

PROVIAMO LA BR 18.3 DELLA MÄRKLIN (II PARTE)

Foto n. 1: prime prove con la 18 321 DRG a Vibaden.

INVECCHIAMENTO E REGOLAZIONI CON LA CS 1

Dopo l'episodio di amnesia della CS 1, descritto nella I parte di questo Capitolo, la macchina, nell'ottobre del 2009 (**foto n. 1**, dopo più di tre mesi dall'acquisto), fu prima *invecchiata con la grafite* (solito metodo descritto in altri miei capitoli), ma non fu da me aperta perché era stata l'amica Paola a dotarla già del dispositivo fumo **72270**.

Fu modificata con la prima Central Station (**art. 60212**), per il ritardo dell'accelerazione e del rallentamento, nonché programmata in modo che il fumo uscisse abbondantemente solo durante la marcia (sistema chiamato *Smoke dimmer*, con la CS 1).

Fu rimessa in servizio solo nel giugno 2011, ma di nuovo accantonata per il guasto al biellismo e fu l'amico Tito ha portarmi (**foto n. 2**) la trasmissione di ricambio, sotto una pioggia torrenziale, il 27 luglio del 2011. Qualche giorno dopo la *badese* era di nuovo a posto.



Foto n. 2: il 27 luglio 2011 l'amico Tito Myhre a Vibaden.

FINALMENTE IN SERVIZIO!

Finalmente, è il caso di dirlo (!), fu rimessa in servizio nel settembre del 2011, con un certo patema d'animo agli inizi perché non sapevo se l'*operazione* avesse dato buon esito e non ci fossero *rigetti* di sorta. Dopo qualche giro di prova per *sgranchirsi* le... bielle, mi riproposi di fare delle foto e mandai la mia vaporiera a rifornirsi di carbone sotto la gru, da lì si diresse verso il 5° binario, attraversando senza problemi 8 deviatori (foto dalla n. 3 alla n. 11). Si agganciò dolcemente ad un D 119, un rapido degli anni Trenta, composto per lo più da due articoli il 42762 ed il 42763, a volte rinforzato con una carrozza Hechte in più, sempre d'epoca II (foto n. 11, n. 12 e n. 13).



Foto n. 3: settembre 2011 la 18 321 DRG di nuovo in servizio a Vibaden.



Foto n. 4: la 18 321 DRG a ritroso sul 1° binario di Vibaden.



Foto n. 5: la 18 321 dal 1° binario si dirige nel deposito di Vibaden.



Foto n. 6: la 18 321 dal 1° binario si dirige nel deposito di Vibaden.



Foto n. 7: la 18 321 si rifornisce di carbone.



Foto n. 8: la 18 321 accanto ad una Br 44.



Foto n. 9: il deposito di Vibaden nel 1941 circa.



Foto n. 10: la stazione di Vibaden nel 1941 circa.



Foto n. 11: la 18 321 sta per partire dal 5° binario con un rapido D 119.



Foto n. 12: la 18 321 transita al PXL con un rapido D 119.



Foto n. 13: le carrozze del rapido D 119.



Foto n. 14: più tardi la 18 321 trainerà il Rheingold.



Foto n. 15: più tardi la 18 321 trainerà il Rheingold.

PROVE SUL BINARIO

La marcia della 18 321 è stata di una regolarità particolare, in nessun caso si è arrestata, purtroppo nemmeno durante l'episodio *dell'erba maligna* descritto nella I parte: nonostante che le ruote si fossero in quel caso alla fine bloccate, il decoder sonoro continuava ad emettere tutti i suoni e persino lo stridore della frenatura (!) e anche quello non mi consentì di capire subito il guaio.

Dopo la sistemazione e sostituzione del pezzo ha viaggiato persino per sei minuti di seguito a circa 100 km/h (in scala H0, circa 32 cm/sec) e, come è mio costume, anche a velocità ridottissima in stazione.

I convogli sono stati trainati senza apparente sforzo.

Senza ripetere il giudizio già lusinghiero, seppure per sentito dire, da me espresso nel **Capitolo 18°** nel 2008, non posso che confermare la grande impressione che suscita in me questa locomotiva... se ripenso ai modelli della Liliput del passato pur esteticamente validi (a parte la questione dei volani sfalsati), pieni di vari acciacchi causati dalla motorizzazione nel tender, non posso che congratularmi con la Märklin, ancora una volta di più.



Foto n. 16: la 18 321, *grafitata*, in una Vibaden del presente.



Foto n. 17: la 18 321 in una Vibaden del presente.

(II parte e fine)

Gian Piero Cannata

