

## HO PROVATO PER VOI BR E10/110

Märklin art. 37010 - 39120 - 39121 - 39123 - 26540

(II parte)

**SMONTARE I NUOVI MODELLI****Attenzione, attenzione e ancora attenzione alle carenature!**

Per la verità anche la Casa produttrice avverte che le carenature sono delicate perché di plastica sottile e lo fa tramite un foglietto volante, ben fatto, ma pur sempre *volante* (nel senso che è facile che venga letto dopo aver tirato fuori dalla scatola la loco, senza la dovuta cautela).

Se osservate con molta attenzione la **foto n. 1**, vedrete che la Märklin è intervenuta in due modi per consentire alle sue E 10 345, E 10 1266 ecc di affrontare curve strette con le carenature così avvolgenti:

- 1) Le carenature sono sottilissime e con incastri delicati ed io, infatti, mi sono ritrovato direttamente nella scatola la mia prima E 10 345 con un incastro spezzato (!), che però ho facilmente riparato, semplicemente incollandolo.
- 2) Il carrello nella sua parte anteriore (o esterna, insomma sotto la carenatura, **foto n. 1**) è rastremato e semplificato.
- 3) Le carenature (**foto n. 2**) possono essere completate con una apposita mascherina, previo l'allontanamento del gancio corto e rifinite con un gancio realistico (non sempre fornito nella bustina) e le tubature dei freni, mentre i rec sono già forniti innestati dal produttore, *meno male*, e, se non avete letto quanto ho scritto sui rec delle nuove E 10 ed E 40 (**art. 39110 e 39140**) nel Capitolo 44° (per la Serie "Ho smontato per voi") vi ripropongo il pezzo, qui di seguito:

*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.*

Senza volermi incensare, anzi sì, il *sottoscritto*, anni fa, fece lo stesso con la sua Br 10 001, a cui, assottigliando le parenti interne delle carenature anteriori complete (quelle che erano fornite a parte), ho consentito il transito almeno nelle curve a partire da 57,9 cm di raggio (binario “C” **art. 24430**), evitando le antiestetiche “aperture” delle coperture montate nel modello base.

L’eleganza di quelle vaporiere, come delle E10, sta infatti tutta nelle carenature complete che la Märklin ha saputo realizzare anche per le sue imponenti 05, una delle quali la vedete nel *Museum di Vibaden* nella **foto n. 3**.

La Casa di Göppingen non ha certo bisogno di chiedermi consigli, ma da qualche anno sembra più propensa ad accettare le critiche che di solito arrivano dalle Riviste specializzate.

Nella **foto n. 4** si può vedere invece che nelle 110, ancora in servizio negli anni Duemila, le carenature sono sparite. Vedremo tra poco che la cosa rende è vero più semplice maneggiare questi locomotori, ma ci costringe a faticare un po’ per rendere realistico uno dei frontali.

Sempre nella **foto n. 4** (confronta con la **foto n. 1**) si può vedere che questi 110, non presentano certo una rastrematura nella parte anteriore del carrello e che le scalette, prima corpo unico con le carenature, qui sono applicate con incastri ai carrelli (4x).

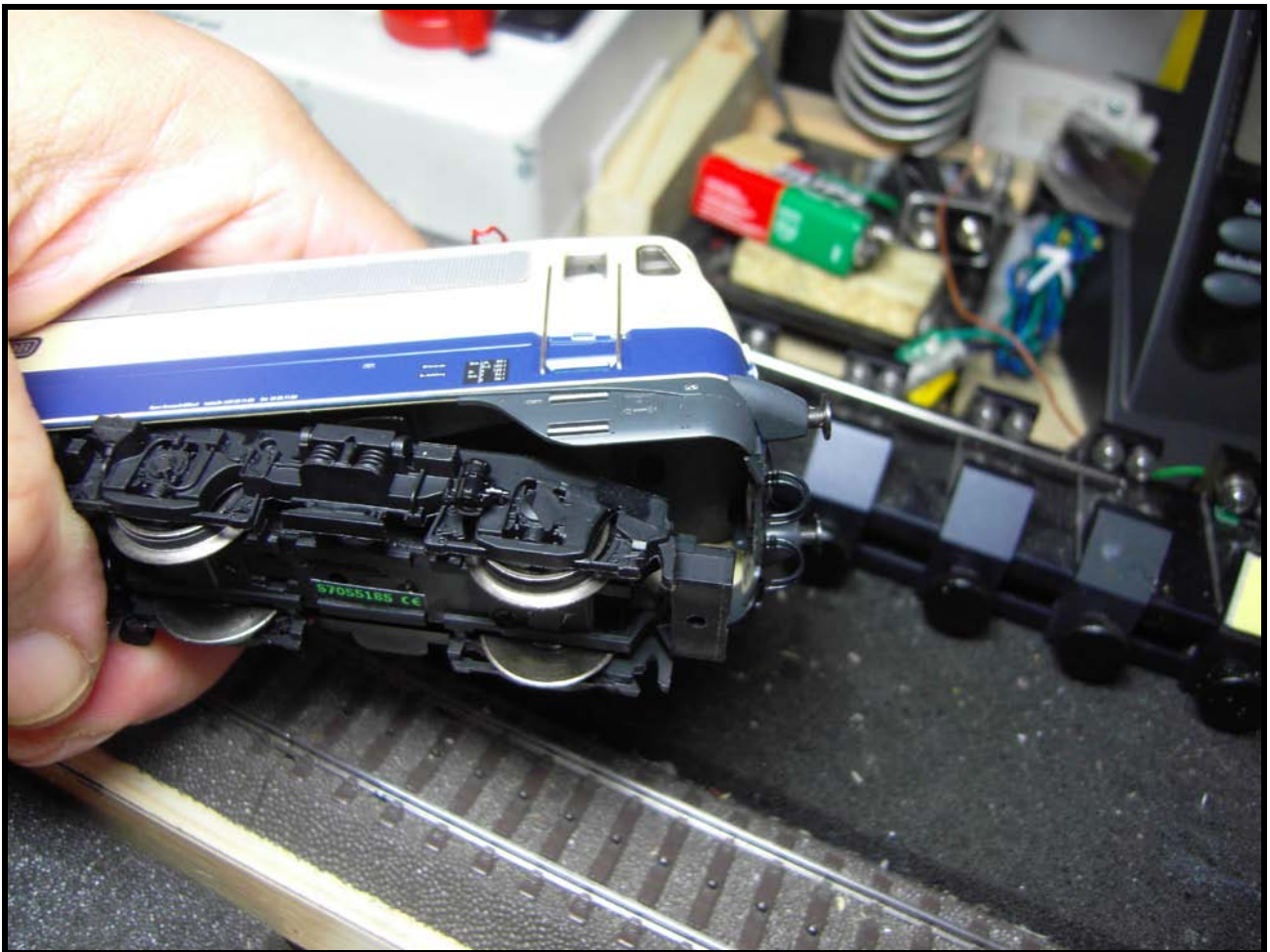


foto n. 1: carrello assottigliato anteriormente (dalla Märklin) per le E 10



foto n. 2: muso anteriore della E 10 completato con la mascherina e vari aggiuntivi





foto n. 3: carenature complete per la Br 10 001 e la 05 001, nel Museo a Vibaden



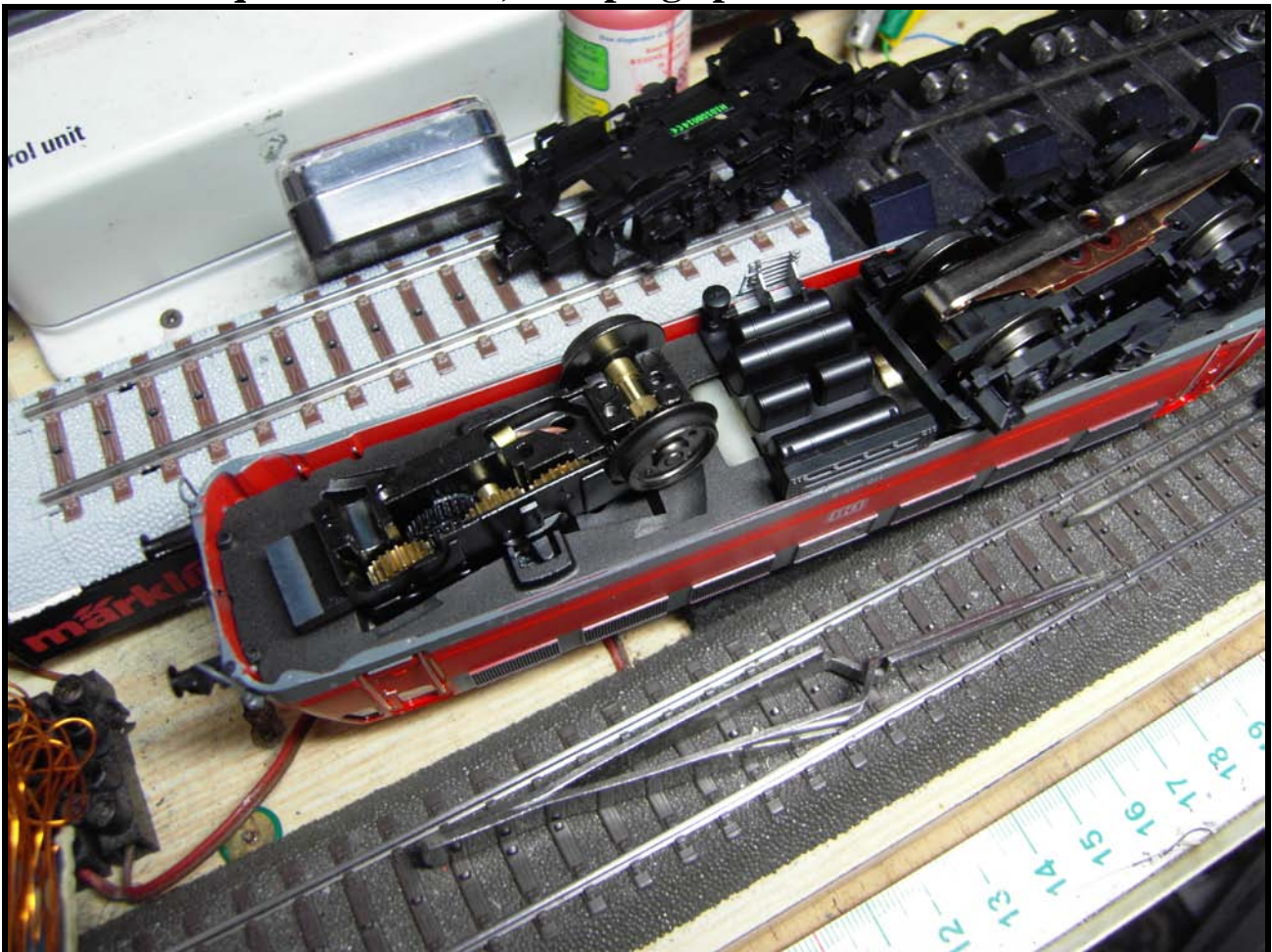
foto n. 4: carenature assenti e carrelli non rastremati nella "moderna" 110 DB AG



## ***UNA MODIFICA ESTETICA AL NUOVO 110 435-5***

Come ho detto in queste loco i carrelli sono completi (foto n. 4), ma se da un lato non rischiamo più di spezzare gli incastri delicati delle carenature, da un altro sono stato, costretto ad eliminare il porta gancio modellistico che, privo della sua funzionalità era veramente enorme e in brutta vista. L'attenzione di un modellista è infatti calamitato solo verso quel "coso" più ingombrante ed appariscente di tubi dei freni, gancio e rec vari, che pure sono compatibili col porta gancio... un modellista mi ha chiesto se fosse l'apparato Indusi!

Per evitare poi che fosse il pattino ad essere in vista sotto il carrello (per di più privo del portagancio che l'avrebbe mimetizzato), ho scelto il carrello senza pattino (lato 2) per effettuare la modifica (foto n. 4 e n. 5). Nelle foto n. 6 e n. 7 si vedono le 2 viti che fissano la copertura del carrello (da svitare con cacciaviti tipo Märklin!) e il portagancio corto che viene allontanato forzandolo dalla sede con un cacciavite. Ricordate poi che, ordinando un carrello di ricambio, potreste sempre ripristinare (rimontando il gancio ed il portagancio con le alette) la doppia funzionalità operativa nella 110 DB AG, anche se, lo debbo dire, questa macchina è spesso abbinata a carrozze Silberling per treni reversibili e quindi... traina, ma spinge pure!



**foto n. 5: si allontana la copertura del carrello senza pattino nella 110 435-5 DB AG**



foto n. 6: le 2 viti (una è ancora nella sede) che trattengono la copertura

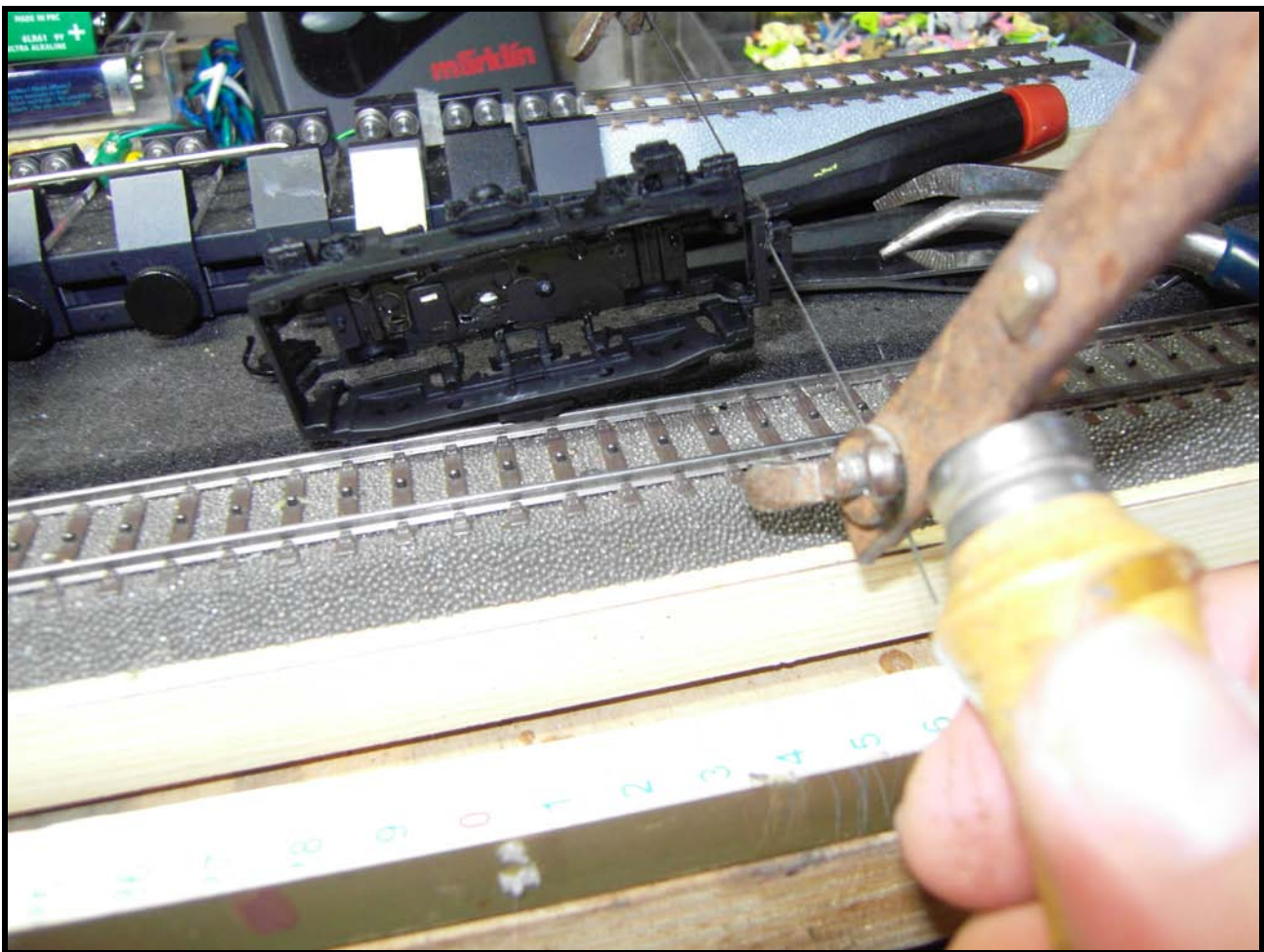




foto n. 7: si allontana il porta gancio (al centro della foto e con le alette) del carrello forzando con un cacciavite

## ***L'OPERAZIONE***

Già dalla **foto n. 7** si può capire quanto sia enorme il portagancio modellistico; nella **foto n. 8** sto invece *operando*, tagliando via con una lama da traforo l'eccesso oramai inutile.



**foto n. 8: si taglia via la parte eccedente del portagancio**

Per quanto si usi *mano ferma* il taglio non risulterà mai regolarissimo e, non possedendo segchetti se non manuali, quando (spesso) elimino quelle *appendici* non mi resta altro che metter mano a una lima e rifinire il taglio con tanta pazienza.

Nella **foto n. 9** il taglio è risultato irregolare, ma quel che mi preme è d'avvisarvi che, durante tutte queste manipolazioni, è buona norma, prima, allontanare delicatamente dalle sedi nei carrelli le **scalette**, poste sotto le cabine di guida (**foto n. 4, n. 6 e n. 9**) i cui incastri, se forzati, si spezzano con molta facilità a causa del nuovo tipo di materiale sintetico (che *non mi piace* e invece lo usano persino nelle nuove carrozze e di cui ho tanto discusso per esempio nel **Capitolo 06°** "Avete verificato che...").

Nella **foto n. 10** ho raggiunto una discreta regolarità (poi completerò l'operazione verniciando con del grigio scuro il *moncherino* del carrello).

Nella **foto n. 11** l'intervento è concluso e la copertura del carrello e le scalette, sono state rimontate. Come vedete, anzi non vedete, la modifica è del tutto ben riuscita e mimetizzata.



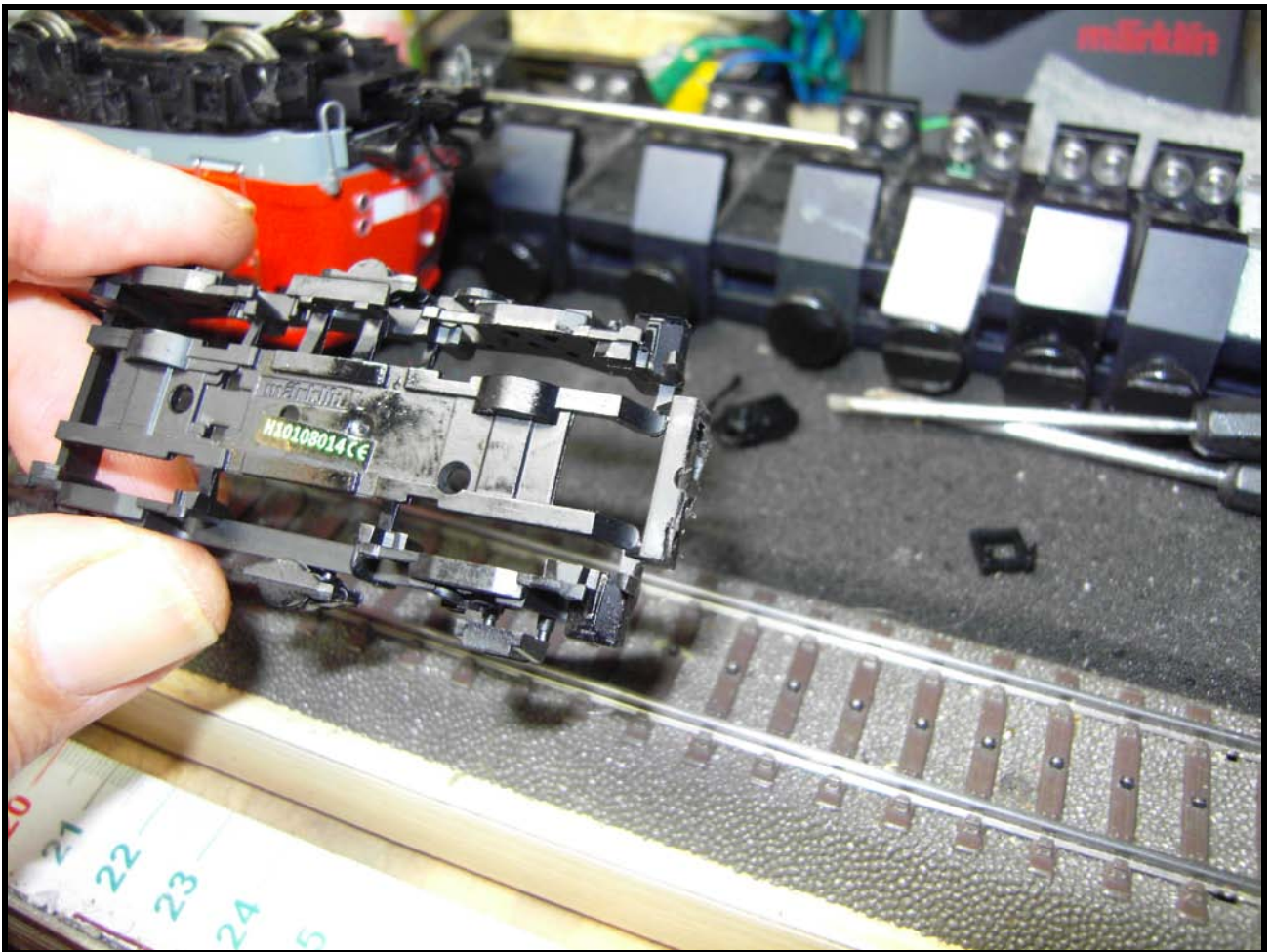


foto n. 9: il taglio risulta, quasi sempre, irregolare, una delle scalette è poggiata sul supporto in gomma piuma del banco di lavoro



foto n. 10: la lima pareggia l'irregolarità del taglio





foto n. 11: al termine dell'operazione si rimontano le scalette

### ***TUBI DEI FRENI, GANCIO E REC (MACCHINISTA)***

Il macchinista è tra *parentesi* perché, almeno da quello che consiglia la Märklin, questo locomotore è destinato sui nostri impianti a trainare le carrozze tipo Silberling modernizzate (DB AG) e di colore rosso uscite lo scorso anno, che vedete nella [foto n. 12](#) in una strana ambientazione negli anni Ottanta, per le prove di rito a Vibaden, prima di essere accantonate e riprese dopo una... ventina d'anni!

A questo punto, è abbastanza inutile imbarcarsi nel sempre delicato smontaggio della cabina di guida di questa loco per collocarvi un Lokführer: come ho già detto per altre macchine, tipo la 141 DB AG (Capitolo 36°), quando il locomotore spinge le carrozze navetta il macchinista non dovrebbe essere visibile nella cabina.

*Unico sistema sarebbe un comando digitale che dovrebbe far apparire e sparire il Lokführer... per ora è fantascienza!*





**foto n. 12: a Vibaden (1980) fuori tempo, per le prove, le carrozze Silberling rosse**

**Innestate alla fine i tubi dei freni e questa volta vi consiglio di utilizzare solo quelli Märklin: in questi locomotori si adattano alla perfezione, mentre aggiuntivi di altre marche (Roco per esempio) vi costringerebbero a modificare i fori d'innesto (foto dalla n. 13 a n. 18).**



**foto n. 13: i tubi dei freni Märklin vengono inseriti a pressione**



**foto n. 14: i rec (in grigio) sono già forniti e inseriti dalla Märklin**





foto n. 15: la 110 435-5 a Vibaden per le prove in linea



foto n. 16: la 110 435-5 a Vibaden i pantografi sono i 220433 colorati in grigio





foto n. 17: la 110 435-5, senza macchinista in cabina



foto n. 18: la E 10 1266, con il macchinista ben visibile in cabina



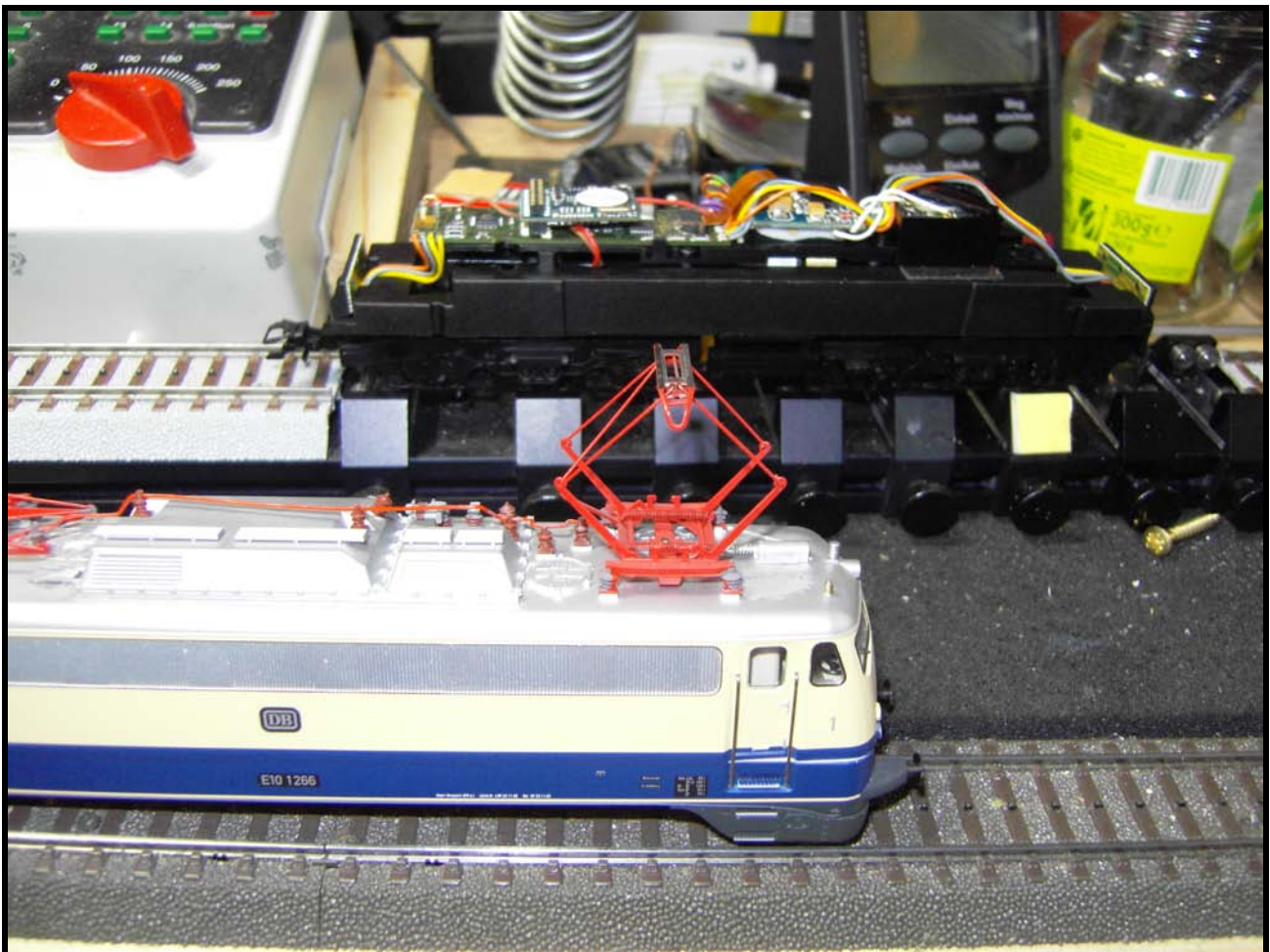
## ***LA MOTORIZZAZIONE E LA REGOLAZIONE***

Tutti i modelli, compreso il 112 310-8 della confezione **art. 26540**, sono stati sino al 2009 forniti del motore *Soft Drive Sinus* (**foto n. 19 e n. 20**). Il locomotore 110 435-5 ha ricevuto un motore... anonimo e, come ho già detto, il suo prefisso seriale è tornato ad essere 37.

Dalle **foto n. 21 e n. 22** potete vedere che la scheda del circuito stampato nel locomotore più recente appare meno complessa.

È troppo presto per dare giudizi su questi nuovi motori.

La trasmissione è sempre su tutti gli assi.



**foto n. 19: la E 10 1266, con il mantello smontato**



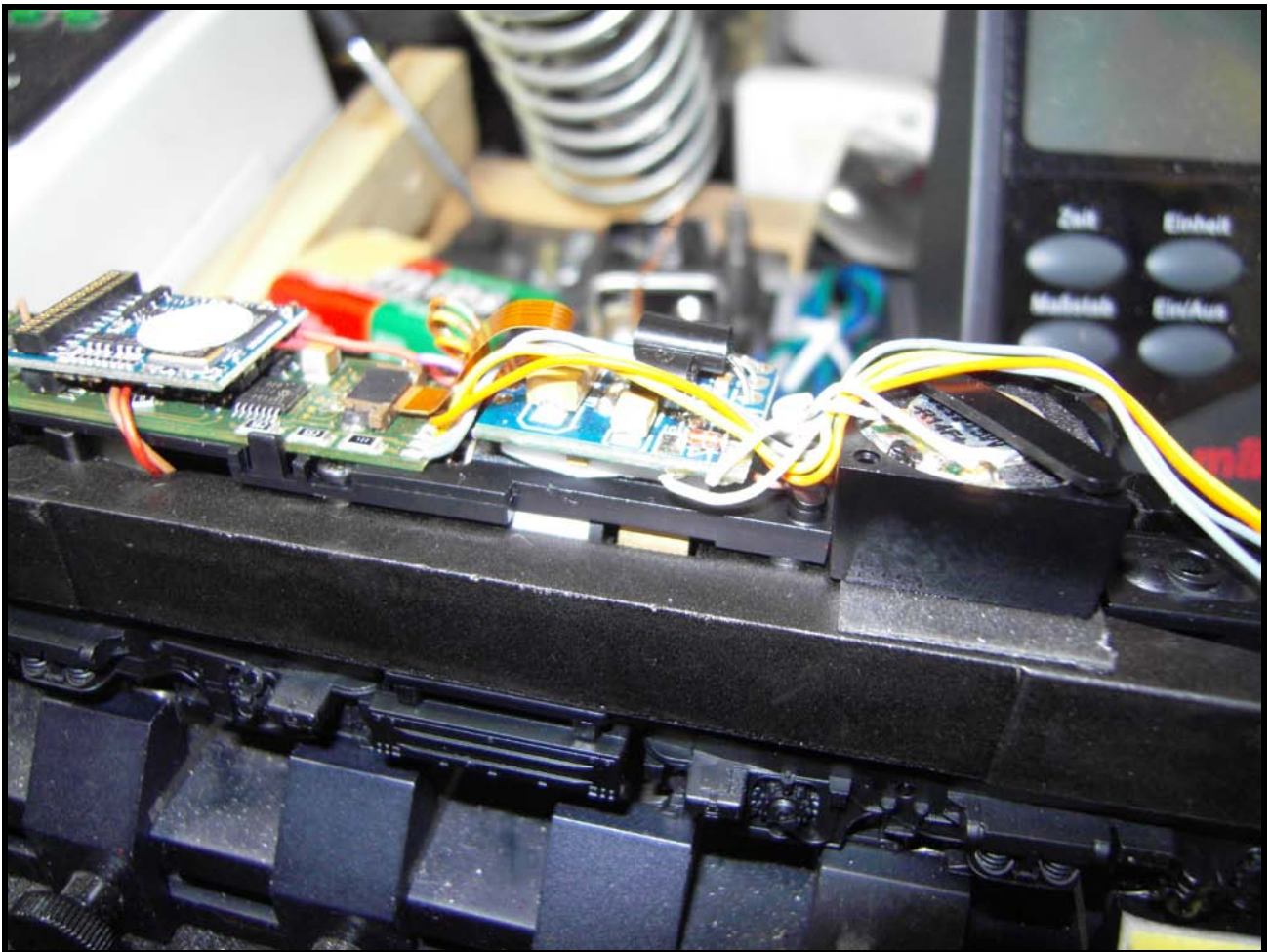


foto n. 20: la motorizzazione ed il circuito stampato della E 10 1266, art. 39121

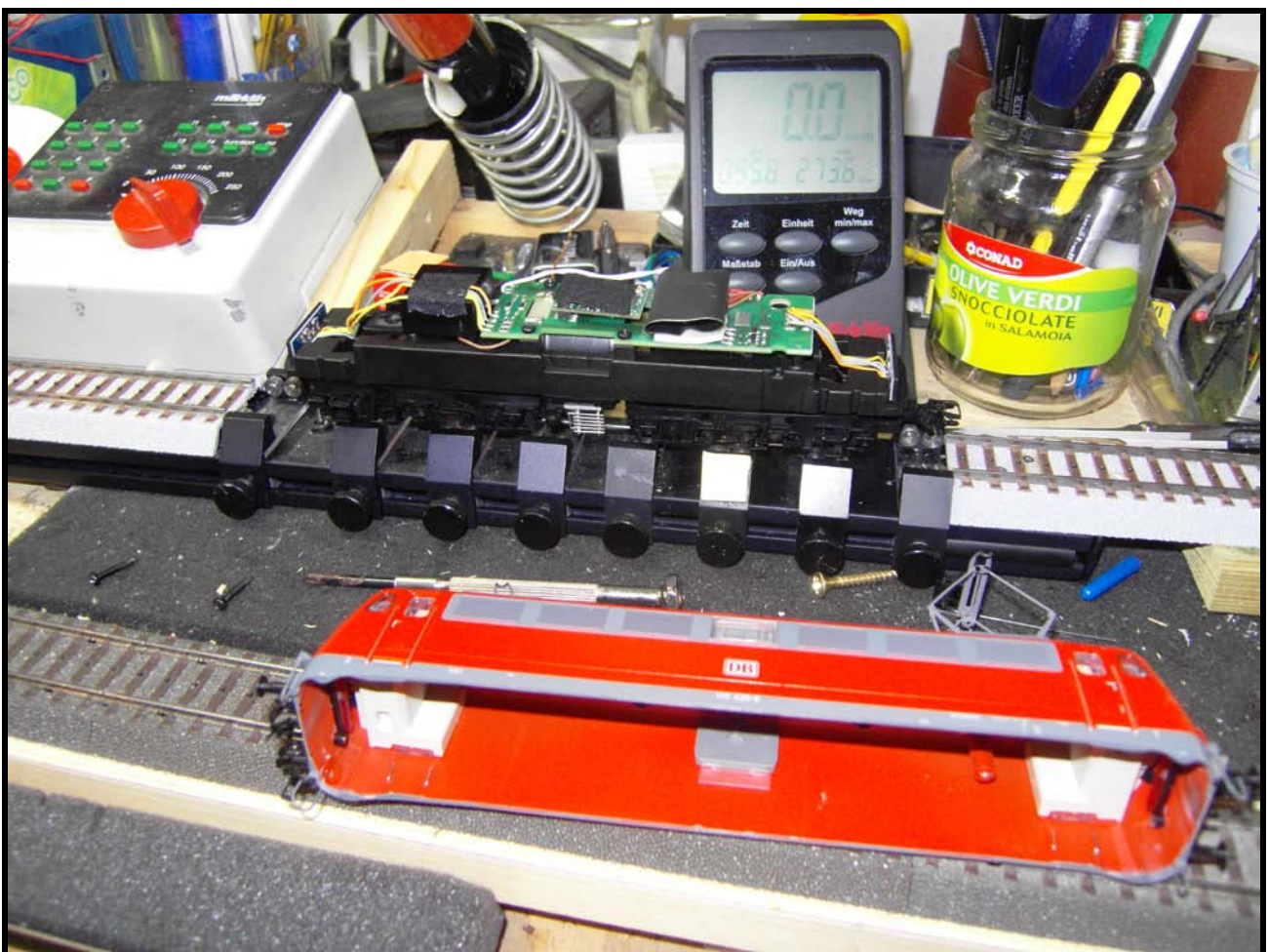
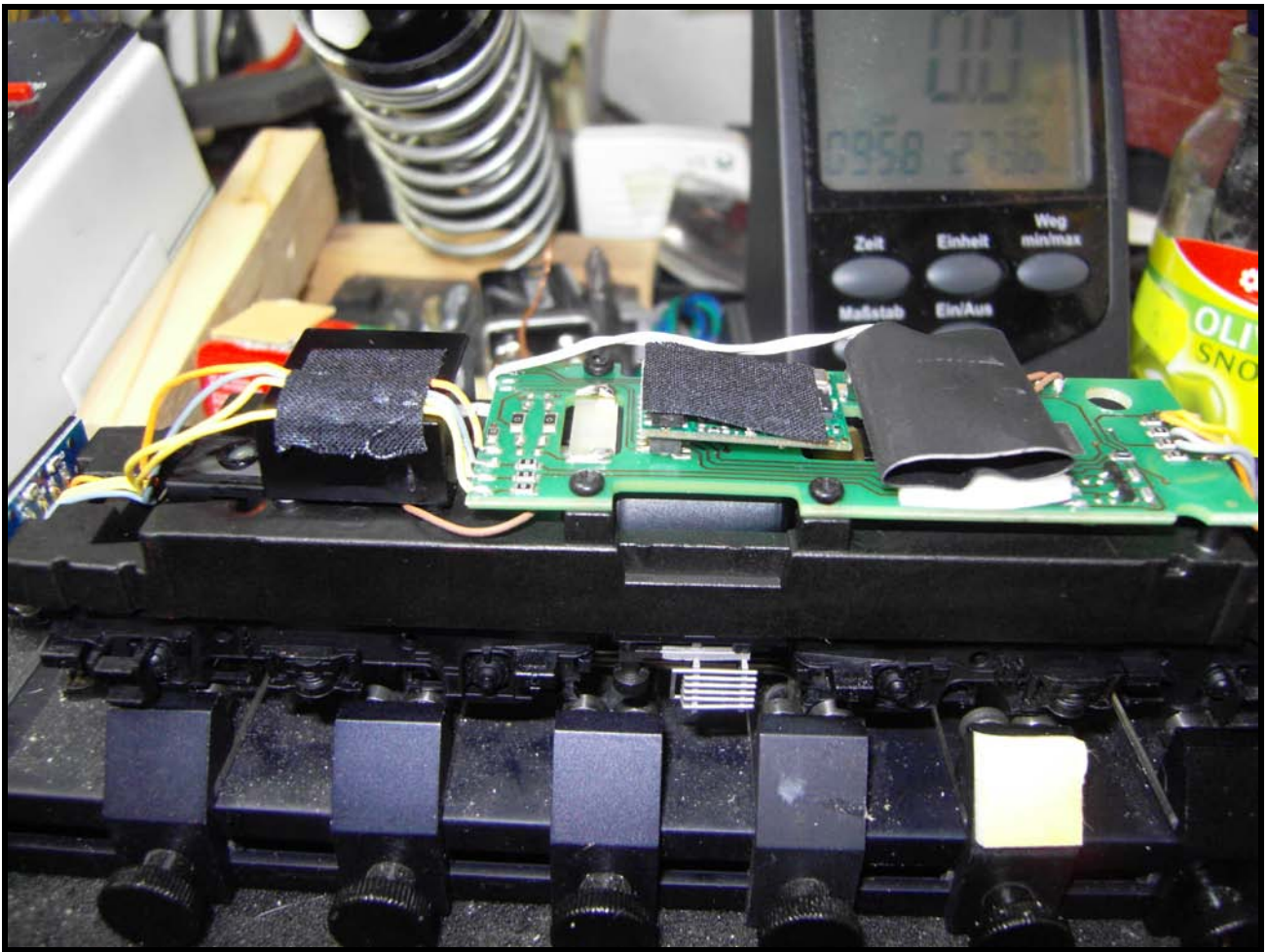


foto n. 21: la 110 345-5, con il mantello smontato





**foto n. 22: motore e circuito stampato della 110 435-5, art. 37010**

**Non ho riscontrato al momento particolari problemi nella regolazione della velocità massima nei due tipi di motori.**

**La Märklin ci fornisce degli autentici razzi come potete vedere il modello più “vecchio” (dotato di *Soft drive Sinus*) nella **foto n. 23** sul banco a rulli raggiungeva i 192 Km/h, che ho successivamente *calmierato* sui 159 Km/h (la velocità che fu propria di questi locomotori), **foto n. 24**.**

**Anche nella 110 “nuova” ho abbassato (tramite CS 2) la velocità che era eccessiva come potete vedere dalla **foto n. 25**.**





foto n. 23: la velocità nella E 10 1266, art. 39121 è da primato!

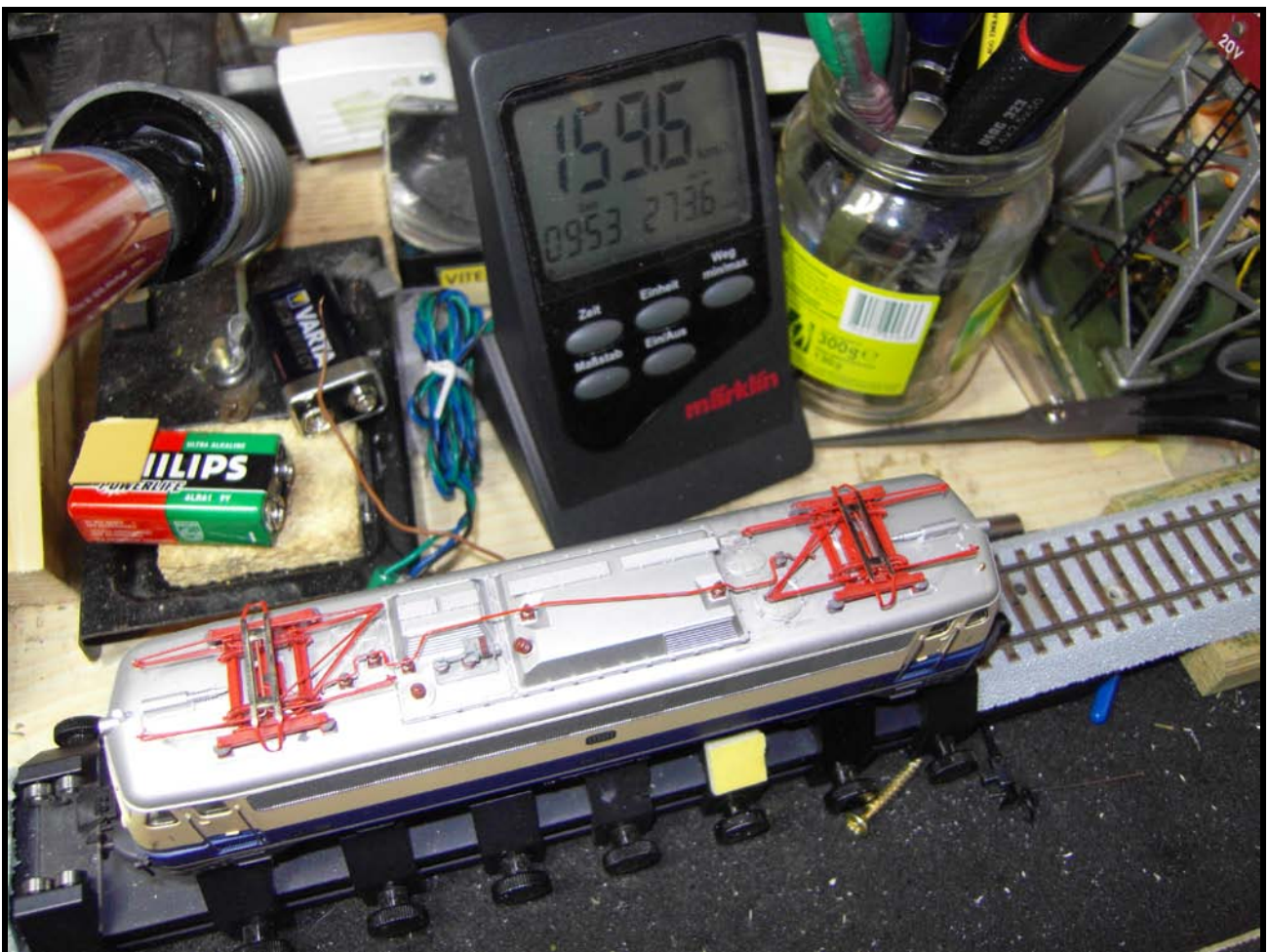


foto n. 24: la velocità della E 10 1266, viene regolata dalla CS 2



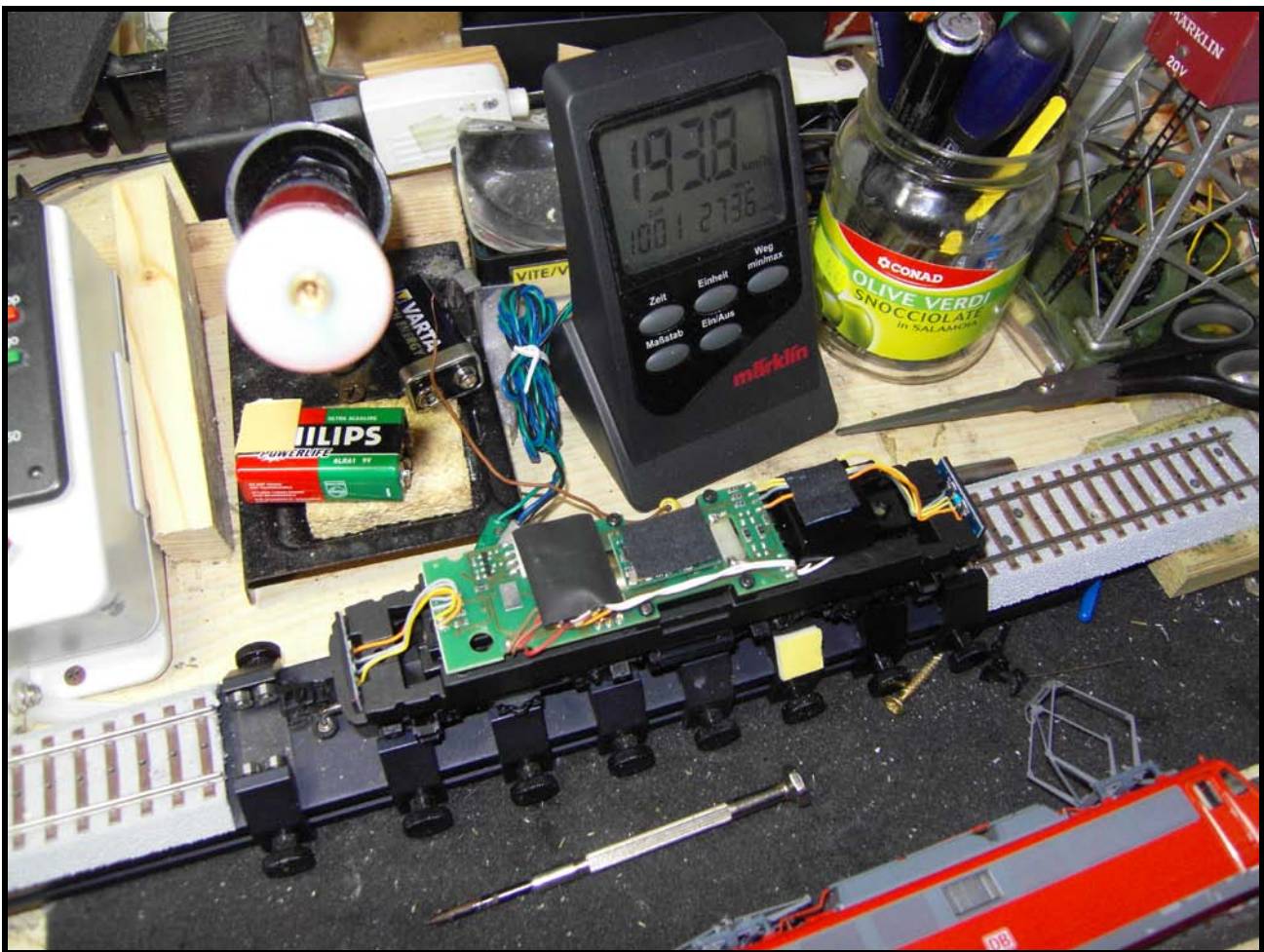


foto n. 25: eccessiva la velocità, proposta dalla Märklin nella 110 435-5, art. 37010

## ***UN GIUDIZIO PROVVISORIO (FINALE)***

La Märklin ci fornisce dei locomotori massicci, impeccabili per la scala, le scritte, gli aggiuntivi standard e dotati di alcune funzioni sonore, anche se, per la verità, l'annuncio di stazione è un po'... inflazionato.

La forza di trazione, almeno nei modelli in mio possesso, non è da primato (riguardate le prove del [Capitolo 31°](#)), ma più che sufficiente per trainare convogli anche di 5/7 carrozze illuminate e piene di passeggeri su tratte con livellette sino al 28%. Nella [foto n. 26](#) vedete la mia E 10 1266 (nel mio impianto di Vibaden da quasi 3 anni) che, senza fatica, si porta appresso l'intero Rheingold (versione con carrozze da 28,2 cm).

Per quanto riguarda il nuovo motore del 2010 *anonimo*...? Apparentemente sembra avere le stesse prestazioni dell'altro, ma è troppo presto per dare un giudizio e sarebbe bello che la stessa Märklin ci informasse sul motivo di tale innovazione...

*Ho detto sarebbe bello...* e, alcuni mesi dopo, le prove ci sono state e la 110 si è comportata ottimamente: la sua andatura è molto più regolare di quella della E 10 345 con motore C-Sinus compatto ([foto n. 27](#)).





**foto n. 26: la E 10 1266, traina il Rheingold sui binari di Vlbaden**



**foto n. 27: la E 10 345, modello del 2006 (art. 39120) sui binari di Vlbaden**



