

HO SMONTATO PER VOI

E 10 ed E 40 art. 39110 - 39410

**UN AVVISO IMPORTANTE PER I POSSESSORI DI
CENTRAL STATION 1**

Un avviso di grande importanza per quanti, come me, si dilettono a modificare i parametri di accelerazione e decelerazione: queste due loco elettriche, ed altre come la Br 023 004-5 del convoglio con le Silberling (vedi la **parte D** di questo stesso capitolo), la Br 39 *INSIDER* e l'elenco potrebbe continuare, **NON** si arrestano istantaneamente se per emergenza, mentre viaggiano, invertiamo la marcia con le frecce direzionali, ma questo accade solo con la Central Station 1 (60212, **foto n. 1 e n. 2**), o, per dir si voglia quella nata dalle ibride nozze con la ESU... no, signori! Le macchine menzionate terminano prima la frenata, che se lunga può risultare persino pericolosa, poi, solo quando sono ferme, o schiantate contro un altro convoglio, fate voi, invertono le luci e cambiano direzione, addirittura ripartono in direzione opposta e raggiungono la velocità prima impostata!

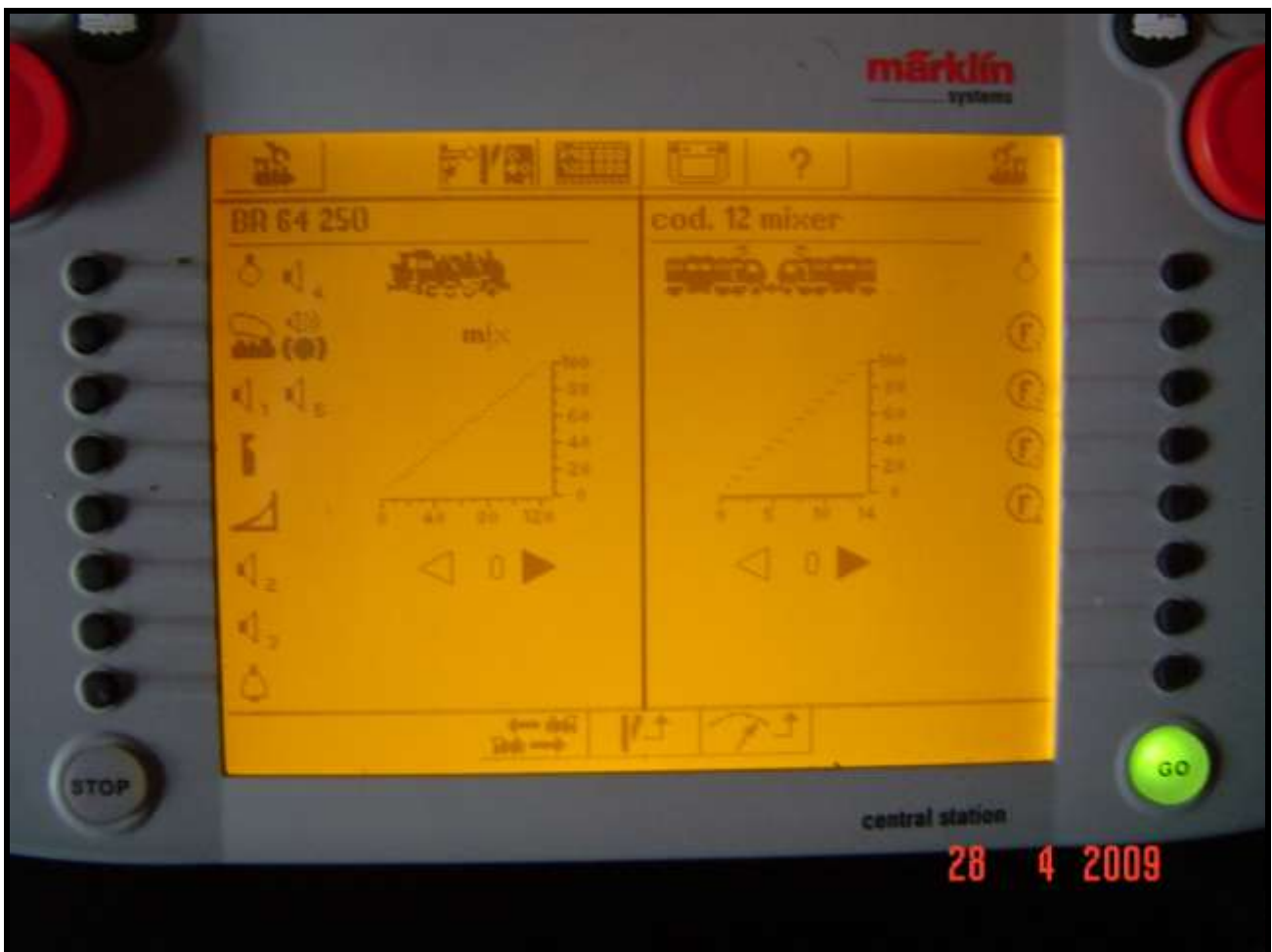


Foto n. 1: nella CS 1 le frecce direzionali possono essere inefficienti.



Foto n. 2: le frecce direzionali, ingrandimento del quadro della C S 1.

Per bloccare o invertire velocemente la marcia in queste macchine nuove si può invece:

- 1) spingere il pulsante STOP (soluzione drastica che blocca anche altre loco in marcia), poi modificare i parametri e riavviare;
- 2) spingere uno dei due pulsanti rossi (quello del lato che comanda la macchina), nella **foto n. 1** in alto a sinistra e a destra;
- 3) toccare sul visore con una bacchetta il triangolo d'accelerazione, come nella **foto n. 2**, ma, attenzione, l'arresto immediato si ottiene solo se si è attivato il triangolo del comando diretto o F4, (nella stessa **foto n. 2** subito sotto il simbolo del fischio e in questa **foto** non attivato);
- 4) nessun problema se si usano la Motorola Control Unit (6021) o la Mobil Station (60652), l'arresto e l'inversione sono immediati.

Curiosamente in prodotti, usciti quasi in contemporanea nel 2009, come l'ET 420, l'arresto e l'inversione della marcia e della velocità sono come in passato istantanei...

PROVE RIPETUTE NEL 2014



Foto n. 3: la E 10 190 per le prove a Vibaden.

Sia la E 10 190 (art. 39110) che la E 40 156 (art. 39140) del 2009, se provate con la con la Central Station 2 60214, non manifestano questo difetto, così anche le ultime 140 (come la 253-6 art. 37404 del 2011). Le ultime prove di conferma sono state eseguite nel gennaio del 2014 (sequenza di foto dalla n. 3 alla n. 8).

In particolare mentre sul mio plastico di Vibaden (foto n. 3 e n. 4) la elettrica si è arrestata sempre dolcemente o di botto, se invertivo la marcia con le frecce accanto all'immagine della macchina, con la CS 1 (le frecce si vedono bene nella foto n. 7) non hanno nessun effetto immediato e, al termine della frenata, il modello riparte nella direzione opposta... nessun problema se la cosa si manifesta sul banco di prova a rulli.



Foto n. 4: la E 10 190 presa in carico dalla CS 2 di Vibaden.



Foto n. 5: la E 10 190 con la CS 1 del banco di prova.



Foto n. 6: la E 10 190 posizionata sui rulli del banco di prova.

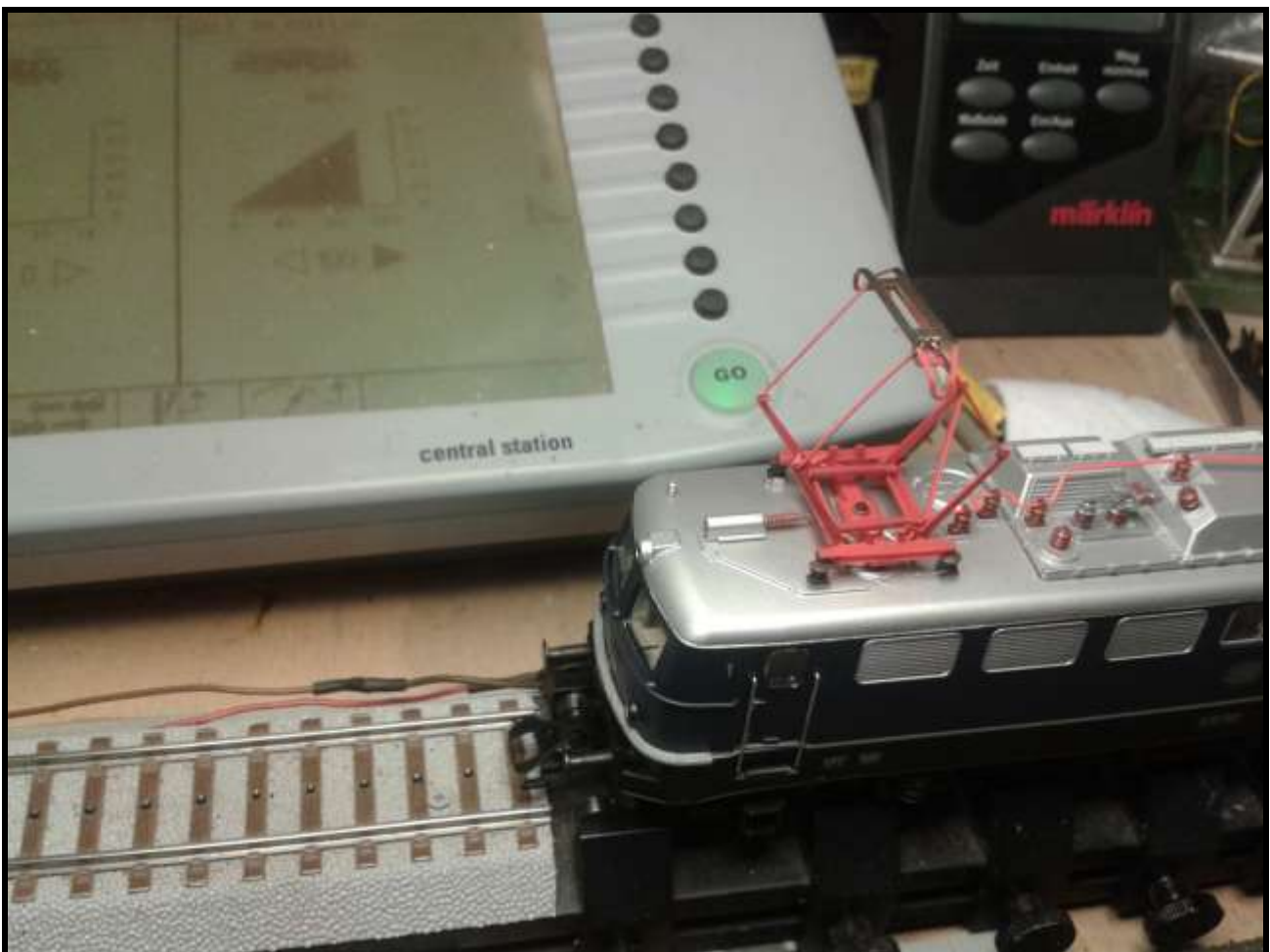


Foto n. 7: la E 10 190 con la CS 1 lanciata a forte velocità.



Foto n. 8: la E 10 190 con la CS 1 in frenata (vedi il contachilometri).

MISURE NUOVE

Come per le E 41 e le E 50, sono finalmente rispettate le misure in H0, dopo cioè circa 40 anni dall'uscita dei vecchi modelli, le E 10 ed E 40, hanno una lunghezza esatta, come del resto è accaduto per i modelli nella tabella in calce (che ripropongo dal **Capitolo 36°**, terminato in aprile 2009). I modelli di locomotori Märklin, messi in produzione dal 2011, parlo delle 110, 139 e le 140 (delle quali sono già stati preparati a tutto il 2013 numerosi modelli, rivisti nella meccanica, anche se alcuni in piccole serie, MHI), sostituiranno, in scala esatta come avvenuto per le E 10.3, le vecchie storiche **3039** e **3156** solo per citare due modelli della Märklin passata.

Riassumendo ecco una tabella di confronto col passato:

Märklin	E 41/141 (3034 ecc) 17,5 cm	nuovi E 41/141 (39410 ecc) 18 cm
Märklin	110/E40/140 (3039 ecc) 18,3 cm	nuovi E 10/E 40 (39110 ecc) 18,9 cm
Märklin	114/110.4 (3033 ecc) 19,2 cm	nuovi E 10.12/E 10.3 (39120 ecc) 18,9 cm

ESTETICA, FORZA DI TRAZIONE E SUONI

Belli i frontali con gli sbrinatori e i corrimano finalmente riportati. La forza di trazione è enorme, come per le E 41, il funzionamento ottimo, le funzioni sonore erano limitate alla tromba ed ai ventilatori.

Dal 2011, col nuovo motore che ha sostituito il Softdrive–Sinus, la trazione è notevolmente aumentata (vedi il raffronto sull'aggiornato **Capitolo 31°**).

Nel 2012, nel modello di E 10, destinato temporaneamente al traino del prestigioso Rheingold e per questo in colorazione crema e blu, è stato ampliato il corredo sonoro, come del resto sta accadendo a quasi tutte le macchine mfx del passato recente.

Da quello che si osserva nella realtà (**foto n. 9**), almeno per le nostre elettriche delle Ferrovie italiane, i ventilatori andrebbero accesi solo quando la macchina si sia arrestata in stazione, o normalmente il loro rumore si percepisce solo a loco ferma, mentre durante il viaggio il frastuono del convoglio copre ogni altra cosa.



Foto n. 9: la FS 464 ferma a Magione (PG), solo in quel momento ho percepito il rumore dei ventilatori, prima coperti dal convoglio.

Fa solo *un po' rabbia* il fatto che con una minima diversità di prezzo si può oggi (2014) avere una loco con una vasta gamma di suoni e che, se andiamo a modificare una nostra “muta” tramite un centro assistenza (per la garanzia è meglio non correre rischi!), ha un costo almeno triplo, a causa dei ricambi e della spesa tecnica...

MANTELLO E CONSIDERAZIONI SUL MATERIALE PLASTICO

Il mantello ed il telaio sono totalmente metallici, solo i copri carrelli sono in plastica, ben dettagliati sì, ma con le scalette posizionate ben distanti dalle fiancate (giustamente), e a pressione; si possono staccare con molta facilità, mi è accaduto. Perciò ricontatele ogni volta che maneggiate il modello: sono 4, e 4 (2 per lato) devono essere anche quando riponete la loco (foto n. 10). Una scaletta poi si è spezzata (parlo degli incastri) e l'ho dovuta incollare, ho chiesto un ricambio perché non si sa mai.

Il nuovo, materiale sintetico scelto dalla Märklin, spero forse sarà più stabile nel tempo, è tuttavia fragile e poco elastico... e questo è un problema attuale!

Rivarossi e Roco, più di vent'anni fa, scelsero un materiale plastico che si essiccava letteralmente dopo alcuni anni e diveniva fragile come una resina. La stessa cosa avveniva con i corrimano dei carri Märklin doppi porta auto, tipici dei rapidi treno+auto degli anni Novanta.



Foto n. 10: le scalette d'accesso in cabina sono ben distanziate dai carrelli

Il compianto Maestro modellista Arnaldo Pocher utilizzò per i suoi indiscussi piccoli capolavori una lega metallica che gli consentiva di modellare perfettamente splendidi carri per la pesa FS, o pompe per il rifornimento idrico delle vaporiere, serbatoi e carri speciali... ma in pochi anni il metallo faceva *harakiri* e si piegava, il risultato era penoso: i miei pezzi, acquistati nel 1985, erano praticamente distrutti già nel 1993. Noi dovremo aspettare anni prima di sapere se la nuova plastica sia migliore di quella del passato... vedremo.

PANTOGRAFI E PARTICOLARI

Agli inizi degli anni Novanta entrai in possesso di quattro modelli Roco di E 41, 110 e 140 in corrente continua ed analogici. Subito un increscioso episodio: i loro pantografi erano così delicati che si spezzavano(!) se si spingevano per chiuderli con troppa energia, o al minimo difetto della linea aerea. Per chi non avesse letto la storia nel mio **Capitolo 08**, la ripropongo qui di seguito.

Debbo ricordare che abbassare, come hanno fatto altri produttori, lo spessore della base del pantografo e diminuire la misura del tondino, o, peggio ancora, eliminare la capacità di captare la corrente ricorrendo a snodi e riproduzioni in sola plastica, porta ad una tale fragilità che nel 1990 in una foto, comparsa sul numero di dicembre della Rivista "Tutto Treno", scoprii che sia la locomotiva elettrica E 41 della Roco, allora da poco uscita sul nostro mercato, fotografata per l'articolo di presentazione, sia la mia personale, da poco acquistata, avevano la base di un pantografo spezzata nello stesso, identico, punto. Questo avveniva semplicemente durante l'operazione di abbassamento degli archetti di un pantografo oltretutto più robusto, in teoria, perché del tipo simmetrico classico i DB S 54.

La Casa Austriaca, tramite l'Importatore e l'interessamento di un negozio romano, mi inviò in poco tempo dei nuovi pantografi, che però si frantumarono letteralmente durante la marcia, persino le parti metalliche prima si piegarono e poi si spezzarono per aver incontrato un ostacolo (un palo della linea). Nella foto n. 6 (N. di A.: rileggete il Capitolo 008°) la mia E 41 Roco, modificata con il bel pantografo 220433 della Casa di Göppingen. Anni fa i pantografi rotti, originali, li sostituii con i 7218, metallici, sempre della Märklin, erano meglio che niente...

I pantografi DBS 54, **art. 220433** Märklin, hanno da molto tempo, e lo sottolineo... molto, sostituito gli obsoleti (risalivano agli anni Sessanta) pantografi con molloni a vista **7218**. Tuttavia oggi iniziano ad accusare gli anni, non tanto per la loro finezza, ma per il sistema di attacco al tetto, che ricalca pari pari quello degli antenati delle vecchie 110 ecc. Bene farebbe la Casa di Göppingen ad adeguarsi alla “concorrenza” che sta facendo passi da gigante, certo a prezzi elevatissimi...

Per quanto riguarda la serpentina, tipica delle E41 e di queste E 10 ed E 40 (**foto n. 11 e n. 12**), nei modelli della Roco (plastica finissima) si spezzava immediatamente (specialmente se maneggiata da un incauto *märklinista* non avvezzo a simili finezze!), negli attuali modelli Märklin sono dettagliate e al contempo robuste, tuttavia necessitano di un minimo d'accortezza per non piegarle: insomma non schiacciatele prendendo in mano la locomotiva, alla lunga...



Foto n. 11: la serpentina al centro della fiancata è robusta.



Foto n. 12: la serpentina necessita di accortezza nel maneggiarla.

MANTELLO, SMONTAGGIO

Dalle **foto n. 13 e n. 14** si vede bene che lo smontaggio sia abbastanza semplice, in pratica due viti poste diagonalmente e simmetricamente opposte nel sottocassa. **CONSULTATE** l'apposita figura ogni volta che vorrete smontare il pesante mantello metallico, non rischierete di maneggiare incautamente il cacciavite e... attenti alle scalette!

Eventuali interventi sul circuito stampato vanno fatti, esclusivamente, dall'Assistenza Märklin e vi consiglio anche di rileggere il mio **capitolo 036°** sulle Br E 41, 141. Le istruzioni sono abbastanza chiare e precise, ma metter mano ai connettori a nastro è sempre sconsigliabile.



Foto n. 13: la posizione della serpentina vi può aiutare ad individuare l'esatta posizione della vite vicina al carrello dotato di pattino, consultate le istruzioni!

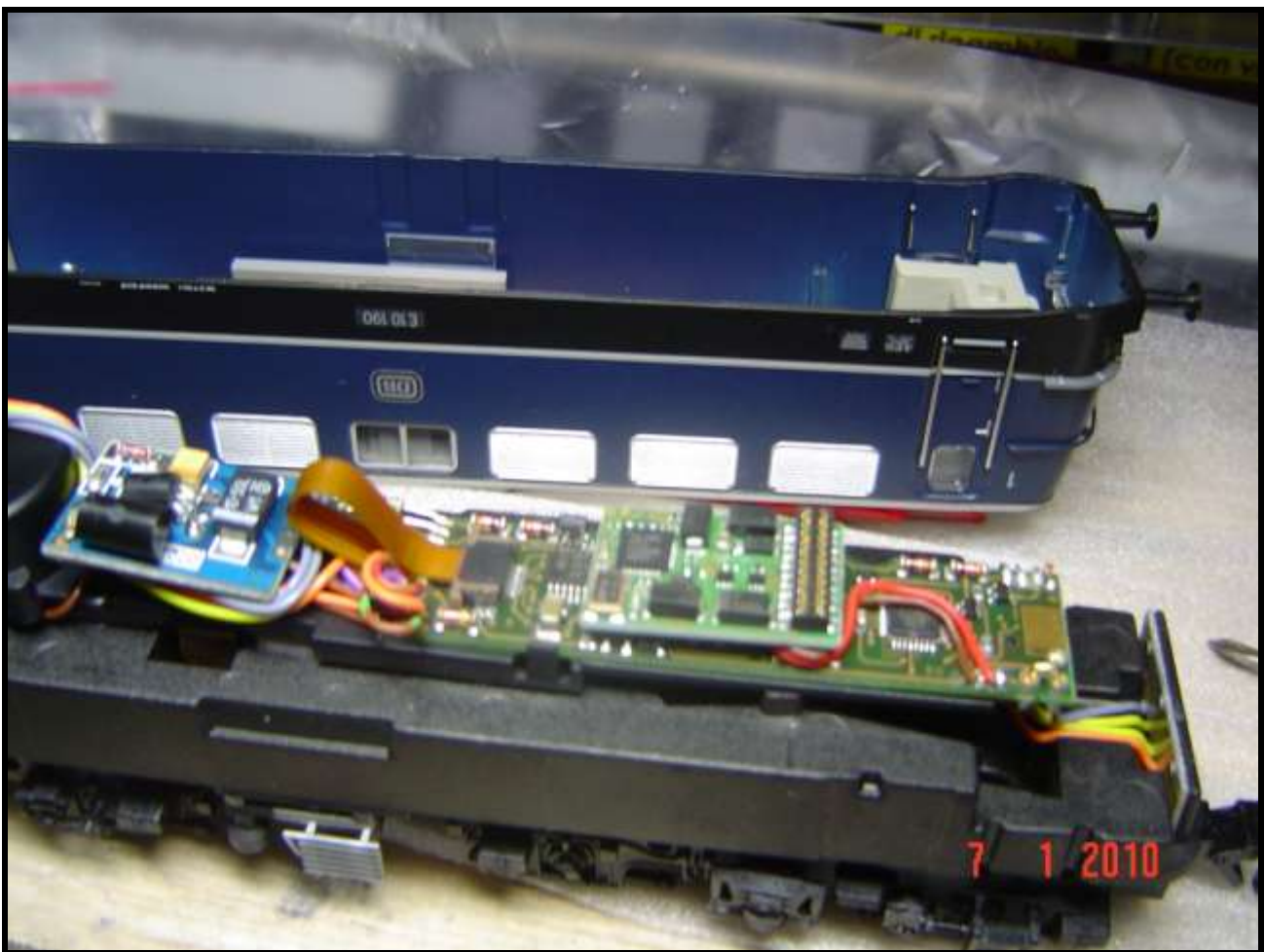


Foto n. 14: interno della E 10 190, precisione ed alta tecnologia

AGGIUNTIVI

In uno dei due sacchetti troverete condotte dei freni (le solite incomplete) in sovrabbondanza, ma curiosamente (almeno nel mio caso) nessun gancio realistico, nell'altro (foto n. 15) due rec che vanno inseriti a pressione sul lato sinistro del locomotore, e, quindi, guardando la macchina di fronte a destra nella foto n. 16.

Sempre per non lasciare nulla al caso: sembra impossibile ma, se non volete inca...volarvi troppo, è meglio ripassare con una punta di trapano per metallo i fori delle sedi di quei 2 rec, sono difficilissimi da inserire e si rischia seriamente di rovinare la preziosa carrozzeria maneggiando con forza delle pinze. Se poi dovessero rischiare di perdersi... basta una goccia di colla (io uso in questi casi una vinilica).

Io, dopo aver penato, ho inserito il rec fornito dalla Märklin sul frontale dotato del necessario gancio modellistico e su quello realistico uno della Roco, francamente più fine.



Foto n. 15: sacchetti degli aggiuntivi della E 10 190.



Foto n. 16: anteriore realistico della E 40 156, il rec però è della Roco.

MODIFICHE PERSONALI

Nelle mie macchine, una volta scelto il lato da rendere realistico, ho allontanato, forzando gli incastri con un piccolo cacciavite, sia il gancio modellistico, con il suo porta gancio (foto n. 17), sia la cabina di guida (foto n. 18 e n. 19) per posizionarvi un macchinista. Ambedue le operazioni sono intuitive e, se non ve la sentite di rischiare, potete farmi una telefonata al mio numero 3476757098 Wind.

Come sempre il macchinista va pesantemente mutilato (foto n. 20).

Smontate un pantografo per volta (si evita di perdere viti e il piastrino lamellare di connessione tra gli archetti); io uso poi verniciare di grigio scuro gli isolatori, assurdamente rossi per semplificare il loro assemblaggio (foto n. 21) (vi ricordo il libro “Serena discussione”).

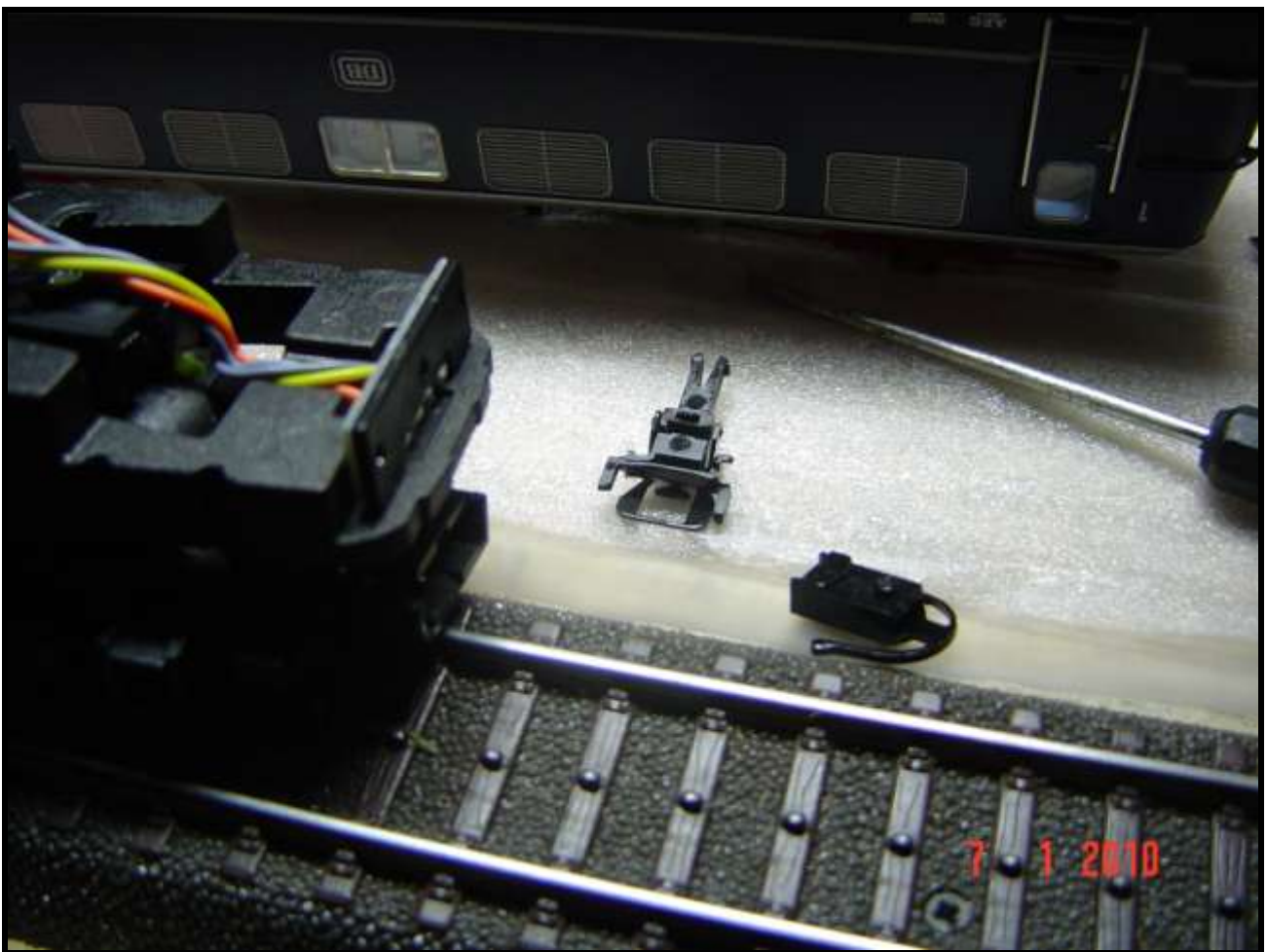


Foto n. 17: allontanamento, basta un cacciavite, del gancio e porta gancio.



Foto n. 18 e n. 19 : allontanamento della cabina di guida facendo leva con un cacciavite.



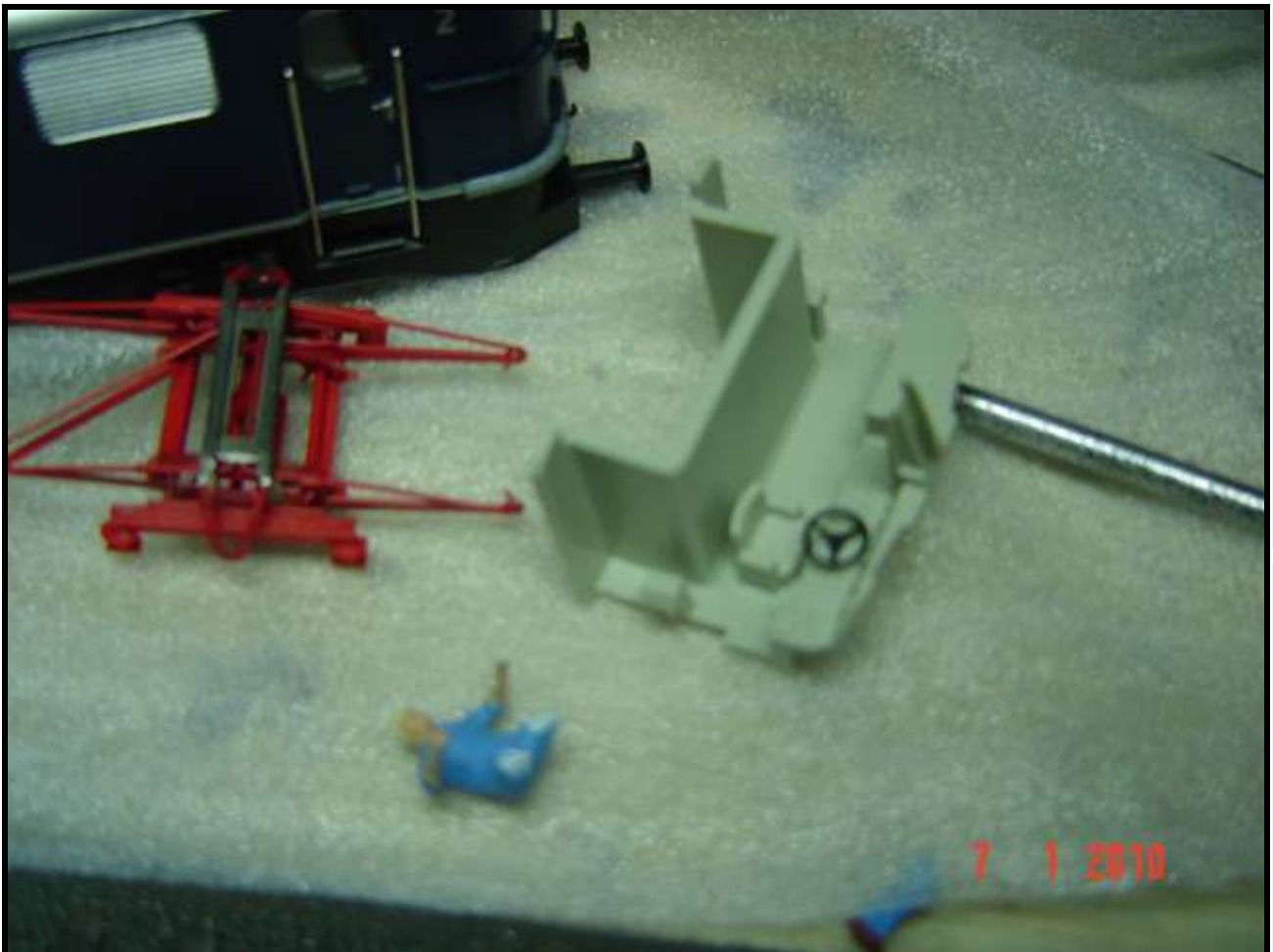


Foto n. 20: cabina di guida allontanata e mutilazione del macchinista.



Foto n. 21: allontanamento dei pantografi e verniciatura degli isolatori.

Attenzione nel rimontare i pantografi: la barra di rinforzo diagonale deve essere direzionata verso il lato centrale (foto n. 22) altrimenti andrebbe a toccare, e rovinare, il meccanismo motore di sollevamento, protetto, come al vero, da una cupoletta grigia.

ANTERIORE DELLE E 10 ED E 40... PRECISAZIONI

Ho visionato libri ed articoli tedeschi per capire se fosse o no corretta la scelta della Märklin di fornire i frontali dei suoi modelli di due soli fori per le condotte dei freni: le immagini dimostrano che le E 40 agli inizi avevano due tubi dei freni (foto n. 22), anche se presto furono raddoppiati perché alcune macchine furono destinate a servizi di treni navetta, come si vede per esempio per la 140 della foto n. 23.



Foto n. 22: corretta presenza di 2 soli tubi dei freni per le prime E 40.



Foto n. 23: una 140 (art. 26511) spinge un convoglio di Silberling.

Stessa cosa accadde per esempio alle E 41 e soprattutto alle 141 (**foto n. 24**) ed in particolare all'unica, speciale per colorazione ed impiego, la famosa 141 248-5, che ripropongo con 4 tubi dei freni sul frontale modellistico nella **foto n. 25**.

Per le E 10 non ho trovato una sola foto in cui avessero due soli tubi e perciò ho applicato (allargandolo con una punta da 1 mm) l'aggiuntivo che di solito impiego per i tubi doppi, preso dal ricambio (ordinabile presso il vs. negoziante di fiducia) sotto il numero **220989**. È questa è una bustina che, insieme alle carenature frontali per le nuove E 03 o 103 (utilizzabili persino per migliorare le vecchie 103 con carrozzeria in plastica) fornisce questi tubi doppi appaiati e dotati di un solo punto d'innesto... il tutto rende la modifica estremamente agevole! La E 10 con 4 tubi dei freni la vedete nella **foto n. 26**.



Foto n. 24: una 141 DB AG (Märklin 2008) con 4 tubi dei freni.



Foto n. 25: la 141 248-5 abbinata ad uno speciale convoglio di Silberling.



Foto n. 26: la E 10 190 con 4 tubi dei freni a confronto con una 140 di Roco.

VISTO CHE CI SIAMO UNA FOTO DALL'ALTO...

Dalla [foto n. 27](#), aerea, possiamo verificare l'ottimo lavoro, in metallo per di più, fatto dalla Märklin e la modifica di stampo del vecchio [3039](#) è totale:

- a) la lunghezza è esatta (a destra a confronto un modello Roco di 140, uscito nei primi anni Novanta);
- b) i corrimani non sono più stampati, ma tutti riportati;
- c) particolari del tetto sono pressoché perfetti;
- d) suoni digitali (quasi completi) e trazione su tutti gli assi;
- e) impastato però con la verniciatura del tetto, il cavo elettrico che dà energia al motore di sollevamento dei pantografi... si può fare di meglio ed invecchiare serve a poco, vedi la [foto n. 28](#), in cui il cavo appare sempre inglobato in un tetto invecchiato di una 114 con carrozzeria in plastica e col metallo è anche più difficile far risaltare un cavo, nella foto n. 24 in particolare si nota che in un tetto nuovo il cavo quasi scompare, mentre al vero è addirittura sollevato dalla carrozzeria.



Foto n. 27: la E 10 190 (a sinistra), confronto aereo con una 140 di Roco.



Foto n. 28: cavi sempre impastati con la vernice del tetto.

GODETEVI INFINE...

Ho scattato delle immagini sul plastico di Vibaden di queste due loco. Senza tanti altri commenti gustatevi queste immagini e sappiate che il **tempo di Vibaden** a causa di un grave incidente che mi colpì il 20 luglio 2009, si fermò a lungo al 1987, e, nonostante che la E 10 e la E 40 fossero *fuori tempo* di circa venti anni, effettuai egualmente le prove meccaniche e digitali di queste due magnifiche macchine (**foto dalla n. 29 alla n. 33**).



Foto n. 29: la E 10 190 a Vibaden, i convogli sono di diverse epoche.



Foto n. 30: la E 40 156 foto dall'alto dei particolari sul tetto.



Foto n. 31: la E 10 190 traina un convoglio con carrozze "Hechte".



Foto n. 32: la E 40 156 foto dal lato con la serpentina.



Foto n. 33: la E 10 190 percorre isolata una linea di Vibaden

Questo 44° Capitolo (parte F) è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 26 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana*, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”

**Gian Piero Cannata
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098**

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**

