

CAPITOLO 29° CURIOSITÀ E SCOPERTE SU VARI MODELLI (I parte)

1) UN KÖF RISANATO

2) E 04/104 UN PROBLEMA DI SCALETTA

3) E 70 21 E LE SUE SCALETTE DELICATE

4) UNA STRANEZZA DELLA V 90

5) UNA STRANEZZA DELLA BR 98 314, GLASKASTEN

6) LA MIA 216 005-9 "LOLLO" CHE FUMA!

1) UN KÖF RISANATO (UNA GARANZIA DI SERIETÀ)

Sono un appassionato Märklin lo sapete, ma non lesino critiche, se necessarie, questa volta, però, debbo raccontarvi la *favola* di un piccolo Köf acquistato nel 2002 di cui avevo già parlato a pagina 60 del corposo 6° Capitolo "Avete verificato che...".

Avendo riscontrato dei gravi problemi alla carrozzeria, problemi venuti fuori a causa d'un malfunzionamento palese: la diesel procedeva solo in un verso e iniziava ad emettere suoni sinistri se si tentava di invertirne la marcia! Nella **foto n.1** si individua che il respingente anteriore destro (nei Köf II per *anteriore* s'intende il lato del muso allungato che contiene il motore) è addirittura piegato verso il basso. Tentando di verificare il motivo del cattivo funzionamento fui costretto a maneggiare il modello... e questo si *frantumò* letteralmente. Avevo tentato di ricostruire varie parti del sottocassa, zone della pedana che collegavano la cabina nella sua parte anteriore e posteriore, per un po' la cosa aveva funzionato, ma alla fine era tornato il problema meccanico. Preso dallo scoramento chiamai il centro Assistenza di Milano e fui rassicurato: spedendo il piccolo diesel a Milano l'avrebbero inviato in Germania per le verifiche: era infatti noto alla Märklin che in passato una partita di lega metallica aveva dato dei problemi e stavano sostituendo TUTTI i locomotori modello che avevano presentato difetti di fusione!

Caso poi ha voluto che l'amico Franco Spiniello si stesse proprio per recare in Märklin per un corso di aggiornamento, così il mio Köf privato della SKW fu consegnato direttamente al centro generale d'assistenza tedesco. Dopo circa una trentina di giorni mi viene restituito gratuitamente (spedizione compresa).



Foto n. 1: il respingente anteriore destro è piegato in basso!



Foto n. 2: il sottocassa era stato da me ricostruito !

Torno quindi a riproporre l'avviso del Capitolo 6°

Attenzione alle carrozzerie dei Köf II con cabina aperta, in caso di malfunzionamento spediteli, senza indugio, all'Assistenza a Milano e, ripeto non tentate (come ho fatto io) di aprirli!



Foto n. 3: il sottocassa era stato da me ricostruito !

Dopo quasi sette anni la Märklin ha garantito un suo prodotto... non ci sono commenti da fare se non di elogio, vista poi la situazione generale di altre case produttrici. Recentemente ne ho sentita una proprio incredibile, frutto certamente di grave ignoranza da parte di un negoziante (che non conosco e comunque non nominerei): ad un appassionato di stile nostrano, che doveva sostituire una cerchiatura di aderenza è stato risposto che, essendo la loco (che non nominerò per le ragioni già dette) fuori produzione, non potevano essere più fornite. Come se cerchiature non si possano adattare da altri modelli simili...

Nelle **foto n. 4 e n. 5** il mio nuovo fiammante Köf II SKW sostituito perfettamente ... dalla Märklin.

Recentemente (2009 circa) però non è più risultato possibile effettuare una tale sostituzione, probabilmente a causa di penuria di carrozzerie.



Foto n. 4 e n. 5: il Köf sostituito dalla Märklin dopo 7 anni! -



2) E 04/104 UN PROBLEMA DI SCALETTA



Foto n. 6: il 104 del 1979

Questa mia locomotiva elettrica, la 104 021-1 (**articolo 3049** del 1978) è stata testimone e presente sin dall'epoca in cui in una soffitta della mia vecchia abitazione realizzai quello che gli amici fermodellisti che mi vengono a trovare hanno ribattezzato Vibaden 0, ovvero il plastico, realizzato con binario "M", tra il 1976 ed il 1981 e smantellato alla fine del 1985 mentre era già *in pectore* il progetto di Vibaden 1, prima versione di quello attuale. Insomma per farla breve era stata acquistata quasi appena uscita in Italia, nel 1979, in analogico e digitalizzata solo recentemente, nel 2005, da Paola Spiniello del Centro Assistenza Märklin di Milano.

Una curiosità: nella scatola c'erano due decals che potevano essere utilizzate per cambiare il numero di serie alla 104 021-1, in E 04 11 e addirittura potevano far collocare la stessa nel periodo d'anteguerra, la colorazione dei numeri era infatti gialla. Altri tempi, visto che da alcuni anni qualunque scusa è buona per riciclare un modello: pensate alla strana dicitura "*Elisabeth*", apparsa su di un ICE temporaneamente in servizio sulle linee Svizzere, anni orsono, che subito fu riprodotta su un modello, senza cambiar altro, di ben più importante, quali la larghezza degli striscianti dei pantografi ecc.



Foto n. 7: il numero di serie poteva essere cambiato con delle decals

Nella **foto n. 7** si vede bene la decal che consente di cambiare il numero di serie collocando il locomotore nel periodo tra il 1948/49 ed il 1968. Per i *puristi* dirò che la targa dovrebbe essere realizzata con numeri bianchi su fondo nero del tipo **E 04 11** usando il carattere Arial Round MT bold senza accentuazione con il neretto (comando G nel computer), in corpo cinque **E 04 11**. Tuttavia è una pignoleria eccessiva, non essendo facile scovare foto di una macchina non propriamente diffusa di cui non è noto se e quando fu modificato il numero di serie. La Märklin ha realizzato in passato una versione delle DR dell'ex Germania Est, senza particolari pretese né migliorie ed un'altra DB E 04, con ruote nichelate e decoder mfx, solo nel 2006. I miei due modelli (E 04 e 104) sono semplicemente frutto dell'acquisizione di una seconda carrozzeria e dell'aggiornamento dei pantografi come spiegato nel § 15 del mio libro "Serena discussione..." di cui ripropongo il pezzo dedicato ai pantografi di questo Gruppo e di altri consimili (per quanto riguarda i pantografi).

(...) **257830**, **306367**, **259530**), tutte varianti del vecchio **7207**, che era disponibile, come ricambio, per loco inizialmente dotate di **7218**: E 04/104, E 52, E 91 ecc(foto **088**, **101**, **103**) (...)



Foto n. 8: la DB 104 in azione sul plastico di Vibaden

Quanto mi è capitato è importante da riferire a quegli appassionati che ogni tanto, facendo girare le loro loco su un plastico, sono costretti ad allontanare il mantello per esempio per oliare gli ingranaggi del motore a 5 poli. Orbene, non mi accorsi che rimontando la carrozzeria, avevo inavvertitamente piegato leggermente una delle scalette che si vedono bene nelle **foto n. 7 e 8**.

Questo fatto comportava un problema serio nel passaggio sui deviatori lunghi, con *rumori sinistri* e blocco della macchina se procedeva a bassa velocità. Convinto che fosse un problema motoristico (a causa dei forti battimenti) smontai di nuovo il mantello (seguite le istruzioni allegate) e... miracolosamente il locomotore tornò ad essere quello, scorrevole e silenzioso, che avevo provato in passato durante varie ore d'esercizio. Dopo qualche momento di riflessione misi la carrozzeria controluce e mi accorsi del problema. Facilissimo l'intervento di raddrizzamento perché la plastica è guidata dal corrimano metallico, ci vuole a volte solo un po' di calma.

3) E 70 21 E LE SUE SCALETTE DELICATE

La E 70 21 (**art. 3447**), fu realizzata in collaborazione con la Trix nel 1993, in un periodo veramente strano nel panorama del modellismo ferroviario. Pensate che, nonostante il sistema digitale fosse già abbastanza diffuso in Germania, le Case produttrici si accapigliavano a suon di modelli (tedeschi ovvio!) non per un miglioramento di qualche funzione, come avviene oggi, ma per un colore, una tonalità di un mantello. Ci fu così la guerra *delle loco azzurre* tra Märklin e Roco, come la Lady “C” e l’ E 70 recentemente conclusasi definitivamente con la “resa senza condizioni” della Märklin alla tesi della Roco, che da sempre aveva optato per un color verde oliva per le macchine in questione: infatti prima con la Lady “C” (Br 18) e poi con la E 70 del 2005, tutte loco introvabili *comparse* svanite nel firmamento delle *serie uniche*, la Casa di Göppingen ha realizzato loco senza quell’azzurro melenso ed impossibile per arrendersi a quel verde metallico di lamiera non del tutto verniciata. Pensare che erano stati intervistati vecchissimi ferrovieri che giuravano di aver visto quello strano colore, da una parte e dall’altra erano state portate testimonianze attendibili di nipoti di quello o quell’altro matusalemme!



Foto n. 9: la E 70 21, in azione sul plastico di Vibaden

Ora io mi ritrovo una loco a dire il vero *stranuccia*, ma simpatica, che ho fatto digitalizzare recentemente (una delle ultime delle mie analogiche a subire questo ringiovanimento).

Anche in questa macchina si devono avere dei riguardi speciali verso le quattro scalette, ognuna fissata sotto le porte d'ingresso. Mi è capitato che se ne piegasse una e che andasse allora ad interferire con il biellone vistoso collegato ad un asse cieco, tipico delle loco elettriche degli anni Venti che non riuscivano ancora ad utilizzare trasmissioni svincolate dalle conoscenze tecniche vaporistiche dell'epoca.

Queste scalette sono delicate, specialmente se la plastica ha raggiunto una ragguardevole età (circa 17 anni) e sono a rischio di rottura. Inoltre sono inserite a pressione nel sottocassa in un punto delicato in cui il corpo centrale oscilla durante le curve: insomma sto aspettando un pezzo di ricambio ([art. 442200](#) Treppe = scala) per aver tentato di raddrizzarne una!



Foto n. 10 : la E 70 21, in azione sul plastico di Vibaden

4) UNA STRANEZZA DELLA V 90

Nelle manovre con la V 90, dotata di gancio telex si può, con la Mobile Station 1, riscontrare un problema antipatico: l'iconcina che indica la funzione di sgancio non corrispondeva alla funzione. Tragedia? No.

È bastato resettare e collegare ad una seconda Mobile la Diesel da manovra, verificare che in questa (come nella Central Station del resto), tutto fosse regolare, quindi ricollegata alla prima Mobile tutto è tornato regolare... perché? Non lo so, mica sono un Padreterno! È noto tuttavia che qualche icona può non corrispondere, specialmente se si è operato nella mappatura delle funzioni con la Central (60212). Ma basta un po' di calma, a volte prendere una boccata d'aria (non di fumo!) e si possono risolvere tanti problemi.



Foto n. 11: la V 90 impegnata in servizi di manovra a Vibaden.

Questo problema, con l'avvento della Mobile Station 2 e ancor più della Central Station 2, è ampiamente superato. Non solo l'iconcina del gancio telex è perfettamente corrispondente, ma addirittura con la CS 2 è possibile temporizzare il gancio telex (ad esempio lo si può tenere sganciato per 15/20 secondi) evitando così quei pericolosi surriscaldamenti, segnalati dai modellisti, che potrebbero danneggiare il gancio stesso.

La foto seguente è tratta dal mega **Capitolo 40°** (parte 8°), vi invito a rileggere quanto da me scritto, comunque, grazie agli aggiornamenti che vengono forniti di tanto in tanto dalla Märklin, potreste trovare alcune differenze grafiche, ma il succo resta sempre quello: con la CS 2 si può operare in modo persino impensabile solo 5 anni fa...

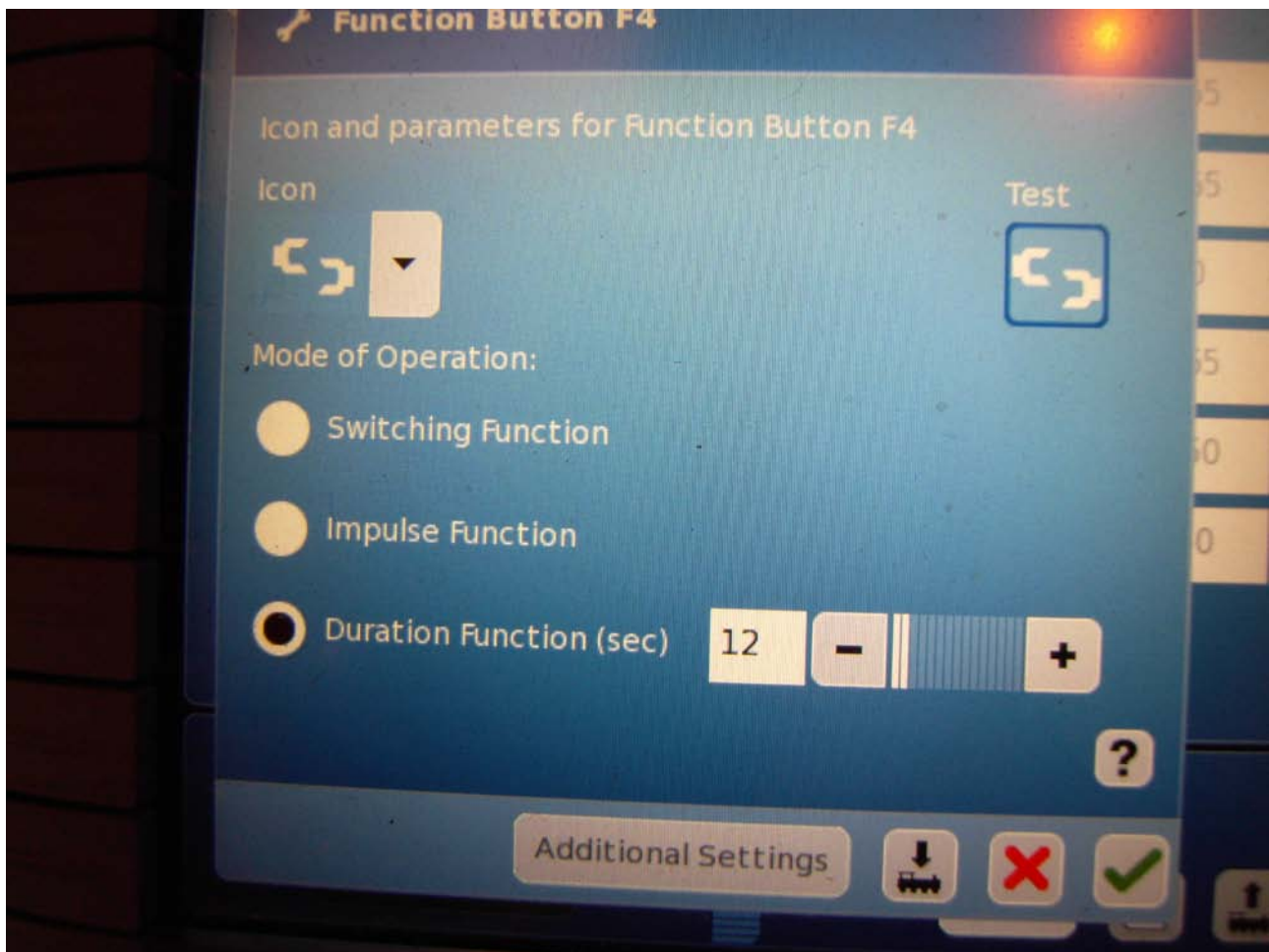


Foto dal Capitolo 40° (parte 8°) tipi di funzioni e possibilità, come nel caso del gancio telex, di disattivare, in un tempo a vostra scelta, la funzione (qui dopo 12 secondi).

5) UNA STRANEZZA DELLA BR 98 314, GLASKASTEN

Il mio impianto di *Vibaden tre*, non mi vergogno d'ammetterlo, presenta qua e là dei difetti legati a binari e supporti non testati in modo completo. A volte v'assicuro ci sia accorge di un problema solo con l'arrivo di un nuovo modello che, essendo d'ultima generazione, e certamente perfezionato rispetto al passato, sopporta meno qualche magagna: ci si ritrova, un esempio per tutti, a negare alla Glaskasten mfx, uscita tre anni fa ([art. 36862](#)), l'accesso al binario 5 di Vibaden perché il piccolo particolare (bellissimo) esterno al gruppo cilindri ([foto n. 12](#)), risulta fuori sagoma e colpisce la banchina, pure accostata tenendo conto dei cilindri delle Br 18.4, notoriamente enormi.

Piuttosto che eliminare quel particolare, non potendo più spostare la banchina, preferisco inserire nel foglio di servizio di questa locomotiva una nota d'attenzione...!

Allego il [foglio di servizio](#), utilissimo per i ricambi e le note quali: la lubrificazione, la velocità minima ed il codice digitale e molto altro.

Può esservi di aiuto e spunto per realizzarne dei vostri persino perfezionati.



Foto n. 12: la Glaskasten non può transitare sul binario n. 5 di Vibaden tre a causa del piccolo particolare, esterno al gruppo cilindri, in primo piano

FOGLIO DI SERVIZIO TIPO

Deutsche Bundesbahn DB e DB AG.

BANHBETRIEBSWERK VIBADEN

Foglio di servizio per locomotive, locomotori elettrici, Diesel ed automotori

Locomotiva del gruppo 98 314 Glaskasten DB a carbone

COD.71 -mfx

Dati commerciali - n° catalogo: 36862 - anno produzione: 2006 – digitale X (funzioni : fu.- f4)		
Dati tecnici – tipo: V	ultima lubrificazione (g/m/a): 21/5/2008	sostituzione carboncini(g/m/a):
Note speciali: NON transita sul binario 5 - Velocità minima (Km/h): 5		
Ricambi speciali:	pattino: 378960	pantografo: X
Modifiche speciali: pattino sostituito da CICIASSE Model - Motore: speciale - tipologia del lato realistico : \parallel		
Function luci – f1/ f2/f3: <i>inattivi</i> - f4: <i>e. r. a. f</i> MFX		

V = Vapore

Acc = accumulatore di vapore

D = Diesel

E = elettrica

I. = luci o luce

tx = gancio telex

e. r. a. f. = esclusione ritardo accelerazione o frenatura

e. r. a. f. v. r. = come sopra e riduzione velocità (con C Sinus)

la = luce lampeggiante

I. I. = luci speciali



= luce cabina

NUMERO DEI CODICI E REGISTRI (SOLO CON 6021, 60212, 60214)

VT = automotore Diesel

ET = automotore elettrico

\parallel = con ganci anteriori (per lo più) realistici e posteriori modellistici standard Märklin

\parallel - \parallel = con ganci anteriori e posteriori modellistici standard Märklin

\curvearrowright (elaborazione originale mia, macchina non esistente a catalogo)

\odot = con ganci anteriori e posteriori realistici (composizioni bloccate, automotore ecc)

§§ (elaborazione con carrozzeria mia)

6) LA MIA 216 005-9 "LOLLO" CHE FUMA!

In occasione di una sorta di G.R. (grande revisione) per le V 160 o 216, dovuta all'inserimento nel sottocassa di speciali rec femmina, ho in modo definitivo, migliorato l'impianto fumogeno inserito molti anni fa nella mia "Lollo" 216 005-9.

Precedentemente vi era stato inserito un dispositivo fumo **art. 7226**. Questo era collocato di sbieco, ben avvitato alla carrozzeria con una fascetta metallica da cui prendeva il contatto di massa, mentre il puntale centrale era saldato al decoder tramite un cavetto. Il fumo fuoriusciva da uno degli scappamenti sul tetto che era stato forato. Questo però comportava numerosi problemi perché era difficile centrare con l'ago di un siringa il cannello e spesso si perdeva del liquido nel telaio. Il fumo poi invadeva l'interno della 216, prima di sfogare all'esterno (**foto n. 13**). Purtroppo il dispositivo **7226** era troppo lungo e troppo grosso e non poteva essere inserito in uno dei due sfiatatoi affiancati di cui è dotata la 216 "Lollo".



Foto n. 13: la 216 "Lollo" a Vibaden fuma sulle fosse di visita nel 2006

Ho così utilizzato il dispositivo **art. 72270**, che, come si vede dalla **foto n. 14**, può invece essere innestato nello sfiatatoio dei gas.



Foto n. 14: gli sfiatatoi sul tetto della 216, in uno è stato inserito il dispositivo fumo 72270 Märklin –

In tal modo, anche essendo identico all'altro dispositivo per lunghezza complessiva, ho guadagnato nell'inserimento nello sfiatatoio quel tanto che basta per collocare verticalmente il **72270**.

I collegamenti elettrici sono semplici:

- 1) si salda il puntale che fuoriesce centralmente dal basso del dispositivo fumo con un cavetto morbido che proviene dal decoder, dalla sede della funzione F1, o negli mfx, al filo della funzione F1.
- 2) Si arrotola strettamente (varie spire) un cavetto di rame semi rigido intorno al dispositivo, bloccando il tutto tra la plastica del tetto. In questo modo la massa verrà collegata saldando al cavetto di rame un altro cavetto, proveniente dalla massa della loco. Il fumo fuoriesce in modo abbondante (anche troppo), al momento del richiamo della funzione, solitamente viene usata la F 1 (**foto n. 15**).

Inutile dire, ai neofiti, che questi trucchetti sono possibili solo con decoder come i vecchi Motorola o in nuovi mfx, in fase di elaborazione di modelli del passato; non è possibile farlo con i nuovi 218 o con la

216 del 2011 che, a causa della ottima trasmissione su tutti gli assi, non lasciano certo lo spazio a simili dispositivi!



Foto n. 15: da uno degli sfiatatoi della 216 esce un fumo abbondante

Grazie alla revisione e alla sostituzione del dispositivo 7226, non è più possibile imbrattare l'interno della 216, giacché è chiaro che ora è tutto semplificato e la "Lollo" viene caricata di liquido fumogeno (foto n. 16) come una qualsiasi vaporiera dotata del cannello stretto 72270.

In passato c'era, in questa originale modifica, un rischio potenziale di surriscaldamento della plastica, ma oggi, grazie alla Central Station 2, è possibile temporizzare la durata dell'accensione della funzione e ne ho parlato proprio in questa parte dell'aggiornato **29° Capitolo** per il telex della V 90. Aggiungo che ho temporizzato per sicurezza anche la durata dell'accensione del fumo nelle mie due Br 86 e 086, che avevo in passato dotato di cannelli **72270**, inseriti nei comignoli in plastica.

Queste modifiche sono state ampiamente descritte sia nel mio **Capitolo 17°** "Breve storia dei dispositivi fumo Märklin", sia nel **Capitolo 32°**, "Prove e consigli sul gruppo 86, 086"; vi rimando ad essi per un approfondimento, calcolate comunque che allora però non si poteva temporizzare una funzione.

Le **foto dalla n. 17 alla n. 19** sono relative alle prove in linea della mia "Lollo" sul cerchio interno del plastico di Vibaden.



Foto n. 16: il liquido fumogeno può essere ora caricato facilmente nella 216-



Foto n. 17: la 216 in piena corsa nel plastico di Vibaden



Foto n. 18: da uno degli sfiatatoi della 216 esce un fumo abbondante



Foto n. 19: la durata dell'accensione del dispositivo fumo 72270 è stata temporizzata per evitare surriscaldamenti

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

