

SMONTIAMO LA BR 18.3 DELLA MÄRKLIN (I PARTE)

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

Vengono commercializzate varie locomotive con diversi numeri di servizio/catalogo, due DRG (18 321 [art. 39020](#), e 18 327, [art. 39025](#), questa priva di suoni) altre due della 1ª epoca (serie IVh, del Granducato delle ferrovie Badesi dello stato, le bellissime 1002 in blu, [art. 39021](#) e la 1013, l'ultima, in verde, del 2011, [art. 39022](#)).

ALCUNE CONSIDERAZIONI SULLA MEMORIA DELLA CS 1

Alcuni anni fa, e grazie alle foto di un appassionato, avevo già parlato della macchina Märklin 18 321, [art. 39020](#); *era troppo bella*, e nel 2009 l'acquistai anch'io e fu proprio questa locomotiva che mi fece decidere a sostituire la mia vecchia Central Station 1 con la Central Station 2 (io ho l'[art. 60214](#), aggiornato con il 16.4 del 2011, *per ora*).

La mia Br 18 321 aveva infatti la *cattiva abitudine* di sparire dalla memoria della *vecchia* (2004?) Central Station ([art. 60212](#)), beninteso non dal suo elenco generale, ma, e peggio ancora, dalla memoria per l'uso immediato, col risultato che per richiamarla si doveva riportare la vaporiera sul binario di programmazione. Ma non me ne accorsi subito e questo per un *mio incidente* che mi tenne lontano da Vibaden

e da tutto, per quasi tre mesi. Così, quando tornai a *presiedere al movimento*, insomma quando riaccesi la Central 1, credetti che fosse stata la lunga inattività ad aver causato il blackout di memoria... ma non era così. Dopo *la mia caduta* agli inizi io, pur potendo accendere l'impianto, non potevo abbassarmi sotto il vecchio *inamovibile* ponte di Vibaden, ma grazie ad un amico, che manovrava i deviatoi, iniziai a provare la locomotiva e il Rheingold (foto n. 2), tipicamente abbinato a questa elegante Br 18. Dopo varie prove, lasciai (fine ottobre 2010) l'intero convoglio fermo su un curvone, incautamente in una zona accessibile, solo previo smontaggio d'uno *speciale pannello* (operazione laboriosa, *impossibile* per uno che a malapena si reggeva sulle gambe). Quando riaccesi la Central Station 1, appena 24 ore dopo, ormai la *frittata era fatta*. Riuscii, dopo molti ripensamenti e con infinita cautela, a strascinare letteralmente il locomotore tirandolo per... i vagoni e fortunatamente i ganci corti, di tipo *normale* tra bagagliaio e Br 18, e *conduttori* tra le carrozze, ressero allo sforzo; le cerchiature non si rovinarono, anche se la **39020** non ha un sistema *in folle*, come ad esempio accade nelle loco con il *vecchio motore C-Sinus*, o nelle Br 59 con motore con *indotto a campana*, con risultato simile al negletto sistema *S-drive* della Rivarossi, che a volte tornerebbe veramente utile.



Foto n.2: Vista dall'alto della Br 18. 321 col Rheingold a Vibaden.

L'increscioso episodio, seguito da molti altri e con diverse macchine e convogli, mi indusse ad acquistare la CS 2 che, nonostante in due anni abbia incrementato molto il numero dei mezzi mfx o fx, non perde la memoria e, in più, può velocemente richiamare una loco tramite le *Lokkarten*. Per approfondire l'argomento vi raccomando la lettura, specie se state acquistando una CS 2, del mio **40°** Megacapitolo, scritto nella nostra Lingua, per dare una prima mano a chi si accosta a questo *complesso* mondo informatico ferroviario modellistico.



Foto n. 3: anteriore della mia 18 321 elaborata a Vibaden.

ARRIVO A VIBADEN

Della Br 18 321, e dell'estetica del modello, ho già ampiamente parlato nel mio **Capitolo 18°**, in questo mi occuperò invece della parte di cui, non avendo il modello sottomano, non avevo potuto riferire e cioè della meccanica ed elettronica interna.

Nel periodo in cui mi arrivò la 18.321 nel mio impianto *correva l'anno* 1982 all'incirca. Grazie infatti ad una mia costante ricerca storica, gelosamente archiviata, io so sempre quando un mezzo, a vapore, diesel ecc, è ambientabile storicamente e fra qualche tempo sarà a tutti possibile consultare nel sito www.3rotaie.net il mio libro "Serena discussione" che al § 16 nella parte intitolata "**Vibaden impianto camaleonte**", approfondisce l'argomento. Il prezioso pacco Märklin

fu aperto, ma non feci in tempo a fare delle vere prove perché caddi malamente e dovetti rimandare, e di molto, la vera conoscenza del modello. Sulla **foto n. 4**, datata 8 gennaio 2010, quando potevo di nuovo muovermi *benino* a Vibaden, qualcuno potrebbe giustamente fare cento obiezioni per la presenza in stazione d'un convoglio di Silberling DB AG del 1999 perlomeno, giustissimo.

In realtà l'immagine ritrae sullo sfondo una 150 in versione 1980 circa, una 120 (di serie e sul 4° binario) e una 212 in blu/crema sul 1° binario e questi rotabili erano compatibili per l'epoca, mentre sia la 18 321 (1925) che la 141 061-2 rossa (1998) erano *leggermente* anacronistici, ma per le *prove* questo accade spesso in qualsiasi impianto e anche nel mio in cui cerco di non mescolare il... *diavolo con l'acqua santa!*

Nella **foto n. 5**, ambientata negli anni Trenta, ma scattata ad oltre due anni dall'acquisto della Br 18 321, è però ristabilita la correttezza dal punto di vista storico. Detto questo, nel paragrafo seguente vi svelerò *il vero motivo* che mi ha costretto a smontare la *mia bella 18*.



Foto n. 4: la mia 18 321 in una Vibaden anacronistica.



Foto n. 5: la mia 18 321 in una Vibaden del 1939.

IL VECCHIO PONTE DI VIBADEN E... LA MIA CADUTA

Per tutti coloro che non hanno ancora visitato il mio impianto (a proposito, venite!) sono costretto a spiegare che sino all'ottobre 2009 un ponte (foto n. 6 di Marco palazzo) univa due sponde e consentiva a me, che non sono mingherlino o ad altri, di raggiungere, passandoci sotto, la zona *centrale-comandi*, per manovrare i deviatoi. Con gli anni dal 2006 ad oggi si sono alternate le centraline Control Unit 6021, la CS 1, con relative MS 1 e, per ora, la CS 2 (60214) e varie MS 1 e una MS 2, in più, grazie al dispositivo 60128, operano ancora una 6021 ed una abbinata Control 80 F.

Ma la *ria sorte*, come ho già detto, si accanì sul sottoscritto, in più anche quando riuscii a rimetter piede nella sala hobby non potei per altre settimane inchinarmi. Fui così costretto a smantellare il rigido ponte e sostituirlo con una passerella mobile (foto n. 7). La foto n. 6, del 2006, avrebbe potuto essere scattata sino al 19 luglio 2009 (il 20 luglio caddi e mi rovinai i tendini di entrambe le ginocchia!), ma la foto n. 8, presa quasi dalla stessa angolazione, è stata da me scattata nel settembre 2011.

Il ponte non fu più ripristinato perché molti mi rimproveravano di

non poter vedere convogli su un tratto di linea libero e così creai una nuova tratta inamovibile, ma sempre sospesa (**foto n. 8 e n. 10**).



Foto n. 6: il ponte del mio plastico sino al luglio del 2009.

La *temporanea* passerella mobile non prevedeva però la possibilità di utilizzare la linea aerea, sia elettricamente per le poche analogiche che ancora prendono corrente dalla catenaria, sia esteticamente per tutti i mezzi digitali che posseggano pantografi. Infatti la passerella, se alzata, costringeva a staccare la filatura e quando la si riabbassava si sarebbe dovuto ogni volta (!) provare almeno venti tipi di locomotori diversi, che mal sopportano una catenaria tirata provvisoriamente.

Specialmente **pantografi*** monobraccio delle 152 DB AG (**art. 601323**), o quelli dei 120 prototipo, nel reale del 1979, (**art. 609649**) o degli ICE (**art. 601434**) erano ostici e si impigliavano facilmente, rinunciai e per qualche tempo tutti i locomotori viaggiarono, come accade in molti plastici ben più *famosi* aperti al pubblico, con gli archetti abbassati.

Detto ciò, e per non andare troppo fuori tema, date preventivamente un'occhiata (**foto n. 8**) all'erba che costeggia la linea ferroviaria... *poi capirete meglio*.

***attualmente è in corso una revisione dei numeri dei pezzi di ricambio.**



Foto n. 7: la passerella mobile del mio plastico sino al novembre 2009.



Foto n. 8: il ponte sostituito da un tratto di linea (settembre 2011).

LA CENTRAL STATION 1 SMEMORATA

Le **foto n. 9 e la n. 10** si riallacciano al discorso *dell'incidente* con la *smemorata* CS 1 che mi bloccò la mia Br 18 321 e il suo Rheingold sul curvone dello sfondo. Mentre le prime prove con la mia locomotiva e il suo invecchiamento erano già stati effettuati sin dalla prima metà dell'ottobre 2010, nell'immagine **n. 9**, datata 7 novembre 2009, si vede il convoglio bloccato e nella **foto n. 10**, datata 1° dicembre 2009, avevo già trascinato la locomotiva Br 18 e poggiato le carrozze Rheingold momentaneamente sul tetto del deposito; allora ormai la nuova tratta, sostitutiva del vecchio ponte, era stata terminata.

Poi, una volta recuperata la macchina e le carrozze, non potei utilizzarle molto per la questione crono/storica del mio plastico e per quasi due anni tutto fu riposto nelle vetrine.



Foto n. 9: sullo sfondo la 18 321 e le carrozze del Rheingold bloccate.



Foto n. 10: la nuova tratta e sul tetto dei garage le carrozze Rheingold.

L'ERBA... MALIGNA

Arrivarono poi a Vibaden, nel giugno del 2011, gli anni Trenta, che potete seguire nella I parte del mio **Capitolo 63°**, mi decisi così a rimettere in ordine di marcia la mia beniamina con la supervisione della CS 2, acquistata nel febbraio del 2010.

Attivai in servizio la mia 18 321 che sfrecciò senza problemi, docile al comando della mia nuova Central. Dal deposito si diresse sulla linea per agganciare un convoglio, con quello si diresse verso la grande galleria (**foto n. 11**) per uscire poi dalla tratta aperta... ma il guaio era in agguato perché per uno sfortunato caso avevo poggiato, ma non fissato, durante una sistemazione del ghiaietto, un cespuglio d'erba filamentosa vicina ai binari, *dimenticandolo*, perché per dieci giorni non ero potuto tornare a dirigere il movimento a Vibaden (motivi stavolta *normali!*).



Foto n. 11: la 18 321 va incontro al suo destino che la bloccherà.

Uscendo dalla galleria (la **foto n. 12** è una pura *ricostruzione del fattaccio*) il ciuffo d'erba fece sviare il carrello anteriore e, peggio, una parte fu *agganciata* dal delicato biellismo della "Badese", il movimento delle ruote scalzò via l'erba ma i filamenti (visibili tra l'altro nelle **foto n. 17 e n. 18**) si aggrovigliarono sempre più durante la marcia, prima che il *rumore dello sviamento* (la loco era fuori della mia portata visiva) mi facesse arrestare il convoglio. L'intreccio creatosi riuscì a spezzare il microscopico ribattino della manovella detta del *Settore*, quella che manovra la biella del cassetto di distribuzione. Detto in parole molto volgari: un gran casino.



Foto n. 12: la 18 321 aggancia durante la corsa un ciuffo d'erba filamentosa che spezzerà parte del biellismo (ricostruzione).

IL BIELLISMO VA SOSTITUITO

Quando accade un simile *accidente*, per dirla come il Manzoni, non resta che ordinare il pezzo di ricambio. I ribattini, microscopici, non sono riparabili e non esistono come ricambi. Per un problema di disordine (mio) non ho ritrovato il pezzo sostituito e, per darvi un'idea di come è fatto realmente, nella [foto n. 13](#) potete vedere quello di una Br 011 056-9 del 1991 ([art. 3390](#)), ovviamente è molto più grossolano del nuovo biellismo della 18. 321, ma vi fa capire che sostituirlo non è certo una passeggiata si deve *per forza* smontare il mantello.

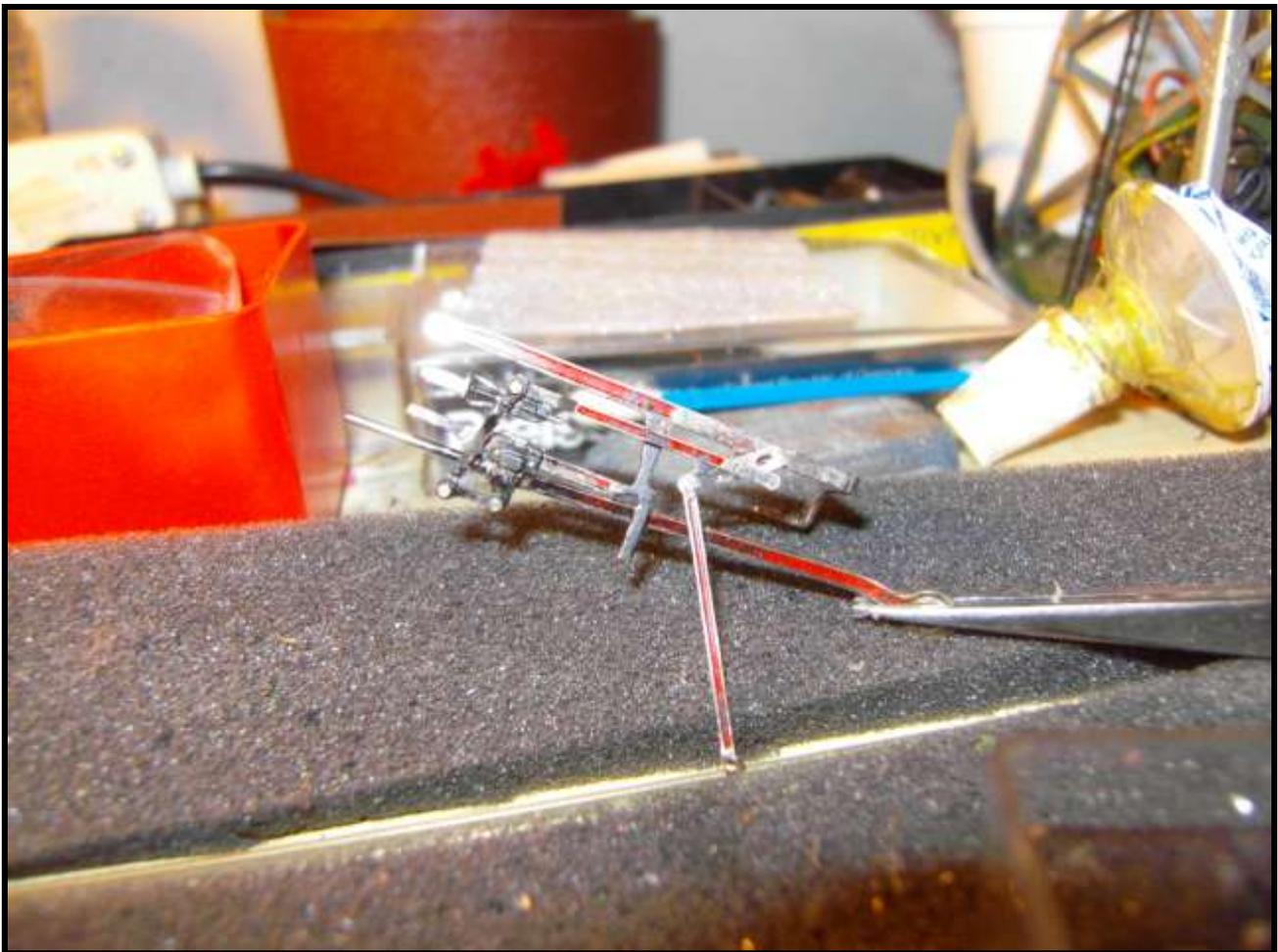


Foto n. 13: manovella e distribuzione (qui di una 011).

LA SFIDA

Volevo inviare la mia *malata* a Paola Spiniello, ma per sfida ordinai solo il pezzo n. 44 dell'esplosivo della 39020 (foto n. 14 e n. 15), descritto come **Gestänge links n. 117676**.

Gestänge si può tradurre in italiano tecnico in tiranteria del biellismo compresa la testa a croce, bielle e glifo. Nel modello sostituirlo non è facile e non mi azzardo a perdere tempo a spiegare come abbia fatto, tanto più che è stata la bravissima Paola ad aiutarmi, telefonicamente, durante l'operazione. Sono certo che nessuno sarà così sfortunato da ripetere la mia esperienza...

Queste note servono solo per aiutarvi nello smontaggio del mantello, comunque necessario per inserire dal basso il dispositivo fumo 72270 e per ingrassare il motore (grasso speciale Trix), stavolta (foto n. 22) facilmente raggiungibile il foro per l'operazione da effettuare ogni 40 ore circa, ma... di utilizzo sui binari.

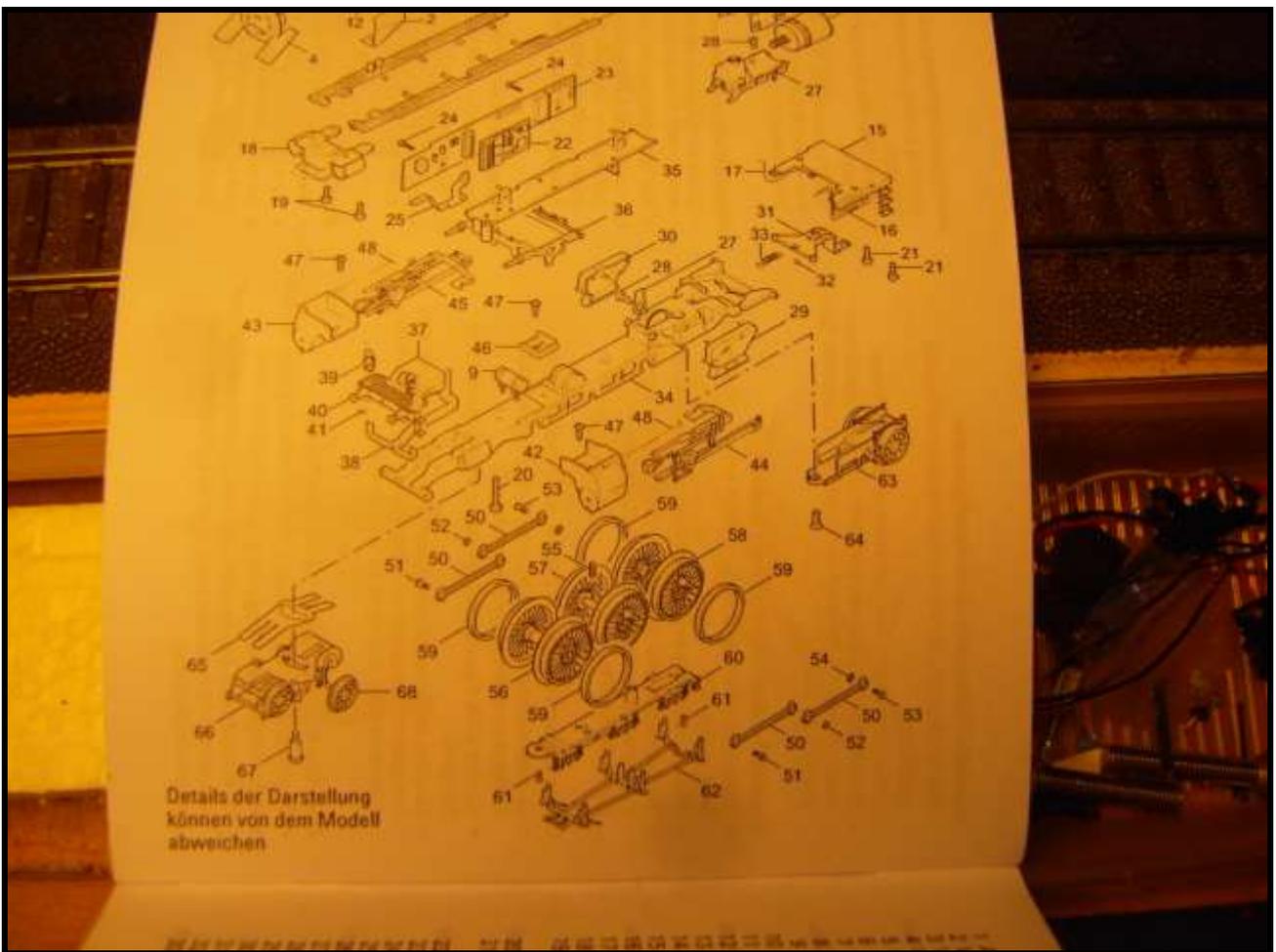


Foto n. 14: l'esploso della 18 321.

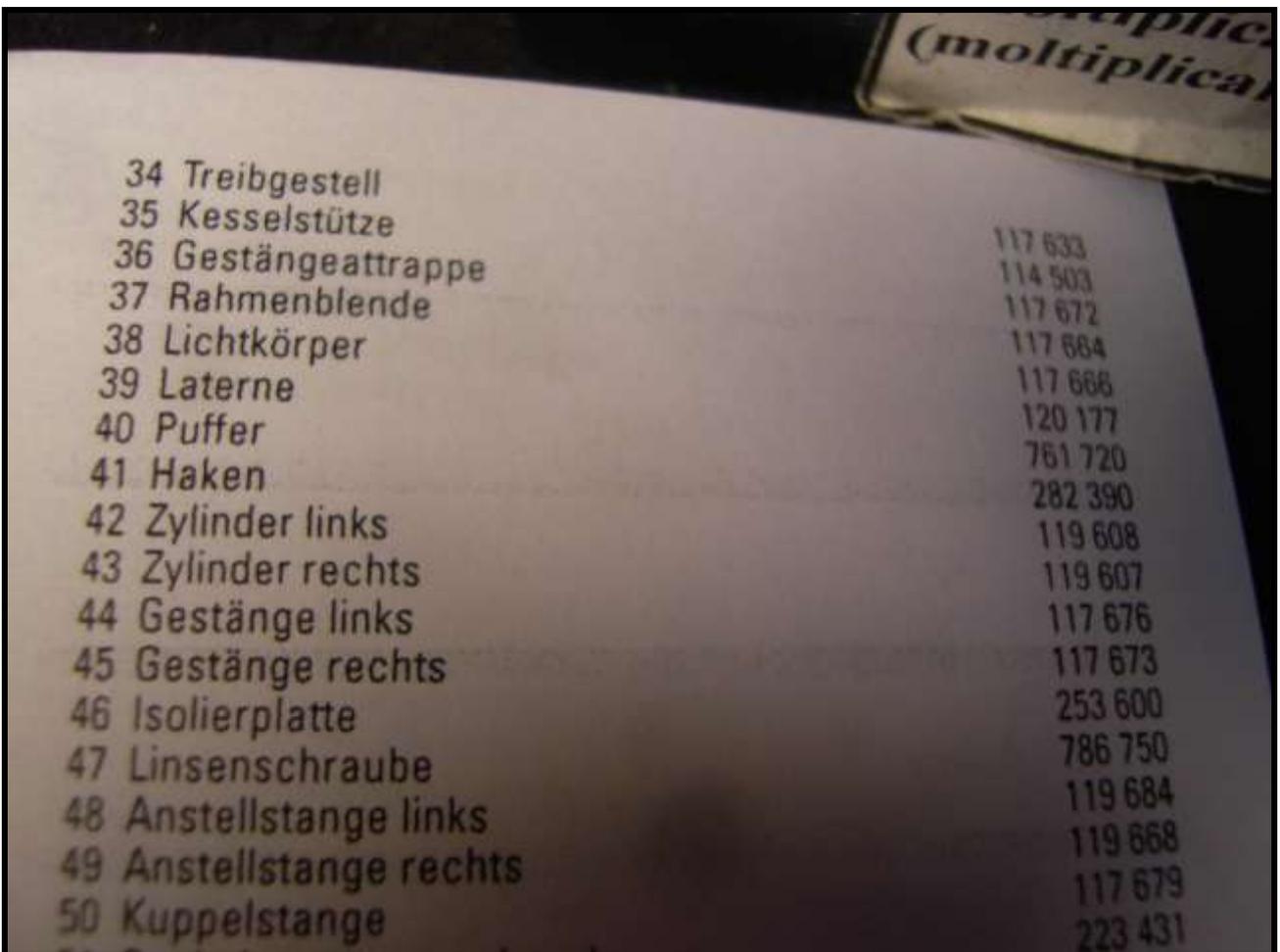


Foto n. 15: ho ordinato il pezzo n. 44, Gestänge links.

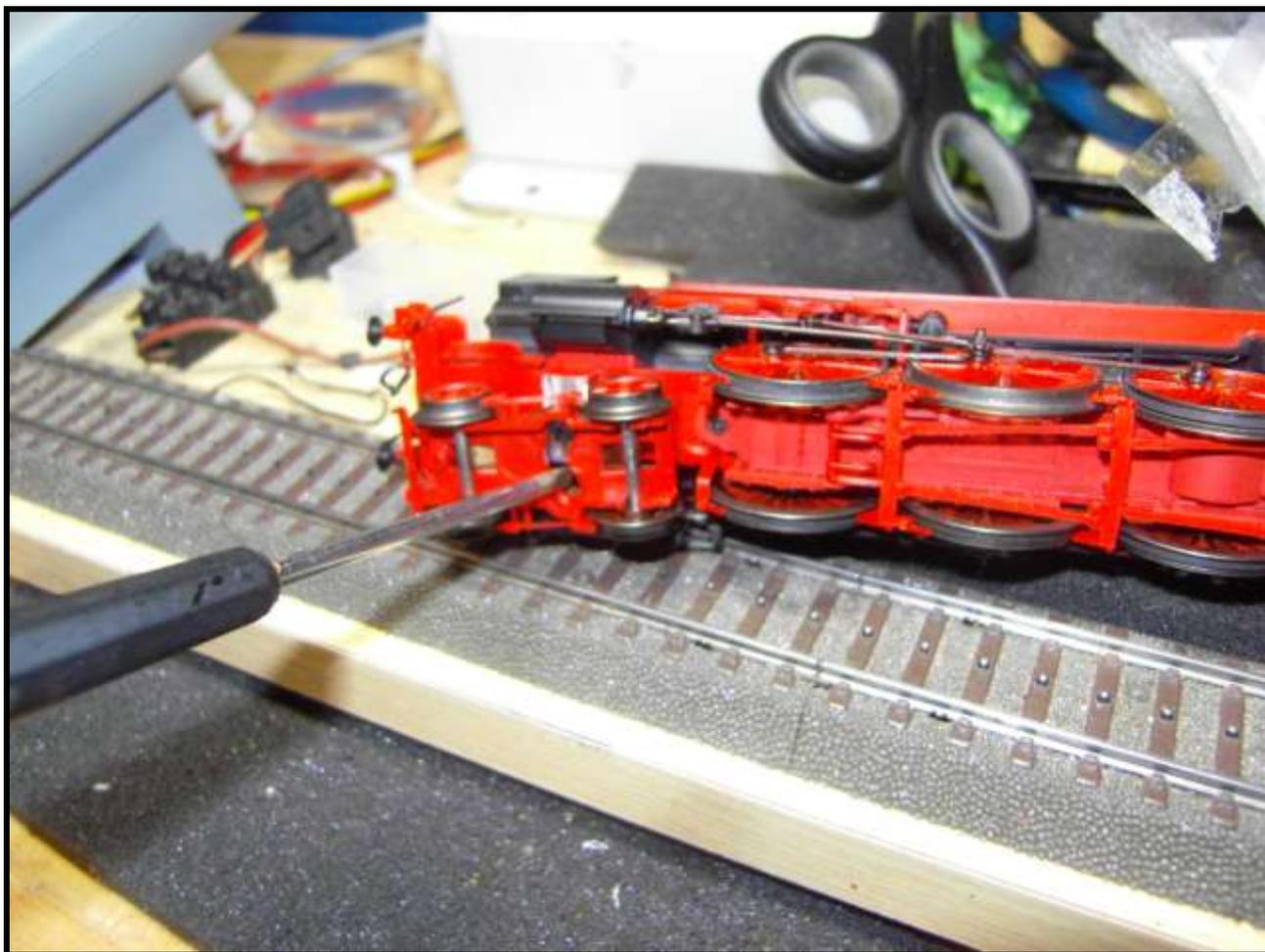
SMONTARE IL MANTELLO

È sufficiente allentare tre viti e per questo seguite dalla [foto n. 16 alla foto n. 21](#), con le solite accortezze nel conservare le tre viti.

Non mostrerò *l'operazione biellismo*, ve la risparmio, ma si intuisce che non sia necessario allontanare il carrello anteriore per togliere la caldaia, mentre lo è per pulire il groviglio e sostituire il pezzo rovinato dai filamenti d'erba. All'interno il solito *ordine* e la sensazione che nulla sia stato *lasciato al caso*; la piastra con il decoder ([foto n. 23](#)) è stata sollevata sempre per l'operazione smontaggio/rimontaggio della tiranteria rovinata... a voi non servirebbe!

Un'occhiata alla meccanica ci fa capire che la 18 321 traina con facilità il Rheingold o qualsiasi altro convoglio passeggeri anche su livellette non proprio rispettose del fatidico 25%, grazie alle 4 cerchiature di aderenza che la rendono veramente un *ercolino*, come del resto le Br 39 e 55, tutte fornite di 4 cerchiature.

Ultima segnalazione personale: da molto tempo ho programmato la mia 18, con la Central Station 1, con il dispositivo fumo *sistema smoke dimmer* al massimo. Nel mio [40° Capitolo \(II parte\)](#) parlai dei rischi che questa programmazione comporta (a detta dei tecnici Märklin), ma nella badese tutto fila *fumosamente* bene...



[Foto n. 16](#): a fine luglio 2011 ho ricevuto il pezzo 117676 e debbo smontare il mantello della mia 18 321.

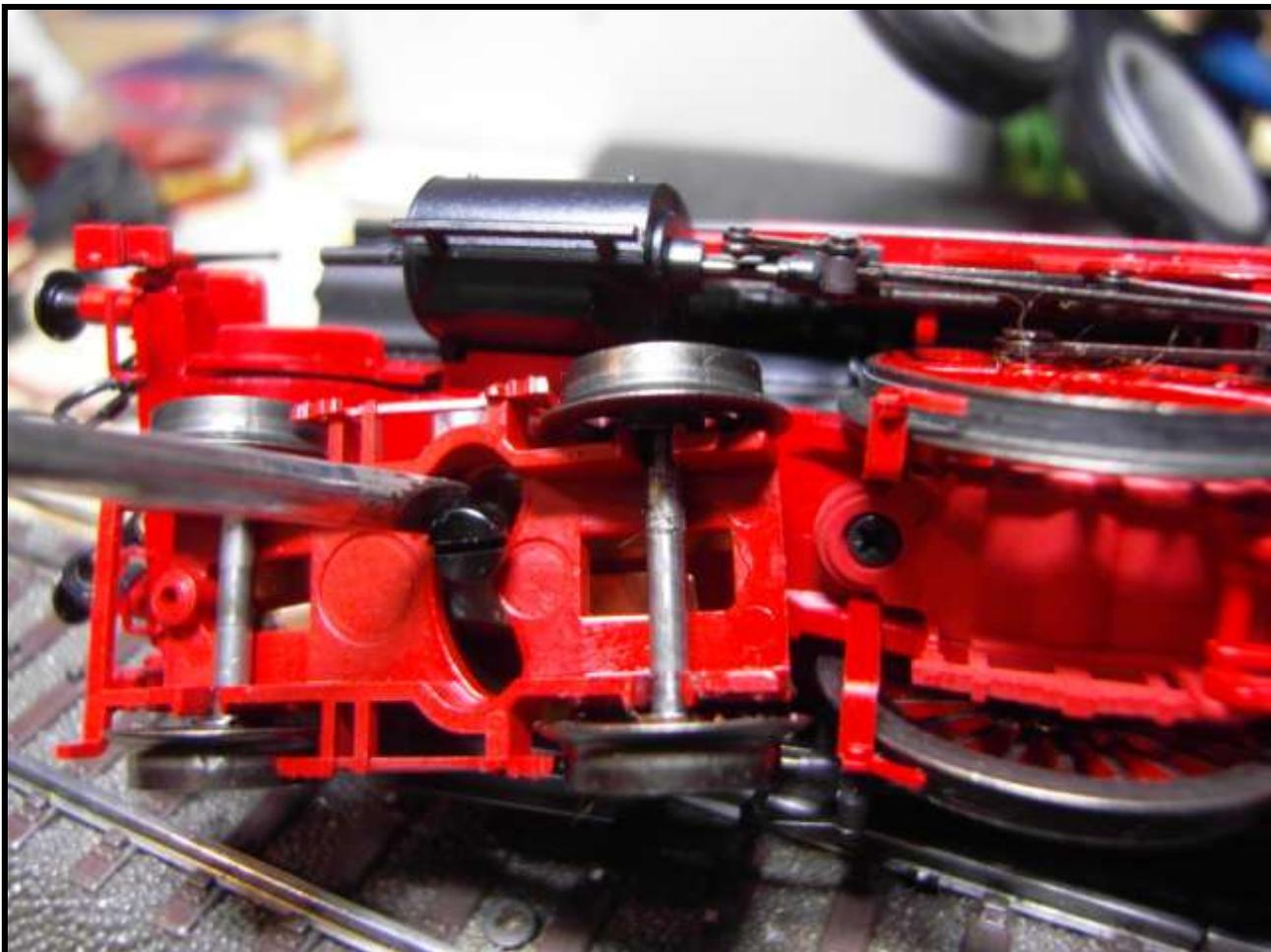


Foto n. 17: la prima delle viti da allontanare nel carrello anteriore

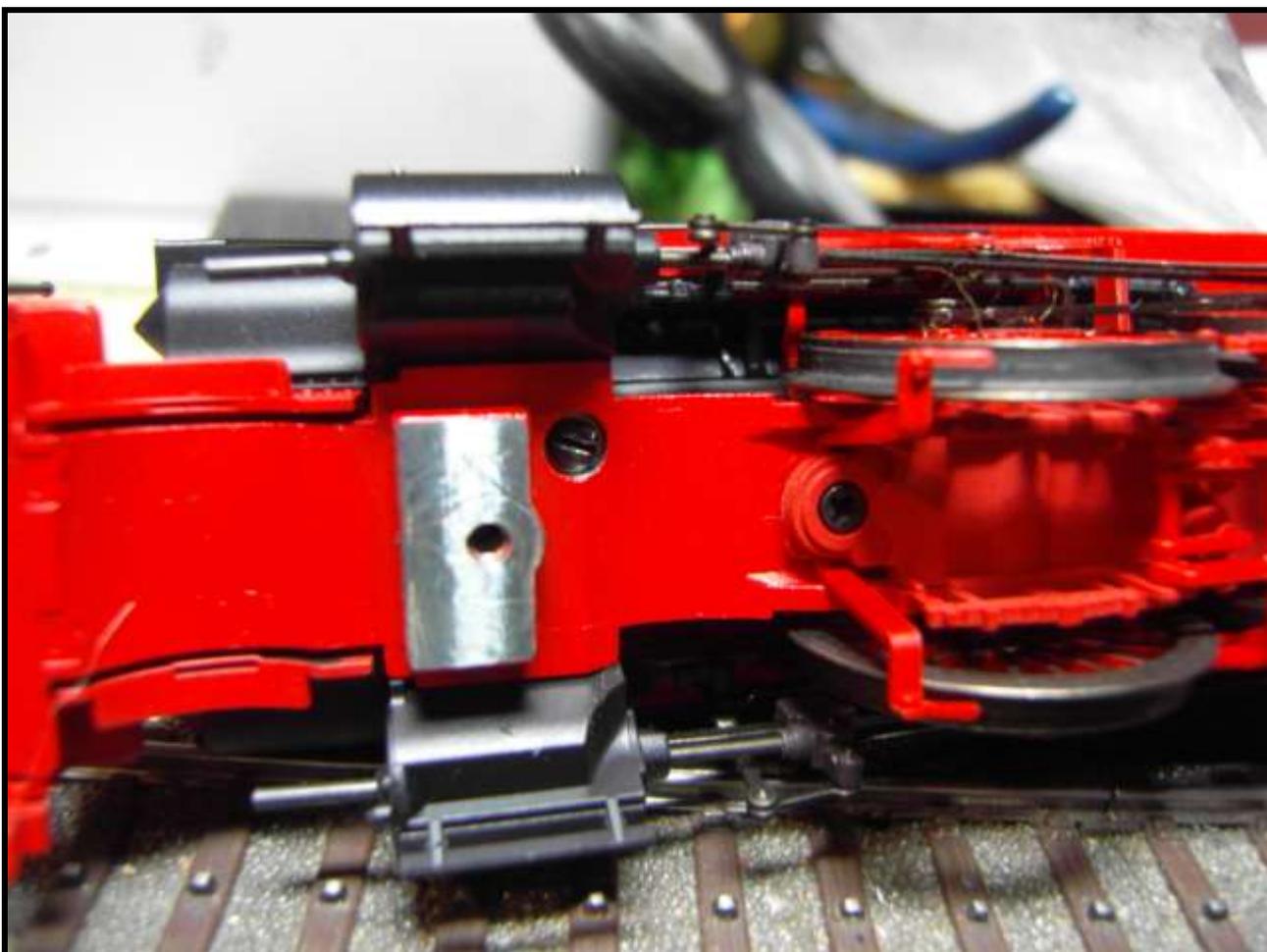


Foto n. 18: ancora dei filamenti nel biellismo rovinato e carrello anteriore allontanato per sostituire la tiranteria.



Foto n. 19: le due viti piccole nascoste sotto il carrello posteriore.

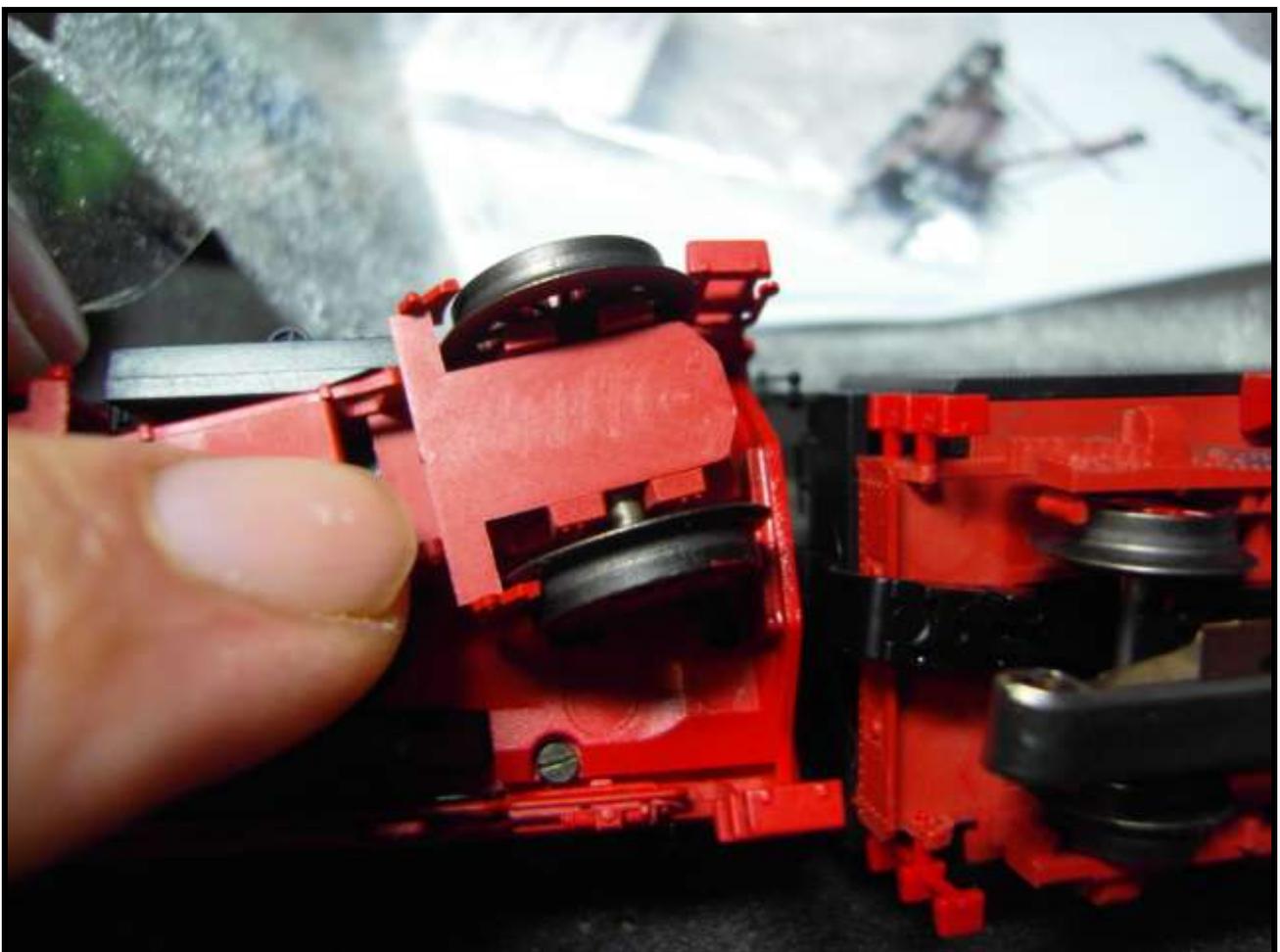


Foto n. 20: le due viti piccole nascoste sotto il carrello posteriore.



Foto n. 21: le tre viti allontanate per smontare il mantello 18 321.



Foto n. 22: la Br 18 ha il motore facilmente accessibile per l'ingrassaggio (a destra e sotto la piattina/dati).

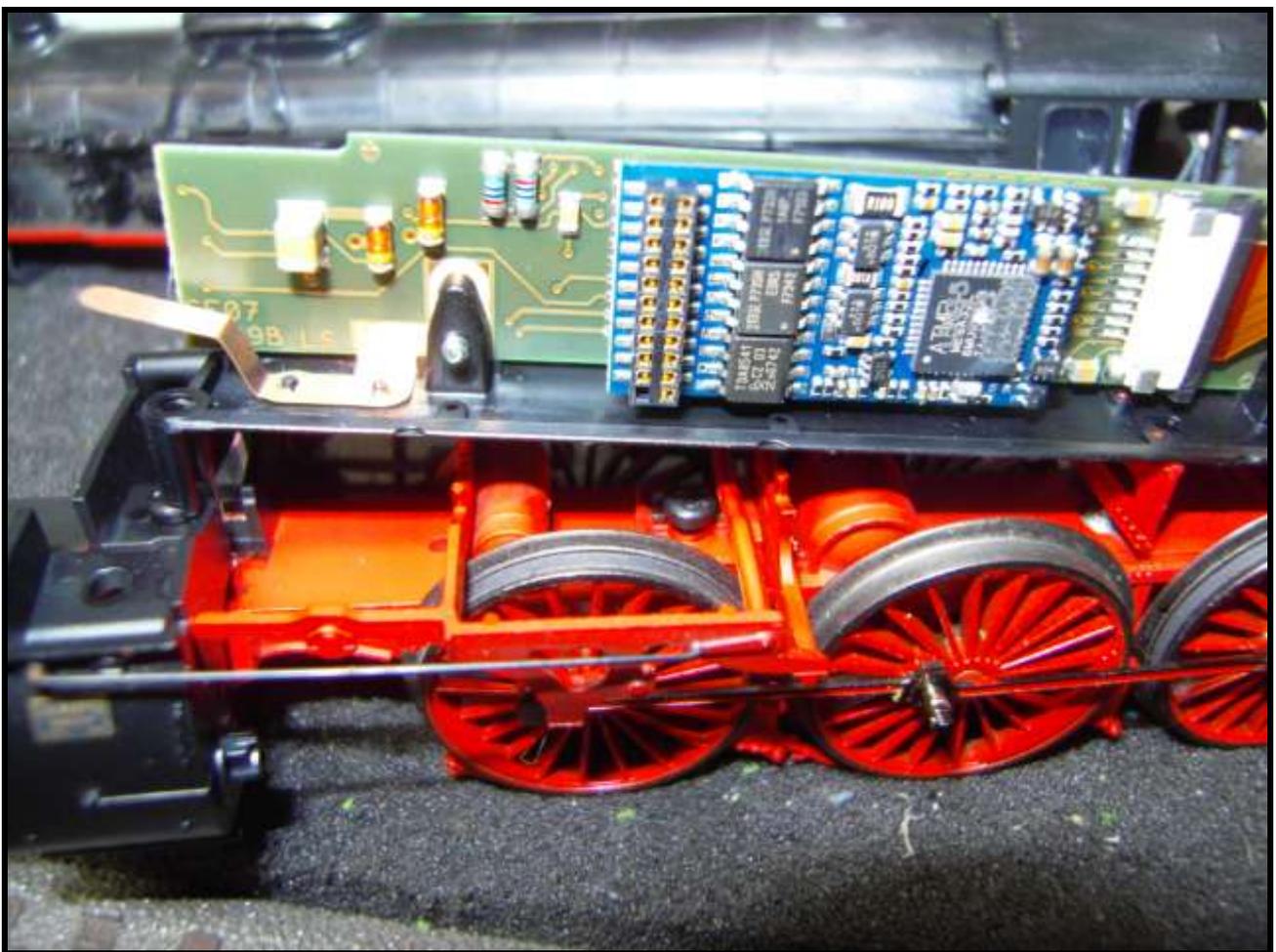


Foto n. 23: la piastra con il decoder, il biellismo è già smontato

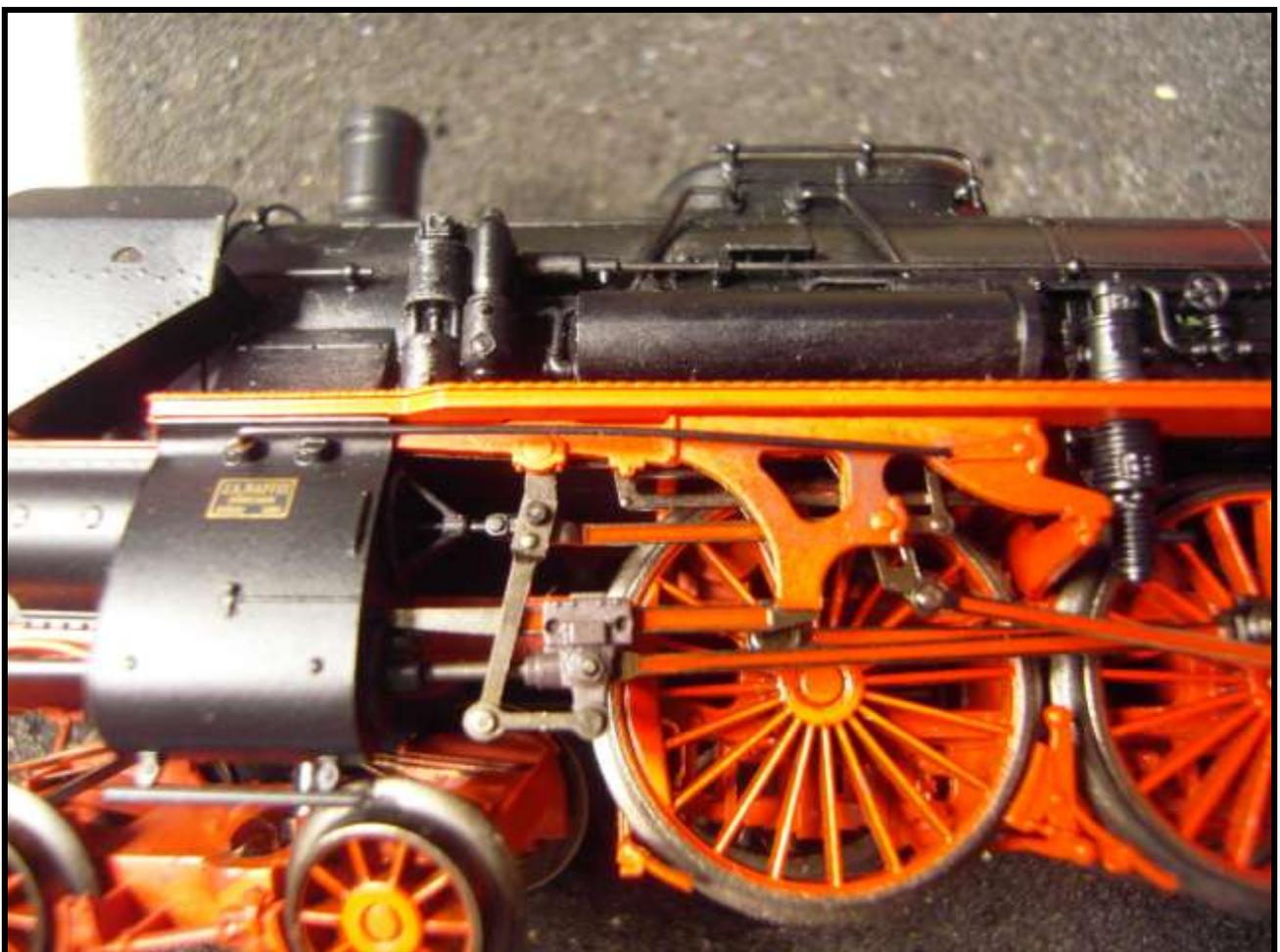


Foto n. 24: particolare del biellismo rimontato

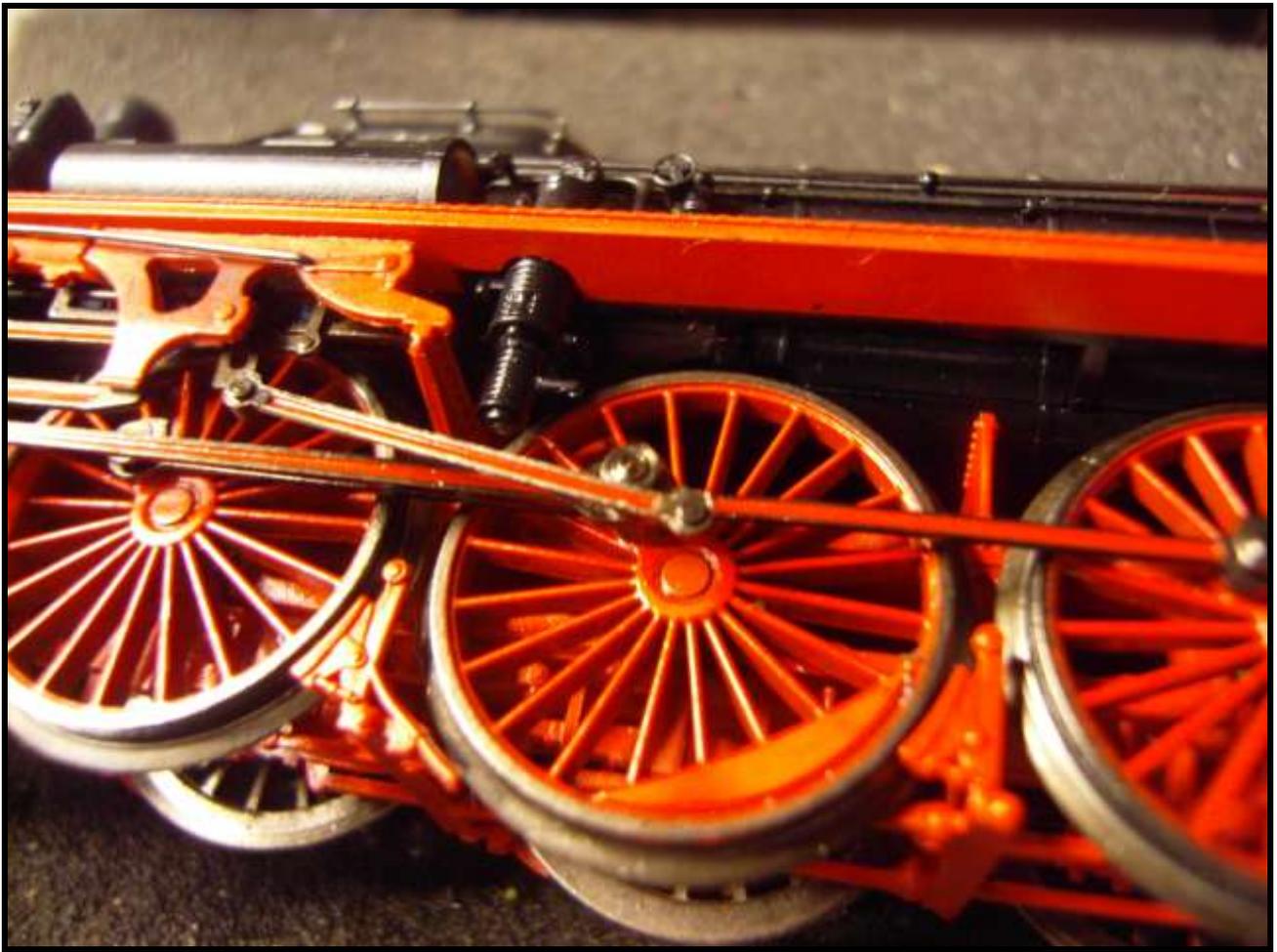


Foto n. 25: particolare del bellissimo rimontato

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

