

CONSIGLI SUL GRUPPO V 90, 290, 294



Locomotiva del gruppo 290 083-5 DB blu-crema FOTO N.1

Nel 2005 è stata presentata come assoluta novità della Märklin una prima versione della “dieselona” da manovra, la 290 083-5, nei colori post 1974 (art. 37900). Oramai sono quasi 19 anni che è uscita la 221 218 (art. 3581) nei colori blu-crema o beige-turchese (le dizioni sono svariate), contestata riverniciatura applicata anche alle V 200.0 (poi 220 dopo il 1968) a metà degli anni ‘70 e da allora la Märklin ha sperimentato un sistema geniale per farci spend... acquistare più loco! Un nuovo modello, ove sia avvenuto nella realtà, ha sempre la colorazione *forse* (parere personale) meno appetibile, vuoi per le critiche che bollarono in Germania il colore blu-crema, vuoi per il ristretto periodo di tempo che quella livrea fu presente sulle locomotive in attività: ad esempio le poche 221 che furono ricolorate in quel modo, non andarono oltre il maggio 1988 e le elettriche 141, 111, 150 e 151, solo per citare qualche Gruppo (in tedesco Baureihe, sigla Br), appena fu possibile, vennero riverniciate nei nuovi colori rosso DB e “bavaglino”, antinfortunistici.

Ogni lustro, più o meno, è uscita una nuova versione delle V 200, 220 o 221, ma questo capitolo non è dedicato alla storia di quel Gruppo.



Locomotiva del gruppo 221 118 DB (blu-crema) FOTO N. 2

Un altro *escamotage* usato, per la verità antipatico, è quello di fornire inizialmente ai modellisti un prodotto, come dire, *povero*. Nel 1991 era normale una locomotiva “muta” e analogica (anche se, per dovere di cronaca, la motorizzazione era di tipo innovativo e l’inversione di marcia elettronica); nel 1997, poi, arrivò la rivoluzionaria rossa V 200 018 analogica e sonora, con la “famosa accensione” regolabile con un normalissimo trasformatore da 32 VA, presentata insieme alla versione digitale, che nei negozi era venduta però in misura notevolmente inferiore, data la diffidenza iniziale verso quel nuovo (costoso) sistema; nel 2000 esordì la V 200.150 versione (solo digitale) dotata del nuovissimo C-Sinus (primo tipo) con rumore del motore, una funzione luminosa ed il fischio; attualmente le V 200 sono dotate di decoder mfx motore Soft Drive, suoni di ogni genere e non aggiungo altro.

Così sta anche accadendo con altri Gruppi: come le E 19 che solo nel 2008 hanno ricevuto un fischio, anzi no... all’ultimo minuto è stato soppressa l’innovazione! Va meglio alle 120, ora con carrozzeria metallica e suoni, o i “coccodrilli” SBB che, dopo anni, hanno iniziato a “vagire”! Certo l’arrivo del Soft Drive Sinus, piccolo e potente ultimo motore di Casa Märklin, ha spianato la strada ai progettisti che

non incontrano più difficoltà insormontabili per inserire sotto i mantelli nuovi decoder e nuovi altoparlanti.

Questi continui miglioramenti sono ben accetti ai modellisti ferroviari, da anni abituati a rivoluzioni che non è retorico definire epocali, tuttavia una punta di presa in giro aleggia nell'aria e fa storcere non poche bocche: soprattutto per queste potenti 290 da manovra era, a mio parere, necessario sin dall'esordio la dotazione del gancio telex.



Locomotiva del gruppo 221 107-6 DB nella colorazione tradizionale FOTO N. 3



Locomotiva del Gruppo 290 083-5 DB blu-crema, insieme alla 221 118 FOTO N. 4



Locomotiva del Gruppo 290 188-2 DB, nel rosso tradizionale (2006) FOTO N. 5

Una seconda, attesa, 290 nel rosso DB tradizionale è stata presentata nel 2006 come *novità dell'estate*, anche la terza 290 DB AG (nel reale versione cromatica del 2002), presentata come novità 2007, è priva di

particolari funzioni. Fornisco solo una foto dal catalogo perché non essendo un *nababbo* non l'ho acquistata.



Locomotiva del gruppo 290 022-3, nel rosso DB AG (2007) FOTO N. 6

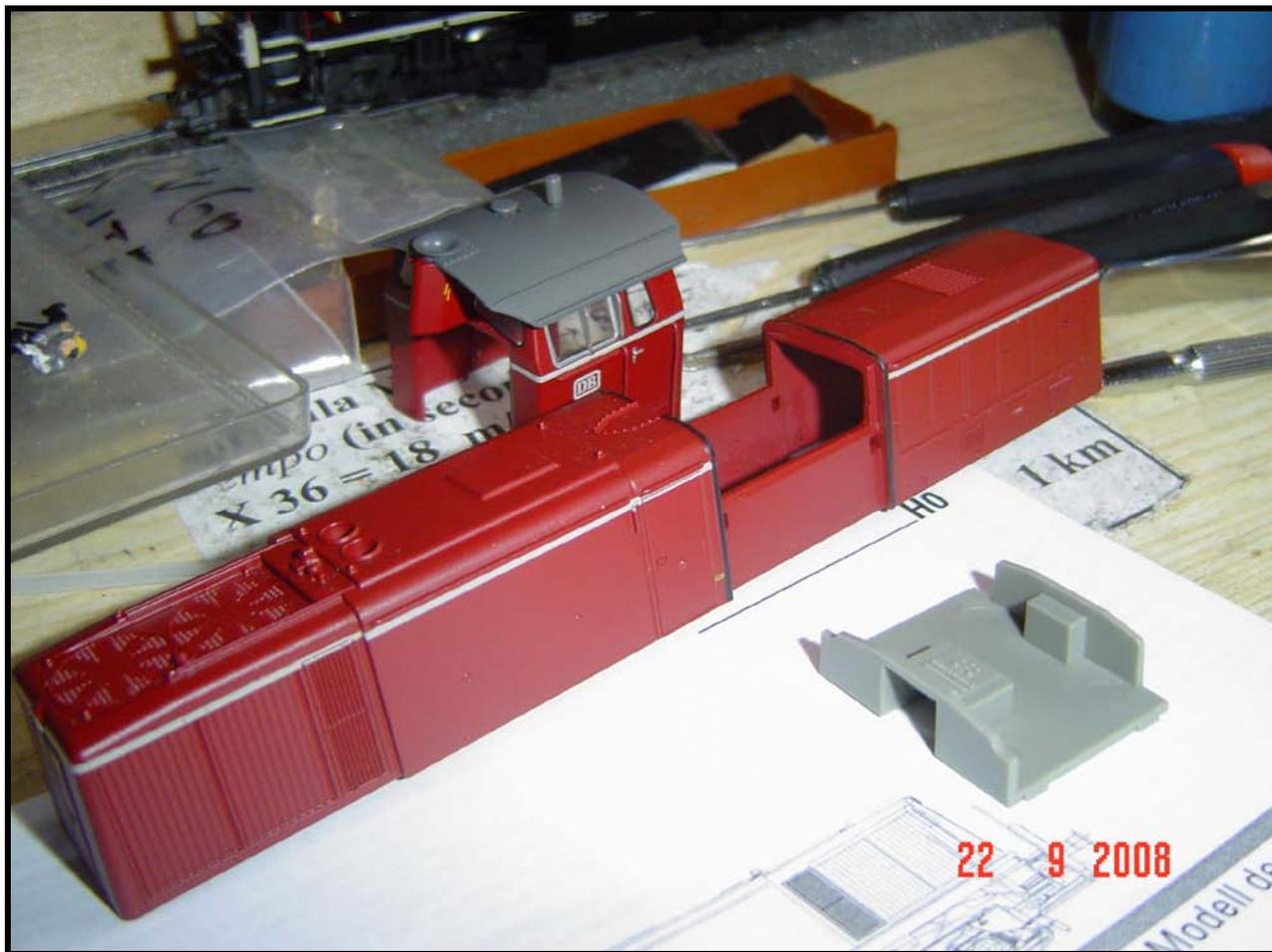
Nel 2007, e finalmente, arriva la V 90 dotata di telex. A guardar bene in un plastico come il mio che non accetta, se non per prove contingenti, degli anacronismi questa diesel è quella meno utilizzabile: entrata in servizio dopo il 1964 praticamente è rimasta con quella numerazione per circa 4 anni e dopo il 1968 rinominata 290.

In questa macchina, in particolare, ho fotografato le varie fasi necessarie per sistemare nella cabina di guida (parzialmente libera) il macchinista manovratore. In tutte le mie tre 290 ho sistemato un macchinista, seguendo sempre la medesima procedura.

Per quanto riguarda le critiche al primo motore (C-Sinus *compatto* seconda versione) applicato sino al 2007 nelle locomotive in blu-crema, rosso DB e rosso DB AG, non so che cosa dire: sino ad ora non ho riscontrato diversità di prestazioni tali da far gridare allo scandalo. Debbo aggiungere che in un impianto come il mio, in cui lo scalo merci è effettivamente modesto, non ho avuto modo di testare le mie 290 in modo pesante, apparentemente i motori hanno sempre reagito a dovere, anche sulle salite ed i curvoni della linea proveniente dalla Schattenbahnhof (livellette del 40%).

Fase prima: si smonta il mantello

Attrezzatura necessaria un cacciavite a stella Märklin



**Locomotiva del gruppo V 90 030, con cabina e arredamento interno smontati
FOTO N. 7**

Questa macchina è semplicissima da smontare: 2 sole viti, poste in diagonale vicino ai ganci telex. Seguite a proposito le istruzioni alla lettera e non svitate *a caso* specialmente le viti dei ganci telex.

Nella foto seguente una delle due viti, che, come vedete, sono lunghe: usate solo i cacciaviti con testa a croce larga (Märklin).

Una volta allontanate le viti la carrozzeria si solleva senza problema alcuno e si può così separare la cabina di guida di plastica.

Troverete alta tecnologia dentro questa V 90, ordine nei collegamenti per lo più effettuati con derivazioni a spinetta e guide a nastro.

Il nuovo motore Soft Drive Sinus è, tramite alberini snodati collegato ad entrambi i carrelli, rendendo questa V 90 adatta ad ogni tipo di servizio... avessi una *sella di lancio* e saprei bene come usare questo bestione da manovra!!



Una delle due viti della locomotiva del gruppo V 90 030 FOTO N. 8

Nella foto successiva potete osservare l'ordine e l'alta tecnologia che la Casa di Göppingen ha utilizzato per queste splendide loco tutte in pratica di metallo, dotate di doppia trasmissione (si vedono bene gli attacchi anteriori e posteriori al nuovo motore Soft Drive). Se portate al 500% l'immagine vedrete bene tutte le precise e minuscole diciture che assegnano questa V 90 al Bw di Bismark, una cittadina ad una sessantina di chilometri a nord di Magdeburgo.

I cavi sono tutti ben ordinati e fissati tramite asole di plastica nera. Tutto il mantello è metallico, fa eccezione la cabina di guida (termoplastica) che si solleva (come ho detto) esclusivamente dopo aver svitato ed allontanato i due "musi" che sono collegati tra loro in una unica fusione, fornendo alla macchina una pesantezza notevole: ben 275 grammi! È probabile che le altre 290 pesino qualche grammo meno, a causa dell'assenza dei ganci telex. Misure e proporzioni appaiono perfette.



Posizione del motore e di cavi nella locomotiva del gruppo V 90 030 FOTO N. 9

Fase seconda: si smonta la cabina

Pur essendo in plastica la verniciatura semilucida fa sì che la cabina sembri un tutt'uno con il resto del mantello e non manca la targa del costruttore, oltre a preziosismi, quali: simboli antinfortunistici, il predellino della scaletta e la maniglia verniciati, corrimano riportati.

La riproduzione dell'interno della cabina è appena abbozzato, causa la mancanza di spazio. Al di sotto si trova il nuovo motore e la piastra di protezione per lo stesso, nonché un bel numero di cavi: di più non si poteva pretendere per garantire la trasmissione su tutti gli assi.

Contrariamente a tante altre locomotive, la parte in colore beige scuro si sfilava facilmente (ma soltanto dopo che sia stata preventivamente sollevata la parte centrale, la vera cabina, dagli avancorpi metallici della carrozzeria!) ed è quindi semplice collocarvi un macchinista, mutilato però in maniera *pesante*. Inutile verniciare il banco comandi, tanto è difficile persino intravedere il macchinista! Del resto durante le manovre (reali) spesso si notano uomini del personale ausiliario dotati di bandiere, sui praticabili, certamente essi favoriscono l'opera del macchinista. I lunghi avancorpi, che ospitano motore e apparati vari, sono certo un handicap per effettuare delle manovre "a vista".

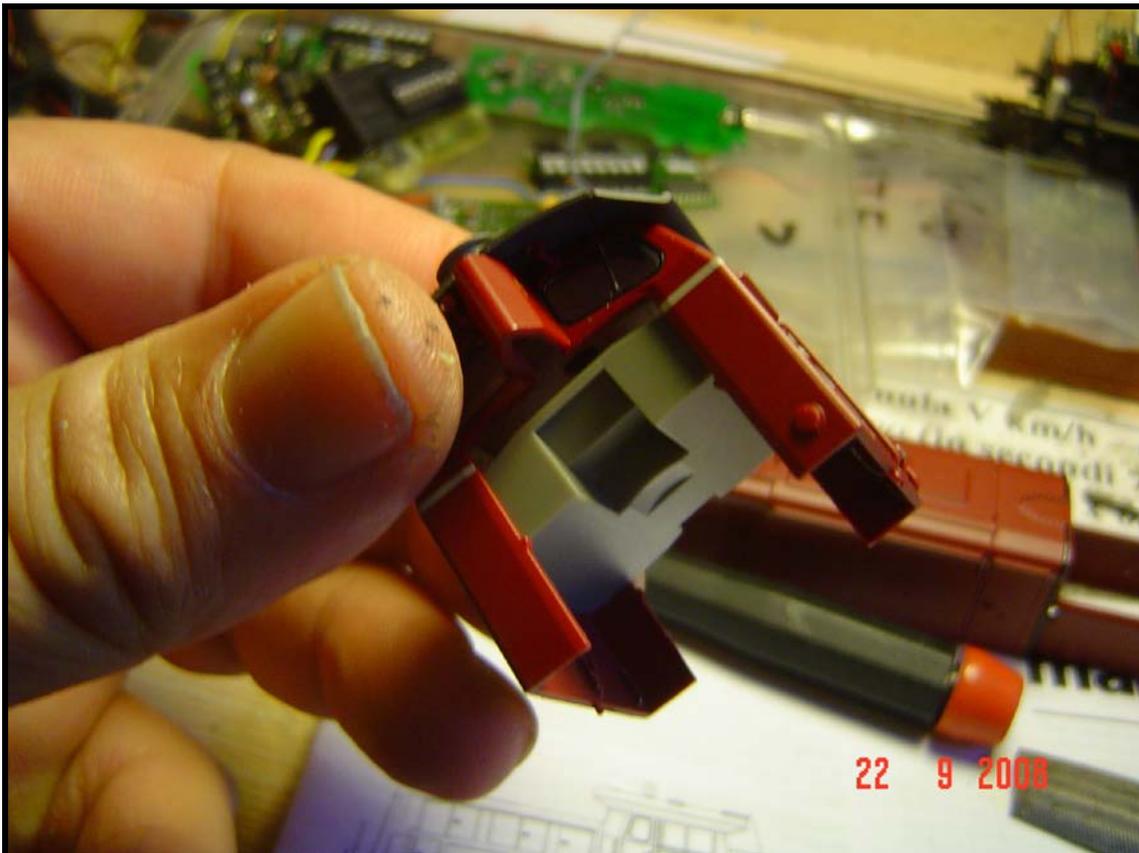


La cabina si sfilava dall'alto dopo aver disimpegnato il mantello dal telaio FOTO N. 10

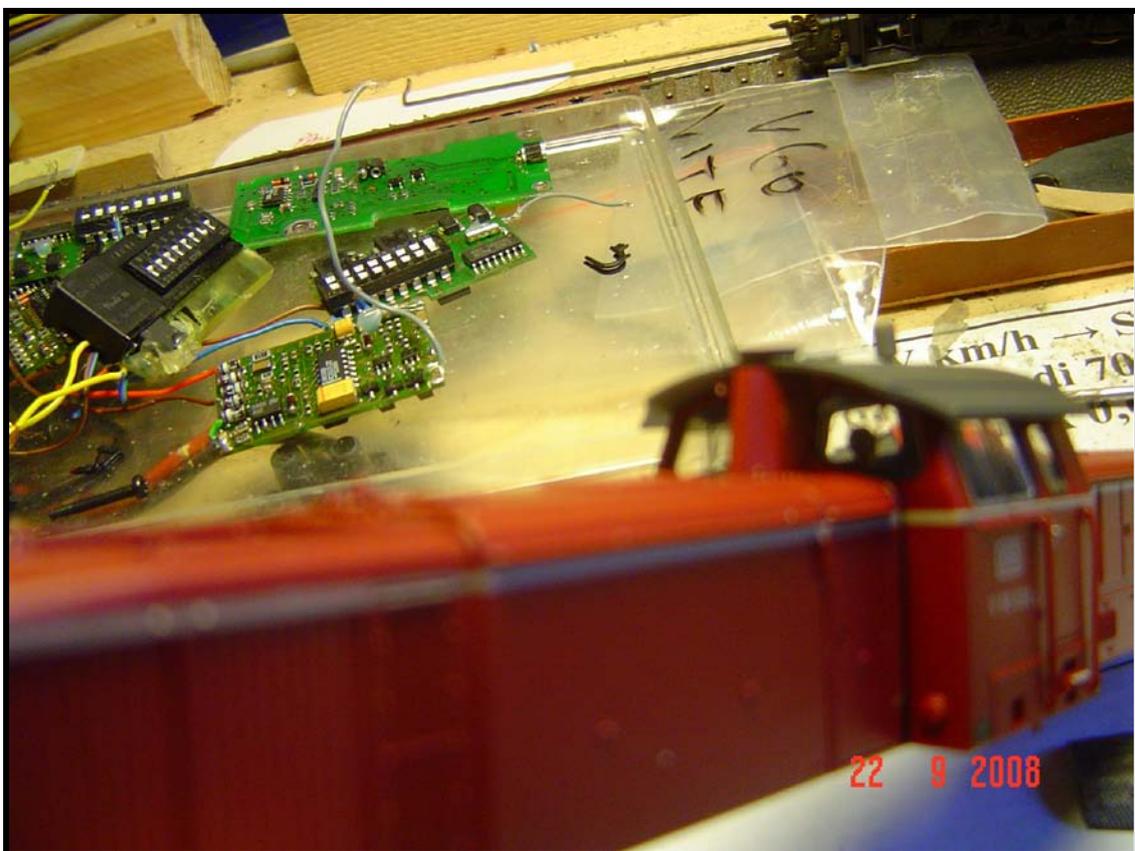


La riproduzione appena abbozzata della cabina, dotata (da me) di macchinista FOTO N. 11

Fase terza: si rimonta la cabina



La riproduzione dell'arredamento si incastra facilmente FOTO N. 12

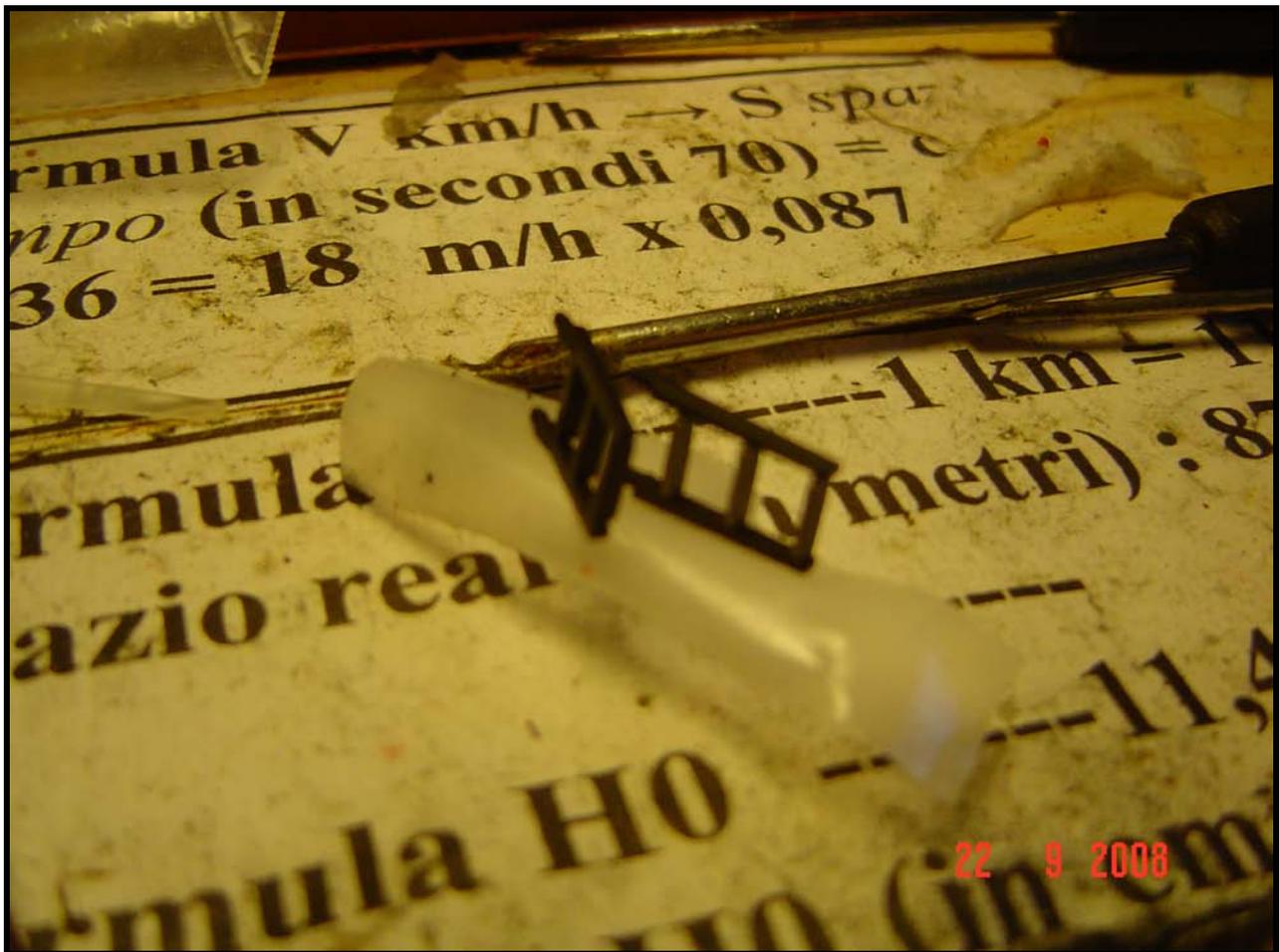


Il macchinista è appena visibile attraverso i vetri FOTO N. 13

Fase quarta: si montano le scalette sotto la cabina

Questa operazione è, *o sarebbe*, opzionale: la Märklin non consiglia un granché, anzi confonde le idee quando nel catalogo parla di *predellini rimovibili per un piccolo raggio di curvatura*, come, cioè, se fossero già montati e non, come avviene, forniti in un vano della confezione protettiva trasparente del modello. Personalmente ho montato sempre le scalette ed ho fatto viaggiare le mie 290 su raggi minimi da 437,5 mm, in pratica le curve e controcurve dei deviatori 24611 e 24612 senza riscontrare problemi; non ho curve più strette sul mio plastico, ma facendo transitare queste diesel su curve industriali “K” ci potrebbero essere degli intoppi, causati dalla presenza delle sabbie del carrello sotto l’avancorpo più corto. Detto ciò, regolatevi Voi.

Unico consiglio applicate le scalette con colla Bostik che resta sempre elastica e, mal che vada, non farà sviare la locomotiva in curve strette. Inoltre i fori per questi aggiuntivi sono appena accennati e forse così la Märklin ha voluto *mettere in guardia* noi modellisti dall’effettuare un bloccaggio troppo rigido. Si possono allargare i fori, con delicatezza (vedi i Consigli conclusivi).



Le scalette fornite come aggiuntivi FOTO N. 14



Sotto la cabina di guida i fori per le scalette sono appena accennati FOTO N. 15



Le scalette incollate con il Bostik FOTO N. 16

IL GANCIO TELEX

Nel catalogo 2007/2008 viene mostrato il suo funzionamento che avviene **NON** per il sollevamento e il conseguente disimpegno del gancio del rotabile trainato o abbinato, come finora era sempre accaduto, ma per il rientro di un piccolo spunzone d'aggancio: da vedere in azione!

E inoltre vi è anche un dispositivo interno che dopo circa trenta secondi **esclude l'azione dell'elettromagnete** impedendo così qualunque surriscaldamento. Il pericoloso problema che si manifesta su diesel da manovra *storiche* come le V 60 e loro innumerevoli *parenti* (consulta il Capitolo 38°), potrebbe portare al danneggiamento di una locomotiva, ma in tal modo è così scongiurato. Debbo ringraziare anche la tempestiva segnalazione del modellista Domenico Cusimano che ha evitato, intervenendo in tempo, sulla sua V 60 mfx del 2007 (non dotata di temporizzatore) un possibile guaio, distaccando sempre il gancio elettromagnetico dopo l'uso.

Nelle foto a seguire alcuni momenti delle prove effettuate sul plastico di Vibaden nella zona dello scalo merci.

Nessuna sorpresa negativa: il movimento della locomotiva è dolce e preciso. Staccare e agganciare carri e carrozze è facile, purché, a differenza del vecchio sistema di sgancio, vi sia una certa resistenza fisica (forza peso) che consenta lo scivolamento del gancio sul dentello della V 90.



Confronto tra gancio normale nella 290 (a sinistra) e telex nella V 90 FOTO N. 17



Prove nello scalo merci di Vibaden FOTO N. 18, N. 19



Nelle foto a seguire prove di *spinta* effettuate sul plastico il giorno 30 settembre 2007, alla presenza di alcuni amici modellisti come Tito

Myhre, Mauro Cozza e Marco Palazzo. La 290 stava aiutando (in pratica faceva quasi tutto lei!) un Köf II a trainare 15 carri merci!



Una 290 in spinta sul plastico di Vibaden FOTO N. 20, N. 21



INVECCHIATURA ED ACCORTEZZE

Nella prima foto potete vedere una fiammante 290 ferma nel deposito loco in una ambientazione degli anni Settanta (le due loco V 140 diesel e T3 a vapore sono invece permanentemente a disposizione del Museo di Vibaden!). Volendo, e non ripeto la *tiritera* sulla questione, si può dare una mano di... sporco, sudore e fatica. Anche in questo caso la grafite ci può dare un aiuto e vi rimando al § 9 del mio libro “Serena discussione...”. La seconda foto della 290 invecchiata è solo una proposta perché ricordo che, da foto del prototipo reale, la sporcizia può essere anche peggiore a causa del pesante e logorante servizio che questi *bestioni* da manovra pesante svolgono ogni giorno negli scali e sulle selle di lancio tedeschi. Volendo collocare dei personaggi sui praticabili si deve tener presente che queste diesel sono entrate in servizio dopo il 1964. Tutto il personale perciò, dai macchinisti ai manovratori-segnalatori deve *obbligatoriamente* indossare il casco giallo protettivo, mentre le divise possono variare dal grigio degli anni Sessanta alle divise sgargianti e riflettenti degli anni Novanta in poi.



Una 290 nel deposito del plastico di Vibaden (foto di Marco Palazzo) FOTO N. 22



Una 290 leggermente invecchiata FOTO N. 23

I carrelli appaiono nelle foto un po' piatti, pur presentando praticamente tutti i particolari ben incisi. L'apparente contraddizione è causata dal colore troppo lucido che palesa il materiale plastico.

Nella foto successiva, oltre alle aste d'appiglio vi mostro un particolare migliorabile: carrelli con le apparecchiature varie. Con una mano di grafite rosso antracite (ottenibile da matite rosse e mescolata con la grafite normalmente scura) si possono far risaltare i numerosi particolari dei carrelli che, altrimenti, appaiono un po' piatti. Nel 2009 è arrivata una versione DB AG Railion, la 294 (art. 37904), dotata di gancio telex, che nella realtà è telecomandata e dotata di gancio automatizzato (almeno così si vede in alcune foto del reale).

L'invecchiamento di tutte queste diesel non è difficile e la sua tecnica viene descritta nel Capitolo 30° "Sporcare è bello!", utilizzando, come descritto, della grafite di colore rossastro che certamente elimina almeno il problema della lucentezza. Per quanto riguarda l'incisione dei carrelli, preciso che il difetto è più che altro *fotografico* perché visivamente non si nota assolutamente.



Una 290 come viene fornita dalla Märklin FOTO N. 24

Nella **foto n. 24** in alto si vede il difetto delle fiancate, causato dalla plastica, che non è stata verniciata.

Nella stessa 290, delle due foto successive, si può osservare le varie fasi di invecchiamento e il risultato finale dell'operazione, naturalmente come sempre, è necessario precisare che alcune locomotive appaiono, nelle foto del reale, estremamente più "acciaccate", ma ci sono anche delle foto scattate all'uscita dalla fabbrica... quindi, caro modellista, *invecchia a gusto tuo.*

Calcolate che dalle foto non è sempre possibile mettere in risalto i vari particolari, quali i cavi, gli snodi e i molloni, che sono stati tutti ripassati con un pennarello lucido nero, per simulare il grasso.

Se osservate i carrelli nelle stazioni nella realtà i particolari spariscono sotto lo sporco che avvolge tutto il complesso... ma che tristezza!



Una 290 con i carrelli nella prima fase d'invecchiamento FOTO N. 25



La 290 con i carrelli completati (cavi e molle messi in risalto) FOTO N. 26

ULTIMO ARRIVO MÄRKLIN ART. 37904

È arrivata a Vibaden da poco la versione potenziata della 290 DB AG, la 294 (prototipo nella versione reale della Railion Logistics del 2006). Bella la colorazione che corrisponde ad una macchina appena uscita dal... carrozziere!

Nulla di nuovo nel modello, il cui giudizio positivo è identico a quello della V 90 dotata di gancio telex e nuova motorizzazione: ottima manovrabilità, consiglio d'intervenire portando l'accelerazione ed il rallentamento al 75% sulla scala della Central Station (60212), parametri che sono sempre annullabili dal comando *a triangolo* (ex f4), ma che consentono manovre iperrealistiche a passo di lumaca (si fa fatica a vederla viaggiare al minimo).

Da consigliare per l'epoca attuale accanto a tante nuove macchine private. Una leggera invecchiatura rende realistica quella colorazione nuova di zecca. Gustatevi le foto della mia 294 nella cui cabina ho inserito il solito macchinista; anche i carrelli sono stati invecchiati.



La 294 con scaletta e i carrelli completati (cavi e molle messi in risalto) FOTO N. 27

Nella foto in alto si nota che per inserire bene le scalette (goccia di colla Bostik) si deve forare il praticabile (poi da riverniciare con grigio pietra), altrimenti (per un difetto congenito in tutte le V 90 ecc) si rischia il distacco e la perdita sui binari del particolare che, da lunghe

prove effettuate, dà problemi solo su curve del raggio industriale “K” (art. 2210).



La 294 con i carrelli invecchiati con la grafite FOTO N. 28



La 294 con una leggera sporcatura del tettuccio e delle griglie FOTO N. 29



Particolare del gancio telex nella 294 FOTO N. 30

ULTIMI CONSIGLI

Le aste d'appiglio si possono staccare o spostare se maneggiamo senza accortezza le macchine. Non sono, come per le 212 un blocco unico (lì grossolano a dire il vero), ma finissime e singolarmente inserite sui praticabili.



Particolare della asta d'appiglio spostata in basso nella 290 FOTO N. 31

Con un po' di accortezza, e calma, si reinseriscono: attenzione solo alla parte bassa dell'asticella, che deve entrare nel foro predisposto.

Attenzione anche ai fanali anteriori e posteriori, assolutamente in scala, e quindi delicati.

I particolari sul tetto sono invece robusti e stampati direttamente (tranne il fischio).

Attenzione invece all'antenna radio posta sull'avancorpo più corto.

Gian Piero Cannata

