

LA DB 182 005-9, LA ÖBB 1216 238-6

Märklin art. 39830, 39836**PREMESSA**

Il ritardo sulla realizzazione di questo Capitolo 53° è dovuto sia alla ritardata consegna del modello ÖBB (annunciato per il 2009!), sia ad un problema tecnico su una 474 SBB CFF. In questo Capitolo vi sono accenni alle 152 DB AG.

CONCENTRATI DI POTENZA**IL MODELLO MÄRKLIN DELLA 182 TAURUS**

La Br 182 005-9 DB AG (**art. 39830** del 2003) è la tedesca della famiglia delle “Taurus”. Il modello Märklin si era basato sulla Taurus ÖBB uscito intorno al 2001 (**art. 39355**) e sulla meccanica delle DB 152 (es. la 152 015-4 DB AG Cargo, modello del 2000 (**art. 39350**)). Tutti questi citati erano dotati del primo motore C-Sinus, con trasmissione su un solo carrello e una sola porta d’ingresso per fiancata, come si vede bene dalle **foto n. 1 e n. 2**.



Foto n. 1: 182 Märklin, notate l’ingresso unico per fiancata

Mentre in Austria venivano “bocciate” le DB AG 152 moderne, a cui non venne concessa la circolazione sulla rete ÖBB per problemi legati all’aggressività di quelle macchine in curve strette, la Germania mise in servizio le 182 direttamente o meno assemblate da vari Produttori tedeschi. Del tutto inutile tentare di aggiungere altro, dato che le Taurus si sono poi molto diversificate e assegnate come Dispolok a una miriade di Compagnie private, perciò qualsiasi mio riferimento può mutare dall’oggi al domani.



Foto n. 2: 182 DB AG Taurus a Vibaden

IL MOTORE C-SINUS DELLA 182 TAURUS

Parlando del modello possiamo dire che, con riferimento alla tabella del **Capitolo 31°** (sempre consultabile ed aggiornata mensilmente), la loco Märklin è molto potente, anche se il 1° C-Sinus non sempre ha dimostrato una buona forza di trazione (**foto n. 3**). A confronto del classico motore a 5 poli con collettore a tamburo l’innovativo motore “senza carboncini”, montato sempre su un solo asse, fu un *flop* bello e buono! Non per niente in macchine come le E 91 il C-Sinus tira, sul mio banco dinamometrico appena 25 grammi, ben poco a confronto dei 150 di una 191 con motore a cinque poli. Se volete saperne di più vi ricordo il mio **29° Capitolo**, da consultare nella II parte al paragrafo: “Una forzuta 191 e una debole E 91”. In questa 182 005-9 DB AG invece, tutto

sommato, l'allora rivoluzionario propulsore ha dato buoni risultati e il mio locomotore, da molti anni in servizio sia a Vibaden 2, tra il 2003 ed il 2005, sia all'attuale Vibaden 3 dal 2006, ha dimostrato d'avere potenza da vendere (foto n. 4). Nelle 152 DB AG ho avuto risultati molto meno buoni, non legati a singoli modelli (ne possiedo 3).

Il ragguardevole peso della Taurus DB (646 grammi) contribuisce certamente a migliorare la forza di trazione. Le 152 DB AG hanno una massa di appena 599 grammi, di poco inferiore alla R 1216 238 Taurus (635 gr), eppure tirano oltre 100 grammi di meno sul banco dinamometrico! Per agevolare la comprensione dei lettori ecco i dati tratti direttamente dalla tabella del **Capitolo 31°**:

R 1216 238	cod. 12 mfx	Grammi 158 art. 39836
191 (motore magnete permanente)	cod. 73	Grammi 156 (elaborato)* art. 3329
182 (Taurus DB AG C-Sinus)	cod. 16	Grammi 150 art. 39830
189 Railion Logistics	cod. 12 mfx	Grammi 150 art. 39890
152 Siemens	cod. 12	Grammi 60 art. 39353
152 Cargo	cod. 52	Grammi 55 art. 39350
E 91 (C-sinus) originale	cod. 79	Grammi 25 art. 39195

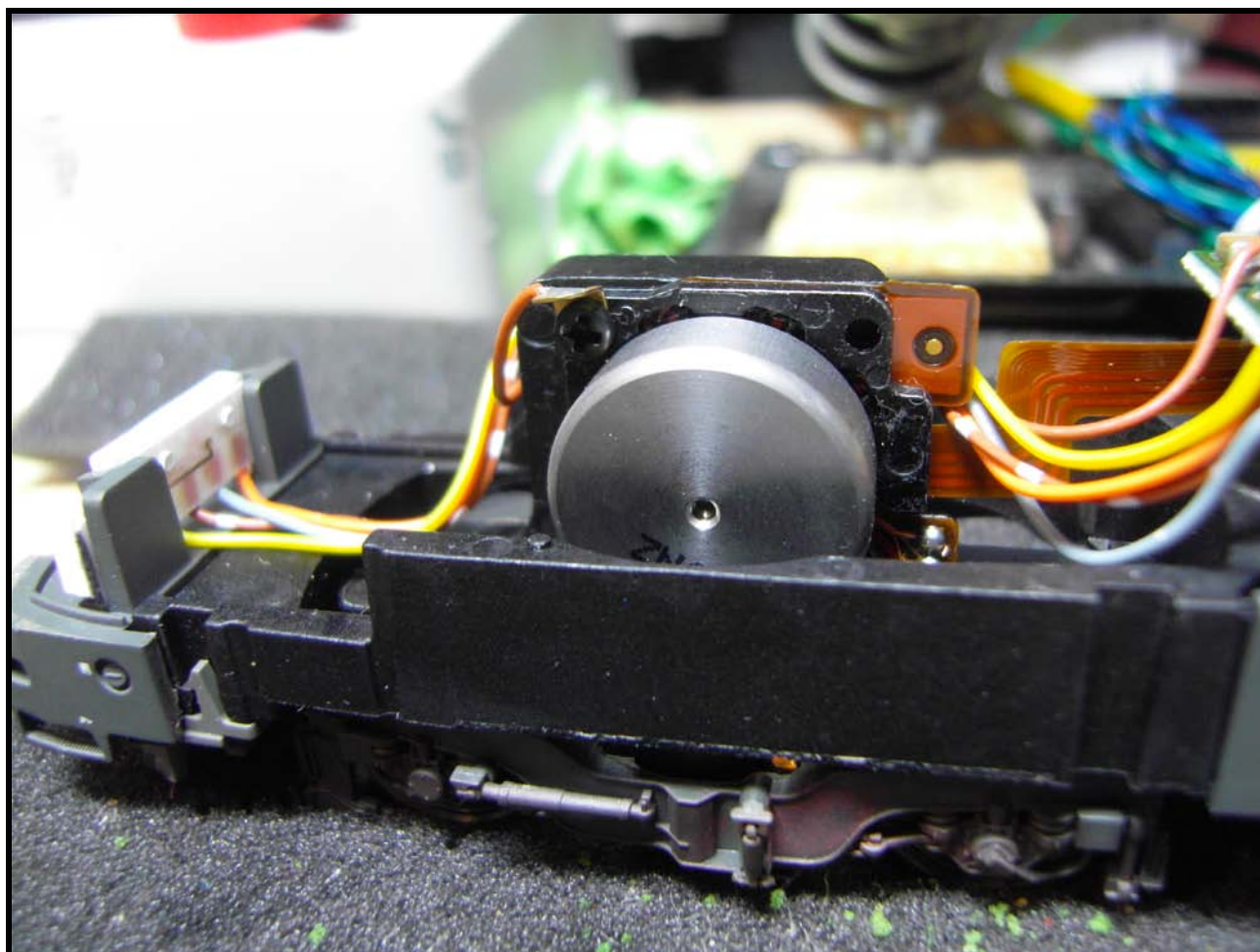


Foto n. 3: il primo motore C-Sinus nella Taurus 182

Dato che il motore di quel tipo non è più in produzione è quasi inutile parlarne se non per un dato personale: ho più di 20 locomotive con quel propulsore applicato oltre che sulle macchine qui citate anche su vaporiere come la 42 9000, le diesel come le V 200 o il Ram Tee Olandese/Svizzero o le elettriche come le E 03, le 103, le 151, l'ICE 1 e il coccodrillo Ce 6/8 14310 del 2002... *dopo oltre 11 anni dall'uscita NON se ne è mai guastato uno.* L'amica Paola Spiniello, che ha una casistica enorme, mi conferma di non aver mai (su centinaia di C-Sinus 1ª serie di altrettanti modelli!) riscontrato dei guasti.

Peccato che non fossero *particolarmente performanti* (almeno su alcune locomotive), perché il progetto era veramente ben riuscito.



Foto n. 4: la Taurus 182 traina un lunghissimo convoglio a Vibaden

CARRELLI E AGGIUNTIVI DELLA 182 TAURUS E 1216 238 ÖBB

Sicuramente erano premontati nelle 152 DB AG, due particolari di colore argenteo detti *Bremsanzeige* che, grazie alla traduzione dell'amico Stephan Möller, so che si tratta degli *indicatori di frenata* sporgenti per pochi centimetri, in H0 millimetri, (foto n. 5 e n. 6) da sotto la carrozzeria, in posizione simmetrica e solo sul carrello della cabina 1, l'aggiuntivo completo, è incastrato tra telaio e mantello (foto n.7). Non sono montati però nella Taurus 1216 238 ÖBB.

Non vi sono nella 182 DB fori per inserire i tubi dei freni (foto n. 8).



Foto n. 5: lato sinistro del carrello (cabina 1) di 182 DB AG con Bremsanzeige



Foto n. 6: lato destro del carrello (cabina 1) di 182 DB AG con Bremsanzeige



Foto n. 7: lato sinistro del carrello con Bremsanzeige visibile e mantello sollevato



Foto n. 8: nel 182 005-9 (art. 39830) non vi sono fori per inserire i tubi dei freni

Per chi volesse rendere realistico un lato ricordo che, come nelle 120 (vedi il paragrafo “*Le modifiche passo dopo passo: gancio e tubi dei freni*” del **Capitolo 22°**), il *portarespingenti* è in plastica e quindi forabile facilmente per di più il foro del gancio realistico è già pronto, è sufficiente allontanare il gancio semplificato presente (**foto n. 8**).

Per i tubi dei freni consiglio (per le 182 o altre Taurus senza fori già predisposti) l'aggiuntivo presente nell'**articolo 220989**, cioè i tubi dei freni doppi di norma inseriti con le E 03/103.

Né nelle 152, né nelle Taurus sono presenti aggiuntivi quali ganci realistici o manichette dei freni. In un vano della scatola della 1216 238 ÖBB (**foto n. 9**) i Bremsanzeige sono inseriti in una bustina.

Una curiosità: *nelle vecchie istruzioni delle 1016/1116 ÖBB e 182 DB AG, Motorola, era ben indicato il modo e il punto dove riposizionare i Bremsanzeige eventualmente caduti durante le operazioni di apertura. Nel libretto attuale... nulla.*



Foto n. 9: nella 1216 (art. 39836) la bustina che contiene i 2 Bremsanzeige

Nemmeno nella Taurus ÖBB 1216 238 policorrente (**art. 39836**) sono presenti aggiuntivi quali ganci o tubi dei freni, nonostante siano già predisposti, e finalmente, 4 fori *quadrangolari* (**foto n. 10**, per ogni testata) per inserire quindi manichette che... insomma produce la

concorrente Roco. Comunque il risultato estetico finale (foto n. 11 e n. 12) è veramente ottimo.



Foto n. 10: nella 1216 (art. 39836) la testata è predisposta per 4 manichette dei freni, con innesto quadrangolare

Ci si deve munire solo di una piccola lima per eventualmente smussare qualche bava di stampo presente sulla manichetta (Roco) e d'una pinza, a becco ricurvo, per poter meglio spingere nei fori i tubi stessi. Si deve sempre iniziare ad inserire i tubi dai fori più esterni, perché, nonostante *nell'esplosivo* siano indicati come estraibili (pezzo 21), i respingenti non sono invece facilmente allontanabili.

Attenzione infine al predellino centrale (nella foto n. 10 è proprio sotto la grande scritta ÖBB); inoltre maneggiate con estrema delicatezza la carrozzeria di tutte le Taurus per non danneggiare i sei delicati mancorrenti delle testate.

Il gancio realistico (semplificato, foto n. 10) è inserito a pressione in un foro e, come nelle vecchie Taurus, è facilmente sostituibile con un gancio realistico dotato di maglia completa.

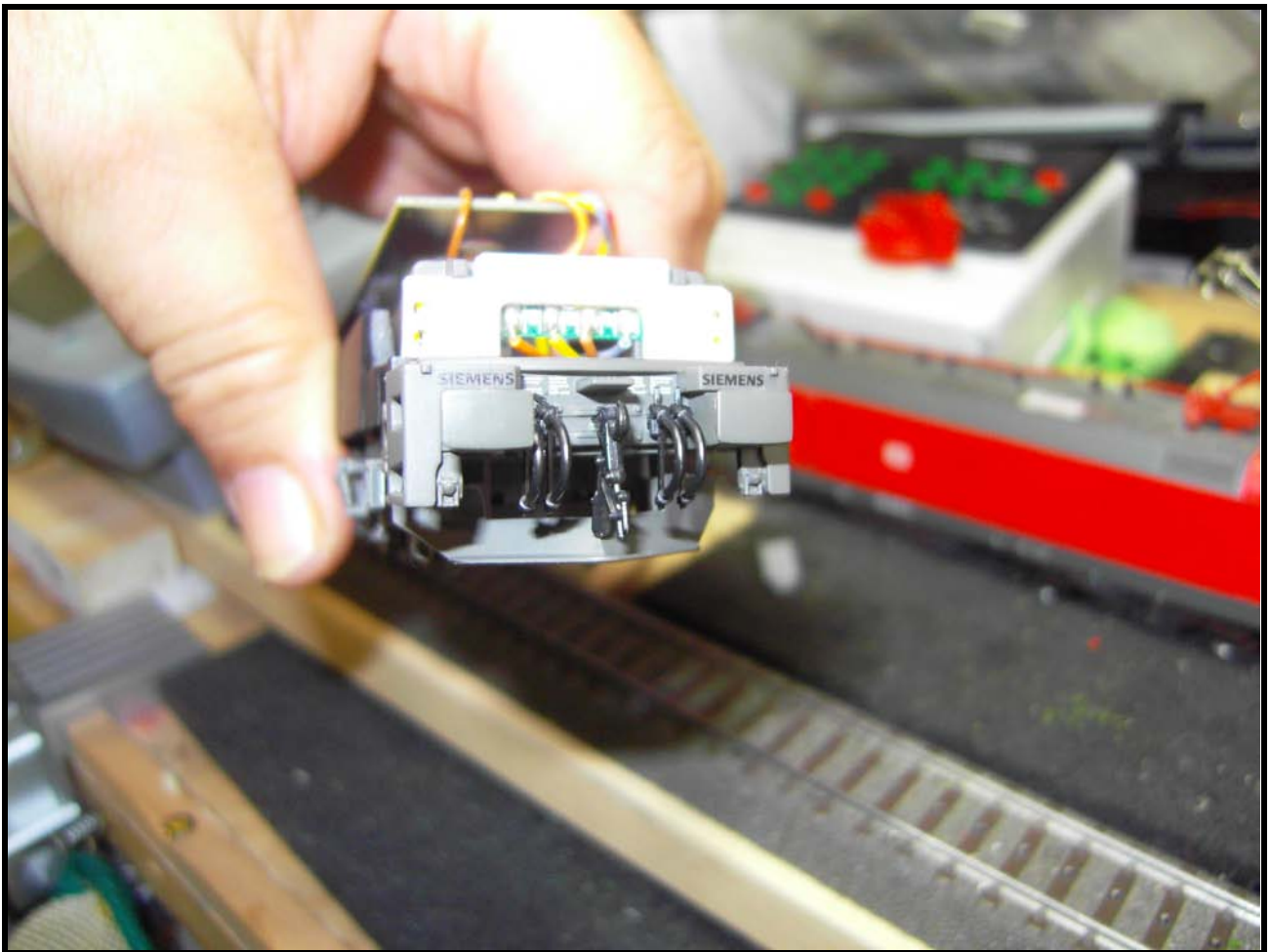


Foto n. 11: nella 1216 (art. 39836) 4 manichette e un gancio inseriti



Foto n. 12: nella 1216 (art. 39836) testata completa, con macchinista

SMONTAGGIO DEL MANTELLO NELLE TAURUS

È sufficiente allentare due viti a croce nel sottocassa, operazione che verrà descritta fotograficamente nella II parte, mi preme ricordare che nel rimontare il mantello NON si deve invertire la cassa (e non si può perché i fori delle viti non lo permetterebbero) perché la lamella della presa di corrente della linea aerea deve toccare un particolare rettangolo sul circuito stampato. L'uso analogico con il sistema di conduzione tramite pantografi, è tanto raro oramai che è inutile descrivere il modo (tramite cavallotto da riposizionare manualmente) per cambiare il tipo d'alimentazione. L'alimentazione tramite gli archetti è notoriamente sconsigliata per un uso digitale, a causa degli abbassamenti repentini di tensione causati dai falsi contatti tra strisciante e catenaria che anche al vero causano spettacolari scintille. Nella **foto n. 13** è ben visibile nella 1216 238 ÖBB la lamella (avvitata) e la zona del circuito stampato su cui essa deve fare pressione per condurre eventualmente la corrente tramite i pantografi.

Una curiosità: nelle vecchie 1016/1116 ÖBB e 182 DB AG, Motorola, la commutazione pattino/linea aerea era operabile tramite un deviatore a slitta che però poteva spostarsi incidentalmente durante le operazioni di apertura del mantello. Ora la commutazione non può essere che **voluta**.

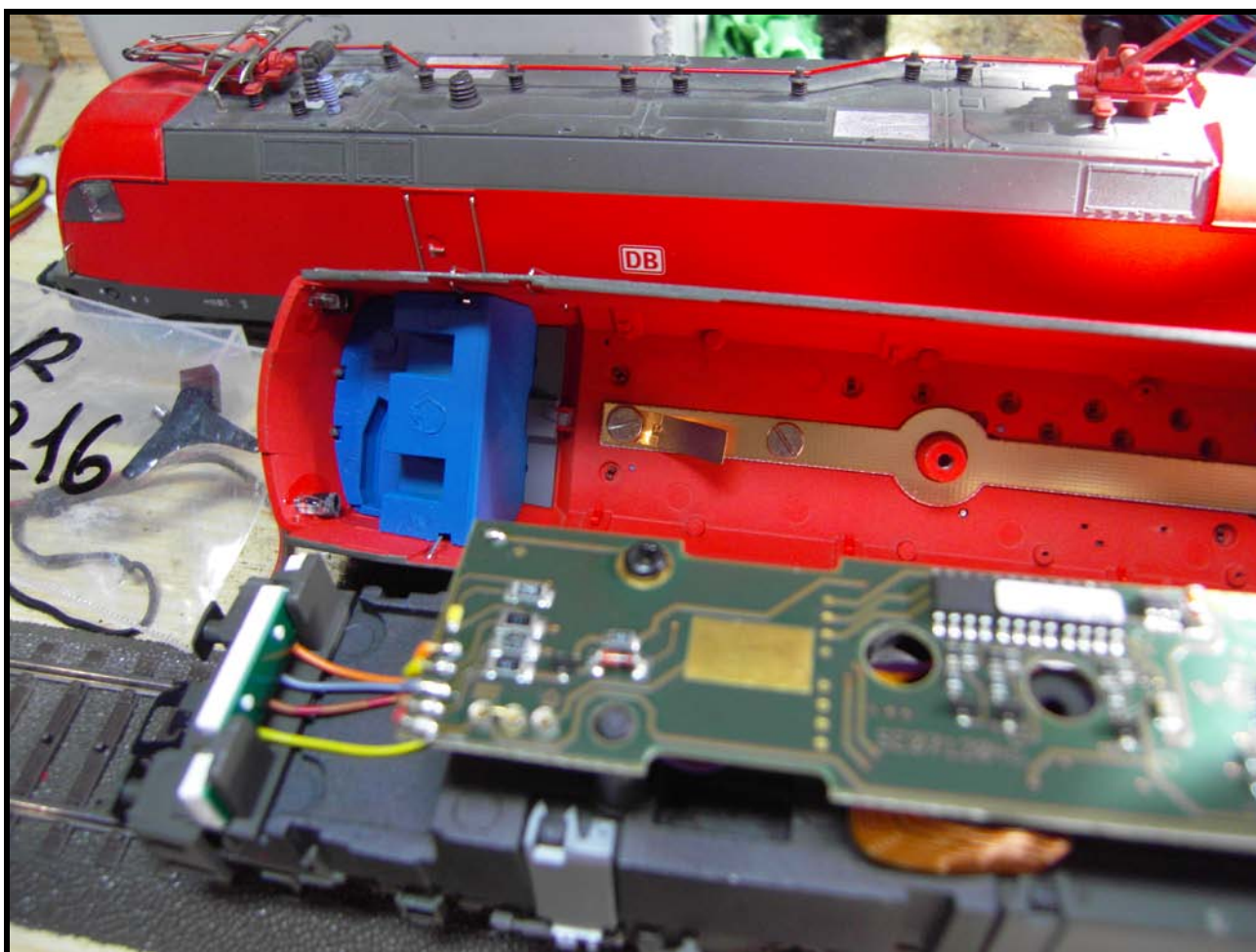


Foto n. 13: nella 1216 la lamella, sul tetto, per l'alimentazione dai pantografi

Smontando il mantello i Bremsanzeige si staccano facilmente, nelle tre **foto n. 14, n. 15 e n. 16** la corretta manovra per riposizionarli sul telaio nella zona del carrello solo del lato 1.

Secondo il parere dell'esperta Paola Spiniello questi particolari, che non impediscono alle Taurus o alle 152 di affrontare anche curve strette, ora sono inseriti a parte perché prima venivano dai clienti spesso smarriti. Confessione: mi accadde anche a me!

Di tali aggiuntivi ne parlai nella II parte del mio **Capitolo 6°** “Avete verificato che...” nel paragrafo dedicato alle 152 moderne, **foto n. 17**. Il distacco avviene perché l'aggancio a pressione è molto elastico e poi perché i märklinisti non si aspettavano, anni fa, la presenza di aggiuntivi mobili (!).

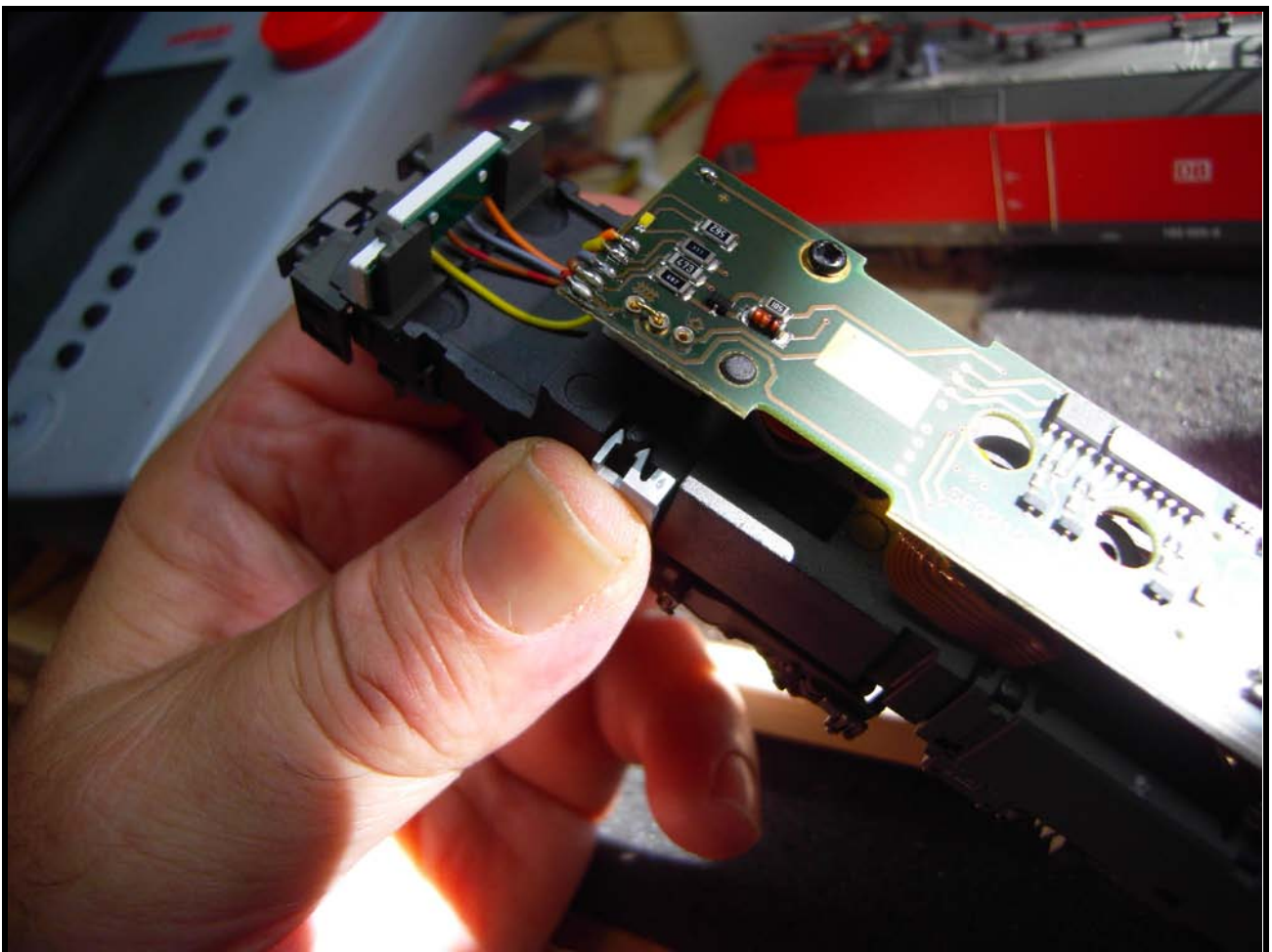


Foto n. 14: come riagganciare i Bremsanzeige in 152 e Taurus

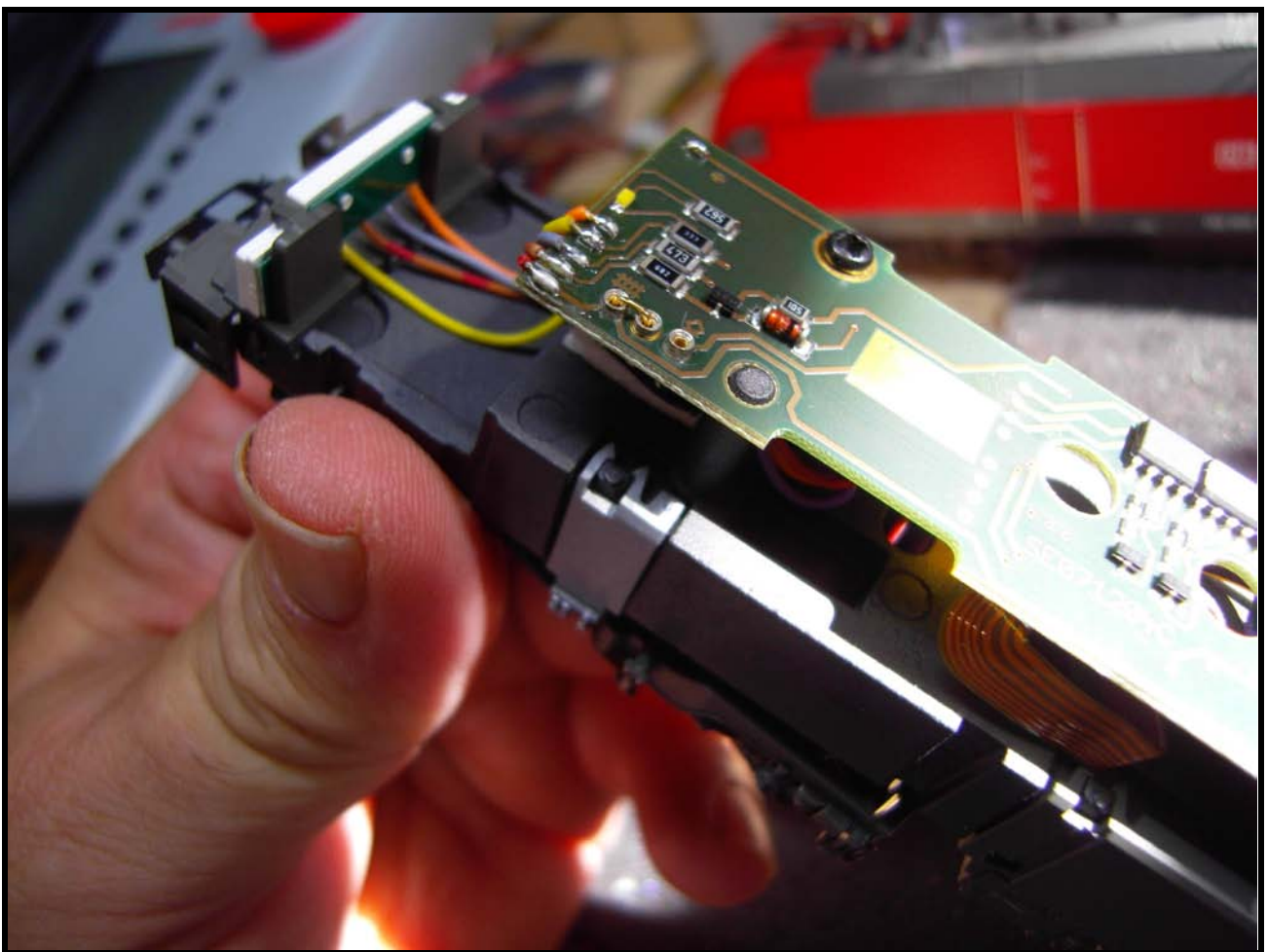


Foto n. 15: come riagganciare i Bremsanzeige in 152 e Taurus

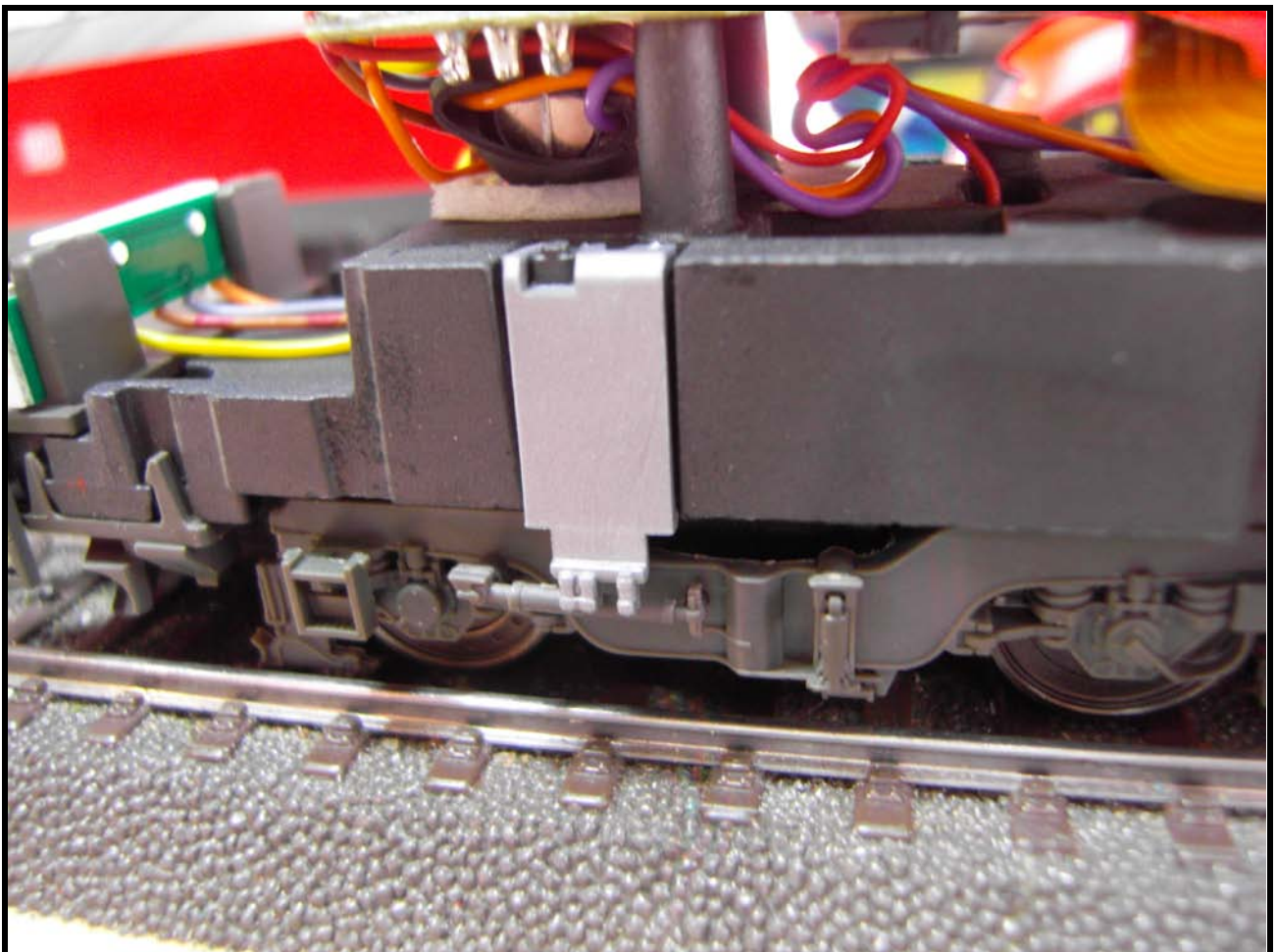


Foto n. 16: particolare ravvicinato di un Bremsanzeige in 152 e Taurus



Foto n. 17: particolare di un Bremsanzeige in una 152

RIMONTAGGIO DEL MANTELLO NELLE TAURUS

Nella **foto n. 18** il mantello della 182 005-9 nel punto ad angolo retto che facilmente impedisce un corretto riposizionamento, se la carrozzeria non viene ben calata in modo preciso dall'alto.



Foto n. 18: particolare del mantello di una 182 DB AG

ALLONTANAMENTO DEL PORTAGANCIO MODELLISTICO NELLE TAURUS

Nella [foto n. 19](#) il mantello e il gancio modellistico di una Taurus sono stati già allontanati; quindi si procede a rimuovere, dal lato scelto per renderlo realistico, l'enorme porta gancio operativo che sporgerebbe sotto l'anteriore e tra lo spazzaneve, come si vede per esempio nella [foto n. 10](#).

Per effettuare l'operazione ci si serve di un cacciavite piatto e si fa leva come nella [foto n. 19](#): in tal modo si liberano gli incastri che tengono lo spazzaneve che, a sua volta, blocca in posizione corretta il timone d'allontanamento e la molletta (non visibile, perché già riposta in una busta, nella [foto n. 20](#)) agganciata al centro del supporto/spazzaneve e quest'ultimo particolare è visibile, seppure scostato, nella [foto n. 20](#).

Il timone (in plastica nera, [foto n. 20](#)) si può allontanare e riporre con la molletta in una apposita bustina evidenziata ([foto n. 21](#)), perché non si sa mai, si potrebbe col tempo cambiare idea e rendere di nuovo operativo anche il lato reso realistico.

Intuitiva l'operazione inversa, che ci riporta alla situazione visibile nella [foto n. 11](#).

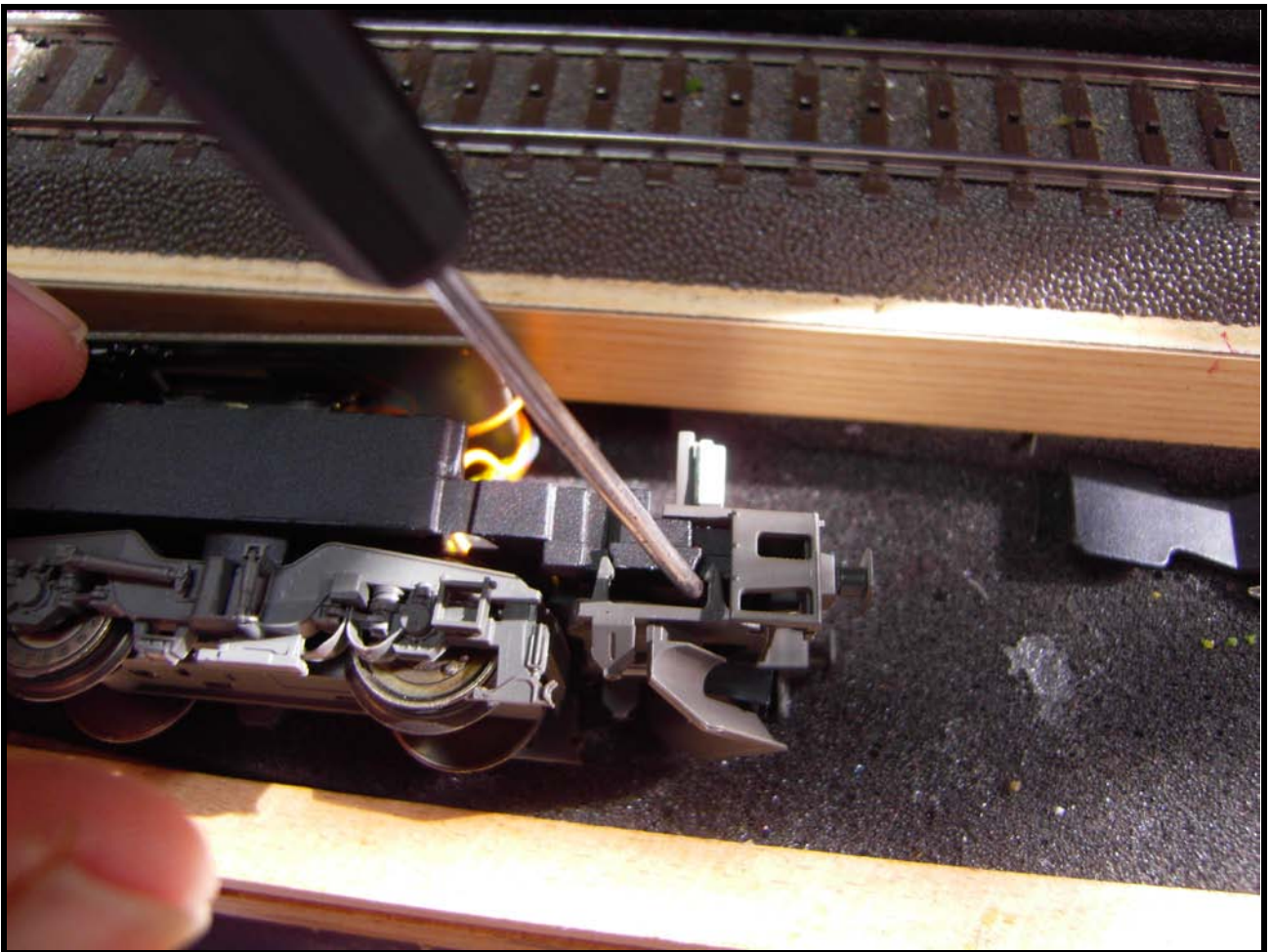


Foto n. 19: si fa leva con un cacciavite per allontanare lo spazzaneve

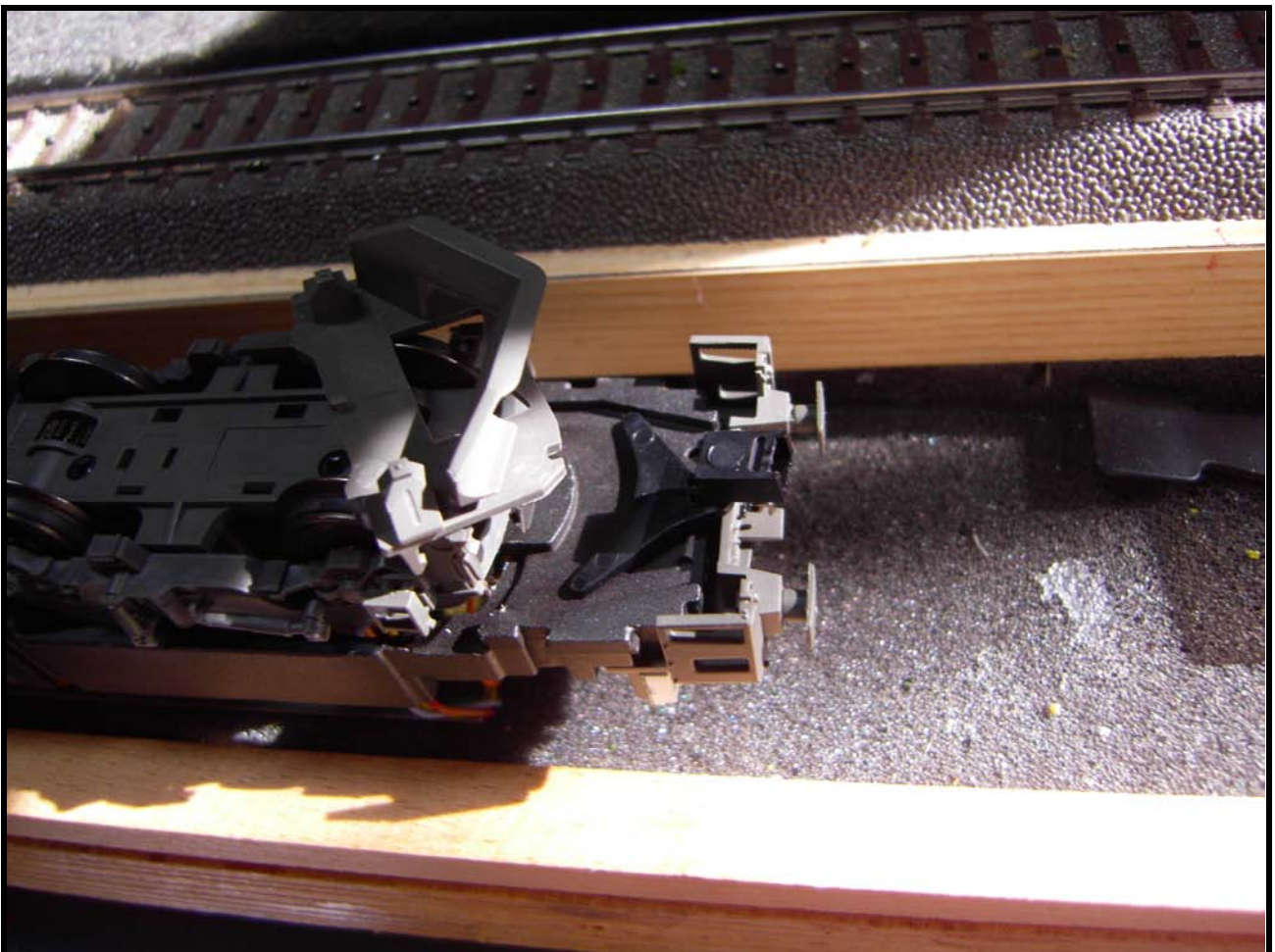


Foto n. 20: il supporto/spazzaneve è allontanato e si può togliere il timone

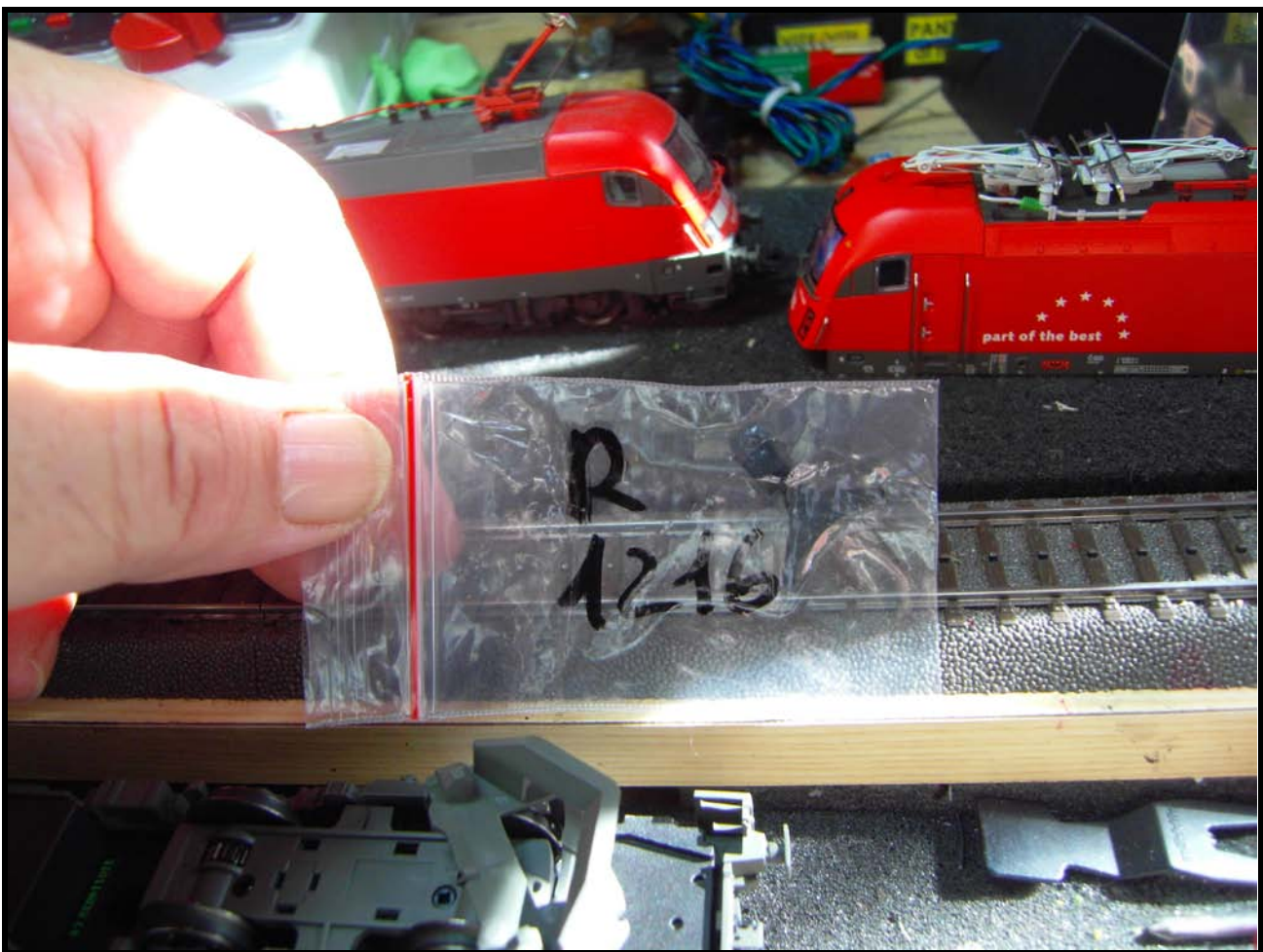


Foto n. 21: il timone e la molletta in una bustina evidenziata

COMPONENTI ELETTRONICI E MOTORIZZAZIONE IN 1216 238 ÖBB

La Taurus 1216 238 ha il nuovo motore Softdrive Sinus.

Messe a confronto le schede elettroniche sono del tutto diverse anche visivamente un neofita o l'esperto notano i cursori per il cambio del codice Motorola nella [foto n. 22](#) (al centro dell'immagine subito a destra del foro sul circuito stampato), assenti nella nuova 1216 mfx ([foto n. 14](#), [n. 15](#) e [n. 23](#)).

In tutte le 152, le Taurus e le 189 (II parte) la trasmissione avviene su un solo carrello e su 2 assi. È questo il motivo per cui, tutto sommato, tali pesanti locomotori Märklin (bestioni da un minimo di 6 etti circa!) non tirano mai oltre i 4,5 N (secondo le indicazioni de *I Treni oggi*), forza comunque più che sufficiente a trainare anche 10 carrozze illuminate (servite elettricamente da un solo pattino) e decine di carri. Nemmeno il nuovo Softdrive Sinus, pure eccellente nelle 218 e nelle E 41 perché con trasmissione su tutti gli assi, può far miracoli e l'ultima nata delle Taurus la 1216 238 ÖBB, come avete visto nell'estratto della tabella del [Capitolo 31°](#), non riesce a tirare oltre i 160 grammi.

Facile invece lubrificare il motore con grasso Trix, rispetto alle complicate E 41/141 (vedi il [Capitolo 36°](#), I parte "*Ingrassaggio del motore*"), basta seguire le chiare istruzioni del libretto.

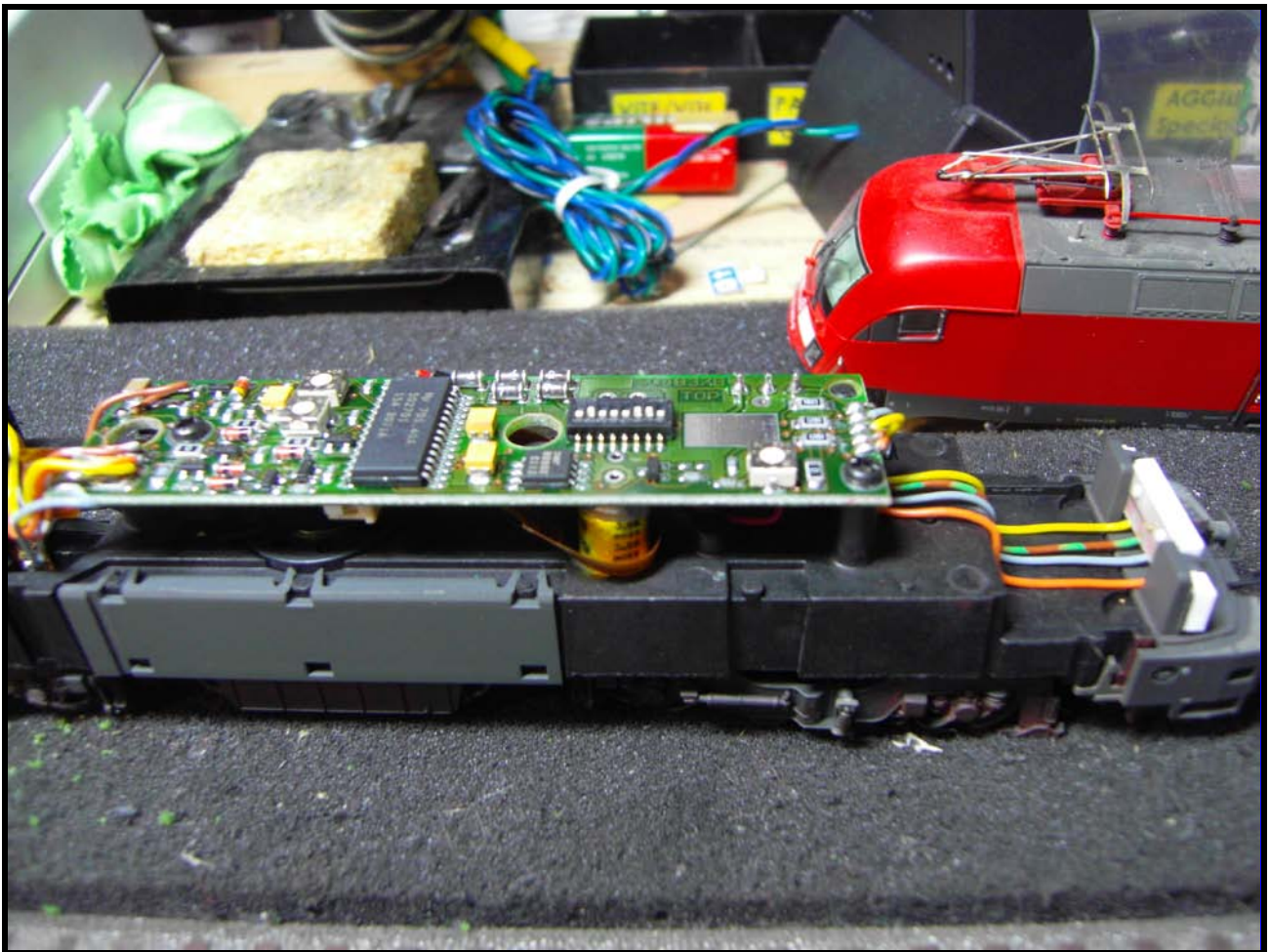


Foto n. 22: il circuito stampato con i cursori bianchi per il cambio dei codici Motorola nella 182 DB AG (art. 39830)

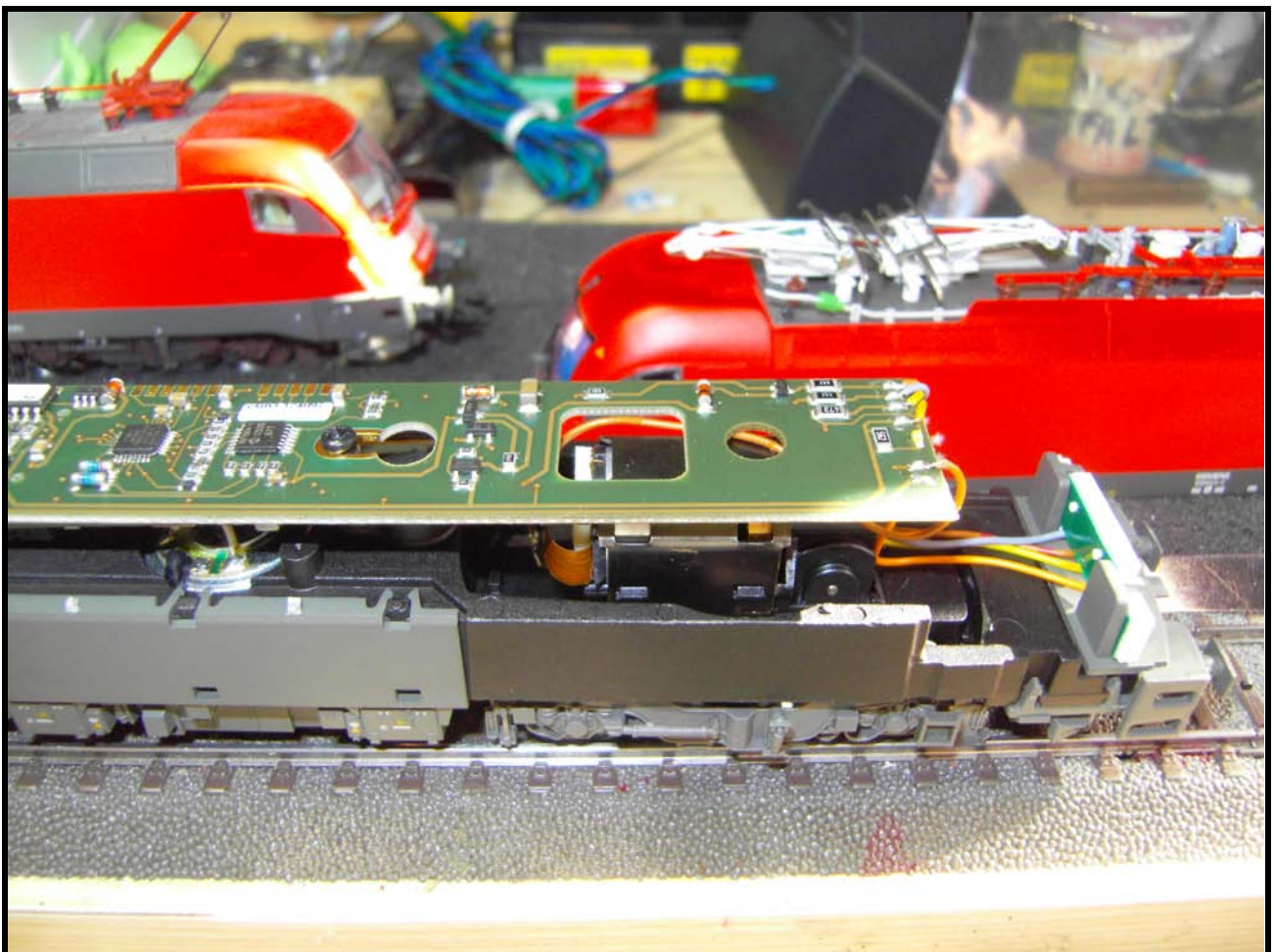


Foto n. 23: il circuito stampato della nuova 1216 ÖBB, lato motore

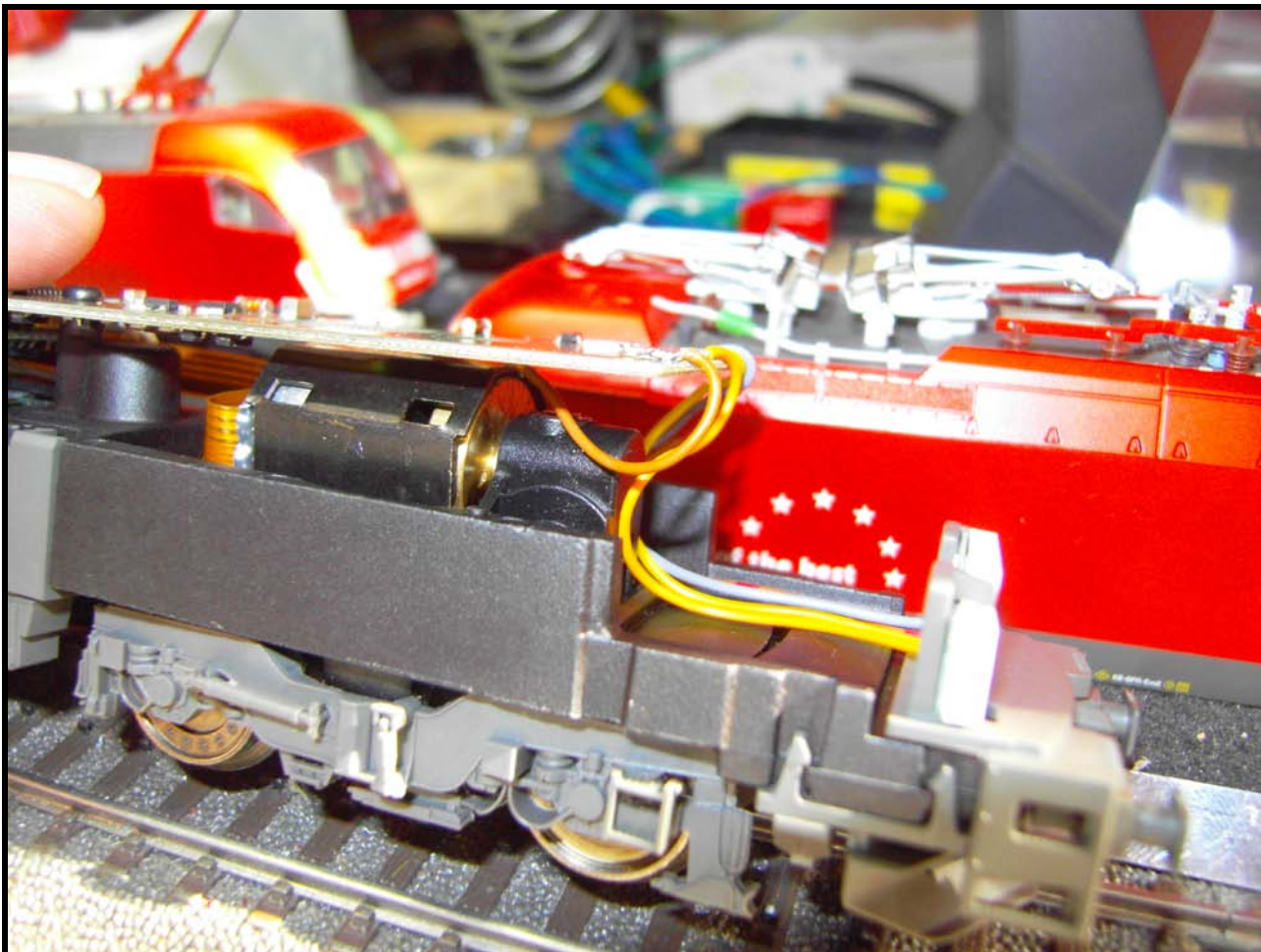


Foto n. 24: il motore della nuova 1216 ÖBB, facilmente accessibile

LA CABINA ED IL MACCHINISTA

Facile allontanare la cabina di guida (foto n. 25), basta estrarla per inserirvi un macchinista.

Notizie dalle officine ÖBB, grazie a Stephan Möller: macchinista sempre unico in Germania.

Il personaggio andrà come al solito mutilato per il noto problema dei sedili troppo accostati al banco di manovra elettronico (al vero), prima di rimontare il tutto accertatevi che il Lokführer sia ben fermo e la colla asciutta (foto n. 26).

Non dovrei dirvi altro, ma mi è capitato un piccolo guaio a causa della manovra di estrazione della cabina perché probabilmente l'operaio che ha montato uno dei mancorrenti in acciaio ne ha piegato due volte uno, che va inserito in fori predisposti della carrozzeria metallica e ne ha causato l'indebolimento. Il risultato è che, non appena sfiorata, la parte interna, visibile nei mancorrenti sani nella foto n. 28, si è spezzata (foto n. 27). Ho provveduto a incollare il mancorrente dal lato esterno con colla invisibile vinilica.

Un avviso dunque a prestare la massima attenzione ai mancorrenti, e vi ricordo che al sottoscritto, che ha posseduto e possiede centinaia di modelli dotati di tali appigli modellistici, NON era mai capitato.

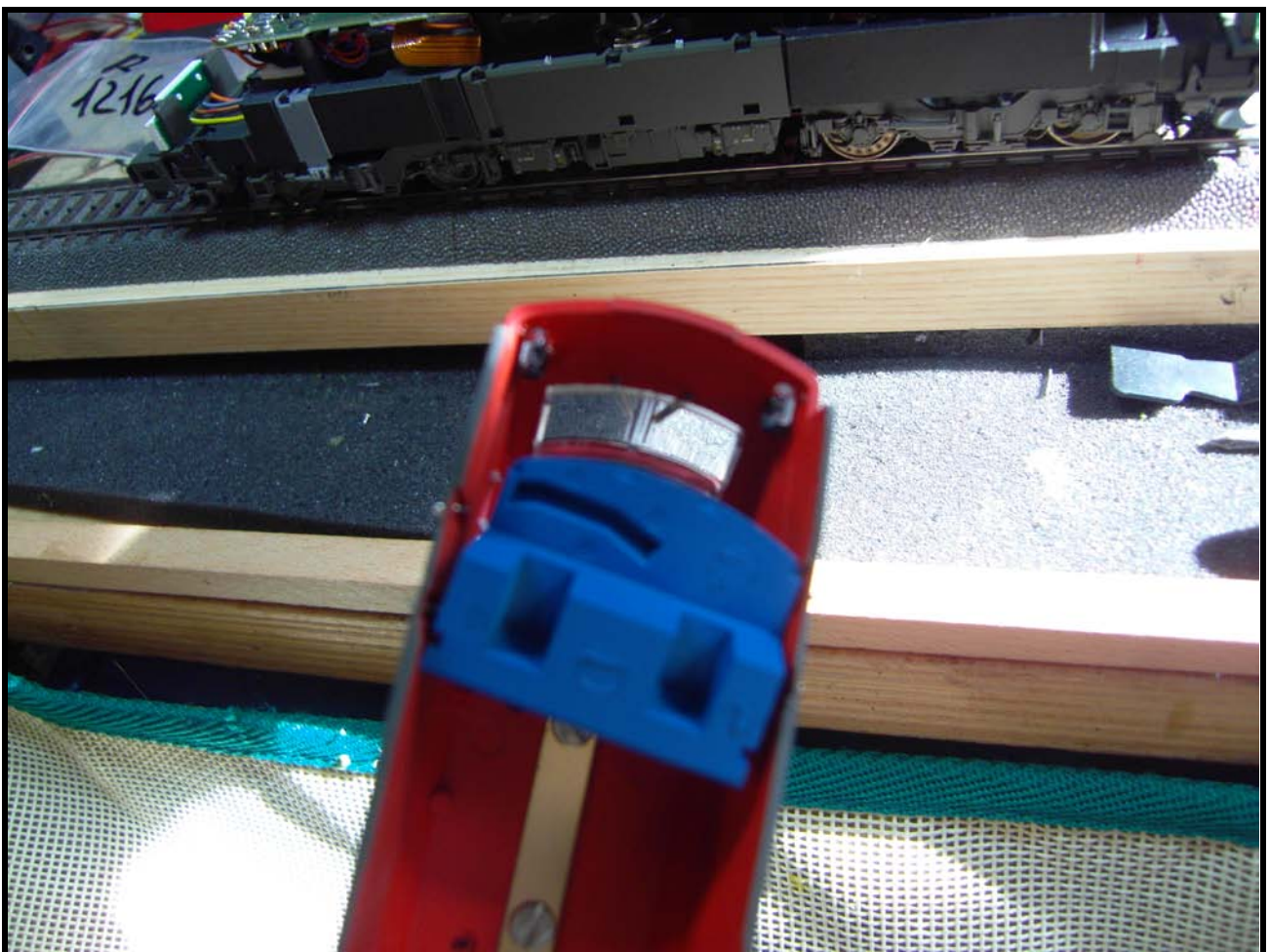


Foto n. 25: la cabina della nuova 1216 ÖBB, facilmente estraibile

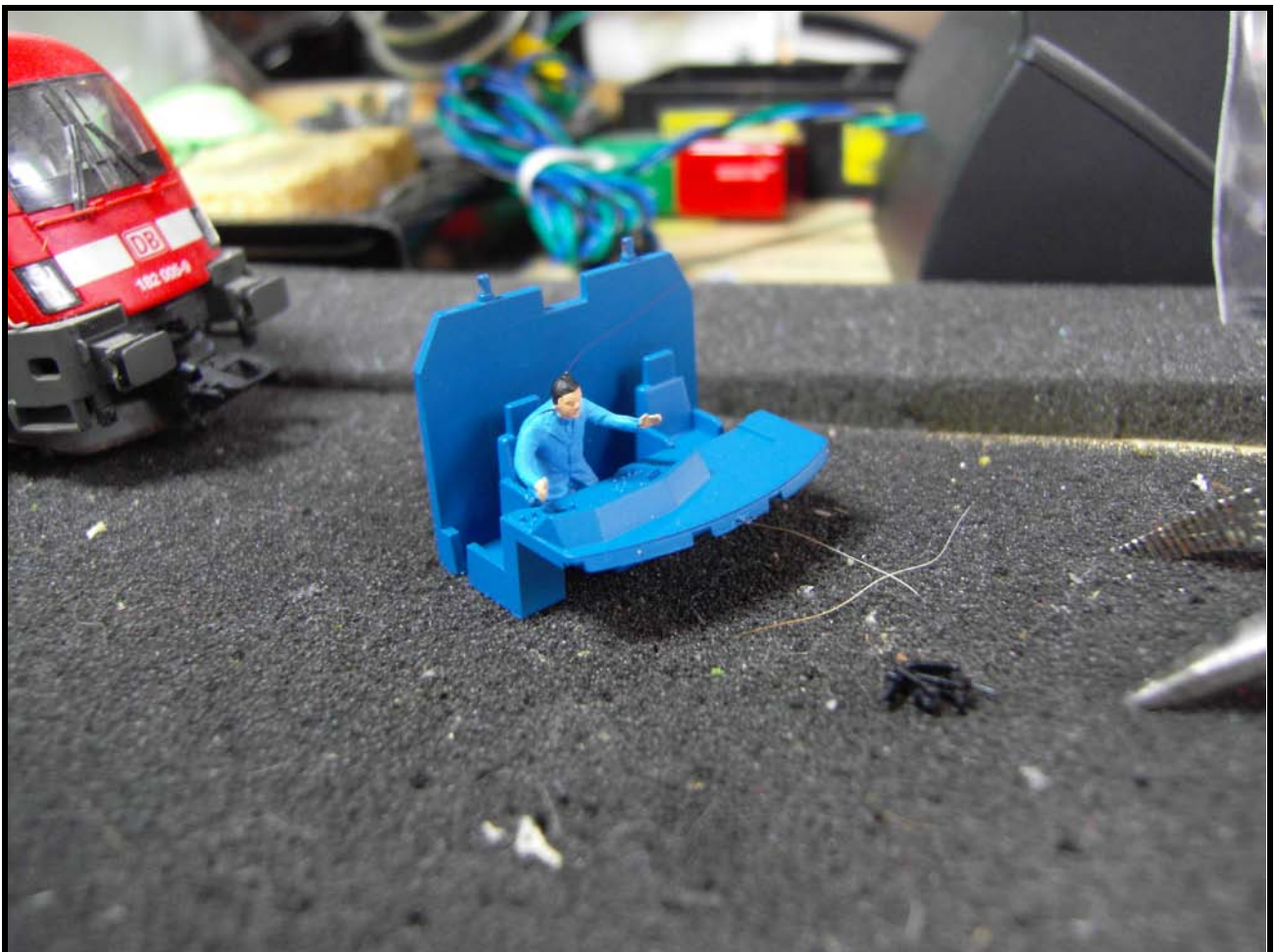


Foto n. 26: la cabina della nuova 1216 ÖBB, viene vitalizzata con il macchinista

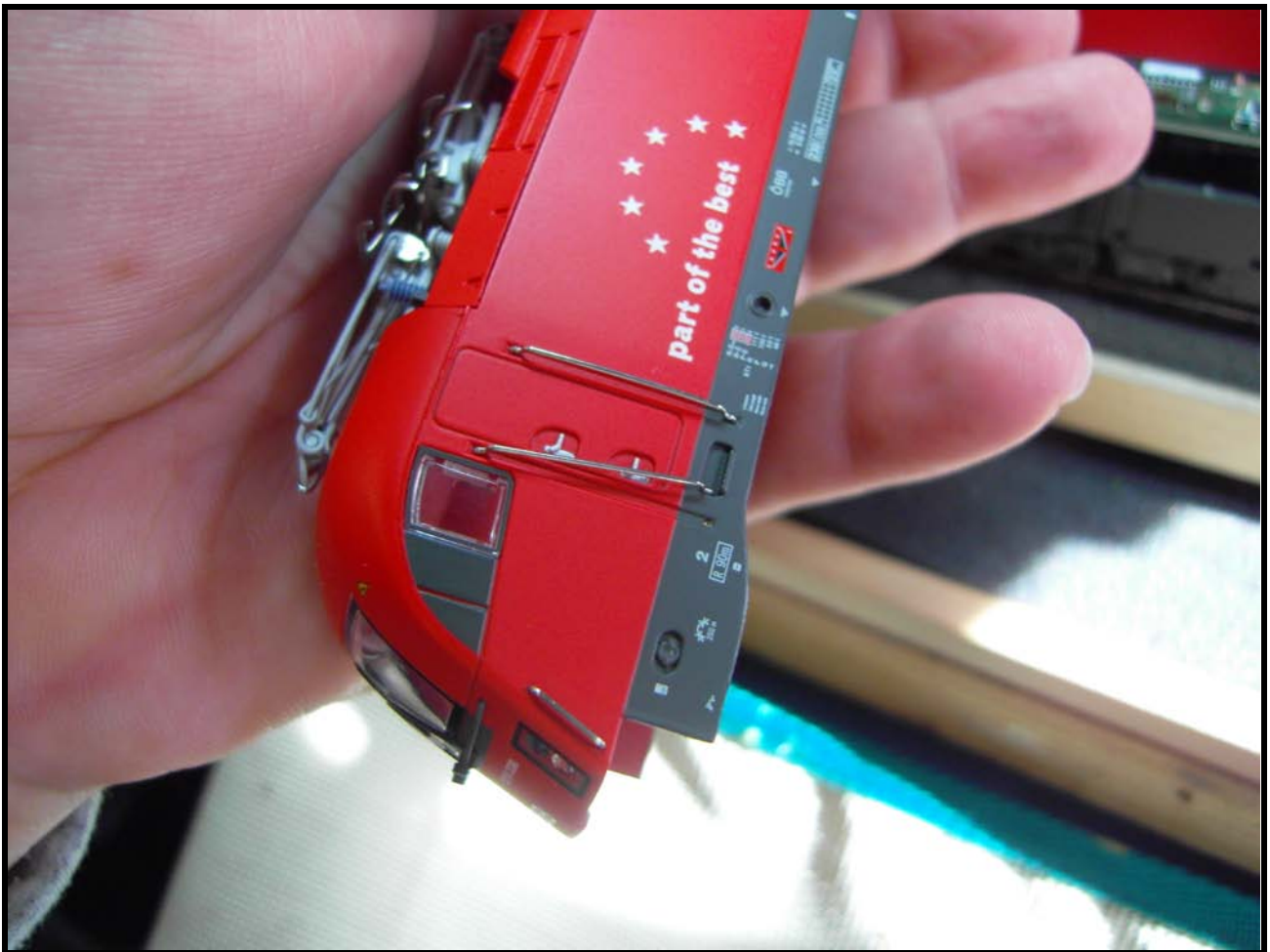


Foto n. 27: un mancorrente spezzato della nuova 1216 238 ÖBB

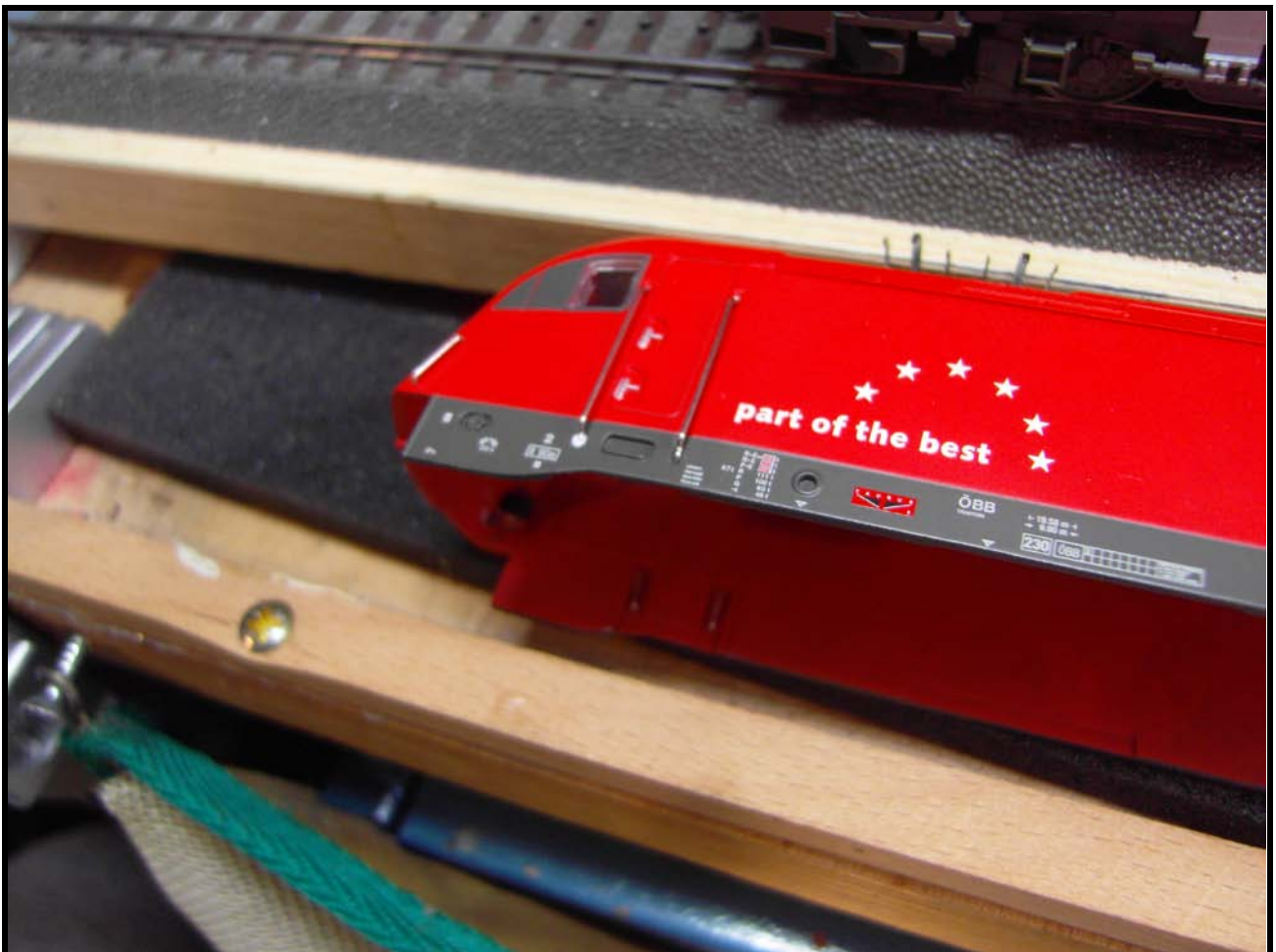


Foto n. 28: il mancorrente incollato della nuova 1216 238 ÖBB



Foto n. 29: sul banco di prova la nuova 1216 238 ÖBB

Impossibile da descrivere la nuova sonorizzazione della austriaca policorrente! Qualcosa di simile l'avevo udito provenire dall'interno di una cabina di un ICE 1 (in un filmato), in pratica è un crescendo musicale tanto forte da risultare del tutto irrealistico perché copre qualunque rumore con la macchina in azione: sono stato costretto a dimezzare il volume.

Altre regolazioni sono possibili ma con qualche problema, la Märklin stessa sconsiglia di ritoccare la velocità massima e ricordo che se si aumenta troppo il rallentamento della frenata c'è il rischio di non far emettere lo stridio dei freni, nella [foto n. 30](#) un valore standard per molti modelli. Esempio: se aumentiamo al massimo il rallentamento in accelerazione, valore 255, la loco partirà dopo parecchi secondi e nella 1216 ÖBB la musica si sente (!), ma se superiamo il valore di 150 per la decelerazione, parlo di decoder nuovi e per di più di *alcuni*, il suono della frenata non si sentirà più, a meno di non inserire l'ABV con l'F4. Non posso che consigliarvi di variare quel valore di 10 in 10 e provare il limite di ogni decoder.

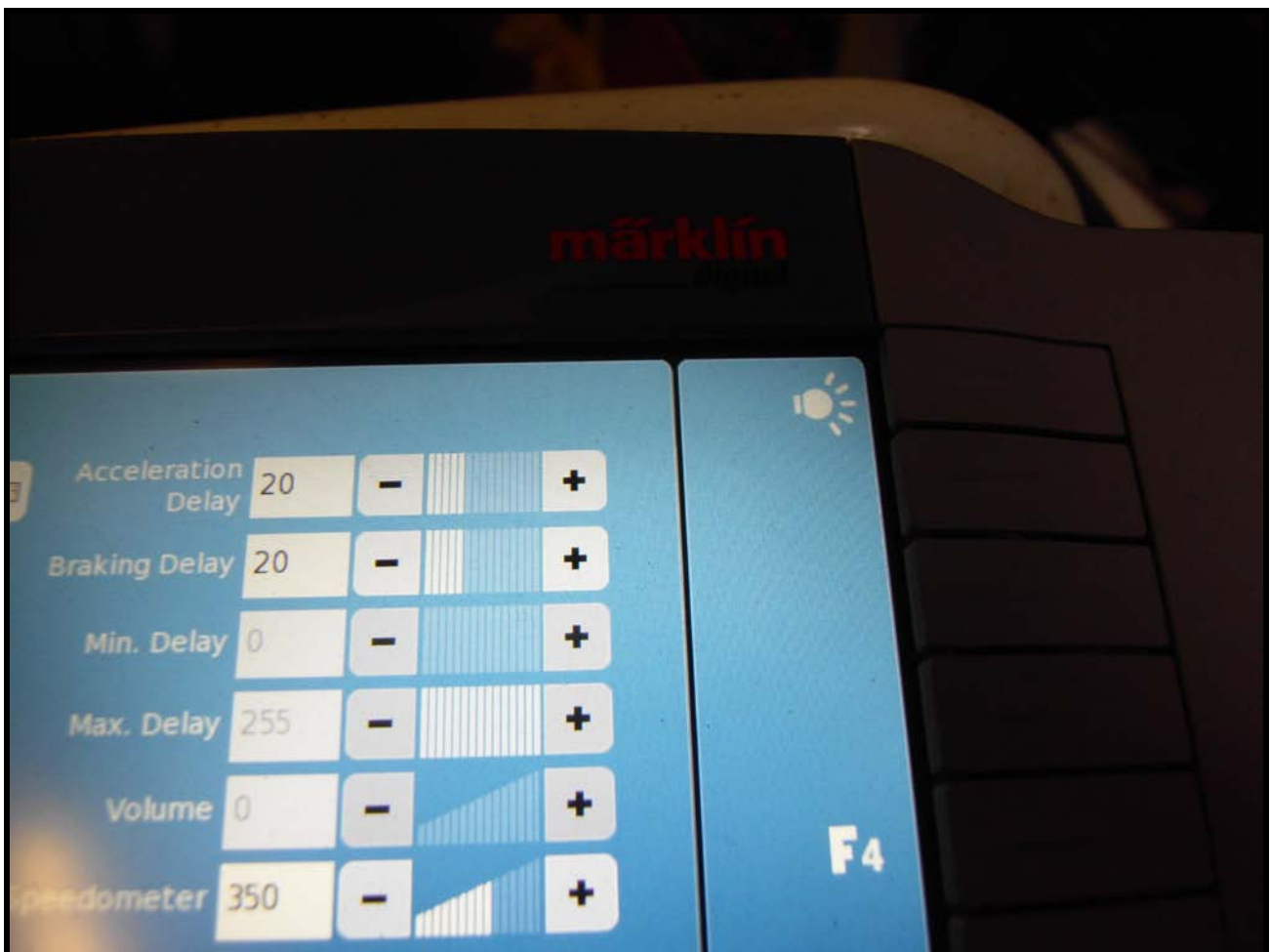


Foto n. 30: aumentando troppo la regolazione del Braking Delay con la CS 2 si rischia di non far emettere lo stridio de freni

PROBLEMI DI MEMORIA

La mia personale 1216 238 ha un singolare difetto: non resta memorizzata nella CS 2, quando la centralina si spegne. Anche se lasciata sul binario di programmazione non si ricarica da sola, ma ha bisogno di essere richiamata con una card.

Notizie da Stephan Möller: pare che sia un problema che accumuna, raramente, diversi modelli e che dovrebbe essere risolto con un aggiornamento del software CS 2 a settembre.

Nella Central Station 1 avveniva che le loco rimanevano in memoria, ma non si riusciva a richiamarle, se non riportandole sul binario di prova, cosa ovviamente impossibile con convogli bloccati, almeno con le card è possibile, in un istante, riportare in servizio una locomotiva che si smemorizza per tutto il tempo della sessione di lavoro.

LE PROVE IN LINEA DELLA NUOVA 1216 238 ÖBB

Ho provato la macchina facendole percorrere diversi chilometri (in H0). Pesante com'è affronta, anche a velocità sostenuta, curve strette e supera senza fatica qualunque saliscendi.

Ho utilizzato in presa sempre uno dei due pantografi interni adatti per la corrente alternata a 15000 volt tedesca (foto n. 31). Nessun accenno, né un foglietto allegato esplicativo, come c'era in altri locomotori policorrente.

Notizie dalle officine ÖBB, grazie a Stephan Möller: pantografi interni, a strisciante largo, ambedue adatti alla rete tedesca.



Foto n. 31: la nuova 1216 238 ÖBB in linea a Vibaden, con il corretto pantografo

Sul banco dinamometrico la 1216 238 si è dimostrata la più potente delle Taurus, grazie anche al nuovo motore che, come ho detto, agisce però su un solo carrello.

UN "GIUDIZIO" DI DIECI ANNI FA SULLE TAURUS

Nel n. 229 del settembre 2001, nella rubrica "prove e misure" della Rivista I Treni Oggi, vennero messe a confronto una Taurus Roco e una Märklin ÖBB (allora era l'articolo 39355).

La partigianeria latente (a favore della Roco) esaltò i piccoli difetti del modello Märklin: quali la lunghezza che, nella Taurus di Göppingen era di circa 3,5 mm maggiorata per poter utilizzare la meccanica della preesistente 152, evidenziò tutta una serie di semplificazioni nella sovrastruttura (ma parliamo di una Taurus di oltre 10 anni fa), le più evidenti nei cavi e nei pantografi. La Roco, giocando in casa, riuscì ad esaltarsi riproducendo persino la stampigliatura della marca del costruttore sul gradino delle scalette d'accesso (!)... la Märklin, per evitare interferenze in curve strette fece come il saggio re Salomone e non ce le mise (!), per inciso, nemmeno nella 182 DB, nella ES64 U2 una Dispolok Siemens ([art. 39832](#)) o nella 182 decorata con le grandi scritte DHL ([art. 39833](#)). E questo perché non potevano essere, come spesso viene fatto dalla Casa tedesca, inserite nei carrelli come si vede bene dalla [foto n. 5](#).

I pantografi vennero bocciati (la Märklin in effetti usò quelli degli ICE!) e, per condire la *torta di fiele*, non venne provata la loco Märklin con il sistema Digital, ma solo in analogico, con la solita sequela di dati falsati: la velocità minima era per quell'*articolista* di 17 km/h, perché, oltretutto, usò probabilmente per le prove trasformatori antidiluviani, che erogavano corrente a partire da 6/7 volt! Naturalmente tutto questo giocava a favore della motorizzazione in continua; nemmeno l'accento al nuovo motore C-Sinus o la constatazione del peso (645 gr) dovuto a telaio e carrozzeria in pesante metallo, che si scaricava sui binari con una esorbitante forza di trazione, mitigarono il succo dell'articolo. Ancora qualche anno fa mi lamentai con la Casa Editrice per questi ed altri dati fasulli (sempre rarissimi) sulle loco Märklin, in una lettera pubblicata sì, ma privata di qualsiasi riferimento alle migliorie apportate dal sistema Digital, mi *risposero* che il sistema tradizionale era il più usato e che quindi...

E OGGI..

La sovrastruttura con ben 4 pantografi nella nuova 1216 appare ben realizzata e del tutto diversa da quella del passato ([foto n. 32](#)).

La colorazione così bianca dei componenti per l'alta tensione, come i pantografi, gli isolatori e la miriade di collegamenti vari è del tutto irrealistica, perché è quella di una macchina assolutamente nuova di zecca. Nella seconda parte vi mostrerò come in realtà si riduce dopo qualche centinaio di chilometri al vero nelle 189 DB AG.

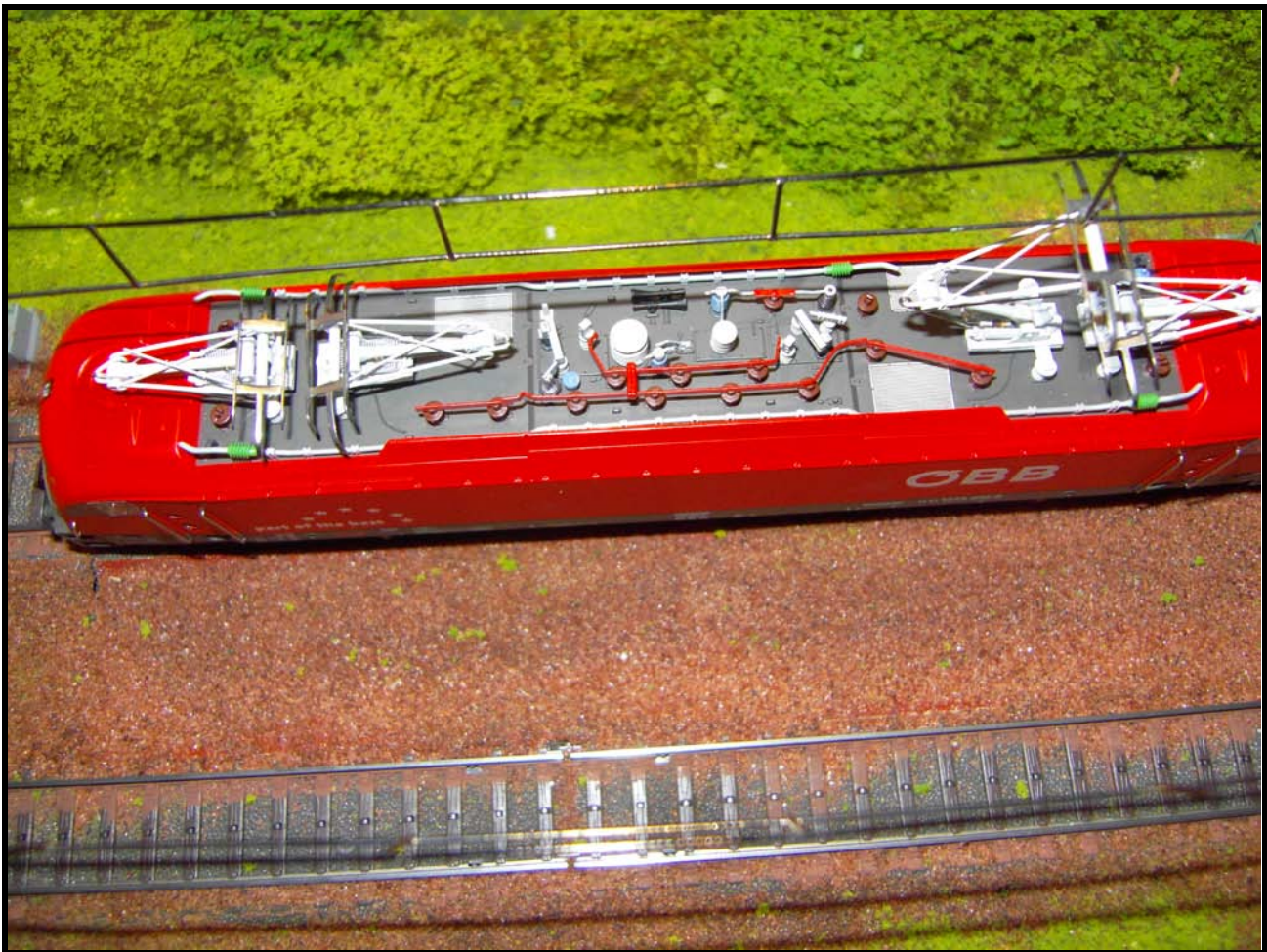


Foto n. 32: tetto della 1216 (art. 39836) con 4 pantografi che le consentono un uso sotto diverse catenarie e con diverse tensioni

Attualmente col raddoppio degli ingressi per i macchinisti e lo spostamento “alla tedesca” delle 4 porte, le scalette sono state tutte applicate, anche se non sono, come al vero, solidali con la cassa, ma con i carrelli, soluzione non perfetta, ma che garantisce l’ingresso in curve da... brivido (foto n. 33).



Foto n. 33: le scalette d'ingresso in cabina sono solidali con i carrelli

UN GIUDIZIO SUL LIBRETTO DELLE ISTRUZIONI DELL'ULTIMA TAURUS

Debbo criticare il fatto che vi siano nelle istruzioni diverse pecche a cui, purtroppo, ci stiamo abituando:

- 1) nessun accenno alla collocazione dei Bremsanzeige, eppure ci potrebbe essere qualche neofita che non li ha mai visti in altre Taurus. Come ho già detto nei vecchi libretti vi era un perfetto disegno esplicativo.
- 2) Nessun riferimento al pantografo da sollevare sotto la catenaria ÖBB o DB (per fare due esempi). Per evitar guai è meglio, come al solito, sollevare quello con strisciante più largo, ma questo non significa che sia quello giusto sotto una specifica catenaria.
- 3) Nessun riferimento (e questo è alquanto grave) nell'esploso al codice di riferimento per una eventuale richiesta di pantografi come ricambi e questo perché l'esploso stesso non è altro che quello di una Taurus con... 2 pantografi!



Foto n. 34: la 1216 238 (art. 39836) con un pantografo in presa a Vibaden

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

