

HO PROVATO PER VOI BR E10/110

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

(I parte)

UNO SGUARDO AL PASSATO RECENTE

Nel Catalogo del 1994/1995 era già una prima donna la 114 495-5 con i colori TEE (numero di Catalogo **3033**). Era accreditata di una misura di 19,1 mm, ma con i respingenti (escludendo i ganci) io ho rilevato 19,2/3 mm. Cosa vuol dire? Vuol dire che, criticata in passato per la misura “corta” delle sue 110 (art. **3039** ecc), la Märklin ha addirittura esagerato! Attenzione per un mio errore nel Capitolo 44°, dedicato alle nuove E 10, E 40, accumulai la misura di 18,3 anche ai modelli di 114 e 110.4. È vero che tutti i modelli, sino al 2006, di E 40, 110 (senza piega dei pantaloni!) 139 e 140 erano più corti addirittura di oltre 52 cm (in scala 1:1), ma non quelli del tipo con piega dei pantaloni le cui misure erano giuste, anzi, forse abbondanti! Ripropongo, corretta, la tabella di confronto (già pubblicata nel Capitolo sopra citato):

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

Nel 1995 non acquistai la **3033** 114 495-5 (**foto n. 1**), ero impegnato a smontare e traslocare addirittura Vibaden “UNO”. Quella 114 la recuperai anni dopo, grazie a Luca Micheli e al suo *mercato on line*. Subito dopo la feci digitalizzare dalla Ciciesse di Milano. Poi nel 2004 arrivò nei negozi una confezione (**art. 26512**) di carrozze “Pop”, già uscite nei primi anni Settanta (lunghezza allora ben accettata in scala 1:100 = 27 cm); le stesse carrozze erano state aggiornate, in quella confezione del 2004, con ganci corti e timoni di allontanamento ed erano trainate dalla 110 419 -9 (**foto n. 2 e n. 3**).

Sospettai che vi fosse *sotto sotto* qualche “ripulitura” di magazzino, a cui siamo oramai abituati da anni, ma la loco si presentava così bene che la tentazione superò la cautela! Acquistai persino le altre “POP”, che erano fornite in confezioni a parte (!).

La 110 419 -9 era già digitalizzata (con funzioni minime) e già dotata *probabilmente** dei nuovi pantografi (**art. 220433** della **foto n. 4**), anche se in ogni caso gli isolatori di base degli stessi erano da verniciare. Nella foto di catalogo, il convoglio apparve nel “Libro dell’anno 2005”,

i pantografi erano i vecchi con molloni a vista, ma se non erro l'esca (dal punto di vista modellistico) fu ben condita con i nuovi e tuttora insuperabili per bellezza e robustezza **220433**.

La certezza della *ripulitina* alle vecchie scorte fu chiara quando dal 2006 iniziarono ad essere prodotte le nuove carrozze da 28,2 cm in scala 1:93,5 e nel 2008 le nuove carrozze "Pop" furono puntualmente riproposte da abbinare alla 230 001 (**confezione 43919 ecc**).

Ho detto "probabilmente" perché in quel periodo capitò spesso che locomotori raffigurati nei cataloghi con i vecchi pantografi (art. **7218) fossero poi commercializzati con pantografi nuovi; dopo 5 anni sono quasi certo che in quel caso fossero già quelli migliorati.*



Foto n. 1: la 114 495-5, articolo 3033 del 1994/95, poi digitalizzata e migliorata personalmente con i nuovi pantografi 220433 ed isolatori verniciati da me

PROBLEMI DI LUNGHEZZA

Francamente sono alquanto sconcertato, per questi locomotori si riscontrano varie dimensioni. È certo comunque che sia la Märklin che la Fleischmann non hanno sempre usato lo stesso... metro! La Roco fin dall'inizio ha usato solo la misura di cm 18,9.

Attualmente non so (in altre marche) se vi siano state variazioni.
Brevi esempi (nella I casella la misura Märklin meno recente):

Produttore	Misura vecchia	Misura nuova	Tipo di locomotore e articolo <i>(solo per la Märklin e per articoli dopo il 2006)</i>
MÄRKLIN*	19,2	18,9 cm	E 10/110/112 (art. 39120/21/23/37110)
FLEISCHMANN	19,5	???	E 10 (Art. 4335)
ROCO	18,9 cm	???	1103/112 (art. 43424/25)

* esiste inoltre anche una Märklin 112 310-8, abbinata alla confezione (art. 26540 **Rheinpfeil**) ora fuori produzione, uscita nel 2007, questa loco aveva il corrimano sotto i finestrini. La E 10 1269, (Confezione Speciale per il 150° della Märklin art. 39123) e la E 10 1266 (art. 39121) NON sono invece dotate di corrimano.



Foto n. 2: la 110 419-9, lunghezza quasi corretta, carrozzeria in plastica

La cosiddetta *ripulitina* alle vecchie scorte di magazzino era diretta anche ad eliminare le vecchie loco con “piega dei pantaloni”, tipo 114, dal parco macchine oramai obsoleto (le carrozzerie in plastica sono poco gradite dagli appassionati clienti Märklin), anche se, come potete apprezzare dalle **foto n. 1 e n. 2**, quelle riproduzioni non fossero del tutto malvagie.



Foto n. 3: la 110 419-9, con i nuovi pantografi 220433, isolatori verniciati da me



Foto n. 4: i nuovi pantografi 220433, gli isolatori sono verniciati da me

I corrimano erano stampati (si vedono bene nelle [foto n. 1 e n. 2](#)), tutto sommato persino ben fatti; la stessa Roco in quegli anni li produceva così (esempio nella 150 della [foto n. 5](#)) la Casa austriaca riportava solo i corrimano anteriori. Naturalmente nelle foto laterali si vede bene la differenza con i corrimano applicati.



[Foto n. 5: la 150 Roco ha i corrimano delle cabine stampati](#)

La Märklin poi, per evitar critiche, nelle pur “corte” 110 (con tetto azzurro), 139 e 140 aveva da sempre i corrimano delle cabine riportati nelle pesanti carrozzerie metalliche. Il corrimano anteriore sotto i finestrini, non era presente poi in tutte le macchine e fu eliminato (in quasi tutte) negli anni Settanta: in pratica le 110/140 (con carrozzeria metallica e senza *piega*) erano, e sono, ancora valide (a parte la lunghezza ed un piccolo corrimano sotto il finestrino destro solo stampato). Naturalmente i modelli erano spesso analogici (seppure con inversione elettronica), come la 110 249-0 ([foto n. 6](#)), che uscì nel 1995 circa, [articolo 3344](#). Ma di quella macchina acquistai alla Märklin il solo mantello, tutto azzurro (semplificazione, per economia, della vecchia colorazione nelle macchine reali, durante le grandi Revisioni), che avvitali al telaio di una 110 [art. 3440](#) (prima Delta e poi Digital Motorola). Altri erano già digitalizzati come la 140 859-0, uscita nel 2002 circa ([articolo 26511](#), perché abbinato a tre carrozze Silberling, [foto n. 7](#)).



Foto n. 6: la 110 249-0, senza corrimano sotto i finestrini, ma applicati alle cabine



Foto n. 7: la 140 859-0, senza corrimano sotto i finestrini, ma applicati alle cabine

COME ARRANGIARSI PRIMA DEI NUOVI MODELLI

MÄRKLIN DEL 2006

Nel 2002 avevo un modello in c. c. d'una E 10 1310 Liliput. Carrozzeria spettacolare, con tutti i corrimano riportati (persino *l'attacco* alla carrozzeria è migliore dell'attuale produzione Märklin). Come prassi nella Liliput: respingenti molleggiati e con i piatti diversi. I pantografi, quando l'acquistai, diversi anni prima, erano senz'altro migliori degli allora corrispettivi **7218** della Märklin (**foto n. 8, n. 9 e n. 10**).

La meccanica ahimè lasciava a desiderare e il leggero locomotore, pur lubrificato, procedeva irregolarmente.

Allora (2002) avevo poche macchine digitali e utilizzavo (come faccio del resto oggi, sebbene per pochissimi modelli) la linea aerea per far viaggiare le analogiche dotate di pantografo.

Nell'anno seguente il rapporto tra modelli digitali, e non, era oramai di quasi parità e mi ritrovai, per una sostituzione, un telaio extra di una **3156** (ex 140 Märklin) dotato di un buon decoder Motorola. I particolari non li ricordo, ma, sia come sia, decisi di provare a inserire su quel telaio la carrozzeria della E 10 Liliput (già avevo sostituito i vecchi pantografi con i Märklin **220433**). All'epoca non sospettavo nemmeno che Mamma Märklin avesse accorciato di 6 mm le sue 110 e così riuscii a far scivolare con facilità la carrozzeria sulla meccanica del locomotore. Bastò centrare la Liliput (3 mm per parte *in fondo* sono appena percettibili), costruire un supporto per avvitare bene la stessa carrozzeria e i suoi aggiuntivi del sottocassa (che vedete nella **foto n. 8**) infine appesantire il tutto con un peso che sostituisse la carrozzeria metallica Märklin; riuscii a raggiungere i 308 gr, poca cosa rispetto ai 417 delle 110 (tipo **3039**), ma, molto simile al peso della 110 495-5 (di serie) che vedete nella tabella e anch'essa con carrozzeria in plastica. La *mia loco* riesce a tirare un convoglio di 5 carrozze senza affanno (**foto n. 11**). Se avessi, ma nel 2003 non avevo ancora la 114, provato ad inserire la carrozzeria Liliput sul telaio di quest'altra loco non ci sarebbe nemmeno entrata!!

Nella tabella seguente i pesi e lunghezze rilevati nei vari modelli Mk:

E 10 1310 Liliput/Märklin	308 gr.	Motore a 5 stelle	Lunghezza* cm 18,9	art. 3156
114 495-5 Märklin	330 gr.	Motore a 5 stelle	Lunghezza cm 19,2	Art. 26512**
E 10 345 Märklin	508 gr.	Compact Sinus	Lunghezza cm 18,9	Art. 39120
E 10 1266 Märklin	507 gr.	Softdrive Sinus	Lunghezza cm 18,9	Art. 39121
110 435-5 DB AG Märklin	508 gr.	Nuovo motore***	Lunghezza cm 18,9	Art. 37010
E 10 190 Märklin	520 gr.	Softdrive Sinus	Lunghezza cm 18,9	Art. 39110
110 234-2 Märklin	417 gr.	Motore a 5 stelle	Lunghezza cm 18,3	Art. 3039

**lunghezza calcolata con la carrozzeria, il telaio era di una 140 e per una macchina lunga 18,3 cm.*

***articolo del 2004 circa, abbinato ad un convoglio di carrozze "Pop".*

****articolo del 2010 il cui motore nuovo è, per ora, senza una denominazione specifica.*

C'è infine da dire che i carrelli della Liliput e della Märklin hanno solo delle minime differenze, solo il passo, è ovvio, è più corto di 3 mm per lato; inoltre la modifica è mascherata dalle carenature avvolgenti della macchina. La meccanica Märklin funziona egregiamente da 7 anni e il decoder Motorola è un'altra garanzia. Infine, per ora, la Casa di Göppingen non sembra intenzionata a produrre una E 10 adatta ai colori crema e azzurri del Rheingold con il corrimano sotto i finestrini... io sono un tipo *accomodante* e **NON conto chiodi, ma faccio viaggiare i miei treni secondo le epoche.**



Foto n. 8: la E 10 1310 Liliput montata su telaio Märklin.



Foto n. 9: la E 10 1310 Liliput montata su telaio Märklin (foto di Marco Palazzo a Vibaden 2).



Foto n. 10: la E 10 1310 Liliput su telaio Märklin (foto di M. Palazzo a Vibaden 2, 4 ottobre 2004).



Foto n. 11: la E 10 1310 Liliput montata su telaio Märklin a Vibaden tre nel 2006.

I NUOVI MODELLI DAL 2006

Nel 2006 fu proposta come novità costruttiva la E 10 345 totalmente in scala, digitale mfx, mantello metallico e con tetto argentato. Non mancavano ovviamente i corrimano e il lato anteriore era arricchito di un frontale con carenatura completa (opzionale). Questo locomotore è un po' un *busillis* nel senso che è dapprima uscito con il **n. di catalogo 39120** e dotato del motore **C-sinus compatto**, successivamente è stato riproposto con lo stesso numero di catalogo e di serie, ma accreditato del nuovo motore **Softdrive Sinus**.

Tutti gli altri E 10, cito solo alcuni esempi (**art. 39121, 39123**), hanno da subito dichiarato il nuovo motore.

Infine da quest'anno l'ultimo 110 (con *piega dei pantaloni*, **art. 37010**) è stato invece proposto con un nuovo motore (anonimo) ed il prefisso del suo numero di catalogo è tornato ad essere il 37 (dal 39 dei precedenti E 10), tuttavia il nuovo motore è con trasmissione su tutti gli assi, simile a quello del Softdrive Sinus.

Chiariremo tutto (o quasi) nella seconda parte del Capitolo.



Foto n. 12: la nuova E 10 345, con corrimano sotto i finestrini e applicati alle cabine

Nelle **foto n. 12 e n. 13** la E 10 345 (Märklin) del 2006.

Questo locomotore aveva una colorazione blu scuro ed il corrimano antinfortunistico applicato sotto i finestrini anteriori.

Alcune E 10 ricevettero al vero una trasmissione adatta a raggiungere i 160 Km/h, necessari per trainare i prestigiosi convogli Rheingold. Nella **foto n. 14** della vera E 10 1308 si può notare che anche in altre serie costruttive il corrimano era applicato. Nella macchina, sempre modello della Märklin, E 10 1266 il corrimano è assente. Non avendo foto di quella vera E 10 penso che sia stata scelta per diversificare la produzione (*i maligni direbbero per semplificare...*).

Ho visionato tuttavia una cospicua quantità di foto di locomotori del Gruppo E 10/110/150 DB, 110 DB AG e vi assicuro che ce n'è per tutti i gusti e le varianti sia per le E 10/110 "Bügelalte" (traduzione letterale piega della gruccia dei pantaloni), che per le E 10/110 senza spigolo anteriore sono all'ordine del giorno: guardate le **Foto senza numerazione** catturate da Mauro Cozza da Internet e giudicate voi.



Foto n. 13: la E 10 345 del 2006, con tutti i corrimano applicati



Foto n. 14: la vera E 10 1308 aveva tutti i corrimano (notate gli attacchi alle porte)

Foto da Internet



Foto di una vera 150 senza corrimano sotto i finestrini



Foto di una vera E 10 12 serie senza "piega dei pantaloni", colorazione per il traino del Rheingold, con corrimano sotto i finestrini



Foto: Joachim Hund

Foto di una vera 110 con corrimano sotto i finestrini



(c) Florian Schmidt
www.floriansbahnseite.de

Foto di una vera 110 DB AG (vecchia colorazione) con corrimano sotto i finestrini



Foto di una vera 110 DB AG (colorazione nuova) e senza corrimano sotto i finestrini

Infine **due foto**, che spero *l'amico Tito* potrà migliorare, di due 110 con piega dei pantaloni... con e senza corrimano.



The E 10.3 "Bügelfalte" locomotive in April 1977
Photo: Christian Splittgerber



The E 10 1311 as 113 311 in TEE livery
Photo: Christian Splittgerber

(Fine prima parte)