

CONVOGLI PRESSO LE FERROVIE TEDESCHE

(DAGLI ANNI TRENTA AI NOSTRI GIORNI)

- XV parte -

LA FAMIGLIA DEI LOCOMOTORI TRAXX DIESEL E POLICORRENTE

Nel 2005 apparvero nel catalogo Märklin i primi locomotori cosiddetti TRAXX, *acronimo*: **T**ransnational **R**ailway **A**pplications with **eX**treme **f**le**X**ibility. Prodotti dalla Bombardier già dal 1998, come gruppo 145, direttamente derivate dal 128 001, che avete visto (**foto n. 8** nella 13ª parte di questo **Capitolo 63°**). Seguirono poi altri tipi, ma il successo per il produttore canadese, multiforme, per non dire *tentacolare*, arrivò con il gruppo 185 predisposto per essere impiegato (con le previste varianti standard) in ogni angolo d'Europa e sotto ogni catenaria e tensione.

Acquistate o prese a noleggio da ferrovie statali, da compagnie private più o meno longeve, hanno invaso ogni angolo possibile e ne ho viste varie volte anche in Umbria.

Il modello Märklin iniziale fu il 185 052-8 (**art. 36845** del 2005).

Ma non posso neanche provare ad elencare le decine di loco proposte dopo di allora, spesso varianti pubblicitarie basate sempre sulla stessa base meccanica ed elettronica (però FX).

Vi fu sempre derivata dai tipi TRAXX la variante diesel elettrica.

Solo per dare una pallida idea propongo pochi **esempi**:

foto n. 1 – la 185 052-8 a Vibaden sul 1° binario;

foto n. 2 e n. 3 – la diesel dei TRAXX la Hercules ÖBB;

foto n. 4 e n. 5 – la 185 542-8 variante policorrente con 4 pantografi;

foto n. 6 – a Vibaden, in una ambientazione circa del 2005, potremo trovare una diesel 361 con il logo DB AG “normale”, una 140 con la marcatura DB Cargo ed uno dei TRAXX la 185 542-8 d'una compagnia privata con un effetto policromo notevole!

foto dalla n. 7 alla n. 10 – alcune delle mille varianti di 145, 146, 185 di compagnie private o statali, una babele di sigle e colori.

Personalmente non neanche tentato di collezionare tali locomotive che, tra l'altro non hanno una meccanica eccezionale e il loro è sempre un decoder FX. Attualmente c'è però una grossa novità, che del resto fu annunciata sin dall'uscita nel 2005 di quelle macchine (decoder e kit sonori poi mai prodotti dalla ESU/Märklin!): ora sono in produzione sia un decoder MLD che un kit da abbinare per rendere sonore e realistiche le loco, sia elettriche che diesel, derivate dal progetto TRAXX.



Foto n. 1: la 185 052-8 DB AG del 2005 a Vibaden.



Foto n. 2: l'austriaca Hercules ÖBB a Vibaden.



Foto n. 3: l'austriaca Hercules ÖBB con anteriore migliorato.



Foto n. 4: la 185 542-8 European Bulls a Vibaden.



Foto n. 5: particolare del tetto della la 185 542-8 European Bulls.



Foto n. 6: plastico di Vibaden in una ambientazione del 2005 circa.



Foto n. 7: una delle mille varianti di colorazione di una 145 TRAXX.



Foto n. 8: una delle mille varianti di colorazione di una 146 TRAXX.

Le compagnie private nascono, e possono sparire, per fallimento come i funghi.. è inutile cercare di seguire le loro attività cronologicamente.



Foto n. 9: una 185 traina una grossa diesel di derivazione DDR.



Foto n. 10: una 146 di una compagnia privata (RBB) dalla colorazione quantomeno discutibile.

DALL'AUSTRIA ALLA GERMANIA: LA TAURUS 182



Foto n. 11: una 1116 traina in doppia con un'altra ÖBB un pesante convoglio di carri cisterna.

Il progetto delle austriache 1116 Taurus venne *esportato* in Germania e nacque il gruppo 182. Il colosso Siemens aveva già la sua catena di assemblaggio in vari stabilimenti tedeschi.

In Germania come sulle linee austriache le vediamo in testa a pesanti convogli merci, lunghi a volte centinaia di metri.

Märklin ha prodotto moltissime versioni, tra cui anche la MWB che l'amico Marco Palazzo ha colto a Göppingen nel 2007.

Sono modelli sempre più perfezionati, l'ultimo, il 1216 policorrente, della [foto n. 16](#), è dotato del nuovo motore Softdrive Sinus e risulta estremamente performante. Fra le altre cose è dotato di una sonorità molto realistica e di un nuovo decoder che per essere ben memorizzato ha richiesto l'ultimo aggiornamento della Central Station 2 del 2012.

R 1216238 (Softdrive-Sinus) cod. 12 mfx

Grammi 158 art. 39836

182 (Taurus DB AG C-Sinus) cod. 16

Grammi 150 art. 39830

1116 Taurus p. E. Pierini art. 39358

Grammi 100/90 (+ con motore avanti)



Foto n. 12: una 1116 ÖBB nel vecchio plastico di Märklingen (foto di Marco Palazzo scattata nel 2003).



Foto n. 13: una 1116 MWB a Göppingen (foto di M. Palazzo del 2007).



Foto n. 14: una 182 in stazione a Vibaden.



Foto n. 15: una 182 traina un pesante convoglio a Vibaden.



Foto n. 16: una 1216 ultima versione policorrente derivata dalla Taurus è arrivata a Vibaden nel 2012.

CARRI E SUPER CARRI INTERNAZIONALI

Letteralmente impossibile presentare le decine di modelli di carri più recenti utilizzati dalle ferrovie di tutta Europa (Spagna a parte).

Nella **foto n. 17** vediamo in una Vibaden dei nostri giorni (più o meno il 2006) carri Eaos, Eanos, Habbins, Sahmms, Shimmns, tutte sigle con le quali dovremo familiarizzare durante i nostri acquisti.

I carri sono sempre più capaci e ottimizzati.

In generale sono di colore marrone scuro quelli DB AG anteriori alla nascita della DB Cargo, molto più variopinti e pubblicitari i nuovi.

Pochi **esempi** nelle **foto n. 18, n. 19 e n. 20**.



Foto n.17: una 101 e nei binari vicini carri moderni o meno.



Foto n. 18: convoglio siglato DB AG di Eaos con pesantissimi rottami.



Foto n. 19: carri pesantissimi anche nel modellismo tipo Sahnms 709.



Foto n. 20: un carro Habbins 12 con una vistosa pubblicità a Vibaden.



Foto n. 21: una 185 Railion traina un convoglio di carri con stanti.

Per questioni societarie che sarebbe impossibile comprendere a fondo perché la DB Cargo ha lasciato il posto alla nuova sigla Railion Logistics, ma il mondo ferroviario (e non solo) è sempre più pazzo e in crisi, da un bel decennio.

Una macchina, comparsa nel catalogo Märklin del 2007 (**art. 39890**) Br 189 027-6, è già marcata con questa nuova sigla (**foto n. 22 e n. 23**).

La Railion Logistics compare poi sulle macchine da manovra come le 294 (**foto n. 24 e n. 25**), sulle 185 (**foto n. 26**) e su altre locomotive.

La **foto n. 27**, riguarda la 474, versione svizzera della 189 tedesca, il modello è uscito nel 2008 come **articolo 39893**.

Questi locomotori sono adatti a trainare pesanti convogli.

La loro forza di trazione sul mio banco dinamometrico è notevole e si aggira sui 150 grammi.

Questa mini tabella è tratta dal mio **31° Capitolo** e colloca per potenza queste macchine tra le primissime.

189 027-6 art. 39890 cod. 12 mfx Grammi 150



Foto n. 22: una 189 trainata sotto la catenaria da un vecchio Köf II.



Foto n. 23: la 189 traina un lungo convoglio a Vibaden.



Foto n. 24: una 294 con la nuova marcatura Railion Logistics.



Foto n. 25: una 294 con la nuova marcatura Railion Logistics.



Foto n. 26: una 185 marcata Railion Logistics traina un lungo convoglio.



Foto n. 27: una 474, versione svizzera delle 189 DB a Vibaden.



Foto n. 28: la 120 159-9 con la pubblicità della Märklin, voluta nel sofferto 150° anniversario.

Questo enorme **63° Capitolo** ha comportato circa 288 pagine e ben 434 foto, quasi tutte inedite.

È stato iniziato (per una *idea* di Tito Myhre) a dicembre del 2010, quindi è un lavoro durato circa 13 mesi.

Naturalmente non credo certo di aver esaurito l'argomento, ma spero solo di aver dato una mano a quanti volessero come me rispettare o cercare di farlo un minimo di precisione cronologica con i migliaia di locomotori e locomotive prodotte negli anni dalla grande Casa di Göppingen.

L'ultima locomotiva elettrica in ordine di tempo utilizzata a Vibaden è questa 120 159-9 con la livrea del 2009, l'anno in cui la Märklin *avrebbe dovuto* festeggiare in grande il suo **150° anniversario**, personalmente avevo 9 anni quando, già märklinista, sentii del primo Centenario. Dicevo *avrebbe* perché la festa fu rovinata da *venti di fallimento* che oggi sembrano alle spalle e mi viene un pensiero maligno... perché non mettiamo i dirigenti Märklin a sistemare i guai di questa *europetta*, parafrasando uno dei padri del nostro Risorgimento?



Foto n. 29: la 120 159-9 con la pubblicità della Märklin a Vibaden.



Foto n. 30: la 120 159-9 con la pubblicità della Märklin, è l'ultima, in ordine cronologico, ad essere utilizzata a Vibaden.



Foto n. 31: Marco Palazzo, qui a Vibaden due nel 2004.

Un doveroso ringraziamento ai tre amici che più mi hanno aiutato a realizzare questo enorme Capitolo. Li nomino sempre, ma molti non li hanno mai visti, a parte Tito l'onnipresente!



Foto n. 32: Marco Briziarelli, qui a Vibaden tre nel 2008.



Foto n. 33: Tito Myhre, qui a Vibaden tre nel 2011.

Questo enorme 63° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 120 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”

(XV parte e fine)

Gian Piero Cannata

