

CAPITOLO 25° PROVE E CONSIGLI SUL GRUPPO E 50, 150

Prima versione nel 2007: la E 50 045 che ha entusiasmato i Märklinisti che, come nel mio caso, si erano dovuti *accontentare* della 150 Roco per veder trainato un convoglio merci da uno di quei *bestioni* da 22,4 cm! Storia nota la loro entrata in servizio per le DB postbelliche nel 1957, 40 anni dopo arriva il modello della Märklin. Nel 2008 esce la versione modernizzata della loco elettrica caratterizzata dall'assenza di grondaie perimetrali, scomparsa del corrimano sotto i finestrini anteriori e delle tre pedane zigrinate, comparsa invece del corrimano a maniglia sotto il finestrino destro, con relativa nuova pedana grigio chiara zigrinata antiscivolo molto più risicata. Colore beige-turchese. Confronta le [foto n. 1 e n. 2](#) delle due versioni sinora commercializzate. Nella prima foto si vede bene il lungo corrimano che consentiva al macchinista di intervenire per piccole manutenzioni sui tergicristalli o altro e le pedane avvolgenti; nella seconda le variazioni su indicate, con una considerazione amletica: come farà un vero macchinista a sostenersi sul lato sinistro del pancone nella versione 150 crema-turchese?



Anteriore della E 50 045, modello Märklin del 2007 (foto n. 1)



Anteriore della 150 084-2, modello Märklin del 2008 (foto n. 2)

LE E 50 -150: ESTETICA E MISURE

Se non ci sono diversità più o meno marcate (ricordate il caso della 216 troppo più corta che nella realtà?) io non mi occupo di misure per un motivo unico: se la Märklin ha optato per delle variazioni vuol dire che non se ne poteva far a meno, salvo compromettere la operatività della macchina, pur sempre ridotta 87 volte. Tuttavia, se volete, andate a rileggere il **CAPITOLO 26° - 218, UNO STRANO CASO.**

Le due versioni della E 50/150 appaiono perfette e l'enormità della macchina vera è resa meglio dalla consistenza metallica del modello.

Lunghezza, altezza (esatte) e perfezione anche nelle linee, mettono questa possente ultima nata in Casa Märklin al sicuro dalle critiche.

Nel modello le E 50 sono lunghe 22,4 cm, misura identica per esempio a quella delle 150 Roco, contro i 18,3 cm delle E 40 Märklin: tradotto in scala reale fa circa 356 cm di differenza e questo perché i locomotori della Casa di Göppingen serie E 40, E 10 e derivati (come i 140, 110 e 114) erano più corti di ben 6 mm, in pratica di circa 52 cm che nel reale. Se fosse stata rispettata la scala perfettamente la differenza sarebbe stata di 302 cm circa. Attualmente con le E 10 la Märklin è tornata in perfetta sintonia con la realtà e le ultime nate sono lunghe 18,9 cm. Del resto la E 41 e le 141 (una DB in colorazione speciale abbinata ad un convoglio e l'altra rosso fuoco DB AG) sono oggi accreditate di

una lunghezza in scala H0 di 18,0 cm. I modelli precedenti, addirittura risalenti agli anni Sessanta, erano lunghi appena 17,5 cm.

Il perché di tali *enormi* differenze va ricercato nel fatto che le carrozze degli anni Sessanta erano addirittura di 4,2 cm circa più corte delle attuali da 28,2 (per rispettare la realtà dovrebbero superare di poco i 30 cm!). Abbinare perciò carrozze da 24 cm ad un locomotore lungo quasi 19 sarebbe stato per lo meno *ridicolo* e poi una volta non ci si preoccupava tanto delle misure...

Anche l'ultima versione di 140 del 2003, abbinata ad un convoglio di Silberling, era più corta di 6 mm ([vedi foto n. 3](#)).



[La 140 859, modello Märklin del 2003 lungo 18,3 cm \(foto n. 3\)](#)

In basso la [foto n. 4](#) di una 114, modello del 1994, lunga 18,3 cm, mentre nella successiva [foto n. 5](#) sbuca dalla galleria di Vibaden una E 10 1266, modello del 2007 dalla misura corretta in 18,9.

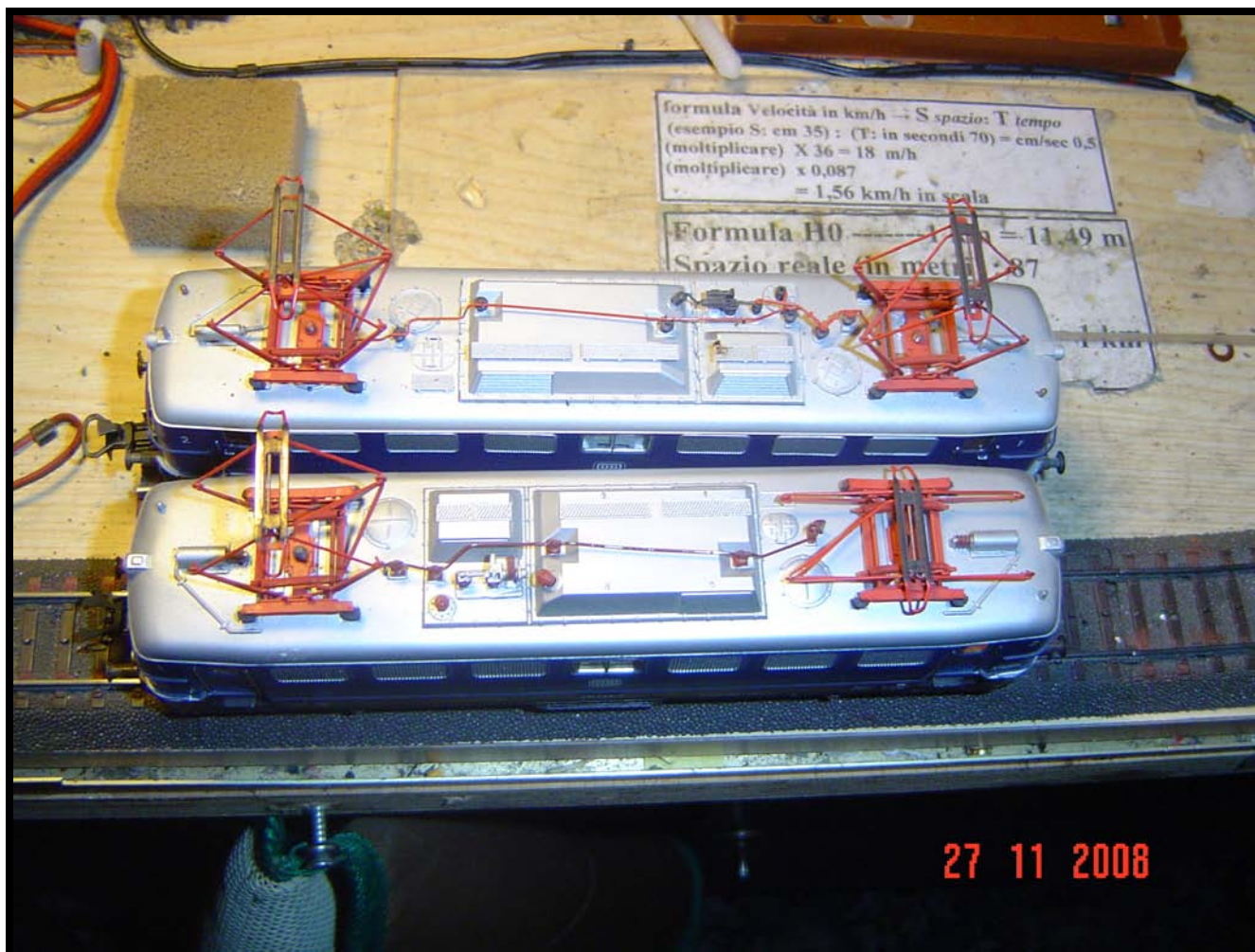


La 114 495-5, modello Märklin del 1994 lungo 18,3 cm (foto n. 4)



La E 10 1266, modello Märklin del 2007 lungo 18,9 cm (foto n. 5)

CONFRONTO TRA VARI MODELLI MÄRKLIN E ROCO



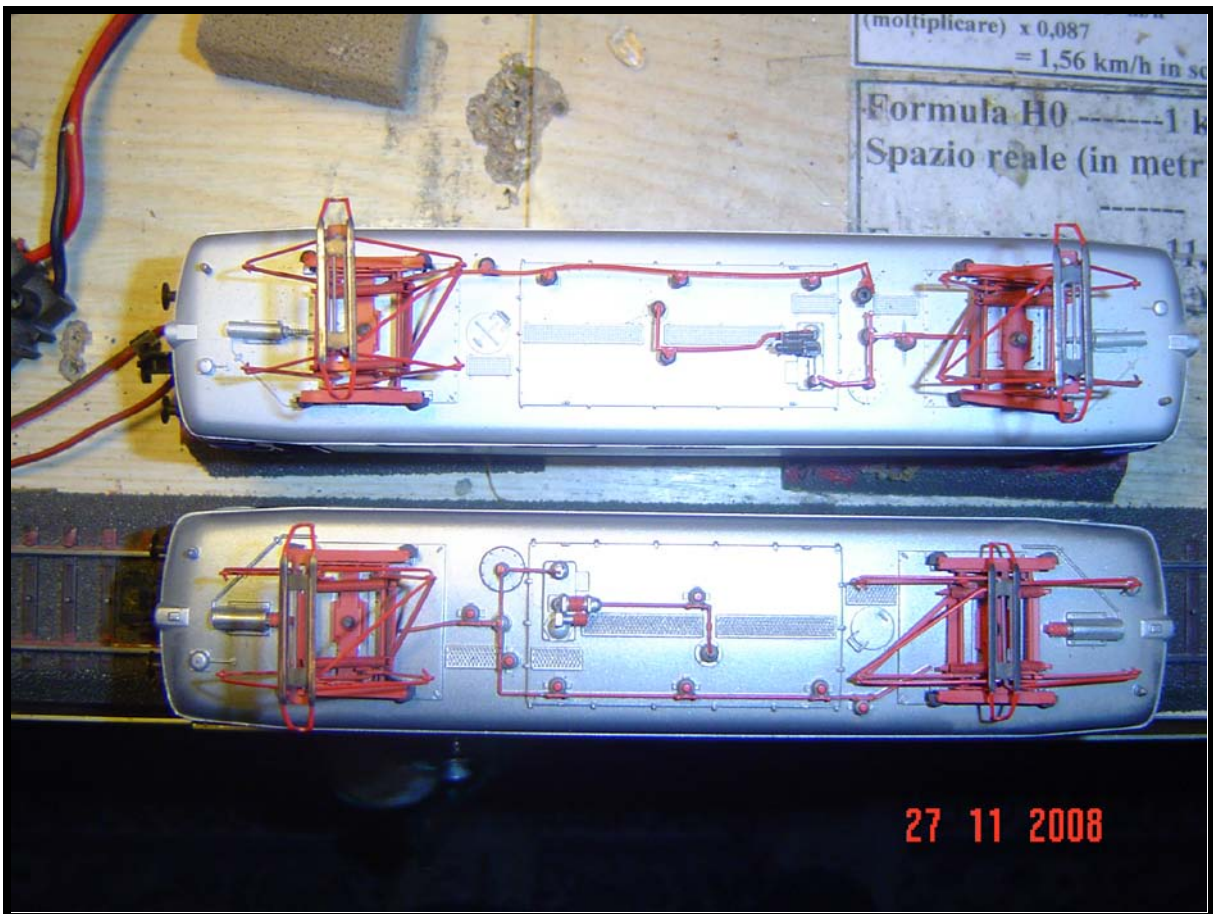
Confronto tra Br 110 il Märklin, in primo piano, è più corto (foto n. 6)

Anche se la fedeltà alla Märklin mi induce spesso a sorvolare su qualche difetto, non posso certo, per dovere di cronaca, inforcare un paio di paraocchi e far finta di nulla.

Di certo non è crollato il mondo se la Rivarossi ha esagerato in passato con l'abbondanza delle misure che hanno portato i modelli di quella storica Casa italiana più vicini all' 1 a 80, per non dire di peggio, o la Fleischmann negli anni Sessanta Settanta a fare lo stesso, francamente non sapevo che *Qualcuno* avesse usato la scala H0 (accazero) per accorciare i suoi modelli...



Confronto tra Br 110 il Märklin, in primo piano, è più corto (foto n. 7)



Confronto tra Br E 41, il Märklin, in primo piano, è più corto (foto n. 8)



Confronto tra Br E 41, il Märklin, in primo piano, è più corto (foto n. 9)



La differenza nelle E 41 Märklin e Roco è di 0,5 cm (foto n. 10)

FINITURE, ELABORAZIONI

Per quanto riguarda le finiture estetiche, mi sentirei di consigliarne essenzialmente quattro:

- a) leggera **sporcatatura** delle fiancate dei carrelli troppo puliti;
- b) leggera **sporcatatura** delle griglie d'aerazione;
- c) **verniciatura** degli isolatori (necessaria);
- d) **macchinista** nella cabina di guida.

Calcolate però che potete sempre tenere pulite le macchine e presentarle come nuove, appena entrate in servizio... sono così belle che nemmeno io me la sono sentita di renderle luride come nella realtà.

Collocare il macchinista è necessario perché la cabina è spaziosa ed è ben visibile il banco della strumentazione con volantino riportato in colore nero. Chi volesse perderci tempo (il nostro è appunto un pas-satempo!) può verniciare, con certosa pazienza, il quadro comandi, come al solito monocromatico, con l'accortezza di allontanare il volantino. Ovviamente tutto questo lavoro sarà praticamente invisibile, una volta rimontata la cabina ed il mantello, ma almeno sapremo che è stato fatto...



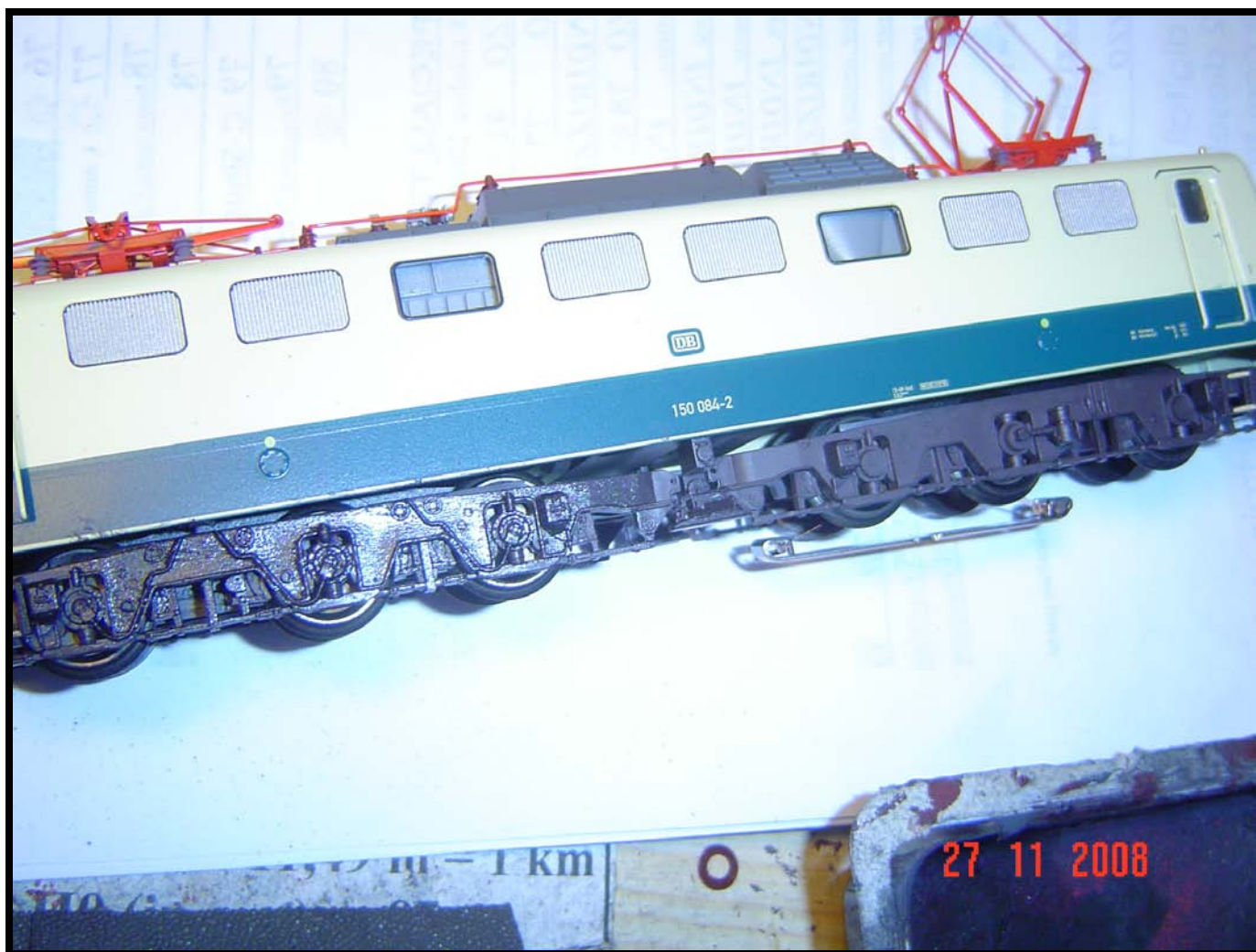
La grafite mescolata di due tonalità: rosso e nero classico (foto n. 11)

Per invecchiare i carrelli uso della grafite classica mista a quella rossa e senza esagerare si possono rendere più credibili le uniche parti che sanno (e sono!) di plastica. **Confronta poi il Capitolo 30° “Sporcare...”**

L'effetto finale è veramente eccezionale e dà alla macchina un che di realistico. Unico problema è che l'appetito vien mangiando e mi è venuta la *pazza idea* di verniciare tutti i carrelli di quasi 150 loco Diesel ed Elettriche... moltiplicate a volte per quattro e fatevi due conti, senza contare i convogli bloccati, le carrozze ed i carri!

La **foto n. 13** chiarisce il perché viene voglia di riverniciare le fiancate e vi dirò di più, una volta totalmente asciutto, l'effetto è ancora più evidente e finalmente appare quel colore grigio-rossiccio, tipo *pelo di sorcio*, di cui andavo parlando nel § 9 del mio libro "Serena discussione sulla realizzazione di un plastico".

Osservate quindi la **foto n. 14** e giudicate Voi...



La 150, modello Märklin del 2008 con un carrello (a sinistra) invecchiato di fresco (foto n. 12)



La 150, modello del 2008 con un carrello (a sinistra) invecchiato di fresco (foto n. 13)



La E 50, modello del 2007 particolare del carrello invecchiato e asciutto (foto n. 14)

Le macchine E 50 e 150 appena uscite dalla confezione appaiono come nelle **foto n. 16, 17 e 18**. Le varie fasi delle modifiche da me apportate sono descritte di seguito, ma le foto dello smontaggio sono relative solo alla 150; naturalmente, essendo le due locomotive praticamente identiche dal punto di vista meccanico la descrizione si può applicare anche alla versione E 50 (art. 39500).

Dal punto di vista delle funzioni mfx è stata aggiunta la possibilità di escludere le luci di coda rosse, inutili (anzi, per regolamento delle DB errate) se la loco sta trainando un convoglio. Resta l'amarezza che queste migliorie siano applicate *sempre* su modelli via via successivi (art. 39501, 150 084-2). Rileggete, se volete, quanto scritto nel capitolo 23° sulle Br 290 ecc.



Le due loco appena uscite dalla scatola, le foto n. 16, 17 della 150 e la foto n. 18 della E 50



Particolare dei carrelli della 150 (foto n. 17)

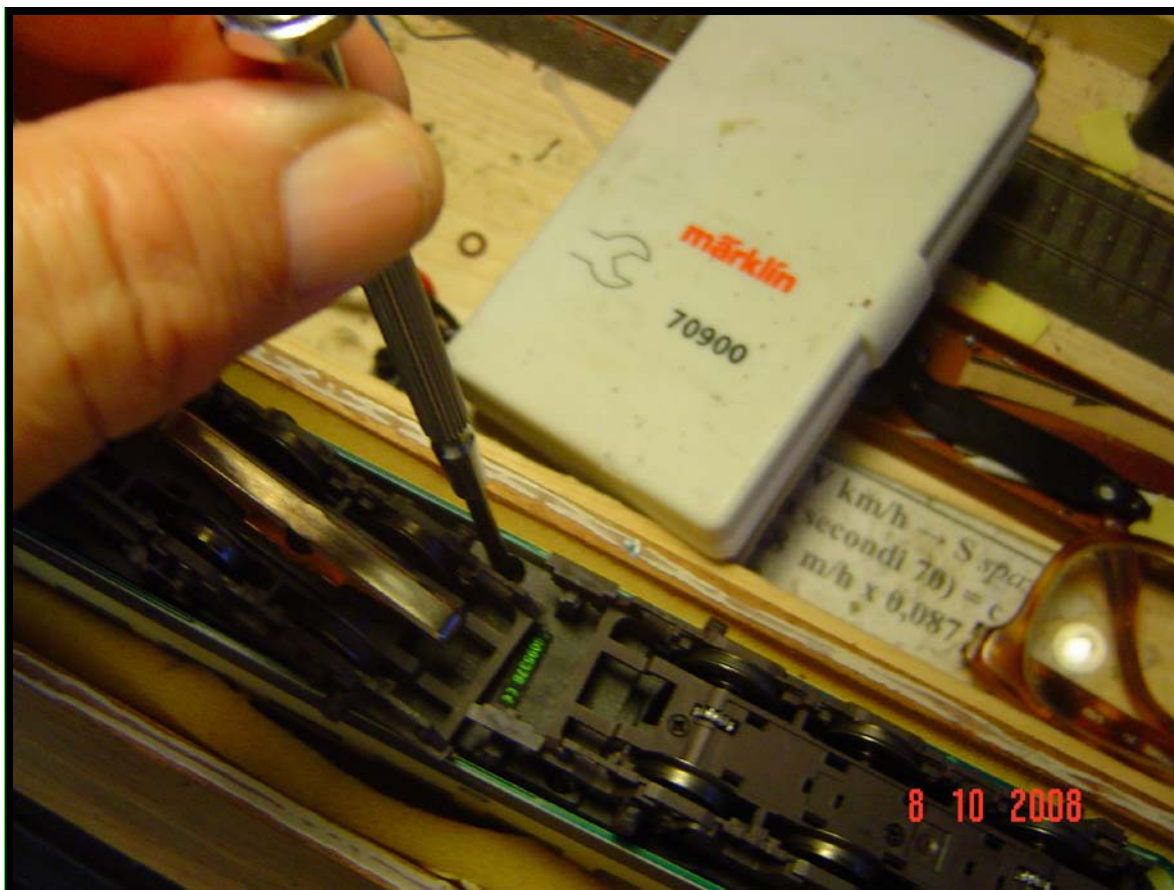


Foto n. 18: la E 50

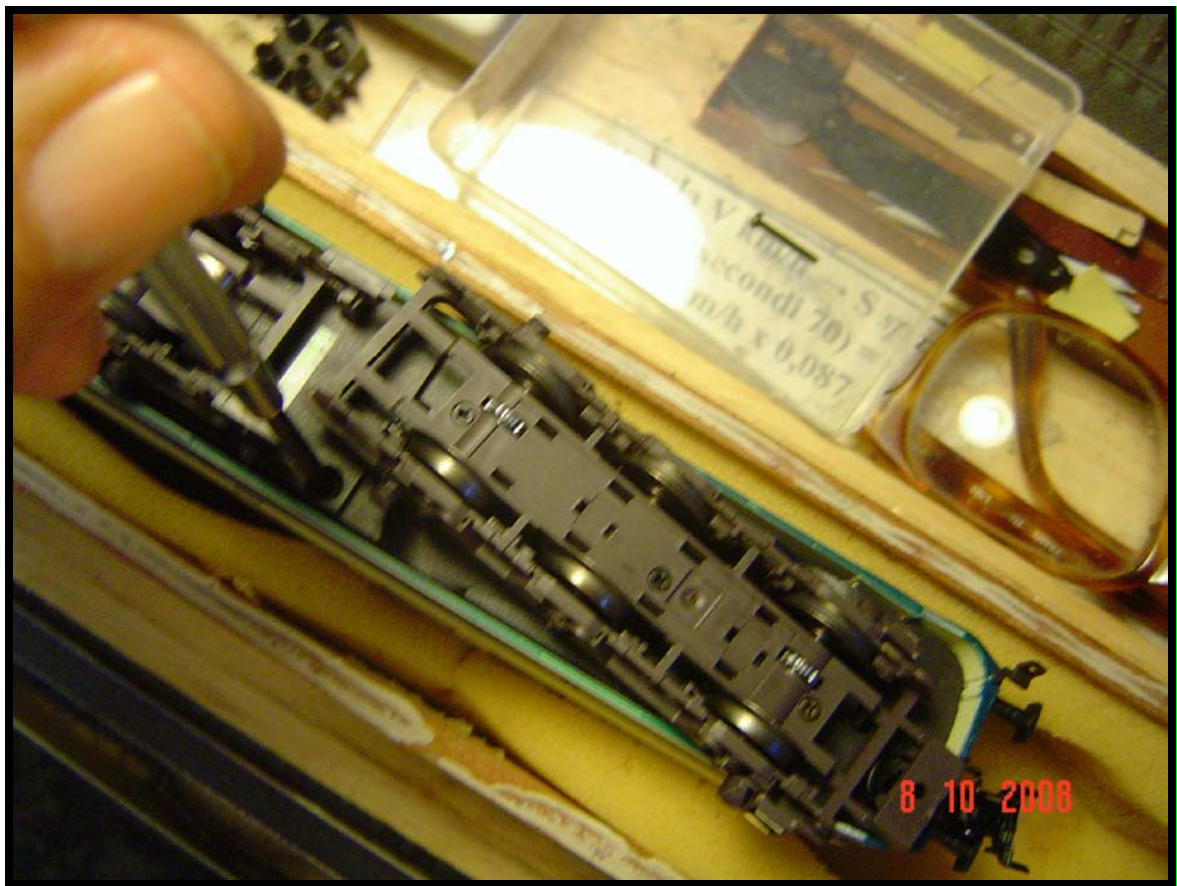
FASE PRIMA: SI SMONTA IL MANTELLO

Attrezzatura necessaria un cacciavite a stella Märklin (foto n. 18, 19 e 20)
“Culla” in gommapiuma

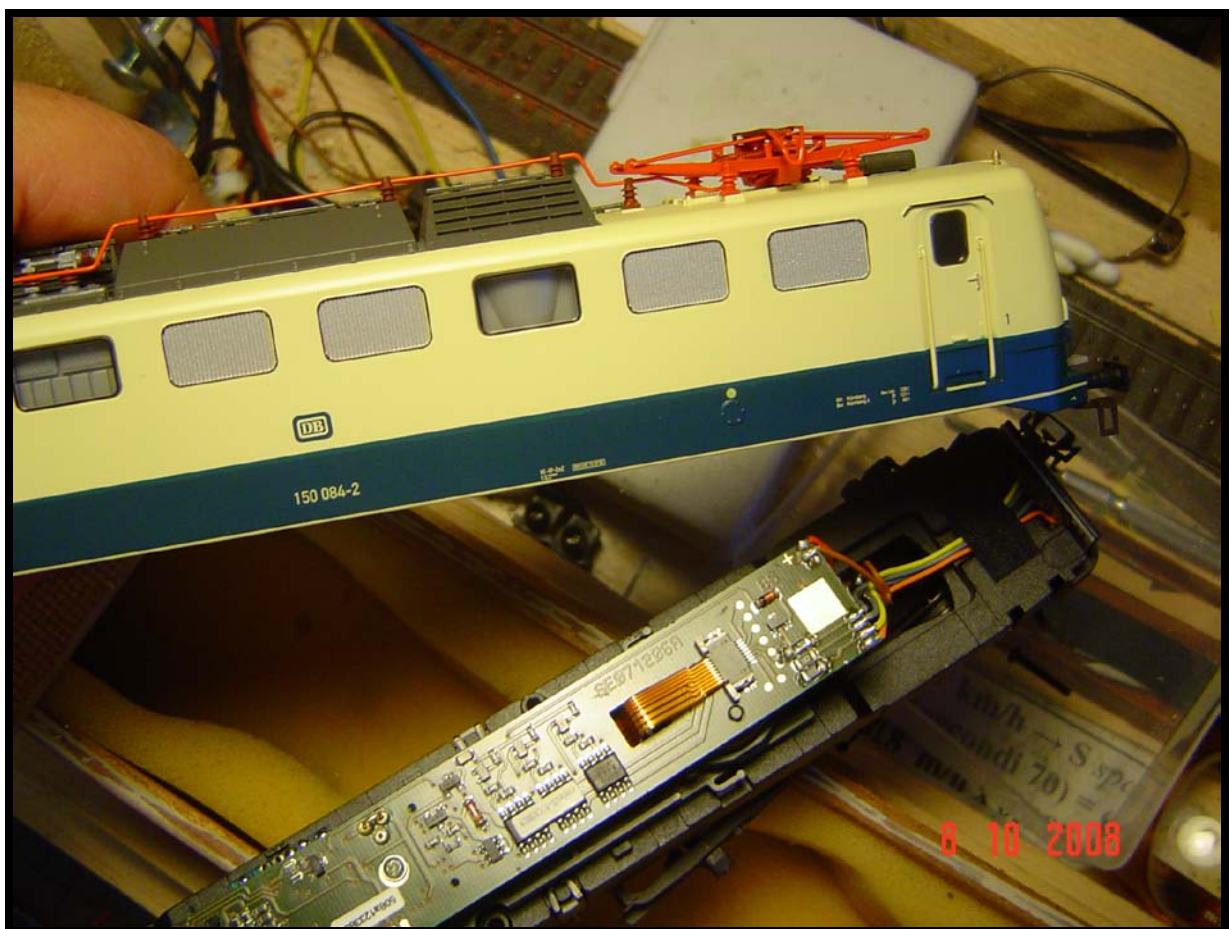
La E 50, per far posto ai macchinari come trasformatori e ventilatori e soprattutto per non superare le 21 tonnellate di carico assiale, montavano carrelli a tre assi (rodiggio Co' Co'). Erano quindi, come ho già detto, di circa 3 metri più lunghe delle E 40. Nella riduzione in scala H0, avendo la Märklin la buonissima abitudine di bloccare con le viti i mantelli, quasi sempre in metallo (ma lo fa anche per le oramai rare riproduzioni in termoplastica), si è reso necessario ripartire in 2 punti il peso del “bestione”. Le viti sono poste in diagonale, per toglierle si devono leggermente scansare i rispettivi carrelli. L'operazione è semplice, unico consiglio: usate i cacciaviti a croce della confezione 70900 (foto n. 18) che garantiscono la facile riuscita ed evitano i guai, veramente seri, derivati dal danneggiamento della *testa a croce*, che in gergo viene indicato come “rendere la vite passante”. È possibile usare anche cacciaviti simili di altre marche.



Per svitare le due viti sono preferibili i cacciaviti Märklin (foto n. 18)



Posizione delle viti nel sottocassa (foto n. 19)



Si allontana il pesante mantello dal delicato telaio (foto n. 20)

FASE SECONDA: SI SMONTA LA CABINA

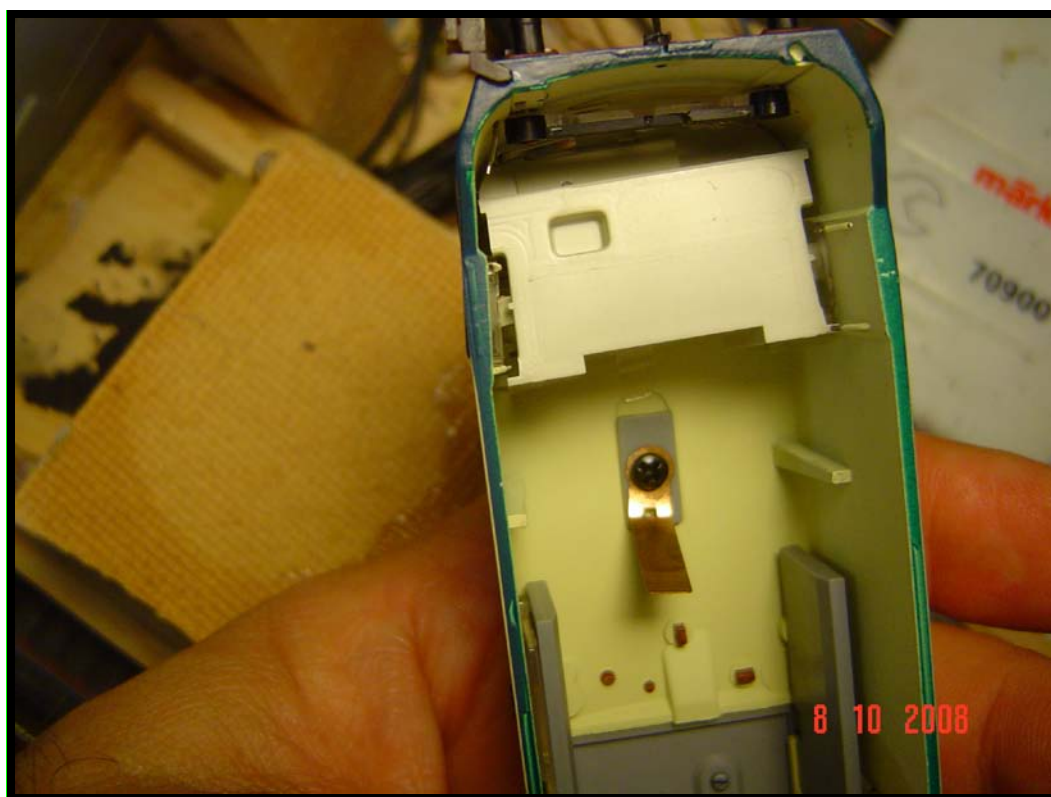
Attrezzatura necessaria un mini cacciavite a taglio (foto da n. 21 a n. 25)

Il mantello è pesante, non va mai poggiato a caso perché ricco di particolari robusti, ma pur sempre finissimi. Si può adagiare, come nella **foto n. 18**, in una *culla* di gommapiuma, ma nell'operazione di smontaggio della cabina va tenuto saldamente in mano. Come ho già scritto nel mio libro sarebbe meglio sorreggere o maneggiare la carrozzeria usando dei guanti di cotone, ma siccome sono sbadato... Eventuali "impronte digitali" di un *Essere* alto 155 m in scala H0, vanno eliminate con pelli (sintetiche) tipo daino. Il telaio, con il sofisticato circuito stampato, va allontanato e riposto in luogo sicuro.

Subito una sorpresa negativa: la cabina che intendevo "umanizzare" non era perfettamente agganciata in fabbrica e nella **foto n. 21** si vede bene come il lato sinistro sia scostato. Tutto sommato stavolta la mia mania di piazzare macchinisti dappertutto ha dato i suoi frutti e ho potuto rimediare ad un difetto di assemblaggio.

Nelle due foto successive la delicata operazione di svincolo della cabina. In questo particolare locomotore i corpi luce non devono essere allontanati, né s'incestrano, come avviene per altre macchine, con la zona del macchinista. Usate il mini cacciavite con prudenza.

Unico rischio è quello di avere fretta e rigare la carrozzeria.



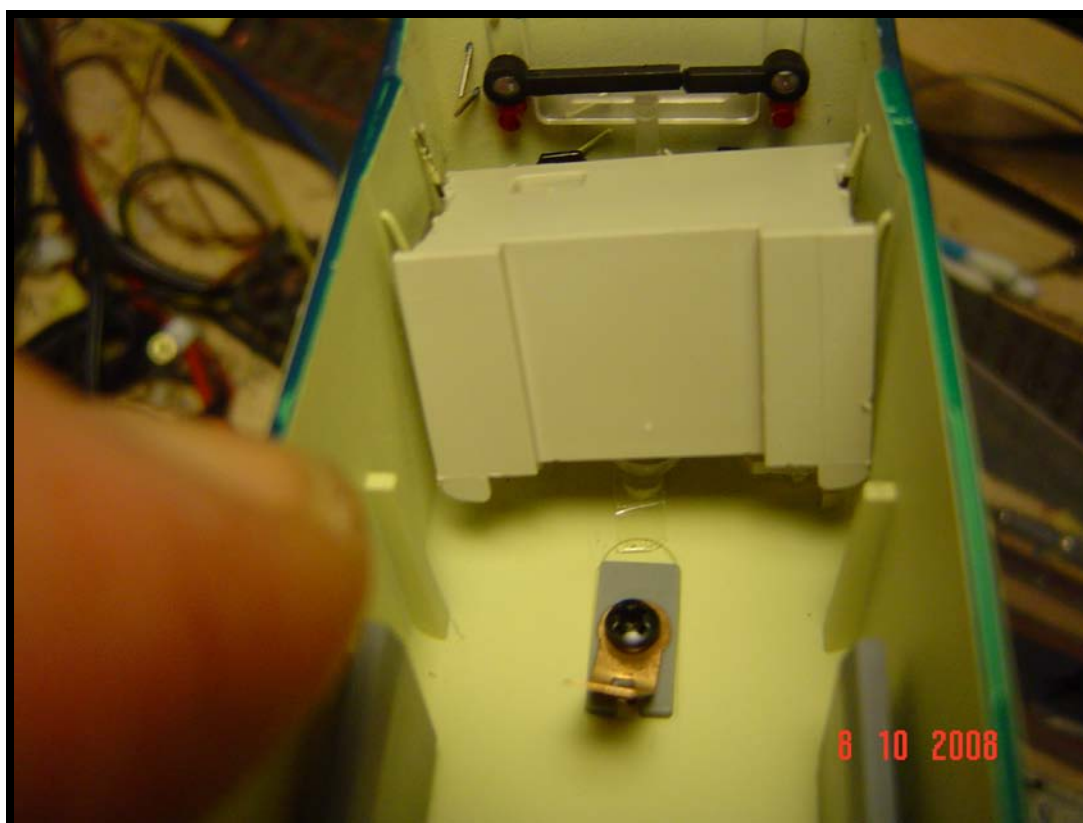
**La cabina n. 2 non era perfettamente agganciata in fabbrica
(foto n. 21)**

Intuitivamente, perché la *Casa in fondo* non prevede, né facilita con particolari istruzioni l'operazione, fate leva nei punti d'aggancio, co-

me si può osservare nella **foto n. 20**, finché il complesso non si svincolerà del tutto (**foto n. 23**).



Usate con prudenza il mini cacciavite (foto n. 22)



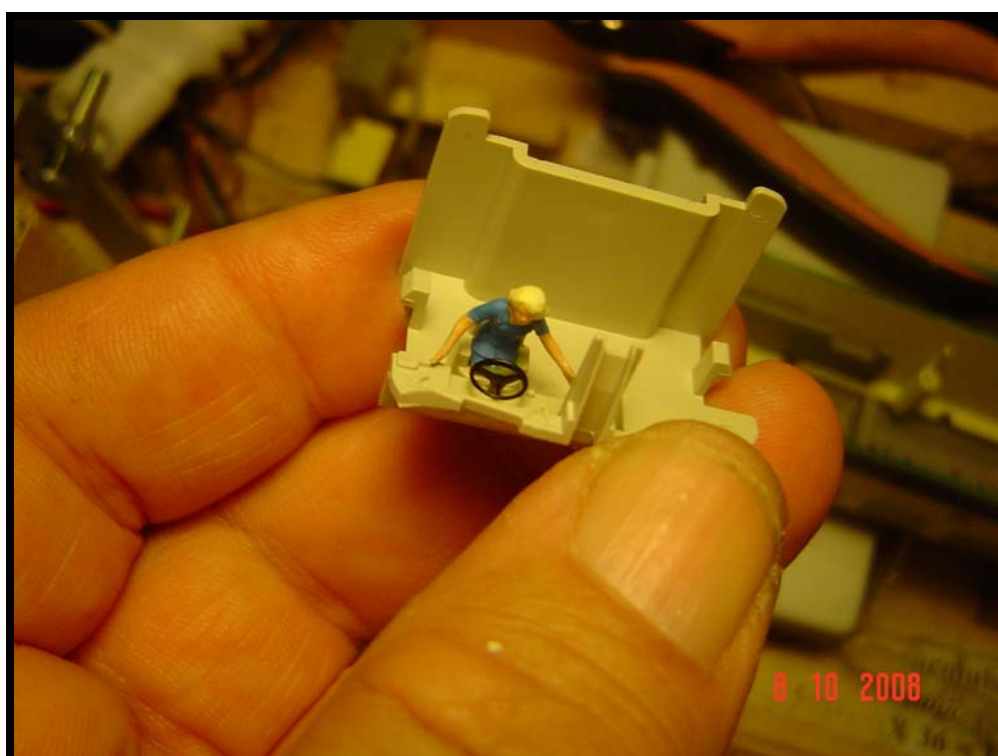
La cabina è finalmente liberata! (Foto n. 23)

A questo punto si sceglie un macchinista, o in questo caso una rappresentante del *gentil sesso*, la si amputa delle gambe (peccato!) perché il sedile di guida non consente molto spazio e poi manca del tutto quello

sotto il banco di manovra e la si incolla al sedile stesso. Se poi siete mi-
sogini, vi posso dire che dal finestrino potrebbe sembrare anche un
macchinista tedesco biondo e capellone!



La macchinista deve essere... amputata! Poi incollata al sedile.
(Foto n. 24 e 25)



FASE TERZA: SI RIMONTA LA CABINA

Operazione manuale (foto n. 26 , 27 e 28)

Se userete una colla a presa rapida come il Bostik potrete, dopo pochi
minuti, rimontare la cabina semplicemente incastrandola a dovere e a

questo proposito confrontate questa **foto n. 26** con la **n. 21** per verificare la corretta posizione finale.

Nelle tre foto seguenti potete ben vedere quanto sia visibile il (o la) macchinista dall'ampia finestrata, tra l'altro non si deve trascurare che sui vetri è stato riprodotto il dispositivo per lo sbrinatorio che col freddo che fa in Germania risulta assolutamente necessario. Pensate poi che le cabine, a meno di modifiche personali, non sono illuminate come nelle 120, altrimenti...

La E 50 (**foto n. 29 e 30**), impegnata in linea a Vibaden, chiarisce come sia praticamente impossibile, da qualsiasi angolatura non scorgere il macchinista, per cui la totale assenza risulterebbe assolutamente visibile e quindi negativa ai fini del realismo. Discorso valido per chi non colleziona mezzi solo *da scatola*... come al solito.



La cabina è correttamente fissata a incastro (Foto n. 26)



I finestrini con dispositivo sbrinamento e la macchinista (Foto n. 27 e 28)





I finestrini con dispositivo sbrinamento nella E 50 (Foto n. 29 e 30)



FASE QUARTA: INTERVENTI PREVISTI DALLA MÄRKLIN SU UN PANCONE

Attrezzatura necessaria un mini cacciavite a taglio, pinze (foto da n. 31 a n. 34)

Dopo tanti anni gli appassionati *Märklinisti* che, come me, hanno desiderato non impazzire per forare almeno uno dei panconi per renderlo accettabile dal punto di vista realistico sono stati accontentati e, da qualche anno, quasi tutte le macchine sono provviste di fori adatti a ricevere ganci e tubi dei freni. In passato guardavo con molta invidia i modelli di altre *marche* che fornivano i modelli con tali opzioni. A questo proposito nella **foto n. 32** mostro la mia 150 Roco, già predisposta per il montaggio di molti particolari, i cosiddetti *aggiuntivi*, famigerati pezzettini che spesso, maneggiando maldestramente il modello si perdevano tra i binari, causando persino sviamenti imprevedibili. Nella **foto n. 32** si noti anche che la Roco prevedeva dei corrimano d'accesso alla cabina di guida (brutti) già stampati sul mantello e dalla foto macro si nota anche che l'effetto non fosse dei migliori. Non ho notizie su altri modelli di E 50 o 150 della Casa Austriaca... i corrimano Märklin sono invece stupendi (**foto 27, 29** ecc).



Pancone per uso modellistico operativo nella 150 (Foto n. 31)



Pancone per uso modellistico realistico nella 150 Roco (Foto n. 32)

Solo per fare un esempio: per rendere realistico il lato anteriore della E 40 della [foto n. 33](#) erano necessarie ore di *lavoro certosino* per evitare che al termine dell'operazione si vedessero tracce dei fori praticati (sul metallo!) e si doveva lavorare con punte da trapano costose e fragili partendo da 0,7/0,8 mm per arrivare all' 1/1,5 mm.

Rendere realistico l'anteriore di una T3 di ultima generazione è stato invece piacevolissimo, perché la parte più gravosa sarebbe stata la eliminazione, sul metallo, di eventuali riproduzioni abbozzate di un gancio e dei rubinetti dei tubi dei freni e praticare poi dei fori precisi nei punti limati, tra *le mie imprecazioni*. Oggi invece sono sempre previsti dei fori e l'unico sfizio è stato quello di utilizzare dei tubi dei freni più realistici, eliminare ovviamente il porta gancio, qui particolarmente invadente, causa la piccolezza in scala della vaporiera in questione ed infine aggiungere un mini scalino (ingrandite l'immagine al 200%), verniciato in rosso che si vede (poco come al vero) subito sotto il tubo dei freni sul lato sinistro della T3 (a destra nella [foto n. 34](#)).



Pancone per uso modellistico realistico nella E 40 Märklin (Foto n. 33)

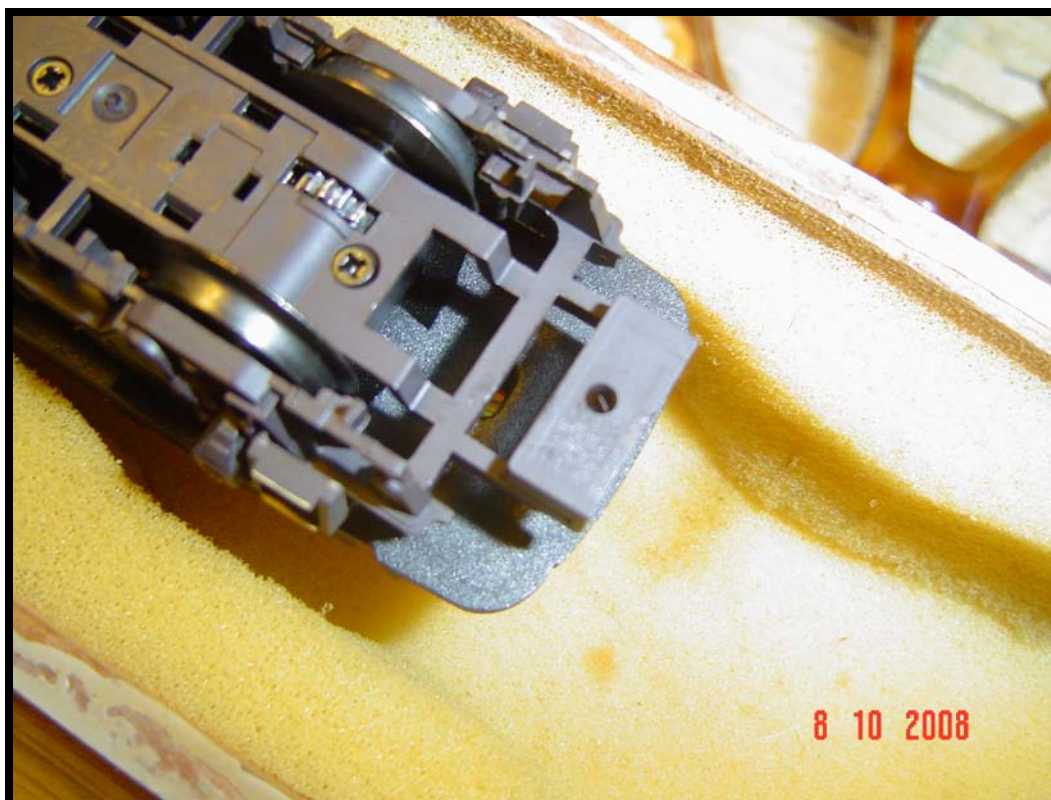


Pancone molto rielaborato nella T 3 Märklin (Foto n. 34)

INTERVENTI PASSO DOPO PASSO SULLE E 50-150

Le varie fasi sono semplici:

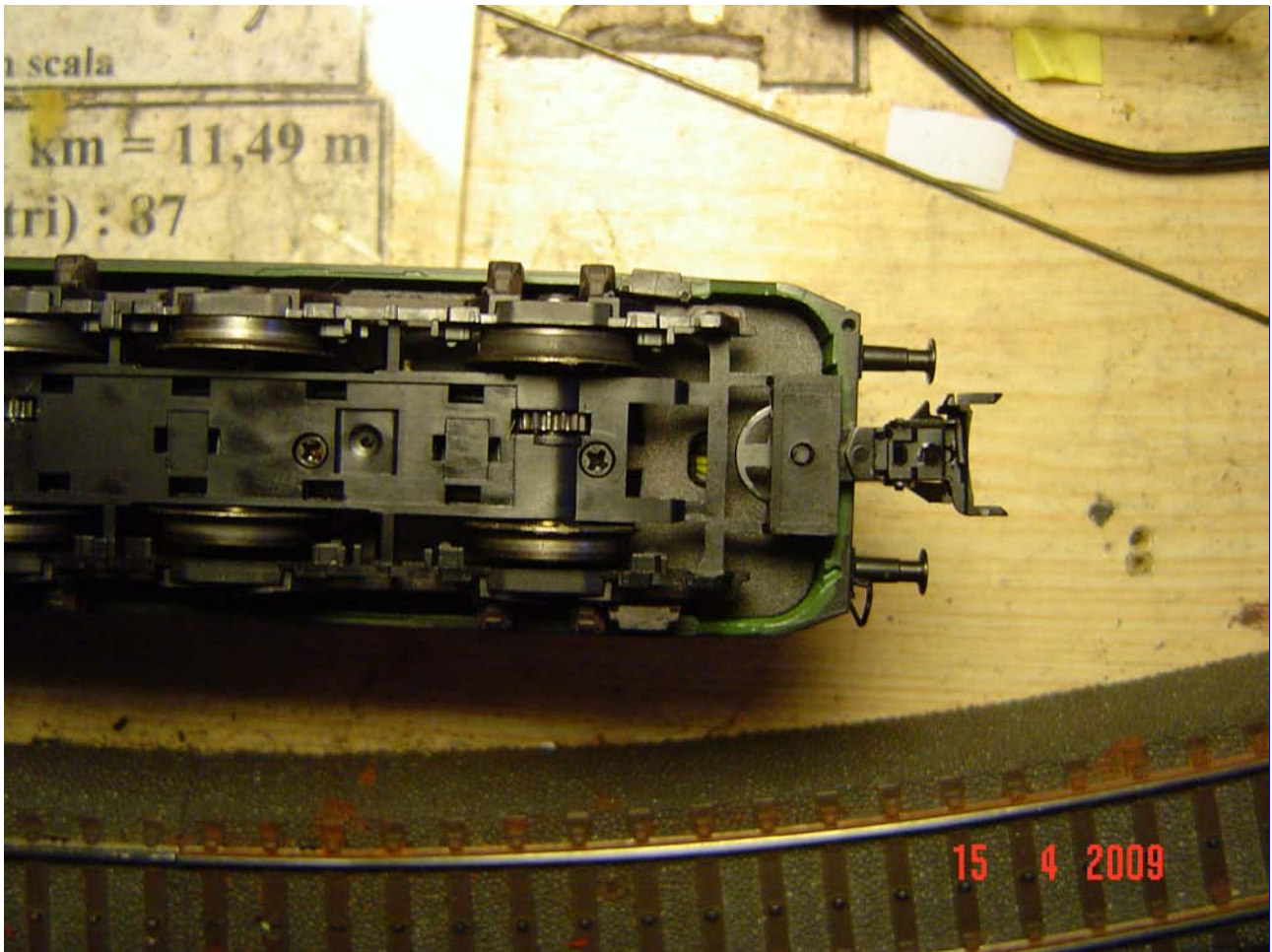
- a) si allontana il gancio ed il portagancio modellistico (fare leva con un cacciavite nel portagancio) (foto n. 35, 36, 37 e 38);
- b) si elimina il supporto del portagancio con un cutter o una cesoia (foto n. 39)
- c) si rimonta la carrozzeria (foto n. 40);



Il gancio e portagancio modellistici si allontanano forzandoli (Foto n. 35)



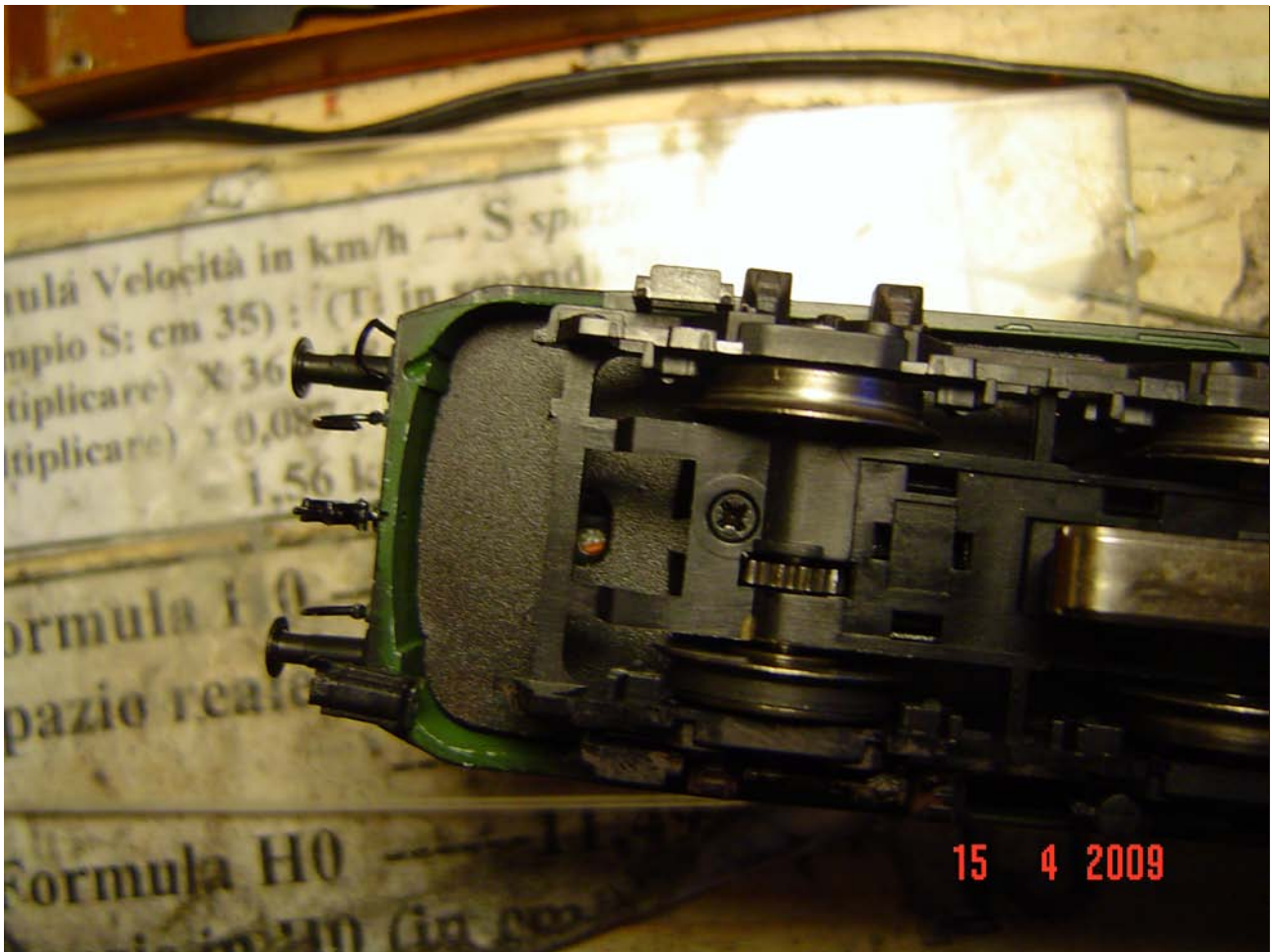
Il gancio e portagancio modellistici allontanati (Foto n. 36)



Il gancio e portagancio modellistici (Foto n. 37)



Il gancio e portagancio modellistici sono allontanati (Foto n. 38)



Il gancio e portagancio eliminati dal lato realistico (Foto n. 39)

- d) si allontana il gancio realistico semplificato (foto n. 40);
- e) si allontanano i respingenti per lavorare meglio (foto n. 41)



Si allontana con le pinze il gancio semplificato (Foto n. 40)



Si allontanano i respingenti e s'innesta il gancio realistico (Foto n. 41)

- f) si innesta un nuovo gancio realistico e completo (foto n. 41);
- g) si innestano il Rec e i due tubi dei freni (foto n. 42)
- h) si ripristinano i respingenti (foto n. 43)



Si innestano il Rec (a destra nella foto) e i tubi dei freni (Foto n. 42)

A questo punto si procede ad un primo collaudo, ma più che altro è un esame *pro forma* in quanto questi interventi, su loco già predisposte per simili modifiche, non hanno nessuna valenza elettromeccanica.

Diciamo allora che fa piacere vedere una simile *meraviglia* girare un po' sul nostro impianto (foto n. 43 e 44)!

L'occhio allenato vedrà subito la stonatura degli isolatori rosso fuoco e dello stessa tonalità dei pantografi che accentua ancor più il difetto già da me segnalato di essere, oltretutto, sezionati a metà... difetto che si potrebbe eliminare con una variante forse neanche costosa nello stampo, ma siamo abituati a simili stranezze nella Märklin.

Forse lo fanno apposta per non strafare?

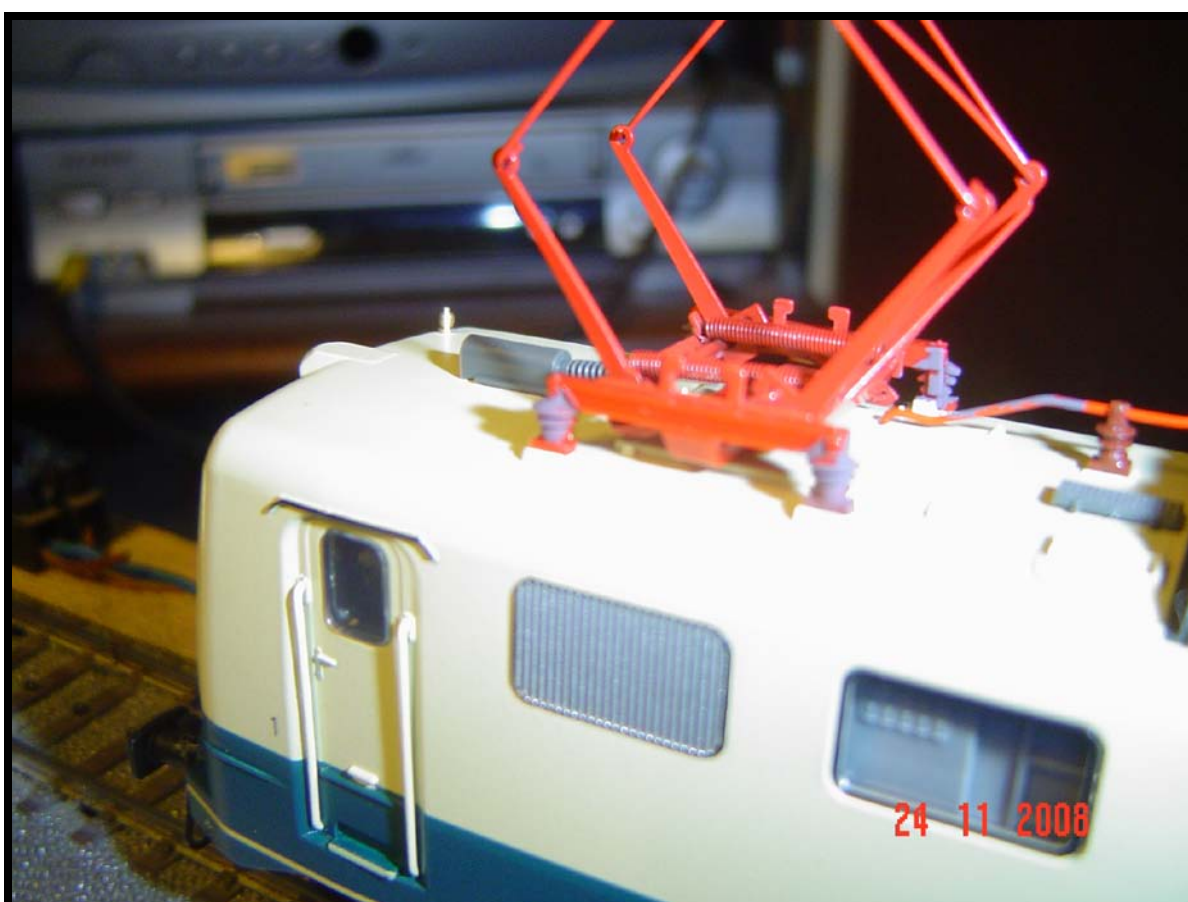
Con una mano di grigio scuro si rimedia in 5 minuti, ma consiglio, soprattutto chi è alla prima esperienza, di smontare un pantografo per volta e rimontarlo dopo che la vernice si sia asciugata. Uno per volta perché dovrete poi rimontare le due mollette prendi-corrente senza fare confusione e in altre loco si distacca addirittura la lunga lamella che collega tra loro i pantografi. Confrontate poi le [foto n. 45 e n. 46](#).



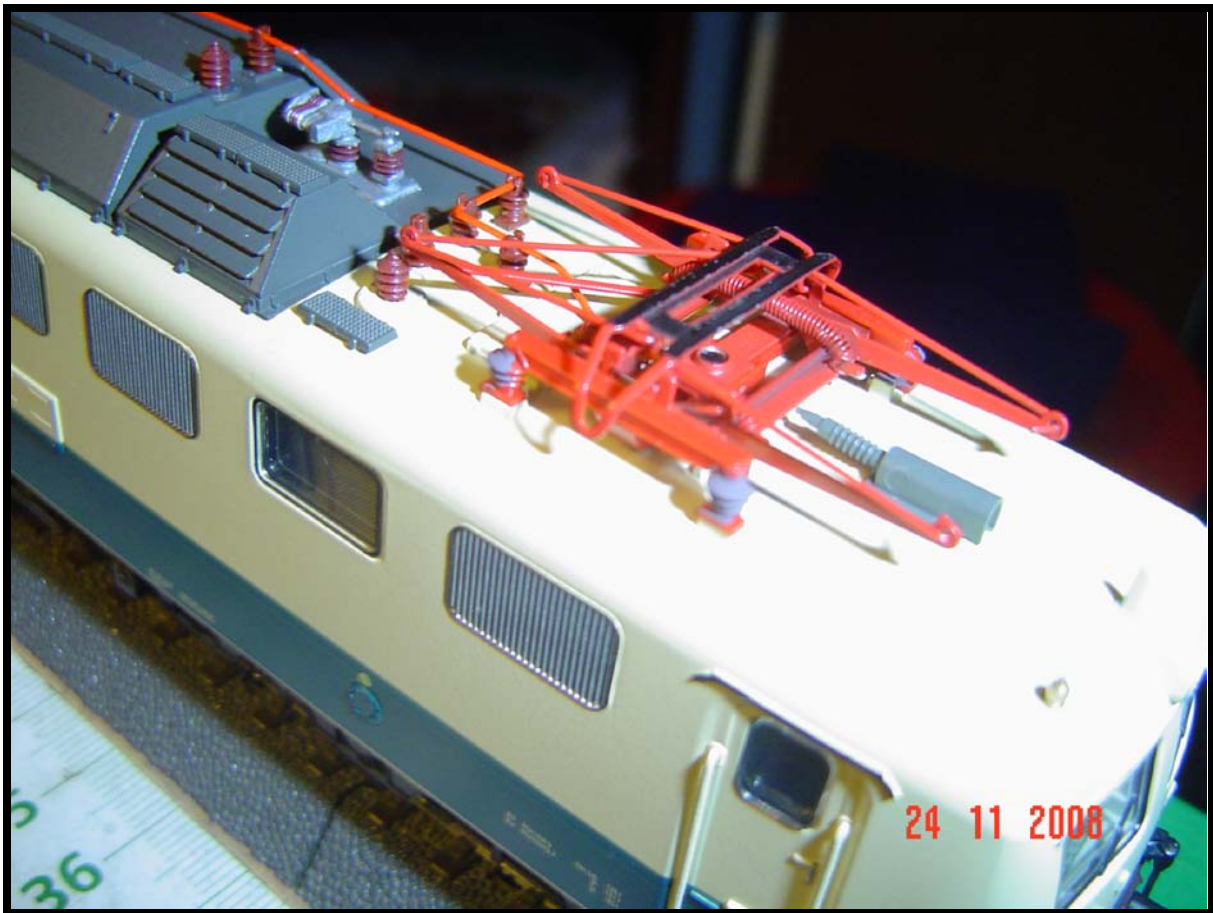
[Isolatori ancora non verniciati \(Foto n. 43\)](#)



Anche da lontano si notano gli isolatori rossi (Foto n. 44)



Per verniciarli occorre mano ferma o smontare un pantografo alla volta!
(Foto n. 45)



L'effetto finale degli isolatori verniciati (Foto n. 46)

PROVE IN LINEA

Ho provato la E 50 per circa 11 settimane perché entra in servizio nell'anno 1957 di Vibaden e vi rimane sino al 1968 (aprile per l'esattezza) in quella veste. Viene poi sostituita dalla mia 150 Roco. Questo locomotore, analogico e in corrente continua, prende energia proprio con i pantografi, perché la linea aerea a Vibaden è funzionante, indipendente dalla trazione digitale, con cui ha in comune solo la massa che, come ho spiegato nel mio libro risulta ininfluente e non danneggia la trazione Systems (foto n. 52). Potrò di nuovo veder circolare una 150 della Märklin dopo il 1974 nella veste crema e turchese sino al 1993 (19 settimane a Vibaden). Debbo dire di non aver riscontrato alcun problema e, grazie alla *Central Station* poi, la macchina si muove a passo d'uomo, anche meno, ed ha una ottima forza di trazione, ma non eccezionale (circa 100 gr sul banco Dinamometrico) che tuttavia va al di là dei nostri *normali* bisogni modellistici. Sono arrivato a farle tirare 35/40 carri senza che si scomponesse più di tanto, si muove dolcemente, come la macchina vera, grazie al nuovo motore Soft-drive Sinus di ultima concezione (foto da n. 47 a 51).



La E 50 in azione con un lunghissimo convoglio (Foto n. 47)



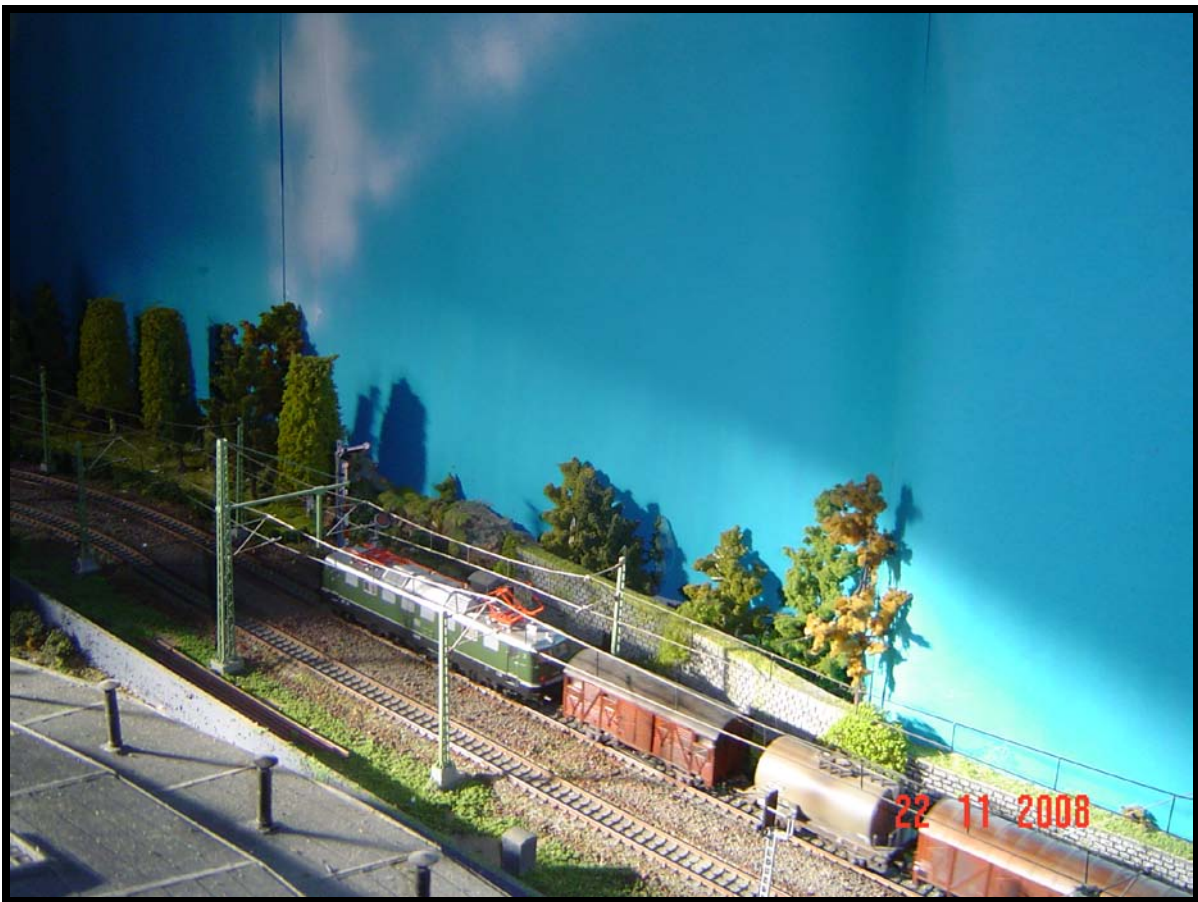
La E 50 affronta un curvone (Foto n. 48)



Il lungo convoglio composto da quasi 40 carri (Foto n. 49)



Il lungo convoglio, tipico "raccoltore" Anni Sessanta (Foto n. 50)



La E 50 ferma alo semaforo in una giornata fredda e luminosa di novembre (Foto n. 51)



La 150 della Roco sostituirà la E 50 Märklin dopo il 1968 a Vibaden (foto n. 52)

UN CONSIGLIO SULLA MANUTENZIONE

A causa di un *mio* errore di manovra, la *mia* E 50 ha slittato spingendo un convoglio fermo: risultato una cerchiatura si è scaldata e si è distaccata. Io non recupero mai queste cerchiature, anche se apparentemente nuove: sono pericolose perché si possono facilmente staccare dopo pochi giri. Questo per un fatto semplice da spiegare: la cerchiatura si è allungata dilatandosi di quel tanto che non la rende più sufficientemente aderente al cerchione.

Nello smontare il carrello ricordo che, come per le 218, di cui vi mostro una foto del carrello, è necessario rispettare la posizione degli ingranaggi perché per sostituire la cerchiatura è assolutamente necessario svitare ben tre piccole viti (fortunatamente sono magnetizzabili) ed allontanare i copri carrelli in materiale sintetico.



La 218 ha un carrello simile, per ingranaggi, a quello delle E 50/150
(foto n. 53)

Il problema però nasce per il carrello dotato di pattino: non si può allontanare del tutto il carter sintetico perché il collegamento al

pattino è corto. Ergo si deve allontanare l'asse in cui va sostituita la cerchiatura, ma l'operazione non è delle più agevoli: fatelo scivolare con pazienza sotto il carter e, **IMPORTANTE**, le sabbie sui carrelli sono a pressione, quindi operate su un supporto adeguato (scatola ampia con bordi per esempio) ricontate la sabbie che sono 4 nelle E 50 per ogni carrello e 2 nella 150 (**ritorna alle foto n. 12 e 14**). Criticabile la progettazione di questo particolare carrello (basterebbe un contatto a pressione o, al limite un cavetto più lungo).

GIUDIZIO FINALE

Macchine così imponenti fanno un grande effetto su impianti medio grandi. Si muovono con dolcezza e senza strappi se viene loro assegnato un ritardo di accelerazione e frenatura adeguato. Personalmente uso percentuali d'avviamento e frenatura prossime al massimo delle possibilità della Central Station 60212 e ne sono pienamente soddisfatto. Il volume dei ventilatori è un po' assordante, il fischio è molto bello, anche se, quando è in funzione, annulla il suono dei ventilatori, cosa non molto realistica.

Secondo me il prezzo è adeguato al valore ed al peso del bestione.

Scommetterei qualunque cosa che in un prossimo futuro saranno ampliate le funzioni sonore, per ora accontentiamoci.

Gian Piero Cannata

