

PROVE E CONFRONTI SUL GRUPPO E 41

BREVE STORIA MODELLISTICA

Nel lontano 1960 la Märklin presentava i suoi primi locomotori E 41: art. 3034, E 41 024 in azzurro, art. 3037, E 41 024 in verde. Attenzione non è un errore di stampa: erano realmente di diverso colore... con lo stesso numero di servizio! Erano altri tempi e il *trenino* era solo un *trenino*. La costruzione era robusta, i vetri ancora opachi, ma aveva anche molti miglioramenti rispetto alle loco di fantasia di quegli anni.



Foto n. 1: l'E 41 3037 e 3937 in KIT, nel Catalogo 1964 (collezione Cannata)

In contemporanea, anno più anno meno, con lo stesso telaio alla Märklin pensarono di realizzare l'austriaca Br 1141 e la nostra E 424. Erano tutte metalliche, tutte robuste e potenti, tutte (DB E 41, ÖBB 1141, e FS E 424) con carter dei carrelli individualizzati e, a parte qualche inesattezza, sufficientemente ben incisi, in materiale plastico, ma tutte... sbagliate! In lunghezza, intendo. Per l'austriaca non mi posso pronunciare, ma per l'E 41 la differenza era di almeno 5 mm (43,5 cm al vero) di cui ho già riferito nel Capitolo 25° dedicato alle E 50, 150 DB nel paragrafo: **LE E 50 -150: ESTETICA E MISURE**. La differenza nel *nostro* FS E 424 (15,5 m/17,8 cm in H0) era minore:

3 mm, cioè 25 cm , c'era qualche errore nell'interperno, accettabile, se considerate che fu la prima, e ultima, loco Märklin veramente italiana. Se poi volevate risparmiare un migliaio di lirette (1.040 per l'esattezza, **vedi la foto n. 1**), potevate divertirvi a montare una E 41, acquistando la scatola di montaggio art. 3937 e mille lire non erano certo poche (rileggi quanto scritto nel Capitolo 21° dedicato alla Br 24).

Tutto era basato sulla robustezza, sul metallo pregiato e l'affidabilità del carrello motore unico, allora ovviamente analogico, con 3 poli e con i vecchi carboncini in rame e grafite, l'inversione era possibile con il mitico relais a slitta e "saltarello" se non si regolava alla perfezione la molletta. I neofiti possono sempre chiedere ad un vegliardo märklinista di mostrargli il tutto, difficile da spiegare e concepire da chi ha solo *esperienze elettroniche*. Oggi il valore di un'E 41 in perfetto stato originale, con scatola d'epoca ecc. è certamente lievitato rispetto alla cifra sborsata allora, più o meno tra le sette e le ottomila lire dell'epoca, a seconda dell'anno d'acquisto (un operaio o un cameriere percepivano circa £ 25.000 mensili), ma oggi, con la valutazione di circa 80 Euro (£ 155.000), un italiano riuscirebbe a mangiare sessantaquattro volte (dico 64) in un ristorante di lusso? Questo è il rapporto causato dall'inflazione. Una cifra di £ 155.000 era, nel 1959, paragonabile a 4 mesi di un buono stipendio! Forse, anzi senza forse, oggi con quella cifra ci si potrebbe sedere in un ristorante, nemmeno tanto *regale*, e mangiare una SOLA volta, senza primo ed antipasto. Ancora, quando frequentavo a Perugia la Facoltà di Medicina Veterinaria nei primi anni Settanta (e l'inflazione aveva già galoppato!), si mangiava alla mensa studentesca con £ 380 (il vino escluso!) e con £ 1000 in un buon ristorante, vino compreso. Insomma, con quello che costava una E 41 (3037) nel 1970 (circa £ 12.000 a Perugia) io potevo nutrirmi per circa 31 volte, presso la locale mensa universitaria...

Con il trascorrere degli anni le E 41 furono poi migliorate: i vetri furono inseriti con cornici in plastica e resi trasparenti, i numeri di servizio furono cambiati e, nel 1976, senza che fosse segnalata neppure come novità, la *vecchia 3034 blu*, divenuta dopo il 1968 141 005-9, cambiò colore (**vedi la foto n. 2**) e prese il numero di serie 141 005-8.*

Non starò a tediarvi oltre, posso solo aggiungere che nel 2001 fu presentata, in Delta e per la serie Hobby, l'ultima di quella serie, la E 41 048 con il numero di catalogo 30345 (**foto n. 3 e n. 4**).

Nelle foto che vedete le mie E 41/141 sono in realtà un'unica macchina a cui, a seconda delle epoche, cambio la carrozzeria, inoltre i pantografi sono stati sostituiti, con un miglioramento estetico notevole

rispetto ai vecchi e grossolani che montavano di serie (potete leggere molte più notizie nel mio libro al § 15 “*Istruzioni di montaggio linea aerea Märklin*”) i nuovi pantografi sono reperibili come art. 220433. Il telaio fu poi digitalizzato e con le due *vesti* (E 41 azzurro e 141 blu-crema) fa servizio modestamente a *Vibaden tre*.

**negli anni Sessanta/Settanta a volte i modelli cambiavano numero di serie o colore senza che fosse creato un nuovo numero di catalogo, rileggi quanto scritto per esempio nel Capitolo 32*, dedicato alle Br 86.*



Foto n. 2: la 141 (3034), sostituì la vecchia colorazione blu nel Catalogo 1976

Nei cataloghi del passato remoto la E 41/141 era accreditata di una lunghezza di 15,66 m, che corrisponderebbero in H0 a 18 cm esatti. Le vecchie locomotive erano tutte più corte (rileggi vari Capitoli) per adeguarsi alle carrozze che solo nella prima metà degli anni Settanta, e lentamente, furono almeno portati ad una scala accettabile di 1:100. Precedentemente, parlo per i neofiti non certo per i collezionisti, le carrozze che nella realtà erano lunghe 26,4 m erano state ridotte a 24 cm, cioè la loro scala nella lunghezza corrispondeva circa a 1:110!!



Foto n. 3: la E 41 048 (30345), che uscì in Delta nel 2001



Foto n. 4: la E 41 048 (30345), in servizio a Vibaden tre

LA CONCORRENZA

Da molti anni la Fleischmann aveva degli ottimi 141 in catalogo: uno verde, come nella **foto n. 5**, uno crema azzurro degli anni Settanta ed uno con i colori della Ruhr: erano belli, i mantelli certo erano in plastica, li acquistai tutti e tre: fanno, dopo *circa* 18 anni, un regolare servizio a Vibaden tra il 1968 e il 1993 (naturalmente parlo di *anni simulati*). Nei primi anni Novanta anche la Roco realizzò degli ottimi E 41 in colore verde classico e azzurro, in scala esatta e, poiché vi furono notevoli differenze di serie, l'E 41 azzurro aveva la particolarità, poi realizzata di serie per le cugine maggiori E 10 ed E 40, d'avere un finestrino centrale tra la fila delle griglie d'aerazione (**foto n. 6**). Anche la Roco realizzò, come suo costume, i mantelli in plastica. La lunghezza in scala H0 era rispettata perfettamente. I pantografi in questi modelli erano fragilissimi e sono stati sostituiti nel corso degli anni con quelli Märklin, prima i vecchi 7218 e poi con i nuovi 220433 pur con qualche difficoltà d'adattamento.



Foto n. 5: la 141 237-8 Fleischmann, in servizio a Vibaden tre



Foto n. 6: la E 41 004 Roco, in servizio a *Vibaden tre*

Solo per fare un confronto estetico rapidissimo: ripropongo, nella **foto n. 7**, l'anteriore del modello Märklin, a sinistra, e Roco, a destra, come vedete, oltre che più corto, il modello Märklin aveva un *corrimano* solo stampato e non riportato come il Roco, mentre altre differenze quali i doppi fari le scritte eccetera sono accettabili.



Foto n. 7: anteriori della E 41 048 Märklin e della E 41 004 Roco a confronto

Questi modelli della *concorrenza*, acquistati analogici, tali sono restati; per viaggiare nel mio impianto, utilizzano la linea aerea in corrente continua analogica funzionante nel mio plastico e se vuoi saperne di più puoi leggere il mio libro “Serena discussione...”. Io non ho seguito i mutamenti dei modelli di queste altre Case, ma so che ci sono stati molti adeguamenti al mondo digitale ed altre colorazioni, come sapete però mi occupo da anni quasi esclusivamente di prodotti Märklin...

La Casa di Göppingen, nell’immenso sforzo di rinnovamento di questi ultimi cinque anni, ha riconsiderato tutti gli errori del passato ed è oramai decisa a realizzare tutti i suoi modelli in scala H0 perfetta.

I prossimi modelli di locomotori Märklin, che dovrebbero essere messi in produzione nel 2009, sostituiranno, in scala esatta come avvenuto per le recenti E 10.3, quelle con “piega dei pantaloni”, le vecchie storiche 3039 e 3156 solo per citare due modelli della Märklin passata. Riassumendo e per non farvi venire il mal di testa ecco una tabella di confronto col passato:

Märklin	E 41/141 (3034 ecc) 17,5 cm	nuovi (39410 ecc) 18 cm
Märklin	110/E40/140 (3039 ecc) 18,3 cm	nuovi (39110 ecc) 18,9 cm
Märklin	114/110.4 (3034 ecc) 18,3 cm	nuovi (39120 ecc) 18,9 cm

I NUOVI MODELLI DELLA MÄRKLIN

Arrivati da poche settimane erano, almeno da me, attesi soprattutto per quei famosi *scoppietti* causati dalla tecnologia anni Sessanta che si basava su un trasformatore raffreddato ad olio e l'interruttore dal lato della bassa tensione. Chi volesse saperne di più dovrà tuttavia consultare un esperto e farsi fare uno schizzo, uno schema, insomma a noi, *miseri e ignoranti* non laureati in ingegneria ferroviaria, la spiegazione dice poco. Come evidentemente diceva poco anche agli utenti tedeschi che, a quel che scrivono nel catalogo generale Märklin, erano tanto preoccupati da quegli scoppi, da ribattezzare *petardo* i locomotori del Gruppo E 41.

Non so neanche immaginare come avrebbero dipinto un nostro E 424 quei mattacchioni dei *partenopei*, se quel locomotore avesse accusato lo stesso flautolento... problema!

Per ora sono già uscite tre versioni:

- 1) l'E 41 208, articolo 39410, **foto n. 8.**
- 2) Il 141 061-2, articolo 39411, **foto n. 9.**
- 3) Il 141 248-5, articolo 26410 perché abbinato ad una confezione con tre carrozze dalla particolare livrea, **foto, da catalogo, n. 10.**



Foto n. 8: la E 41 208 Märklin, articolo 39410



Foto n. 9: la 141 061-2 Märklin, articolo 39411



Foto n. 10: (dal catalogo 2008) la particolare 141 248-5 Märklin, articolo 26410

La confezione 26410 contiene la 141 248-5 in un colore sperimentale, applicato anche alle tre carrozze tipo Silberling (n), usate anche nella vecchia colorazione argentata sempre con la stessa sperimentale 141, e che furono al vero immesse su tratte medio lunghe, prima servite dagli elettrotreni ET 420, fiore all'occhiello delle DB dei primi anni Settanta... ma privi delle *ritirate* (gabinetti insomma!). C'è da credere che fosse rapido e facile, in giornate gelide tedesche, far letteralmente schizzar via, all'arrivo in una stazione, i passeggeri, alla ricerca disperata di una toilette, da un ET 420...! Una tragedia *prostatica*!!

LA PRIMA IMPRESSIONE

I modelli sono veramente massicci e pesano ben 450 grammi l'E 41 e 451 grammi il rosso 141 (?).

Tirando fuori dalla confezione l'E 41 208 ho visto che uno dei finissimi corrimano, sotto i finestrini anteriori, era uscito dalle guide. Non vi succederà... ma nel caso munitevi di lenti d'ingrandimento e pazienza perché se vi sfuggissero le necessarie pinzette durante l'operazione si potrebbe rigare la bellissima carrozzeria. Scusate per la **foto n. 11** sfocata, ma non me la sono sentita di spostare di nuovo il corrimano, per ripetere l'immagine.

Sempre dalla stessa **foto n. 11**, mi piace segnalarvi gli sbrinatori e i finissimi tergicristalli, per questo stampati e non applicati a parte.



Foto n. 11: il corrimano uscito dalle guide nella E 41

Con la **foto n. 12** iniziamo a prendere confidenza col modello e, come vedete, il sottocassa appare simile per concezione tecnica a quello delle ultime nate di Casa Märklin, quali le diesel 218 e le E 50.

Dal basso si vedono le due viti a croce, poste diagonalmente, da svitare con il solo cacciavite più grosso della confezione 70900.

Se proprio non avete avuto modo di acquistare quei cacciaviti, vi raccomando di non forzare con altri tipi (meglio per emergenza un giravite a taglio!) come ho scritto nel mio libro (§ 6 “Attrezzatura necessaria”) una vite a croce, come si dice nel gergo degli artigiani “*passante*” (cioè spanata), è il peggior incubo di un buon modellista.

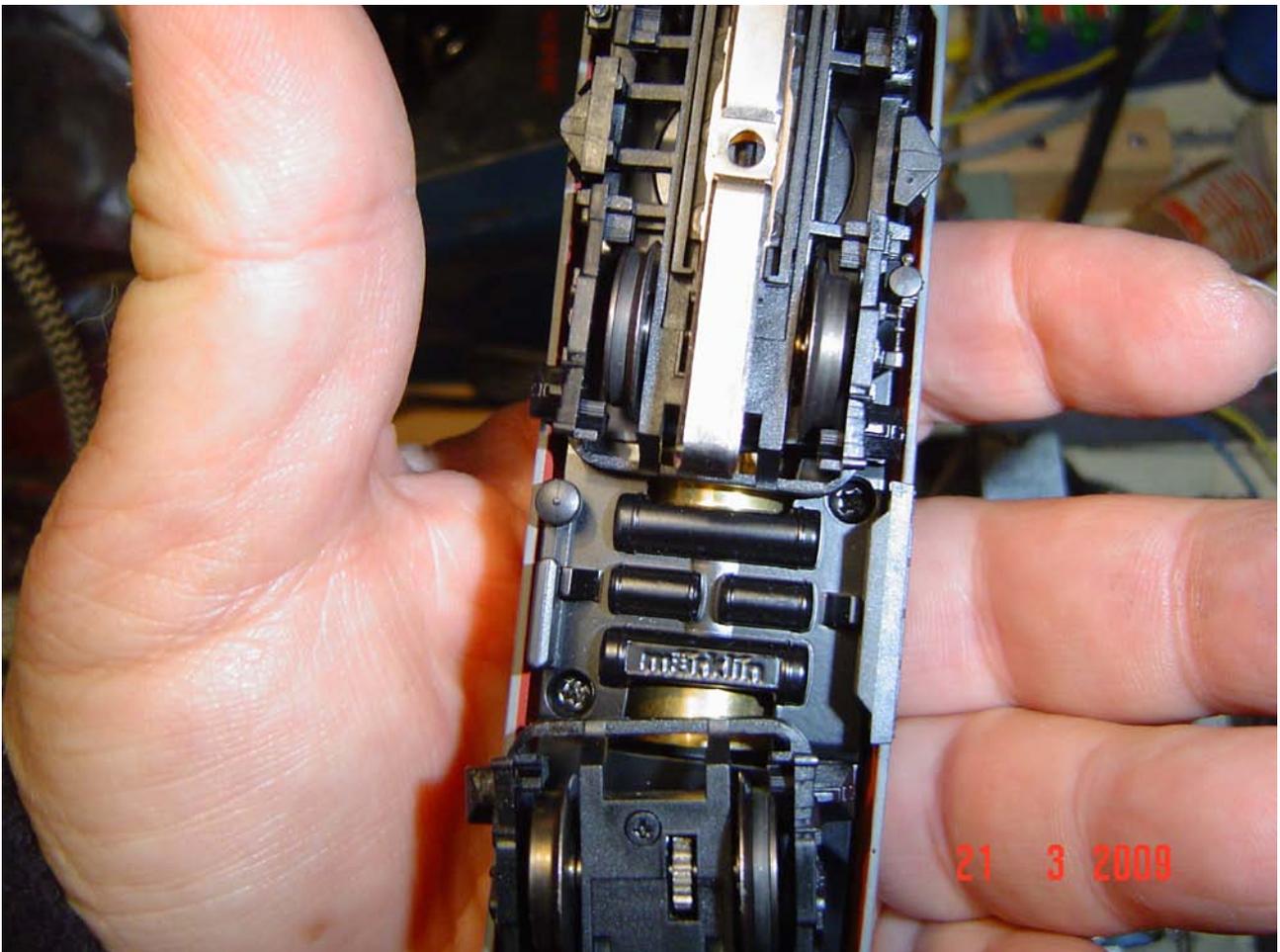


Foto n. 12: il sottocassa, con il particolare delle viti nella E 41

Il pattino è molto lungo ed è il **226495** lo stesso che monta la T3 Br 89 7314 (art. 37140) o l'SVT 04 (art. 37772), solo per citare alcuni modelli e ricorda come lunghezza il vecchio 7185 che potete rivedere nella **foto n. 1**, in questo stesso capitolo.

In un sacchetto (**foto n. 13**), fissato nella zona cava della confezione trasparente, ci sono 4 tubi dei freni, 2 ganci realistici, 4 rec anteriori (2 sinistri e due destri o maschi/femmina) stranamente il contenuto è uguale per i due locomotori, anche se ben 40 anni di tecnologia separano le macchine (nella realtà ovviamente).

Come infatti si vede da alcune foto dei primi anni Sessanta sia le E41 che le E 10 o le E 40 agli inizi avevano due soli tubi dei freni, mentre nelle foto più recenti, a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta i tubi appaiono sempre doppi. A volte, come si vede dalla **foto n. 14**, tratta da internet, le 110 usarono i Rec tipo 103 e non più quelli che vedete nella **foto n. 15**, applicati sull'E 41 208.

Di questo argomento, però, tratterò più avanti.



Foto n. 13: il sacchetto, contenente ganci e rec, che troviamo nella confezione protettiva trasparente del modello



Foto n. 14: una 110 in epoca DB AG con 4 tubi dei freni e i rec tipo 103



Foto n. 15: la E 41 in epoca III DB, con 2 tubi dei freni e i rec normali

Nella **foto n. 16** il particolare della serpentina (al vero) che si trova tra i due carrelli di questi locomotori, solo su un lato, ed è molto vistosa nella E 41 perché realizzata nel colore argenteo d'origine. Nell'altro lato (**foto n. 17**) la riproduzione (solo accennata in profondità) delle casse richiudibili nel sottocassa. Nella 141 tutto è di color nero. Sappiate che la Märklin non ha commesso l'errore della Roco che, per riprodurre sin nel dettaglio le serpentine, le rese fragilissime, se riandate alla **foto n. 6**, sappiate che ho rabberciato quella serpentina nell'E 41 004 varie volte perché viene spontaneo toccarla mentre si solleva il mantello durante le operazioni di manutenzione. La Roco poi usa per bloccare le carrozzerie dei suoi modelli un balordo sistema ad incastro... e per *par condicio* aggiungo che lo fa anche la Fleischmann. Nella **foto n. 18**, con il modello visto dal basso, si vede bene che la serpentina Märklin è ben robusta pur non essendo grossolana. Nei due modelli le griglie d'areazione sono molto diverse: nella E 41 sono le classiche ad *alette verticali* (si vedono bene nella mia **foto n. 16**), mentre le più moderne (tipo Klatte) furono applicate molto tardi. In tutte le foto che possiedo, anche degli anni Novanta le 141 montano sempre le vecchie griglie.

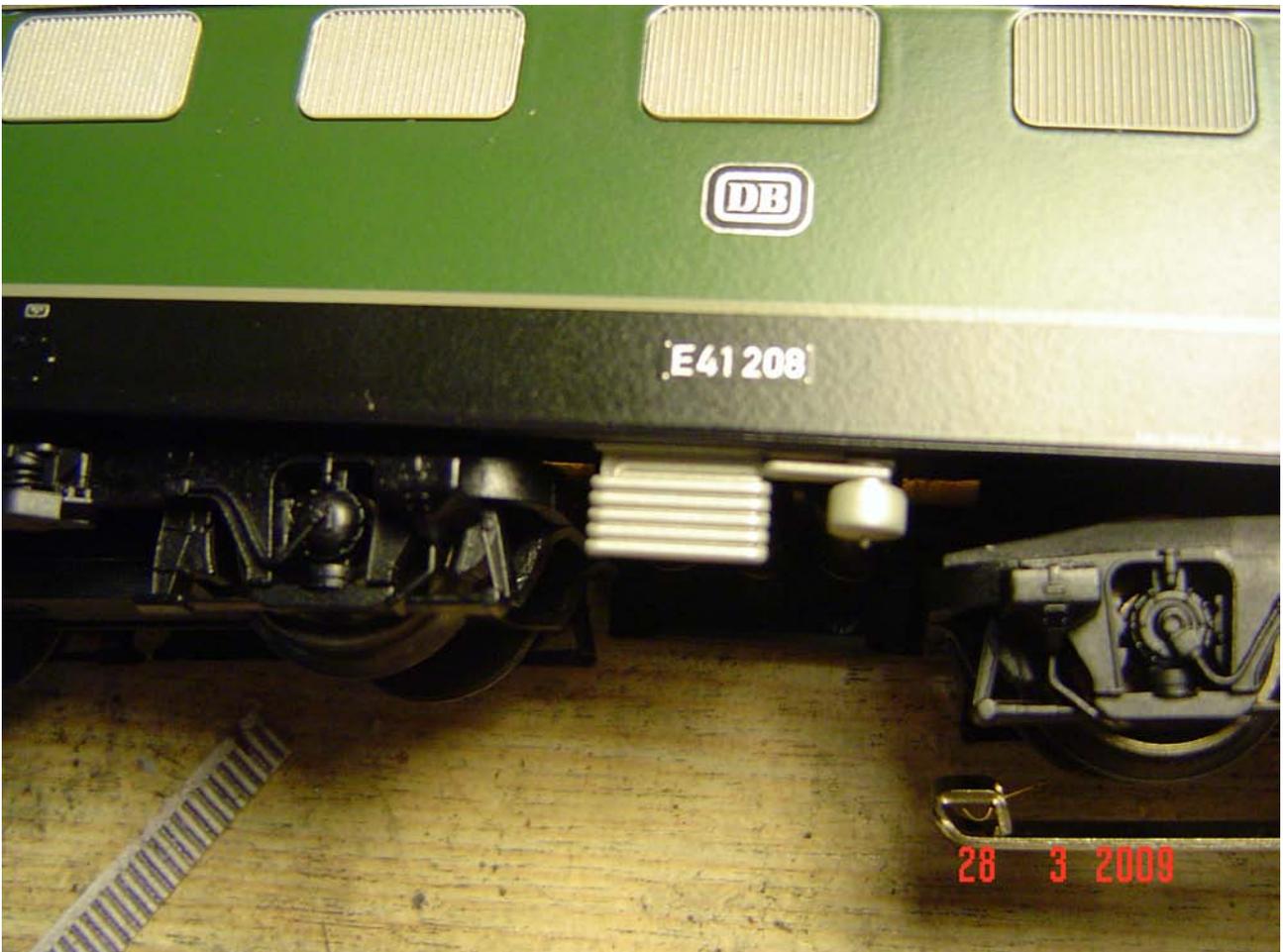


Foto n. 16: la E 41 DB, particolare delle griglie e della serpentina nel sottocassa



Foto n. 17: la 141 DB AG, particolare delle griglie e del lato senza serpentina

SMONTAGGIO DEL MANTELLO

L'operazione è semplice e necessaria per vari motivi:

- a) **Irrinunciabile**, per ingrassare, dopo circa 40 ore d'esercizio il motore vedi il libretto delle istruzioni a pagina 32, per la verità non chiarissime (**foto n. 19**).
- b) Immettere in cabina un macchinista (opzionale).
- c) Facilita la verniciatura degli isolatori dei pantografi (opzionale e solo nell'E41), che possono essere allontanati solo con il mantello aperto.
- d) Sempre solo allontanando il mantello è possibile (opzionale e per rendere almeno una testata *realistica*) rimuovere senza fatica il brutto porta-gancio, il cui meccanismo risiede nel telaio.

Una volta allentate le lunghe viti, visibili nella **foto n. 18**, si allontana il mantello. Si può incontrare della resistenza, quindi tirate con una certa decisione stringendo tra le dita la serpentina e il cassone centrale.



Foto n. 18: la serpentina e le lunghe viti che bloccano il mantello nella E 41 DB

Soffermatevi su questa **foto n. 18**.

Il pattino è veramente lungo, segno evidente che alla Märklin si sono preoccupati di non creare problemi di presa di corrente ad un locomotore dotato di molteplici funzioni sonore e luminose.

La foto non vi inganni (a causa della nichelatura le ruote sono tutte scure) le cerchiature sono solo due, una per carrello e poste sulle ruote centrali, in diagonale l'una con l'altra.

Nella **foto n. 19** invece vi sono delle incongruenze nelle istruzioni, comunque raccomando di seguire alla lettera le sequenze indicate.

Nonostante che per mesi o anni non dovrò ingrassare di certo questi motori, appena arrivati, per completezza d'informazione, essendo vittima nel morbo di S. Tommaso, ho voluto toccare con mano e ho realizzato delle foto (numerata con **A, B** ecc) per agevolare la comprensione delle istruzioni.

Aggiungo che l'operazione non è facilissima ed è sconsigliabile a chi comincia a maneggiare i modelli, ergo se potete evitatela!

Per chi abita o bazzica per Milano: fatevi aiutare dal Centro Assistenza... e salutatemi Franco Spiniello!

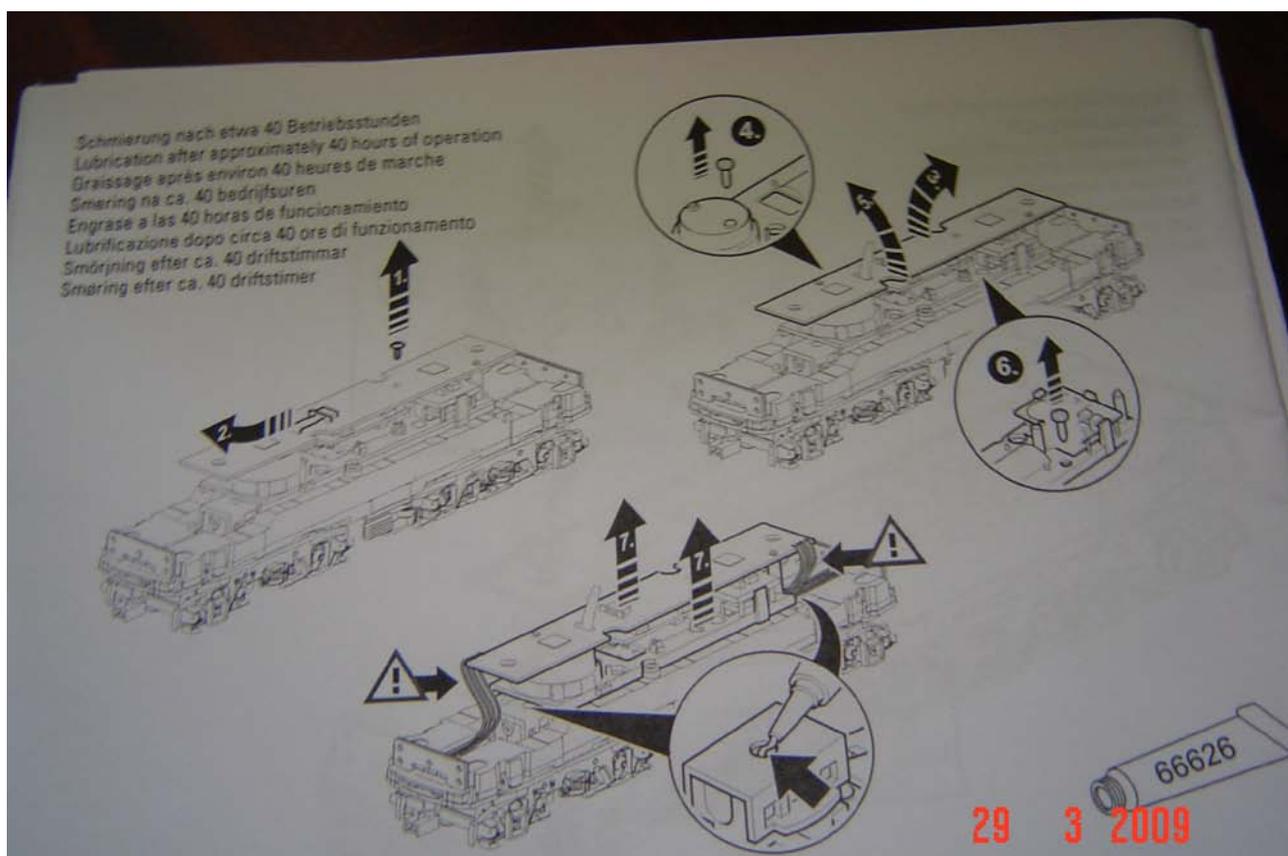


Foto n. 19: le istruzioni per ingrassare il motore nella E 41 DB

Nella **foto A**: la prima vite da svitare e fino a qui è tutto facile. Usate come al solito i cacciavite a croce della Märklin.

Nelle istruzioni l'operazione è indicata con la prima freccia nera e con il n. 1.

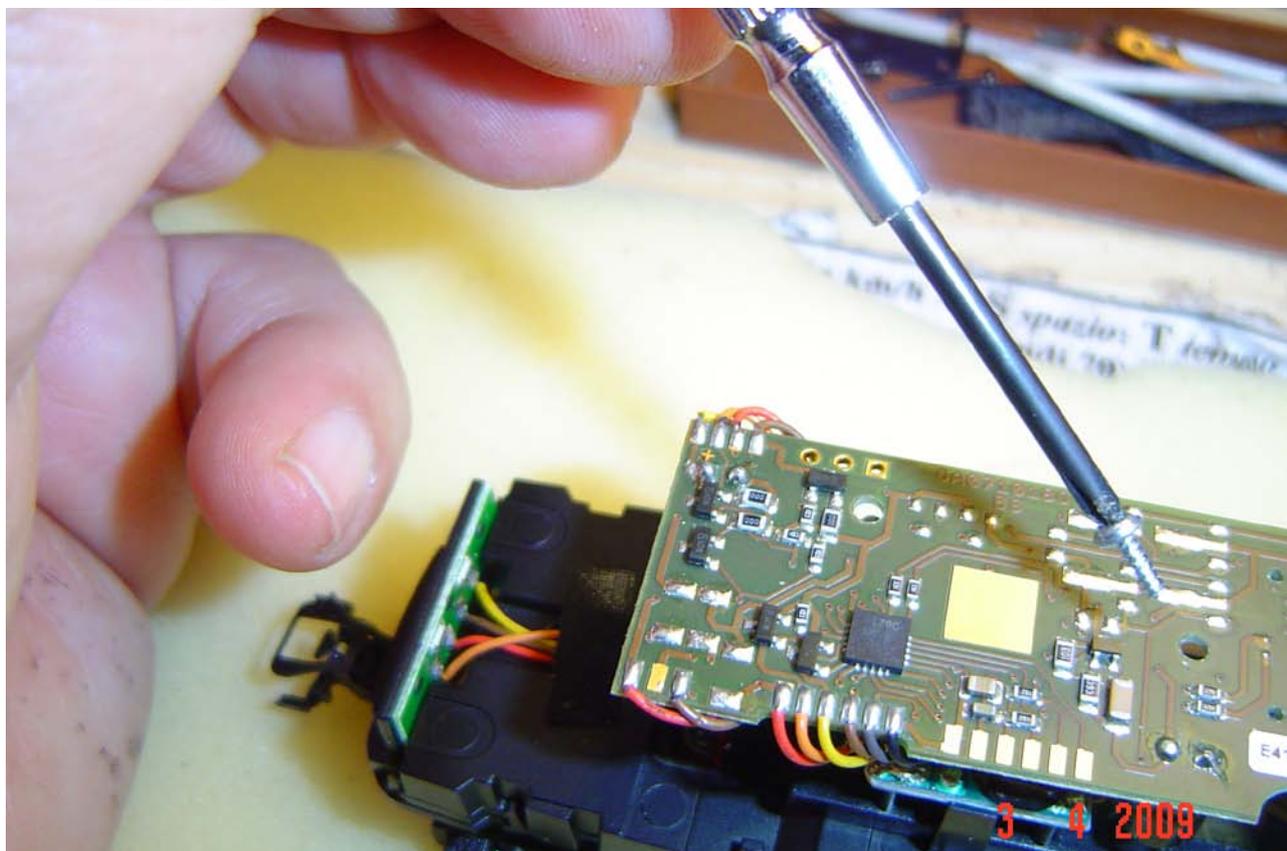


Foto A: la prima vite da allontanare per sollevare il circuito stampato nella E 41

Nella **foto B**: la seconda freccia nera indica che si deve tirare all'indietro la piattina collegata al connettore sul circuito stampato. Assolutamente necessario facilitare l'allontanamento operando sul connettore che lo tiene fisso, che mi ha spiegato l'amico Fabio Della Ciana, va sganciato delicatamente finché non si apre. Io ho fatto così, ma l'operazione non è chiarita dallo schizzo nel libretto d'istruzioni. Per vedere la piattina rimontata vai alle **foto n. 22 e 24**. Questo tipo di connessione elettronica ha lo stesso principio delle Sim Card che tutti conosciamo grazie ai telefoni cellulari.

Nella **foto C** si vede l'operazione di sollevamento del circuito conclusa, ma **ATTENZIONE**, se osservate di nuovo lo schizzo delle istruzioni, sembrerebbe (freccia 4) che si debba svitare un'altra vite che bloccherebbe il circuito sul blocco altoparlante... sembrerebbe, ma qui il tutto è stato semplificato ed il circuito, svitata la vite della

foto A e spostato il nastro dal connettore come nella **foto B**, è libero: perché l'altoparlante è solo appoggiato con un piccolo incastro al circuito. Meglio, certo, ma è un errore del libretto.

Nella stessa **foto C** la posizione della seconda vite da allentare(stavolta è vero!): è a sinistra del circuito stampato più piccolo e nel *primo piano*, per così dire, del complesso sistema elettronico: la vite è quella in basso sul telaio, indicata nella **foto n. 19** al punto 6.

Nella **foto D** si vede il grasso da utilizzare dopo tutta questa operazione non certo alla portata di tutti i modellisti...

Neanche un cenno sulle operazioni di ripristino, tutto deve essere intuitivo (?), no comment.

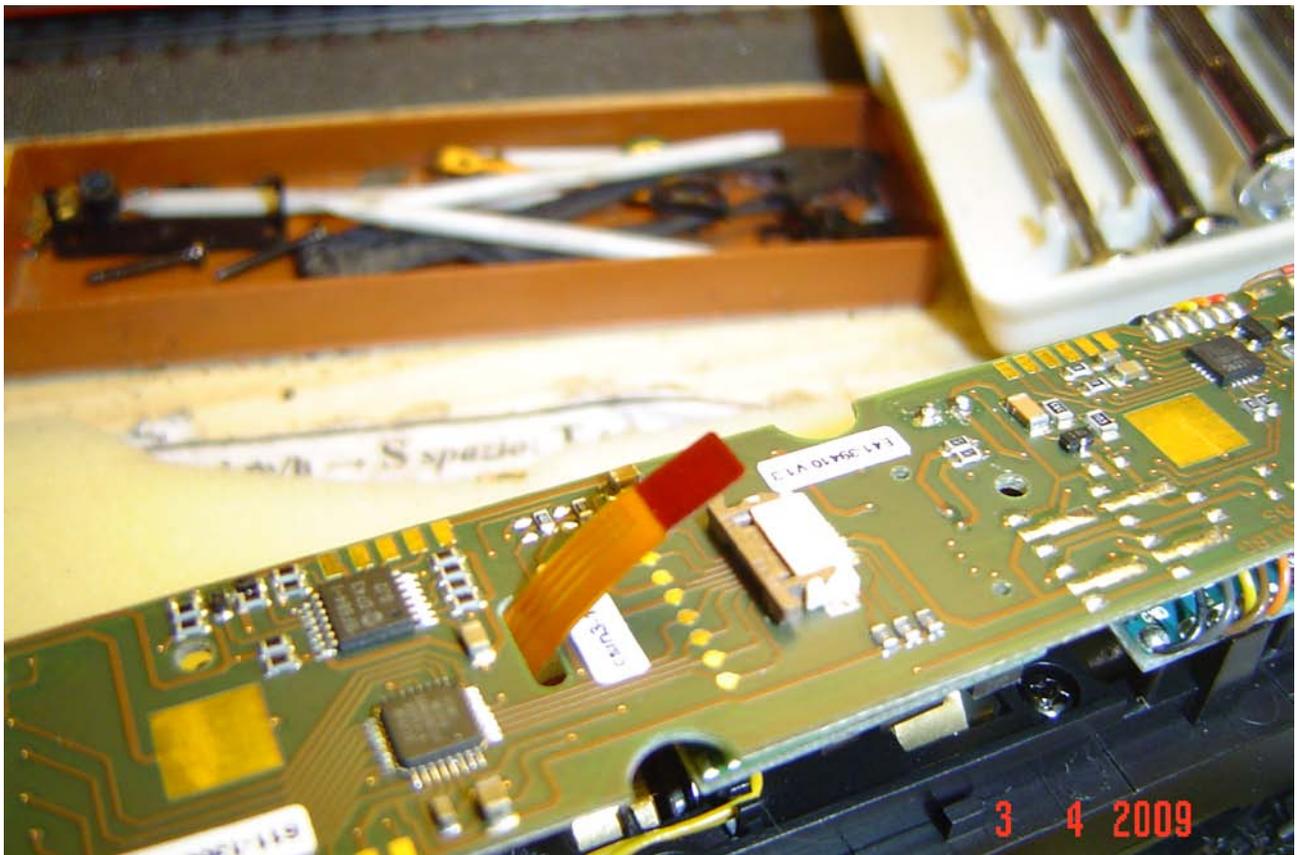


Foto B: la piattina di collegamento (stesso principio delle Sim Card dei telefoni cellulari) da staccare dal connettore (qui si vede aperto, al centro esatto, operazione necessaria per sollevare il circuito stampato nella E 41

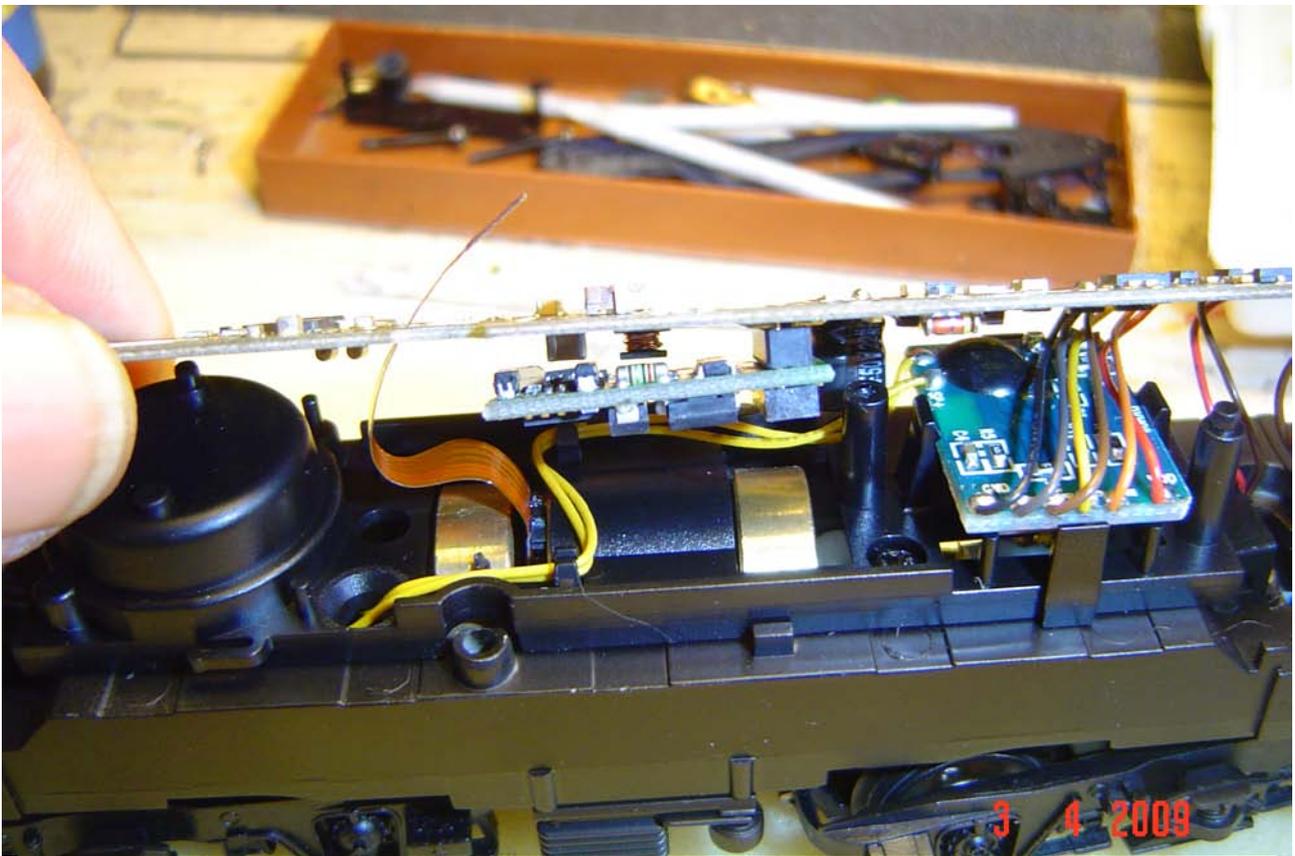


Foto C: il circuito stampato è solo appoggiato all'altoparlante a sinistra, notate la seconda vite da svitare in basso subito a sinistra del circuito elettronico più piccolo a destra nella foto.



Foto D: il grasso da utilizzare per gli ingranaggi del motore degli E 414/141

CAMBIO DELLE CERCHIATURE

Alla Märklin saranno *fischiate le orecchie* per quanto (e forse non solo da me) sarà stato biasimato il sistema consigliato (e da me corretto nel Capitolo 34°) per sostituire delle cerchiature nel LINT. Sta di fatto che in questo libretto è ben indicato, vedi la **foto n. 20**, il modo di sostituire senza patemi d'animo le cerchiature... allontanando il carter dei carrelli (sottinteso che per quello dotato di pattino prima si dovrebbe allontanare quest'ultimo) il tutto a **pagina 27**.

Raccomandazione *superflua* per gli esperti, ma necessaria per i neofiti, è quella di non tentare di invertire il verso dei carrelli per due motivi: primo perché forzando si possono danneggiare le sedi delle viti e secondo (ammesso che sia possibile sbagliare) per non collocare al contrario le scalette d'accesso in cabina (solidali con i carrelli) e in questo particolare caso i ganci non aiutano perché sono montati su un porta gancio solidale con il telaio e non, come in alcuni modelli, con il carrello (**foto n. 27**). Rassicuratevi però la Märklin fa sempre in modo di rendere difficilissima l'operazione, anche se ho avuto esperienze negative con qualche incauto modellista in passato.

Inoltre nel libretto, a **pagina 29**, è ben descritto il sistema di allontanamento corretto del pattino (e *del gancio modellistico...* il che non guasta!), anche se io consiglio di utilizzare in contemporanea due cacciaviti per far sganciare quel *lungo pattino*.

Secondo me sarebbe stato meglio invertire la sequenza delle pagine, giacché anche la cerchiatura del carrello dotato di pattino si potrebbe rovinare e allora...

Nella **foto n. 21** le semplici operazioni.

Come vedete poi, dalla **foto n. 20**, nelle istruzioni non si fa cenno al carrello dotato di pattino, che essendo motore è anche dotato della seconda cerchiatura... la solita svista a cui siamo abituati.

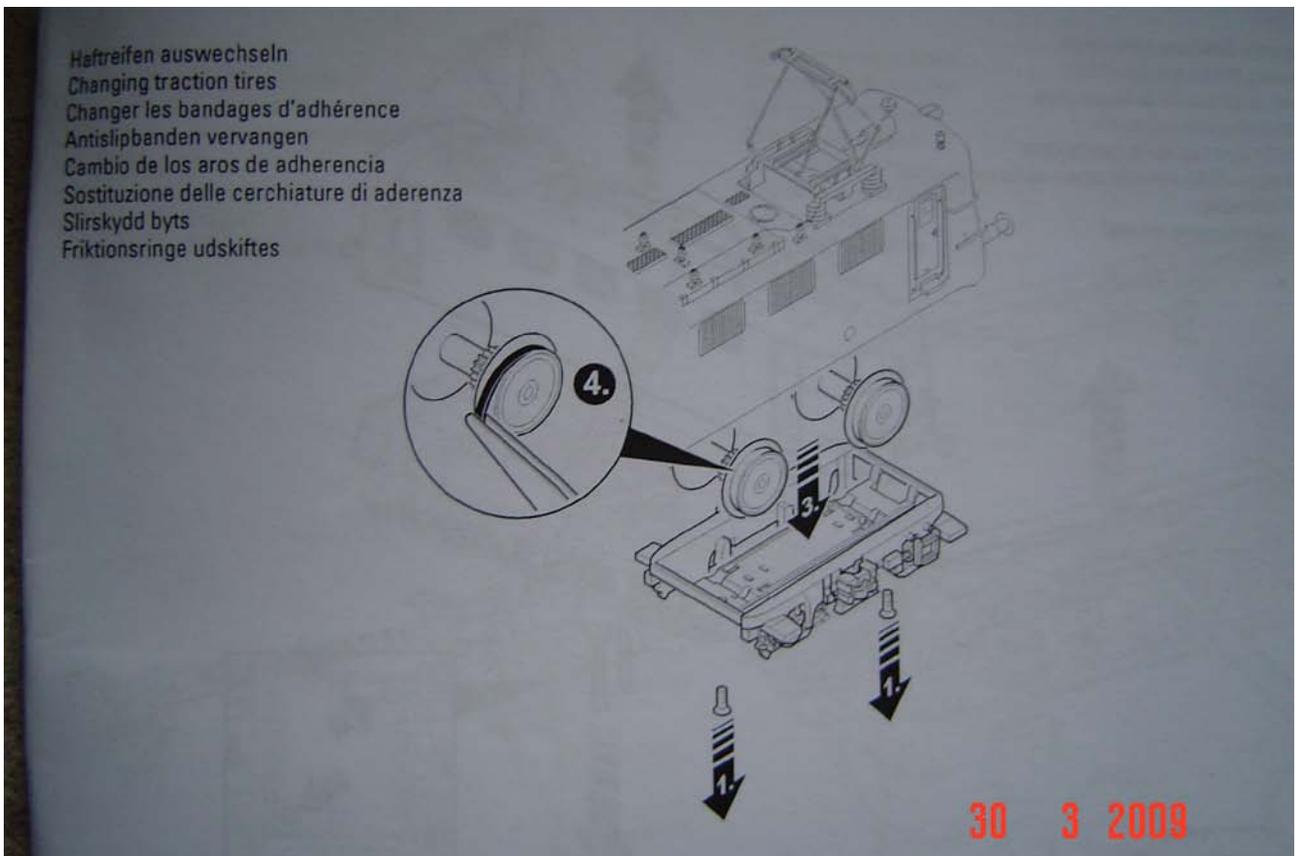


Foto n. 20: le istruzioni per sostituire una cerchiatura nella E 41 DB

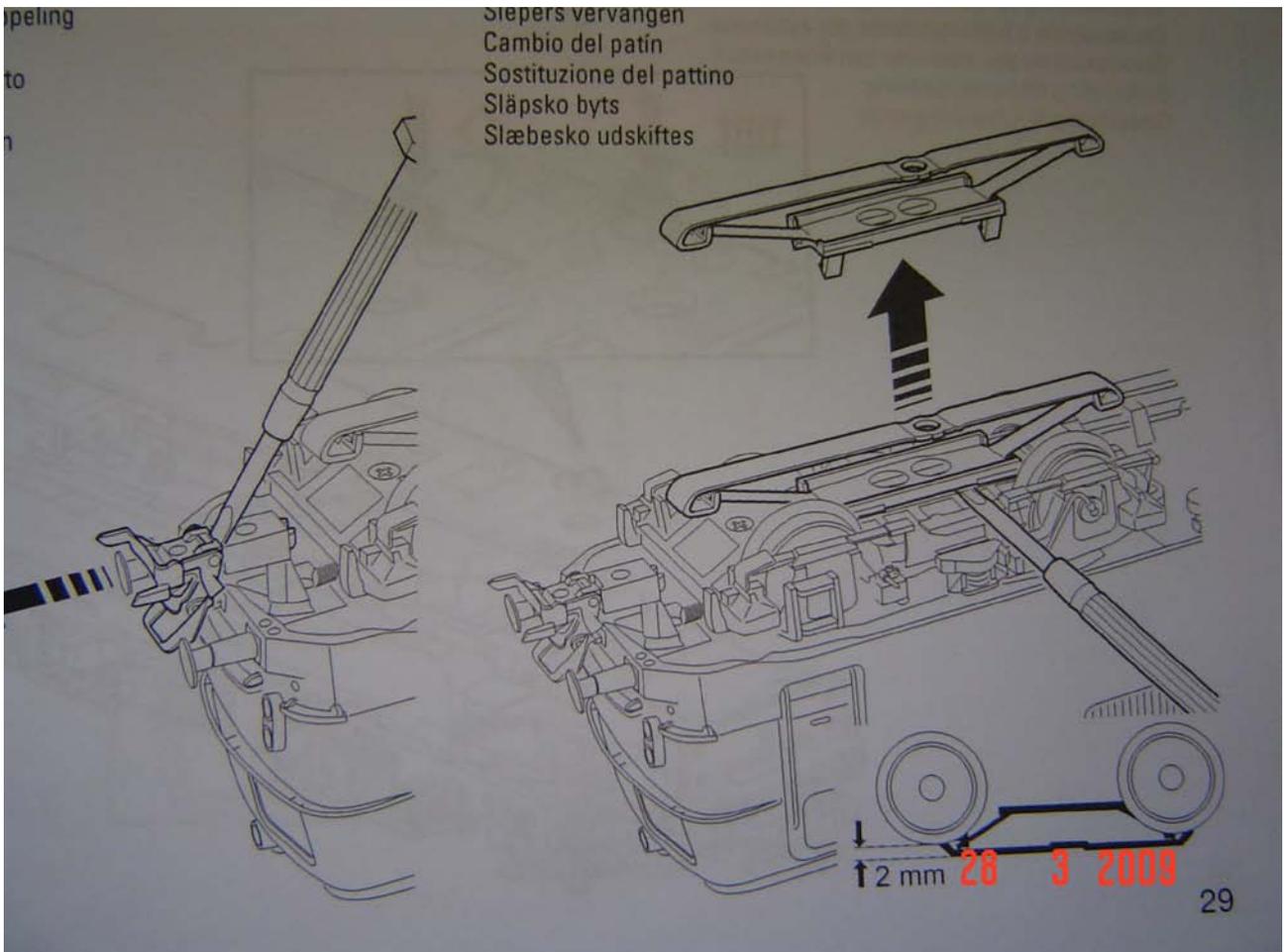


Foto n. 21: le istruzioni per allontanare gancio e pattino nella E 41 DB

UNA NOTA PER TUTTI

Come avete letto varie volte, io mi preoccupo, o mi occupo, spesso del problema legato alla sostituzione delle cerchiature, ebbene, sia ben chiaro, che io arrivo a sostituirne non più di due o tre l'anno... però, ogni volta, c'è sempre da pensare. Le Cerchiature si possono quasi sempre allentare e finire tra gli ingranaggi, in tal caso NON tentate di riposizionarle perché dopo poco tempo si staccherebbero di nuovo. Se accade nelle locomotive dotate di bielle le gomme si possono spezzare (ed è meglio), o creare grossi guai al biellismo, mentre con le elettriche si perdono sempre tra i binari (un guaio che può causare sviamenti in seguito). In ogni caso ricontrollate sempre una loco quando viene allontanata dal plastico e fate l'inventario di aggiuntivi e cerchiature. Non esiste una regola o una scadenza precisa: ho avuto problemi con una E 50 nuova (colpa mia perché spingeva, slittando al minimo e senza che me ne accorgessi, un convoglio automotore fermo sulla linea) od ho sostituito cerchiature dopo più di 20 anni (!). Quando un modello ondeggia troppo, fa uno strano rumore meccanico o non riesce ad affrontare una salita, prima di gridare "Al lupo" controllate le cerchiature.

COME È FATTO L'E 41/141

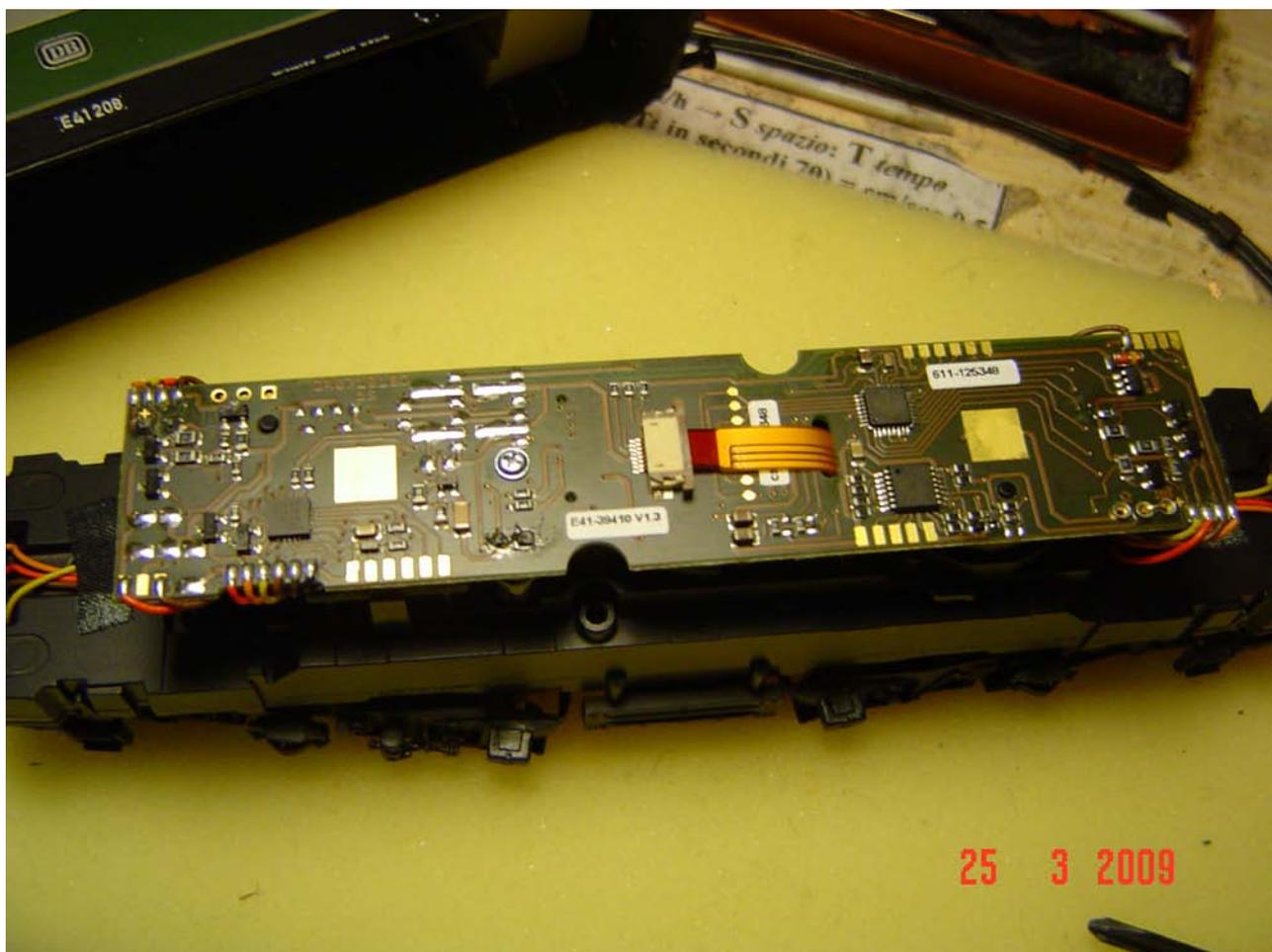


Foto n. 22: l'interno di una E 41 DB Märklin, osservate la piattina agganciata al connettore centrale

Nella **foto n. 22** ecco come si presenta, ordinatissimo, l'interno del modello di E 41 della Märklin, ogni spazio è ben sfruttato.

Nella **foto n. 23** una delle sedi attraversate dalle lunghe viti che serrano il mantello ed i cavi (qui gialli) ben fissati in una fascetta predisposta (ricordate il Capitolo 26° sul guaio che mi capitò con la mia prima 218?). Notate anche il volano, che però non viene segnalato nell'esploso (?), ed il motore immerso nella culla del telaio.

La motorizzazione è centrale e sfrutta al meglio la potenza del motore Soft Drive Sinus trasmettendo a tutti gli assi una forza di trazione che, lo leggerete poi, potrebbe avvicinarsi agli 8 N di potenza!

I rumori sono molto caratteristici, ma non sono tedesco e non ho mai sentito quegli scoppiettii; qui sono presenti tutti i rumori più importanti, compreso lo stridio dei freni. Il volume è fisso, non è fastidiosamente alto, tanto che, per evitare sorprese, non ho nemmeno cercato di operare con la 6021 (la vecchia Control Unit). Stranamente infatti si può in alcuni modelli abbassare il volume codificando il codice 63, ma le varianti sono tante per cui se volete accertarvi di questa possibilità (non è prevista per le E 41/141) consultate i libretti d'istruzione.

Illuminazioni molto realistiche dei fari, con funzione luminosa di spegnimento in caso operativo con convogli semplici (spegnimento dei fari rossi di coda) o navetta (spegnimento, in caso di spinta, dei tre fari anteriori). La luce è così intensa che ha creato un curioso effetto nell'ultima foto di questo Capitolo, andate a vederla!

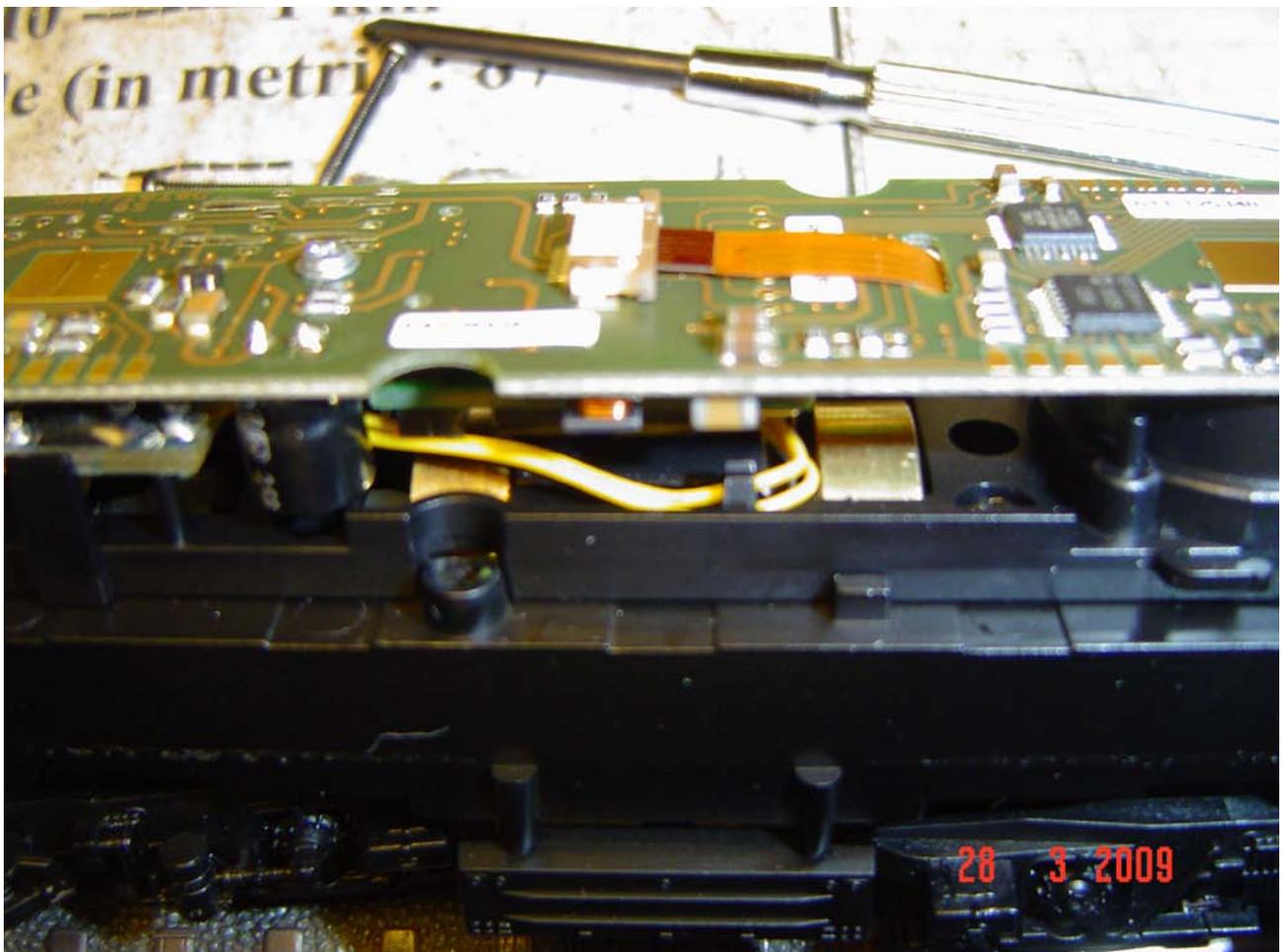


Foto n. 23: particolare della *sede invito* delle viti che fermano il pesante mantello nelle E 41/141 DB Märklin

Nella **foto n. 24** la 141 è stata egualmente aperta, ma, come leggerete poi, per operazioni più semplificate.

In ambedue le loco osservate le originali lunghe viti che fermano il mantello metallico, da conservare accuratamente ed oramai usuali nei nuovi modelli.

Sul circuito stampato vi sono due incavi a semiluna fatti apposta per permettere il passaggio dei supporti per le viti realizzati, in un blocco unico, nella carrozzeria come si vedono nella **foto n. 32**.

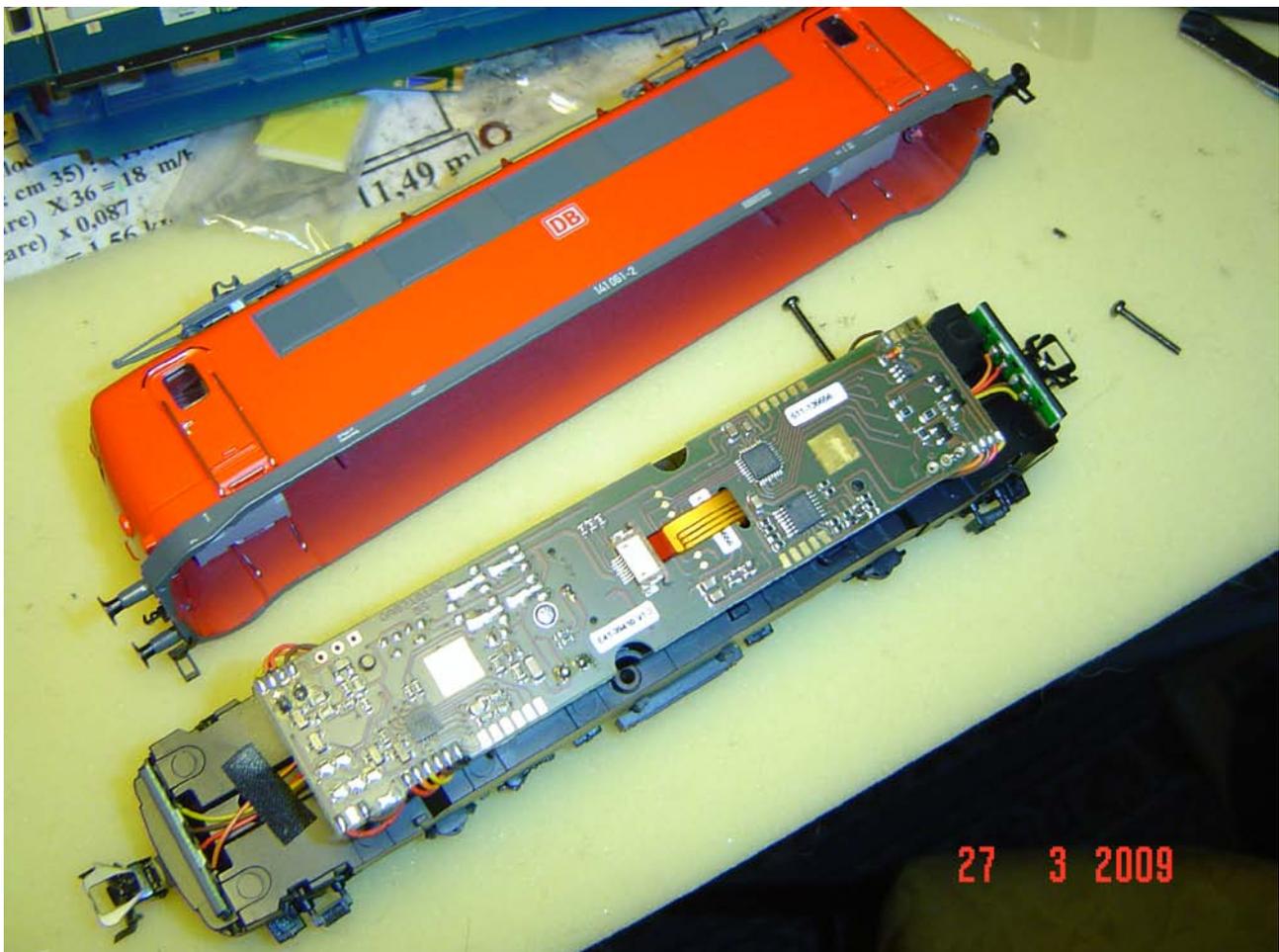


Foto n. 24: l'interno della 141 DB AG Märklin

Nella **foto n. 25** la carrozzeria della E 41 presenta sul bordo tre fori. Per la versione anni Cinquanta solo due di quei fori sono da utilizzare per inserire (la precisione Märklin a volte è fenomenale) i tubi dei rec (**foto n. 26**) una volta applicata la loro parte superiore, a pressione, sul pancone nei fori predisposti a destra ed a sinistra (**foto n. 8 e n. 15**).

Il terzo foro nella E 41 resta libero (**foto n. 26**), mentre nella 141 vi è innestato uno scalino, già applicato in fabbrica (**foto n. 24 e n. 27**), subito sotto il respingente di destra (guardando il locomotore di fronte è a sinistra) che, durante le operazioni manutenzione, consente ad un ferroviere di salire su un predellino posto sopra il respingente e da lì, aiutato da due corrimano (nel modello finissimi e già applicati), raggiungere i vetri anteriori. Resta tuttavia il dubbio, espresso già per le 150 nel Capitolo 25°, *come diavolo* faranno ad arrivare al finestrino sinistro, in bilico e senza il corrimano presente nelle E 41 e nelle E 50? Ho cercato allora di immaginarmi un ferroviere in equilibrio precario e ho sentito chiaramente scappare uno "Scheiße!". L'ottimo frontale del 141 (con i 2 rec già applicati nel lato che rimane modellistico) è visibile nelle **foto n. 27 e n. 36**.

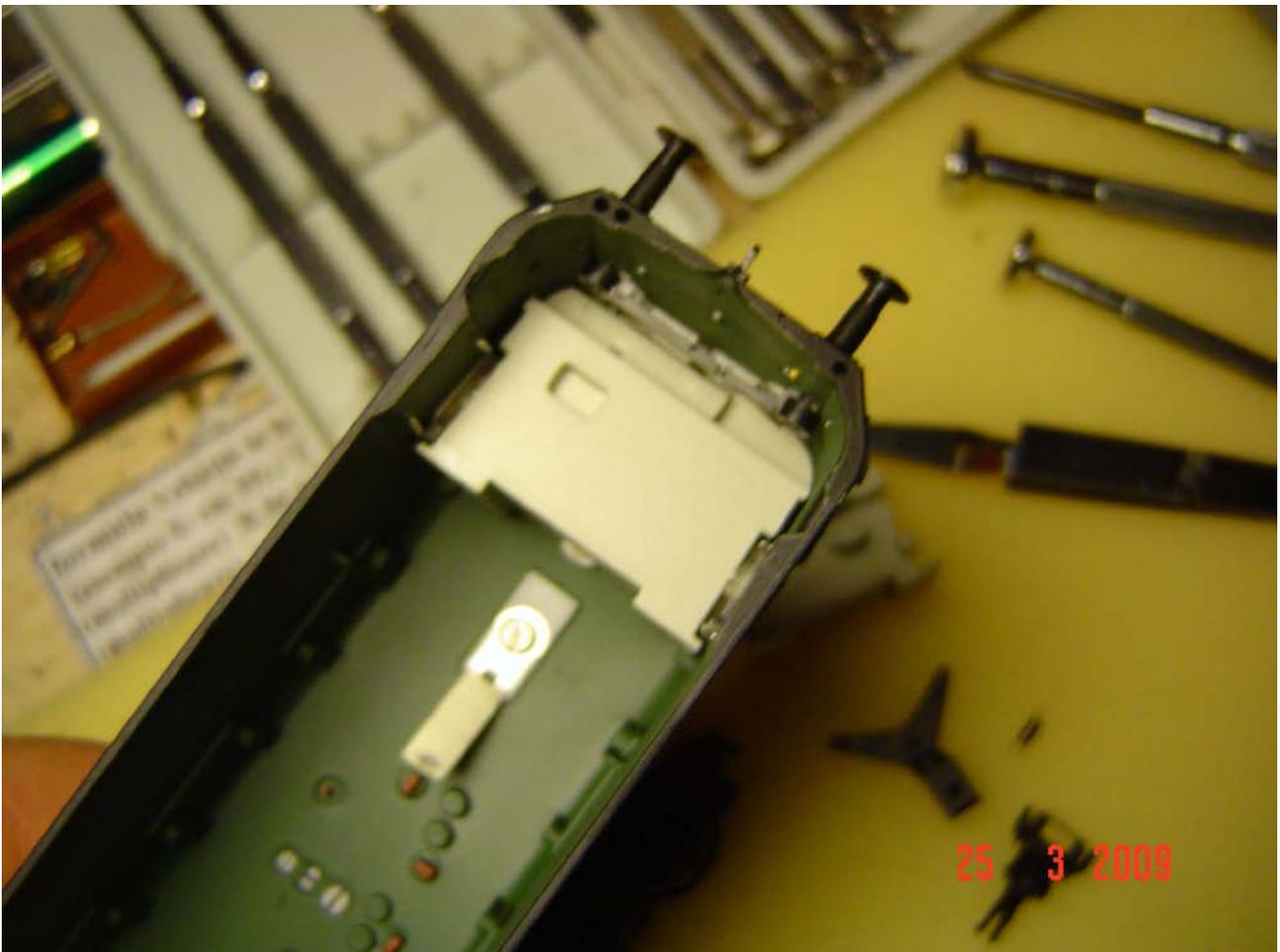


Foto n. 25: particolare dei fori sul bordo della carrozzeria dell' E 41 DB Märklin

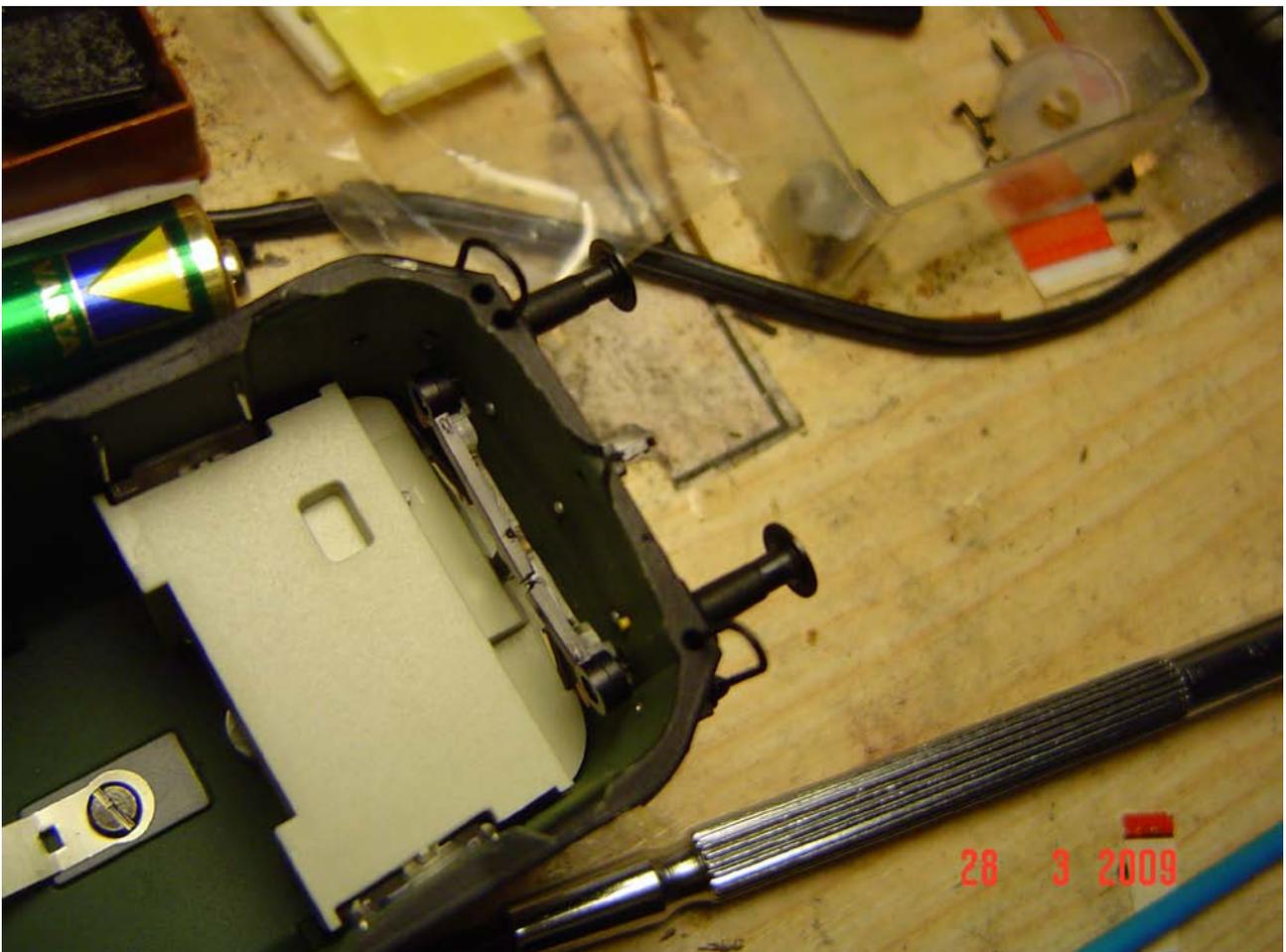


Foto n. 26: in quei fori vanno inseriti i tubi dei rec dell' E 41 DB Märklin



Foto n. 27: la scaletta ed i corrimano applicati sul 141 DB AG Märklin

OPERAZIONI A MANTELLO... APERTO

L'ottimo frontale delle E 41/141 viene *deturpato* dall'enorme gancio, allontanabile (foto n. 21) e dall'altrettanto enorme porta-gancio.

Ora tutta l'operazione di allontanamento del porta-gancio è opzionale, semplice ed altrettanto priva di rischi.

Naturalmente se volete rinunciare ad un lato realistico o, se preferite metterla così, volete ambedue i lati modellistici (in un locomotore adatto a treni con Silberling), saltate tutto questa parte del Capitolo 36° e dormite sonni tranquilli, ma se...

Avete avuto tempo per pensare e state continuando la lettura, bene.

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. 28, 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. 29 e n. 30).

I pezzi (foto n. 31, che potrebbero servire) fissateli nella confezione.

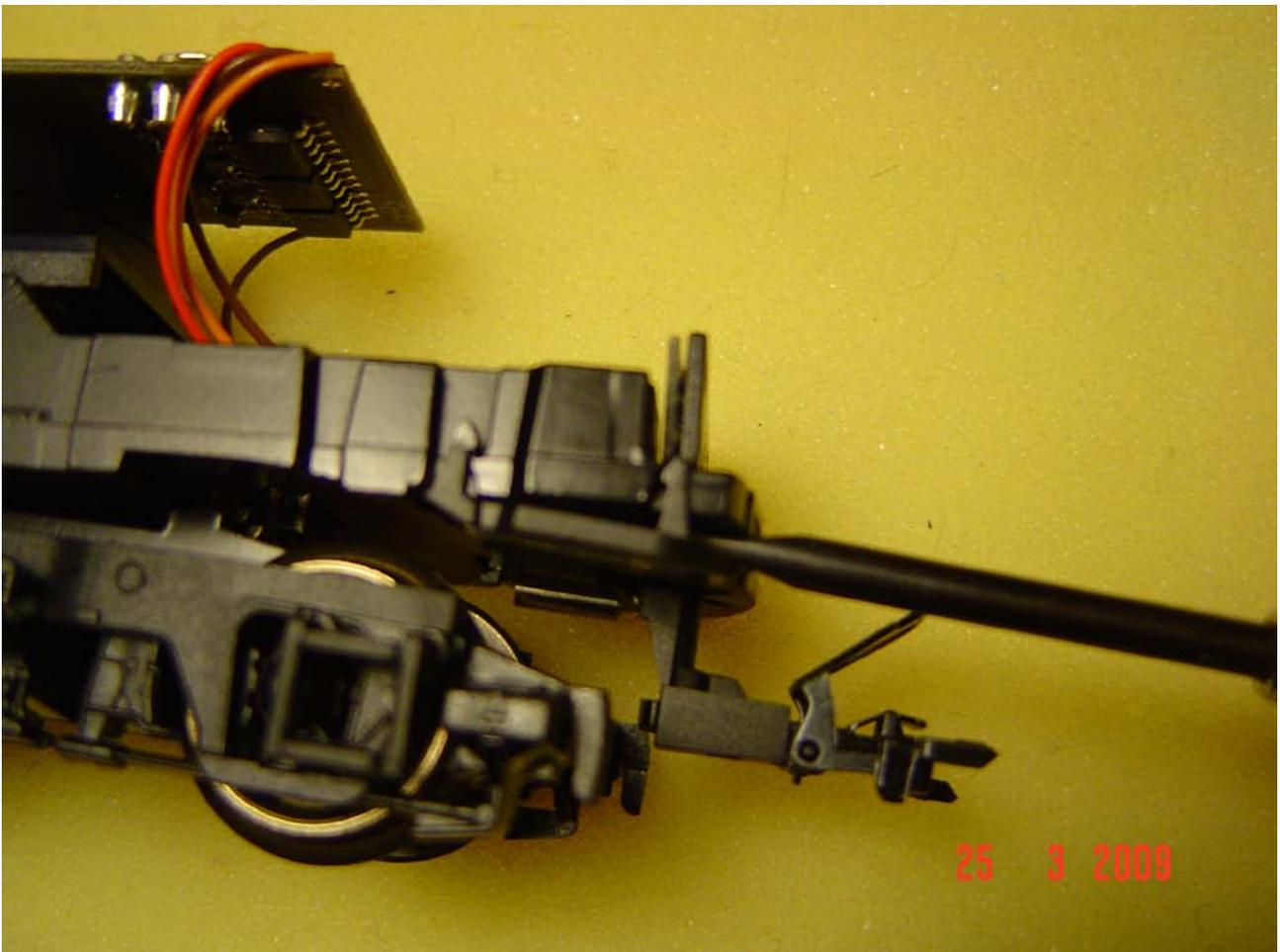


Foto n. 28: come allontanare il porta gancio nell'E 41 DB Märklin



Foto n. 29: le parti che compongono il porta gancio nell'E 41 DB Märklin

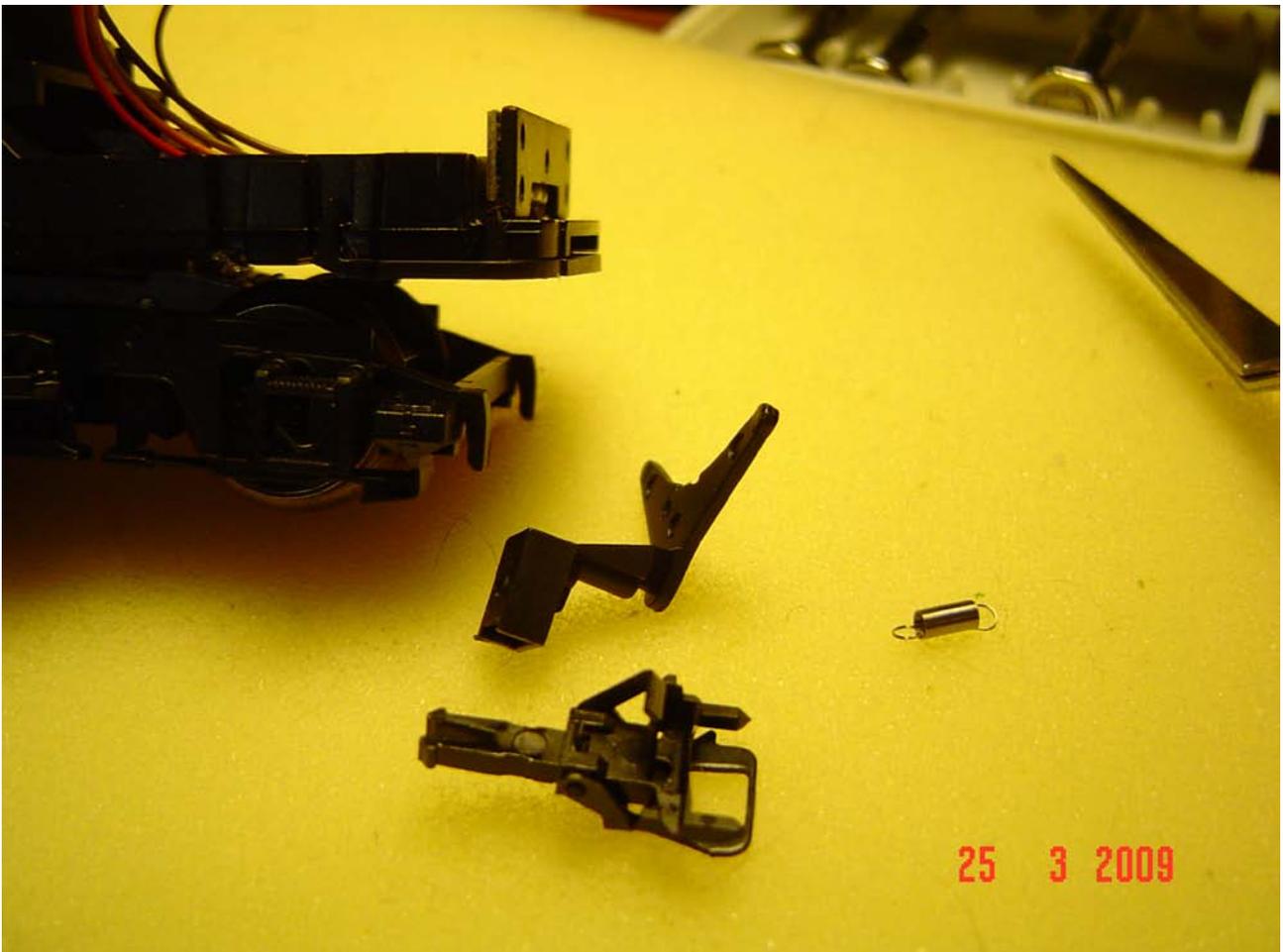


Foto n. 30: il porta gancio nell'E 41 DB Märklin è composto da 3 pezzi



Foto n. 31: 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.

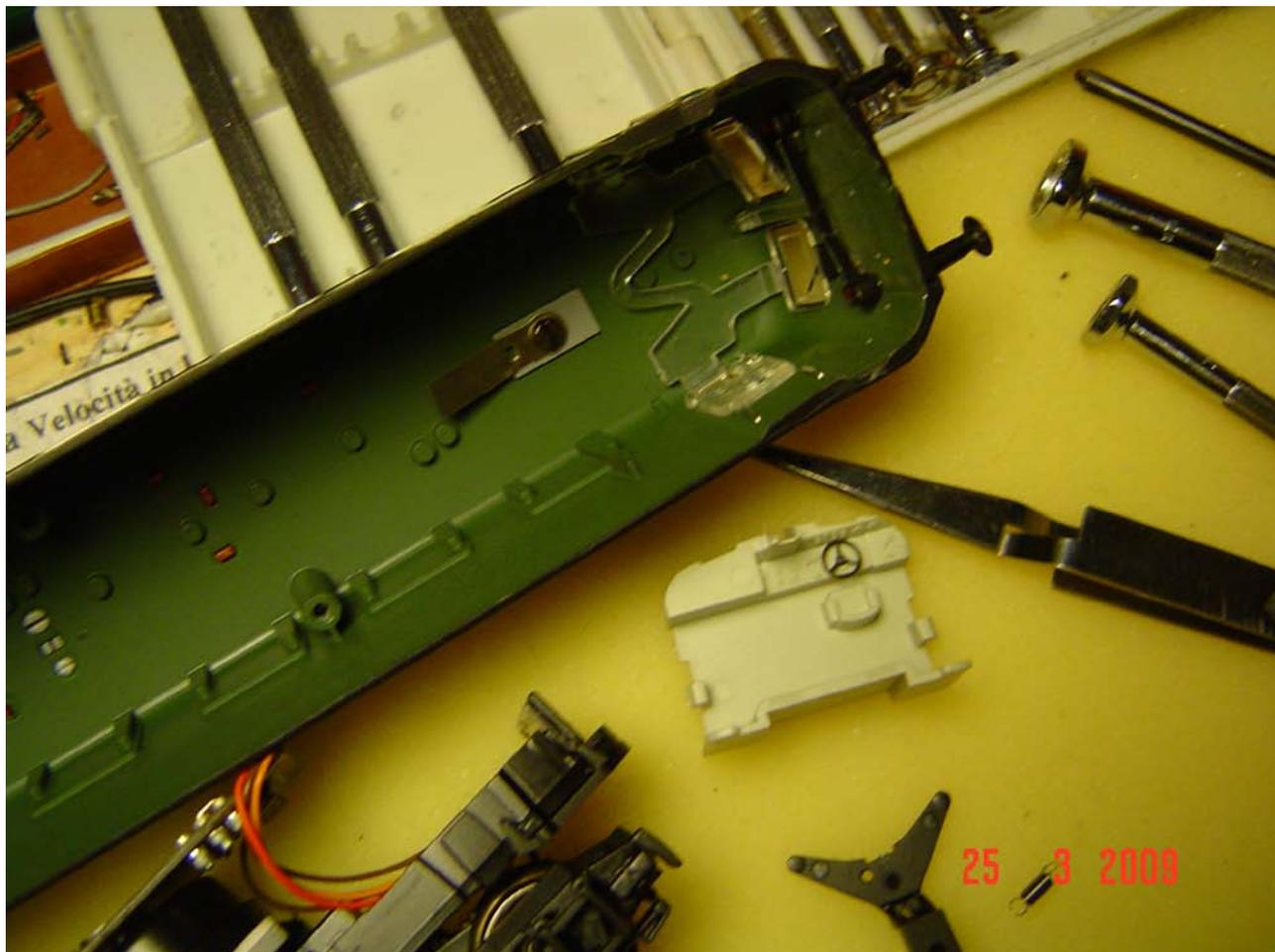


Foto n. 32: la cabina di guida allontanata dall'E 41 DB Märklin

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 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. 33: la cabina di guida ha il sedile del conduttore troppo accostato

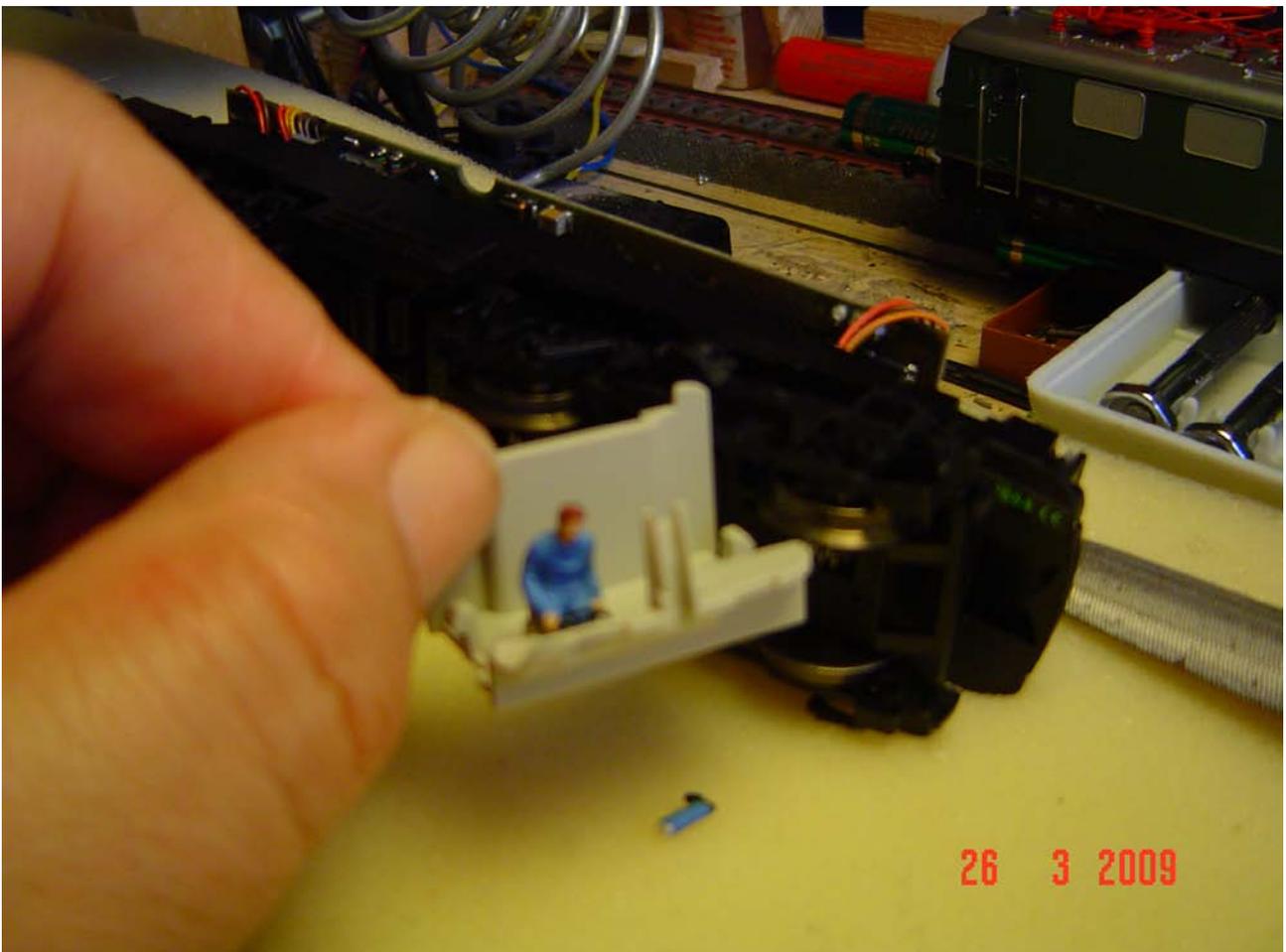


Foto n. 34: il macchinista (mutilato) nella cabina di guida dell'E 41 DB Märklin



Foto n. 35: 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. 36, n. 37 e n. 38**). Rispettate le posizioni di vite, lamella e supporto di plastica!

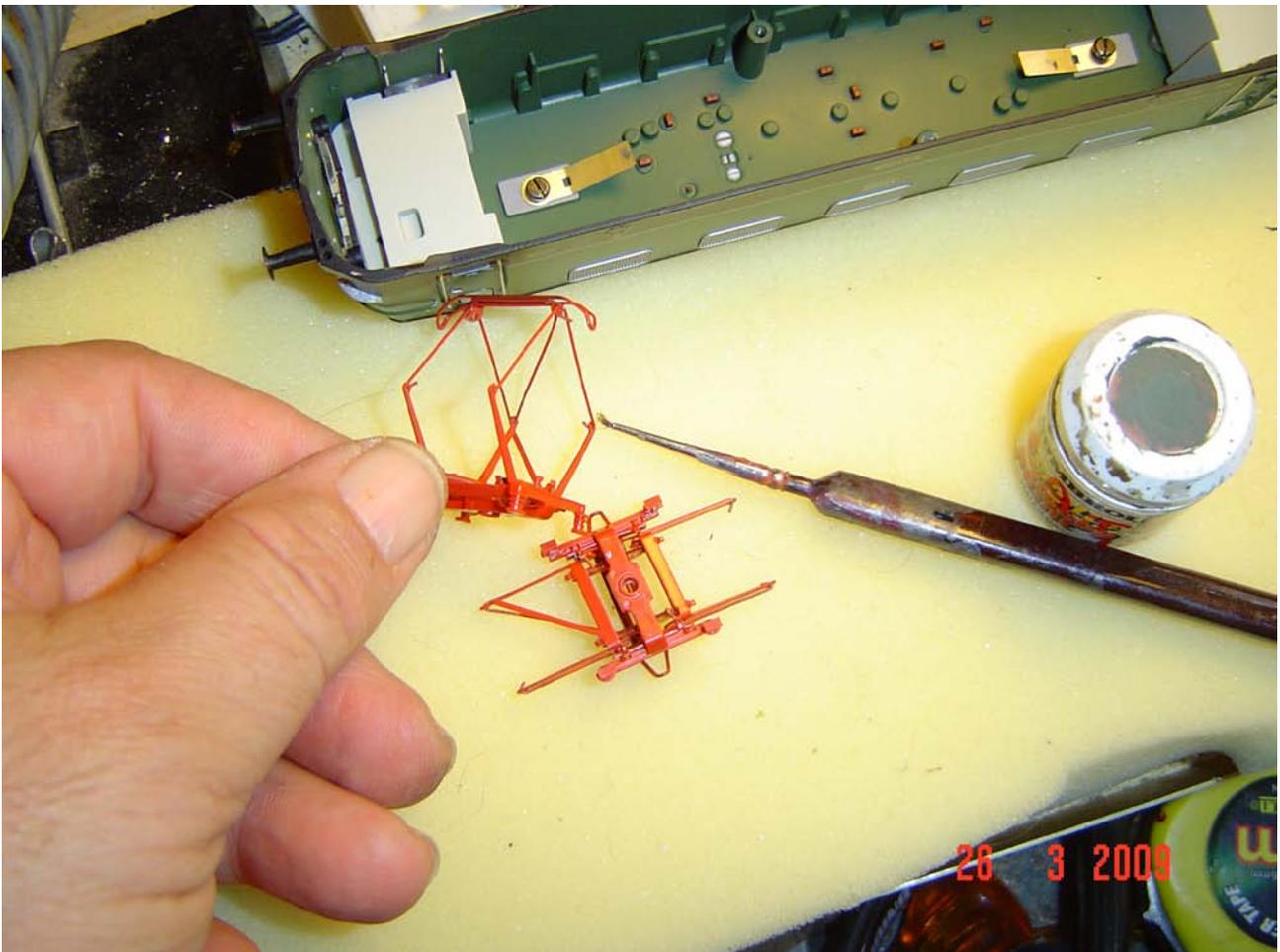


Foto n. 36: i pantografi dell'E 41 non hanno gli isolatori verniciati



Foto n. 37: gli isolatori verniciati, attendere sino ad essiccazione completa!

APPLICARE GLI AGGIUNTIVI SUI DUE FRONTALI



Foto n. 38: 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. 39](#), 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. 39: 141 con due Rec, gancio semplificato, dal lato operativo modellistico

Il lato realistico nell'E 41 l'avete già visto nella [foto n. 38](#), 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. 40**.



Foto n. 40: 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

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. 41**, 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. 41: 141 con gancio realistico e tubi dei freni leggermente storti, da sistemare prima che il Bostik possa asciugarsi

Come potete vedere (foto n. 40, n. 41 e n. 42) 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. 42: 141 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.

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. 44**).



Foto n. 43: la potentissima 141 in trazione sul banco dinamometrico

CONCLUSIONI

Queste 2 macchine sono arrivate 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 (in realtà sto scrivendo e, terminando il Capitolo, nell'aprile del 2009) stanno 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.

Tuttavia le prove pur *anacronistiche*, condotte sui tratti di norma più difficili, non hanno palesato alcun problema e, come per la 230 001-0, o il LINT, il giudizio sulla loro operatività è più che eccellente. Sono stati messi alla prova sugli scambi da 30°, hanno superato persino le curve 24130 in forte salita, o discesa, nella zona dell'elicoidale che porta alla Schattenbahnhof, e sono transitati a passo d'uomo sui deviatori slanciati soggetti, come descritto nel Capitolo 10°, a cortocircuiti se in fabbrica per errore vengono montati gli assi troppo stretti (roba di decimi di millimetro!).

Non riesco a trovare pecche in questi locomotori, anche se il libretto delle istruzioni soffre sempre di peccati di omissione, comunque mi è sembrato realizzato più attentamente, ma non raggiunge l'optimum.

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.



Foto n. 44: la potente E 41 traina, in prova e in salita, un merci da 37 carri!



Foto n. 45: la sgargiante 141 in prova sui binari di Vibaden



Foto n. 46: un curioso effetto ottico creato dai fari dell'E 41

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.

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.

Gian Piero Cannata

