

HO PROVATO PER VOI (BR) 03 1001 DB

Märklin art. 37915

UNA BR 03 TOTALMENTE NUOVA (II parte)

IL BATTESIMO A VIBADEN CON LA CENTRAL STATION 2

Il 3 febbraio 2011, alle ore 8.09 posai la mia 03 1001 sul *binario d'ingresso tecnico* a Vibaden, quello descritto nel mio **Capitolo 4°**.

Ogni volta che *battezzo* un modello, lo debbo ammettere, ho un po' d'apprensione: spesso in quei primi momenti si possono commettere degli errori. Un errore infatti l'avevo già commesso: sul banco di lavoro avevo modificato (forse, perché non ne sono veramente certo) dei parametri, ritardo di accelerazione o altro... non lo so, ma quando la locomotiva è stata caricata non è apparsa alcuna icona, ma solo la dicitura *Br 03 1001 DB* e *3 ???*, che sostituivano la mini immagine di fabbrica. Da prove effettuate le macchine con l'icona, fornita di serie, non la mantengono se si prova a variare uno qualunque dei parametri. Spesso però le macchine non hanno una presentazione fotografica, insomma non c'è una regola precisa.



Foto n. 1: la 03 1001 sul binario d'ingresso e programmazione

REGOLAZIONI

La Br 03 1001 è dotata di un nuovo decoder e, come spesso è accaduto ultimamente, è difficile da mettere a punto per uno, come me, che pretenderebbe accelerazioni e frenate lunghissime. La CS 2 consente una regolazione accettabile ed entrando nel sottoprogramma CV, da poco arrivato con gli ultimi aggiornamenti, si può arrivare a ottimi compromessi. Trattandosi di un argomento poco *sentito* dalla maggior parte dei märklinisti collezionisti, se volete saperne di più potete chiamarmi (esclusivamente per via telefonica). Tito Myhre vi dirà quali siano le ore migliori e i numeri dove contattarmi.

Le **foto dalla n. 1 alla n. 7** testimoniano i primi *vagiti* di questa bella vaporiera, che subito si è presentata bene, perché ha superato agevolmente la curva stretta d'ingresso e la salita, non proprio soft, che porta ai tre deviatori slanciati posti prima dell'uscita della galleria di Vibaden. Ricordo però che non erano ancora montati i copristeli.

Ponendo la 03 1001 sul binario di programmazione il riconoscimento è stato pressoché immediato e le prove, protrattesi per circa 45 minuti, sono state caratterizzate da una totale tranquillità, senza il benché minimo inconveniente e senza arresti su deviatori o falsi contatti. In particolare in ogni punto dell'impianto, anche laddove altre vaporiere arrancano, la 03 1001 si è comportata egregiamente.

Nessun problema di aggancio è stato poi riscontrato nelle manovre compiute sul mio plastico, in quel particolare momento non avevo tempo di testare la macchina con carrozze d'epoca e sui 5 binari di transito della stazione c'erano solo convogli bloccati, così ho deciso di far tirare alla *nobile vaporiera* degli umili carri merci e se ne è portati dietro 16, come fossero inesistenti (!).

Le didascalie delle foto lo spiegheranno.

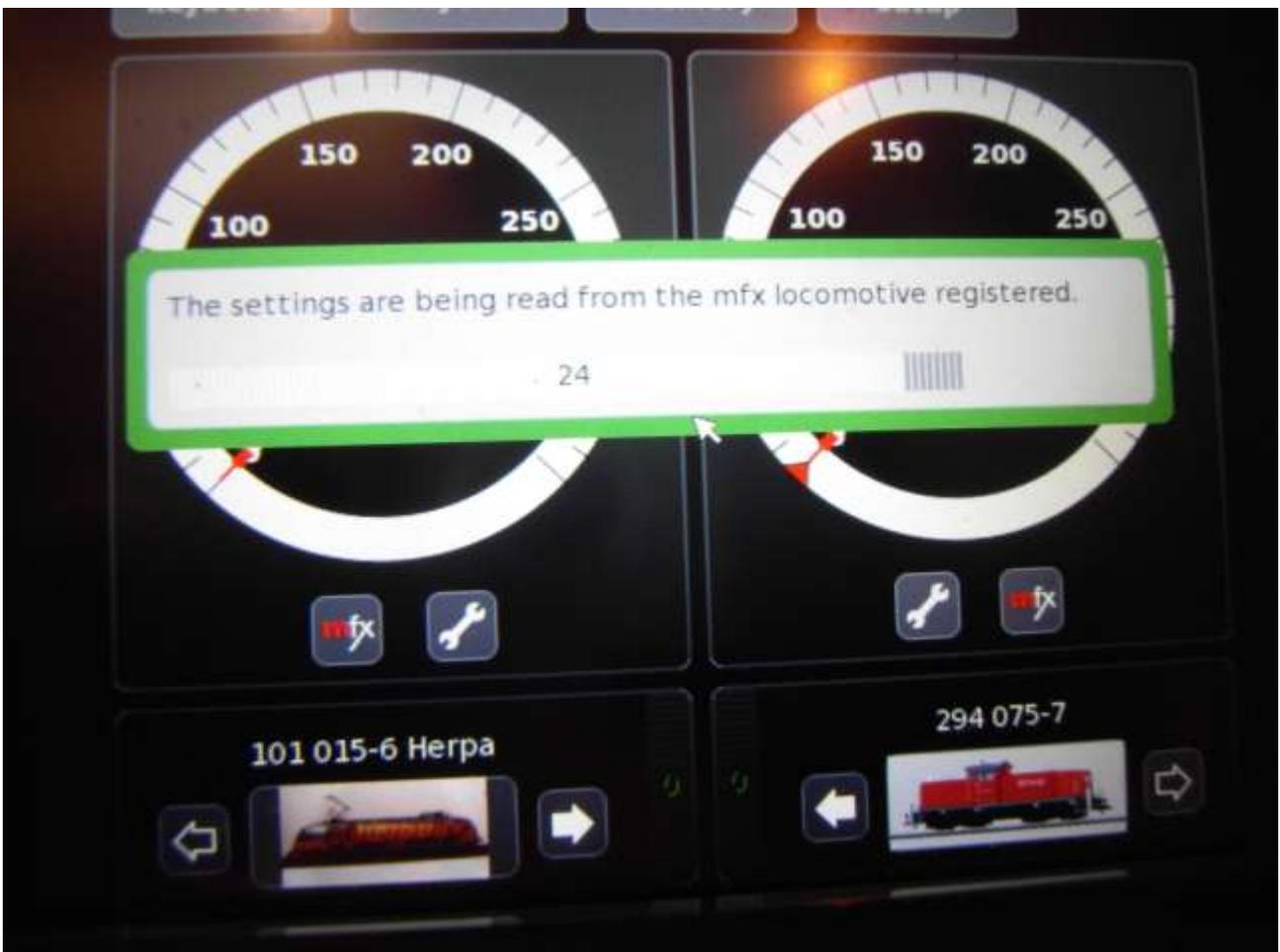


Foto n. 2: il decoder della 03 1001 viene subito riconosciuto dalla Central Station 2



Foto n. 3: il decoder della 03 1001 segnala il riconoscimento sul pannello della CS



Foto n. 4: si clicca su uno dei simboli mfx apparsi sul pannello della Central Station



Foto n. 5: la 03 1001 non presenta un'icona



Foto n. 6: si accendono le luci e si attivano le funzioni sonore della 03 1001

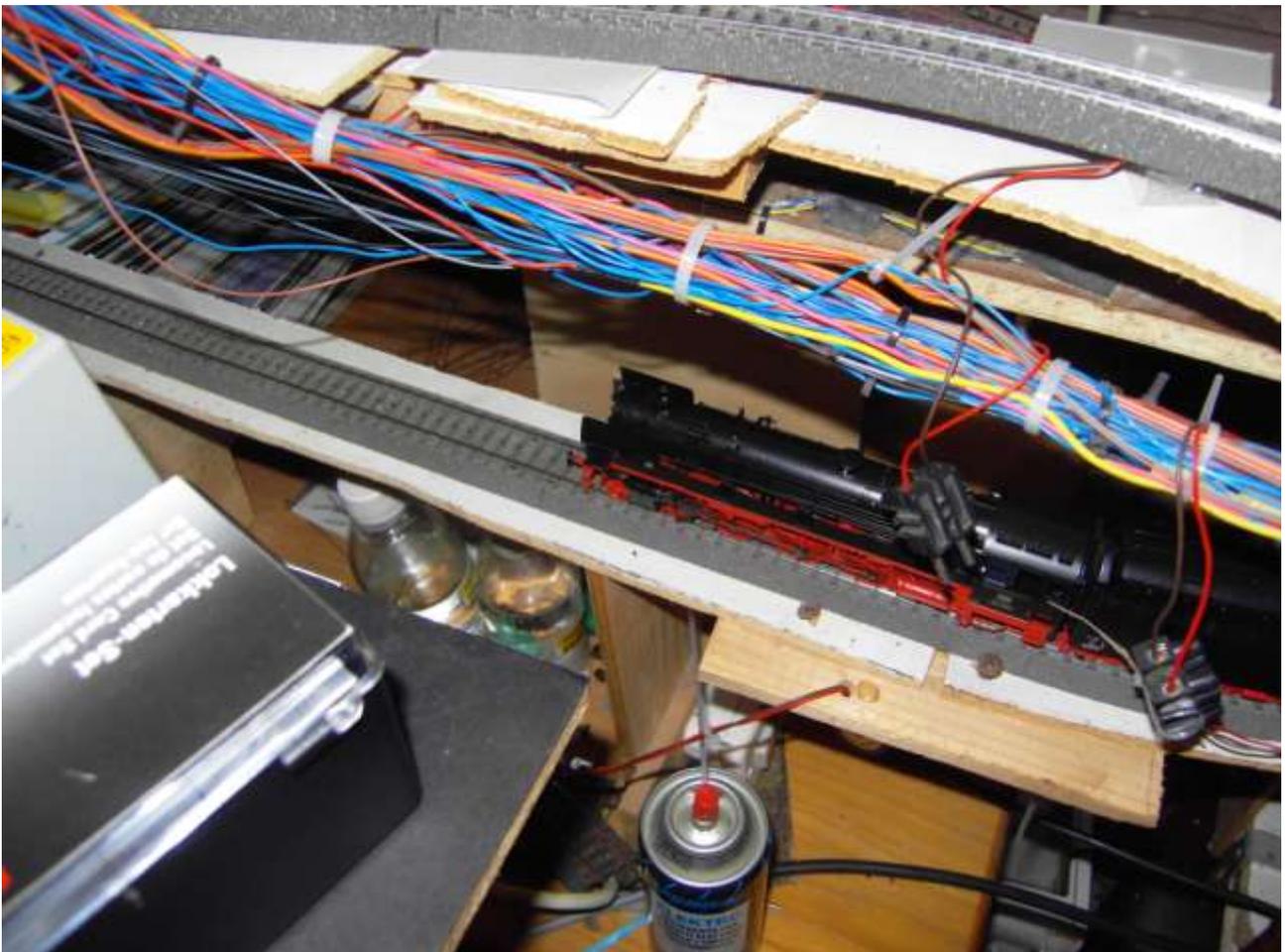


Foto n. 7: la 03 1001, superato lo scambio stretto, si dirige verso l'uscita della galleria di Vibaden.

LE PROVE A VIBADEN CON LA CENTRAL STATION 2

Le **foto dalla n. 8 alla n. 10** ci mostrano l'ingresso nella stazione del mio plastico di Vibaden della 03 1001. L'ambientazione storica del mio impianto era in quel periodo tra il 1998 ed il 1999, ultimi anni di servizio del RABe *Euro-City 154 "Killesberg"*, **art. 37546** del 2009, che cedete fermo sul 1° binario della mia stazione.

In sosta c'era un ICE 1 DB AG, sul 2° binario, sul 5° si può ammirare l'SVT 04 museale, arrivato a Vibaden, direttamente dall'ex DR, per una gita nostalgica, al momento è fermo per dare modo al treno automotore 628/928 di allontanarsi dal suo stesso binario. Sul 4° è in procinto di lasciare Vibaden una 120 col suo pesante convoglio merci. Tutto questo lo potete vedere nelle **foto n. 8, n. 9 e n. 10**.

Nello scalo vedrete in sosta anche delle 101, una 139 in verde e una 141 tutte macchine DB AG, adeguate al periodo storico.



Foto n. 8: la 03 1001 si dirige il 3° binario di Vibaden



Foto n. 9: la 03 1001 arriva a tutto vapore!



Foto n. 10: la 03 1001 anacronisticamente tra macchine del 1999

LE PROVE A VIBADEN IN UN TRATTO DIFFICILE

Le **foto dalla n. 11 alla n. 15** ci mostrano le prove della locomotiva sulle curve, *probabilmente* non posate con estrema precisione nel 2006, durante le fasi di realizzazione del mio plastico, che in pochi tipi hanno causato delle incertezze di transito (Br 01 147, Br 38 1885 e 001 161-9). Si può ipotizzare anche un difetto di produzione di una partita di curve **24530**, o di un singolo elemento danneggiato.

Ma, direte voi, allora cambia la o le curve di quel tratto...!

Già, sembra facile. Dovrei allontanare il diorama ricostruito dello scalo con tutti gli annessi e connessi... ma per carità!

LE PROVE DI ALTRI APPASSIONATI CON LA BR 01 147 ECC

Inoltre anche altri appassionati mi hanno segnalato delle difficoltà di transito della Br 01 147 in plastici dotati di deviatori stretti e livellette superiori al 25 %, rischerei di disfare un tratto per ritrovarmi poi nelle stesse ambascie.

CONSIDERATE QUESTO: agli inizi del 2006 non erano ancora in commercio né la 01 147 (**art. 39010**), né la 38 1885 (**art. 26549**), in confezione con 4 carri speciali, né la 001 161-9 (**art. 39012**) le uniche 3 macchine, su 280 testate, (tra le mie e quelle di amici che siano venuti a Vibaden con propri modelli) che abbiano accusato difficoltà nell'affrontare il tratto di curva *immortalato* nelle **foto n. 12 e n. 13** (ma nell'accezione romanesca *de li mortacc...*!), come avrei potuto immaginare quello che sarebbe successo dopo 3 anni?!

Unico consiglio che mi sento di dare è questo:

se, potete, fate in modo di poter girare sempre intorno al vostro impianto e raggiungerlo in qualunque tratto e non siate troppo egoisti, come me, che, per guadagnare (molto) spazio sui 36 m² che la fortuna già mi aveva concesso, mi sono alquanto inguaiato.

La 03 1001 ha terminato la prova più attesa, senza nessuna incertezza e si è arrestata in piena linea (**foto n. 15**), pronta a ricevere un convoglio per i test finali.

E, per concludere il discorso su quella curva famigerata: per fare un esempio le nuove Br 23, 39, 55 e 64 non hanno mai avuto problemi, per non parlare di tutte le diesel e le elettriche (*nuove*) che possiedo. E le Br 01, 03 e 18 del passato erano concepite in modo talmente robusto che non hanno mai palesato un qualsiasi problema in quel tratto.

Di questo, e di molto altro, ho avuto modo di riferire con completezza nel **Capitolo 24°**.



Foto n. 11: la 03 1001 supera il passaggio a livello



Foto n. 12: la 03 1001 affronta la curva delicata per due altre vaporeiere



Foto n. 13: la 03 1001 affronta la curva incriminata!



Foto n. 14: la 03 1001 supera brillantemente la curva e senza alcun problema



Foto n. 15: la 03 1001 ripete la prova sia a marcia avanti che a ritroso e si ferma in linea in attesa di poter agganciare un convoglio di 16 carri

LA MANOVRA CON L'AIUTO DELLA DHG 500

A questo punto, dopo che la 03 1001 ha dimostrato la sua valentia, è intervenuta la DHG 500 Vopak (quella del mio **51° Capitolo**) che ha spinto il suo convoglio di 16 carri con cui era stata testata proprio in quei giorni sul 3° binario di Vibaden (**foto dalla n. 17 alla n. 20**). A retromarcia la 03 1001 ha tranquillamente agganciato il convoglio che con *sinecura* ha trainato varie volte (**foto dalla n. 21 alla n. 28**). Onde evitare critiche: nelle **foto n. 17 e n. 25** si intravedono nello scalo in sosta una 212 e una 294 e una 101 con pubblicità, ambientabili un paio d'anni o più dopo il 1999, per non parlare della DHG 500, ma erano lì per prove tecniche di ingrassaggio e di funzionalità del gancio telex (294). La coppia di Schienenbus è ferma invece per un (simulato), restauro prima di viaggi turistici.

Le nuove locomotive acquistate di solito arrivano *a caso* ed è rarissimo che sia tempo-compatibili con il mio plastico. Recentemente con Tito Myhre abbiamo provato lo Zeppelin (del 1931!) in una Vibaden del 2003, ma questo è anche il *bello* del modellismo (**foto n. 16**). Certo non sono foto che piacciono ai “puristi”, ma come dicevano i nostri Padri i Latini: “semel in anno licet insanire!”.



Foto n. 16: Tito Myhre osserva lo Zeppelin ad elica (del 1931!) in prova in una Vibaden ambientata nel 2003



Foto n. 17: la DHG 500 Vopak prepara il convoglio di 16 carri per la 03 1001



Foto n. 18: la DHG 500 Vopak spinge il convoglio di 16 carri per la 03 1001



Foto n. 19: la DHG 500 Vopak spinge il convoglio di 16 carri per la 03 1001



Foto n. 20: la DHG 500 sta per lasciare il convoglio sul 3° binario di Vibaden

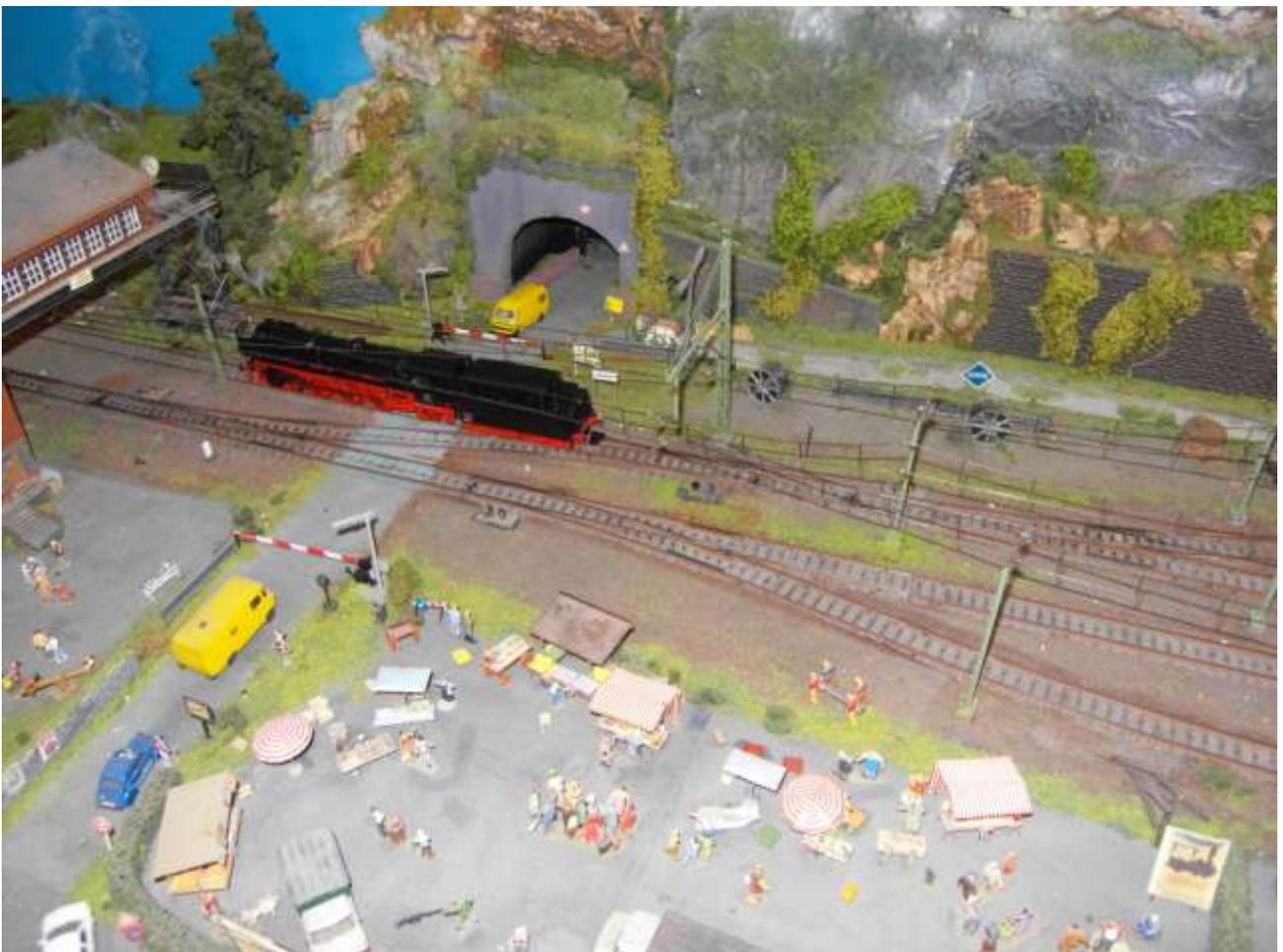


Foto n. 21: la 03 1001 a ritroso verso il 3° binario per agganciare il convoglio



Foto n. 22: la 03 1001 sul 3° binario ha agganciato perfettamente il convoglio



Foto n. 23: la 03 1001 parte dal 3° binario con 16 carri merci al traino



Foto n. 24: la 03 1001 traina perfettamente il convoglio



Foto n. 25: la 03 1001 ha superato perfettamente la curva senza incertezze



Foto n. 26: la 03 1001 lanciata sul tratto di linea dopo la galleria



Foto n. 27: la 03 1001 si arresterà lentamente al semaforo d'ingresso di Vibaden



Foto n. 28: la 03 1001 si sgancia dal convoglio e si appresta ad essere invecchiata

Dopo le prove, comprensive di soste e ripartenze da fermo davanti a semafori rossi, la 03 1001 è tornata sul mio banco di lavoro per essere adeguatamente invecchiata (le [foto](#) le avete in parte viste nella I parte di questo capitolo). A Vibaden correva (nel febbraio 2011) l'anno 1999 e purtroppo prima di tornare in servizio, non essendo prevista una sua permanenza nel Museo (le vere Br 03 10 furono tutte demolite), dovrà attendere un bel po' di anni, ovvero di settimane!



Foto n. 29: la 03 1001 graffitata tornerà in servizio a Vibaden tra molti mesi.

IN CONCLUSIONE

Questa locomotiva è una Märklin veramente nuova, costosa come tutte le Insider, ma di certo vale la pena di averla nel proprio parco macchine e, comunque, apre la strada verso un nuovo modo di realizzare dei modelli che saranno sia validi, come ci si può aspettare da un modello della Casa di Göppingen, ma anche curati nei dettagli, quasi ad un livello artigianale.

Le prossime 042, anche se non ancora in commercio, già si comprende, avranno la stessa impronta estetica e la stessa ottima motorizzazione. Nei vari mercati *online* ho già visto *un'aria di svendita* per le vecchie Br 03 e 41, persino mfx, qualche mio amico ne ha già acquistata qualcuna, secondo me non vale la pena di alienarsi ora dei capitali, perché poi *nessuno regala niente*: lasciatevi delle cartucce per i prossimi piccoli capolavori in H0!

QUANTO PESA E RICAMBISTICA

LOCOMOTORE	Br 03 1001 DB art. 37915
peso	506 grammi
pattino	206370
cerchiature*	220520
dispositivo fumo	7226 (montaggio da sopra)
illuminazione	Led (secondo esploso)
carboncini	Assenti nel motore 152377

*probabilmente sostituibili dalle classiche 7152

(II parte e fine)

Questo 55° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 53 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 stomba”

Gian Piero Cannata

