

LE BR 218

Märklin art. 39180 e molti altri

Tra le interessanti novità degli ultimi anni spicca senza meno la bella 218, interamente metallica, nelle diverse versioni (ben tre) presentate dalla Märklin già al suo esordio nel 2007. La prima ad arrivare sul mercato fu la 218 231-9 (art. 39180), dotata di un'ottima sonorizzazione e, se regolata a dovere, un fantastico avvio e rallentamento (foto 1). La seconda versione, la 218 215-2 (art. 39181), era semplicemente priva dei suoni, ma sempre dotata della importante funzione luminosa che, come per la versione “canora”, consente di spegnere le luci di un lato (cabina 1 o 2), sia le tre bianche che le due rosse. La terza diesel, ambientata in epoca moderna DB AG, era la 218 161-8 (art. 26218), dotata di tutti i suoni ed abbinata ad un convoglio di tre Silberling rosse, *caso strano* inserite insieme alla bella 218 proprio l'anno prima della messa in commercio delle nuove Silberling in scala 1:93,5...



foto 1: la 218 231-9 sul ponte girevole a Vibaden nel 2007

Per quanto riguarda la funzione luminosa, a cui accennavo prima, naturalmente *qualcuno* potrebbe obiettare: “Ma queste funzioni (*che di certo elevano i costi*) sono proprio necessarie?”.

LA STRANA 218 DEL 1997

Prima di entrare nel merito di questa nuova *funzione*, Vi ricordo che dieci anni prima (1997) uscì la **30747** una 218 (la storica 218 217) che altri non era che una 216 camuffata, ben colorata sì, ma: analogica, con addirittura l'inversione elettromeccanica (fu una delle ultime loco ad uscire con quel relè), più corta e con le fiancate totalmente errate (per il tipo ed il numero dei finestrini) e per questo fu inserita nella serie Hobby, ovvero: “Costa meno e non state a lamentarvi se abbiamo (noi della *Märklin*) barato alquanto!”

CONFRONTO TRA 218 VECCHIA E NUOVA

Confrontate le foto della nuova 218 con quelle della strana consorella povera (**foto 2, 3, 4 e 5**). Potete notare le tante migliorie:

- a) importantissima è stata l'eliminazione della vite sul tetto, sostituita da 2 viti *ventrali*, cioè invisibili nel sottocassa;
- b) è stata corretta la lunghezza (ma, attenzione, nella realtà le 216 erano *solo* 40 cm più corte delle sorelle più potenti);
- c) corretta la posizione dei finestrini laterali.
- d) *Dulcis in fundo*, la carrozzeria ed il telaio sono ora totalmente e pesantemente metallici.



foto n. 2: vistosamente più corta la “218”, serie Hobby del 1997 (a destra)

Tuttavia la lunghezza di cm 18,2 e 18,9, rispettivamente per le 216 e la strana 218 217-8 e le nuove 218 Märklin, corrisponderebbero ad una differenza non di 40, ma di circa 61 cm.

Nella tabella che seguirà, risulta evidente che la Märklin abbia, come dire, *compressa* la lunghezza delle sue storiche V 160/216, in tutte le numerosissime versioni (*solo nel 2011 correggerà il difetto iniziando con le V 160/216 "Lollo"*).

Il confronto avviene con altre marche che abbiano prodotto diesel identiche o di altra serie, come la Roco.

E il *vizietto* è recidivo, come avete già avuto modo di leggere nel **Capitolo 25°** dedicato alle E 50/150, rileggetelo da pag. 2 e specialmente il sottocapitolo: **CONFRONTO TRA VARI MODELLI MÄRKLIN E ROCO**, questo da pag. 5 e seguenti*.

* il numero delle pagine è relativo alla mia stesura originale



foto n. 3: la 218 217-8 non era altro che una 216, in serie Hobby, camuffata!

Il confronto con le 216 Brawa ci porta anche ad affermare che l'esatta misura delle 216 doveva essere di 18,4 cm, mentre per le 218 dovrebbe essere circa di 18,85 cm.

In conclusione è accettabile il compromesso di 4 cm circa di lunghezza maggiore (in scala H0 meno di 0,5 mm), adottato sia dalla Märklin che

dalla Fleischmann (che dichiara entrambe le lunghezze per le versioni di 218), ma la misura delle 216 Märklin non è propriamente corretta, trattandosi di una differenza in H0 di ben 2 mm corrispondente al vero a circa 17,4 cm!

Märklin	216 scala H0 18,2	Al vero m 16,00 (Märklin 15,83 m)
Märklin	218 scala H0 18,9	Al vero m 16,40 (Märklin 16,44 m)
Roco	215 scala H0 18,85	Dato non chiaro forse come per le 218
Fleischmann	218 scala H0 18,9 e 18,85	Al vero 16,40 m (Fleischmann tra 16,4 e 16,44 m)
Brawa	216 scala H0 18,4	Al vero 16 m (Brawa 16 m)



foto n. 4: sul tetto della 218 Hobby c'è ancora la vistosa vite delle 216, la posizione degli essiccatori è comunque corretta e nei primi periodi non erano nemmeno presenti



foto n. 5: diversa (e corretta) la posizione degli essiccatori sul tetto nella nuova 218

FUNZIONE LUMINOSA

Questa volta vi dirò che la Märklin ha centrato e risolto un importante problema che di solito (*barando*) si tralascia ed in pratica ci costringe a non applicare la corretta segnaletica, specialmente per i treni reversibili ed in genere anche nelle loco al traino, e mi spiego: il regolamento DB, sinora vigente, prevede lo spegnimento delle luci rosse in una loco al traino di carri o carrozze e, di conseguenza, lo spegnimento delle 3 luci anteriori bianche, in caso di spinta in convogli navetta.

Ad esempio in Italia le luci anteriori che vengono di norma accese sono solo 2, salvo variazioni legate a guasti o a problemi contingenti di visibilità. Dalle [foto 6 e 7](#) si può confrontare che una 216 dotata di 3 luci bianche (le luci di coda non le ha) almeno in spinta le dovrebbe spegnere, mentre la nuova 218 ([foto 8, 9 e 10](#)) lo fa, conservando però le 2 luci rosse posteriori correttamente accese.



Foto n. 6: in spinta è meglio spegnere le luci del tutto nelle 216 vecchie

Senza la funzione luminosa (doppia, in caso di possibilità di traino da ambedue le testate) è meglio spegnere del tutto le luci, e, se loco non è dotata di luci rosse di coda, è del tutto inutile, ed errato, mantenere in spinta le tre luci anteriori accese. È superfluo, o quasi, aggiungere che nell'esercizio analogico tutto ciò non è possibile. Con le nuove funzioni luminose è invece possibile eliminare anche le luci rosse di coda in una loco diesel od elettrica al traino di qualsivoglia convoglio.



foto 7



foto 8



foto 9

In Svizzera le cose variano ed i cultori delle SBB CFF sanno che una loco isolata accende una sola luce rossa e, se è al traino di un convoglio, una sola bianca. Sarebbe risultato errato un segnalamento diverso... ma il mercato elvetico è ricco e sofisticato e la Märklin si guarda bene dal commettere errori banali!

NUOVO MOTORE SOFTDRIVE-SINUS

Per quanto riguarda il nuovo motore *Softdrive Sinus*... un ulteriore plauso alla Casa tedesca: salvo improbabili sviluppi negativi sembra essere il perfetto *C-Sinus*, riunendo tutti i pregi del vecchio motore a 5 poli (elasticità, potenza e dolcezza di regolazione), e gli altrettanti del *primo C-Sinus* (mancanza di manutenzione, assenza di carboncini).

Ricapitolando i motori Märklin attualmente in commercio sono:

Motori analogici

- | |
|--|
| 1) analogico a 3 poli: inversione con il vetusto sistema a relè elettromeccanico (collettore a tamburo e con carboncini); |
| 2) analogico a 3 poli: inversione elettronica (vari tipi - § 4 del libro: "Serena discussione sulla realizzazione di un plastico"); |
| 3) rarissimi analogici a 5 poli: esclusiva inversione elettronica (serie 3500...collettore a tamburo); |

Motori con esclusiva inversione elettronica digitali o Delta

1) delta a 3 poli (collettore a tamburo e con carboncini);
2) motori con indotto a campana (senza ferro);
3) motori miniaturizzati con massa volante;
4) digitali a 5 poli (collettore a tamburo e con carboncini);
5) C-Sinus prima generazione;
6) C-Sinus compatto (ritirato, sembrerebbe, per difetti);
7) Softdrive Sinus di ultima generazione (2007)



foto 10

EFFETTI SONORI

La sonorizzazione è adeguata e la Märklin ha optato, per non deludere i possessori di Control Unit 6021 (sono, penso, ancora oggi moltissimi), di sacrificare la funzione *F4*, che in questa loco diesel attiva il rumore del motore, e non l'esclusione del rallentamento che era possibile attivare solo con la Mobile Station 1 o la Central Station 1.

Un sacrificio minimo, anche perché molti märklinisti non variano nemmeno le condizioni di accelerazione e frenatura di fabbrica, tanto che le loro beniamine sono in pratica quasi delle digitali a frenatura analogica!

Se ne parlerà *ancora* nel § 6 di questi aggiornamenti: abbassate del 25/30% il volume od operando, secondo le istruzioni annesse, con la 6021 (non è semplicissimo), o con la Mobile Station o la 60212 cioè la mega Central Station (facile). Questa accortezza, non se ne fa accenno *alcuno* nelle istruzioni, è dettata dall'esperienza, veramente immensa, della coppia Spiniello, Franco e Paola (titolari della Ciciesse Model di Milano), ed il loro consiglio è veramente prezioso.

Non c'è bisogno di assordare i visitatori o i vicini di casa, specie se si abita in appartamenti moderni e mal insonorizzati! Gli altoparlanti non saranno sottoposti a vibrazioni esagerate e la loro durata certamente sarà superiore... quello che non capisco è per qual motivo la Casa di Göppingen metta in commercio loco con il volume tra il 98 ed il 100%, tanto più che in caso di loro rottura *garantisce* una sostituzione gratuita, anche se correlata dai soliti rischi legati alla spedizione, di cui ho abbondantemente parlato a pag. 162 della I Edizione del mio libro.

LO STRANO CASO

L'episodio che origina il titolo, è legato ad un incidente occorsomi mentre, non perdo il vizio, collocavo in una delle due cabine un macchinista: nel rimontare il mantello un filo dell'altoparlante veniva *agganciato* da una delle due viti, causava un corto circuito da paura e mi costringeva a rimandare in fabbrica il modello. Mi sembrava un incubo, avevo appena potuto apprezzare le doti del nuovo motore *Softdrive Sinus* ed i suoni della macchinetta che... puff!

Ero scontento, giacché nella mia vita ho posseduto circa 500 modelli (moltissimi sono stati venduti o rottamati) tra Märklin, in corrente alternata, o, in corrente continua, locomotive di Fleischmann, Fulgurex, Liliput, Lima, Piko, Rivarossi, Roco ed artigianali vari e *mai*, ripeto *mai*, mi era accaduto di mandare in tilt un circuito: vuoi perché in passato molte loco erano semplicissime, vuoi perché molte carrozzerie delle altre Case modellistiche si richiudono ad incastro... Ma non parlerò di cosa penso di un sistema così *balordo*, specie se usato con plastiche di bassa qualità che dopo alcuni anni si sbriciolano, perdendo elasticità ed impedendo il bloccaggio dei mantelli.

Comunque il *mistero* di quanto accadutomi non fu mai risolto.

Quando ricevetti indietro dalla Märklin (un plauso, mi è stata totalmente sostituita!) un'altra 218, l'aprìi, ricollocai un macchinista, controllai tre volte i fili e, piacevole sorpresa, verificai che questi erano, non soltanto ben ordinati sul circuito stampato, ma addirittura ben bloccati da passanti in plastica nera. Ma allora?

Le ipotesi sono due:

- a) il sottoscritto si va oramai *rinfanciullendo* (termine obsoleto per rincoglion...) e, maneggiando malamente la diesel, ha tirato, senza accorgersi, né tantomeno *ricordarsi*, un filo fuori del passante. *Filo* che di poi è stato agganciato da una delle due lunghe viti, che bloccano il mantello. Ma la cosa è stranissima in quanto vi è un invito conico metallico per le viti ed i cavi sono quindi lontanissimi (circa 2,5 cm) dalle stesse.
- b) Un operaio della Märklin ha dimenticato di fermare in un'asola il filo dell'altoparlante, ipotesi forse più plausibile e, senza dubbio, più tranquillizzante per me, che non dovrei prenotare un posto letto in un ricovero per *vecchietti*.

Giudicate Voi.

SMONTAGGIO DELLE CABINE

Un avviso comunque a chi si cimenterà nello smontaggio di una cabina di questa 218: **non è facile**, in quanto si deve allontanare, con estrema cautela, anche la mascherina esterna dei fari che, con un cervelotico sistema di incastri molleggiati, blocca la cabina stessa. La cabina poi è ben riprodotta, ha il volantino riportato e la strumentazione può anche essere ritoccata, però la seggiola del macchinista è troppo addossata (chissà perché) al bancone, e lo spazio ce ne sarebbe in abbondanza, il povero *figurino* dovrà così essere mutilato, con una lima, di grandi fette di... glutei. Fatto questo la cabina si incastra a fatica per le molle della mascherina dei fari, usate cautela, tatto e udito per accertare che tutto sia tornato a posto! Vedi la **foto 11**.



foto 11

Il pancone può essere dotato di gancio e tubi dei freni Märklin, che sono sì in perfetta scala, ma hanno l'unico neo di non avere i rubinetti di chiusura dell'aria compressa... e basterebbe un piccolo accenno.

Si potrebbe anche evitare di collocare un macchinista in cabina, infatti, durante la manovra in spinta di treni pendolari, e sto pensando alle carrozze Silberling, in realtà il macchinista non ci dovrebbe essere, in quanto dovrebbe esser passato nella carrozza pilota. Se, nonostante il mio consiglio questa volta riduttivo, vorrete animare una delle cabine, potreste conservare il gancio modellistico su ambedue le testate ed utilizzare di volta in volta la vostra 218 come macchina per traino di treni merci o normali passeggeri (con conducente) ed il lato senza macchinista per i treni navetta. Buon divertimento.

SMONTAGGIO DEI CARRELLI E SOSTITUZIONE DELLE CERCHIATURE

Uno degli epocali cambiamenti (in meglio) della Märklin riguarda la trasmissione del moto dai nuovi motori alle ruote. Intendiamoci il vecchio glorioso carrello era, specie se nobilitato dal digitale Motorola, quanto di più efficiente possibile... a tale proposito riguardate il testo e le foto del sottocapitolo "Il problema delle doppie trazioni" a pag. 83 del mio libro già citato: una Br 140 è in grado, pur dotata di un solo carrello e due, su quattro, assi motorizzati, di trainare un Br 151 e 15 carri merci fingendo una doppia; la loro manutenzione si limitava a

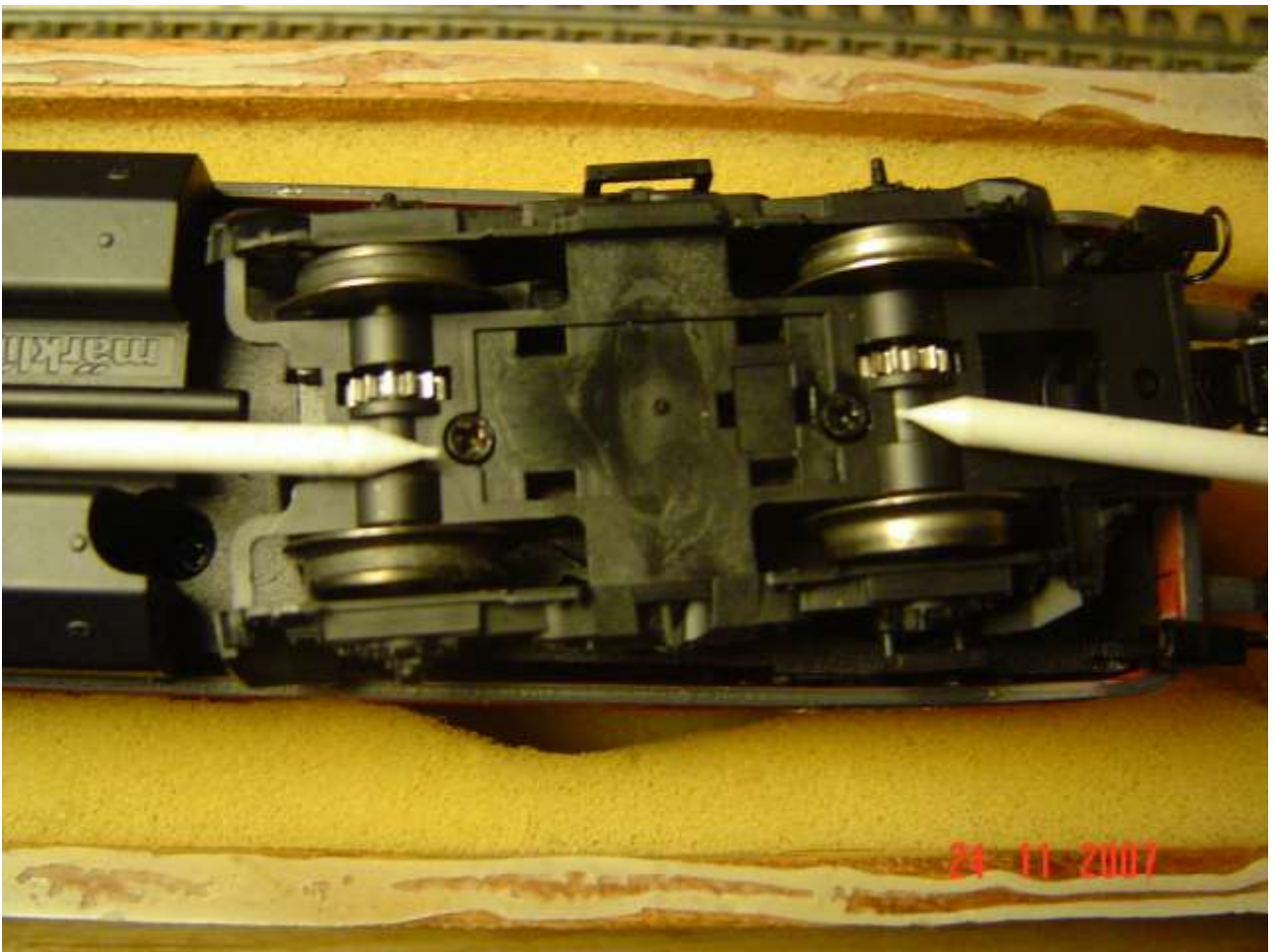
un goccia micro d'olio, carboncini e cerchiature erano usurate con rara parsimonia. Se proprio ci vogliamo trovare un difetto... in vero la trazione era asimmetrica e risultava utile orientare la loco con il carrello motore posto dietro e ciò comportava che il pattino, *che bello non è*, fosse in posizione anteriore e scappasse fuori, in qualche foto a cui tenevamo, in primo *brutto* piano!

Con le nuove trasmissioni a 4 assi simmetriche le nostre loco sono praticamente simili al vero e perfettamente bidirezionali, però...

Se vi capitasse di smontare un carrello in plastica dovete fare attenzione a varie cose:

- a) gli assi sono mobili e se non prestate attenzione... cadono!
- b) Gli assi non debbono essere invertiti (hanno le cerchiature)!
- c) Gli assi non debbono essere neanche girati (da una parte hanno gli ingranaggi e dall'altra le gole cuscinetto).
- d) Le viti del carter del carrello sono magnetizzabili.
- e) Le viti possono perdersi (munirsi di una scatolina)!
- f) Vi sono 4 gole di invito per le gole cuscinetto e debbono essere ben posizionate!
- g) Se doveste smontare il carrello con il pattino c'è una difficoltà in più; inoltre il filo rosso del pattino, almeno nel mio modello, era particolarmente usurato per il passaggio in un foro da 0,8, mm del tutto insufficiente. Io ho dovuto sostituire il carrello (perché avevo eliminato il porta gancio modellistico e non avevo tenuto conto della debolezza che l'operazione aveva causato nella sua struttura) e per far passare **il cavo rosso** nel foro del metallo (tra l'altro a massa!) ho preferito allargarlo, con una punta in grado di forare l'acciaio, sino a portarlo a 1 mm, con un invito iniziale di 1,5 mm per il filo rosso. Naturalmente dovrete smontare anche la carrozzeria e saldare il filo rosso che avrete tagliato, con il nuovo, fornito già con il carrello. Infine, sarà superfluo, ma raccomando di proteggere i due tronconi di filo con la guaina termo-aderente (ne ho parlato a pag. 18 del capitolo sull'attrezzatura necessaria, del mio libro), perché tutta la carrozzeria metallica e a ... massa!
- h) Sostituire le cerchiature d'aderenza usurate è in queste 218 un gioco da ragazzi: basta allontanare l'asse che ne abbia perso una o più e comodamente operare *in vitro*, voglio dire che è ben diverso svitare dadi e bielle, come avviene per le loco a vapore.

Ho preparato delle foto (**dalla n. 12 alla 16**) che vi aiuteranno a capire la particolare operazione, tuttavia ho smontato per semplicità solo il carrello motore senza pattino.



le due micro viti da svitare per togliere il carter, foto 12



l'asse con cerchiature e posizione ingranaggi foto 13



le guide e le gole per gli ingranaggi foto 14



la seconda "gola invito" foto 15



Carter e viti raccolte in una scatola, foto 16

INVECCHIAMENTI E SPORCATORE

Già la Märklin ha previsto un tetto scuro e “vissuto”, ma io preferisco accentuare lo sporco degli sfiatatoi e delle griglie di aerazione laterali, che, dalle foto reali sono sempre particolarmente *luride* (foto 17).

Per i maniaci iperrealisti consiglio di sporcare la portella del serbatoio del gasolio, le maniglie e creare colature di ruggine qua e là, magari quando si posseggano più 218. Consultando varie foto reali ho visto di tutto, però a volte le loco sono state messe da poco in servizio, magari dopo una grande revisione...

Propongo anche questa serie di foto dalla n. 18 alla n. 21 che presentano la versione in beige-turchese (o blu-crema, fate Voi) della 218 uscita nel 2008. I carrelli sono stati sporcati con grafite rossa e nera secondo il metodo descritto nel Capitolo 30° “Sporcare è bello!”

Confrontateli con quelli ancora da verniciare della 218 rossa e poi messi a confronto una volta “sporcati”... anche in questo caso si tratta di gusto personale, ma vi assicuro che la soddisfazione di veder vitalizzati realisticamente questi locomotori è altissima.



La 218 con il carrello a sinistra è vecchio e ancora da sostituire foto 17

A causa di un tentativo mal riuscito di modificare un carrello, ho fatto venire dalla Märklin un carrello di scorta e l'ho sostituito... non mi ero però accorto (foto n. 18) che la Casa forniva *a parte* le scalette e quindi erano restati due fori sotto le cabine di un lato.

Non buttando per principio nulla, è stato poi semplice recuperarle dai vecchi carrelli finiti nella solita *scatola salva aggiuntivi*, perennemente in disordine, ma non fino al punto di far sparire roba di tale grandezza. Un'operazione del genere è semplice, ma richiede un micro cacciavite con cui fare prima leva per estrarre le scalette dalla vecchia sede e poi un paio di pinzette da usare con calma e senza stringere troppo, per non deformare gli scalini, che ci aiuteranno a fissare quegli aggiuntivi nei fori predisposti... a proposito non date la colpa alla Märklin, in realtà è perfettamente specificato nell'*esploso* che i due pezzi di ricambio hanno numeri diversi.



Il carrello della 218 a destra (privo di scalette) è troppo pulito, foto 18



I carrelli delle due versioni di 218 sono sporcati con grafite rossa e nera, foto 19



I carrelli delle due versioni di 218 sono sporcati con grafite rossa e nera, foto 20



I carrelli della 218 uscita nel 2008, foto 21

PROBLEMI DI SAGOMA LIMITE

Si possono infine, a causa dei particolareggiati carrelli, riscontrare dei problemi di sagoma bassa, in quanto i cacciapietre e le sabbiere possono trovare ostacoli sulla linea o su gli ingressi alla piattaforma girevole... a me è capitato in un particolare ed unico punto: ho risolto il problema accorciando di 40 mm un binario tronco della piattaforma girevole, ma probabilmente il difetto era dovuto più al substrato legnoso, che innalzava il ferro, che alla Diesel, la piattaforma fu posata nel 1991...! Ora la loco entra ed esce facilmente (foto 22).



foto 22

Le due foto seguenti di M. Palazzo (23 e 24), sono destinate alla storia, una della 218 217 a Merkligen e una della 216 DB AG Cargo... poiché da quel che si sa Merkligen è diventato un plastico in corrente continua... Roco! È stata una notizia della seconda metà del 2007, poi, quella della *riconversione* in corrente continua del grande plastico, senza l'ausilio dei punti di contatto... l'intero impianto verrà così supportato dalla Roco (che forse lo chiamerà *Rocolingen*?!). Perché? Sembra che i punti di contatto del binario K, che per la verità nelle foto di Marco Palazzo (scattate nel dicembre 2003) non sembrano

particolarmente usurati, non abbiano retto all'intenso traffico che da molti anni caratterizza la vita, si può ben dire quotidiana, di quei binari. Non sono certo di chi abbia effettuato i calcoli necessari, ma l'amico Tito mi ha parlato di un logorio pari a quello che un plasticista medio potrebbe realizzare solo nello arco di un secolo!! C'è stata *maretta* (o forse burrasca) tra Märklin e i proprietari di Merklingen, che sembra chiedessero una sostituzione, se non gratuita, quanto meno estremamente agevolata dei chilometri (!) di binari fuori uso, evidentemente **NON** si sono accordati.



foto 23



foto 24

IL CONVOGLIO NATO MALE

Il terzo modello di 218 è quello DB AG abbinato ad un trio di carrozze Silberling rosse. Costosetto, ma appetibile, e quindi acquistato anche da un caro amico modellista e fotografo del mio libro, Mauro Cozza... Appena arrivato il convoglio, almeno per le prove iniziali, è stato messo in servizio sul plastico, in costruzione, del mio amico, impianto estremamente complesso per varie Schattenbahnhof e saliscendi che consentono un interessante servizio di numerosissimi convogli. Come a Vibaden 3 anche le Schattenbahnhof di Mauro hanno curve con raggio ristretto sì, ma ampiamente collaudate da centinaia di modelli e convogli diversi!

Sorpresa! Amara, dovrei aggiungere (ma Mauro l'ha presa con filosofia), il convoglio sviava o deragliava, come volete, ad ogni curva. Nelle istruzioni non v'era accenno a possibili problemi. Per fare un esempio è noto, ai possessori di un gigante quale la vaporiera Br 45, che sviamenti avvengono sia quando il binario (M, K o C) viene posato approssimativamente, sia quando curve e controcurve strette non siano almeno dotate di un tratto dritto intermedio... ma questo è chiaramente indicato nelle istruzioni, mentre non vi sono problematiche segnalate per il convoglio **art. 26218. Mauro mi ha**

anche portato il convoglio che è stato provato su un piano perfetto con un tratto di curve e controcurve allestito estemporaneamente con il binario C, ciò per escludere le problematiche locali nel suo o nel mio impianto di Vibaden 3, sempre possibili. Dalle prove è emerso che in ogni circostanza l'unione tra le carrozze rosse di V epoca provocava uno sviamiento causato da due fattori:

- 1) le code di rondine dei ganci conduttori avevano delle estrusioni terminali inutili (abbiamo provato a tranciarle).
- 2) Persino i monconi restanti interagivano con i carrelli, perché i fili formano un ulteriore spessore che impediva la loro rotazione completa.

Per completezza di informazione: i fili in realtà non impedivano né ostacolavano il movimento del timone di allontanamento, solo non facevano muovere *semplicemente* (e ditemi se è poco!) il carrello.

In pratica il convoglio poteva viaggiare solo con curve dai 2 metri e passa di diametro (le 24912), cosa improponibile a chiunque non abbia almeno 100 mq di stanza per l'hobby. Dalla foto, purtroppo non perfetta (n. 25), si vede il problema, che non si manifesta nella unione tra loco e una sola carrozza (foto 26).



foto 25



foto 26

Mentre poi effettuavamo le prove la 218 DB AG di Mauro si spense del tutto (e già era successo precedentemente), morta!

Non riuscimmo a resuscitarla né con l'analogico, né la 6021 e neanche con la *Mobile Station*, il suo decoder sembrava *kaputt!*

A questo punto, dovendo il mio amico inviare comunque all'assistenza la loco, rinunciammo ad operare sul problema meccanico.

Mauro, tramite internet ed il sito nazionale www.Marklinfan.net cercò di avere notizie, ma la stranezza del difetto sembrerebbe capitata solo nel suo convoglio, qualche accenno era legato solo a problemi elettronici, ma non a quelli meccanici. Dopo alcune settimane il convoglio fu alla fine restituito al mio amico, risanato *gratuitamente*.

LA 210 001-4 CON TURBINA A GAS!

È arrivata a Vibaden nell'aprile del 2009 e, debbo confessarlo, avevo commesso nei confronti della Märklin un peccato di... previsione!

Mi spiego. Avevo all'inizio snobbato il modello convinto che si trattasse di una semplice operazione di sostituzione sul tetto degli *Essiccatori* con quel comignolo stretto che ricorda quello Giesl, sbagliavo alla grande, o, come si dice oggi "un botto"!

È una diesel totalmente diversa nei suoni, che non sono stati nemmeno segnalati sul catalogo. La doppia tromba e il nuovo, e lunghissimo,

annuncio di stazione, mentre è molto debole il fischio del capotreno (che non si riesce a sentire se il diesel è... *acceso!*). Poi c'è il soffio del scarico vapore che può avvenire indipendentemente dall'attivazione. Insomma come nelle locomotive a vapore questa diesel ne combina di tutti i... *rumori!* Tutto il resto si può confermare e forza di trazione, manovrabilità ecc sono assolutamente senza pecche. Consigliabile vivamente. Al traino di cinque carrozze (dotate di un centinaio di passeggeri e tutte illuminate) sembra viaggiare isolata, tanto è potente. Gustatevi le [foto dalla n. 27 alla n. 31](#) e... cercate di farla arrivare sui vostri binari! [Articolo 39189](#).

Fra le derivate dalla 218 debbo avvertire che, storicamente, questa locomotiva è rimasta in servizio per meno di un decennio. La loro riconversione, nel 1978, nel classico Br 218, come gruppo 218.9, fu dovuta a guai molto seri alle turbine che a un certo punto iniziarono a prendere fuoco, causa le continue accensioni, e spegnimenti, che rendevano queste velocissime (160 km/h) e potentissime 210 delle "bombe" potenziali!



[foto 27 la 210 in partenza dal 5° binario di Vibaden](#)



foto 28 particolare del comignolo



foto 29 la 210 ha un'estrema versatilità nelle manovre più difficili



foto 30 la 210 001-4, rumori strepitosi e grande forza di trazione



foto 31: la 210 e le altre del suo gruppo (disgraziato) chiusero la carriera nel 1978

NUMEROSE ALTRE VERSIONI

Con gli anni sono arrivate molte altre 218.

Ve ne presento fotograficamente solo tre nelle **foto**:

n. 32, BR 218 256-6, nella versione dopo il 1974, quando le DB usarono la colorazione blu oceano-beige. **Articolo 39183** del 2008.

n. 33, BR 218 143-6, nella versione a metà degli anni Ottanta, quando le DB usarono la colorazione detta City Bahn e un nuovo tipo di servizio accattivante per la clientela. **Articolo 39182** del 2009.

n. 34, BR 218 260-8, nella versione dopo il 1994, quando le DB divennero DB AG, unendosi con le DR dell'ex DDR. **Articolo 39185** del 2010.

Questo Gruppo si è rivelato una vera miniera per la Casa di Göppingen: sono state realizzate dopo il 2008 la famosa 218 217-8, in serie limitata per la sola catena dei negozi Eurotrain Exklusive* (si badi bene NON Exclusive!) senza i sopralzi degli Essiccatori sul tetto; è uscita nel 2011 la 218 109-7 (in serie limitata, ma a Catalogo normale) delle DB prima della Riunificazione, con il classico primo "bavaglino" (**art. 37745**) e persino una, sempre in serie limitata*, 218 286-3, in colorazione sperimentale rosso acceso... ne seguiranno altre?

* di queste 218 (introvabili in Italia) è inutile fornire il numero di catalogo.



foto 32: la 218 256-6 spinge un convoglio di Silberling a Vibaden



foto 33: la 218 143-6 City Bahn arriva col suo convoglio di Silberling a Vibaden



foto 34: la 218 260-8 nella foto standard per le icone di mia ideazione

UN GIUDIZIO FINALE

Bellissime macchine in tutte le versioni, queste presentano varianti sia nella motorizzazione (ultimamente sembra che sia stato abbandonato il Soft Drive Sinus), che nei decoder **mfX**, per chi possiede le vecchie Mobile Station 1 e la Central Station 1 (**art. 60212**): sappiate che le icone possono essere segnalate diversamente nei due apparati, ma è inutile parlarne perché intanto sono arrivate, *a sistemare le cose*, la seconda Central Station (**60213**), seguita dalla **60214** e, per ora, dalla **60215**! Arrivata, nel frattempo, anche la Mobile Station 2...

La forza di trazione, provata sul banco Dinamometrico, assegna alle 218 una forza titanica (trainano oltre 200 grammi, circa 6 N!).

Ottimi i molti particolari riportati; facile allestire uno od entrambi i panconi realisticamente (migliorabili solo il gancio e i tubi dei freni); pesantissimo il modello (447 grammi) quasi del tutto metallico; è poi perfetta la meccanica.

E non aggiungo altro. Il prezzo? Dice l'adagio: Chi meno spende...

Concludo con la bella **foto n. 35**, di Marco Palazzo, scattata nella stazione di Augsburg (Augusta) nel dicembre 2003.

I particolari da osservare sono tantissimi, a parte tutti i corrimano è interessante il simbolo bianco proprio sopra il gancio che è certamente antinfortunistico per le manovre a spinta o per affrontare le livellette.

Vi rimando alla lettura e visione del mio **Capitolo 54**, per chi volesse allestire un frontale modellisticamente perfetto di queste potenti loco diesel.



Una 218 DB AG ripresa ad Augsburg nel dicembre 2003 da Marco Palazzo, foto 35

QUANTO PESA E RICAMBISTICA

La possente diesel ha un ragguardevole peso, le successive numerose versioni possono variare per la numerazione dei pezzi ricambio, da verificare tramite gli *esplosi* di volta in volta.

LOCOMOTIVA	218 231-9
DIESEL	art. 39180
peso	447 grammi
pattino	20637
cerchiature	7154
illuminazione	102376 (Led)
carboncini	Assenti nel motore 230592

Gian Piero Cannata

