire il vero era molto funzionale e non si impuntava mai perché perfettamente rastremato. Per un mio evidente *errore di gioventù* verniciai in rosso quei pantografi che in realtà erano color acciaio (foto n. 3); gli isolatori erano sì di color azzurro cielo, ma come molti di quelli di loco Märklin, fanno eccezione gli isolatori delle 152 DB AG, delle 243 DDR, delle E 44 DB ecc., sono tagliati a metà per favorire gli incastri predisposti sul tetto, scelta quantomeno opinabile.

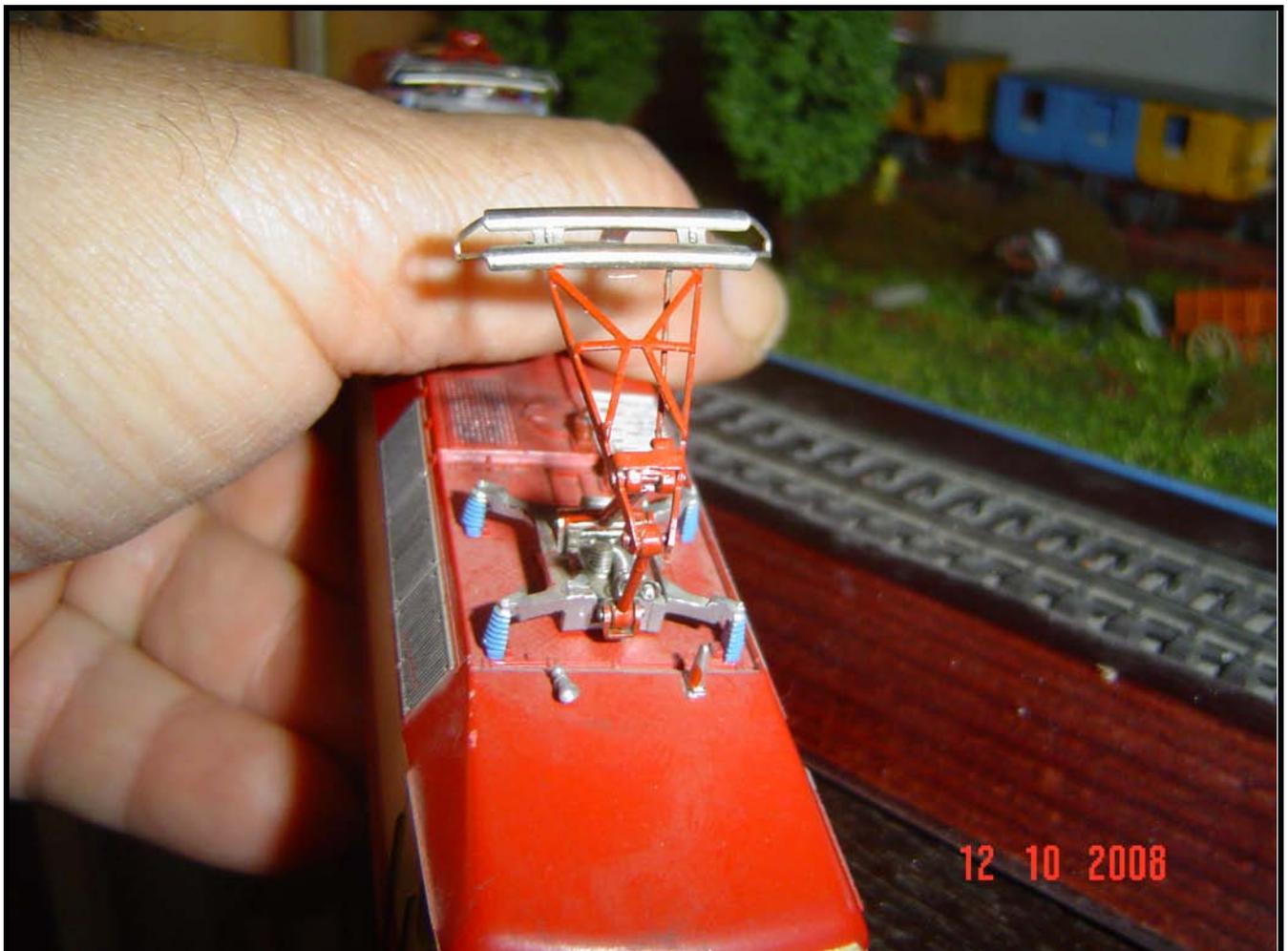


Foto n. 3: il nuovo (1980) pantografo art. 241660 (verniciato da me in rosso erroneamente)

Con la rivoluzione elettronica, arrivarono i rinnovamenti, sicché, nel 1985, fu presentata la **3653**, versione digitale senza varianti estetiche della 3153. Di questo modello esiste anche una 2^a versione (stesso n° di catalogo) che portava sulle fiancate sia lo stemma del 150° anniversario delle ferrovie tedesche (1985), sia lo stemma della città di Fürth, situata a pochi chilometri da Norimberga, collegata dalla prima ferrovia tedesca nel 1835 con Monaco di Baviera. Nel 1989 uscì la versione in rosso con “bavaglino” delle 120, presentata nelle ferrovie reali nel gennaio del 1987.

In questo modello (**art. 3553**) fu sperimentato il motore “a 5 stelle”, ultimo sussulto innovativo in analogico.

Contemporaneamente era uscita un'ennesima **3653** (digitale) nel nuovo rosso DB. Per i collezionisti dunque sono grattacapi: con tre locomotori con lo stesso numero di catalogo e così diversi. Nel 1991 mi decisi ad acquistare la novità, più o meno, **3348**: ovvero la versione di serie delle 120 con inversione elettronica del senso di marcia e dal classico colore iniziale seppure dal rosso più scuro della 120 prototipo (**foto n. 4**).



Foto n. 4: la 120 di serie (in secondo piano) ha il rosso più cupo

I pantografi nei vari modelli

Il pantografo che era montato era il **7247**, brutto anche se funzionale e se volete saperne di più leggete il mio libro al capitolo 15°.

Per evitare equivoci in tutte le mie 120 (ne possiedo 8 versioni) sono montati o pantografi nuovissimi verniciati in grigio, come quelli della 120 DB AG uscita nel 2008, o pantografi **603391**, versione quasi perfetta del reale SBS 65. Fanno ovviamente eccezione i due prototipi, uno uscito nel 1980 e l'altro nel 2004 e quest'ultimo dotato di nuovi archetti prototipo realistici (articolo Märklin **609649**).



Foto n. 5: la 120 del 2008 monta pantografi e basette verniciati come al vero in grigio

Nelle tre foto si chiariscono i particolari. Il pantografo grigio ha un altro numero di catalogo (**120517**, **foto n. 5**). Nella **foto n. 6**, che ritrae la 120 di serie **art. 3348** (1991) c'è da dire che il pantografo solo "appoggiato" sulla carrozzeria, per confronto, è il vecchio gigantesco 7247, come del resto ho già spiegato nel capitolo 8° degli aggiornamenti 2008, "Precisioni sui pantografi". L'organo di presa di corrente invece montato, lo ricordo, su basetta diversa (da ordinare come articolo **209385** e con la vite **785070**!) è il **603391**, riverniciato in rosso segnale.

L'ultimo pantografo è il **609649** montato sul locomotore della Märklin **37537** del 2004, che riproduce al meglio quello del prototipo del 1979

(foto n.7). Si notino le fini nervature del reticolo, il nuovo strisciante in scala e, ahimè, (il lupo perde il pelo...) gli isolatori dimezzati!



Foto n. 6: la mia 120 di serie, 3348, monta pantografi 603391 verniciati (da me) in rosso. Il pantografo originale (solo appoggiato sulla cassa era l'enorme 7247)



Foto n. 7: 120 prototipo, modello 2004, monta pantografi 609649 quasi perfetti

Ultimo sussulto analogico nel motore

Nel 1988 per il modello in rosso DB, 120 104-5 **3553**, fu provato come ho detto il motore a 5 poli con rallentamento impostabile, soluzione che sarà poi applicata ai decoder digitali negli Anni '90; recentemente ho effettuato delle prove in linea con tale sistema, la loco prendeva corrente dal pantografo, ma il suo rendimento è veramente da censurare, tanto che conviene disattivare l'avvio lento, agendo su un trimmer.

Qualche cambiamento sul tetto

Nelle due **foto n. 8 e n. 9**, si vede bene che con gli anni la Märklin non ha mai mutato gli stampi del sottocassa, anche se è molto probabile che ci saranno state nel reale delle variazioni più o meno appariscenti.



Foto n. 8: il prototipo del 1980

Dalle stesse foto si può notare che è però cambiato qualcosa sul tetto, oltre agli isolatori in rosso scuro, che sostituiscono quelli celesti, nel prototipo del 1979 manca una linea di conduzione dell'alta tensione. Sono andato a controllare gli esplosi ed in effetti non era prevista nel primo modello in H0 del 1980 e se non ci credete basta tornare alla foto del catalogo di quell'anno (a pag. 2). E non era una semplificazione modellistica, infatti mancava davvero e la cosa è stata ripetuta nel modello del 2004 (confrontate la [foto n. 7](#)). Nella foto seguente si noti oltre alla diversa colorazione il raddoppio sul tetto delle condotte di alta tensione nel tetto della 120 di serie.



Foto n. 9: la 120 di serie sul tetto isolatori di altro colore e raddoppio dei cavi

La verniciatura nella termoplastica

Nella **foto n. 10**, si possono notare nella carrozzeria del 120 prototipo, dopo 30 anni dall'acquisto, delle piccole screpolature nella tinta rossa, oltre a delle sbavature, dovute al tipo di tamponatura, tra la zona color crema e quella sottostante rossa.

Sino al 2004 tutte le carrozzerie erano in termoplastica e questo purtroppo significa che, dopo circa un 20/25 anni (!), la verniciatura non rimane più stabile: tendono a staccarsi dei piccoli frammenti specialmente nei punti più soggetti a tensioni come nelle zone angolose. È pur vero che un quarto di secolo sembra un tempo enorme, ma per un appassionato märklinista è un lasso "normale", se pensate che dopo oltre 40/50 anni motori ed ingranaggi possono essere ancora efficienti.

Questo problema, già riscontrato in altre serie costruttive Märklin, quali le E 03/103, le V 60/260, ha portato la Casa di Göppingen a rivedere la verniciatura della termoplastica e oggi, quando possibile, si è decisamente indirizzata verso il tutto metallo.

Anche per questo ho continuato ad acquisire 120 in metallo, per sostituire in un futuro quelle in termoplastica che dovessero cedere il

colore. Vi assicuro che, pur avendo avuto, grazie a Franco Spiniello, dalla Märklin i colori originali per i ritocchi, questi sono difficili e quasi sempre non risolvono un bel niente.



Foto n. 10: il prototipo del 1980, qualche problema nella verniciatura

Il “bavaglino” e migliorie

Il cosiddetto “bavaglino” comparve nel 1986, prima sulle 111, fu scelto e dalla DB ed in seguito applicato sul parco rotabili moderno. Vi furono però numerose prove di colorazioni che hanno fatto la gioia dei produttori di modelli e la conseguente frenetica caccia al modello raro prodotto in piccola tiratura. Quella fascia bianca spiccava sul fondo rosso delle nuove loco DB e le rendeva le locomotive sicuramente più individuabili con il cattivo tempo ai lavoratori sulla linea, fu applicato subito sulle 120 già nel gennaio 1987 e la Märklin nel 1988 mise in produzione la **3553** di cui ho già riferito all’inizio (**foto n. 13**).

Quasi a proteggere una vera Star, la prima 120, nel gennaio 1987, fu “mascherata” con uno stranissimo drappo nero, come si fa oggi per i prototipi delle auto, sino al luogo della presentazione fotografica!

Avendo una 120 da *rottamare* (di un'altra Marca), mi sono divertito a riprodurre la *copertura* più fedelmente possibile e faccio spingere la potente ma leggera 120, perché demotorizzata e resa folle, da un Köf, anche senza il contorno della neve del 1987 (**foto n. 11 e n. 12**).



Foto n. 11: il primo 120 con “bavaglino” del 1987, protetto da occhi indiscreti



Foto n. 12: un Kof spinge sul ponte girevole la 120 con la “mascheratura” del “bavaglino”

Invece il mio modello Märklin (ben operativo) ha ricevuto nuovi pantografi ed uno dei due “musi” ha quattro finissimi tubi dei freni (introvabili della Tecnotren) e gancio a maglia metallico, sempre della casa artigiana italiana ormai chiusa. È stato digitalizzato e monta un motore a 5 poli su un solo carrello.



Foto n. 13: il modello del 1988, 3553, totalmente migliorato (da me) nella meccanica, nell'elettronica e nell'estetica

Il “bavaglino” si è ristretto!

Nel 2001 fu la volta della 120 114-4 DB AG (Ferrovia tedesca S.p.A. Deutsch Bahn Aktiengesellschaft, dal 1994), il modello, **37536**, montava sempre pantografi **7247**, enormi, ma, per un errore che si ripetuto altre volte, nella foto di presentazione sul catalogo appariva equipaggiato con archetti perfetti (che tra l'altro erano già in produzione, come pezzi di ricambio!). Anche questa mia loco ha subito gli stessi trattamenti estetici della precedente 120 del 1988, ma era già digitalizzata dalla Märklin. Il *bavaglino* (**foto n. 14**) nel frattempo si era... ristretto!



Foto n. 14: il modello del 2001, 37536, migliorato (da me) nell'estetica

La livrea in questo modello presenta una vistosa doppia fascia grigia sia sui sugli aeratori (tuttavia lì tende con il tempo a sporcarsi ed assumere una tonalità indefinibile) che in basso, lungo le fiancate. Insomma (foto n. 15) si è di nuovo complicata la vita ai verniciatori veri e in scala H0!

Anche il pantografo oggi, presso le DB AG, è verniciato in grigio, ma quando uscì il modello in H0 questi montava dei 7247 in colore nero e non avendo sotto mano delle foto reali, io, sostituendo gli archetti con gli ottimi [603391](#), li verniciai in rosso, come potete vedere nella foto seguente. Se poi per un periodo abbiano o meno avuto questa colorazione classica francamente non lo so e poi a dare una mano di grigio non è difficile, per i super pignoli si possono sempre chiedere dei pantografi già grigi ([art. 120517](#)), ma non mancate di ordinare anche la base con gli isolatori ([art. 120508](#)). Vi sono inoltre stati modelli pubblicitari o MHI, in serie limitate e meteoriche apparizioni in catalogo, non ne parlerò.

Curiosamente nella 120 123-5, [37539](#), uscita nel 2008, nel catalogo e persino sul Märklin Magazine, appare una 120 con il vecchio gigantesco pantografo 7247. Poi invece, come sempre accade da un po' di tempo, nel modello in produzione l'organo di presa di corrente è bellissimo e correttamente verniciato in grigio ([foto n. 16](#)).



Foto n. 15: il modello del 2001, 37536, ha una doppia fascia grigia laterale



Foto n. 16: il modello del 2008, 37539, ha anche i pantografi in grigio

2004: l'anno del metallo!

Dal 2004, anno in cui fu messo in produzione il “nuovo” prototipo rivisitato della 120 ([art. 37537](#)), la carrozzeria è metallica e le cabine di guida sono state nettamente migliorate e dotate di illuminazione disattivabile digitalmente ([foto n. 17](#)). Finalmente la 120 è dotata di un fischio.



[Foto n. 17](#): la 120 prototipo, modello 2004, 37537, ha le cabine illuminate ed il fischio

Anche nella 120 uscita nel 2008 è stato usato questo materiale nobile che garantisce una verniciatura più duratura e se pensate che una mia 3022 (Br 194 versione senza biscotto DB), acquistata nel... 1975, insomma l'altrieri, sembra ancora nuova! Oltre al fischio quest'altra nata in casa Märklin “parla”, grazie ad un annuncio di stazione.

Nella mia 120 di serie, [vecchio art. 3348](#), con colorazione crema e rosso, digitalizzata da tempo, ho illuminato una delle cabine, come si vede dalla [foto n. 18](#). Questa macchina è fondamentale per riprodurre il famoso viaggio in Germania del Pendolino Italiano ETR 401 avvenuto in varie riprese tra il 1987 ed il 1988, come vedrete dalle altre tre [foto n. 19](#), [n. 20](#) e [n. 21](#)! Al convoglio manca solo, per essere perfetto, un vagone motogeneratore FS per la corrente continua in grigio, forse un tempo prodotto dalla nostra Lima e ora puoi consultare il mio [Capitolo 48](#)° “ETR 401 il Pendolino FS a Vibaden”.



Foto n. 18: la (mia) 120 di serie, 3348, ha la cabina con macchinista illuminata



Foto n. 19: la 120 di serie, 3348, traina un convoglio specialissimo!



Foto n. 20: dietro alla Carrozza Dienst üm312 fa capolino l'ETR 401 FS, il famoso pendolino prototipo in missione speciale in Germania!



Foto n. 21: la 120 di serie traina, a Vibaden, l'ETR 401 FS, il famoso pendolino prototipo

Modifiche al modello del 2008 Märklin



Foto n. 22: il modello della 120 123-5 della Märklin 2008

L'elegante modello attuale delle DB AG Märklin, **articolo 37539**, ha la carrozzeria in metallo ed è fornito con i due panconi anteriori per un uso modellistico, ambedue provvisti cioè del gancio corto, montato però non su una guida ad asola e quindi i rotabili agganciati appaiono leggermente distanziati (**foto n. 22**).

Per il resto la verniciatura è impeccabile e probabilmente durerà per circa 40/50 anni, avendo quasi sessant'anni spero di esserci quando si comincerà, forse, a screpolare!

Avendo un numero considerevole di loco dell'Epoca contemporanea, non mi causa certo un problema dotare almeno un pancone di un gancio realistico e condotte dei freni, così da avere delle loco orientate, che, grazie alla *racchetta* di binario della mia Schattenbahnhof, possono sempre cambiare direzione a mio piacimento. Le cabine di guida poi sono sempre più ben riprodotte e, se provviste di illuminazione, è un peccato far girare locomotori "fantasmi" impazziti, perché privi del macchinista... se qualcuno ha letto il mio capitolo sulla 218 dirà che sono un tipo coraggioso per non dire di peggio...

LE MODIFICHE PASSO DOPO PASSO: IL MACCHINISTA

Nella prima fase si deve semplicemente allontanare la carrozzeria dal telaio seguendo le istruzioni e svitando la vite apposita. Dopo di che si rovescia il mantello come nella **foto n. 23**. A questo punto si introduce, delicatamente, un micro cacciavite tra il mantello stesso ed il diffusore luce della cabina in cui si è deciso di inserire un essere umano, detto macchinista...



Foto 23: si insinua delicatamente tra carrozzeria e diffusore un cacciavite

Seconda fase (**foto n. 24, n. 25 e n. 26**): si allontana il diffusore che bloccava di fatto la cabina di guida. Si solleva delicatamente la cabina, aiutandosi con un piccolo cacciavite se necessario, ma in questi locomotori viene via facilmente, e si prepara il macchinista da posizionare seduto e davanti al banco di guida. Volendo si possono anche verniciare o evidenziare, semplicemente, le apparecchiature purtroppo appena accennate.

Il macchinista, dovrà come sempre essere mutilato delle gambe. Una volta incollato e richiuso non si noterà assolutamente niente. La cabina si incastra poi facilmente (terza fase **foto n. 27, n. 28 e n. 29**), la si blocca con il diffusore luce invertendo il procedimento e il gioco è fatto.

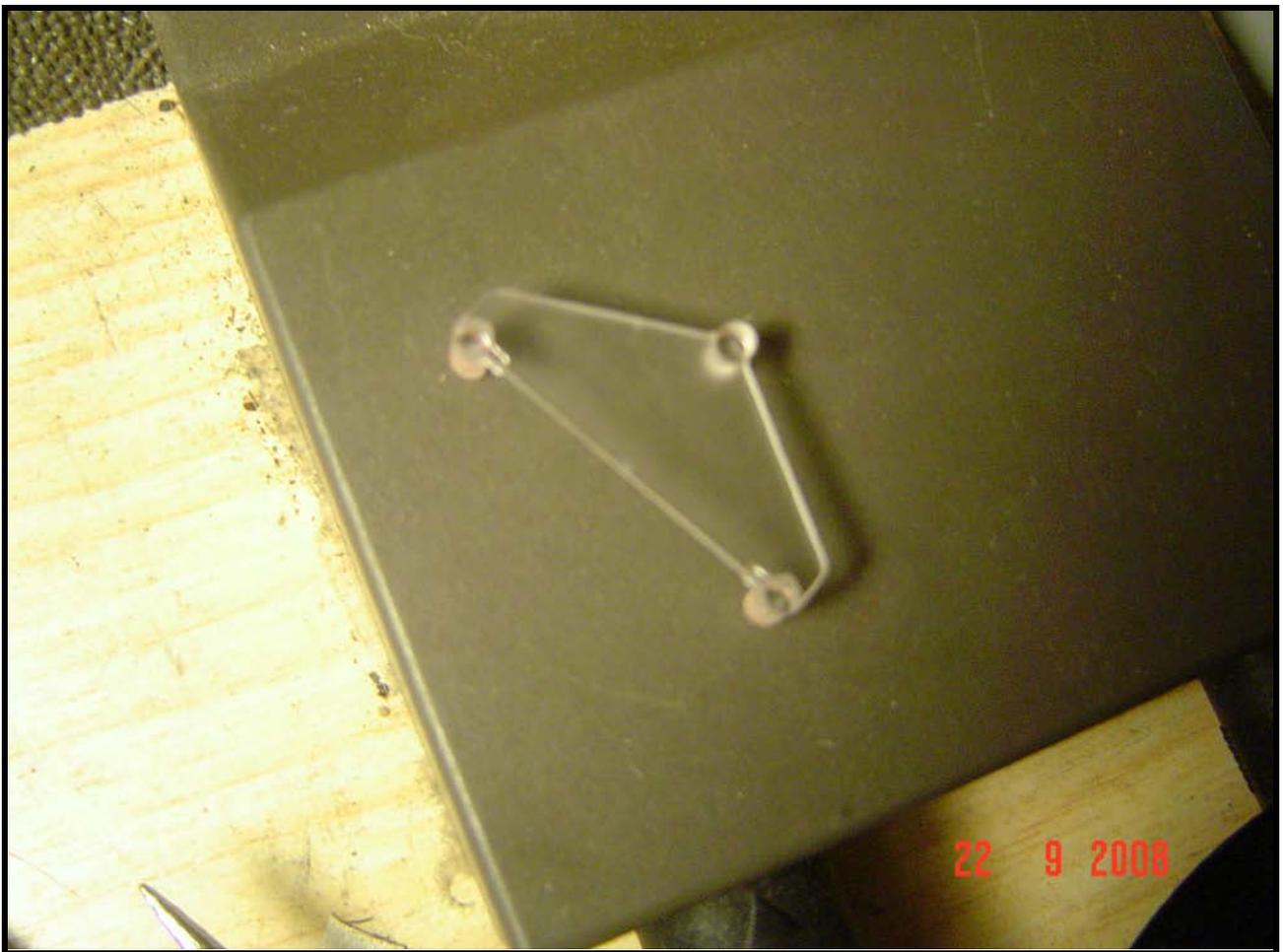


Foto n. 24: si allontana il diffusore luce



Foto n. 25: si allontana la cabina

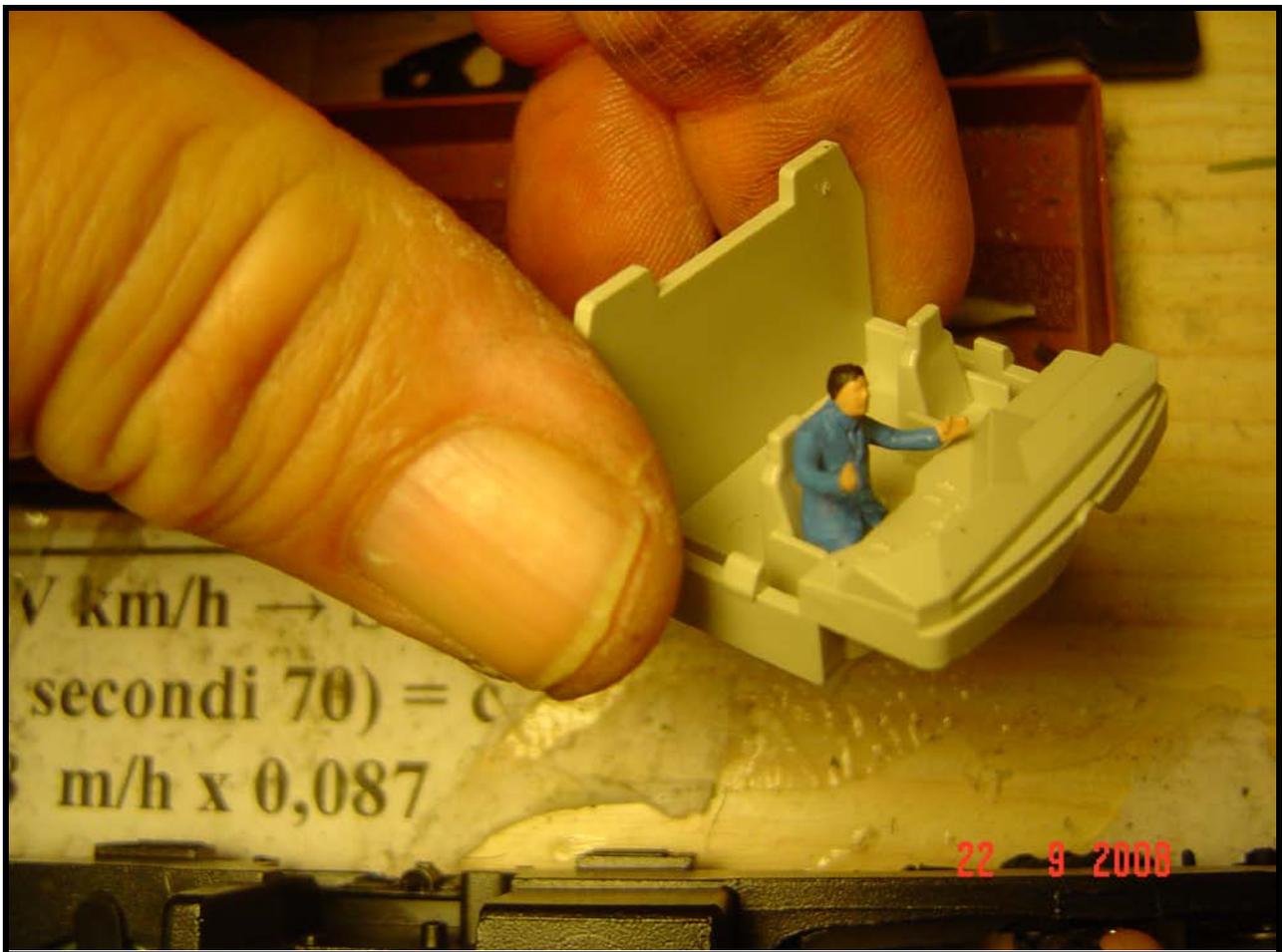


Foto n. 26: si incolla il macchinista (mutilato)



Foto n. 27: si incastra al suo posto la cabina con il macchinista



Foto n. 28: si riposiziona il diffusore luce



Foto n. 29: il risultato finale

LE MODIFICHE PASSO DOPO PASSO: IL CARRELLO

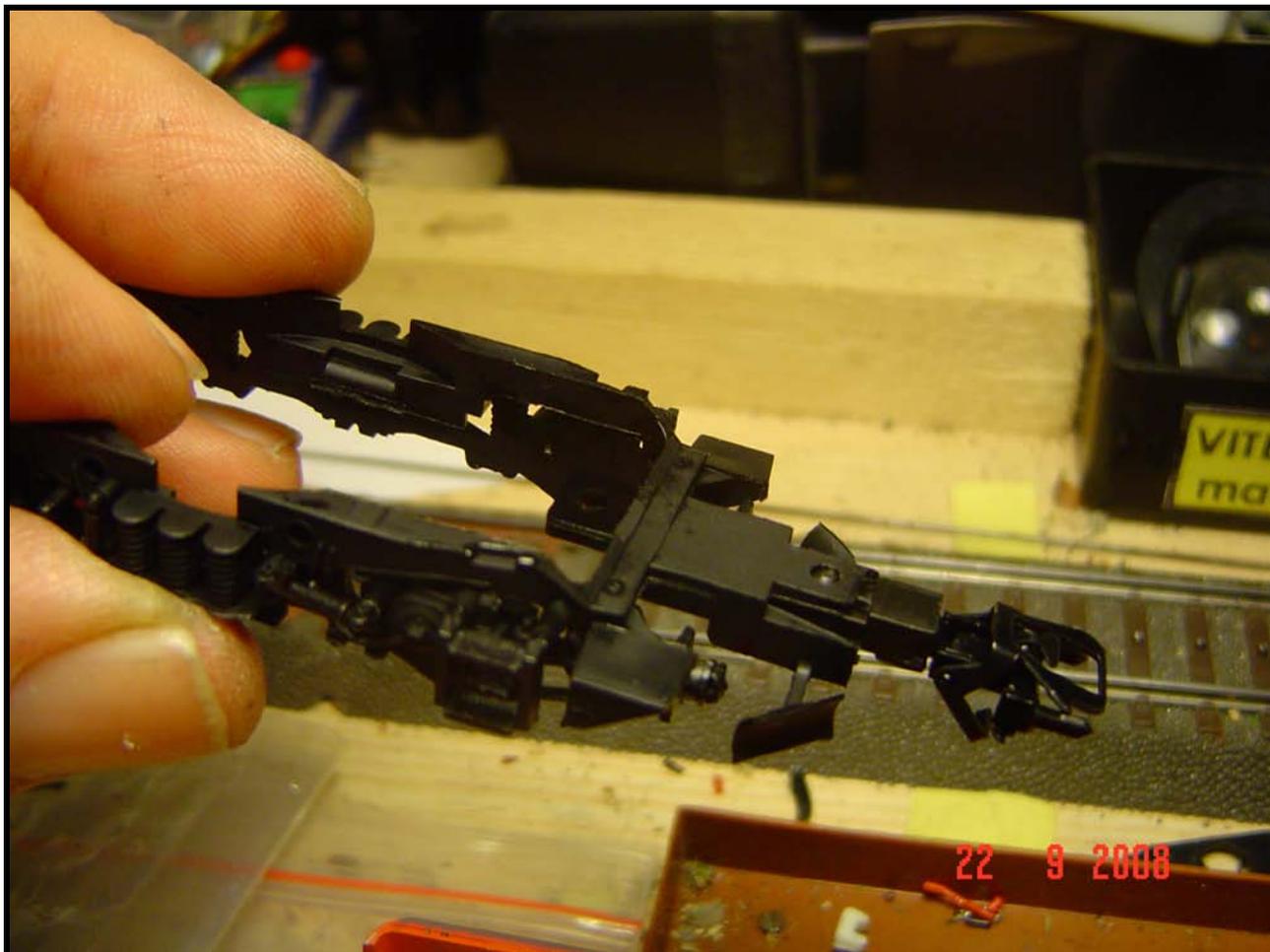


Foto n. 30: il copri carrello sotto la cabina n. 2, prescelta per il macchinista

Il carrello sotto la cabina prescelta per introdurre il macchinista, in questo *mio caso specifico* il lato 2, dovrà **esser modificato con l'allontanamento del gancio modellistico (foto n. 30 e n. 31)**. Si deve prima svitare la vite anteriore che blocca il copri carrello (unica parte in plastica del modello). **Questa manovra si deve fare anche per sostituire le cerchiature d'aderenza usurate**. Ricordo ancora una volta che l'unico metodo per allontanare i ganci Märklin di nuova generazione è quello d'introdurre un piccolo cacciavite tra il gancio stesso e la sua sede (vedi la **foto n. 31**); facendo leva delicatamente le code di rondine fuoriescono dal portagancio e la Märklin è l'unica ad aver ideato un sistema così semplice ed ingegnoso. A dire il vero non così semplice: si sono dovuti modificare gli stampi per tutti i rotabili e se provate a ripetere questa manovra con loco o carrozze di altre marche potreste danneggiare le sedi anche se è stato sostituito il gancio d'attacco precedentemente con quello della Casa di Göppingen: non è infatti il gancio in sé che ha questa prerogativa, ma l'unione del gancio con la sede così predisposta.

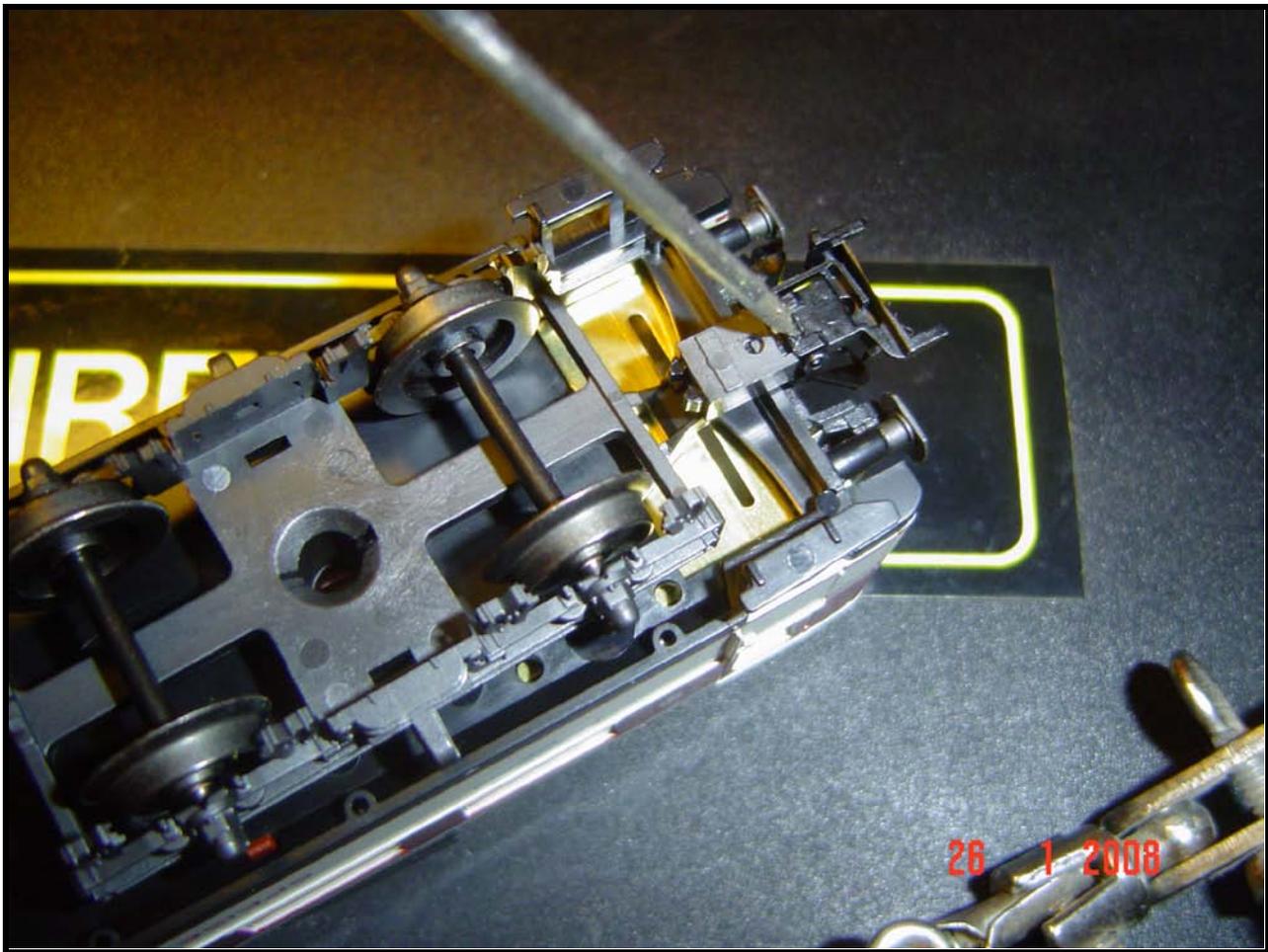


Foto n. 31: il solo metodo per allontanare i ganci Märklin

Intuitivo il fatto che allontanato il gancio bisogna (sempre con un piccolo cacciavite) allontanare anche la sede portagancio che in questa loco ha due alette di richiamo per il molleggio, che assomigliano a due antenne (foto n. 32), mentre nella foto n. 31 gancio portagancio sono stati riuniti insieme.



Foto n. 32: si allontana anche il portagancio Märklin (con alette)

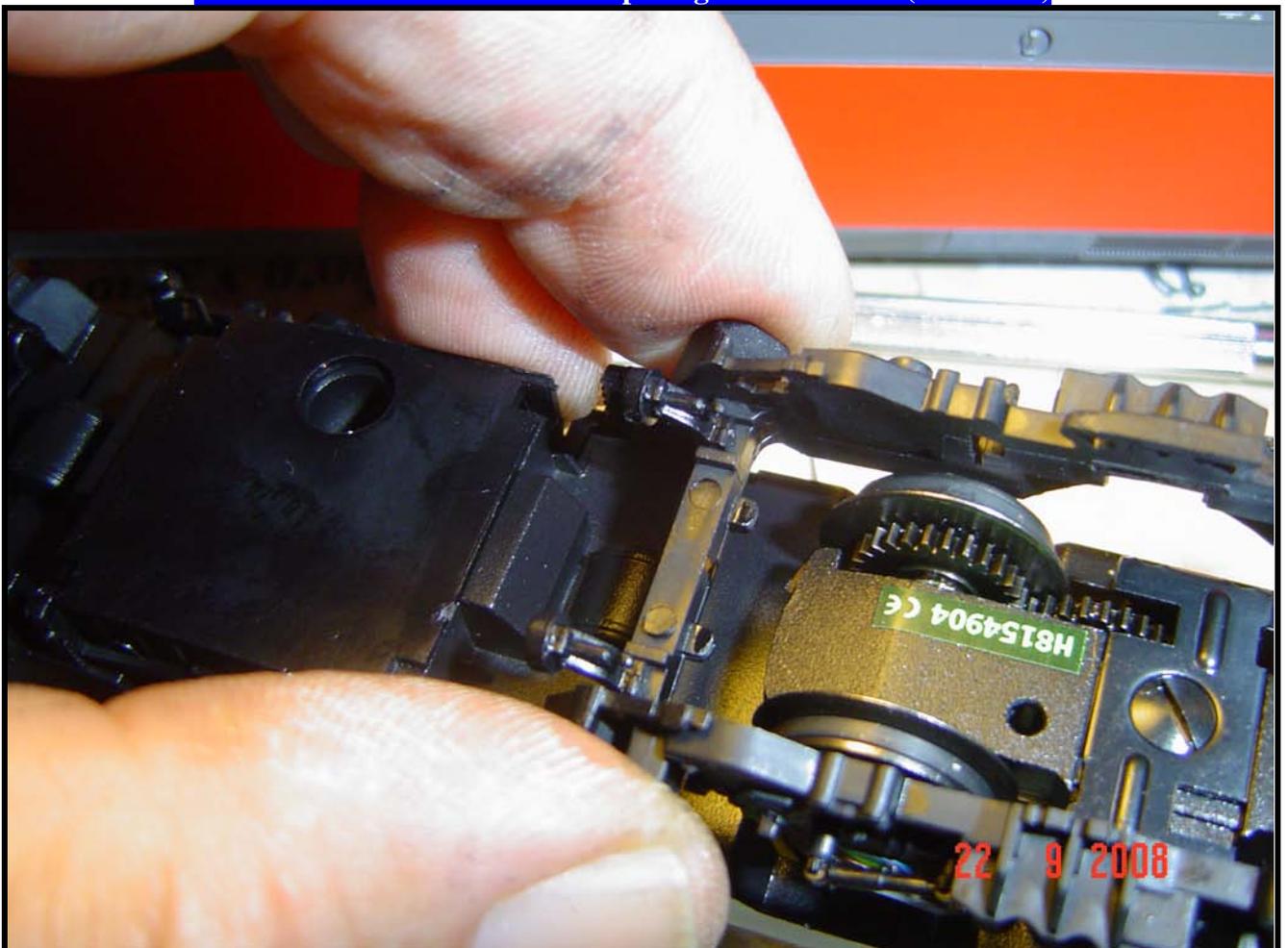


Foto n. 33: si rimonta il copri carrello, rispettando i due piccoli inviti e i relativi incastri

A questo punto si rimonta inserendo nel carrello motore i due piccoli incastri del copri carrello (foto n. 33!) e riavvitando come nella foto n. 34.



Foto n. 34: si rimonta il copri carrello, definitivamente, avvitando la vite anteriore

LE MODIFICHE PASSO DOPO PASSO: GANCIO E TUBI DEI FRENI

Nel pancone anteriore vi è solo la riproduzione abbozzata del gancio di trazione e non vi sono neanche le sedi per inserire i 4 tubi dei freni che dovrebbero essere sotto il pancone e perciò impedirebbero il movimento del gancio modellistico. Fortunatamente la mascherina è in plastica e si chiama come pezzo di ricambio Pufferbohle perché è un tutto uno e quindi sostiene anche i respingenti (Puffer + Bohle = respingente + pancone); essendo in plastica, tra l'altro morbida, è facilissimo con un cutter eliminare il gancio stampato e quindi praticare un foro (1 mm, max 1,2) con un buon trapano a mano, o elettrico con velocità regolata al minimo (foto n. 35).

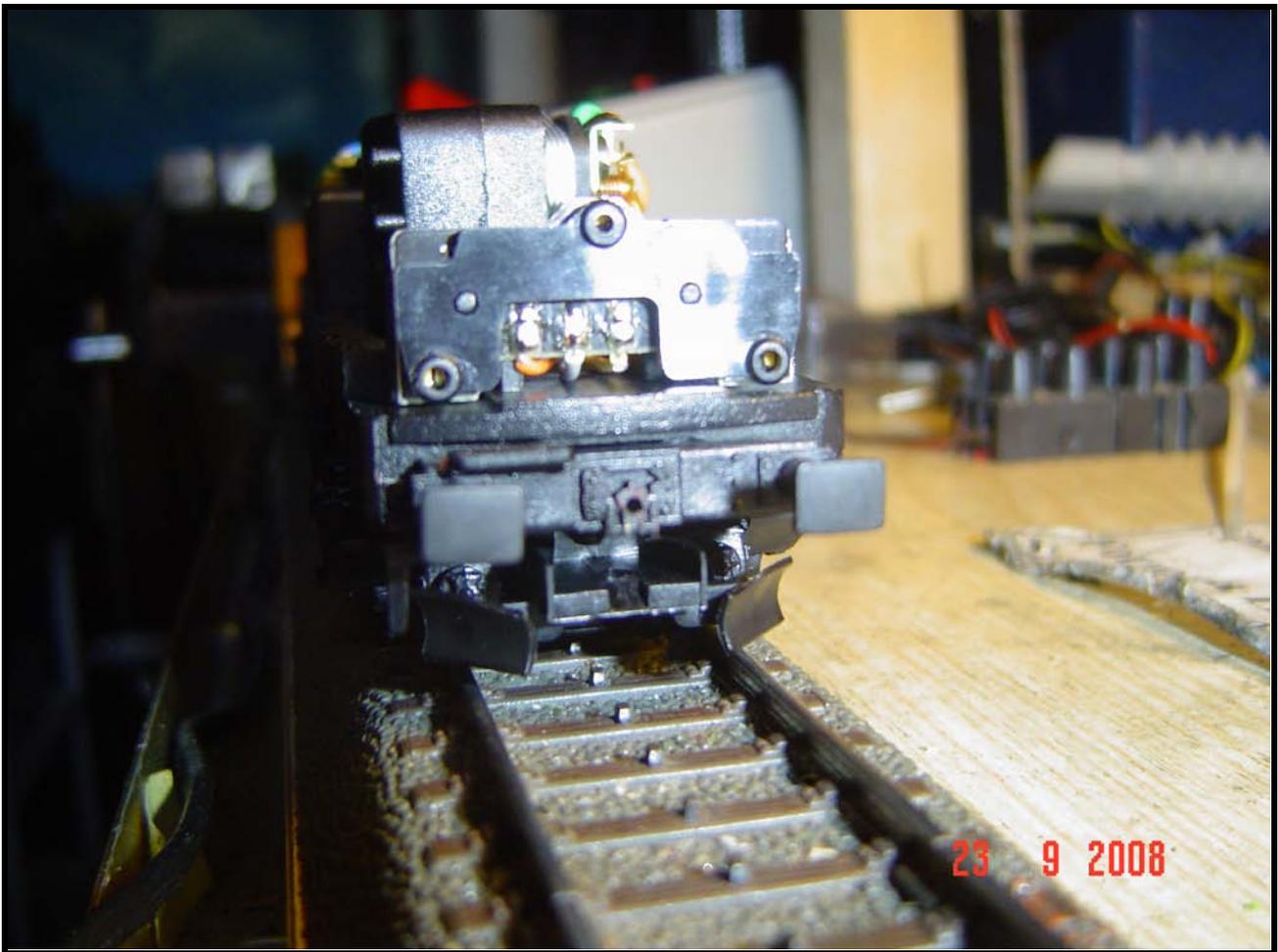


Foto n. 35: si pratica sul pancone un foro da 1 mm per il gancio realistico

Il gancio è possibile ricavarlo da uno di quelli “avanzati” da altre elaborazioni, ma si possono cercare ovviamente in buoni negozi ganci perfetti persino dotati di molle, ma questo dipende da fattori personali e dalla fortuna di abitare in grandi città come Milano o Roma (foto n. 36). Unica raccomandazione sui ganci snodati e metallici se il loro supporto tocca la massa del telaio (non può accadere con le 120, ma con altre loco Märklin sì) se durante la marcia si apre e pende sul binario “C” potrebbe venire a contatto con le punte centrali e causare un micro corto non auspicabile con mezzi mfx!



Foto n. 36 : si inserisce nel foro il gancio realistico

Il fatto che il pancone sia estraibile e fornito come pezzo di ricambio (340200, 208047 o altri numeri da verificare sugli “esplosi” di volta in volta) facilita un eventuale ripensamento da parte del modellista che volesse in un secondo momento riportare come bidirezionale la loco già modificata, del resto de gustibus...

Per quanto riguarda i tubi dei freni io da qualche anno preferisco usare quelli forniti con le carenature frontali delle nuove E 03/103 che sono ordinabili come pezzo di ricambio **n. 220989**. Hanno il pregio di poter essere inseriti sui panconi con la realizzazione di un solo foro, in quanto sono appaiati alla stessa altezza. Nelle locomotive elettriche serie 120, poi, non è necessario nemmeno forare, basta incollarli sotto il pancone, come nella realtà infatti sporgono da sotto, come potete ben vedere dalle **foto n. 37 e n. 38**. Non sono previsti altri Rec.

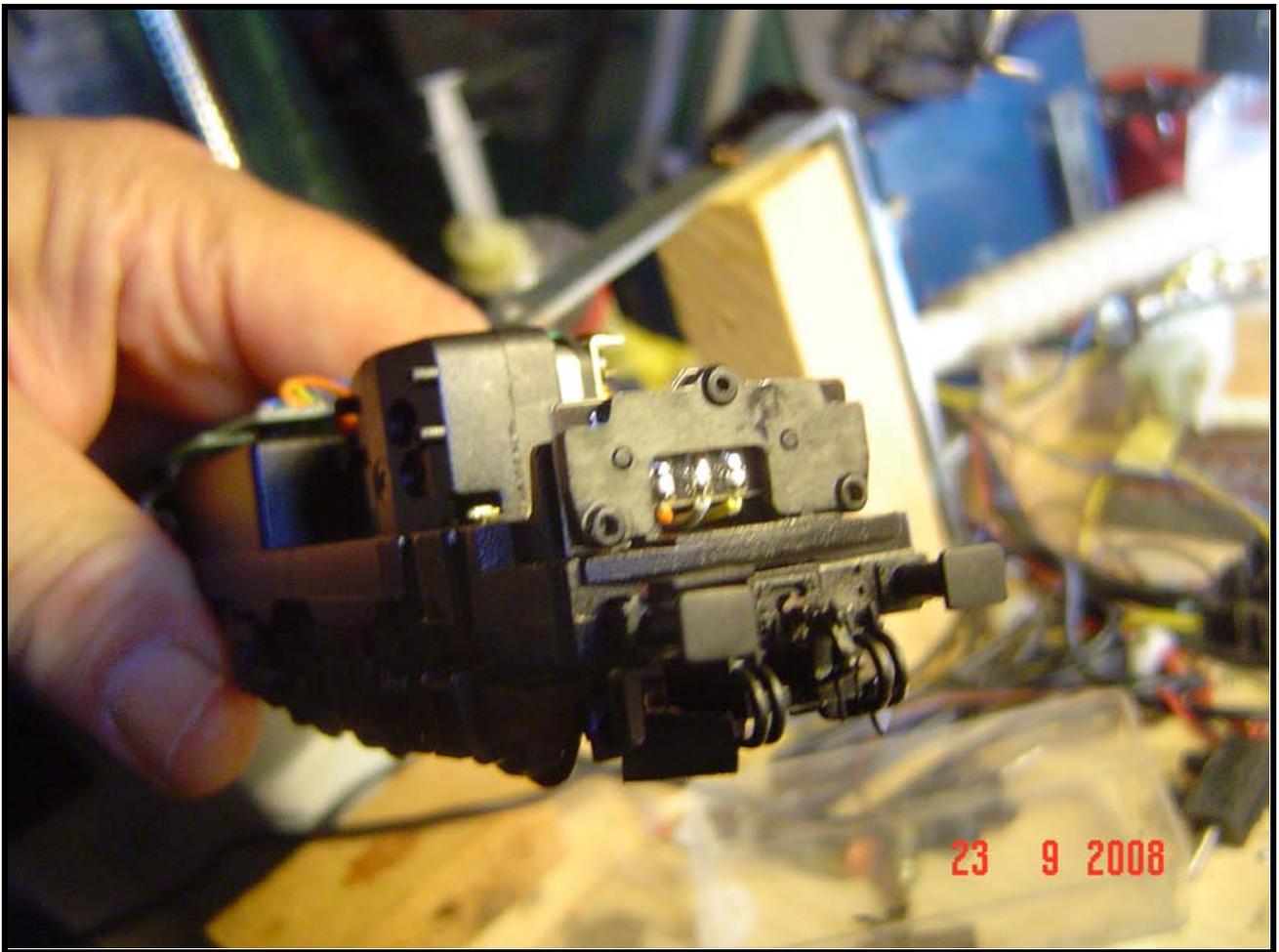


Foto n. 37: si fissano in basso i tubi dei freni a coppie

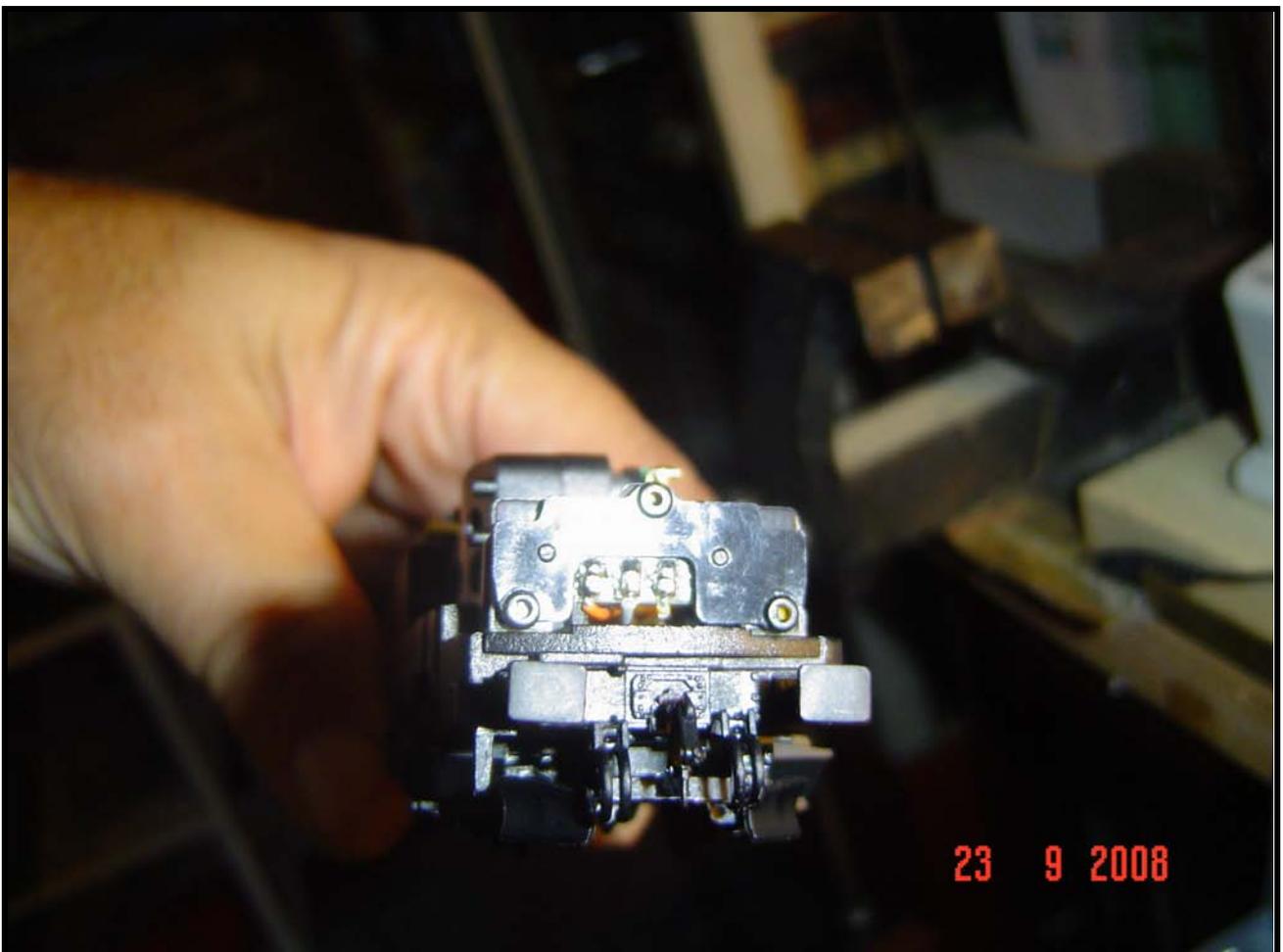


Foto n. 38: si fissano in basso i tubi dei freni a coppie

Verifiche sul banco di prova, regolazioni e collaudo pantografi



Foto n. 39: si prova la loco sul banco per le verifiche finali

Naturalmente si effettuano le normali verifiche sia sul banco di prova (foto n. 39) o, per esempio, sulla tratta isolata per caricare la nuova loco nella memoria della Central Station (60212, dal 2010 60214/5). Si possono variare le caratteristiche di marcia a seconda delle necessità; ricordo che le loco vengono in pratica fornite dalla fabbrica con minima elasticità di marcia e che portando al massimo il rallentamento d'avvio e la frenatura si può godere di una manovrabilità del tutto simile a quella del mezzo reale: almeno per i nostri plastici, sempre molto limitati, poter fermare una loco dopo duecento metri in scala (circa 2 metri e 30 centimetri) è più che sufficiente per ricreare l'atmosfera dell'esercizio reale.

Per quanto riguarda i nuovi pantografi ho riscontrato una certa difficoltà solo in un punto preciso dell'impianto, prontamente sono intervenuto, ma ricordo a tutti i colleghi fermodellisti che posseggono un impianto dotato di linea aerea, di qualunque marca sia, la regola d'oro di effettuare un primo passaggio a passo d'uomo nel vero senso della parola, perché danneggiare un pantografo è la cosa più semplice da fare e la più difficile da rimediare (foto n. 40).



Foto n. 40: si prova la loco sul plastico per le verifiche finali a passo d'uomo

LA LOCO DEL 150° DELLA MÄRKLIN E...

La particolare macchina 120 159-9 è stata utilizzata, solo nel 2009, come locomotore pubblicitario per il 150° della Casa di Göppingen.

La vedete nelle [foto, dalla n. 41 alla n. 43](#), sul mio impianto, mentre debbono essere ancora perfezionati dei particolari (gancio troppo grigio chiaro ecc), l'articolo è il [37530](#).

Sempre sulla base dello stesso locomotore 120 159-9 (anche nella realtà è accaduto) è stata verniciata con la pubblicità del 175° anniversario delle ferrovie in Germania ([art. 37533](#) senza foto).

Purtroppo si nota, in tutte le ultime versioni, l'assenza di appigli anteriori (e quelli presenti sono bruttini e stampati, non riportati) che sono stati nel tempo ulteriormente aggiunti a scopo antinfortunistico dalla ferrovie tedesche. Il *buffo* che proprio le foto delle vera 120 159-9, apparse dei cataloghi Märklin del 2009 e 2010, mostrano in modo inequivocabile la diversità. Il funzionamento è molto buono, ma le funzioni digitali sono rimaste le *poche* del modello del 2008 ([articolo 37539](#)).

La loco del 150° della Märklin chiude, a Vibaden, il ciclo storico moderno e poi si torna al 1935 circa,



Foto n. 41: la vistosa fiancata della loco 120 159-9 sul plastico di Vibaden



Foto n. 42: il tetto della loco 120 159-9 sul plastico di Vibaden



Foto n. 43: si prova la loco 120 159-9, ancora da perfezionare, a Vibaden

MA NON FINISCE QUI: LA RINNOVATA 120 001-3

Nel 2010, prima ancora che fosse annunciata l'ennesima versione di 120 "pubblicitaria", rimasi colpito dalla rinnovata 120 prototipo.

Ho visto varie foto dei primi prototipi presentati nel 1979, in quelle a mia disposizione i pantografi sono in color alluminio, mentre la nuova 120 001-3, famosa per aver conseguito un record mondiale di velocità per le trifasi, ha i pantografi in rosso antinfortunistico.

Debbo credere alla Märklin.

Sulla macchina è stato applicato lo stemma della città di Norimberga e il famoso *logo* delle celebrazioni della parata del 1985, per cui la loco è utilizzabile, per un uso cronologicamente corretto, a quel solo anno.

L'articolo è il [37485](#), e non è cambiato d'una virgola quanto a funzioni digitali. Come per la [37530](#) del 150° della Märklin o per la [37542](#) verniciata con colori dorati per il 175° delle ferrovie in Germania (Norimberga-Fürth, 7 dicembre 1835) il funzionamento è impeccabile. Naturalmente in questa loco l'assenza dei predellini è corretta.



Foto n. 44: prova sul plastico per la 120 001-3



Foto n. 45: si prova la loco sul plastico per le verifiche finali a passo d'uomo

