

LA 212 MÄRKLIN DEL 2012

- Märklin art. 37000 e i modelli che verranno —

I PARTE



Foto n. 1: la nuova 212 105-1 arriva a Vibaden.

LE 212 MÄRKLIN... PRIMA DEL 2012

Intendiamoci se dovessi preparare un elenco di tutte le V 100/212 che sono state proposte da Märklin nel corso degli anni, con varianti di colorazioni, nazionalità e motorizzazioni, dovrei aprire una parentesi troppo lunga perciò, molto brevemente, ecco i modelli più noti e limitatamente alla DB:

- 1) nel 1969 arriva la **3072**, ovviamente analogica senza inversione delle luci; con motorizzazione ottima grazie all'ingegnoso giunto ad *H* tra motore e carrello. Rimase in quella veste nei cataloghi sino alla metà degli anni Novanta seppure retrocessa nella serie Hobby (**foto n. 2**). La *verniciatura* del mantello in plastica resiste, pur con qualche piccola screpolatura agli angoli, dopo quasi 44 anni!
- 2) Nel 1980 arriva la **3147**, in colore blu e crema della seconda metà degli anni Settanta come 212 349-5 (**foto n. 3**).



Foto n. 2: incontro tra due 212 (ex 3072), poi digitalizzate a Vibaden.



Foto n. 3: digitalizzata dall'assistenza Märklin la 212 349-5 (ex 3147) sulla fossa di visita di Vibaden.

- 3) Nel 1989 è in vendita la 212 242-2, **art. 3347**, con l'inversione elettronica del senso di marcia e l'inversione delle luci; il colore è il nuovo rosso acceso DB, con un vistoso *bavaglino* bianco antinfortunistico (**foto n. 4**).



Foto n. 4: la digitalizzata 212 242-2 (ex 3347) a Vibaden.

Importante precisare che, sino *all'ultima* 212 del 2009 (l'**art. 37723**), il motore rimase con l'identica trasmissione per tutti i modelli, anche se fu naturalmente cambiato negli anni il magnete per il sistema digitale ed il rotore da 3 a 5 poli.

- 4) Nel 1994 circa viene riproposta una 212 nei colori DB classici (identica alla classica **3072**, ma con diverso numero di servizio) con la nuova inversione elettronica del senso di marcia e delle luci, sotto il numero di catalogo **3372**.
- 5) Nel 1994 appare una variante *eccezionale*: la 211 286-0, **art. 3473** con *decoder Delta*, necessaria, e corretta, la modifica di stampa delle griglie d'aerazione (**foto n. 5 e n. 6**).



Foto n. 5: griglia anteriore modificata nella 211 266-0 (ex 3473).



Foto n. 6: griglie laterali modificate nella 211 266-0 (ex 3473).

Devo precisare che, almeno nei *cataloghi ufficiali*, non è mai stata commercializzata una V 100.1 (versione iniziale con motore da 1100 CV), poi dopo il 1968 riclassificata 211.

- 6) Nel 1996 arriva un'altra 212 267-9, ma con il nuovo logo DB AG, colore rosso con *bavaglino*; nuova la numerazione a 5 cifre (**art. 33723**), con la inversione elettronica del senso di marcia (**foto n. 7**).



Foto n. 7: la digitalizzata 212 267-9 (ex 33723) a Vibaden.

- 7) Nel 2000 una novità di numerazione: per l'epoca III, come V 100 2027, quindi dopo il 1968 classificata come 212, arriva la digitale Motorola come **art. 37724** (**foto n. 8**).
- 8) Nel 2001 arriva il treno RTZ predisposto per il salvataggio in caso di gravi incidenti in gallerie per l'alta velocità, l'articolo è una grossa confezione **26510**, è trainato da una 714 033-8, motorizzata e una 714 046-0, folle: ambedue varianti, come al vero, delle 212 (**foto n. 9 e n. 10**). La forza di trazione delle 212 è tale che l'intero e pesante convoglio poteva essere trainato su livelletta oltre il 40% da una sola macchina (!); il treno RTZ fu poi riproposto in MFX con una diversa colorazione, più recente (*allora*) sempre in epoca V.



Foto n. 8: la digitale V 100 2027 (art. 37724) a Vibaden.



Foto n. 9: convoglio digitale RTZ con la 714 033-8 a Vibaden.



Foto n. 10: convoglio digitale RTZ con la 714 033-8 a Vibaden.

- 9) Nel 2003 è la volta di una 212 276-0, digitale Motorola, **art. 37725**, in colore blu e crema come la diesel del 1980, ma con il nuovo logo DB AG (**foto n. 11**).
- 10) Stranamente con lo stesso numero di serie e catalogo, **art. 37724**, ricompare nel 2007 la V 100 2027 del 2000, ma con il decoder MFX.
- 11) Del 2009 l'ultima 212 103-6, MFX, ma con colori DB Cargo e **art. 37723**. Questo, *per la cronaca*, è stato l'unico modello che dovetti rimandare in Germania perché fosse sostituito il decoder MFX in garanzia: infatti improvvisamente (?) la macchina non rispose più ai comandi della Central Station 2.

Tutti questi modelli avevano la carrozzeria in plastica, avevano tutti i corrimano stampati e gli appigli anteriori per i manovratori più che generosi. Questi appigli erano praticamente enormi... ma nel 1969, vi assicuro, sembrarono splendidi e robusti.



Foto n. 11: la digitale 212 276-0 (art. 37725) a Vibaden.



Foto n. 12: la digitale MFX 212 103-6 (art. 37723) a Vibaden.

Non tutte queste diesel sono in mio possesso, inoltre vi sono state numerose altre varianti di colorazione, forse persino fantasiose e, solo per citarne due, nel periodo tra il 2006 e il 2008 vi furono nei cataloghi le *confezioni di avvio*: **29755** con vistosa colorazione rossa dei Vigili del fuoco, tedeschi, FEUERWEHR (**foto n. 13**), e la **29655** THW, ovvero Technisches Hilfswerk, con la accattivante colorazione blu scuro della Protezione Civile, sempre tedesca. Nelle due confezioni alla 212, con i decoder FX, erano abbinati tutta una serie di carri, *detto fra noi bruttini*, con gli antichi ganci relex ed altre semplificazioni.



Foto n. 13: una 212 con i colori dei Vigili del fuoco (foto Tito Myhre).

LA V 100 DERIVA DALLA V 80

Il progetto delle V 100 deriva dagli studi e dall'esperienza accumulata con le poche V 80 (dopo il 1968, 280) costruite al principio degli anni Cinquanta, ma alquanto dispendiose (**foto n. 14**). Così, interrotta la produzione delle V 80, fu assegnato alla MaK il compito di realizzare una nuova leggera, e più economica macchina diesel.

Nel 1958 la MaK consegnò alle DB i primi prototipi di locomotori V 100.1, seguiti da altri prototipi potenziati di V 100.2, che dovevano ben presto soppiantare le onerose vaporiere sia del gruppo 64 che quelle del gruppo 86.



Foto n. 14: la digitale V 80 004 (art. 36080) a Vibaden.

LE DIVERSE LIVREE E I TETTI CON LE VITI IN VISTA

Nel corso degli anni il rosso di questi locomotori è virato, nei prototipi e nei modelli in H0, dal cupo porporino, all'acceso rosso fuoco, sino all'arancione/rosso delle macchine Cargo (foto n. 15). Anche il telaio, prima in un grigio cenere e nero, nei modelli recenti ha un piacevole grigio chiaro.

I tetti, sfruttando *un'inesistente apertura* dietro lo scappamento, sono provvisti di una *brutta vite a vista*, mascherata dalla verniciatura o l'invecchiamento, ma che è necessario poi ridipingere ogni volta che si deve allentarla per togliere il mantello.

Nelle foto n. 3 e n. 6 le viti sono appena visibili, facendo finta di niente, erano quasi sopportabili; nella foto n. 15 si vede invece che, se non si provvede alla riverniciatura, le viti sui tetti, delle due 212 in primo piano, sono il classico *cazzotto in un occhio*...

Nella foto n. 16 il bel confronto col nuovo tetto della 212 105-1, in primo piano, e una vecchia V 100 in cui, anche se ben mascherata, la vite c'è e si nota! Come si vede bene il *nuovo modello* non ha aperture di sorta e il mantello viene allontanato sganciando l'imitazione in un sol pezzo dei serbatoi bassi e scoprendo così due piccole viti nel sottocassa.



Foto n. 15: varie tonalità di rosso nelle 212 del passato, terribile la vite.

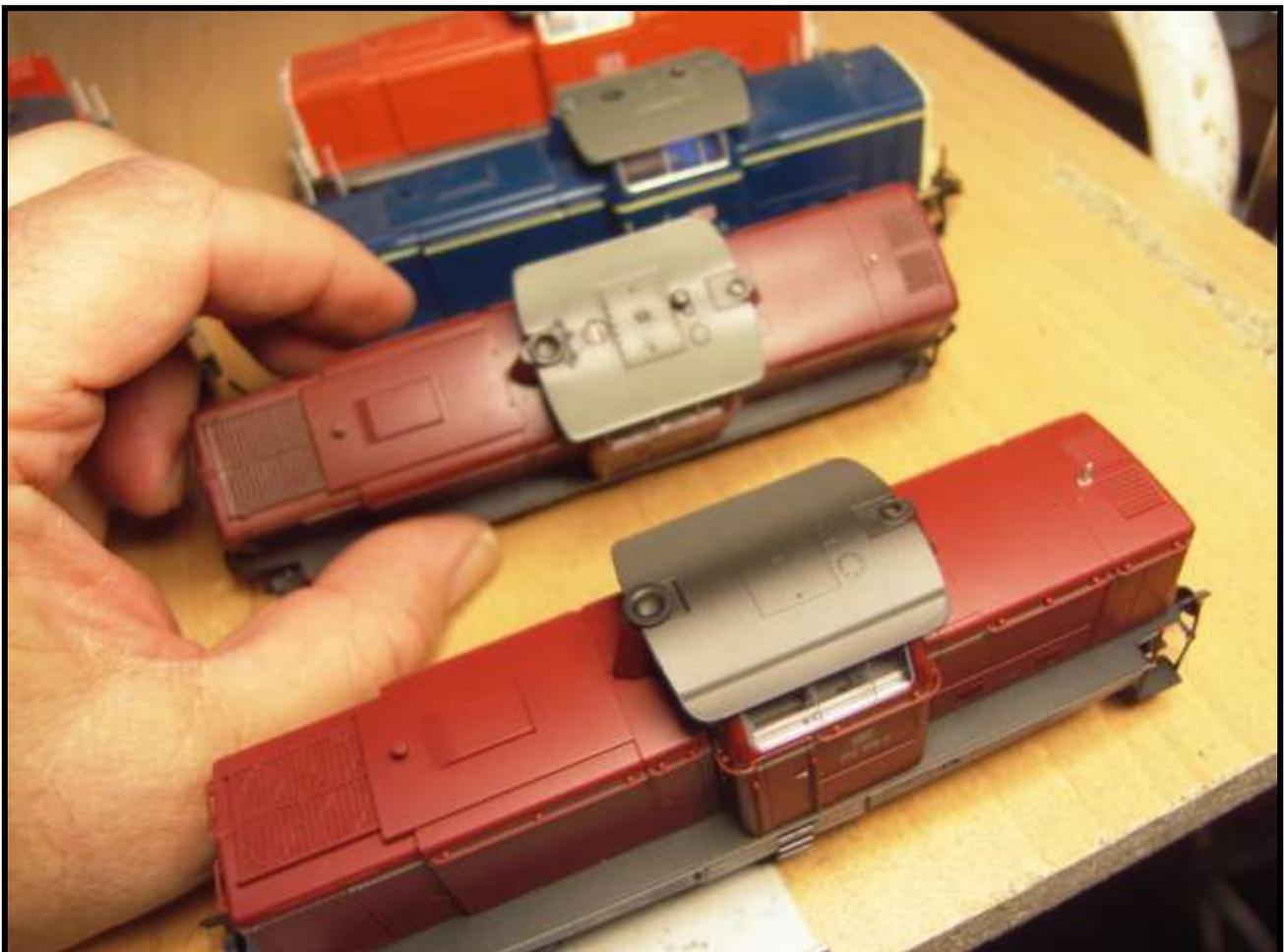


Foto n. 16: confronto tra la V 100, con radiatore cieco, e la nuova 212 105-1, (primo piano) che non ha la vite sul tetto e ha la ventola visibile.

La Märklin, nel corso degli anni, ha migliorato sempre di più anche i particolari molto trascurati, ma in questo particolare vecchio modello, *macchina con avancorpi stretti* (così sentenziarono sino alla *nausea* i cataloghi per anni) lo spazio, dopo l'avvento del sistema digitale, già scarso, diminuì *vieppiù* (foto n. 17 e n. 18). Nelle vecchie 212 la cabina era invasa da componenti elettronici che nemmeno nei modelli con decoder mfx si riuscì a mascherare.

La nuova 212 ha, oltre ad un'ottima motorizzazione *su tutti e 4 gli assi*, un altoparlante, ganci telex (il modello 37005 no) e persino la cabina di guida riprodotta, nella parte superiore come le 290 (foto n. 19 e n. 20). Sotto le griglie *nessuno*, dei märklinisti che conosco, si è mai accorto che non fosse riprodotta la ventola, allora confrontate le foto n. 16, n. 17 e n. 21, prese tutte dall'alto: la ventola nella 212 105-1 si vede bene! Tutti i corrimano sono riportati, non stampati, confronta quelli del nuovo modello (foto n. 19, n. 20 e n. 21) con tutte le foto dei vecchi 212. Le aste d'appiglio anteriori sono finissime: confronta vecchio e nuovo modello nelle foto (tra le altre) n. 17, n. 22 e n. 23.



Foto n. 17: V 100 2027 con cabina invasa da componenti elettronici .



Foto n. 18: 212 103-6 con cabina invasa da componenti elettronici .



Foto n. 19: cabina con visione libera nella 212 105-1.



Foto n. 20: volantini del regolatore nella 212 105-1.



Foto n. 21: la ventola sotto la griglia nella nuova 212 105-1.

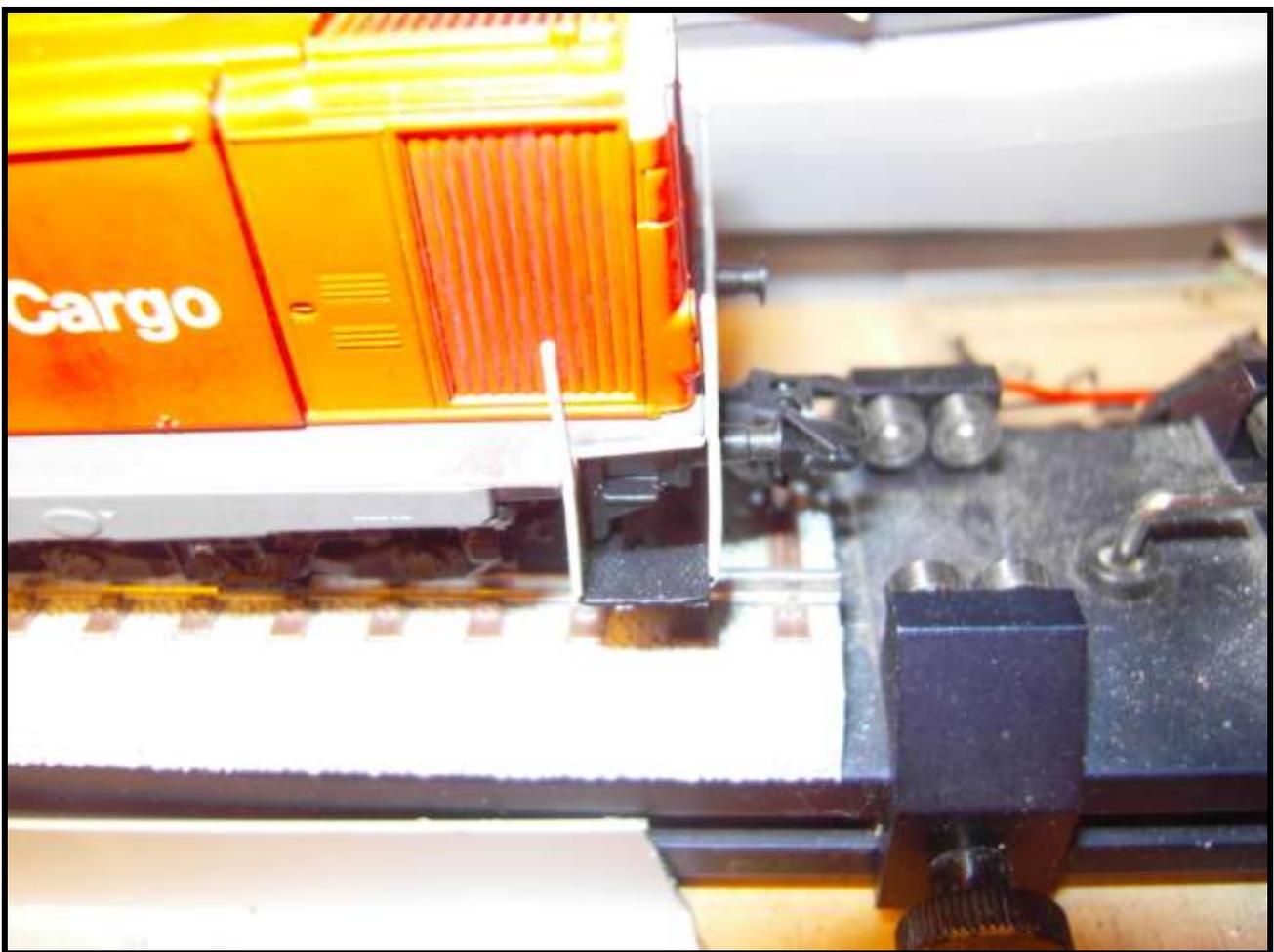


Foto n. 22: i vecchi appigli anteriori delle 212.



Foto n. 23: nuovi finissimi appigli della 212 105-1.

LA NUOVA 212 105-1: I CARRELLI, CONFRONTO COL PASSATO

La nuova 212 ha carrelli con particolari riportati (foto n. 24).

Nei modelli precedenti non era facile capire che vi fossero delle brutte semplificazioni: prendete ad esempio le foto n. 25 e soprattutto la n. 27 in cui, se non ingrandite molto l'immagine l'asta del carrello sembra riportata, come lo è nella nuova 212 105-1 (foto n. 24 e n. 26), in realtà è stampata, certo è robustissima e indistruttibile però il confronto col nuovo è....

Il carrello posteriore nel nuovo modello sembra meno ricco di tubicini rispetto a quello della 212 103-6 Cargo, l'ultimo modello in MFX del passato recente, io, purtroppo, non sono all'altezza di giudicare la modifica effettuata attualmente, chi proprio *non ne può far a meno* per la curiosità dovrebbe consultare una monografia tedesca (*e in tedesco*) sulle V 100.



Foto n. 24: nuovi carrelli della 212 105-1.

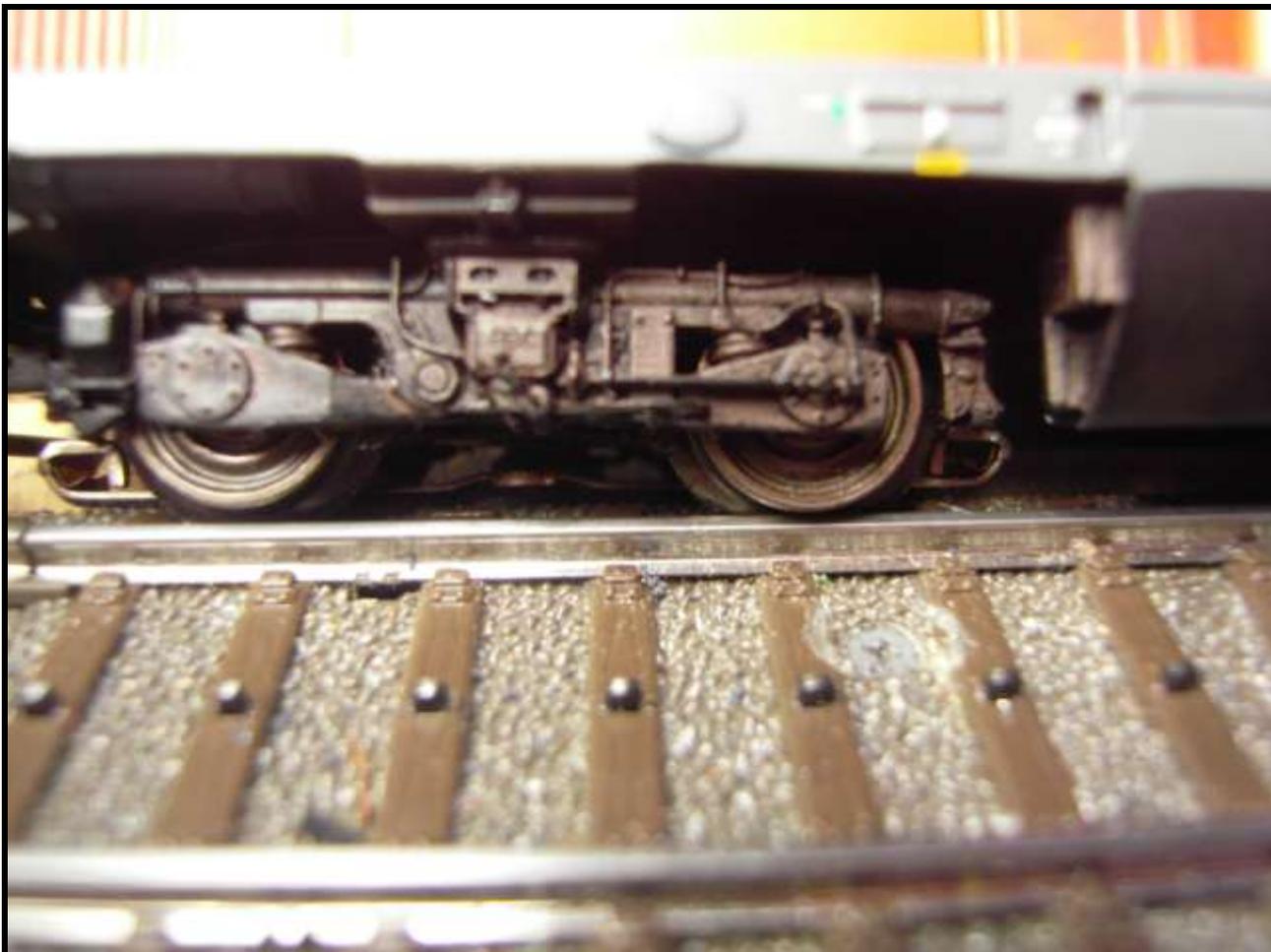


Foto n. 25: vecchia 212 103-6 carrello con particolari stampati.



Foto n. 26: particolari riportati nei nuovi carrelli della 212 105-1.



Foto n. 27: vecchia 212 276-0 carrello con particolari stampati.

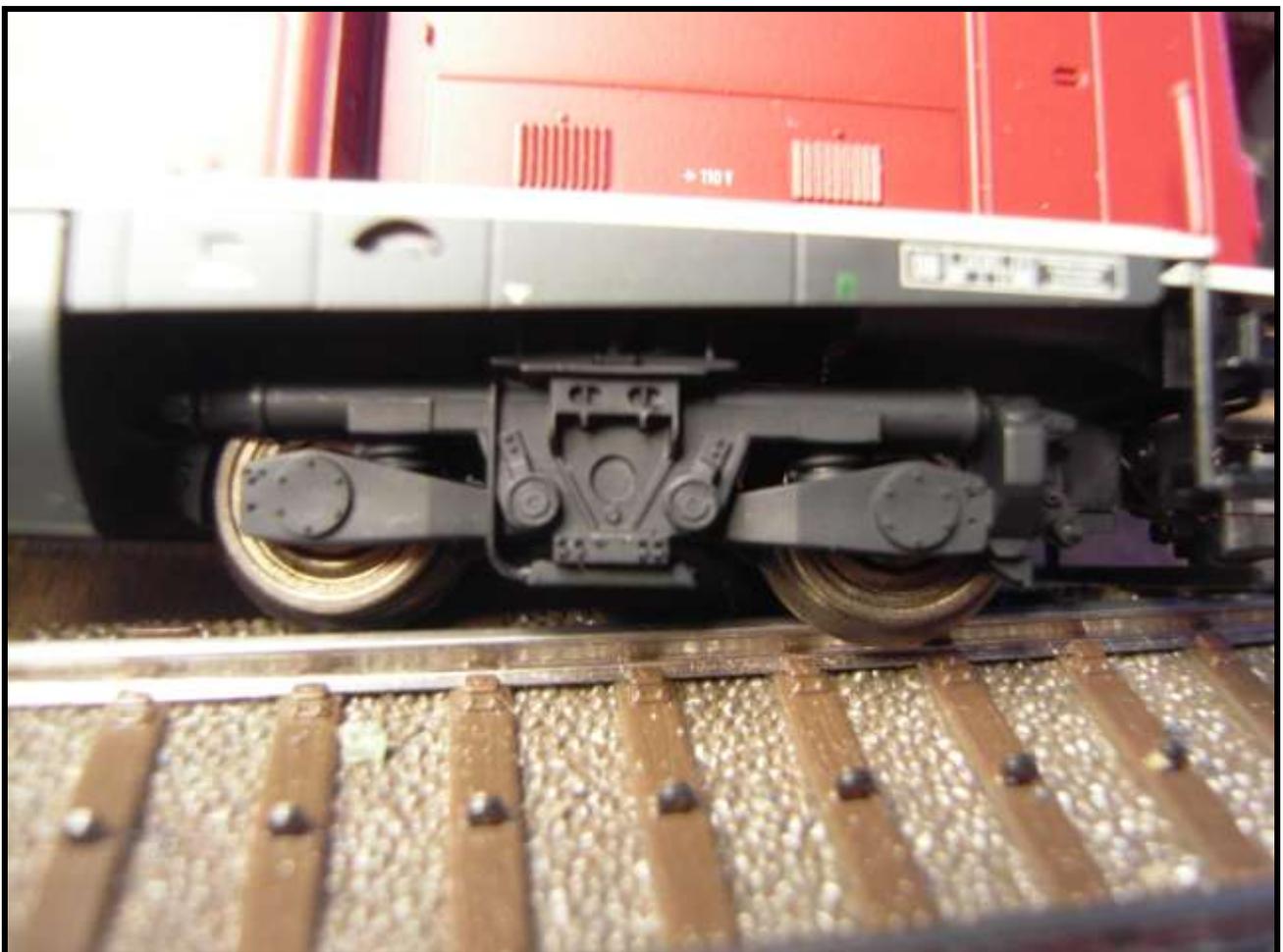


Foto n. 28: particolari dei nuovi carrelli della 212 105-1.



Foto n. 29: vecchia 212 103-6 carrello con particolari stampati.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

