

PROVE E CONFRONTI SUL GRUPPO E 41

II PARTE

ALLONTANARE IL PORTA-GANCIO

Una volta deciso quale lato rendere realistico (io opto sempre per quello privo di pattino per ottenere in seguito foto più belle), basta forzare delicatamente, come nella **foto n. 1**, con un mini cacciavite a taglio il supporto che, incastrato da supporti elastici, mantiene il porta gancio solidale con il telaio. A questo punto, se non l'avete già fatto, allontanate il gancio e liberate molletta e porta-gancio dal supporto che a questo punto si può reinnestare nel telaio (**foto n. 2 e n. 3**). I pezzi (**foto n. 4**, che potrebbero servire) fissateli nella confezione.

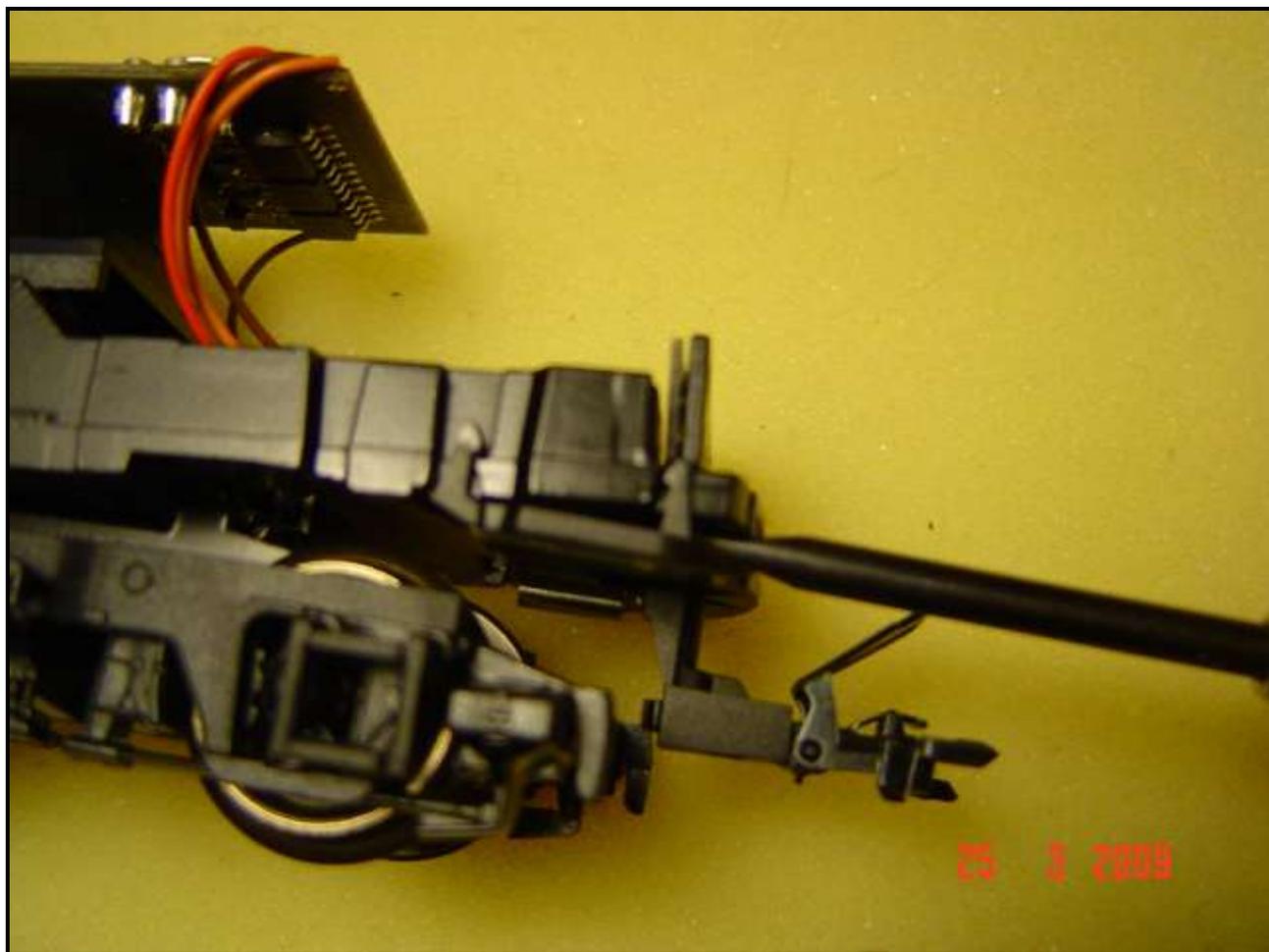


Foto n. 1: come allontanare il porta gancio nell'E 41 DB Märklin



Foto n. 2: le parti che compongono il porta gancio nell'E 41 DB Märklin

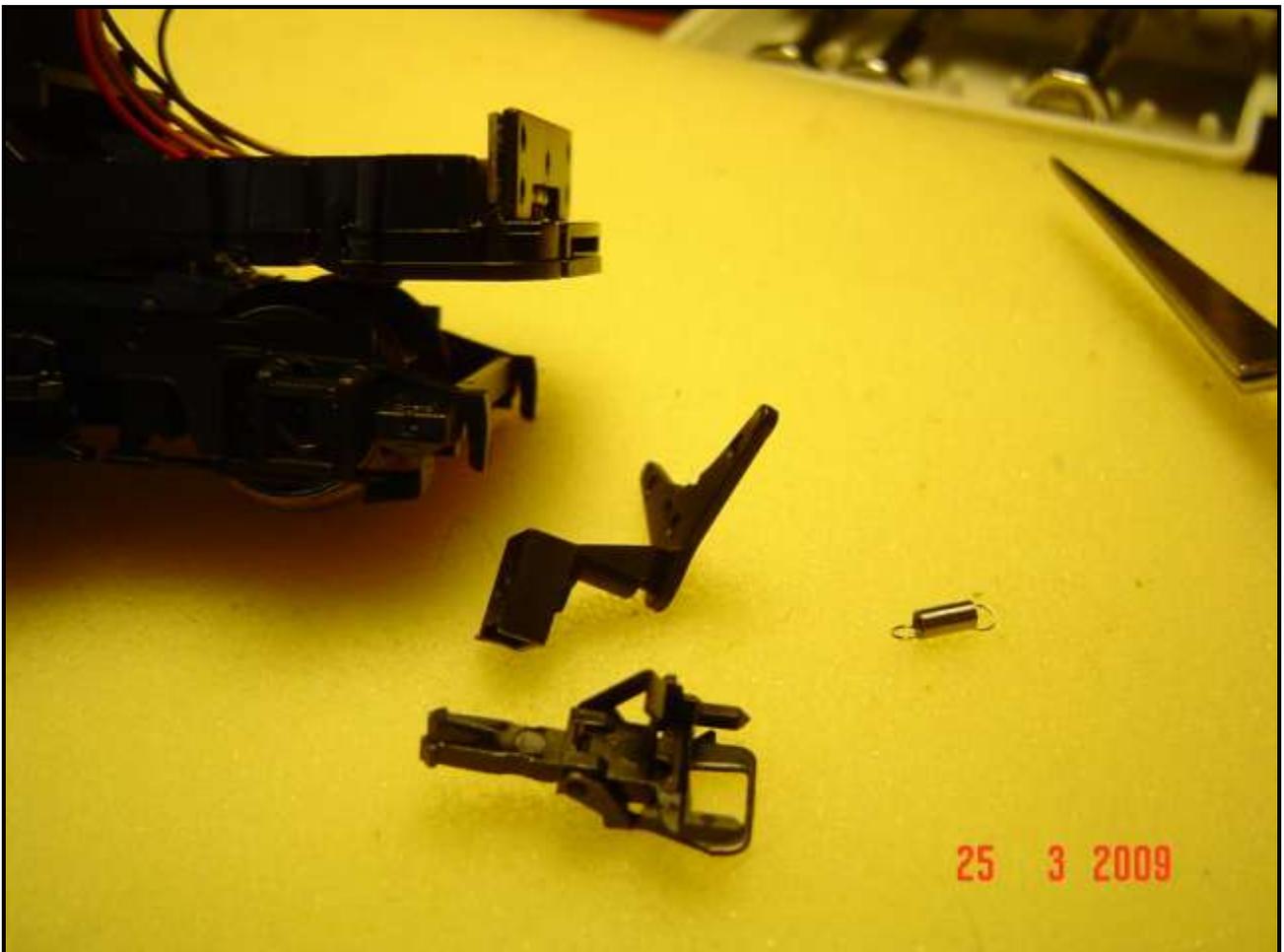


Foto n. 3: il porta gancio nell'E 41 DB Märklin è composto da 3 pezzi



Foto n. 4: il porta gancio e la molletta nella confezione protettiva dell'E 41 DB

ALLONTANARE LA CABINA DI GUIDA

Al contrario del LINT, per citare un esempio recentemente trattato nel **Capitolo 34°**, qui la cabina si allontana forzando delicatamente gli incastri e non c'è bisogno d'allontanare i diffusori luce.

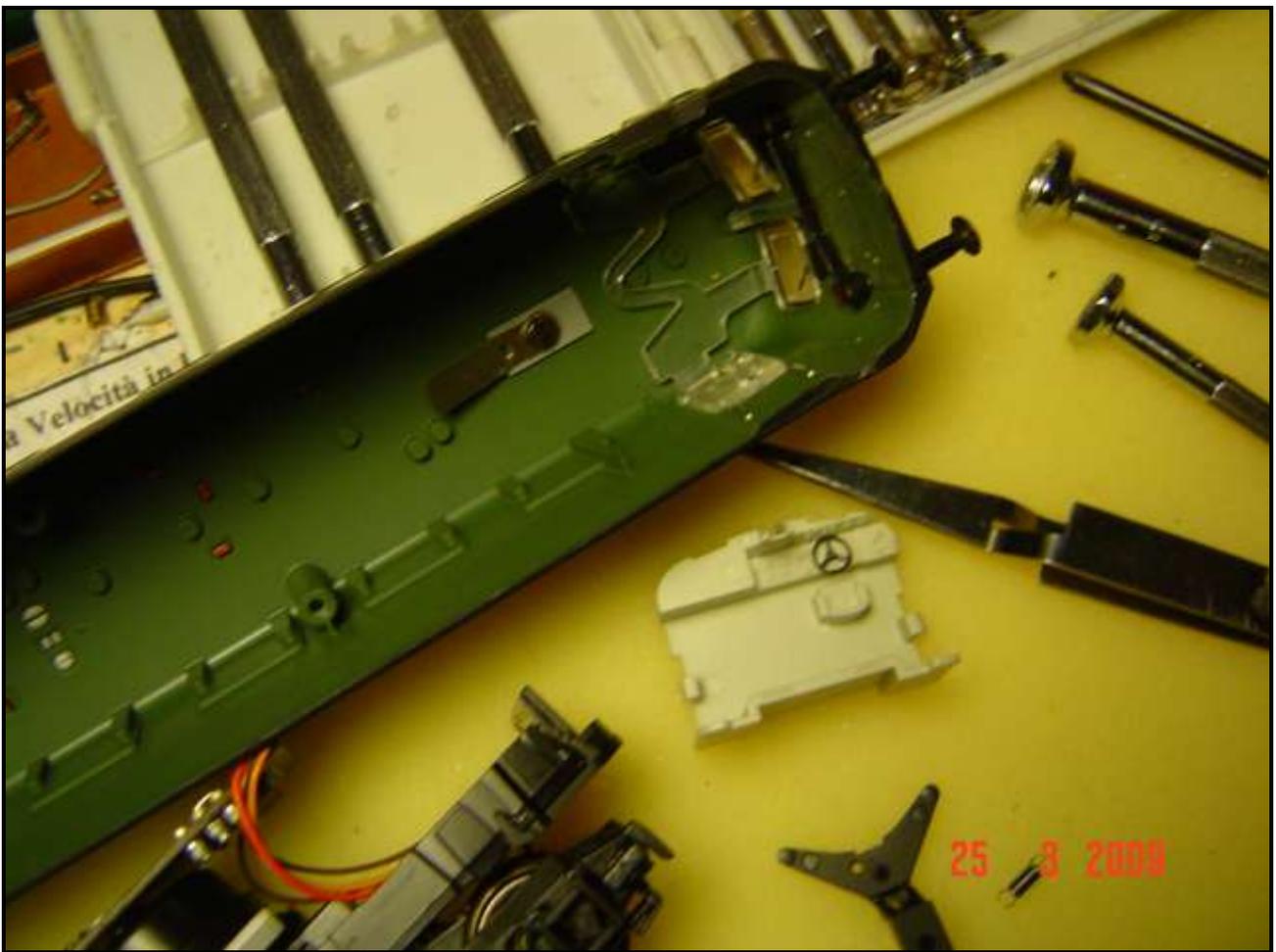


Foto n. 5: la cabina di guida allontanata dall'E 41 DB Märklin

Il volantino è riportato e in color nero e risalta sulla plancia di guida del macchinista, anche troppo. Secondo me è inutile verniciare le altre leve o impazzirsi a verniciare tachimetri o pulsanti... tanto una volta riposizionata la cabina a malapena si vedrà persino il volantino.

Come al solito, e non capisco perché, il sedile di guida è risicato e tanto accostato al bancone che solo un nano (piccolo) del Circo Orfei in scala 1:87 (!) ci si potrebbe sedere.

Quindi, è quasi inutile ripeterlo, i bei macchinisti della confezione **02280 andranno mutilati, chi più chi meno, sino a che a *qualcuno* in Märklin non verrà in mente di migliorare questi benedetti sedili che, essendo una protrusione in cabina, non influirebbero assolutamente se fossero realizzati in modo corretto.**

Una volta incollato il figurino potete incastrare con facilità la cabina al suo posto e l'operazione inversa è sempre molto facile.

Nell'E 41 però non è tempo di richiudere il mantello (leggi dopo).

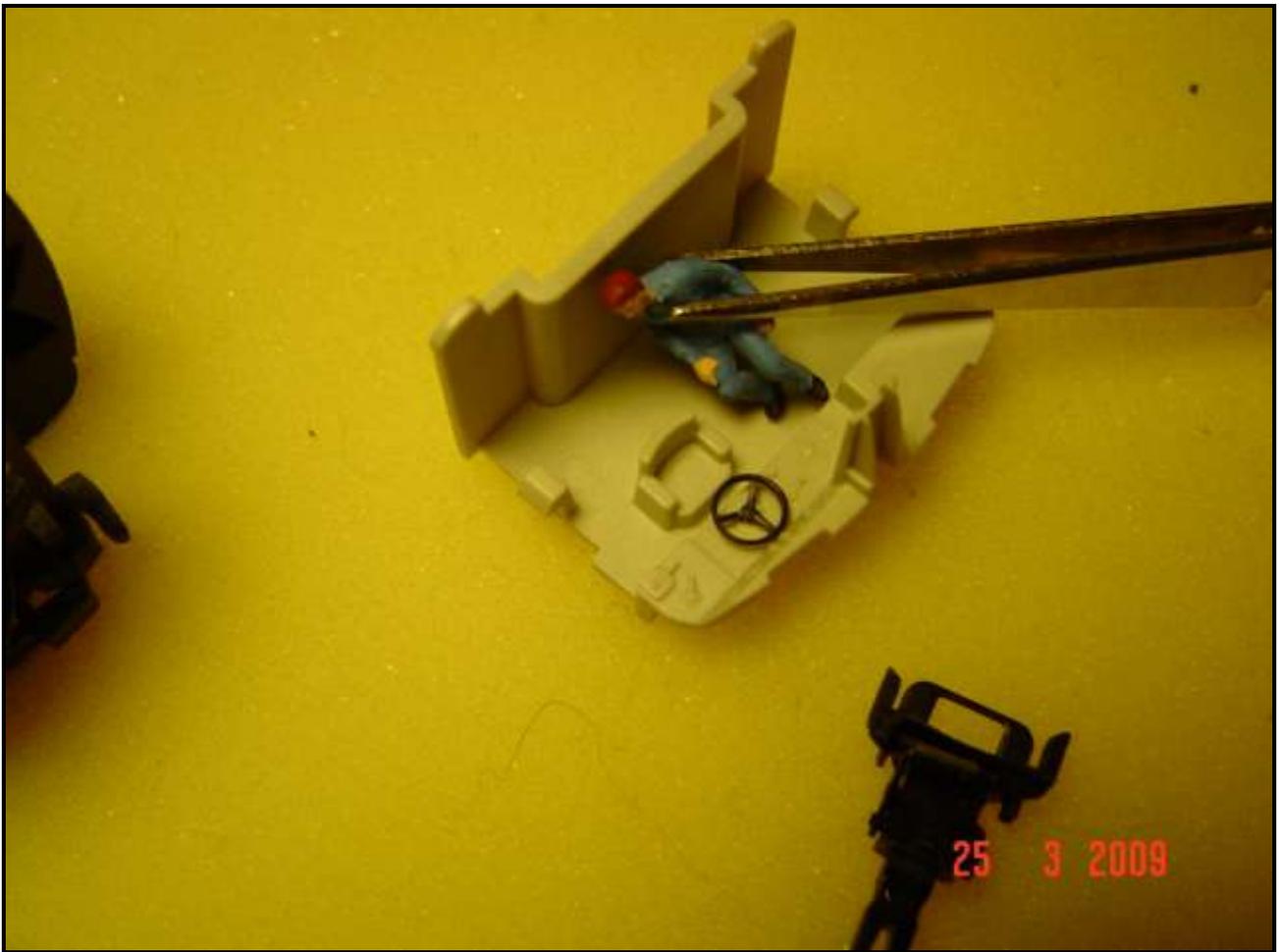


Foto n. 6: la cabina di guida ha il sedile del conduttore troppo accostato

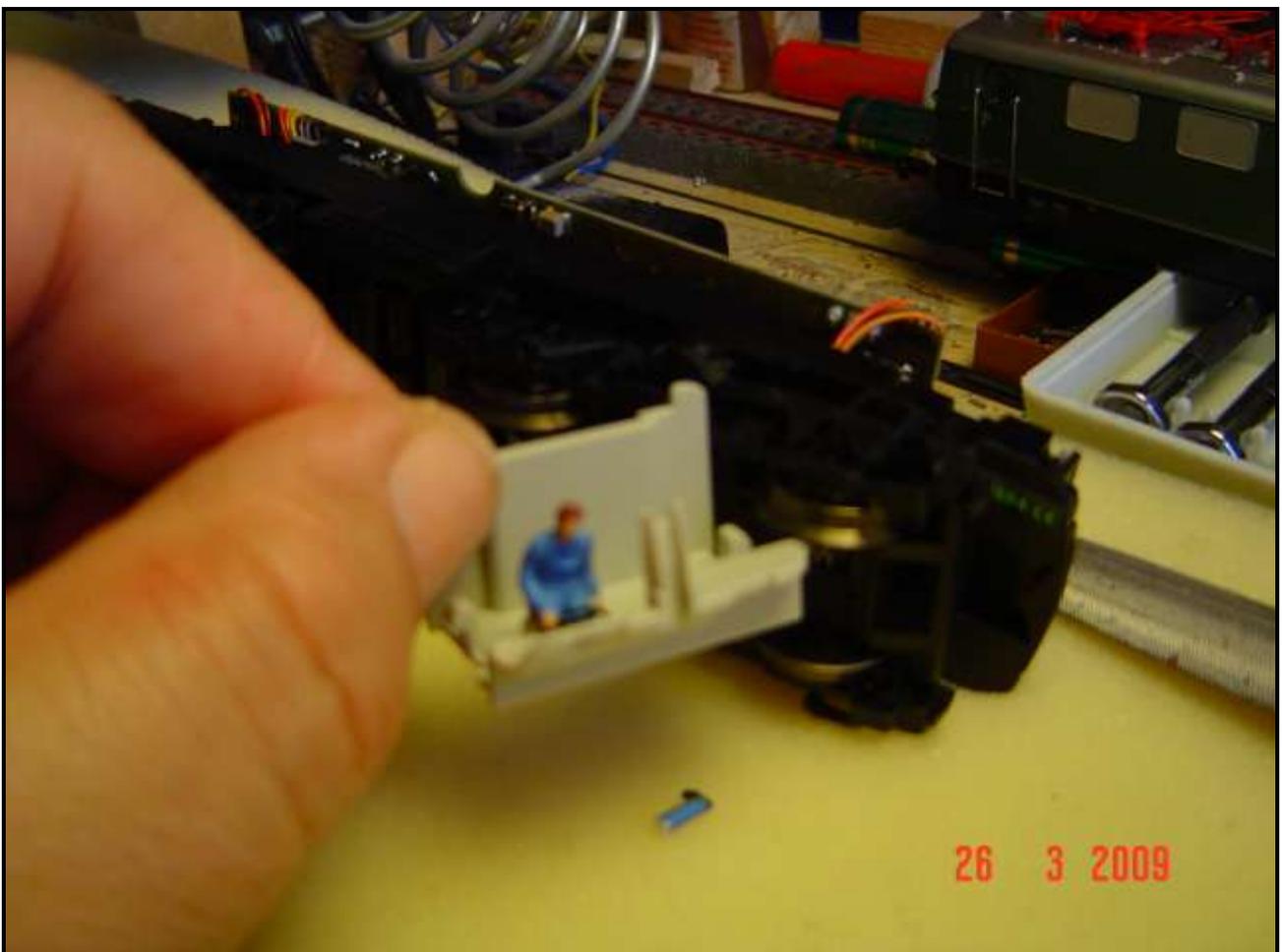


Foto n. 7: il macchinista (mutilato) nella cabina di guida dell'E 41 DB Märklin



Foto n. 8: il macchinista nella cabina di guida dell'E 41 DB Märklin

VERNICIARE GLI ISOLATORI DEI PANTOGRAFI

Come ho già detto varie volte i bei pantografi ([art. 220433](#)), usciti nel lontano 2001 con il più che rinnovato modello dell'E 03 004 prototipo [art. 39573](#) serie **EXCLUSIV**, hanno una sola pecca: non hanno gli isolatori applicati a parte (come fanno altri produttori) e di colore grigio scuro. Per motivi di risparmio, evidente, sono rossi come tutto il resto. Nei locomotori più recenti (modellisticamente parlando e nei prototipi) i pantografi sono, come al vero, verniciati in grigio pietra. Quindi nel 141 061-2, a meno che non si vogliano invecchiare con nero grafite, perché è così che dopo alcuni mesi di servizio si riducono, non è necessario verniciare alcunché. Il modello della E 41 208, invece, ha i soliti isolatori rossi che andrebbero dipinti di grigio opaco scuro e, visto che abbiamo aperto il modello, tanto vale approfittarne per svitare i pantografi (per i neofiti uno per volta), verniciare gli isolatori e, senza capovolgere la macchina, avvitarli di nuovo... rispettate il verso dei pantografi: che debbono, in questa serie di locomotori, avere i braccetti di rinforzo più bassi nella parte più interna. Non rimontate i pantografi se non ad essiccazione avvenuta della vernice perché altrimenti rischiereste di sporcare tutto ([foto n. 9](#), [n. 10](#) e [n. 11](#)). Rispettate le posizioni di vite, lamella e supporto di plastica!

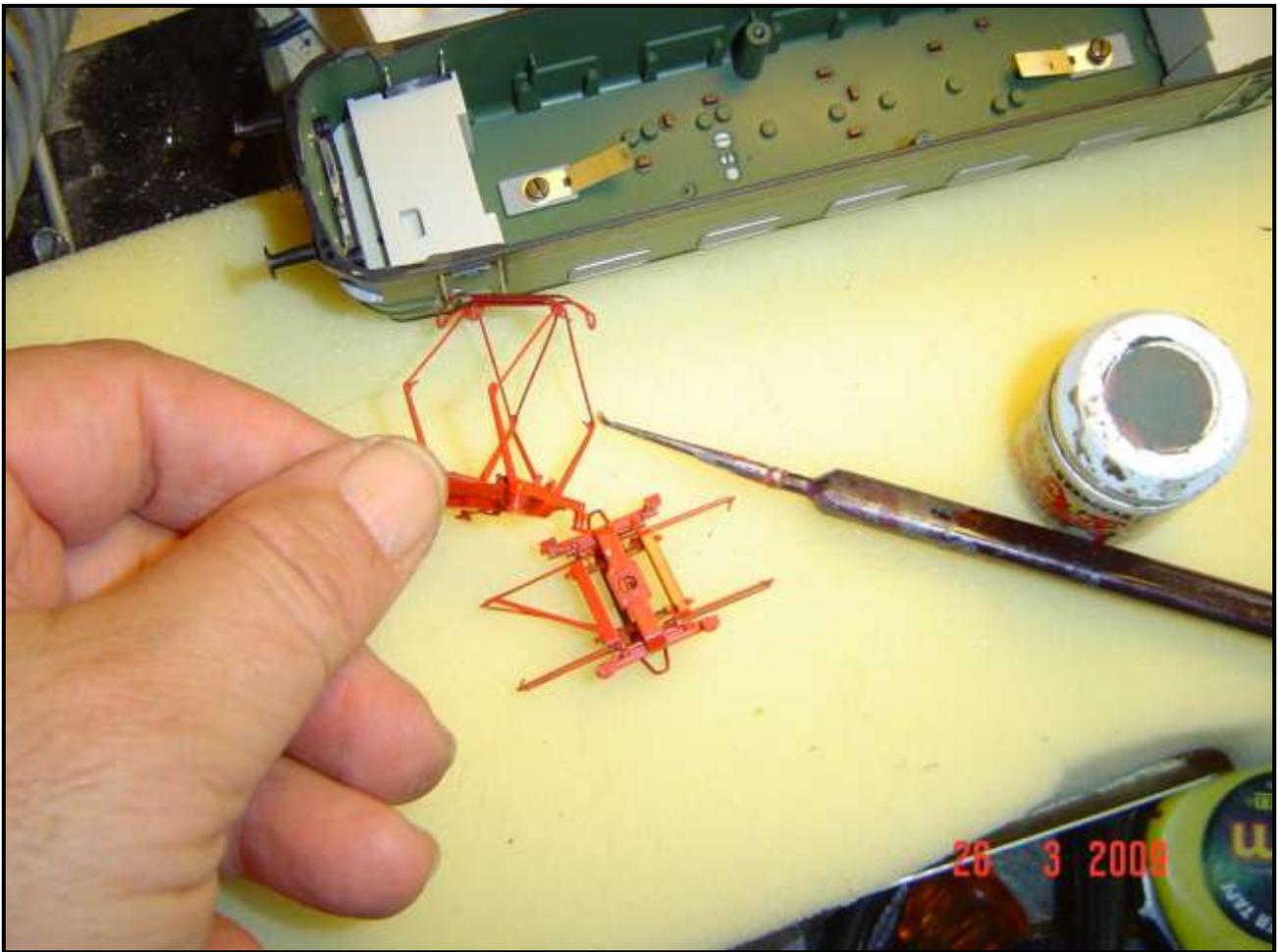


Foto n. 9: i pantografi dell'E 41 non hanno gli isolatori verniciati



Foto n. 10: gli isolatori verniciati, attendere sino ad essiccazione completa!

APPLICARE GLI AGGIUNTIVI SUI DUE FRONTALI



Foto n. 11: E 41 con isolatori verniciati, gancio, tubi dei freni e due Rec!

Per completare la *finitura* dei due modelli, fermo restante quanto ho specificato nel paragrafo “**OPERAZIONI A... MANTELLO APERTO**”, è necessario applicare due Rec, due tubi dei freni (o quattro) e un gancio realistico (senza funzionalità).

C'è poco da dire, manca alla Märklin l'esperienza accumulata da *Altri* che applicavano aggiuntivi sin dal 1975, sicché i fori per inserire i due Rec sono tanto “giusti” da rendere l'operazione ardua.

È CONSIGLIABILE

Scegliere accuratamente una pinzetta a becco curvo, serrare il Rec e spingere delicatamente, ma decisamente, senza far flettere la testa dell'aggiuntivo. Attenzione: schizzano via come pulci impazzite!

Fate l'operazione su un tavolo possibilmente di dieci metri quadri (!) e coperto da lenzuola bianche, in modo da individuare subito il Rec salticchiante! Scherzo, ma non tanto. Se proprio non riuscite a infilare gli aggiuntivi, tra l'altro non sono riuscito, come nell'E 50/150 a togliere i piatti dei respingenti, **UN TRUCCO** semplice: con un trapano a mano, o con uno a velocità regolabile, utilizzando un'ottima punta

da 1 mm per l'acciaio, allargate leggermente i fori e poi inserirete facilmente tutti gli aggiuntivi, tanto che converrà fermarli con una micro goccia di Bostik.

I due Rec andrebbero applicati anche dal lato operativo modellistico, come vedete dalla **foto n. 12**, lì rimarrebbe il gancio semplificato e due fori in cui si potrebbero (ma ne vale la pena?) applicare egualmente i tubi dei rec per poi tagliare la parte curva che, entrando in contatto con il gancio modellistico, potrebbe causare sviamenti.



Foto n. 12: 141 con due Rec, gancio semplificato, dal lato operativo modellistico

Il lato realistico nell'E 41 l'avete già visto nella **foto n. 11**, nel 141 ho, per rispettare la realtà del prototipo, applicato i tubi dei freni doppi, previo allargamento del foro con la punta da 1 mm, che vi dicevo poc'anzi. Per evitare di dover praticare un secondo foro (operazione difficile e sconsigliabile) ordinate il pezzo di ricambio art. 220989, trattasi delle *Carenature frontali* annesse alle nuove E 03/103, dopo il 2001. Nel sacchettino troverete ben 4 tubi dei freni doppi, inseribili tramite un unico puntale. La confezione non è a buon mercato, ma vi assicuro risolve perfettamente il problema esteticamente perché i tubi doppi hanno una riproduzione accettabile dei rubinetti. Se poi già possedete una 103 tra quelle elencate, andate a ricercare nelle scatole e troverete le: **Carenature frontali 220989**.

Altrimenti il frontale del vostro 141 apparirà come nella **foto n. 13**.



Foto n. 13: 141 con due Rec, gancio realistico e due soli tubi dei freni

Tabella elenco ultimi modelli (solo Märklin, Trix esclusi) dotati degli aggiuntivi Carenature frontali 220989.

Art. 39573	E 03 004	2001
Art. 39579	103 137-6	2004
Art. 39572	103 201-0	2006
Art. 37571	103 193-9	2007
Art. 37573	103 195-4	2011

Una volta allargato il foro già presente nella 141 (operazione semplice e alla portata di un qualunque preciso fermodellista), inserirete i tubi doppi con del Bostik, stando attenti che si pongano correttamente in perpendicolare e non, come nella **foto n. 14**, leggermente storti; nel caso fosse necessario eliminate, estraendo e reinserendo i tubi dei freni, eventuali sbavature di colla. L'operazione con il Bostik è sempre possibile nelle prime ore d'incollaggio (**foto n. 42**).



Foto n. 14: 141 061-2 con gancio realistico e tubi dei freni leggermente storti, da sistemare prima che il Bostik possa asciugarsi

Come potete vedere (**foto n. 13, n. 14 e n. 15**) nella cabina ho evitato di inserire un macchinista perché la 141, più della consorella degli anni Cinquanta, l'E 41, ha fatto servizio, secondo le foto consultate su varie riviste, più spesso con i convogli delle Silberling, con carrozze pilota Karlsruhe, di quanto abbia tirato altri tipi di composizioni. Perciò la cabina rimaneva vuota quando il macchinista si trasferiva nella carrozza di testa e lasciarvi un "preiserino", che poi manovrava al contrario era poco realistico.

Negli anni Duemila i treni passeggeri importanti e quelli merci erano da tempo appannaggio di locomotori ben più potenti, solo per citare dei Gruppi pensate alle 101, alle 182 ed alle 152.



Foto n. 15: 141 061-2 con due Rec, gancio realistico e tubi dei freni doppi

FORZA DI TRAZIONE

Attualmente le E 41/141 sono le più potenti tra le macchine che abbia provato. Riescono a sollevare, sul banco dinamometrico descritto nei **Capitoli 24° e 31°**, un cestello caricato con 260 grammi (!), superando persino la 103 193 che deteneva il... record (vedi la tabella del **Capitolo 31°**) sino a quel momento (**foto n. 16**).

Unica preoccupazione, ad un certo punto, era sulla capacità del gancio modellistico di sostenere un tale peso, ma poi i locomotori hanno iniziato a slittare. Tutta questa POTENZA, scaricata egregiamente sul binario, fa sì che l'E 41 o la 141 sono in grado di affrontare, senza alcun problema, qualunque salita, con qualsiasi carico. Se pensate che un locomotore 191, a suo tempo elaborato da Franco e Paola Spiniello, è in grado da fermo, e in salita da 35‰, di tirare un pesante convoglio di rottami di ferro di oltre 1.300 gr (prova effettuata recentemente), pur essendo molto più debole delle E 41/141 o, che so, della 230 diesel (**Capitolo 33°**) non so nemmeno immaginare cosa sarebbero in grado di tirare su questi autentici *ercolini*! Non credo che con un plastico di sette metri e con tratte rettilinee non superiori ai 400 m in scala, riuscirò ad allestire composizioni adeguatamente pesanti: l'E 41 ha tirato con sussiego persino un convoglio con 37 carri (**foto n. 34**).

TRUCCO *Di norma le composizioni molto lunghe devono, come al vero, rispettare una regola fondamentale: i carri più pesanti debbono essere sempre vicini il più possibile alla locomotiva, mai in mezzo e peggio ancora in coda, pena il deragliamento in curve anche ampie. Inoltre se si esagera con il numero dei carri è possibile lo sganciamento di una coda di rondine in forte salita con pericoli di sviamenti anche spettacolari e pericolosi per gli aggiuntivi dei carri sempre più sofisticati e raffinati.*



Foto n. 16: la potentissima 141 in trazione sul vecchio banco dinamometrico

ULTIME VERSIONI: 3) IL CONVOGLIO CON LA 141 248-5

Letteralmente stregato da questi modelli ho deciso di acquistare anche la terza versione: quella del famoso locomotore 141 248-5.

Debbo dire che, almeno all'inizio, ero entusiasta del convoglio... che era però bloccato e collegato da ganci tetra polari veramente difficili da inserire. C'era il vantaggio che tutto il convoglio, locomotore e 3 carrozze Silberling, lunghe 28,2 cm, aveva un solo pattino e poteva essere spento con comando indipendente. Lo svantaggio era però che l'intero treno doveva essere ricoverato in un tratto delle mie numerose

Schattenbahnhof, perché era impensabile sganciarlo e riagganciarlo di continuo.

UN DIFETTO ELETTRONICO (ULTIME ESU ?)

Nascondere quanto, e non solo a me, è poi accaduto non sarebbe corretto nei confronti di quanti mi seguono su queste pagine virtuali, quindi senza tanti giri di parole ecco il resoconto: tenendo, dopo il suo utilizzo, nella Schattenbahnhof scollegato il convoglio della 141 248-5 (foto n. 17, n. 18 e n. 19), tutto è *filato liscio* per almeno due mesi.

Facevo uscire spesso la 141 con le sue Silberling dalla galleria anche se cronologicamente il convoglio era fuori tempo dopo la metà degli anni Ottanta. Gli spettatori erano entusiasti dallo strano scoppiettio della elettrica e mio nipote Alessandro aveva ribattezzato il convoglio come *il treno delle... puzzette*. Non aveva nemmeno tutti i torti, dato che storicamente il convoglio doveva sostituire l'ET 420 su lunghe tratte, questo perché quelle elettromotrici in tre parti era prive di... ritirate, come ho già riferito nella prima parte di questo Capitolo.



Foto n. 17: la originale 141 248-5, con frontale realistico già allestito

C'erano stati dei problemi, è vero, legati tuttavia alla labile memoria della CS 1 (art. 60212) di cui ho riferito nel Capitolo 40° (IV parte "Problemi di quantità e di memoria"). Un brutto giorno il convoglio, entrato in galleria per motivi di traffico, per essere pronto a tornare

nel verso opposto al momento opportuno, vi rimase per alcuni giorni. Non ricordo le circostanze, forse in quel periodo stavo effettuando delle prove, insomma sia come sia, la 141 e le sue carrozze, rigorosamente con luci e suoni disattivati, restarono in standby per alcune ore reali, cioè nelle varie volte che accesi la *nuova CS 2* per lavorare sul plastico. Quando decisi di riattivare il convoglio ecco l'amara sorpresa: nessuna luce si accese, né alcun suono venne emesso dal convoglio, che comunque si muoveva e rallentava normalmente. Sganciata la 141 dalle carrozze la situazione non cambiò affatto. Non restò che inviare, tramite i soliti canali, la macchina in Germania. Ritornò da Göppingen dopo un breve periodo, ma, per un errore di montaggio in *fabbrica*, il gancio tetra polare era stato collegato sottosopra col risultato che dopo pochi secondi il decoder si bloccò di nuovo e con gli stessi difetti di prima. Rimpacchettai il tutto e non vi nascondo un certo disappunto. Nel frattempo mi balenò *un'idea delle mie*:

E SE RENDESSI TUTTO IL CONVOGLIO INDIPENDENTE DAL LOCOMOTORE?



Foto n. 18: la 141 248-5, al traino del suo convoglio collegato da ganci tetrapolari

In realtà mi era venuto in mente già da un certo periodo perché le uniche foto che ero riuscito a scovare di questo originalissimo 141 248-5 lo ritraevano mentre trainava delle normali Silberling!

Anzitutto verificai che quel problema al decoder non avesse distrutto l'impianto luce del convoglio e con il *tester* accertai quali fossero tra i 4 poli del gancio quelli destinati ad accendere le luci interne: tutto funzionava ancora bene.

Secondariamente c'era da risolvere il problema delle luci di testa nella carrozza pilota (**foto n. 19**), che non aveva, in questo convoglio comandato dal locomotore, il collaudato sistema a trascinamento.

Che fare? Semplice, anche se un po' *costosetto*...

Ho acquistato una carrozza pilota rossa (**art. 43830**), l'unica all'epoca dei fatti (2009/2010) che avesse lo stesso tipo di testata anche se con qualche diversità per la presenza di una scaletta antinfortunistica ed una piattaforma sul respingente destro. Ho scambiato le carrozzerie e il respingente destro, come vedete dalla **foto n. 20**.

La spesa è comunque valsa la pena, perché ho (con altri *piccoli interventi*):

- 1) un convoglio completamente indipendente dalla 141 248-5 (**foto dalla n. 21 alla n. 23**);
- 2) convoglio inoltre sezionabile e comodamente collocabile in una vetrina;
- 3) ho inoltre (tutta a destra nella **foto n. 20**) un'originale *pilota* trainabile anche dalla *testata pilota*, cosa assolutamente realistica, che ho veduto in diverse foto del reale. La carrozza può essere anche trainata in stazione da una locomotiva da manovra, simulando così la realizzazione di composizioni originali.

PICCOLI INTERVENTI

I piccoli interventi di cui parlavo riguardano:

- a) la sostituzione del respingente destro, naturalmente recuperato dalla pilota con i colori blu e crema (nella **foto n. 20** il respingente è passato dalla carrozza centrale alla *pilota trainabile* a destra);
- b) la sostituzione dei ganci tetrapolari con quelli conduttori (**art. 70021**) sezionabili.
- c) il collegamento (il tutto è poi estremamente intuibile) alle illuminazioni a led già presenti nelle carrozze del convoglio;
- d) alla collocazione in un carrello di ciascuna carrozza (non nella *pilota*) delle normali lamelle di contatto di massa, da collegare alla masse delle illuminazioni led.

Per saperne di più vi consiglio di consultare il mio **57° Capitolo**, dedicato proprio alle istruzioni sul montaggio delle illuminazioni nelle carrozze. Potrete perciò optare per un rifacimento totale dell'impianto elettrico o industriarvi per altre soluzioni...

Per non tralasciare nulla, ricordo che si potrebbero utilizzare anche i ganci bipolari, che pur essendo leggermente più difficili da sezionare e riunire, garantiscono una presa di corrente pressoché perfetta. Questi ganci, ricordo, che sono ordinabili presso la Ciciesse Model di Milano e che ne ho parlato nel mio **57° Capitolo** (I parte al paragrafo “Vari tipi di ganci e di convogli bloccati”).



Foto n. 19: la carrozza pilota (trainata con le luci rosse accese)



Foto n. 20: confronto fra tre carrozze pilota da 28,2 cm Silberling

Attesi il ritorno della 141 248-5, dall'ulteriore riparazione (*tutto fu in assoluta garanzia*), e, appena arrivata a Milano, alla Ciciesse Model, su verificato il buon funzionamento. Solo allora chiesi all'amica Paola di eliminare il gancio (o dovrei dire *gancione?*) originale a quattro poli, e di provvedere ad isolarne i cavi che lo collegavano al decoder. Al suo posto c'è ora un gancio standard.

Posso dunque realizzare composizioni con carrozze Silberling crema e blu, nella composizione classica prevista dalle DB o con color argento (nel frattempo sono uscite nel 2010 le ultime da 28,2 cm [articoli 43832, 43812 e 43802](#)).

Nelle [foto n. 21, n. 22 e n. 23](#), le prove tecniche a Vibaden. Le carrozze non sono collegate in alcun modo alla 141, mentre tra di loro sono collegate con ganci conduttori unipolari ([art. 70021](#)).

Naturalmente posso utilizzare la 141 248-5 con le 3 carrozze del suo colore, o con una o più Silberling argentate intercalate. Sto cercando su *internet* delle foto, ma non sembra sia stato un convoglio ricercato dai fotografi. E grazie all'amico Tito Myhre le vedrete nelle [foto dalla n. 24 alla n. 29](#).



Foto n. 21: la 141 248-5, al traino di un convoglio di Silberling argenteate.



Foto n. 22: la 141 248-5, in stazione con il convoglio di Silberling argenteate.



Foto n. 23: la 141 248-5, e il convoglio di Silberling argentate al PXL di Vibaden.

TITO MYHRE HA TROVATO DELLE IMMAGINI DELLA 141 248-5

Grazie all'aiuto di Tito Myhre ho ricevuto delle interessanti foto della 141 248-5 reale. C'è da dire che, come avevo accennato, non abbiamo trovato né io, né Tito, delle foto con il convoglio classico con le tre Silberling abbinata e dello stesso colore.

Nella **foto n. 24** la 141 traina delle Silberling argentate;

nella **foto n. 25** addirittura la pilota è della livrea **Inter Regio**;

con le **foto n. 26, n. 27 e n. 28** sappiamo che la livrea bicolore è stata conservata anche sotto le DB AG e cioè dopo il 1994 e anche in questo caso le carrozze erano le più disparate per colore e tipo costruttivo.

Con l'ultima foto (**foto n. 29**), presa da Internet, sappiamo che la 141 248-5 è stata poi dipinta con il classico colore DB AG rosso fuoco come per numerose altre 141.



Foto 24: la 141 248-5, e il convoglio di Silberling argentate in epoca IV.



Foto 25: la 141 248-5, e il convoglio di Silberling argentate, ma con una pilota in livrea Inter Regio forse in epoca IV.



Foto 26: la 141 248-5, in epoca V (dal 1994) quindi DB AG



Foto 27: la 141 248-5, in epoca V traina Silberling di diverso colore ed è accoppiata dalla parte scura, sembrando così diversa dal solito.



Foto 28: la 141 248-5, in epoca V traina altre Silberling di diverso colore



Foto 29: la 141 248-5, in livrea rossa DB AG

IL DIFETTO IN ALTRE 141

Torniamo a parlare del grave problema elettronico e potrei archiviare l'incidente come difetto di una sola macchina... se scrivo capirete che non è così: poche settimane dopo, con l'arrivo a Vibaden dell'epoca V, utilizzai sul plastico la 141 061-2, la più attuale, (foto n. 30) che era arrivata nel mio parco macchine agli inizi del 2009, ed era stata saltuariamente messa in servizio, solo per prove con le sue Silberling, anche nel 2010. Quel "saltuariamente" sta a significare che dopo ogni prova la 141 DB AG veniva allontanata perché la sua livrea così *sfacciata* ne avrebbe tradito la provenienza temporale.

Come ho detto era però arrivato il tempo della 141 rossa...



Foto n. 30: 141 061-2 a Vibaden, 27. 3. 2009, fu poi rimessa in servizio nel 2011

Fu riprovata al traino del suo convoglio di Silberling rosse e poi smistata nello scalo merci, accanto locomotori di ogni tipo Motorola o mfx, catturata fotograficamente nel febbraio 2011, mentre provavo la DHG 500 Vopak. Nella **foto n. 31** la vedete tra una 101 104-8 mfx (**art.**

39398 del 2005) a sinistra, e una 101 015-6 con pubblicità della Herpa e con decoder Motorola (**art. 26516** del 2003, abbinata ad un convoglio). Così vi rimase in standby con luci e suoni disattivati per alcuni giorni e quindi, come per la precedente 141 248-5, ogni volta (!) che attivavo l'impianto riceveva gli impulsi dalla CS 2, pur non essendo chiamata direttamente in servizio, *digitalmente* parlando.

Quando, dopo alcuni giorni, la riattivai il suono e le luci erano, come per l'altra 141, irrimediabilmente *kaput!*

E lo stesso guaio è avvenuto ad un'altra loco (so di una E 41) di un appassionato, che purtroppo non conosco.

Ergo, come provvedimento immediato, non potendo sapere se il difetto fosse noto alla Märklin e/o sia stato eliminato, le mie E 41/141 vengono sempre ricoverate in binari isolati dopo il loro servizio attivo.

Questo problema devastante non si manifesta praticamente mai in altre macchine: alcune E 50/150, 230, Schienenbus ecc, sono restate in standby per settimane o mesi e così è accaduto per le mie numerose 218, per il LINT, per l'ET 420 e molti altri treni mfx in composizione bloccata o meno, così tanti che è impossibile ricordarli tutti.

Posso solo dire che i nuovi 141, che descriverò fra poco, hanno decoder sicuramente diversi... per fortuna!



Foto n. 31: 141 061-2 a Vibaden, febbraio 2011, in standby nello scalo merci.

ULTIME VERSIONI: 4) LA 141 438-2

Novità, graditissima, del 2010 la bella 141 438-2, arrivata quasi in contemporanea alle 4 carrozze del suo stesso colore ([art. 43892](#)) della linea S-Bahn.

LE CARROZZE S-BAHN IN SCALA 1:100

È vero che le carrozze sono in scala 1:100, ma grazie alla riduzione di circa 5 centimetri, sul totale del convoglio e rispetto alle carrozze in scala 1:93,5, è possibile smistarle tranquillamente su binari anche relativamente corti. Le 4 carrozze, da 27 cm, sono una riedizione di quelle apparse nei cataloghi degli anni Ottanta. Le mie carrozze Roco (in H0), ora di proprietà dell'amico Tito Myhre, in una composizione simile erano lunghe ben 121 cm e rotti.

LA 141 438-2

Discorso diverso per la splendida 141 438-2, in scala perfetta, dotata di un decoder sonoro, con emissioni realistiche, alcune automatiche. Nella [foto n. 32](#), è stata appena corredata di tutti e 3 i rec e, per saperne di più, potete leggere la II parte del mio [Capitolo 54°](#), dedicato proprio ai frontali realistici di questo e di altri gruppi di locomotori elettrici.



Foto n. 32: la 141 438-2 Ruhr, corredata di tutti i rec

Nelle altre **foto** le prove fatte sul mio plastico, durate circa due ore, con entrambi i pantografi in presa e per due motivi:

- 1) tenendoli tutti e due alzati si può realisticamente simulare un problema tecnico, ma anche evitare d'invertire, ad ogni cambio di direzione, il pantografo rispettivamente posteriore (la **foto n. 33** è relativa ad una "spinta" del 141 061-2).
- 2) Si può infine saggiare l'impatto di entrambi gli archetti alzati su alcuni punti della catenaria.

Sia per la 141 nei colori S-Bahn, che in quella blu-crema le **foto** le ritraggono con tubi dei freni doppi sì, ma posticci: poi sono stati applicati i tubi Roco singolarmente nei 4 fori.

E sia per la 141 nei colori S-Bahn, che in quella blu-crema restano le complicazioni relative alla lubrificazione del motore, almeno secondo i libretti d'istruzione, di cui ho parlato nella **I parte** di questo **Capitolo 36°**, nel paragrafo *Ingrassaggio del motore*.

Ma al momento in cui termino questa ennesima fatica vi dirò che non ho mai ancora dovuto lubrificare nulla perché le mie macchine non hanno certo superato le 40 ore di esercizio.



Foto n. 33: 141 061-2 per le prove a Vibaden, in spinta tra treni di ogni epoca.



Foto n. 34: la 141 438-2 Ruhr, in prova sui binari di Vibaden



Foto n. 35: la 141 438-2 Ruhr, in piena linea a Vibaden



Foto n. 36: la 141 438-2 Ruhr, in stazione a Vibaden

ULTIME VERSIONI: 5) LA 141 136-2

Con la 141 nei colori blu-crema (foto n. 37 e n. 39) la Märklin ha, al momento (2011) completato la consegna di queste splendide e massicce locomotive e, *dulcis in fundo*, ha anche perfezionato al massimo il decoder di questo Gruppo. Il suono emesso, anche in automatico, è simile o uguale a quello della 141 S-Bahn, ma è stato possibile regolare al meglio la lunga frenata, come ho già riferito nel citato **Capitolo 54°**. Quando si decide di spegnere i motori, che nella realtà erano 4, la sonorizzazione è veramente realistica. L'effetto "petardo" c'è, ma mi sembra meno *distaccato* dal suono del motore. In realtà non riesco a spiegare, scrivendo, la diversità e la complessità del nuovo sound... Provate e giudicate.



Foto n. 37: la 141 136-2 in prova sui binari Vibaden

LE CARROZZE SILBERLING IN SCALA 1: 93,5

Quasi nello stesso periodo sono state consegnate le tre carrozze Silberling con testata della pilota ampliata, detta *Karlsruhe*, dal nome del deposito in cui furono modificate le anguste cabine Hasenkasten, *gabbie per lepri*, negli anni Sessanta/Settanta.

La pilota, assegnata a questa 141 136-2, la vedete nella **foto n. 38**.



Foto n. 38: carrozza *pilota*, spinta dalla 141 136-2, in prova sui binari a Vibaden



Foto n. 39: la 141 136-2 in piena corsa sui binari Vibaden

CONCLUSIONI

Le prime 2 macchine arrivarono a Vibaden in un momento temporale *sbagliato*: troppo tardi per la E 41 (che in quella veste e numerazione rimasero sino all'aprile del 1968, ma non oltre) e troppo presto per la 141, ambientate negli anni Duemila e sotto la bandiera delle DB AG. Nel mio plastico andava in scena il 1978 virtuale, mentre scrivevo la prima stesura di questo Capitolo (nell'aprile del 2009) e andavano infatti prendendo servizio i locomotori con i colori specifici dell'epoca IVb (descritta nel § 16 del mio libro "Serena discussione"), quelli del periodo della Ruhr, ma non era ancora in produzione la 141 S-Bahn.

Tuttavia le prove pur *anacronistiche*, condotte sui tratti del mio impianto di Vibaden, di norma più difficili, non palesarono alcun problema e, come per la 230 001-0, o il LINT, il giudizio sulla loro operatività fu più che eccellente. I 141 furono messi alla prova su scambi da 30°, superarono persino le **curve 24130** in forte salita, o discesa, nella zona dell'elicoidale che porta alla Schattenbahnhof, e transitarono a passo d'uomo sui deviatori slanciati soggetti, come ben descritto nel mio **Capitolo 10°**, a *cortocircuiti* se in fabbrica per errore vengono montati gli assi troppo stretti (roba di decimi di millimetro!).

Non riuscii a trovare pecche in quei locomotori, anche se il libretto delle istruzioni soffriva sempre di peccati di omissione, comunque fu realizzato più attentamente, pur non raggiungendo *l'optimum*.

Il terzo modello (141 248-5 e il suo convoglio), fa parte della prima produzione e dei suoi problemi ne ho già parlato.

Quarto e quinto modello sono risultati eccezionali per suoni e qualità in generale, certo si dovranno testare a lungo termine...

Il prezzo di questi modelli?

Solito discorso: la qualità si paga. Qui abbiamo poi uno dei pochi esempi di bellezza, potenza e completezza delle funzioni mfx, raccolte in un solo modello di locomotore, evidentemente molto amato dai modellisti tedeschi e perciò curatissimo nella realizzazione.

La penultima **foto n. 40** ritrae la E 41 208 mentre effettuava la sua *performance* più eclatante, riuscì infatti a trainare ben 37 carri nel cerchio più stretto e difficoltoso di Vibaden e con l'ultima immagine (la **foto n. 41**) l'intero parco macchine attive sul mio impianto.



Foto n. 40: un curioso effetto ottico creato dai fari dell'E 41



Foto n. 42: le 5 macchine Märklin prodotte sino al 2010 tra E 41 e 141

Per favorire gli appassionati da questo **Capitolo 36°** (gli altri cercherò di aggiornarli col tempo) presento un elenco dei principali pezzi di ricambio più soggetti ad usura.

RICAMBISTICA DEI PRIMI LOCOMOTORI

LOCOMOTORE	E 41 art. 39410	141 art. 39411
pantografo*	220433	114796
pattino	226495	226495
cerchiature	7153	7153
illuminazione	124587 (LED)	113151 (LED)
carboncini	Assenti nel Soft Drive	Assenti nel Soft Drive

*i pantografi sono diversi essenzialmente per il colore, che è grigio nella 141.

(II parte e fine)

Gian Piero Cannata

