



Vista dal lato destro della Br 18. 321 (foto n. 1 di Domenico Cusimano)

CONSIDERAZIONI SULLA NUOVA BR 18.3 DELLA MÄRKLIN

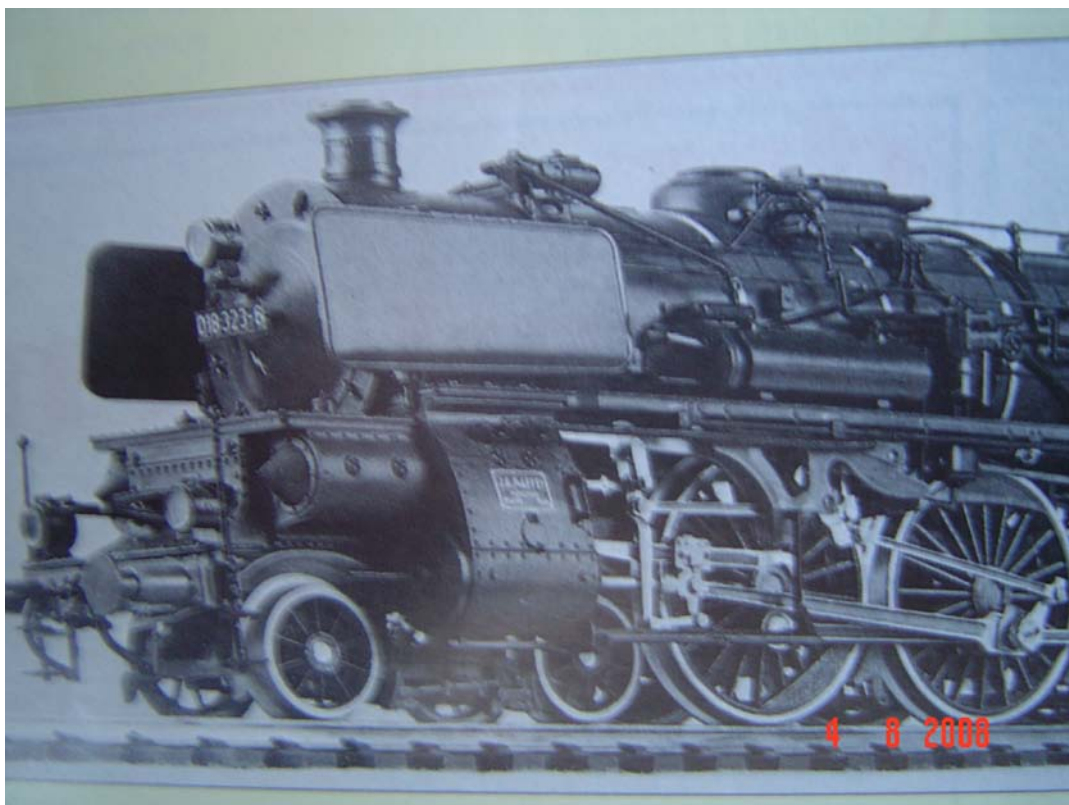
(Si ringrazia Domenico Cusimano per le foto e le notizie sul suo modello)

Vengono commercializzate due macchine con diversi numeri di servizio, ma identiche nella veste (18 321 e 18 327). La differenza di prezzo è legata al fatto che la prima locomotiva (art. 39020) è dotata di un decoder con numerose funzioni sonore (**foto n. 1**), la seconda è dotata di poche funzioni e nessuna sonora: un contatto per l'apparato fumogeno ed *uno* luminoso... tuttavia questo particolare aspetto verrà trattato più avanti.

LA CALDAIA

Dalla ricerca fotografica da me effettuata sulle poche 18.3 riprese negli anni Trenta dello scorso secolo si evince che la Märklin ha, probabilmente volutamente, realizzato 2 loco con apparecchiature relativamente semplici e caldaie abbastanza spoglie, corrette comunque per

i primi anni d'esercizio. Dovete considerare che le tre 18.3 giunte in epoca IV come la 018 323-6 (che vedete nella **foto n. 2** tratta da un vecchio numero di Eisenbahn Journal, modello Liliput), avevano caldaie ricchissime di tubazioni, dinamo ed apparati sperimentali, non c'erano più i deflettori parafumo tipici delle 18.3, ma altri che assomigliavano ai Witte. Pompe, compressori e molte altre apparecchiature avevano subito modifiche e spostamenti tali che è impossibile fare un confronto con le caldaie relativamente spoglie ed ordinate delle prime locomotive di questa serie. Un altro esempio: in una immagine della 18 302 (il secondo prototipo della prima serie costruttiva delle 18.3, tre in tutto), foto per la verità priva di data, la macchina viene ripresa con la dinamo nella stessa posizione che nella locomotiva *sperimentale* 018.3 della **foto n. 2**. Ragionevolmente si deve pensare che la macchina 18 302 fu ripresa dopo la fine degli anni Venti, solo allora infatti fu applicata l'illuminazione elettrica.



Lato sinistro della Liliput Br 018. 323-6 (foto n. 2 da Eisenbahn Journal n. 6 1983)

La turbodinamo, applicata come ho detto solo alla fine degli anni Venti, era alimentata dal vapore prelevato dal duomo di regolazione. Prima d'allora le illuminazioni erano a gas e la luce giallognola, che perciò sarebbe più corretta in queste locomotive nate dopo il 1918, tuttavia nella presentazione del modello si parla, nell'articolo sulla

Rivista, espressamente di (...) Laternen mit weißen Leuchtdioden (...), cioè con luci (diodi) bianche. Nei pre-cataloghi Märklin-Trix non c'è accenno al tipo di luce, mentre per le 18.4 Trix ed altre loco come la nuova E 41 si parla espressamente di diodi bianchi a luce calda. Se in un prossimo futuro fosse proposto ai modellisti ferroviari un modello ambientato dopo il 1930, e provvisto della dinamo, solo allora le luci dovrebbero essere bianche. Per dovere di critica io non ho potuto vedere quei fanali accesi...

Sia la rivista Eisenbahn Journal che il Märklin Magazine presentano la stessa foto della 18 314 (evidentemente non fu molto fotografata questa serie di locomotive dalla vita travagliata): quella macchina era stata totalmente rivoluzionata, rispetto alla 18 321 proposta dalla Casa di Göppingen (**foto n. 3**), perché le pompe d'alimentazione e dell'aria erano state posizionate dietro il preriscaldatore ed erano stati praticati altri fori sui praticabili per sistemare quelle apparecchiature.



Vista dal lato sinistro della Br 18. 321 (foto n. 3 Domenico Cusimano)

Si nota invece nella **foto n. 3** che il modello Märklin ha il preriscaldatore superficiale sul praticabile (assomiglia ad un serbatoio cilin-

drico), con a sinistra la pompa d'alimentazione, a destra la pompa dell'aria a doppio stadio (almeno così sembra dalla **foto n. 3**).

In una rara immagine del 1936 si vede, poco, un'altra 18.3 lanciata a gran velocità transitare su un passaggio a livello. Non è dato di capire il numero di serie (la foto è stata scattata probabilmente con una esposizione inferiore al 60° di secondo e i numeri sono illeggibili), ma la fiancata sinistra sembra simile alla 18 314.

Il modello della Liliput della 18 316, uscito nel 1983, ha invece le pompe collocate prima e dopo il preriscaldatore come nel modello Märklin.

In una foto del 1950 una malmessa (scrostata) 18 323, appare dotata di dinamo (cosa ovvia) e di sistemazione degli apparati già descritti come nella 18 314.

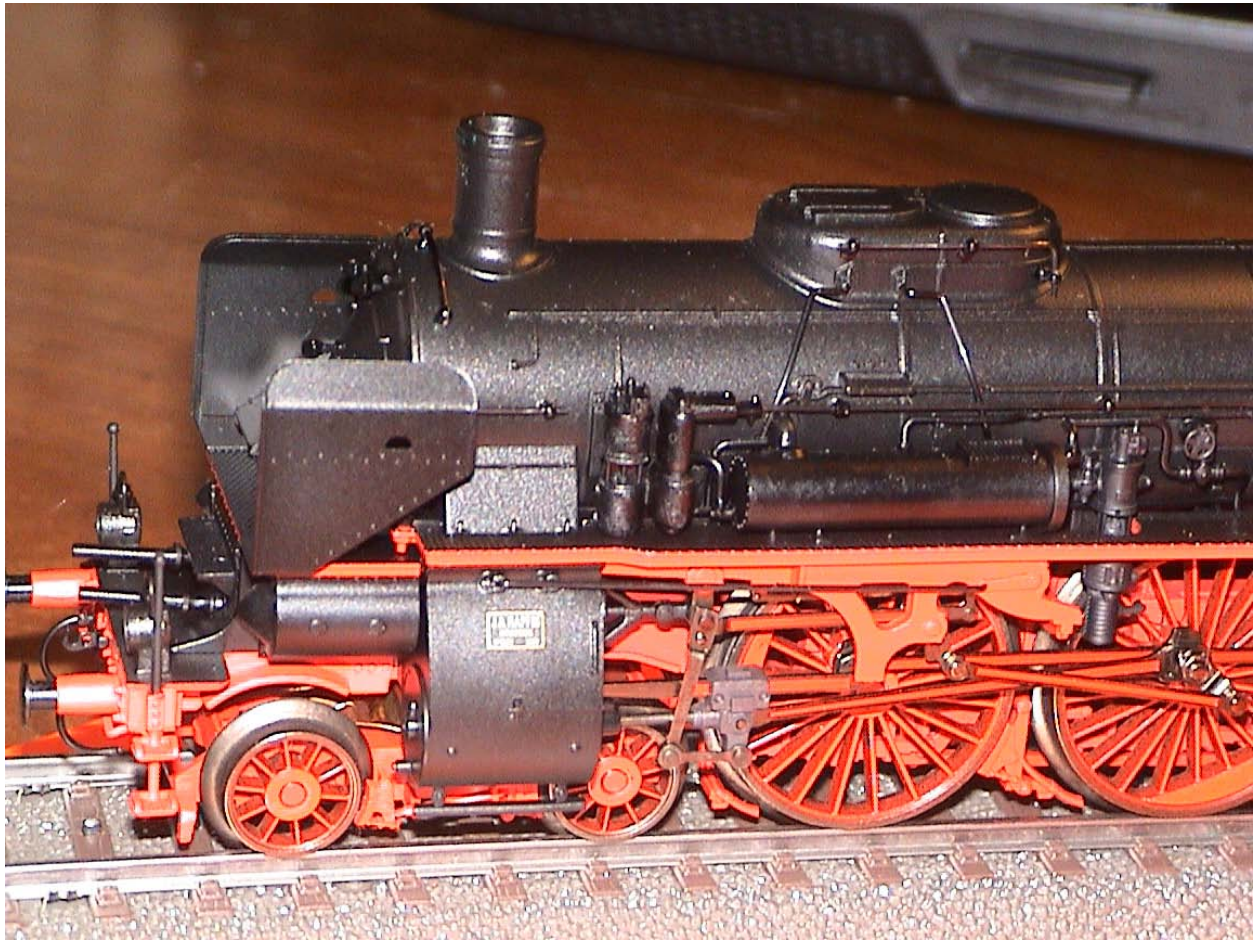
Tutte le locomotive che avevano subito (o erano state concepite) con la disposizione arretrata delle pompe rispetto al preriscaldatore avevano tra il duomo allungato (tipico) ed il fumaiolo una condotta che superava la caldaia e si portava sul suo lato destro (quello dove si affacciava il macchinista).

Sopra la caldaia troviamo anche le valvole di sicurezza ed il fischio ben visibili nelle **foto n. 3** e **5** di Cusimano.

I PARAFUMO

Nella presentazione del pre-catalogo, nelle brochure e negli articoli apparsi sul Märklin Magazine (detto fra noi è grave nella Rivista), i parafumo appaiono con delle vistose ed assurde chiodature, tipo carro armato. L'errore è comunque legato ai *tempi di stampa* che spesso costringono le Redazioni a chiudere un articolo settimane prima della produzione di un pezzo. Non è la prima volta che i prototipi vengono presentati con errori ed approssimazioni così marcate. C'è stato di peggio, ma di certo i prodotti vengono poi realizzati al meglio, se ne è parlato per esempio per i pantografi che spesso nelle foto di presentazione sono quelli vecchi, mentre i locomotori alla fine vengono venduti con quelli nuovi sui tetti, magari correttamente posizionati.* Con la **foto n. 4**, azzeccata di Domenico, si chiarisce bene il tutto: le chiodature sono finissime ed in scala e non me ne fre... niente se c'n'è una di meno o di troppo: l'effetto è notevole!

* Rileggi il § 6 degli "Aggiornamenti 2008", intitolato appunto: "*Pantografi, nuove elaborazioni, verniciare gli isolatori, notizie curiose, uno sguardo a Merklingen*".



Particolare delle chiodature nei parafumo della Br 18. 321 (foto n. 4, Domenico Cusimano)

LA CABINA

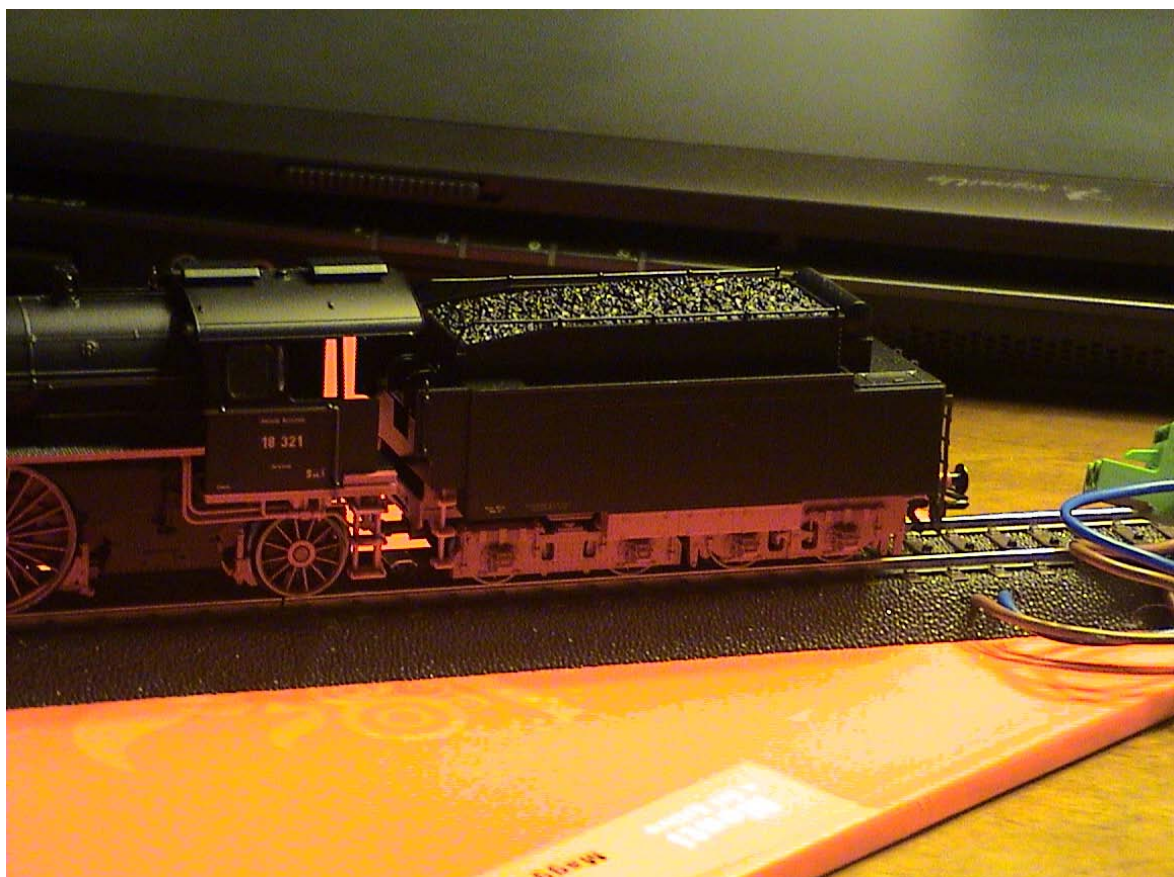
Non ho immagini vere e proprie, ma, dalla descrizione del *deluso* amico Domenico, è ben realizzata e completamente libera (basta pensare a quelle ristrette delle vecchie 18.4 invase dal motore)... perché l'amico fermodellista è allora deluso?! È presto detto: secondo il catalogo si sarebbe dovuto vedere il riverbero nel forno (luce tremolante), come nella 01 147 e nella più recente 05 003, modello Insider dello scorso anno, ma poi, correttamente, la Märklin, tramite l'Importatore, i Negozianti ed il tam tam di Internet, ha fatto sapere che la funzione luminosa non veniva più applicata (nessuna spiegazione). Ecco perché in apertura, parlando della versione meno lussuosa della Br 18.3 (articolo 39025), accennai al fatto che si doveva approfondire la questione delle poche funzioni connesse ad essa: infatti a parte il contatto dello apparato fumogeno cosa rimarrà? E siccome non ne so molto, taccio.

Nella **foto n. 5** si vede la cabina con le scalette d'accesso, bei corrimano riportati ed uno spazio, secondo me, eccessivo tra la stessa ed il tender o forse si nota a causa della mancanza della pedana intermedia.

Nelle **foto n. 6** e **7** si nota meglio il particolare.



Particolare delle valvole di sicurezza sopra la caldaia (foto n. 5, Domenico Cusimano)



Vista dal lato sinistro dello spazio tra tender e cabina (foto n. 6 di Domenico Cusimano)



Lato destro, notare le chiodature delle portelle di spurgo in basso (foto n. 7, di D. Cusimano)

RUOTE E CONTRAPPESI

Nella **foto n. 5, 7, 8** (ed altre) si notano i contrappesi delle ruote. Dalle poche foto che possiedo non ho riscontrato errori di sorta, ma Domenico ha fotografato la sua locomotiva con le grandi ruote in una sola posizione e, per somma sfortuna, diversa da tutte le foto in mio possesso della 18.3 reale (anche la **foto n. 1** non mi è utile per un confronto finale). Ricordo che quando 25 anni fa uscì il modello Liliput della Badese ci fu un coro di proteste per un errore nella posizione di un contrappeso, lo staff della Märklin avrà meditato.

Ottime le bielle, le razze fini, il colore in generale (con un po' di grafite sarebbe perfetto!).

I freni sono tutti ben accostati e particolareggiati... di quel bel colore rosso fuoco non rimanevano di certo a lungo, bastava una frenata e diventavano lerci.

Per quanto riguarda le critiche leggete nel sotto capitolo.

PARTICOLARI APPREZZABILI

Nella **foto n. 8** si nota meglio il lato destro con corrimano riportati e in particolare l'asta di comando per il cambio di direzione, che un tempo era solo stampata. Vi sono poi ben riprodotte tubazioni, scalette, impianto frenante ben accostato anche sull'asse portante sotto la cabina; le portelle d'aerazione e pulizia hanno chiodature perfette ed è stupenda la vista del telaio realmente leggero e traforato. Anche delle fini tubazioni sono state riportate, un bel lavoro!

Tutta la distribuzione e nel lato destro la zona del *Settore* e dell'*asta di comando* è ben eseguita, ai limiti della scala H0 la finezza delle bielle del cassetto di distribuzione, la testa a croce è di plastica scura.

Il *Settore*, che attraverso la leva dell'asta di comando fa da congiunzione con la biella del cassetto di distribuzione è nascosto dai sostegni rossi del praticabile e dalla **foto n. 9** non è possibile vedere la riproduzione della zona, ovviamente tutto è nichelato scuro.

I centri delle ruote sono verniciati di rosso come è oramai costume da un paio d'anni anche nella Märklin.

I tubi lanciasabbia sono finissimi e ben accostati alle rotaie, si sono rivelati fragili in altre macchine come quelle della famiglia *infinita* delle 01, 011, 012.

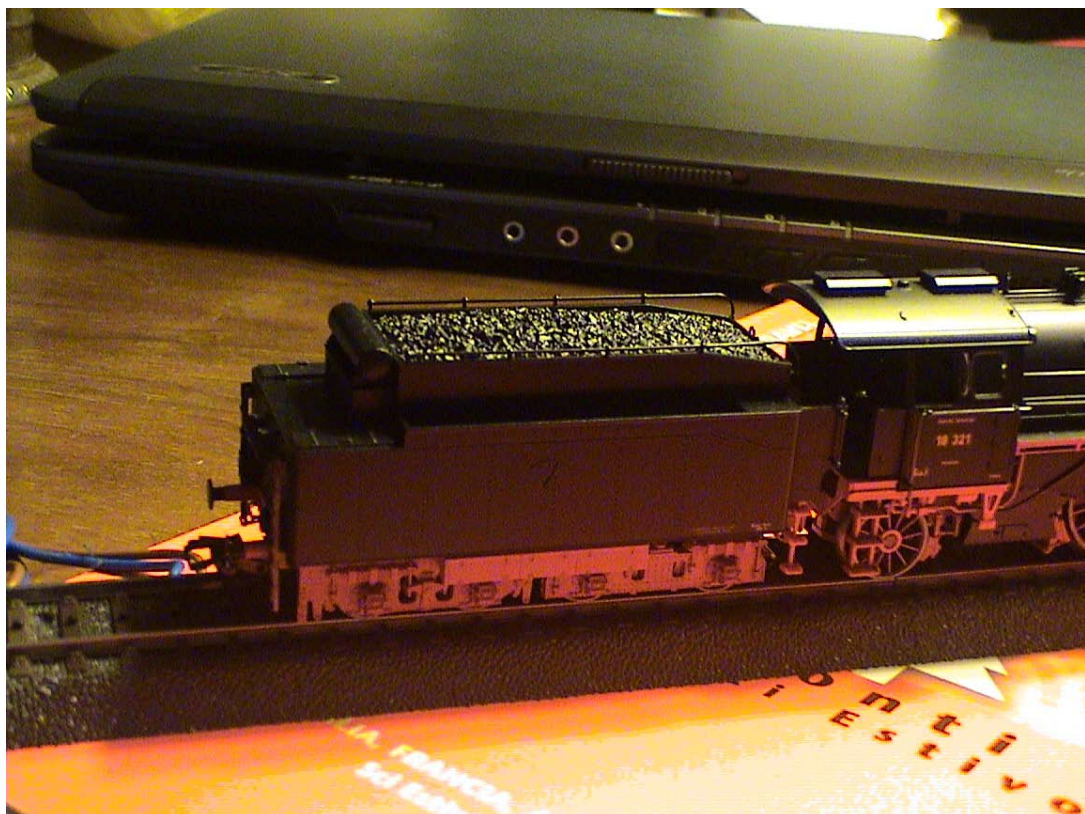


Vista dal lato destro della Br 18. 321 (foto n. 8, di Domenico Cusimano)



La distribuzione nella Br 18. 321 (foto n. 9, di Domenico Cusimano)

Fini i corrimano sul tender, ben riprodotto il carbone, belle le chiodature nel sottocassa dello strano carrello unico (foto n. 10).



Vista del tender dal lato destro della Br 18. 321 (foto n. 10, di Domenico Cusimano)

Finalmente, e per la prima volta, viene realizzato il corrimano sopra la caldaia, nella **foto n. 11** proprio dopo il fumaiolo, finissimo e quasi in scala perfetta. Ricordo che pochissime locomotive a vapore lo possedevano e c'erano delle eccezioni: alcune serie di 01 lo avevano altre no, mancava del tutto in locomotive dei Gruppi (ne cito pochissimi) 38, 39, 44, 55, 56 ecc, nelle locotender, tranne nelle Mallet serie 99.6 e sembrava presente nel Gruppo 10, ma era solo una tubazione (la Märklin infatti la riprodusse).

Belle le lampade e le aste d'appiglio (**foto n. 11** ed altre).

Correttamente sfalsati i copristeli dei cilindri interni (**foto n. 11** ed altre).

Bellissimi i praticabili con la perfetta zigrinatura (**foto n. 11** ed altre).

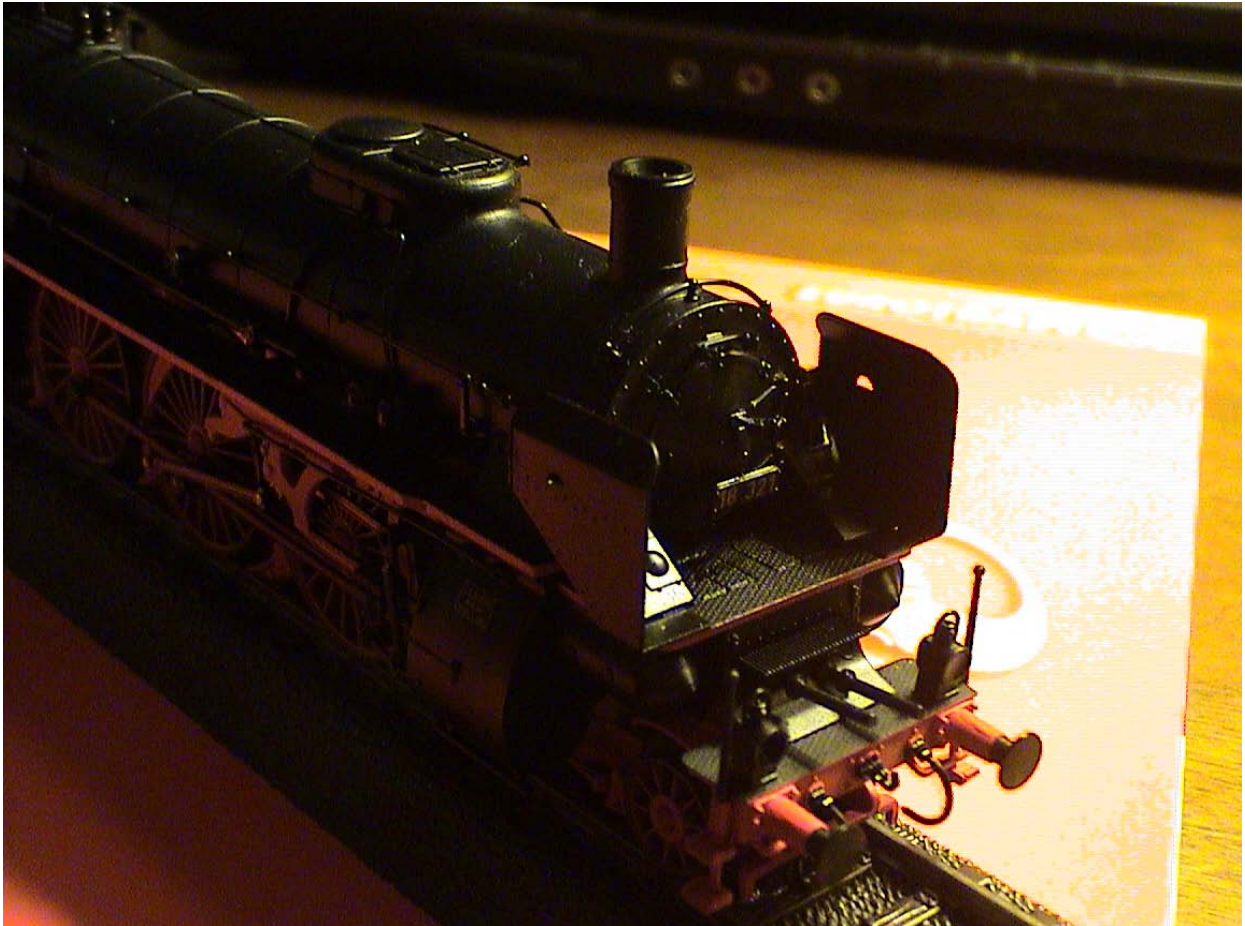
Come sempre impeccabili e complete le scritte.



Il corrimano sopra la camera a fumo della Br 18. 321 (foto n. 11, di Domenico Cusimano)

Questa volta vengono riprodotti, stampati sul pancone, anche i rubinetti di chiusura per l'aria compressa delle manichette dei freni, non era mai successo, ed è corretto che siano rossi: se non erano molto sporchi spesso erano di quel colore. Confrontate la **foto n. 12**. E pensare

che proprio poco tempo fa mi lamentavo di questa mancanza mentre descrivevo la Br 64 ultimissima uscita della Casa di Göppingen. Sono andato rivedere ad alto ingrandimento sia le foto della locotender del Capitolo 14°, che quelle della 18.3 (basta portare la risoluzione al 200%) e posso confermare la piccola, grande novità (solo nella 18.3)!



Le manichette dei freni sembrano avere i rubinetti (foto n. 12 di Domenico Cusimano)

PARTICOLARI MENO RIUSCITI

Dalla foto presa dall'alto da Domenico Cusimano, la **n. 13**, si nota la **giunzione dello stampo**, si può rimediare con una base di grafite, ma mi rendo conto che sto parlando di invecchiatura... e che a *qualcuno* potrebbero anche venire le *convulsioni*.

Manca, come al solito, il **biellino del contachilometri** (a sinistra avanti tra la cabina e la prima grande ruota motrice)... la Rivarossi era maestra in queste realizzazioni. I risultati non furono però mai in scala perfetta, appesantivano spesso l'aspetto e complicavano il lavoro di sostituzione delle cerchiature di aderenza, ma non voglio fare come *la volpe e l'uva* della favola.



Vista dall'alto della Br 18. 321 (foto n. 13 di Domenico Cusimano)

Il **pattino** si poteva cercare di mascherarlo diversamente, ma la filosofia della Märklin è *imperscrutabile*: lo piazza nelle Br 38 tra le ruote motrici in posizione visibilissima; dimentica che un tempo tutte le Br 44 e le macchine con telaio sezionato (per favorire l'inserimento nelle curve da miniera che si usano nel modellismo) erano dotate di due piccoli pattini invisibili e che garantivano una perfetta presa di corrente; in locomotive di gran prestigio, come questa Br 18.3, invece di mascherarlo tra le motrici (come nelle 18.4!) lo pone (torna alle **foto n. 7 ed 8**) tra cabina e carrello nella posizione più palese possibile (?).

Ho già parlato delle **luci bianche**.

Mancando, nelle foto fornitemi, la **pedana di transito** e lavoro tra tender e cabina di guida si vedono un po' troppo i cavetti elettrici, che almeno sembrano solo di colore nero (torna alle **foto n. 7 ed 8**).

Manca, o mancherebbe, la **condotta del riscaldamento a vapore** (ma la Märklin non lo ha mai prevista su nessun suo modello) nella parte anteriore tra il gancio ed il tubo dei freni sinistro (vedendo la loco di fronte). Questa condotta era applicata su locomotive usate al traino di convogli in ambedue le direzioni di marcia, come per le Br 44 e 52, le 50 e le 051, ma anche era presente sulle prestigiose 01, le 38 e le 23 e

sulle locotender tra cui la Br 64. La conduttura era presente ovviamente anche sui tender. Tuttavia nelle vecchie prime foto e nel bellissimo acquarello, datato 1937, di Max Baumberg, della 18 326, NON compare mai e in tutte le foto recenti (dopo il 1980) scattate in occasione di alcuni viaggi speciali (*Sonderfahrt*), si può solo notare che furono raddoppiate le condotte dei freni, ma mai si vede quella per il riscaldamento del treno, se c'era, era installata solo sul tender, ma non ho alcun riferimento fotografico. Su altre immagini di Br 18, anche di altre serie, quella condotta non compare mai sul pancone anteriore e la cosa non sarebbe strana se, come è probabile, non fosse previsto alcun servizio di traino in retromarcia... perciò stavolta la mancanza è corretta.

Il **diametro delle ruote del carrello portante anteriore** è palesemente più piccolo del dovuto, ma come al solito si deve comprendere l'importanza che la Ditta costruttrice dà alla sicurezza di marcia. Sono semmai da criticare i **cerchioni** che come in tutte le loco, non solo della Märklin, appaiono enormi rispetto alla realtà. È oramai tempo che si osi qualcosa di più. Per mia esperienza personale, avendo avuto due loco italiane (940 e 740 Fulgurex) dotate di carrelli con bordini e cerchi, se non in scala perfetta ma di certo più realistici, non trovai eccessiva difficoltà a farle transitare su deviatori standard commerciali, in corrente continua. Unica accortezza era quella di evitare che tallonassero gli scambi: in quel caso, come nella realtà, le loco sviavano.

Per quanto riguarda i **bordini**, sempre enormi rispetto al vero, vale lo stesso discorso: sicurezza o realismo troppo spinto?

Dell'**assenza della luce tremolante** nel focolare ne ho già parlato, ho solo da aggiungere che, tutto sommato, durante la marcia si dovrebbe vedere poco, cioè ogni qualvolta il fochista apre la portella del focolare per immettere il carbone o controllare la corretta e regolare combustione... insomma accontentiamoci!

Infine, secondo Domenico Cusimano, che ha fatto tramite una sofisticata apparecchiatura, di un suo amico ingegnere elettronico, controllare la vera o presunta presenza di un **sensore** in grado di sincronizzare il rumore con i giri delle ruote... non ci sarebbero buone notizie e il rumore sembrerebbe legato, come prima, alla tensione erogata dal macchinista fermodellista tramite o la Control Unit 6021 o la Central

**Station Systems. Questa ed altre manchevolezze infastidiscono, specie se il prezzo preventivato non viene poi ritoccato verso il basso...
Come per altri particolari è d'obbligo chiedersi: non sarebbe meglio per la Märklin tacere, piuttosto che sbandierare troppi effetti speciali?**

UN GIUDIZIO FINALE

La Märklin ha realizzato una stupenda, pesante locomotiva in metallo destinata a far bella mostra davanti al nuovo gruppo di carrozze del Rheingold. Ha scelto un modello assente da anni dal mercato, certo più adatto ai cultori dell'epoca prebellica, in quanto in pratica la Badesse IV h non fu molto utilizzata nel dopoguerra se non per tre 18.3 sperimentali. Ci sono delle pecche? Sì.

Ma niente che non fosse già presente in altri modelli, o che le necessità della scala H0 non abbia già imposto in passato, mentre i miglioramenti nella finezza del telaio sono notevoli. Il prezzo è quello che è, la lavorazione in metallo si paga. Ora attendiamo solo la prova... sul ferro!

Gian Piero Cannata

