

HO PROVATO PER VOI
LA DB 189 027-6 E LA SBB 474 014-8

Märklin art. 39890, 39893

CONCENTRATI DI POTENZA (II PARTE)

La 189 DB Märklin è uscita nel 2007, la 474 SBB è una delle versioni, tutte estremamente policrome, derivate da quel modello base. Tutte sfruttano il telaio delle 152 DB AG (foto n. 1), ma non il motore che ora è il Soft-drive-Sinus, che conferisce maggiore forza di trazione della 182 DB AG (dotata di C-Sinus di 1^a generazione). Questo nuovo motore, come è stato detto nella I parte, è molto efficiente (consultate il **Capitolo 31°**). La 189 e derivate, condividono con le stesse 152 molti particolari come la lunghezza e l'interperno, in realtà per pochi centimetri diversi, *al vero*, e, se osservate la **foto n. 6**, presa dall'alto, vedrete che nel telaio della 474 SBB c'è ancora la sede per i *Bremsanzeige* (leggi la I parte di questo **Capitolo**), che invece non sono previsti per questi locomotori. Questi particolari non sono quindi inseriti come aggiuntivi né sono presenti nell'*esploso*.



Foto n. 1: una 152 DB AG con la pubblicità della Siemens a Vibaden

SMONTAGGIO DEL MANTELLO

Operazione semplicissima per la sovrastruttura: è infatti sufficiente allontanare le due viti a croce (**foto n. 2 e n. 3**) e sollevare il pesante mantello. La verniciatura è impeccabile e non si deve in alcun modo adagiare quelle *meraviglie* su superfici sporche o scabre. Le *ditate* non sono fortunatamente visibili sulle fiancate a struttura cannellata, ma la carrozzeria si può considerare delicata proprio a causa della sua *irregolarità* e va trattata con cura.

TRUCCO *Le viti sono corte e facili da perdere, usate il solito riguardo. Le viti sono magnetizzabili e con un cacciavite si possono attrarre ed essendo a croce è facile inserirvi la punta del cacciavite e stringerle.*

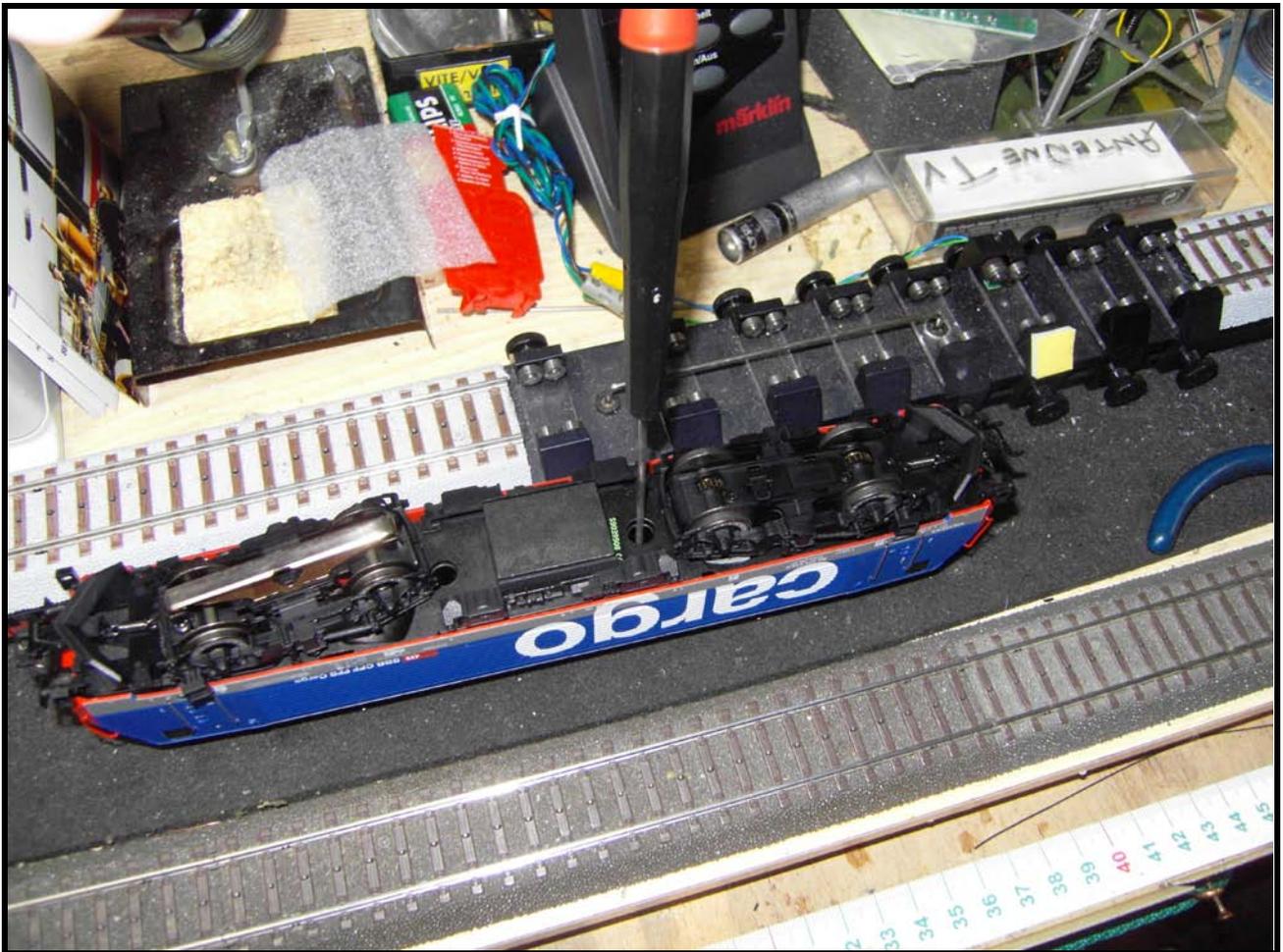


Foto n. 2: smontaggio del mantello della 474 SBB CFF

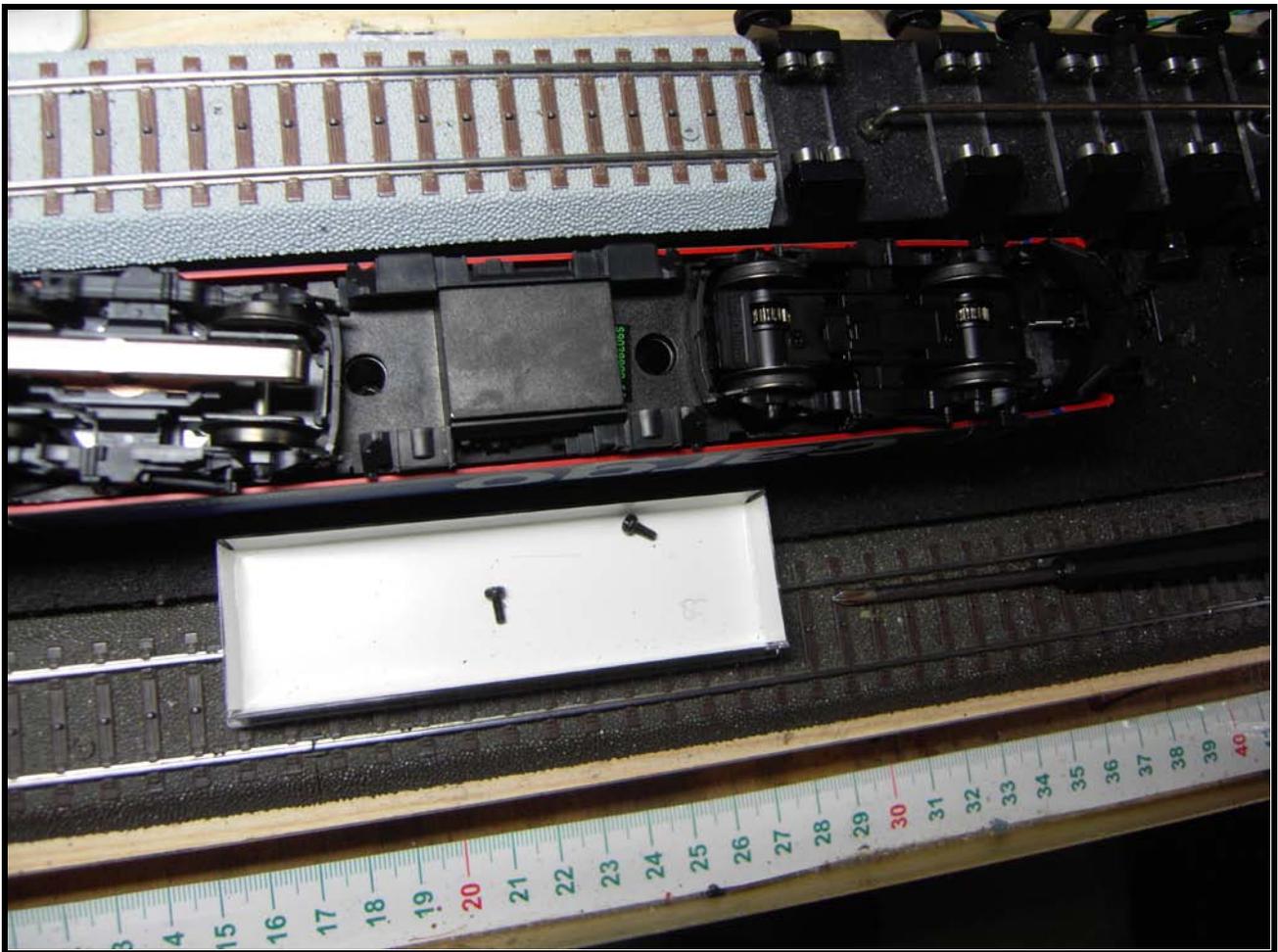


Foto n. 3: le due viti della 474 sul banco di lavoro

PER SGANCIARE LA CABINA DI GUIDA

Per sganciare la cabina di guida si deve spingere verso l'esterno il piccolo diffusore per il faro più alto, senza troppa forza altrimenti potrebbe schizzar via e nella [foto n. 4](#) si vede bene che sono proprio quei piccoli diffusori centrali a bloccare la cabina normalmente. Nella [foto n. 4](#) si può notare la lunga basetta del circuito stampato con il riquadro atto a ricevere il contatto tramite i pantografi.

Durante qualunque operazione sulla carrozzeria ci si ricordi che i due corrimano esterni metallici, e piegati in modo particolare, per errate manipolazioni si possono piegare, come si vede nella [foto n. 8](#).

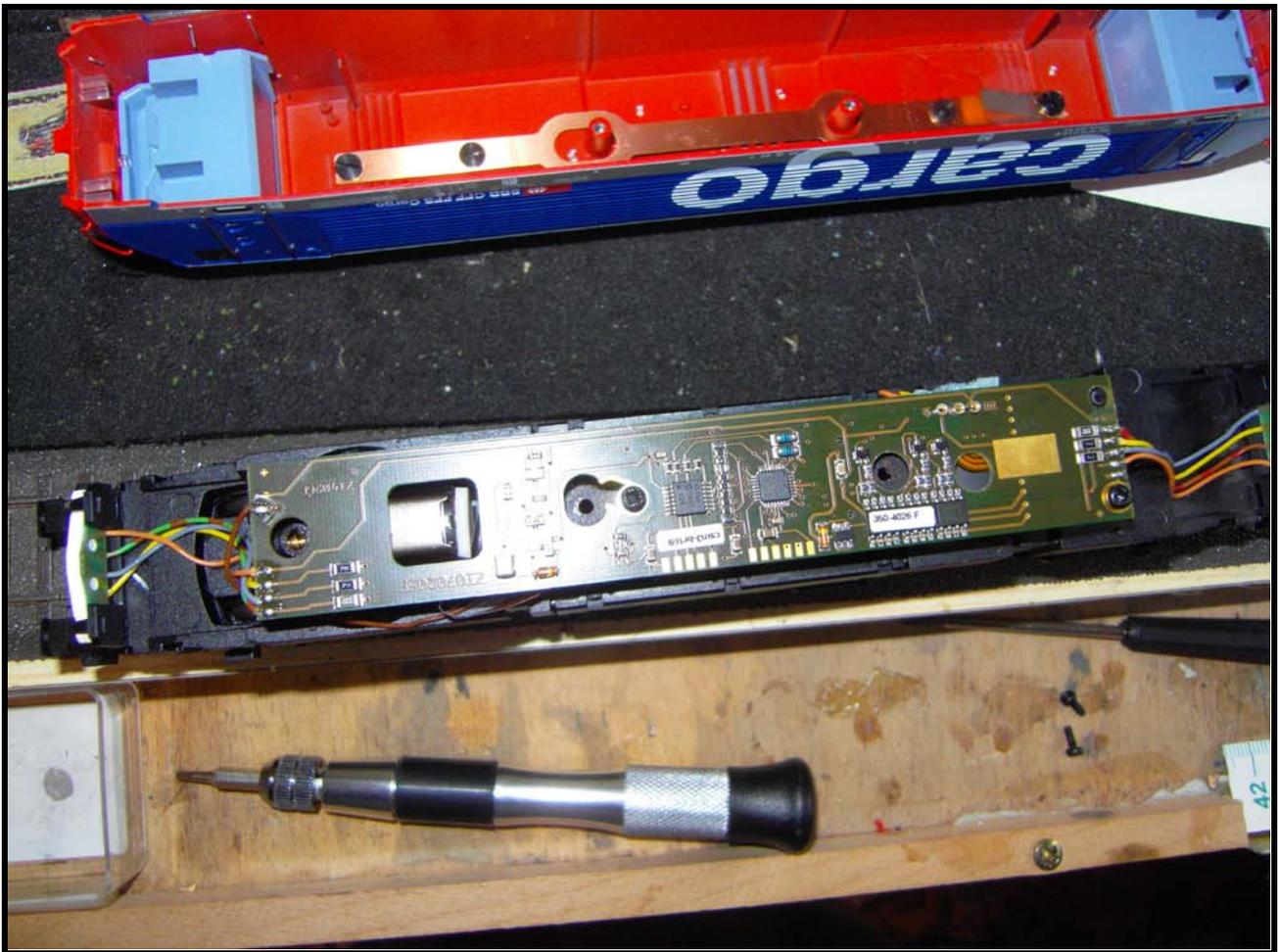


Foto n. 4: mantello e interno della 474, notate in alto i diffusori centrali che bloccano le cabine e a destra sul circuito il riquadro per il contatto linea aerea

UNA NOTA CURIOSA

Una nota curiosa: avevo già nella I parte accennato al fatto che la mia 474 si era dimostrata difettosa, per cui è stata inviata due volte in Germania sino a che, con la sostituzione del decoder e del motore, *in totale garanzia*, è tornata perfettamente funzionante. Se osservate la **foto n. 5** vedrete che il tecnico della Märklin ha optato per l'esclusione del contatto con i pantografi, sovrapponendo del nastro adesivo sopra la lamella del contatto (?); non è stata data alcuna spiegazione e nel foglietto di servizio (che Tito Myhre ha tradotto per l'amico Franco Spiniello) non v'è nessun accenno.

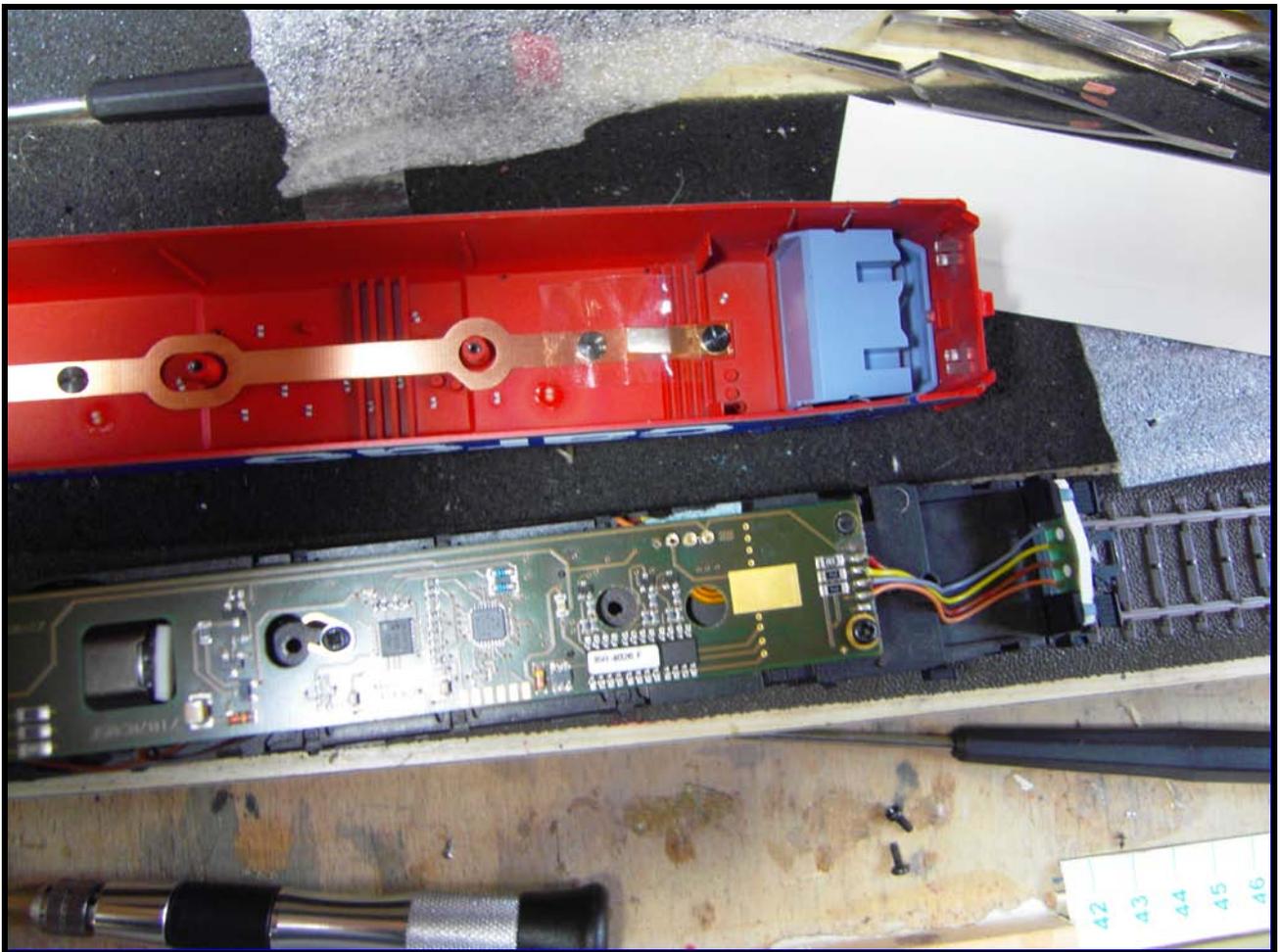


Foto n. 5: nel mantello è stata isolata, in Märklin, la lamella del contatto/pantografi

Nella **foto n. 6** la cabina è stata allontanata e, come al solito, vi sarà incollato un Lokführer “mutilato”.

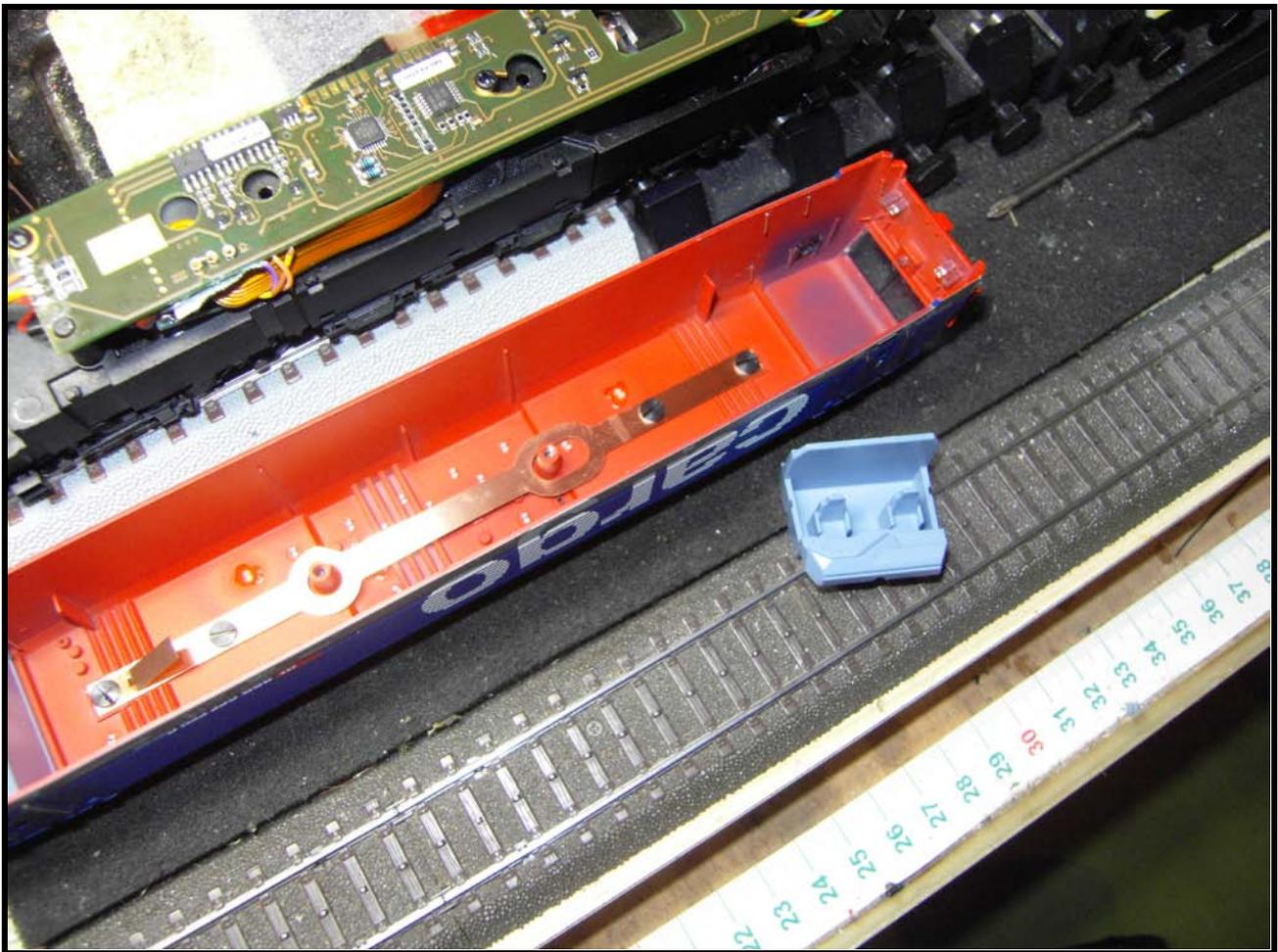


Foto n. 6: la cabina di guida è stata allontanata prima del viaggio in Märklin e la lamella di contatto nel mantello non è ancora isolata; notate nel telaio, a sinistra in alto, la sede per i Bremsanzeige che in queste loco non sono però presenti.

MIGLIORIE ESTETICHE NELL'ANTERIORE

Se vogliamo rendere *realistico* un pancone anteriore in queste 189 o derivate si può lavorare con grande facilità: il gancio realistico si sostituisce a quello semplificato senza maglia già innestato e i tubi dei freni, doppi si debbono applicare (senza forare) dal basso nel punto dove la Märklin ha realizzato un abbozzo di rubinetti di scarico che si vedono nella [foto n.7](#). Nella [foto n. 8](#) l'anteriore è stato modificato e i tubi dei freni incollati sotto il pancone.

TRUCCO Ricordo che per incollare in modo agevole i tubi dei freni, si deve allontanare, per l'operazione ([foto n. 19](#) della I parte) il vomere che darebbe fastidio seguendo la stessa semplice procedura già indicata nella I parte di questo [53° Capitolo](#), al paragrafo: Allontanamento del portagancio modellistico nelle Taurus



Foto n. 7: l'anteriore della 189 027-6 Railion non ancora modificato, abbozzo dei tubi dei freni e gancio semplificato



Foto n. 8: anteriore realistico nella 474 Cargo SBB

QUALI PANTOGRAFI ALZARE?

Nella **foto n. 9** e in una (non presentata) del catalogo Märklin vengono alzati i pantografi esterni, purtroppo nelle foto non viene specificata la località o la nazione che la *vera* 189 sta percorrendo e a complicare le cose la linea aerea *sembra* (come nella **foto n. 9**) quella tedesca.

Nel libretto delle istruzioni, sia della 189 che in quello della 474, si avverte di usare solo i pantografi interni perché dotati di striscianti più larghi per evitare problemi con la catenaria, ma non una spiegazione di altro genere...

Dato che comunque è meglio non rischiare rotture a Vibaden la mia 189 DB AG, o la mia 474 SBB CFF SBB Cargo, viaggiano con un pantografo a strisciante largo alzato (**foto n. 10 e n. 11**).



Foto n. 9: sotto la catenaria di quale Paese è alzato questo pantografo?



Foto n. 10: nella 189 DB sotto la catenaria di Vibaden è alzato questo pantografo



Foto n. 11: sotto la catenaria di Vibaden la 474 SBB Cargo alza CFF questo pantografo

TETTI IMMACOLATI

Come *quasi* sempre accade la Casa di Göppingen fornisce un modello che sembra uscito dalla fabbrica cinque minuti prima (!) e in una giornata di bel tempo (foto n. 12).

Ma il particolare colore rosso delle nuove locomotive Cargo si presta a imbrattarsi dopo alcuni viaggi a seconda delle intemperie incontrate.

Tanto è vero che già anni fa la Märklin provvede a sporcare il tetto di una mfx, la 101₁₀₄₋₈ (art. 39398 del 2005, foto n. 13) e nei suoi libri per esempio le 140 Cargo apparivano sempre con le griglie sporche come la mia che fa servizio a Vibaden intorno all'anno 2000 (foto n. 14).

Le apparecchiature sul tetto poi si riducono anche peggio di quanto abbia invecchiato io, come si vede nelle foto n. 15 e n. 16. In pratica ho visto tetti neri e tanto sozzi che nessun fermodellista sano di mente si sognerebbe di riproporre su un suo, pur realistico, modello.

Per inciso anche il bel rosso dei pantografi dopo qualche tempo appare nerastro o brunito. Nella foto n. 17 di Marco Palazzo, scattata a Göppingen (!) nel 2007, si può vedere il particolare sporco che si forma sul rosso DB AG, quella 120 era di passaggio nella stazione e quindi il suo era uno sporco... di servizio!

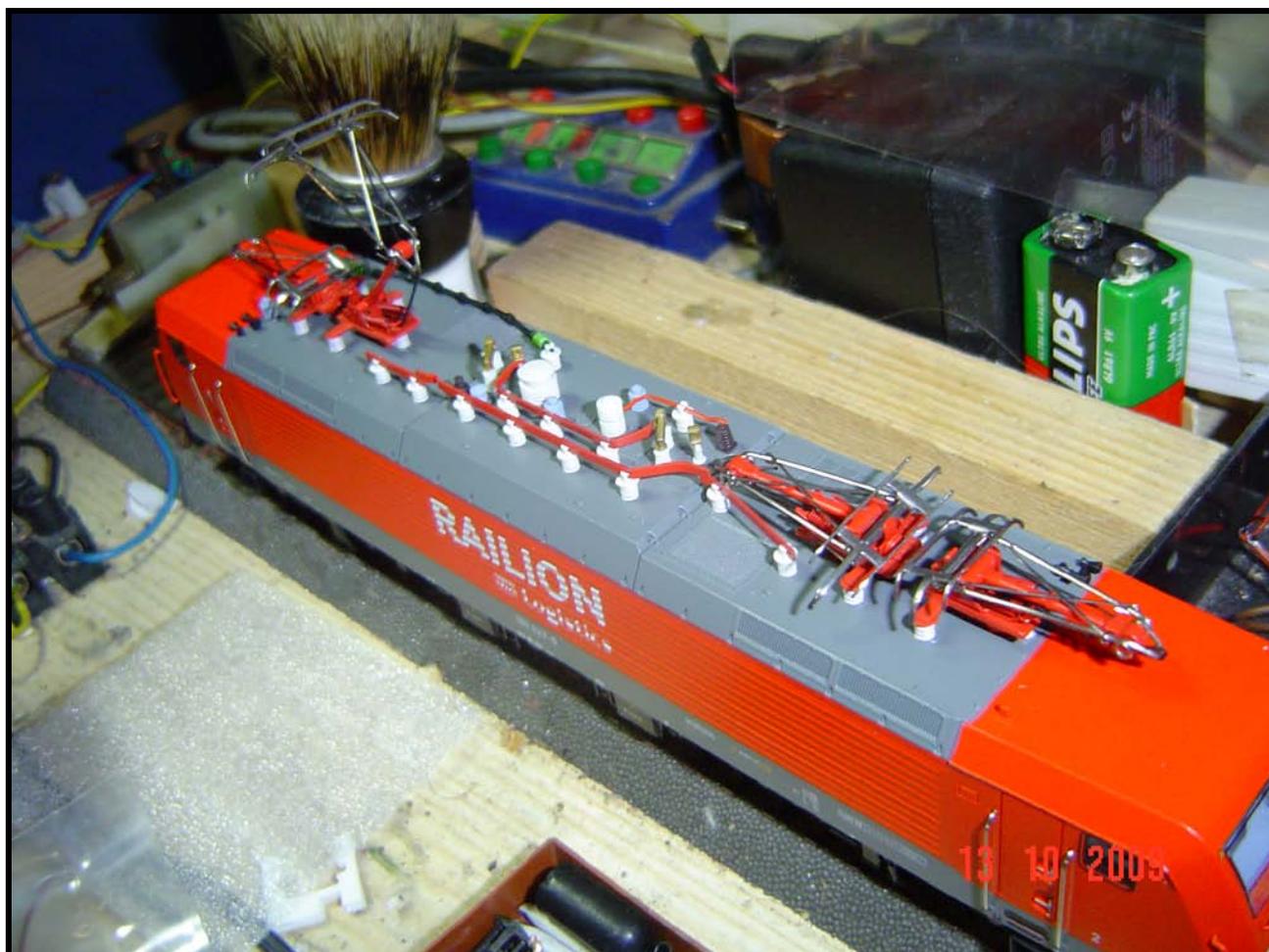


Foto n. 12: il tetto di questa 189 è nuovo di fabbrica e molto irrealistico



Foto n. 13: il tetto di questa 101 è stato invecchiato dalla stessa Märklin nel 2005



Foto n. 14: il tetto e le griglie di questa 140 sono stati invecchiati da me



Foto n. 15: il tetto della mia 189 non è più nuovo di fabbrica



Foto n. 16: macchie di sporco anche nella cannellatura delle fiancate



Foto n. 17: macchie di sporco in una 120, fotografata nel 2007 da Marco Palazzo

UN KÖF CI AIUTA A IMMETTERE IN SERVIZIO LA 189

Per puro piacere ho simulato il traino di un Köf II (per la verità ne ho usato uno con vecchia marcatura DB ante 1994) che nella finzione modellistica ha portato la 189 027-6 sotto la catenaria, poi si è sganciato consentendo alla potente 189 di alzare il suo pantografo ed entrare in servizio attivo. La sequenza fotografica va dalla [foto n. 18](#) alla [n. 21](#) e si commenta da sola, ma un *occhio attento* vedrà sullo sfondo rotabili *fuori tempo* (E 41 con carrozze Silberling) e, accanto alla 189, sulla destra, una improbabile (nel 2006) 111 nei colori della S-Bahn Ruhr; infine una sbarra del passaggio a livello è rimasta alzata.

Nessuno scandalo... mentre durante l'anno corre il *tempo ufficiale* del plastico, in quel periodo era il 1980, o giù di lì, possono arrivare dei rotabili da provare di epoche passate e... future! Posso aggiungere che il Köf (Brawa) era stato reso folle anni prima per problemi all'inversione di marcia, quindi nessuna vera *doppia trazione*, in realtà era la 189 che trainava il Köf e non viceversa. A quel tempo inoltre, pur possedendo la Central Station 1, che in teoria consentiva le doppie trazioni, ero già consapevole che era meglio non affaticare la memoria di quella *labile* Central creando una doppia (con un'altra loco da manovra motorizzata) che sarebbe servita per una sola volta.



Foto n. 18: un Köf II finge di trainare la potente 189 nel tratto senza catenaria



Foto n. 19: il Köf sul passaggio a livello porta il locomotore sul 1° binario di Vibaden



Foto n. 20: il Köf lascia (manovra manuale) la 189 sotto la catenaria



Foto n. 21: la 189 alza il pantografo (manovra manuale) e prende servizio

REGOLAZIONI CON LA CS 2 E UN GIUDIZIO CONCLUSIVO

C'è ben poco da dire, non essendo previsto il rumore dei motori elettrici e quindi mancando lo stridio dei freni, si possono regolare a piacimento la dolcezza della partenza e dell'arresto con la CS 2 o con le varie apparecchiature in possesso (Control Unit, CS 1 o Mobile Station 1 e 2). Il volume della tromba è fisso.

Le macchine in mio possesso, ora anche la 474 SBB riparata (foto n. 22), si muovono senza tentennamenti e nel più completo silenzio, cosa che potrebbe non essere un pregio e che ci scommetterei prima o poi la Märklin correggerà o, al più, le loco si potranno elaborare con i nuovi decoder MM2 che stanno uscendo nel settembre 2011.

Sono belle macchine, potenti e massicce, sicuramente un po' costose dato che non hanno il benché minimo suono realistico, a parte la tromba, comunque sono all'altezza della qualità Märklin.

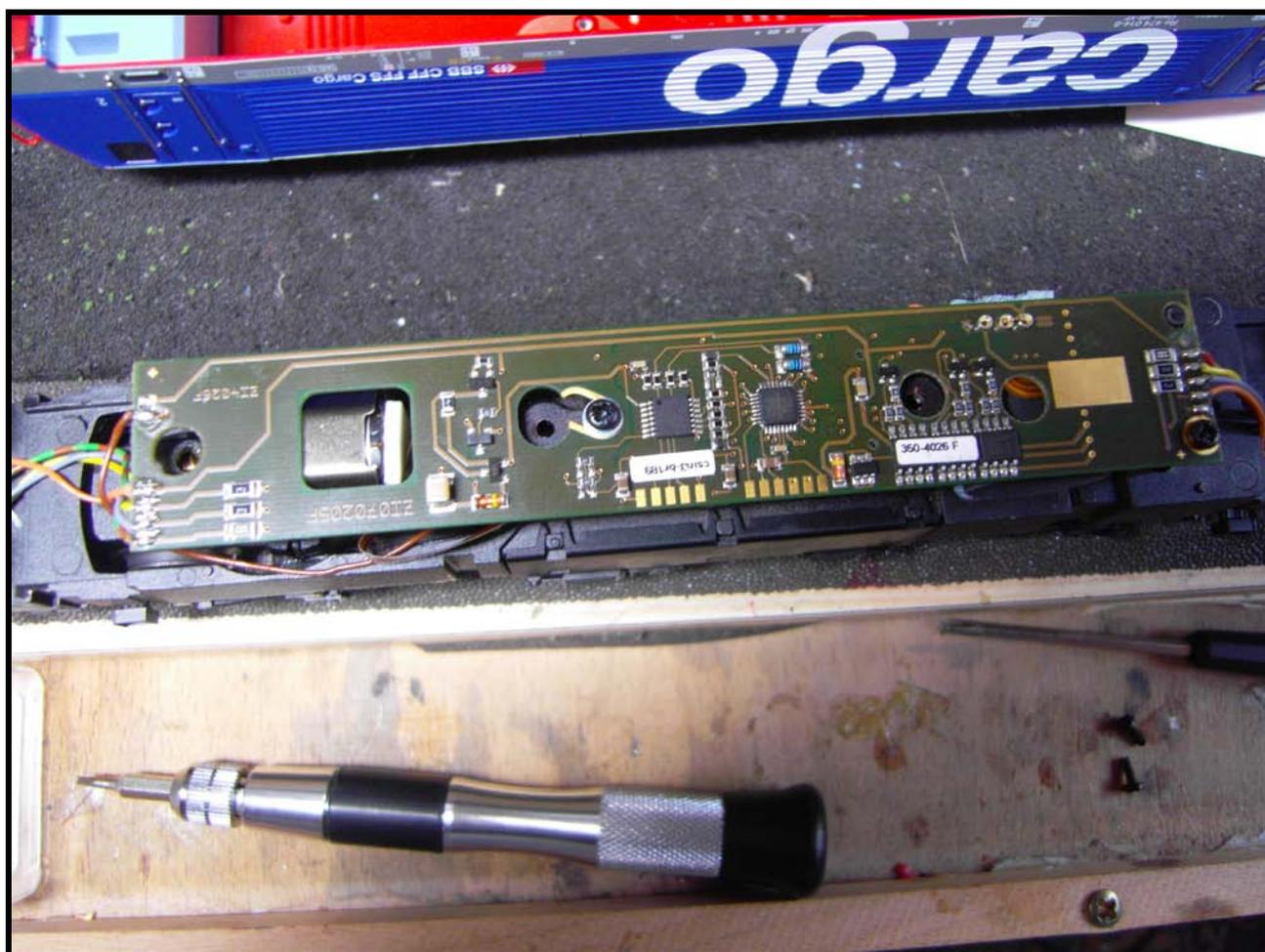


Foto n. 22: a destra del circuito il riquadro per il contatto/pantografi

BUON VIAGGIO SULL'IMPIANTO DI VIBADEN

Le foto conclusive sono state prese a Vibaden nell'ambientazione in epoca V inoltrata, **foto dalla n. 23 alla n. 26**. L'SVT 137 che sosta sul 4° binario, è quello storico conservato per treni speciali, la 103 che si nota sul binario accanto è anacronistica o al più si può giustificare come loco per un Sonderzug.



Foto n. 23: la 474 entra a Vibaden con un convoglio merci, la 103 è anacronistica



Foto n. 24: la 474 in piena linea a Vibaden traina un convoglio merci



Foto n. 25: la 189 sta per ricevere il via libera nella stazione di Vibaden (1° binario)



Foto n. 26: la 189, ricevuto il via libera, lascia la stazione di Vibaden (1° binario)

Questo 53° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 33 volte, nell'ultima è stato totalmente "smontato" e rifatto! 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”

(II parte e fine)

Gian Piero Cannata

