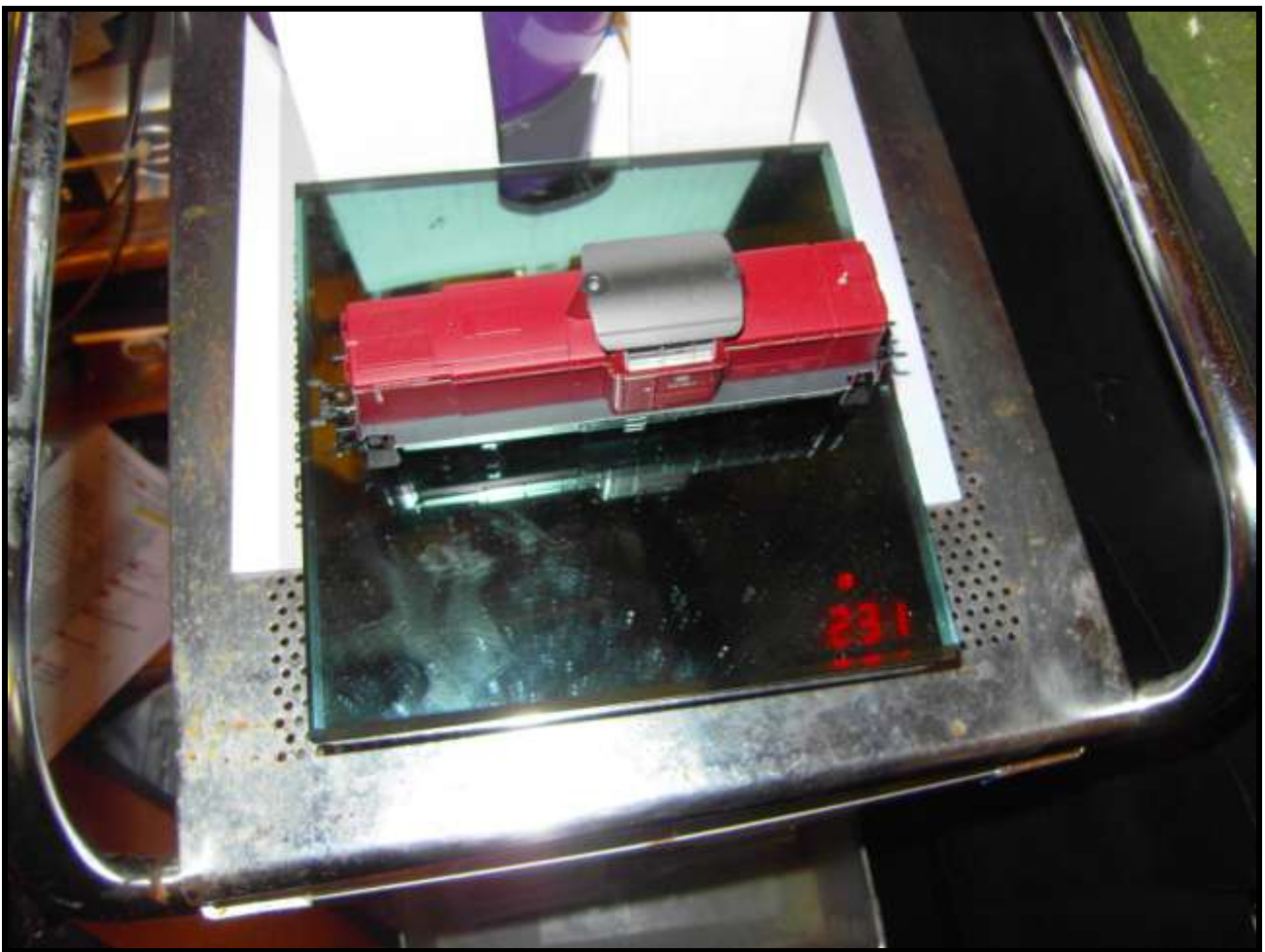


## LA 212 MÄRKLIN DEL 2012

- Märklin art. 37000 e i modelli che verranno — **II PARTE**

**LA NUOVA 212 105-1: IL PESO, CONFRONTO COL PASSATO**



**Foto n. 1: la nuova 212 105-1 pesa 231 grammi circa.**

La nuova diesel è molto compatta con trazione su tutti gli assi ed il mantello in metallo. Lo sentirete, e vedrete, nel paragrafo **LUNGHE PROVE D'ESERCIZIO** che la 212 105-1 ha una enorme forza di trazione e sul banco dinamometrico ha tirato sino a 150 grammi!

Nonostante che i vecchi modelli avessero la carrozzeria esterna in materiale plastico, a causa del vecchio carrello motore (unico), del magnete per il digitale ed il motore modificato, il loro peso era di circa 40 grammi superiore alla nuova diesel, e non è poco.

Sul *MIO* banco dinamometrico una 212, vecchia, è in grado di tirare con l'unico carrello motore comunque più di 98 grammi (!) e questo spiega perché queste *ercoline* siano in grado di gestire il convoglio RTZ da sole, superando anche livelletta del 40%!

Attenzione, nel **Capitolo 31°** l'altra 212, in grado di trainare circa 136 grammi (sul mio banco dinamometrico), in realtà è un'elettrica con classificazione delle ex DR della Germania est, poi 143 per le DB.

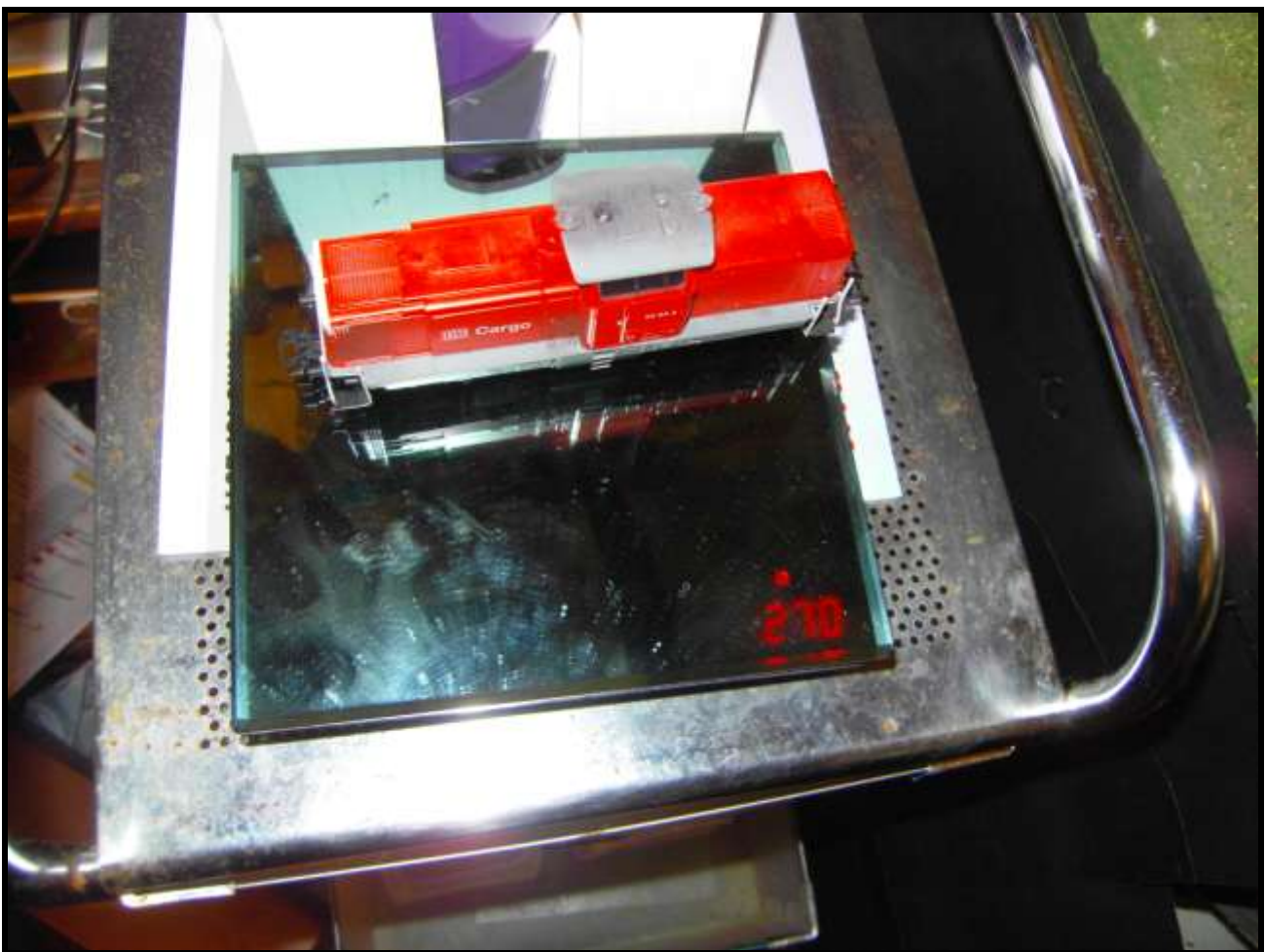


Foto n. 2: la vecchia 212 103-6 ha un peso di 270 grammi circa.

#### FUNZIONI DIGITALI CON I SUONI D'AGGANCIAMENTO

Non è nemmeno ben segnalata nel catalogo questa ottima innovazione dei suoni di aggancio e dell'aria compressa che fuoriesce dai tubi dei freni nelle prove *a vuoto* effettuate dai manovratori (foto n. 3 e n. 4).

Naturalmente già *qualcun altro* aveva preceduto la Casa di Göppingen: in un sito italiano avevo visto un filmato con una nostra FS 245 da manovra che emetteva dei suoni durante lo sganciamento, ma questi della 212, come quelli della Br 94, vedi il **Capitolo 75°**, sono veramente realistici. Le manovre avvengono senza problemi d'aggancio/sgancio, ma è necessario che i ganci corti siano ben calibrati in altezza.

Non è conveniente secondo me, lo dico subito, temporizzare, come si fa per le V 60, la funzione di sganciamento telex, proprio a causa dei rumori che potrebbero ingenerare confusione a chi sta manovrando.

Il tipo di telex è quello moderno già descritto nel mio **72° Capitolo** nel paragrafo "Il 3° tipo di gancio telex". Come risultato: è molto visibile e ingombrante rispetto ai vecchi telex (confronta le **foto n. 5** e **n. 6**), ma ha l'enorme vantaggio di non essere collegato a massa, quindi non causa cortocircuiti in caso di contatto, voluto o casuale con i ganci portatori di corrente. La Märklin ha oramai dal 2012 sostituito i telex persino nelle V 60 e l'ultima ad avere il vecchio gancio automatico è stata quella della mia **foto n. 5**.





**Foto n. 3: manovra la 212 105-1 sul 2° binario di Vibaden.**



**Foto n. 4: durante la manovra di aggancio/sgancio, con telex, la 212 105-1 emette dei suoni molto realistici.**





Foto n. 5: l'ultima 260 423-9, del 2012, col vecchio gancio telex.



Foto n. 6: il nuovo telex della 212 105-1 esteticamente ingombrante.

## COME APRIRE LA NUOVA 212 MÄRKLIN, LE ISTRUZIONI E I MACCHINISTI "FANTASMA"

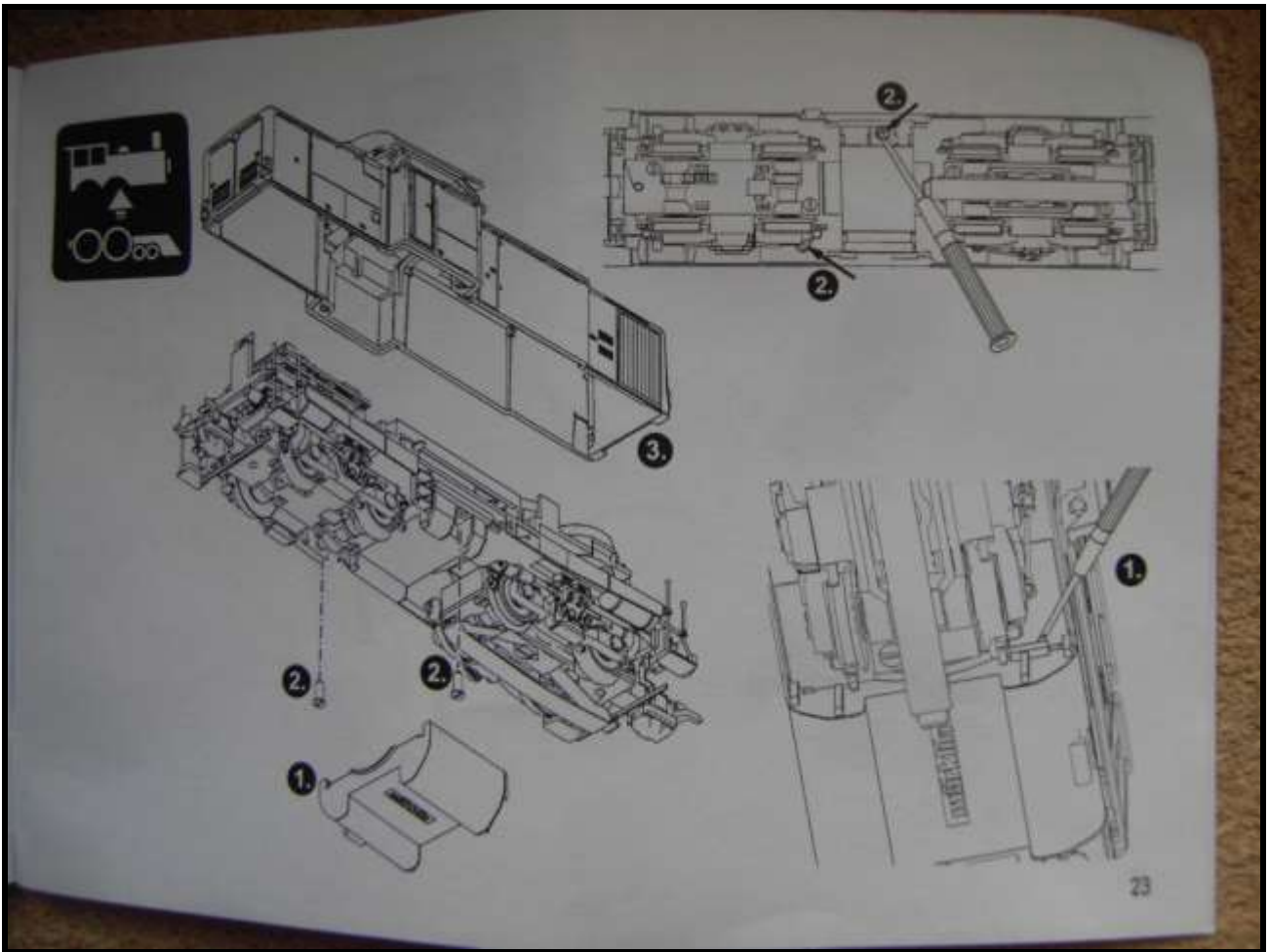


Foto n. 7: le istruzioni per aprire la 212 nuova.

Al solito appena sufficienti le istruzioni Märklin per aprire questo modello innovativo. Per meglio chiarire la scolorita immagine in basso a destra della pagina 23 (foto n. 7), è meglio che osserviate la mia foto n. 8, che spiega meglio come allontanare i serbatoi bassi, forzando *molto delicatamente*, con un piccolo cacciavite (in realtà quei serbatoi sono costituiti da un solo pezzo in materiale plastico).

Corretta la posizione delle due viti da allontanare, a destra in alto nella stessa pagina, nella mia foto n. 9 si vede bene quella centrale, mentre quella bassa è meglio immortalata nella foto n. 10; per non confondervi: sono da allentare solo quelle con testa a taglio NON quelle con testa a croce, che si dovranno togliere solo per sostituire agevolmente le cerchiature d'adesione come nelle 218 (Capitolo 26°) e come chiaramente indicato nelle istruzioni di questa 212.

Il mantello si sfilava via senza nessun problema (foto n. 11) e rimontando il particolare dei serbatoi (dopo aver stretto le due viti) non è possibile invertire la sua posizione, grazie alla presenza delle scalette (nella mia foto n. 12 la posizione è volutamente errata!).



È risultato impossibile, senza delle adeguate istruzioni, allontanare la cabina, per non correre il rischio di rovinare qualche particolare che, *a causa dell'ottima trasparenza dei vetri sarebbe poi saltato agli occhi*, ho rinunciato ad inserire almeno un macchinista; data poi la presenza di 2 volantini del regolatore avrei dovuto scegliere in quale postazione piazzare il Lokführer, in ogni caso non sarebbe stato corretto vedere un macchinista che guarda all'indietro durante la marcia.

Prima di incastrare i serbatoi e riavvitare, accertatevi che non vi siano spazi tra praticabile zigrinato e mantello (**foto n. 13**). Nella **foto n. 14**, sul banco dinamometrico si vede bene la carrozzeria da me rimontata malamente dopo le foto per questo paragrafo, fortunatamente è sufficiente esercitare una piccola pressione per rimediare al problema (si sente chiaramente un clic).

Nella **foto n. 15** l'interno della nuova 212, ma la foto è in comune col paragrafo sulla lubrificazione...

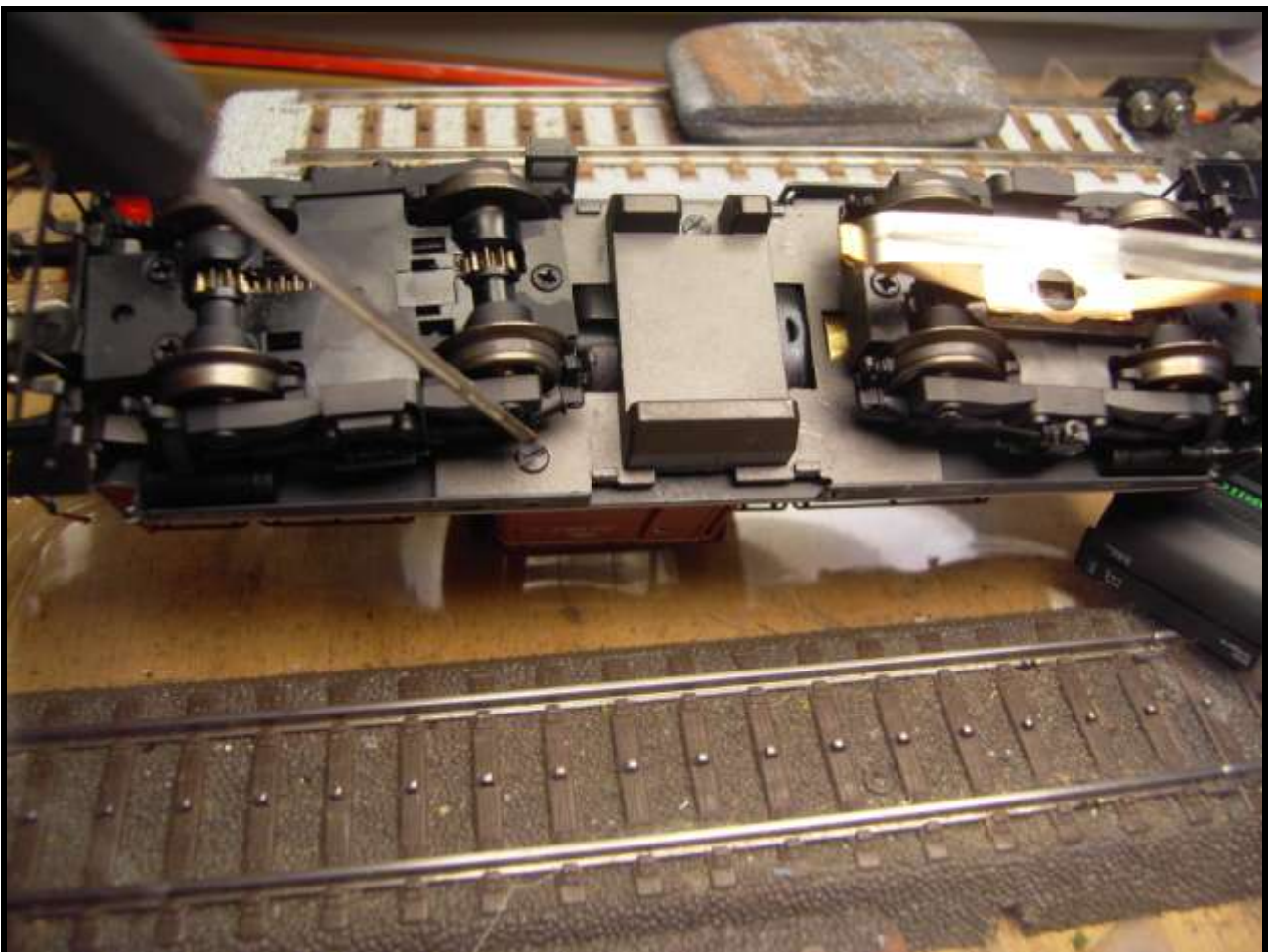


**Foto n. 8: come usare il cacciavite per allontanare i serbatoi.**

Nelle **foto n. 8, n. 9, n. 11 e n. 12** il pattino della nuova 212 105-1, molto silenzioso ed efficiente, apparentemente simile a quello della Br 94, ma con un codice totalmente diverso.

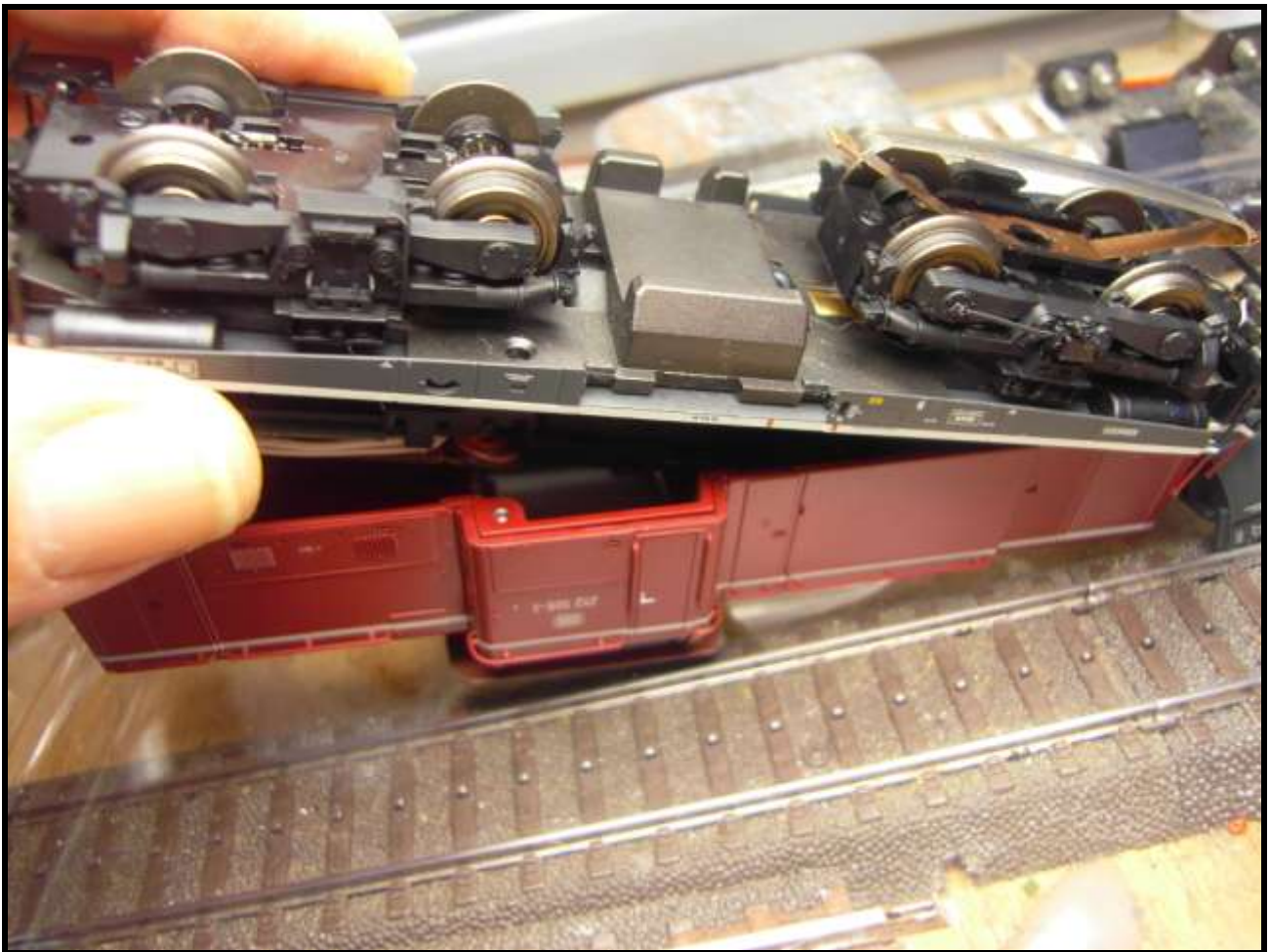


**Foto n. 9: ora sono visibile le viti con testa a taglio.**



**Foto n. 10: ecco la seconda vite da allentare.**





**Foto n. 11: la carrozzeria si sfila facilmente.**



**Foto n. 12: impossibile invertire i serbatoi, grazie alle scalette!**

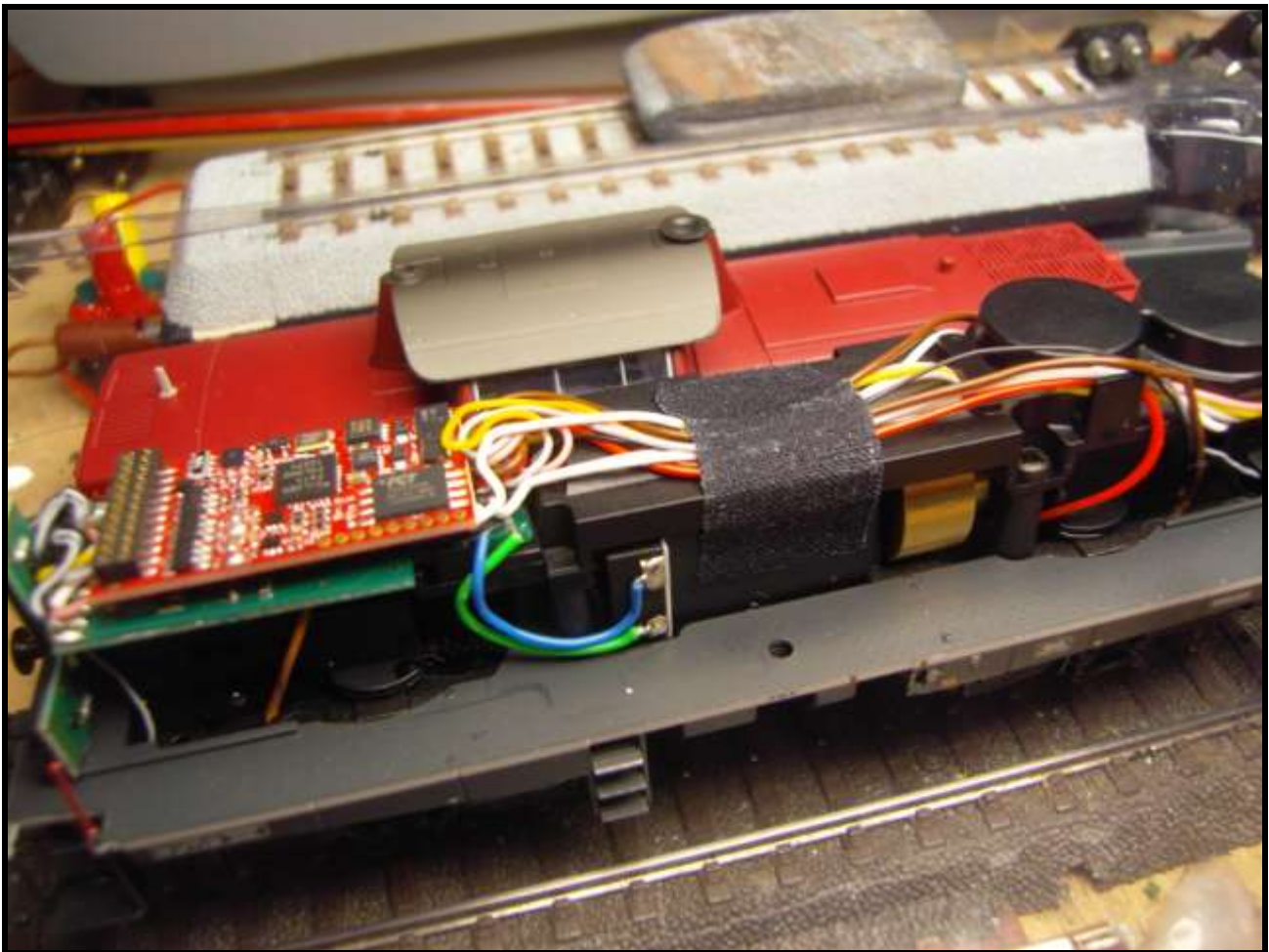




**Foto n. 13: quando si richiude non devono esserci spazi.**



**Foto n. 14: osservate ingrandita la carrozzeria (cabina) mal rimontata.**



**Foto n. 15: l'interno ordinato e la piastrina da allontanare per ingrassare i giunti, si dovrà far attenzione ai cavetti.**

### **LUBRIFICAZIONE**

La **foto n. 15** mostra l'interno della nuova 212, la foto è in comune col paragrafo *lubrificazione* per il semplice motivo che nelle istruzioni non viene segnalata la presenza (**foto n. 16**) dei numerosi cavetti, né è stata segnalata la reale posizione delle viti da allentare per allontanare il decoder, senza strappar via nulla, per poi ingrassare... il nastro telato nero, che tiene aderenti almeno 8 fili elettrici di diverso colore, dovrà essere staccato e sostituito con un nastro nuovo, per prudenza, ragion per cui mi toccherà usare la massima attenzione al momento in cui dovrò lubrificare i due giunti cardanici, ma si sa questo avviene dopo almeno 40 ore di utilizzo.



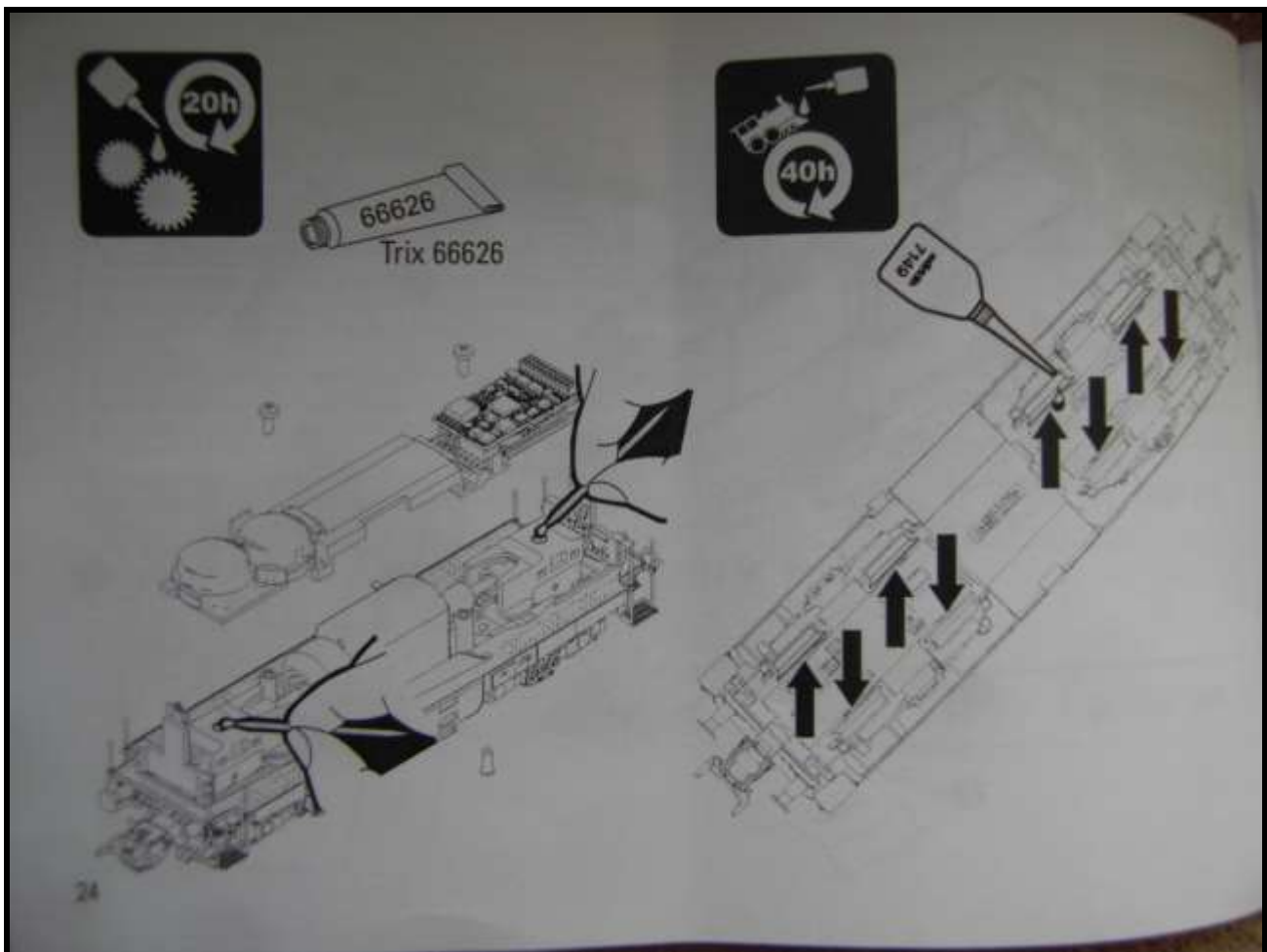


Foto n. 16: lubrificare i giunti con grasso Trix e gli assi con olio Märklin.

### LUNGHE PROVE D'ESERCIZIO

Le **foto dalla n. 17 alla n. 28** mostrano solo una delle prove a cui da più di tre mesi (dicembre 2012, febbraio 2013) la nuova 212 105-1 è stata sottoposta. Oltre che per il traino di carri merci ho utilizzato questa diesel per le manovre nello scalo e per i treni vicinali con Silberling. Il decoder non accetta un esagerato ritardo di frenatura e, almeno con la mia CS 2, perde il rumore dello stridio. Operando delicatamente con la manopola, però, si ottiene un rallentamento dolce che, se viene accentuato quasi a locomotiva ferma, comunque fa sentire il cigolio, ma a patto di non variare quasi per nulla i parametri iniziali .



Foto n. 17: prove della 212 105-1 a Vibaden, partenza dal 2° binario.



Foto n. 18: prove della 212 105-1 quasi 20 i carri trainati.





Foto n. 19: prove della 212 105-1 a Vibaden.



Foto n. 20: la 212 105-1 nel rettilineo prima della galleria.





**Foto n. 21: la 212 105-1 affronta l'impegnativa salita nella galleria.**



**Foto n. 22: i carri cisterna sfilano dietro la 212.**





**Foto n. 23: nella galleria che nasconde su due piani i binari di ricovero.**



**Foto n. 24: la 212 ha trainato senza sforzo i 19 carri.**





**Foto n. 25: una sosta al semaforo della curva est di Vibaden**



**Foto n. 26: il semaforo d'ingresso dà il via libera.**





Foto n. 27: la curva est (della fattoria) a Vibaden.



Foto n. 28: transito al PXL di Vibaden.





Foto n. 29: le 212 soppiantano le Br 064 a Vibaden, nel 1972.

In tanti anni ho posseduto più di una dozzina di V 100 o 212.

Tutte digitalizzate da circa dieci anni, a partire dal 2002, sono ancora in servizio nel mio plastico, alcune hanno gli stessi carboncini e le stesse cerchiature d'aderenza di quando furono acquistate!

Certo in passato si doveva chiudere più di un occhio per non vedere le molte semplificazioni, che vi ho descritto in questo capitolo, ma questa nuova 212 105-1 corregge tutti gli errori precedenti.

Oramai i nuovi modelli (in generale) hanno i corrimano riportati, la trazione su tutti gli assi, oltre che nuove motorizzazioni che in questa nuova diesel risulta particolarmente potente.

Esteticamente la nuova 212 è praticamente perfetta, anche se i fori sul pancone anteriore, data la presenza del grosso telex, non so se sarà il caso di chiudere con le riproduzioni delle tubature dei freni, tra l'altro potrebbero intralciare l'operatività del gancio automatico.

La versione senza telex ([art. 37005](#)), ma anche senza alcun rumore digitale, può essere completata con gancio realistico e tubi dei freni.

Solo tra qualche anno avremo qualche dato di più sull'efficienza e la durata della motorizzazione digitale di questa macchina e, se tanto mi dà tanto, non so se sarò di questo mondo fra... quaranta anni.





**Foto n. 30: numerose le 212 sempre in servizio a Vibaden, qui in una ambientazione della prima metà degli anni Ottanta.**



**Foto n. 31: una 212 in un affollato cantiere di linea a Vibaden in una bella foto di Mauro Cozza nel 2008.**

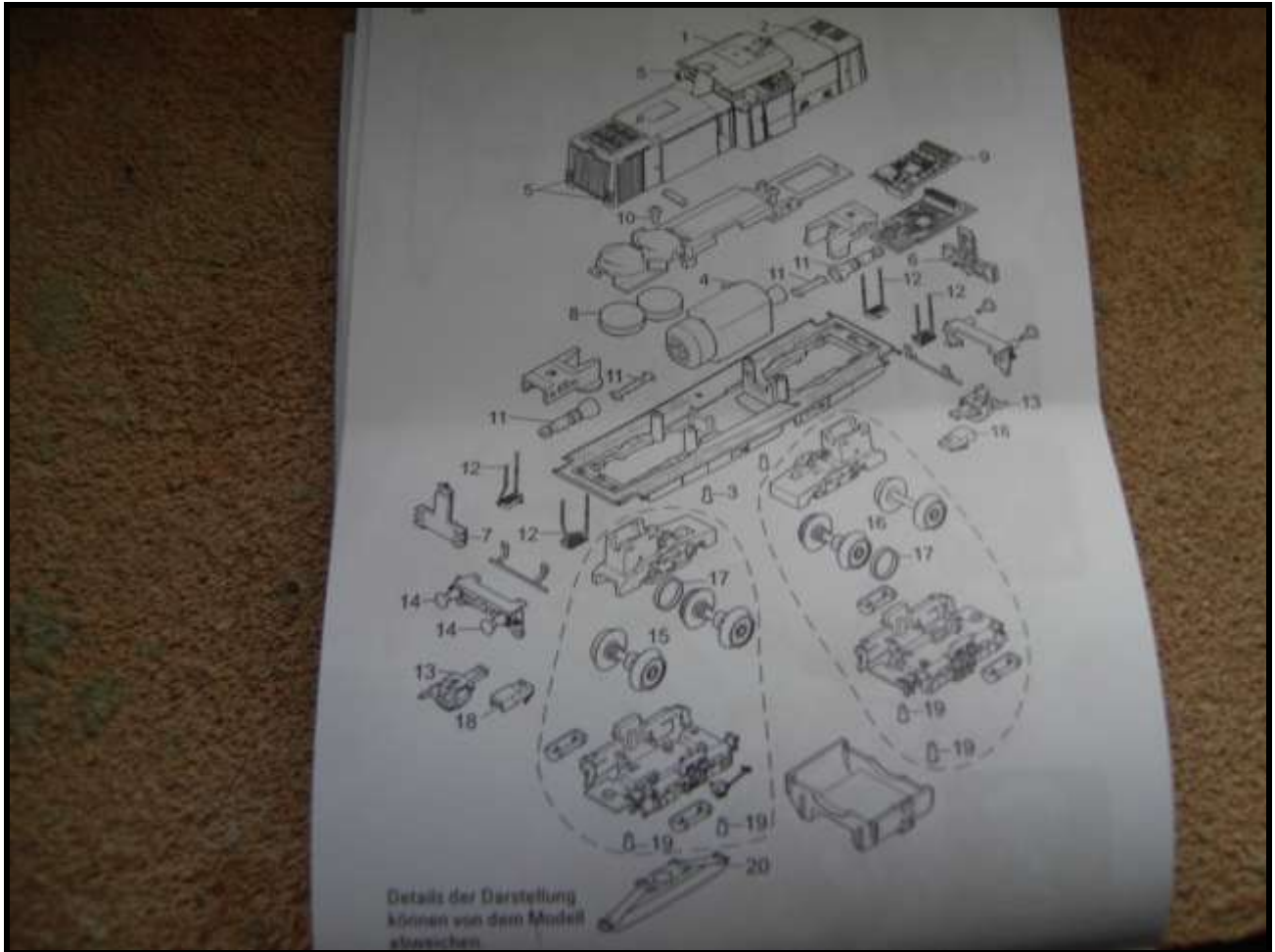


Foto n. 32: l'esploso della nuova 212 105-1 nel libretto delle istruzioni.

<b>LOCOMOTIVA</b>	<b>Br 212 105-1 DB art. 37000</b>
peso	<b>231 grammi</b>
pattino	<b>E180291</b>
cerchiature*	<b>E656500</b>
illuminazione	<b>Led (secondo esploso)</b>
carboncini	<b>Assenti nel motore E181578</b>

**Questo 76° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 65 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**

**(II parte e fine)**