

**LA NUOVA BR 50 MÄRKLIN****- Märklin art. 37810/37811/37813 –****III parte****PROVE A VIBADEN CON COPRISTELI APPLICATI**

Dopo l'applicazione dei copristeli (**foto n. 1 e n. 2**, ingrandita) ho fatto ripercorrere alla mia Br 50 1013 gli stessi percorsi che avete visto nelle foto della **II parte**. Nulla è cambiato, come era prevedibile, e come è ben indicato dal libretto delle istruzioni riguardo al montaggio di questi aggiuntivi estetici. Del resto, se si possono montare, è *un bel vedere*, e, anche se non possiamo far affrontare alle macchine curve molto strette, ricordiamoci il vero scopo del nostro Hobby che è quello di tentare di riprodurre in scala una situazione ferroviaria reale e lo smistamento dei carri, la loro collocazione sui diversi binari di un deposito, anche piccolo, nella realtà non viene quasi mai effettuata dai grandi *bestioni*, ma da piccole locomotive da manovra.

**Foto n. 1: la Br 50 1013 in prova con i copristeli montati.**



Foto n. 2: la Br 50 1013, ingrandimento dei copristeli montati.

## INSERIMENTO DEL PERSONALE DI MACCHINA (MACCHINISTA E FOCHISTA)

Per collocare il macchinista o *Lokführer* con il braccio ben poggiato, come lo vedete nella [foto n. 3](#), ho dovuto limare quasi del tutto i suoi piedi! Forse per problemi di spazio la Casa di Göppingen usa anche nelle nuove particolareggiate e spaziose cabine, collocare il pavimento ad una altezza tale che solo un macchinista alto in scala H0, si fa per dire, al massimo un metro e sessanta (tedesco poi) potrebbe affacciarsi come si deve. E, come si vede nella [foto n. 6](#), prima (cioè quando praticamente il grosso motore invadeva la cabina) il secondo finestrino, dotato di vetro, riusciva a mascherare l'esagerata altezza del macchinista (rileggi il paragrafo specifico - 4° confronto: i finestrini - nella I parte di questo capitolo), ed il fuochista o *Heizer*, doveva essere *parcheggiato* davanti all'apertura della carbonaia sul tender, dove almeno lo spazio c'era. Ora in queste nuove vaporiere è collocabile anche affacciato al finestrino sinistro. Certo il fuochista è alto circa un metro e ottanta (un *gigante* rispetto al macchinista così... *limato*), ma comunque anche al vero era, e doveva essere, molto robusto. Il tutto è illustrato nelle [foto n. 4, n. 5 e n. 6](#).



Foto n. 3: la Br 50 1013 con il Lokführer ben affacciato (limato!).

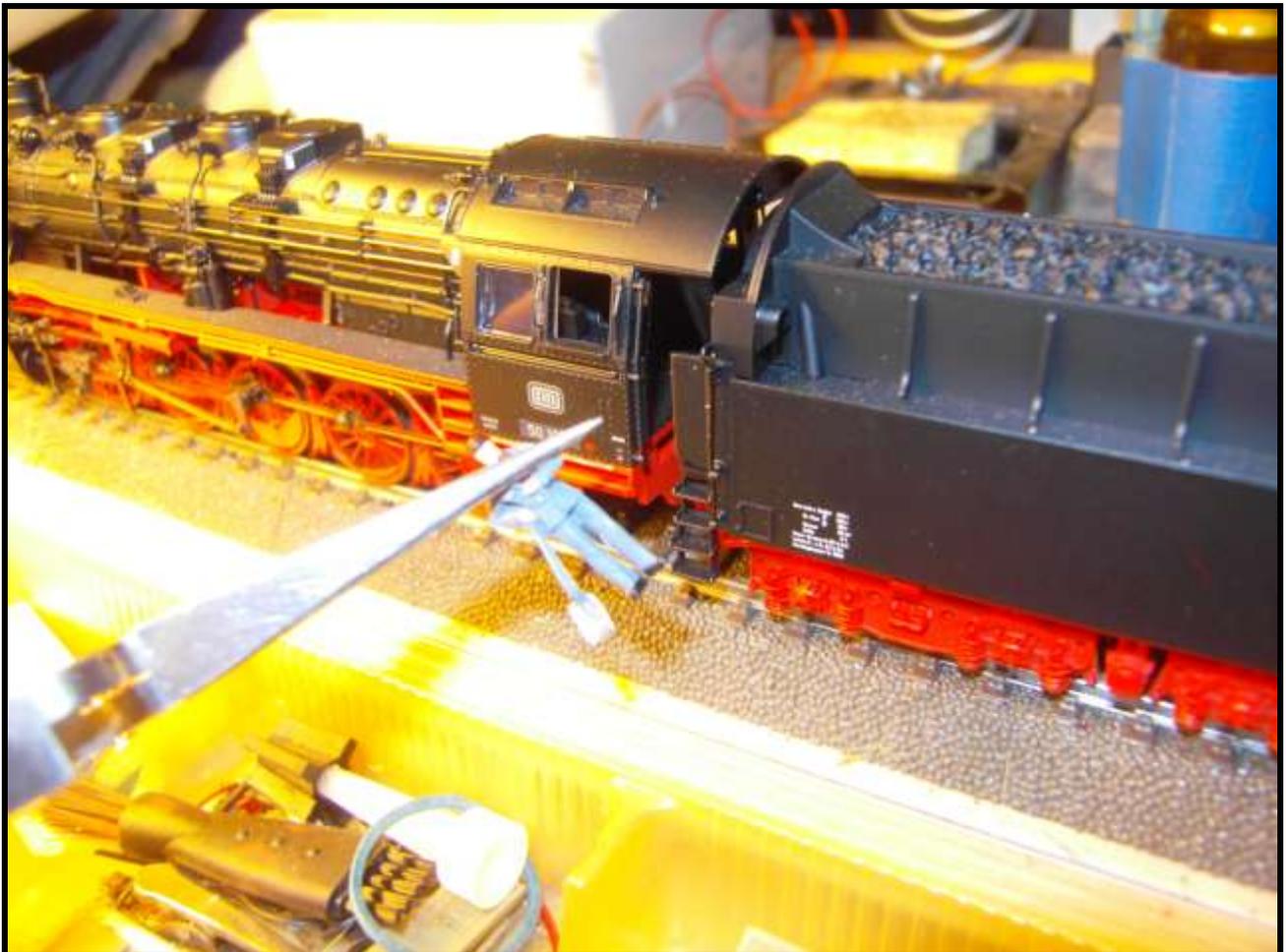


Foto n. 4: il fuochista ha già i piedi incollati.



Foto n. 5: il fuochista può essere collocato nell'ampia cabina.



Foto n. 6: nelle vecchie loco il fuochista era davanti alla carbonaia.

## INVECCHIAMENTO E “GRAFITAGGIO”



Foto n. 7: la Br 50 1013 con il colore di fabbrica (Märklin).

Già nel mio libro “Serena discussione...” che potete gratuitamente consultare nel sito [www.3rotaie.it](http://www.3rotaie.it) avevo espresso il mio pensiero assolutamente personale, vi ripropongo un brano:

Per chi ha deciso di continuare la lettura non sarà più *scandaloso* leggere quanto sto per descrivere.

Una locomotiva a vapore, nella cruda realtà in scala 1:1, è il meccanismo umano più sporco e, diciamolo, più inquinante che ci sia. Chi ha visto in azione uno solo di quei “mostri d'acciaio” ed ha sentito il loro odore, percepito il calore e l'umidità che emanano, mi capisce. Sono nato *al tempo del vapore* (...). Negli anni dell'università, smistavano (*N. di A. i dirigenti del nodo ferroviario nel centro Italia*) ad Orte, ogni volta e con patetica lentezza, i due vagoni provenienti da Roma Termini (in uno, di seconda, c'ero io!) che proseguivano verso Perugia, con una locomotiva da manovra forse una FS 835 (?) che non riuscivamo mai a vedere, ma quanto a chiasso e fumo... Osservate due foto (...) nella prima (*N. di A. in questo capitolo ora è la foto n. 7*) la nuova (ora è la Br 50 1013) appena uscita dalla scatola, lucida come non mai. Collezionate? Non continuate, le prossime foto vi sarebbero fatali! Vi dirò che nei

primi anni Ottanta, sempre (*N. di A. perché già citato*) il Maestro Aldo Festola mi insegnò la tecnica dell'invecchiamento o comunque dell'effetto ottico che si riesce ad ottenere sui mantelli delle vaporiere con la *grafite*.(...)

Dunque io uso *invecchiare* le vaporiere, le diesel e le macchine elettriche, a meno che non siano destinate solo ad un uso particolare come, per fare un esempio, lo *Zeppelin* ovvero l'automotrice a elica Kruckenberg che se dovessi invecchiare la dovrei praticamente distruggere, vista la brutta fine che ha fatto già negli anni Trenta dello scorso secolo.

Nella **foto n. 8** la locomotiva dal colore iniziale troppo nuovo viene da me sporcata **foto n. 9, n. 10, n. 11 e n. 12** nelle varie sue parti: mantello, bellissimo pompe e accessori nel sottocassa che, dal colore impossibile nero lucido e rosso sfacciato, almeno assumono la giusta colorazione di vaporiera "vissuta". Calcolate sempre che dopo qualche ora con un pennello da fard io sfumo la grafite e che con il tempo il colore può anche mutare in intensità. Nella **foto n. 13** la mia Br 50 1013 sta entrando nella stazione di Vibaden sul 1° binario a tutto vapore. *Nelle prime foto il fuochista è posizionato indietro e solo successivamente è stato collocato nella cabina* (**foto n. 13**).



**Foto n. 8: la Br 50 1013 con il colore di fabbrica (Märklin).**

\*grafitaggio neologismo coniato per la tecnica d'invecchiamento.



Foto n. 9: la Br 50 1013 invecchiata con grafite.

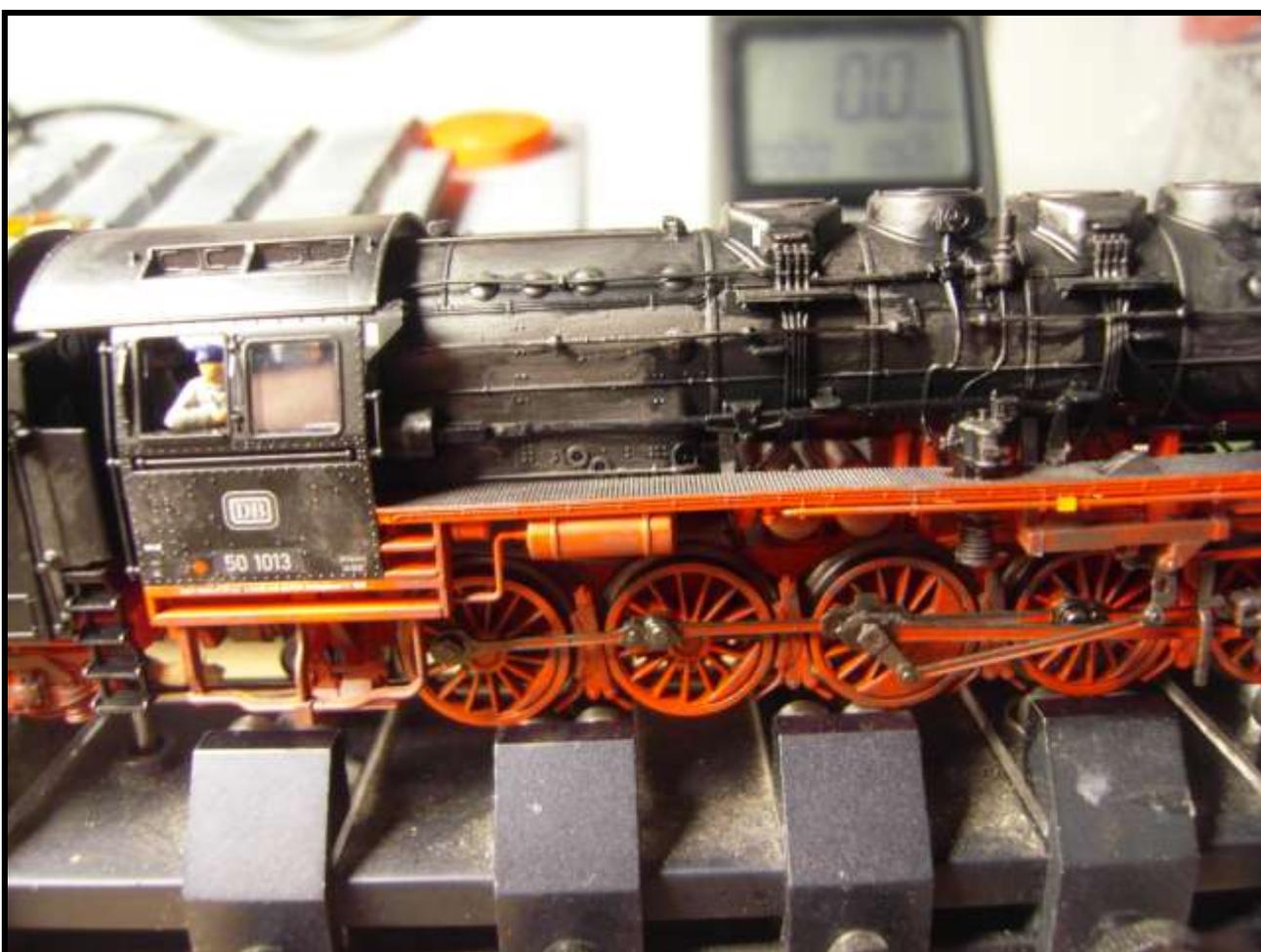


Foto n. 10: particolari delle prime fasi di *grafitaggio*.



Foto n. 11: la grafite viene poi sfumata con pennelli diversi.

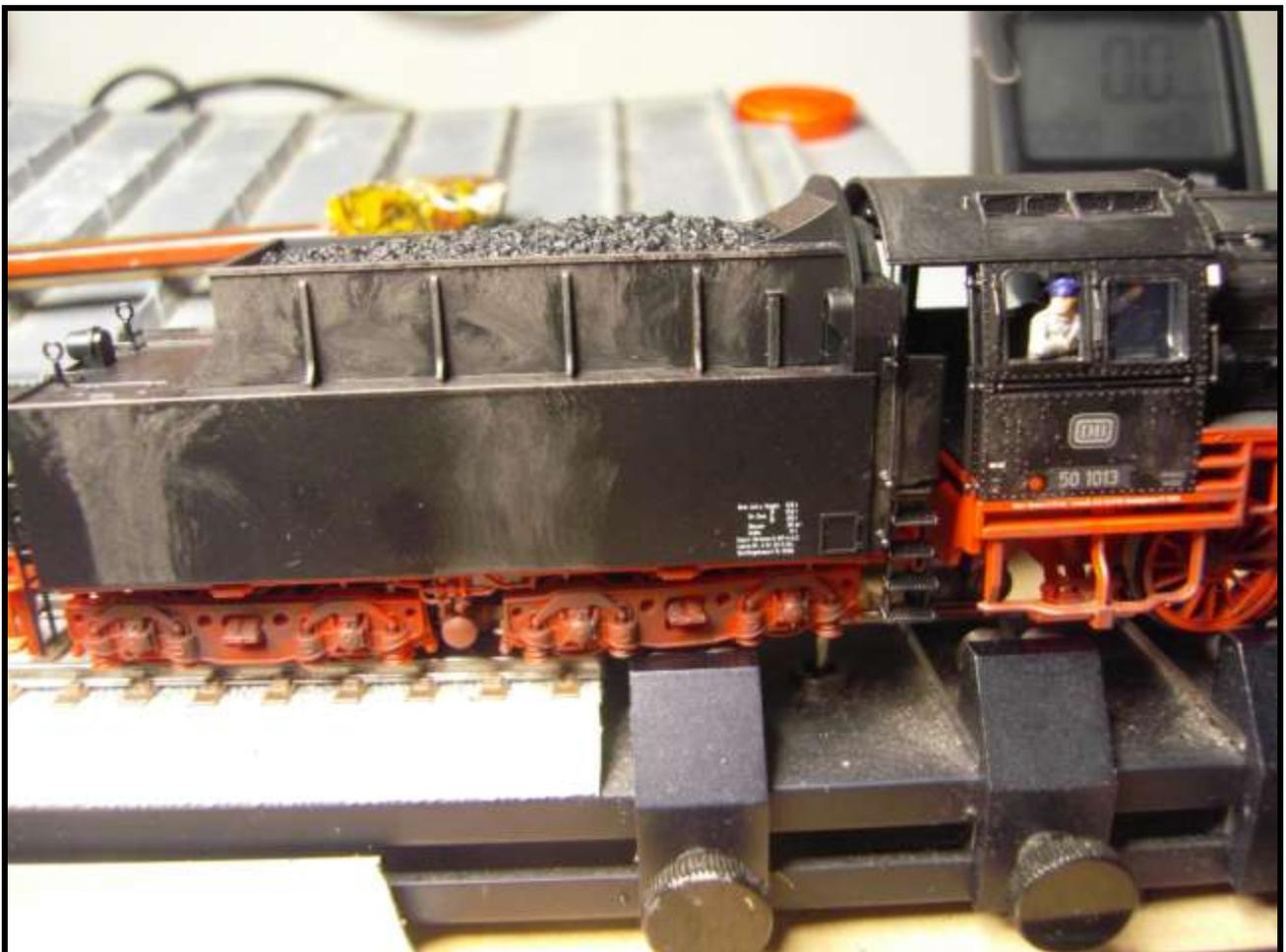


Foto n. 12: il tender della Br 50 1013 con le macchie di scoloritura.



Foto n. 13: la Br 50 1013 in servizio definitivo a Vibaden.

## LE PROVE DI VELOCITÀ SUL “BANCO A RULLI”

Dopo l'ennesima sistemazione del mio banco da lavoro, ho iniziato a riutilizzare il mio banco di prova a rulli di cui ho parlato nel 2010 nel mio **45° Capitolo**. Nelle **foto** successive dalla **n. 14 alla n. 18** le varie velocità toccate dall'ottima locomotiva Br 50 1013, che ha mantenuto *tranquillamente* una velocità minima di 2,6 Km/h, insomma meno che *a passo d'uomo* e con le ruote praticamente ferme per la macchina fotografica, a quella andatura da lumaca, per poi gradatamente arrivare ad una velocità massima di 104 Km/h. Nella **foto n. 15**, la manovella è ancora quasi visibile per poi sparire vorticosamente nelle foto, con le ruote ed il biellismo man mano che la velocità aumentava. Le prove hanno dimostrato anche la grande stabilità del modello che è stato posizionato sul rullo di misurazione (evidenziato con l'adesivo giallo) con la ruota gommata anteriore, quella più vicina ai pistoni. *En passant* ricordo, a quanti non possedessero il *banco a rulli*, che la difficoltà principale sta nel trovare la giusta posizione di una loco sui rulli, rispettando varie condizioni se si dispone di contakilometri:

- a) almeno 2 ruote gommate devono toccare il *rullo* di misurazione;
- b) tutte le ruote motrici devono esser posizionate sui rulli;
- c) il pattino deve essere in presa.



**Foto n. 14: la Br 50 1013 velocità minima ca 2,6 Km/h.**



**Foto n. 15: la Br 50 1013 velocità di ca 42 Km/h.**

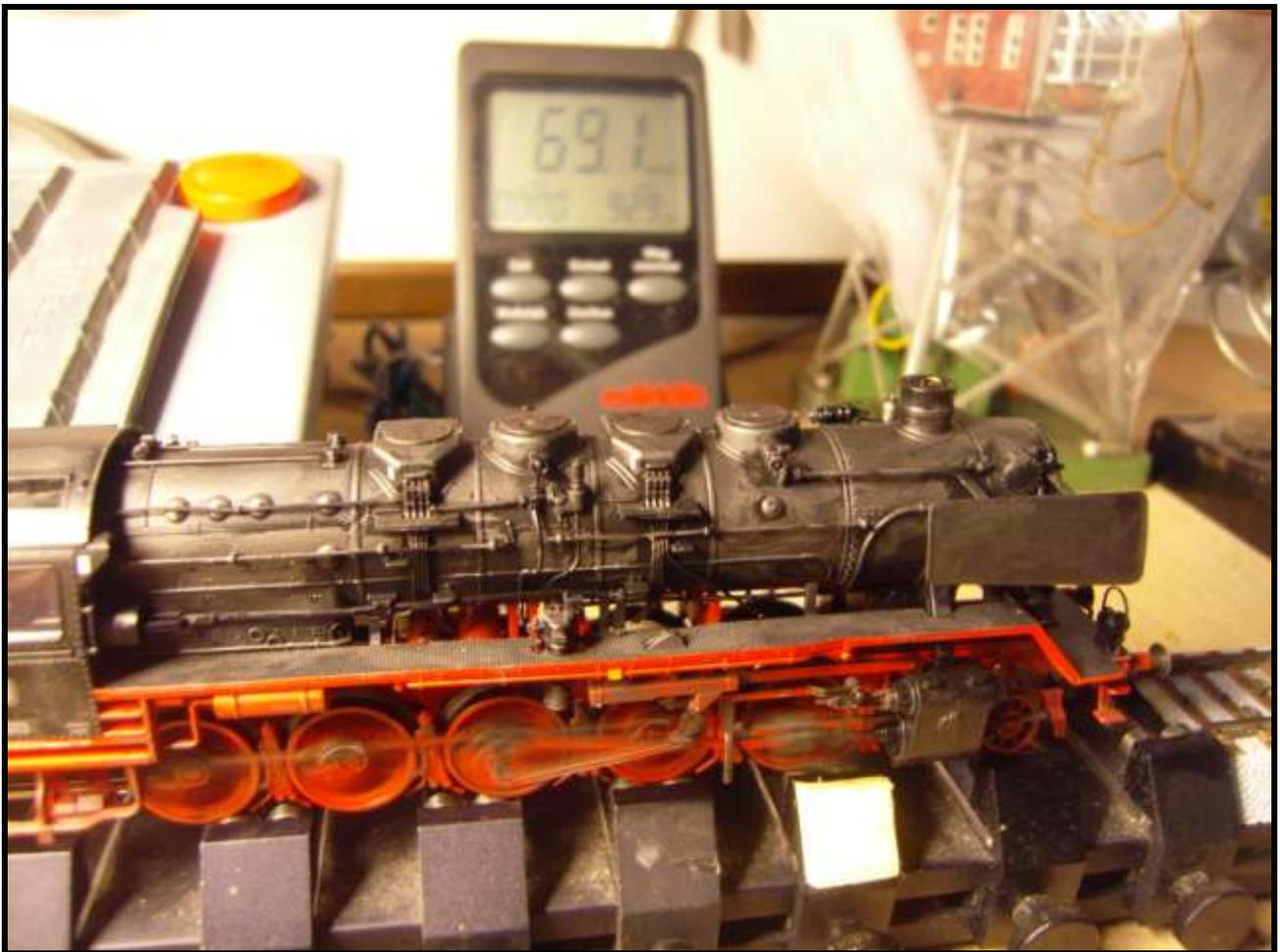


Foto n. 16: la Br 50 1013 velocità di ca 69,1 Km/h.



Foto n. 17: la Br 50 1013 velocità di ca 92,5 Km/h.

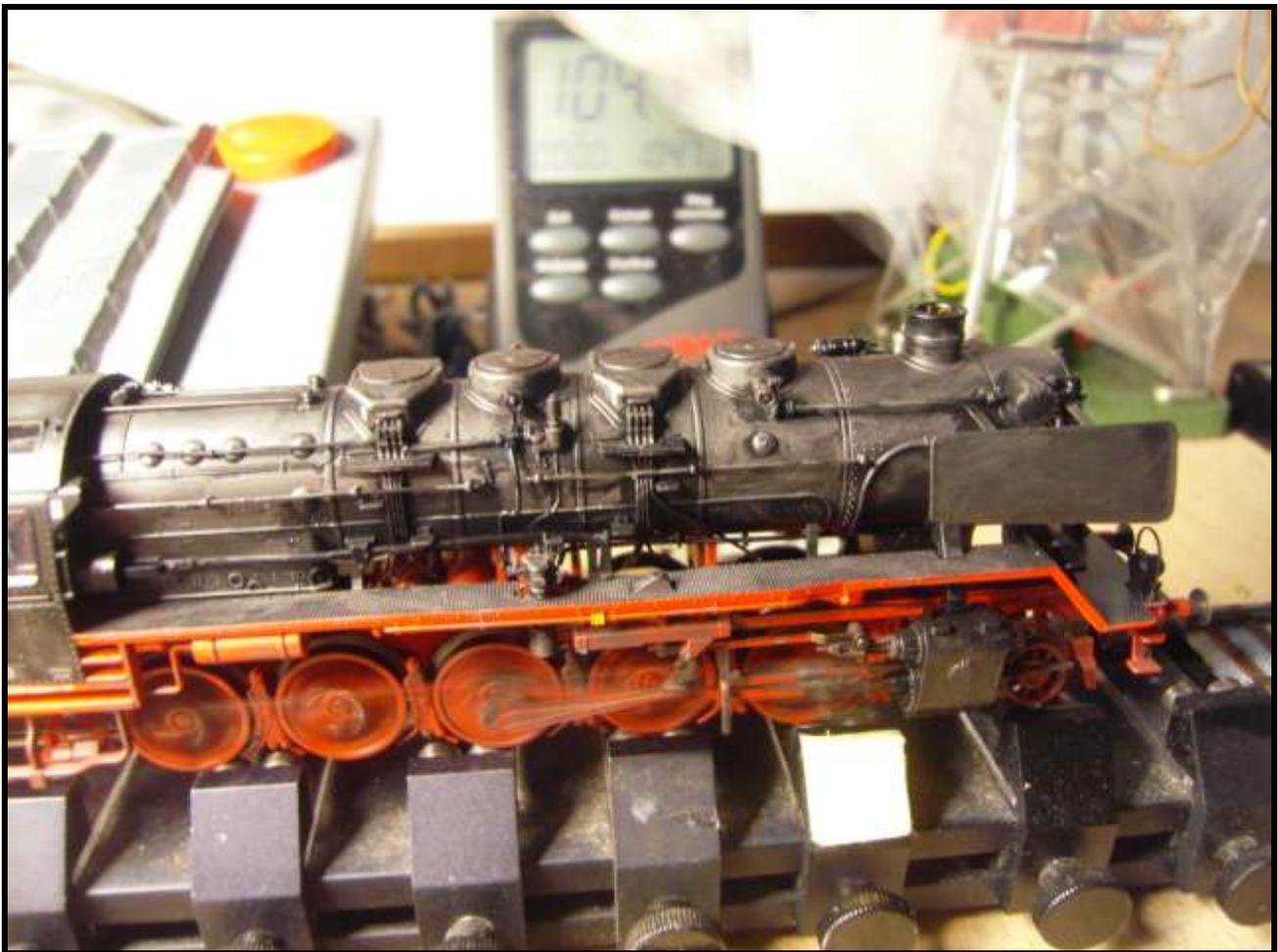


Foto n. 18: la Br 50 1013 velocità massima ca 104 Km/h.

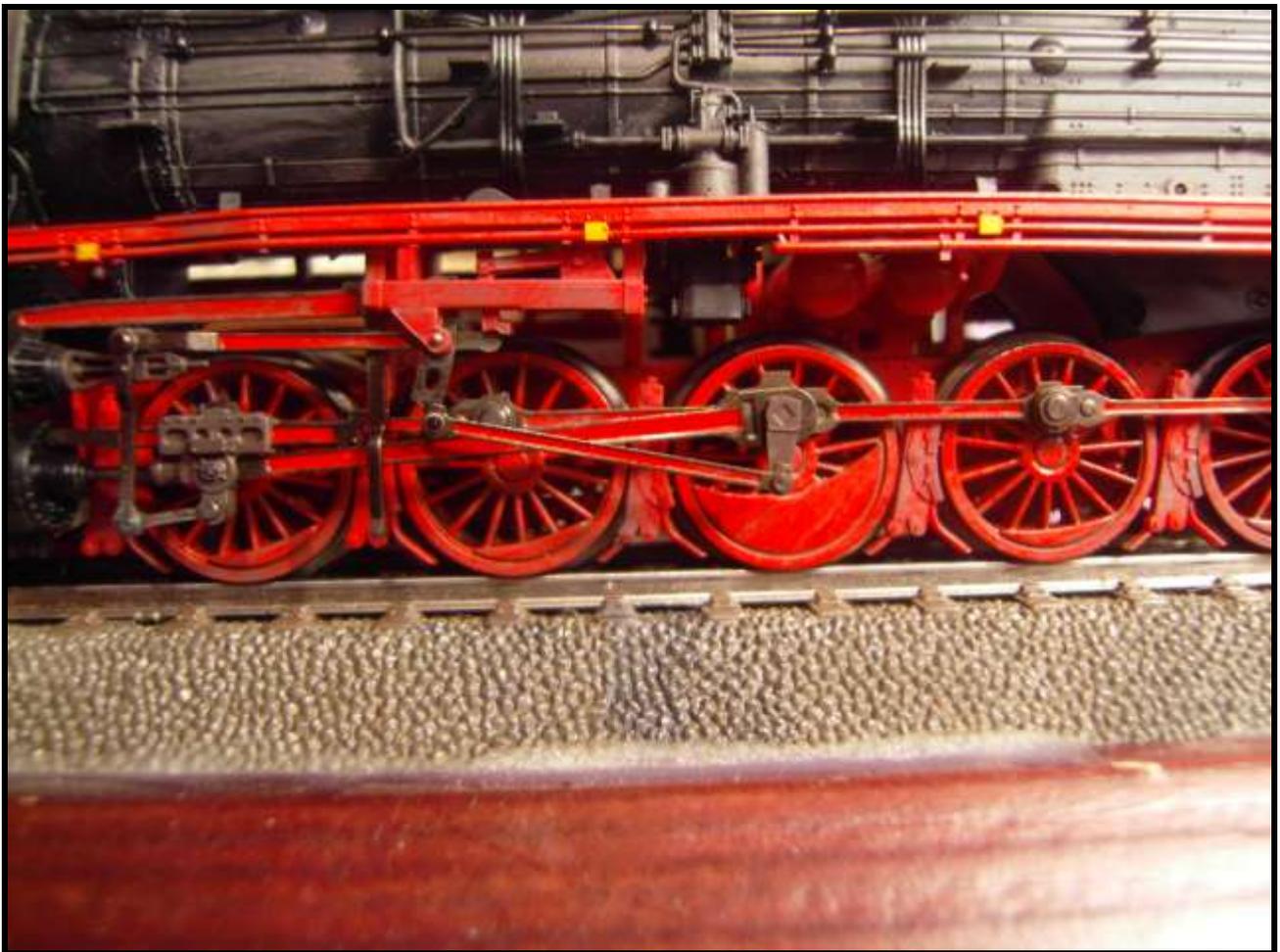
## LA RIPRODUZIONE DELLE MANOVELLE CONTRAPPOSTE

Mi sono incuriosito alquanto nel leggere, sul precatalogo del 2012, delle *meraviglie* di questo nuovo modello meraviglie che, la Märklin ha dovuto puntualizzare, debbo dire molto giustamente, al fine d'evitare sospetti di... *riciclaggio*.

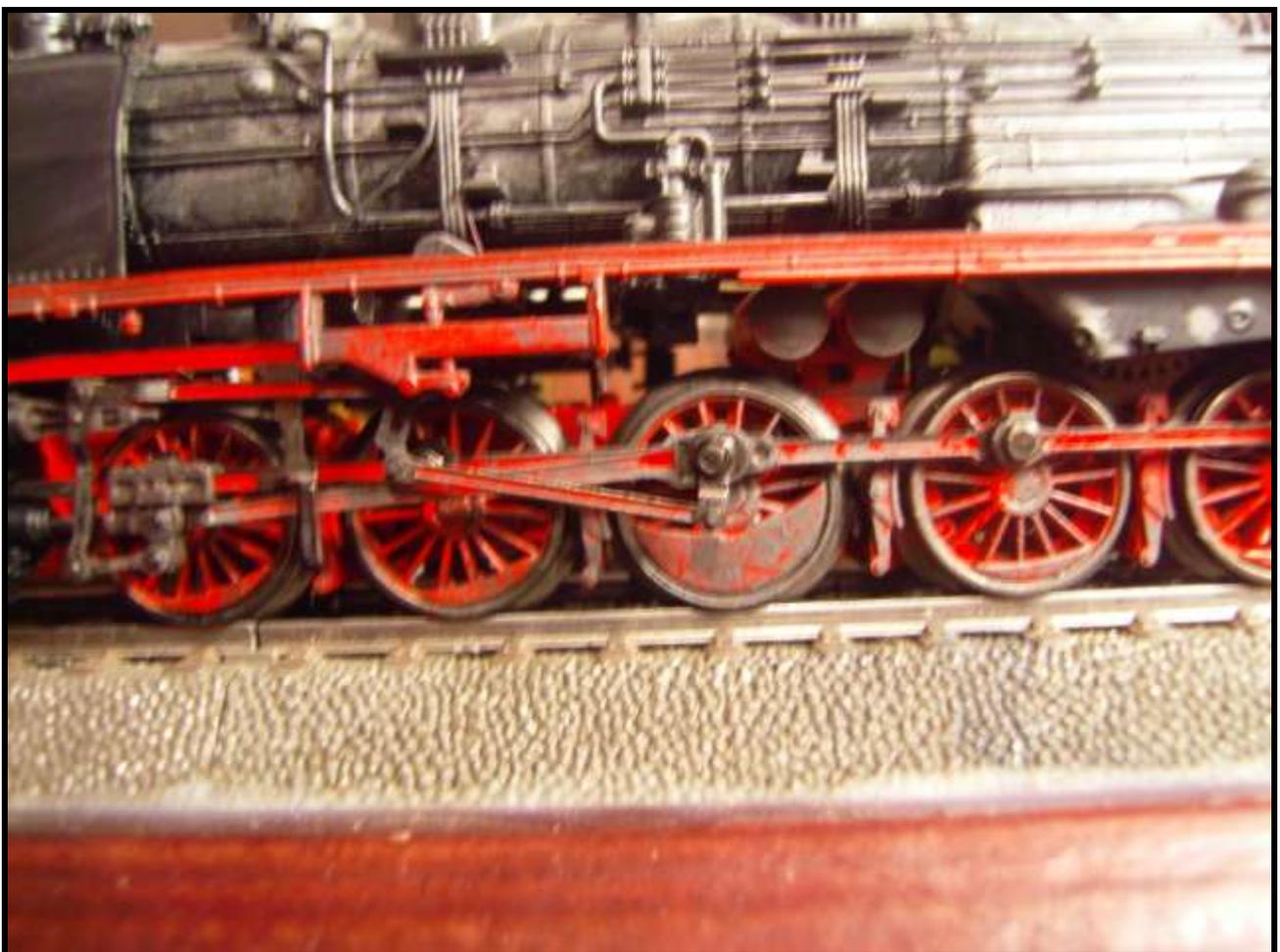
Oltre al telaio, di cui ho già parlato, nella grande presentazione di questo modello si segnalava la corretta riproduzione del biellismo e delle manovelle contrapposte.

Per puro scrupolo ho fotografato, nella identica posizione da destra e da sinistra, la posizione delle manovelle e dei contrappesi/volani del modello del 2012 e di una Br 50 del 2001.

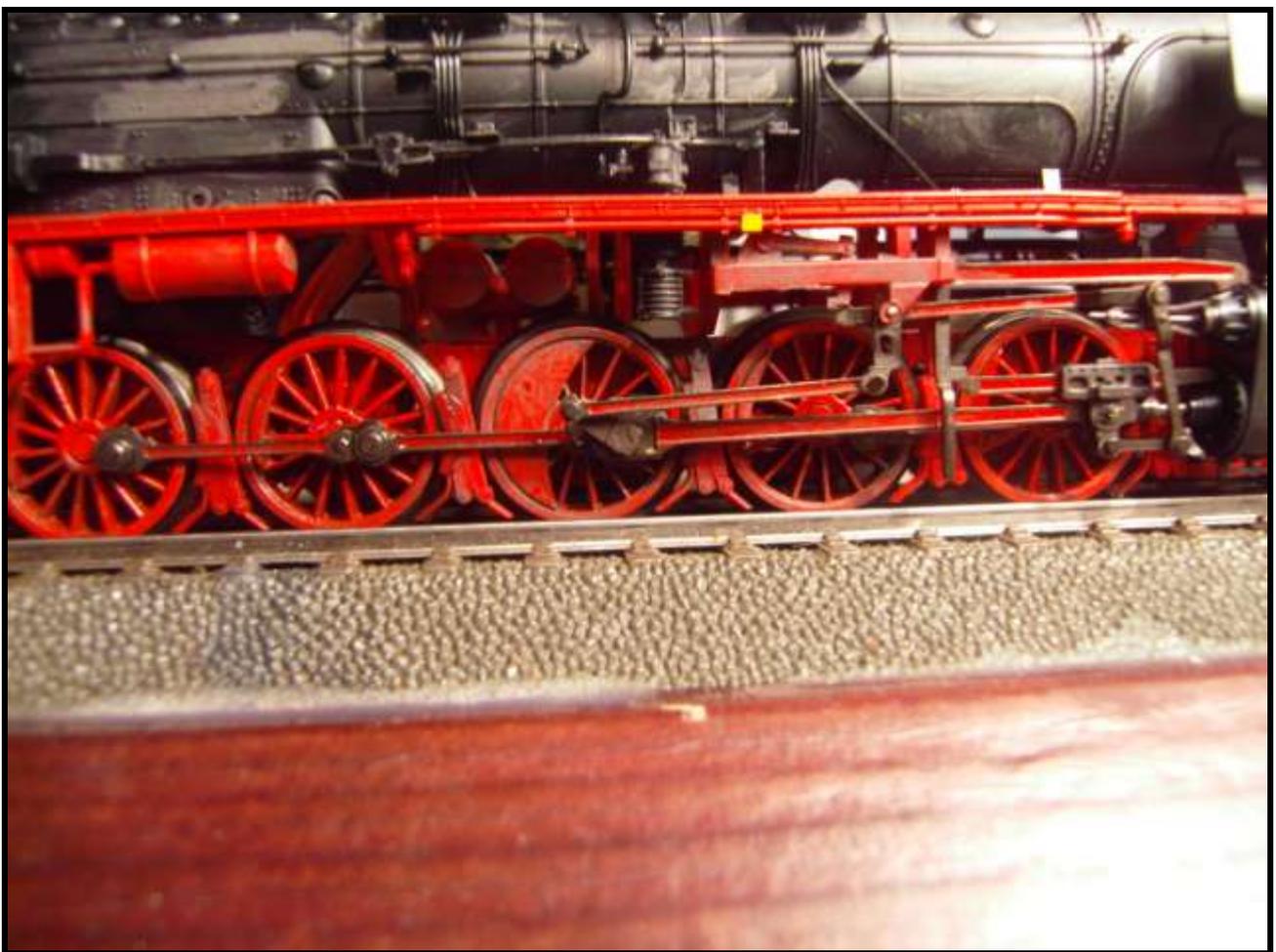
Dalle **foto n. 19 e n. 20** (immagini del lato sinistro della Br 50 1013 e della Br 50 2448) e dalle **foto n. 21 e n. 22** (immagini del lato destro della Br 50 1013 e della Br 50 2448) ho riscontrato che, sebbene la *vecchia* Br 50 (sia la 2448 che la 1301) abbia un biellismo più grossolano, e in fin dei conti brutto, tuttavia non era assolutamente montato in maniera errata e le foto lo dimostrano.



**Foto n. 19: Br 50 1013 posizione della manovella (lato sinistro).**



**Foto n. 20: Br 50 2448 posizione della manovella (lato sinistro).**



**Foto n. 21: Br 50 1013 posizione della manovella (lato destro).**



**Foto n. 22: Br 50 2448 posizione della manovella (lato destro).**

# MANUTENZIONE:

## 1) LE QUATTRO (4!) CERCHIATURE

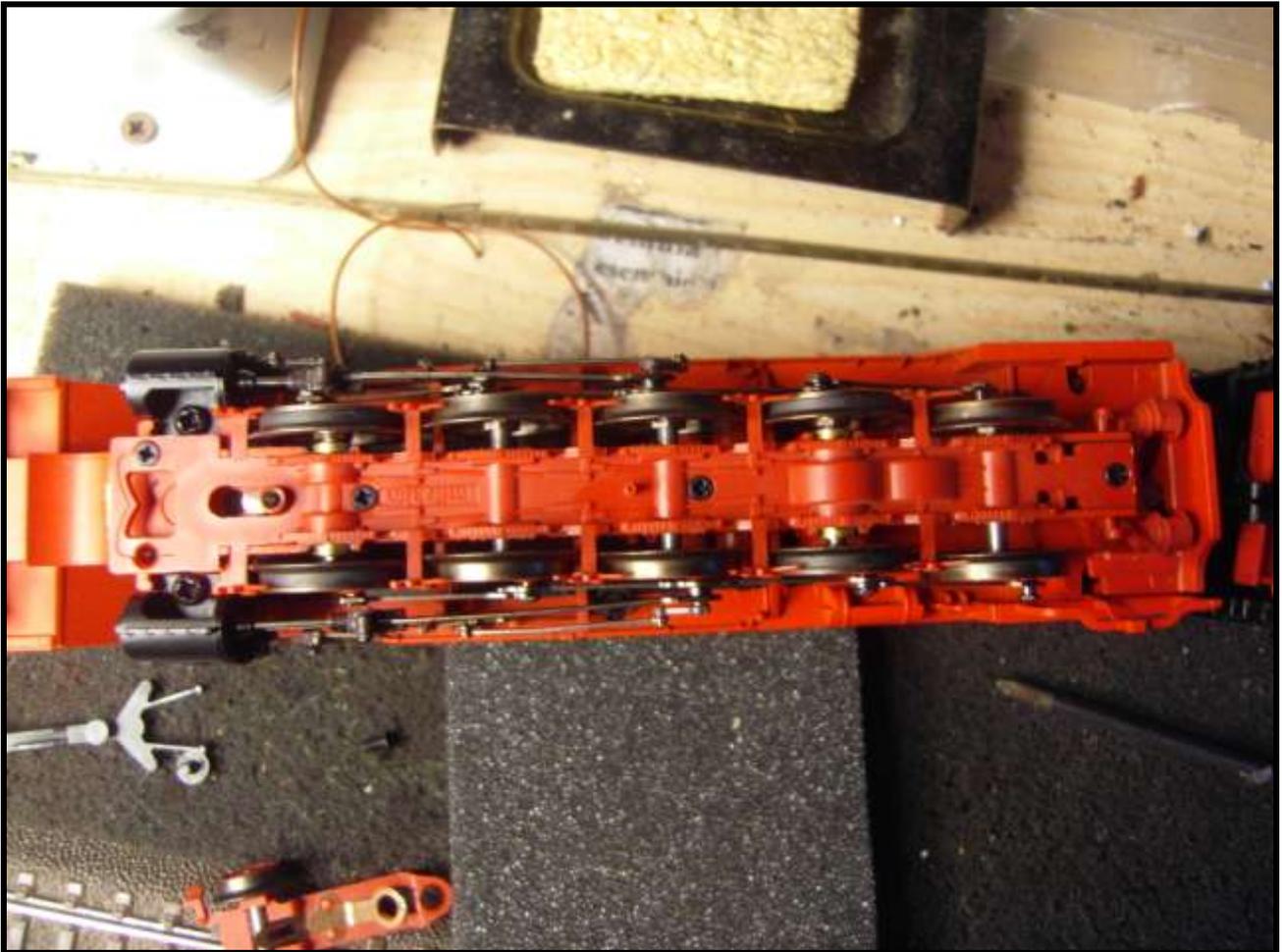


Foto n. 23: Br 50 1013 le 4 cerchiature viste dal sottocassa.

Data la posizione soprattutto delle cerchiature anteriori, dietro la testa a croce, in caso di usura di una di esse vi raccomando una visita da Paola Spiniello ed eventualmente un loro ripristino in Germania, da *chi* le ha dovute mettere in quella posizione per dare alla nuova Br 50 1013 una potenza smisurata. Non ho consigli da darvi e che Dio ci aiuti! (foto n. 23)

## 2) COME SMONTARE LA NUOVA BR 50 1013

Poiché il dispositivo fumo è il collaudato **7226**, quello con montaggio dall'alto, non ho dovuto smontare la macchina e quindi, a causa dei numerosi particolari da controllare durante l'allontanamento del mantello, ho preferito non rischiare e vi propongo le istruzioni del libretto (foto n. 24 e n. 25). Per lo smontaggio è necessario anche

allontanare il carrello e questo l'ho già fatto nella I parte di questo Capitolo (I parte foto n. 30 e n. 31).

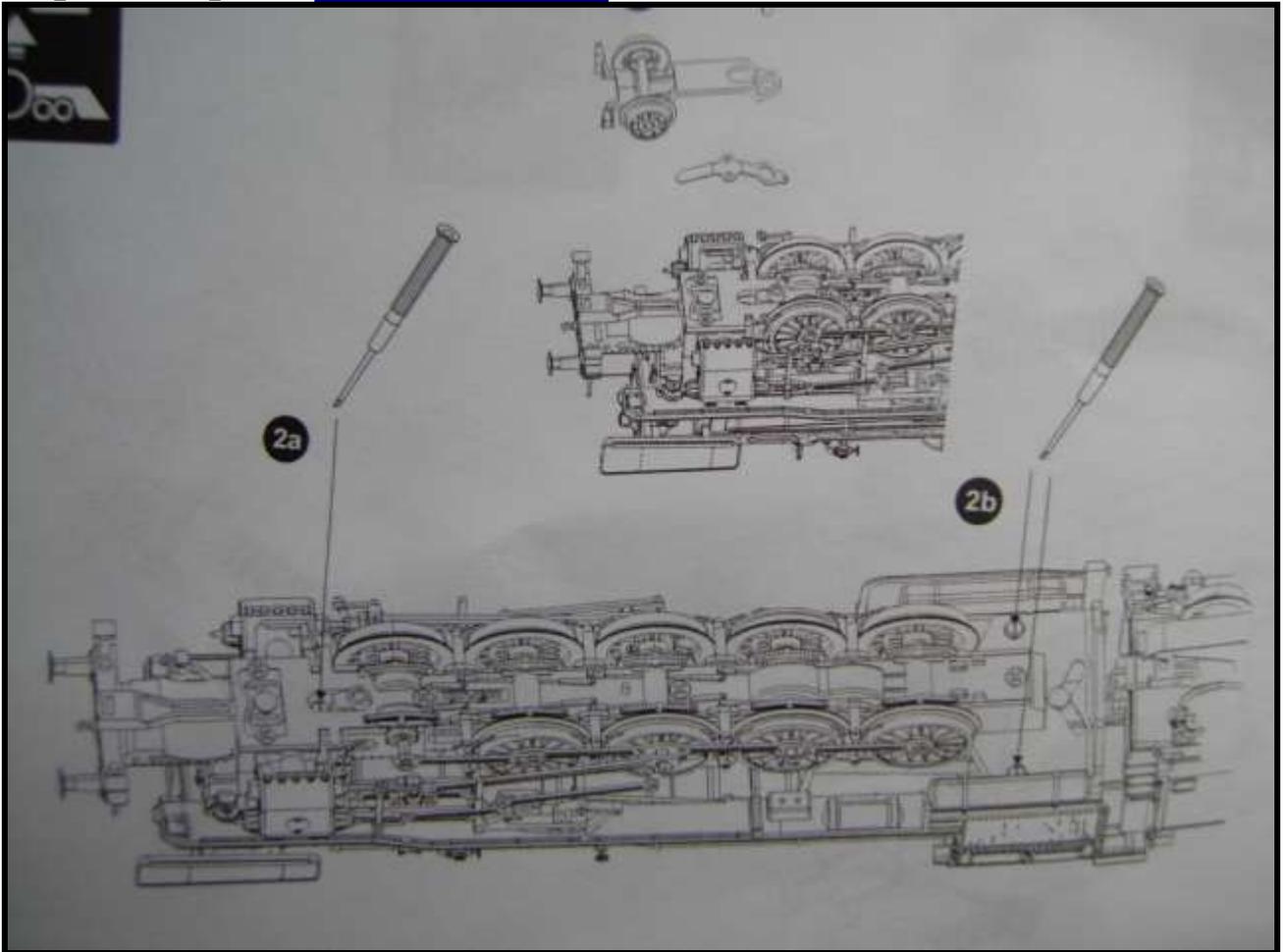


Foto n. 24: Br 50 1013 prima fase di smontaggio del mantello.

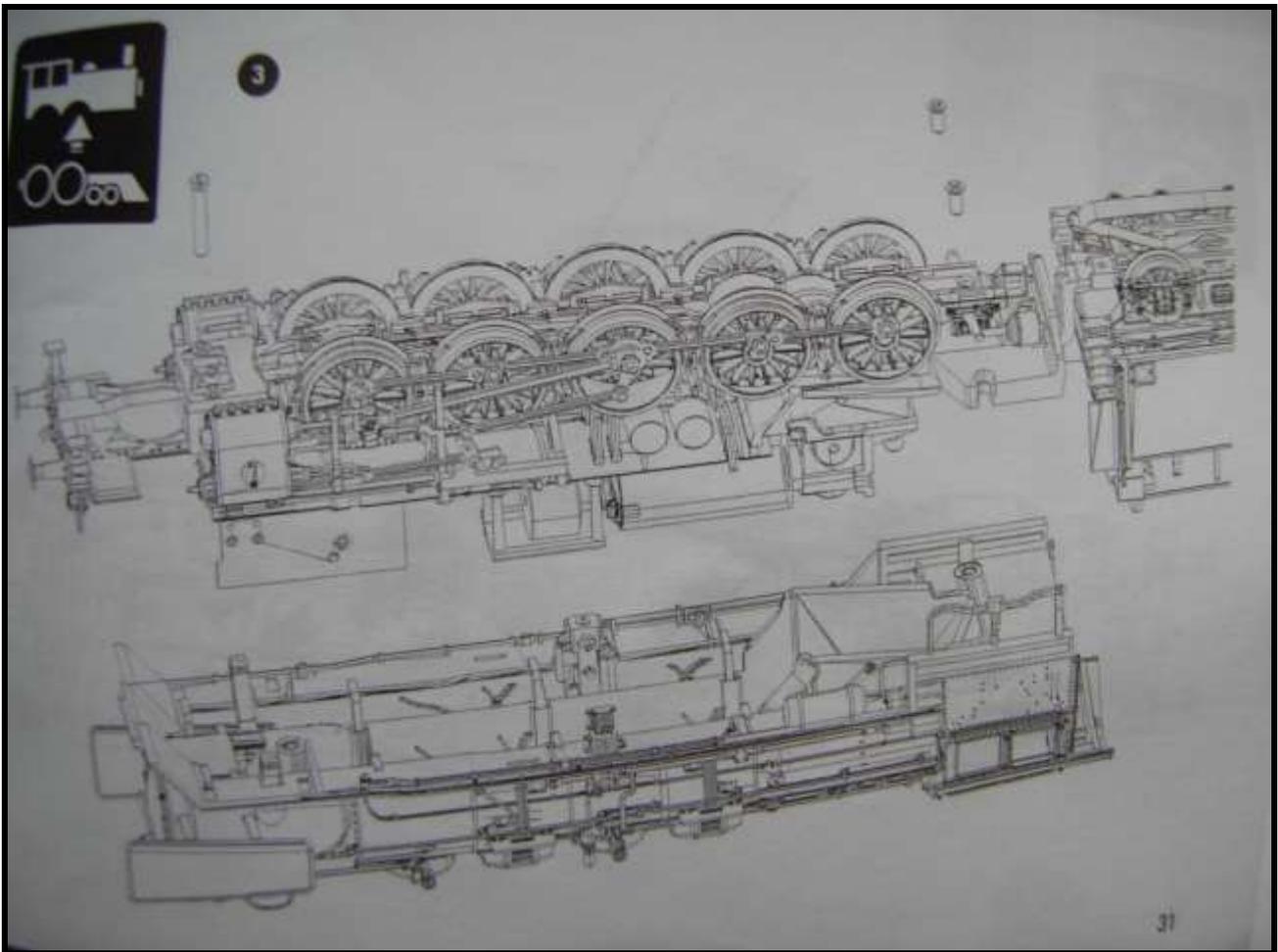


Foto n. 25: Br 50 1013 seconda fase di smontaggio del mantello.

### 3) COME LUBRIFICARE LA NUOVA BR 50 1013

Come da istruzioni e con l'ottimo grasso Trix, [art. 66626](#), da quello che si vede dalle istruzioni dovrebbe essere una operazione facile.

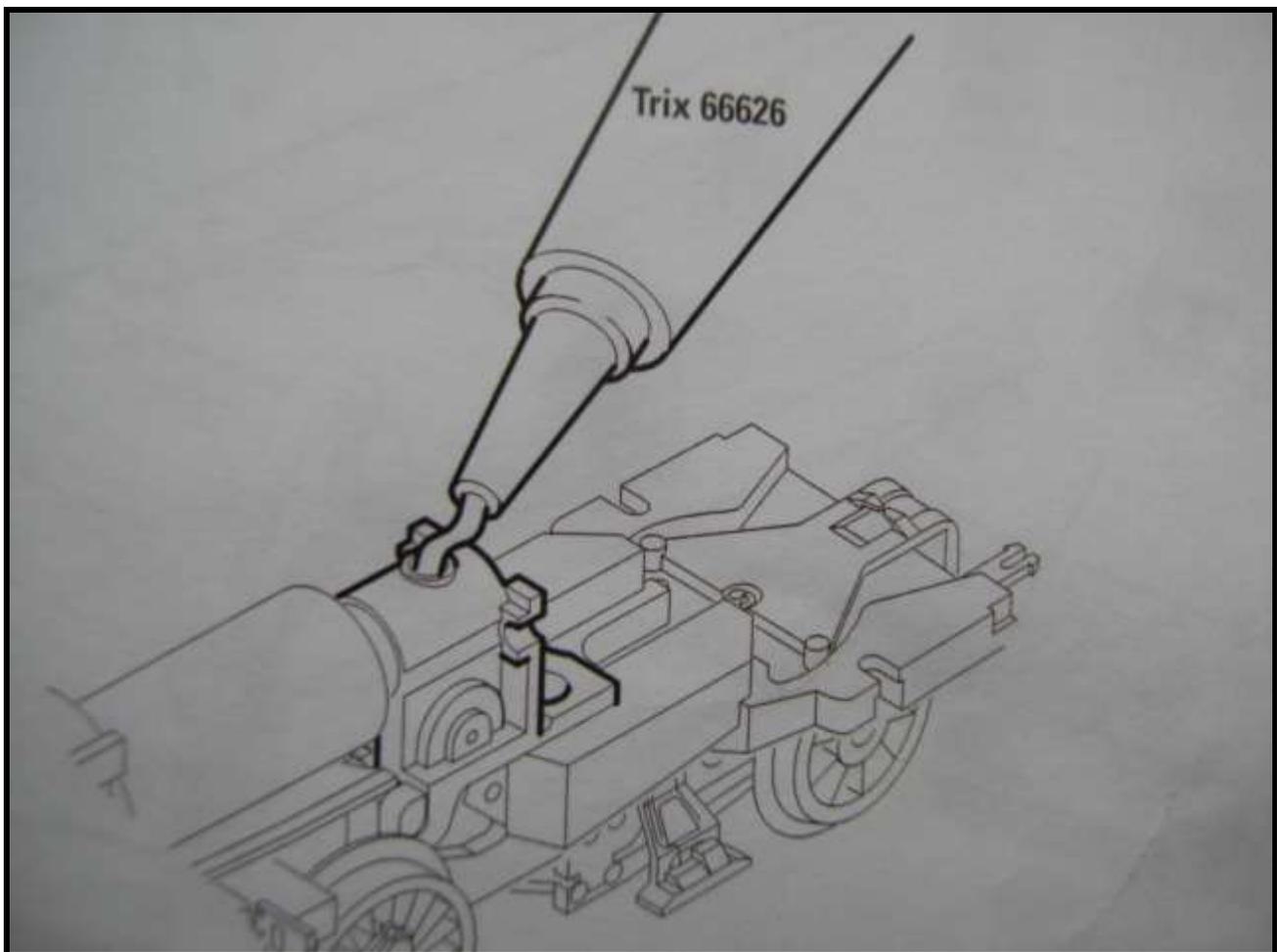


Foto n. 26: facile lubrificare, ogni 40 ore circa, il motore della nuova Br 50 1013 naturalmente con il grasso Trix.

## IN CONCLUSIONE

Sarò telegrafico:

- 1) bella locomotiva nella realtà, *bellissimo* il modello in H0;
- 2) funzionamento e potenza di trazione *eccellenti*;
- 3) *miglioramenti* adeguati alle esigenze e ai gusti di oggi.

Unica pecca, già segnalata è l'impossibilità di avvicinare il tender alla macchina in maniera da sembrare un complesso unico, addirittura erano più avvicinate le precedenti Br 50 del 2001.

Le ultime [foto](#) sono anche la testimonianza della mia passione per questa Fabbrica *mitica*: il primo carro che ho fatto trainare dalla mia nuova Br 50 1013 è stato il carro [art. 4616](#) che risale al 1957 e, come acquisto da parte di *mio padre*, al 1958 ([foto n. 27 e n. 28](#)).

Non rinuncio certo però a far viaggiare le mie più anzianotte Br 50 o Br 051 e dalle [foto](#), prese da una *onesta* distanza, tutte fanno il loro *figurone* e come vedete dalla [foto n. 30 e n. 31](#), abbinando la Br 50 2448 a dei carri "sonori" la macchina compie delle spettacolari partenze a tutto vapore, con il mio "fumo di Vibaden". Sempre *per dare a Cesare quel che è di Cesare*, vi segnalo che la più vecchia Br 50 2448 del 2001 ([art. 33840](#), ma digitalizzata e motorizzata poi da Paola Spiniello) ha

trainato, anche se più deboluccia rispetto alla nuova consorella del 2012, ben 25 carri sulle salite del mio impianto tra spettacolari fumate.



Foto n. 27: Br 50 1013 traina il carro 4616 del 1957.

Mentre nelle [foto n. 30 e n. 31](#) correva, coerentemente a tutti rotabili presenti, l'anno 1965 circa, le [foto](#) scattate durante le prove sul binario di questa Br 50 1013 rivelano che nel mio impianto correvano gli anni tra il 1972 ed il 1975 circa, infatti il convoglio rapido ha delle carrozze POP mescolate a nuove colorazioni, riprese da carrozze del Rheingold degli anni Sessanta, la Br 064 305 sta invece per essere ritirata dal servizio e infine nella [foto n. 29](#) sul 4° binario si nota un ET 420 nei colori grigio pietra-beige nella versione suburbana di Monaco. Poco male, se si tratta di una licenza temporale per esigenze fotografiche e per saper meglio gestire il proprio parco-rotabili vi rimando ai miei capitoli più recenti il [63°](#) ed il [64°](#).



**Foto n. 28: la Br 50 1013 fuma accanto ad una Br 064.**



**Foto n. 29: Br 50 1013 fuori tempo rispetto ai modelli del 1972 circa.**



**Foto n. 30: Br 50 2448 partenza spettacolare a tutto vapore.**



**Foto n. 31: Br 50 2448 arrivo sul 1° binario a tutto vapore.**



**Foto n. 32: Br 50 1013 protagonista di questo Capitolo.**

### ***QUANTO PESA E RICAMBISTICA***

<b>LOCOMOTIVA</b>	<b>Br 50 1013 DB art. 37810</b>
peso	<b>432 grammi</b>
pattino	<b>E 138079</b>
cerchiature*	<b>7153</b>
dispositivo fumo	<b>7226 (montaggio da sopra)</b>
illuminazione	<b>Led (secondo esploso)</b>
carboncini	<b>Assenti nel motore E 163818</b>

**Questo 73° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 125 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 stampa”**

**(III parte e fine)**

**Gian Piero Cannata**



