



Foto: Joachim Hund

Foto n. 1: 110 228-4 DB al traino di carrozze InterCity tipo Am 203, non ha il rec femmina: visibili in basso sotto i respingenti, solo gli appigli simili a quelli in dotazione alle E 03/103.

CAPITOLO 054° SISTEMAZIONE DEI FRONTALI NEI GRUPPI: E 10/110, E 40/140, 111, E 41/141, 151 (II parte)

GRUPPI E 10/110, E 40/140

In nessuna foto dalla n. 1 alla n. 4, ma sono solo una minima parte su decine e decine visionate di E 10/E 40, poi 110/140, ho avuto modo di individuare il rec a imbuto. Non ve n'è traccia nemmeno nelle E 10 con la cosiddetta "piega dei pantaloni". In alcune serie di 110 più moderne sono assenti entrambi i rec laterali (foto n. 1, n. 3 e n. 4); invece uno dei rec, il sinistro (a destra nelle foto), è sempre presente nelle E 10, con o senza "piega dei pantaloni" (foto n. 2 e n. 7), nelle E 40/139/140 (foto n. 5, n. 6 e n. 7); infine sono doppi nelle E 110 DB AG con "piega dei pantaloni" (foto n. 8).

Le foto dalla n. 5 alla n. 8 sono di vari modelli Märklin, recenti:

- 1) foto n. 5, E 10 190, art. 39110
- 2) foto n. 6, E 40 156, art. 39140
- 3) foto n. 7, E 10 1266, art. 39121
- 4) foto n. 8, 110 435-5, art. 37010



Foto n. 2: E 10 1239 DB, isolata, notate il rec di sinistra



Foto n. 3: 110 231-8 DB AG, non ha rec



Foto n. 4: anche la 110 284-7 DB AG, non ha rec



Foto n. 5: modello Märklin di E 10 190 DB, sul plastico di Vibaden -



Foto n. 6: modello Märklin di E 40 156 DB, sul plastico di Vibaden -



Foto n. 7: modello Märklin di E 10 1266 DB, sul plastico di Vibaden -



Foto n. 8: modello Märklin di 110 435-5 DB AG, sul plastico di Vibaden -

GRUPPO 111

Grazie all'amico Marco Palazzo ho delle foto della parte anteriore di queste riuscite loco elettriche, progettate e realizzate a metà degli anni Settanta. Per la verità la parte anteriore è un po' in ombra a causa della pallida giornata di dicembre 2003 (foto n. 9 e n. 10 ad Augsburg).

LE DUE FOTO

In particolare nella [foto n. 9](#) si può notare che nella vera 111 028-7 i rec sono entrambi presenti: sia quello con tubo ad "U" sulla destra, del tutto simile a quello delle varie diesel (212, 220, 216, 218), che quello a *imbuto* sulla sinistra sotto il respingente.

Nella [foto n. 10](#) si può invece osservare che nella vera 111 205-1 il rec ad "U" è assente, mentre sono addirittura stati installati due rec ad "imbuto" in basso; questo complica ancor più la questione, ma non è il caso di indagare se nella serie 111, dal "200" in poi, sia questa la regola, fortunatamente infatti non ho nessuna 111, in H0, se non di serie antecedenti e nelle varie foto vere di locomotori 111, i rec sono presenti entrambi nelle serie dalla 0 alla 100.

Come per le diesel della I parte di questo lavoro valgono le stesse regole per l'inserimento nel sottocassa di questi rec a imbuto.

Nelle **foto n. 11 e n. 12** i risultati finali su alcune delle numerose 111 in mio possesso.



Foto n. 9: 111 028-7 DB AG a Augsburg (foto di Marco Palazzo del 2003)



Foto n. 10: 111 205-1 DB AG a Augsburg (foto di Marco Palazzo del 2003)



Foto n. 11: 111 197-0 DB, con tutti i rec sul plastico di Vibaden



Foto n. 12: 111 095-6 DB AG, con tutti i rec pronta per entrare in servizio

GRUPPO 151

Iniziamo da un modello come il locomotore del gruppo 151 Märklin, apparso nel 1976 come [articolo 3058](#), in colore beige-blu ([foto n. 13](#)), e poi, con il passare degli anni, riproposto in tante versioni tra cui l'ultima in mfx, con tromba e, per la prima volta con il rumore dei ventilatori (come nelle bellissime E 50/150), uscita nel 2008 in una confezione d'avvio, [art. 29151](#), con una Mobil Station 1, carri vari e diversi binari.

Osservando la [foto n. 13](#) si può restare perplessi, in effetti ci si può domandare *cosa sia* quell'abbozzo di rec, a sinistra (nella foto) accanto al respingente e, per completare *l'orrore*, fuso con il pancone e del suo stesso colore!

Storia vecchia. Le critiche allora non risparmiarono la Märklin, per via anche di scritte illeggibili, pantografi già obsoleti, motorizzazione non certo dolce e priva di volano (ricordo che allora si discuteva solo in termini di conduzione analogica) ecc.



Foto n. 13: 151 104-7 Märklin (1976, art. 3058), digitalizzato, con pantografi nuovi

C'è però anche da dire che le 151 sono state da sempre locomotori *apri pista* per la Märklin:

- 1) nel 199 fu proposta (MHI) una coppia di 151 (024 e 070) rossi DB AG, di cui uno solo motorizzato (art. 37432), uniti in modo fisso, con le luci opportunamente spente nelle testate strettamente connesse; oggi queste unioni sono la prassi, perché consentono d'inserire il sonoro in macchine prive di spazio sufficiente: V 36, "Doppia Carlotta" (art. 37355 del 2007), coppia di Diesel tipo MaK del 2011 (art. 37630) ecc.
- 2) La Motorola sperimentò (così spiegava un foglietto annesso al libretto delle istruzioni) in *alcune* 151 017-1, verdi, art. 39581 del 2002/03 lo *stridio dei freni*, non automatico con il rallentamento della loco. Era azionabile con l'F 2 della 6021 Control Unit.
- 3) Sempre in quel locomotore vennero per la prima volta, dopo l'anteprima dell'E 03 004 (art. 39573 del 2001, serie **EXCLUSIV**) proposti di serie i bellissimi pantografi art. 220433, che fecero dimenticare in un attimo i vecchi 7218, con molloni a vista.

Torniamo ad occuparci dei modelli più recenti di 151, proposti negli anni con svariate ed aggiornate livree.

Osservando le **foto n. 14 e n. 15** si può ben vedere che la fusione nel telaio nei modelli più recenti è tanto migliorata da farci comprendere che *quell'abbozzo* delle prime **3058**, altri non era che l'imitazione della testa del rec destro, comune a numerosi gruppi. La fusione migliorata è guastata, e non poco, dal fatto che (si nota molto nella **foto n. 15**), invece di riprodurre solo la parte superiore del rec, la fusione continua con il tubo elettrico, tronco, è inglobato nella carrozzeria nella parte metallica, perché, come è noto, solo la parte superiore è in plastica e sollevabile in queste macchine... *va bene*, anzi no, è uno obbrobrio, ma il modello base è del 1976, inoltre non è mai stata riprodotta la cabina di guida, i fari di coda non hanno mai funzionato e sono rossi (verniciati).



Foto n. 14: 151 030-4 Märklin del 1996 (art. 37431), con tubi freni e pantografi nuovi



Foto n. 15: 151 059-3 Märklin del 2001 (art. 29645), con tubi dei freni e pantografi nuovi, per una modifica personale, con orrido tubo rec inglobato nella fusione. -

Le critiche potrebbero continuare, ma io vorrei occuparmi di come *migliorare* un modello che è uscito ben 35 anni fa, in un'altra era, letteralmente.

La verniciatura crema-blu, comunque, regge nelle 151 ancora bene, al contrario, per esempio, di quella delle E 03/103 che, nei modelli (usciti dal 1970 in poi) oramai cade a pezzi (il difetto si è manifestato da almeno 12 anni) e che persino nell'ultimo numero del Märklin Magazine del 2010, nella rubrica dedicata agli *amici plasticisti*, mostra nei modelli di 103 di un privato, impietosamente, i guasti irreparabili del tempo.



Foto n. 16: 151 050-2 DB AG, con il rec a imbuto e i tubi freni portati molto bassi

LA MODIFICA NELLE 151

Vi posso subito dire che è stato più semplice modificare la 151 blu-crema, della [foto n. 13](#), che i frontali delle altre mie 151, prodotte dopo circa 20 anni e quindi con rec molto più perfezionati nella fusione.

Laborioso il lavoro d'inserimento del gancio modellistico, un tempo accennato in fusione e per non eliminare o danneggiare la cornice del gancio stesso ho optato a volte per la più semplice aggiunta di un anellino, a imitazione della maglia d'aggancio. Come vedete dalla [foto reale n. 16](#), i tubi dei freni sono portati molto in basso, per cui è semplice incollarli sotto il pancone e non vi è necessità di praticare fori nel metallo del modello.

Il rec ad imbuto è semplice da incollare e, grazie alla posizione del carrello, non entra in contatto con il rec, neanche se si lascia il porta gancio originale, cioè se non lo si elimina segandolo via ([foto n 17](#)); poi, dato che, come ho già detto “*solo la parte superiore è in plastica e sollevabile in queste macchine*” nel rec non deve essere eliminata, come nelle 216 o 218, la parte sporgente posteriore, va solo limata la zona da incollare per eliminare le bave di fusione.



Foto n. 17: incollato il rec ad imbuto nella 151 104-7



Foto n. 18: aggiunto il rec destro e incollato il rec ad imbuto nella 151 104-7

Non è facile invece l'aggiunta del rec di destra (a sinistra nelle foto) perché non ho potuto eliminare totalmente la testa in fusione della vecchia riproduzione. Come si vede nella **foto n. 19**, si deve limare la sede della testa in fusione, avendo l'accortezza di proteggere dalla lima il respingente di destra e la carrozzeria con uno strato di nastro, meglio se telato; nella foto è trasparente per rendere meglio visibile l'operazione. Eliminata il più possibile la testa del rec (ma attenti: più di tanto è inutile) si può incollare il nuovo rec dopo aver limato a raso il puntale che Roco predispone per l'inserimento in un apposito foro. Se proprio si vuole, con una punta da 0,7 mm si può praticare un foro sulla testa limata del vecchio rec in fusione, allargare il foro sino ad arrivare alla misura tra 0,9 e max 1,1 mm, di solito sufficienti per inserire il puntale del rec. C'è però un rischio: se sbagliate anche di un decimo di mm la posizione del forellino il rec potrebbe poi inserirsi in modo non corretto, incollandolo (Bostik), potete sempre intervenire e correggere una posizione errata. Resta sempre la fusione del tubo... ma meglio di così.



Foto n. 19: preparare la sede dove incollare il rec destro proteggendo il respingente



Foto n. 20: aggiunto il rec destro e incollato il rec ad imbuto nella 151 030-4 -



Foto n. 21: aggiunto il rec destro e incollato il rec ad imbuto nella 151 059-3 -

GRUPPO E 41/141

Quando nel 2009 uscì l'annunciata E 41 208 (**art. 39410**), seguita o preceduta, a seconda delle forniture nei negozi, dalla **rossa** 141 061-2 (**art. 39411**), si ebbero due super modelli, così perfezionati rispetto al passato, da renderci molto orgogliosi di una Casa come la Märklin.

Qualche pecca, per carità, c'è sempre, perché la perfezione estetica è difficile da raggiungere e poi sembra che alla Märklin non siano ancora convinti che i loro clienti/modellisti siano *maturati* verso un realismo spinto, oltre i limiti della scatola di cartone e involucro in plastica da non toccare mai.

IMPERFEZIONI

Non entro nel merito della parte elettronica, che nei primissimi modelli ha dato svariati problemi, ma che è stata totalmente rinnovata negli ultimi 141 del 2011.

Per quanto riguarda la parte estetica: i fori per i tubi dei freni, per esempio, se possono essere accettabili gli unici due inseriti nella E 41 208 (**foto n. 22**), in alcune foto delle prime vere E 41 sono in effetti solo due, in tutte le altre versioni, prima e dopo il 1968, le manichette dei freni sono sempre quattro; dopo le critiche nei modelli del 2010 i fori sono oramai raddoppiati (vedi la **foto n. 25**), mentre nel 141 061-2 sono sempre e solo due. A questo proposito, per chi non avesse letto il **Capitolo 36°**, riporto un brano del suddetto, nel quale spiego come evitare di praticare altri difficili fori nell'anteriore del modello.

(...) Per evitare di dover praticare un secondo foro (operazione difficile e sconsigliabile) ordinate il pezzo di ricambio **art. 220989**, trattasi delle *Carenature frontali* annesse alle nuove E 03/103, dopo il 2001. Nel sacchettino troverete ben 4 tubi dei freni doppi, inseribili tramite un unico puntale. La confezione non è a buon mercato, ma vi assicuro risolve perfettamente il problema esteticamente perché i tubi doppi hanno una riproduzione accettabile dei rubinetti. Se poi già possedete una 103 tra quelle elencate, andate a ricercare nelle scatole e troverete le: **Carenature frontali 220989**.

Non mi pronuncio sulla questione dei doppi fari o no nel 141 061-2 DB AG; personalmente non ho trovato una sola foto che avvalorasse la diversità, ma penso che alla Märklin fossero ben più documentati.



Foto n. 22: E 41 208 Märklin del 2009 con anteriore quasi perfetto



Foto n. 23: 141 061-2 Märklin, anteriore privo del rec e dei doppi tubi dei freni

Chiaramente nella [foto n. 23](#) l'anteriore della "rossa" 141 061-2 appare molto spoglio, ma vi invito a confrontarlo con quello della [foto n. 24](#), in cui, oltre ai doppi tubi dei freni, è stato già incollato il rec ad imbuto.



Foto n. 24: 141 061-2 Märklin, anteriore modificato con il rec e doppi tubi dei freni

Nella [foto n. 25](#) la bellissima "Ruhr" 141 438-2, la penultima arrivata del quintetto di E 41/141 e la prima ad essere dotata di 4 fori per l'inserimento dei tubi di freni. La sonorizzazione è totalmente diversa da quella delle prime tre (E 41 208, 141 248-5, 141 061-2). Io non sono tedesco, sono stato in Germania solo nel 1960, ma non avuto la fortuna di ascoltare il "petardo" delle E 41 e francamente, anche l'avessi sentito, 51 anni fa, avrei qualche difficoltà a rammentarne il suono. È proprio il caso di dirlo... *ad orecchio*, mi sembra molto più realistico quello delle ultime due arrivate!

L'accensione e lo spegnimento degli ultimi modelli è un vero e proprio *spettacolo acustico*! Nulla a che... sentire con i primi tre modelli usciti tra il 2009 ed i primissimi mesi del 2010.

Nella [foto n. 26](#) in azione la "rossa" 141 061-2. Si trova sul secondo binario del plastico di Vibaden insieme a locomotive e convogli di tutte le epoche, per le prove di rito, agganciata ad un convoglio di Silberling rosso fuoco d'epoca recente ([art. 43801, 43811 e 43830](#)) e fatte uscire dalla Märklin insieme alla 141 rossa.



Foto n. 25: 141 438-2 Märklin, anteriore con doppi fori per tubi dei freni



Foto n. 26: 141 061-2 Märklin, sul secondo binario di Vibaden

Dopo alcuni mesi d'attesa arrivò anche il convoglio S-Bahn con nuova colorazione trainato dalla 141 248-5 ([art. 26410](#), [foto da n. 27 a n. 29](#)). Anche in questo caso i fori anteriori erano solo due: vale dunque quanto è stato detto per la 141 061-2. in particolare potete osservare nella [foto n. 27](#) che la modifica con i doppi tubi delle E 03/103 è praticamente perfetta, anche se manca il rec ad imbuto, incollato nel sottocassa alcuni mesi dopo.



Foto n. 27: 141 248-5 Märklin, anteriore con 2 fori per tubi dei freni

Dopo alcuni mesi la mia 141 248-5, titolare del convoglio S-Bahn, accusò un problema elettronico, poi mi fu restituita in garanzia. Nel frattempo, con l'incoscienza che mi contraddistingue, ho deciso di smantellare il convoglio, rendendolo, grazie all'acquisto di un'altra carrozza pilota*, indipendente per le luci e soprattutto smontabile, dato che i ganci quadripolari erano veramente difficili da agganciare e sganciare e mi costringevano a mantenere 103 cm di convoglio (loco compresa) ad occupare un bel tratto della Schattenbahnhof. È stato un lavoro ben riuscito e la 141 tornata dalla Märklin, e poi da me privata del gancio tetra-polare, ora può trainare anche delle Silberling color argento, come si vede in alcune foto degli anni Ottanta.

** la pilota del convoglio originale è priva infatti del meccanismo di guida per l'inversione delle luci e di essa si conserva solo la carrozzeria.*



Foto n. 28: 141 248-5 Märklin, con il suo convoglio di carrozze speciali



Foto n. 29: carrozza pilota del convoglio trainato dalla 141 248-5 Märklin

Nel 2010 si sono fatte attendere le versioni con:

- 1) colorazione Ruhr (**art. 39412**) 141 438-2, con nuovo decoder sonoro perfezionato oltre ogni... sentire (**foto n. 25 e n. 30**);



Foto n. 30: 141 438-2 Märklin (**art. 39412** del 2010) con colorazione Ruhr

- 2) ed infine la perla delle perle, la 141 136-2 (**art. 39413**), che, oltre alla perfezione dei suoni (**foto n. 31**), unisce un decoder molto malleabile, che è possibile programmare con una lunga e stridula frenata.



Foto n. 31: 141 136-2 Märklin (art. 39413 del 2010) con colorazione blu-crema

I TUBI DEI FRENI E I REC

Nelle ultime due 141, come ho detto, i fori sono stati raddoppiati e dunque non è consigliabile inserire i tubi dei freni doppi che lasciano intravedere, al contrario delle 141 iniziali, il secondo foro dietro la testa dei rubinetti dei tubi. Si nota appena, certo, ma si nota, il foro libero accanto ai tubi a sinistra dell'immagine, specie se ingrandite la [foto n. 31](#).

Quindi è ben più conveniente o inserire i tubi dei freni Märklin, anche se, come ho più volte ripetuto, sono troppo semplificati e privi della rubinetteria che li contraddistingue, o innestare quelli della Roco, acquistabili come ricambi e di cui ho parlato nella I parte di questo [54° Capitolo](#).

Nella [foto n. 32](#) il risultato nella 141 con colorazione Ruhr.

Nella [foto n. 33](#) invece l'incollaggio del rec ad imbuto nel sottocassa della 141 061-2 rossa: si noti che il rec deve essere incollato a raso del mantello, altrimenti sarebbe impossibile allontanarlo se l'aggiuntivo dovesse sporgere anche di un mm.



Foto n. 32: 141 438-2 Märklin (art. 39412) con tubi dei freni e rec ad imbuto Roco



Foto n. 33: 141 061-2 Märklin, anteriore modificato con il rec e doppi tubi dei freni



Foto n. 34: il parco completo di E 41 e 141 Märklin, con anteriori modificati

CARRELLATA DI FOTO DAL REALE

Grazie anche all'amico Marco Palazzo ho particolareggiato foto di locomotive vere riprese in varie occasioni dal reporter per diletto, immortalato da Tito Myhre nel 2007 a Göppingen accanto ad una imponente E 94.

Sono di Marco le [foto dalla n. 35 alla n. 39](#).

Interessanti le [foto n. 38 e n. 39](#), l'amico Marco, in quest'ultima, sembra mostrarci chiaramente il rec delle 194, ed io aggiungo questa particolarità: è l'unico aggiuntivo da sempre presente in queste anziane elettriche, seppure molto aderente alla cassa, nella [foto n. 40](#) di Mauro Cozza, oltre al rec visibile sulla destra del "muso", non v'inganni il fatto che i corrimano sui panconi sono in rilievo... sono una mia complessa modifica e per ora la Märklin non intende modificare quelli stampati (male).

Le altre [foto dalla n. 41 alla n. 46](#), sono state ricavate dalle ricerche in rete dell'amico Mauro Cozza. Senza ulteriori commenti presento foto della zona anteriore in cui potrete verificare da voi la presenza o meno di rec particolari.



Foto n. 35: i rec uniscono una 01 ad una 103 a Göppingen (2007)



Foto n. 36: una 120 saluta una 01 a Göppingen durante il Modellbahn Treff



Foto n. 37: a Göppingen arriva anche l'ICE 3



Foto n. 38: una Taurus MWB accanto alla veterana E 94 a Göppingen



Foto n. 39: l'amico Marco ci mostra il rec dell'anziana E 94 a Göppingen (2007)



Foto n. 40: il rec delle anziane E 94/194 è stato sempre un aggiuntivo già inserito dalla Märklin (foto M. Cozza a Vibaden)



Foto n. 41: E 18 047



Foto n. 42: E 44 002



Foto n. 43: una 181 in livrea azzurra



Foto n. 44: una 181 in livrea rossa con "bavaglino" DB AG



Foto n. 45: una 143 in livrea rossa con “bavaglino” DB AG



Foto n. 46: una moderna 185 Railion Logistic

In tutti questi lunghi anni di attività non ho mai potuto ringraziare la ditta Elettronica Didattica (tel. 0399920107), un'azienda che da anni mi consente di realizzare dei sogni modellistici, fornendomi punte da trapano speciali, cacciaviti di precisione, visori per non... *ciecarmi* e che mi pento di non aver mai nominato, neanche nel mio libro “Serena discussione sulla realizzazione di un plastico”. A richiesta la Ditta invia anche il catalogo, so che hanno una e-mail, ma non so se abbiano un sito.

Questo 54° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 27 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