

LA NUOVA BR 50 MÄRKLIN (I parte)**- Märklin art. 37810/37811/37813 -****ACCENNO AI MODELLI DAL 1974 A OGGI, IL PROBLEMA
DEL MOTORE**

Ho avuto, sin dal 1974, la Br 50 (**art. 3074**, *senza foto*) con la cabina nel tender per il capotreno e soprattutto dotata del nuovo motore con il collettore a tamburo, invasivo, ma a quel tempo meno ingombrante che in *altre* Marche. Quella storica macchina, ora *digitalizzata*, è di proprietà dell'amico Mauro Cozza e... funziona bene, ormai è quasi quarantenne.

Ecco un brano dal mio libro "Serena discussione..."

(...) Nei primi anni Settanta, uscì la Br 003 (art. 3085), una loco Märklin rivoluzionaria, sia esteticamente, come ho già detto, per la presenza dei ceppi dei freni e di un biellismo migliorato, sia perchè aveva un motore in cabina di nuova concezione (con collettore a tamburo), tanto piccolo che la trasmissione poteva conservarsi tra caldaia e ruote motrici accoppiate dalle bielle. All'epoca Fleischmann, Roco e più tardi anche la Rivarossi, si erano invece arrese alle evidenti complicanze tecniche di miniaturizzazione e per realizzare le cabine libere, come richiesto a gran voce dal popolo dei fermodellisti (spesso solo collezionisti da vetrina), motorizzarono i tender, che perciò dovevano spingere, o tirare, se a ritroso, la locomotiva resa folle e, aggiungo io, anche un convoglio! Francamente una soluzione a mio avviso, infelice ed irrealistica, che diminuiva spesso la forza di trazione, tanto che di poi, sia la Roco, che la Rivarossi, introdussero un'altra complicazione: motore sempre nel tender, ed alberi snodati (horribile visu!) che trasmettevano il moto agli assi della locomotiva, come esempi: la Roco Br 23 (seconda versione), la Rivarossi FS 741(...)

UNA VECCHIA GLORIA

Ancora possiedo invece un modello della Br 50, la 3143 (**foto n. 1**), con la caldaia priva di particolari riportati (a parte la campana ed un *grosso* fischio) e un tender a vasca come quello delle Br 52. La loco era uscita nel 1986 come **articolo 3315**, aveva la inversione elettronica del senso di marcia (ultimo sussulto analogico per migliorare il vecchio relè del *passato remoto*). Molto amata da mio nipote, questa BR 50 3143, tanto che l'ha voluta sul plastico di Vibaden e che ho, per accontentarlo, reso *folle* e attiva digitalmente solo per il fumo: la potete vedere, in una finta doppia trazione in seconda posizione,

fumante, in una uggiosa giornata di novembre del 2011 transitare davanti al mio Alessandro (foto n. 2).



Foto n. 1: modello del 1986 della Br 50 3143 transita sul PXL di Vibaden.



Foto n. 2: la Br 50 3143 fumante davanti a mio nipote a Vibaden.

Anche se pesantemente *invecchiata*, la caldaia, il tender ed il bellissimo testimoniano di un periodo *particolare* della Märklin, tutto improntato nella produzione di modelli in *tutto metallo* ed estremamente *spartani*. La posizione arretrata del motore è rimasta identica sino ai nostri giorni, persino nel catalogo del 2012 troviamo ancora un modello di Br 50, con tender cabinato, in una super confezione con la CS 2.

LA RIVOLUZIONE DELLA BR 044 534-6 E LE CALDAIE RINNOVATE

Il miglioramento delle caldaie con molti particolari riportati iniziò con la Br 044 534-6 del 1996 (**foto n. 3 e n. 4**, **art. 34880**), ma l'ingombrante (pur ottimo) motore che vedete persino nel modello della 044 671-6 **art. 26558**, uscita nel 2010 (**foto n. 5**), rimase invariato.

Al rinnovamento estetico, *rivoluzionario* per la Casa di Göppingen, dei particolari applicati, fece seguito, nel 1999, quello "sonoro" (esempio con la Br 10 001, **art. 37080**) e meccanico con il 1° motore *C-Sinus* (esempio con la Br 01 1057, **art. 39103**), tuttavia sino al 1998 vennero ancora commercializzati le prime V 200 sonore/analogiche (!).

La mia Br 50 2448, **art. 33840**, del 2001 (**foto n. 6**), era analogica e dotata di inversione elettronica e solo molti anni dopo fu elaborata da

Paola Spiniello. Come in tanti altri modelli dotati di quel motore a tamburo, si faceva fatica a collocare un macchinista e un fochista e vi rimando ai miei [Capitoli 55° \(I parte\)](#) ed al [66° \(IV parte\)](#), per approfondire la tematica.



Foto n. 3: la caldaia ricca di particolari nella Br 044 534-6 del 1996.



Foto n. 4: la Br 044 534-6 arriva sul terzo binario di Vibaden.



Foto n. 5: la Br 044 671-6, del 2010, in piena linea a Vibaden; notate il macchinista quasi in bilico nella cabina invasa dal motore.



Foto n. 6: la cabina invasa dal motore nella Br 50 2448 del 2001, motore rimasto invariato dal 1974 in molti recenti modelli.

IL TENDER CABINATO

Il tender delle locomotive reali fu modificato, a partire dal 1961 e dotato di una cabina, su ben 730 Br 50, *persino la Br 50 001 l'ebbe in dotazione*, ciò serviva ad evitare d'inserire nel convoglio un carro specifico per il capotreno... per carità, *tanto di cappello all'efficienza teutonica*, ma non so quanto fosse *comoda* quella cabina. Sicuramente era molto assordante, per il continuo spalare del carbone, ed umida, circondata com'era dai serbatoi d'acqua del tender. Come ci spiega il precatalogo del 2012 grazie alla riduzione della quantità di carbone, dovuta alla modifica, il peso per asse delle locomotive Br 50, diminuito di conseguenza, consentì a quei *giganti* d'essere più utilizzati su linee secondarie. Già i primi modelli Märklin ebbero la modifica (foto n. 7).

IL PANCONO METALLICO

Tutti i modelli Märklin di Br 50 (e di altri sue Baureihen) avevano il pancone anteriore in metallo e con ganci e tubi dei freni accennati. Per rendere realistica quella parte come nella [foto n. 8](#) (nemmeno perfetta) si doveva limare, schermando i respingenti, tra indicibili moccoli, forare con delicate e costose punte da 0,7 a 1,2 mm e infine eliminare il

portagancio con un seghetto traforo e tanta pazienza, perchè faceva corpo unico con il cacciapietre che andava recuperato.



Foto n. 7: la Br 50 2448 del 2001, con tender cabinato.



Foto n. 8: anteriore (pazientemente modificato) della Br 50 2448.

CONFRONTI TRA BR 50 2448 E LA NUOVA BR 50 1018
1° CONFRONTO: LE CALDAIE

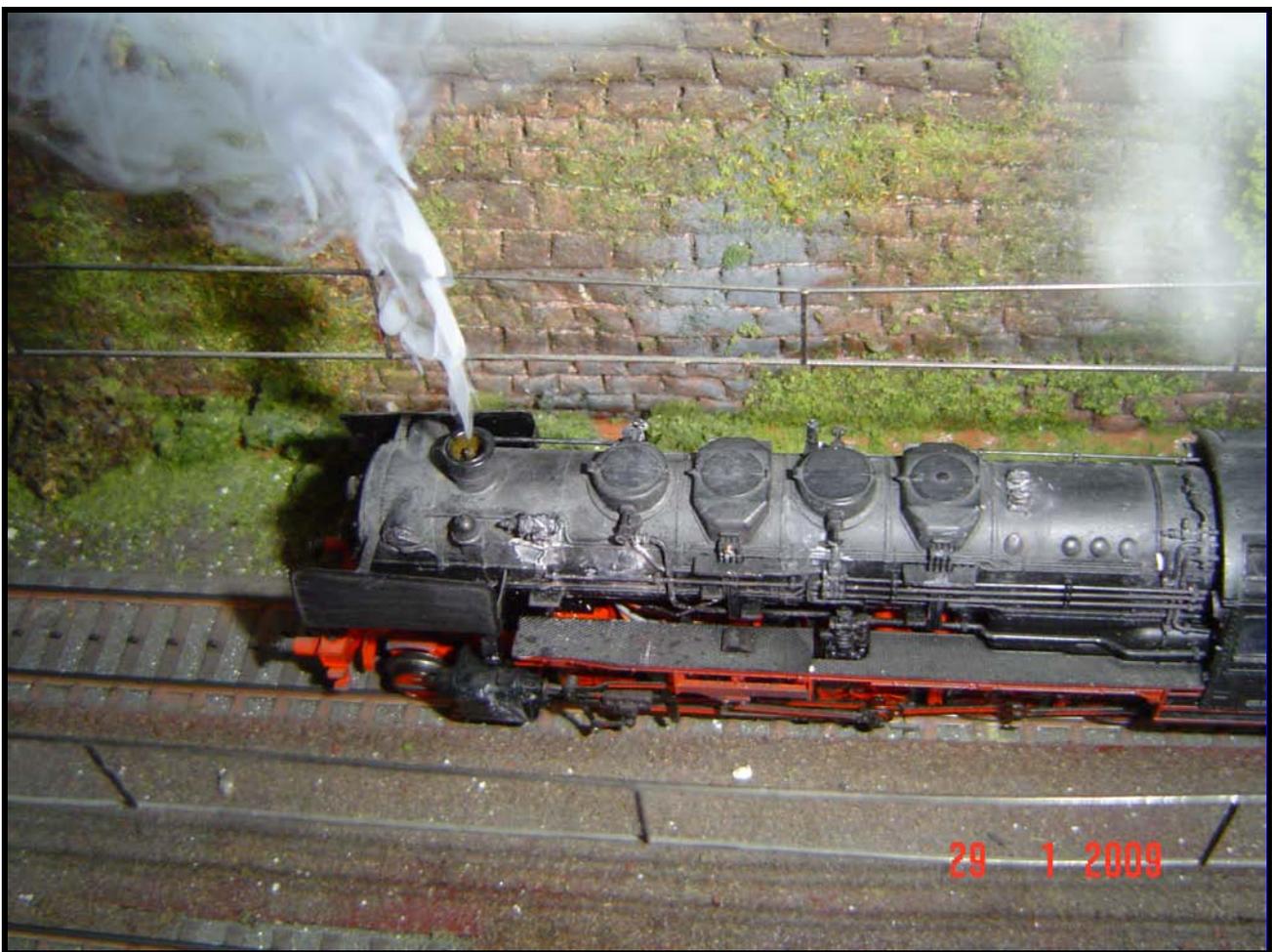


Foto n. 9: la Br 051 761-5 del 2002, art. 37841, con caldaia invecchiata.

Confrontare la nuova Märklin Br 50 con i modelli del passato recente (cioè quelli del 2001 in poi) non lascia esterrefatti, perché già c'erano stati, come ho detto, grandi miglioramenti.

Vedendo le foto di confronto della caldaie di una Br 051 (foto n. 9), molto invecchiata perché a fine carriera, e quella della nuovissima Br 50 1013 (foto n. 10 ed altre), viene il sospetto che i loro mantelli siano quasi la fotocopia uno dell'altro... non ci vedrei nulla di scandaloso e poi i miglioramenti ci sono stati, eccome.

Anche nel confronto tra le foto n. 11 e n. 12 si vedono miglioramenti forse più importanti specialmente nelle condotte immediatamente al di sopra la pompa che attraversa, tramite una consona apertura il praticabile del lato sinistro.

Non so se tutte le differenze siano legate a semplificazioni nello stampo nei modelli precedenti o a diversità delle singole vaporeiere, ma è certo che nel nuovo modello tutto appare, nelle foto macro, più curato.



Foto n. 10: caldaia, lato sinistro, della nuova Br 50 1013 del 2012.



Foto n. 11: macro del lato sinistro del mantello della nuova Br 50 1013.

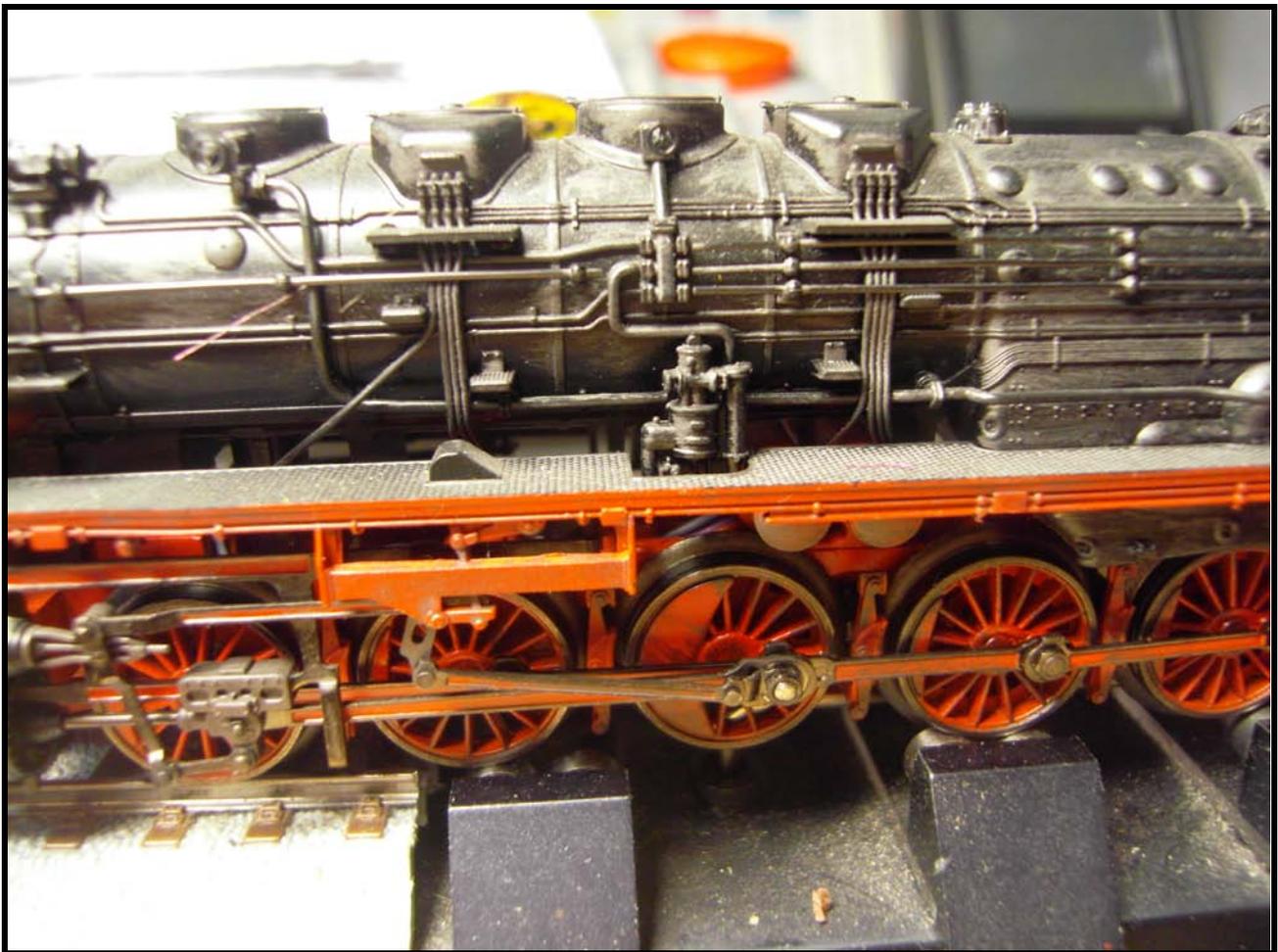


Foto n. 12: lato sinistro del mantello della Br 50 2448 del 2001.

2° CONFRONTO: I TENDER

TENDER TROPPO DISTANZIATO NEL MODELLO DEL 2012

Le *vecchissime* Br 50 (dal 1974) venivano consegnate con il tender molto distanziato, che *non si poteva avvicinare* (salvo *private* modifiche speciali di fermodellisti amanti del realismo).

Le *vecchie* Br 50 (dal 2001 circa) venivano sì consegnate con il tender distanziato, che *però si poteva avvicinare* come si vede dalla [foto n. 7](#), in modo simile a quello di questo ultimo modello del 2012.

La cosa che mi stupisce è che *allora* non si parlava di cinematismi di aggancio tra macchina e tender (*nel catalogo si leggeva: aggancio corto regolabile tra locomotiva e tender*), oggi sì, ma la nuova Br 50 viene consegnata con un tender egualmente distanziato in modo esagerato, che, come leggerete nel paragrafo **COME AVVICINARE IL TENDER**, non recupera nulla di più, in termini di vicinanza, rispetto ai precedenti modelli. Bene farebbe la Märklin a copiare quanto viene realizzato da *Altri*... Se si lasciasse la distanza con cui vengono consegnati i modelli, il povero fochista in H0 (*Heizer*) dovrebbe, con la pala in mano, carica di carbone, saltare per oltre 1,2 cm, cioè più di un metro (!), dalla carbonaia del tender al focolare, è assurdo. Da

qualunque angolazione la si osserva la distanza è più che *esagerata* (foto n. 13 e n. 14).



Foto n. 13: distanza esagerata del tender nella Br 50 1013 del 2012.

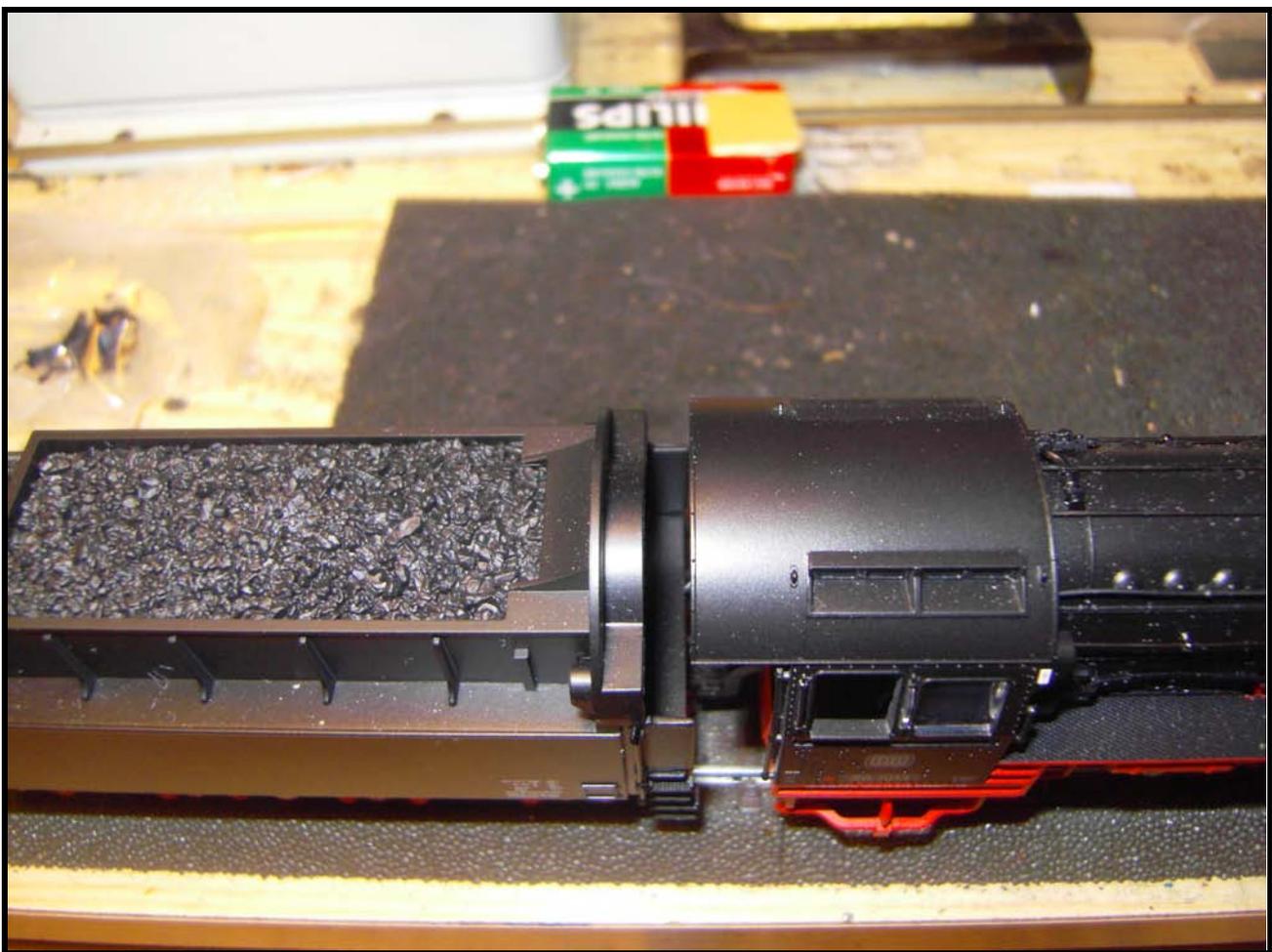


Foto n. 14: vista dall'alto la distanza esagerata del tender nella Br 50

Anche sui tender i miglioramenti di stampa sono notevoli... vedrete nell'ultima **foto n. 36**, di questa I parte una deliziosa portella con due stupende cerniere nella parte bassa del tender!

Sempre nella **foto n. 36** (e in molte altre) si nota la perfezione della zigrinatura e della forma degli scalini del tender, prima assolutamente accennati e grossolani (**foto n. 6 e n. 7** e altre).

Pensate poi che la paratia sul tender, arrotondata, era stata concepita per riparare dalle intemperie il personale di macchina, specie nella marcia a ritroso e che il tetto della cabina quasi toccava quella parte. Per chiarirvi la cosa ho una recente foto di una Br 50 presa proprio a Göppingen dall'amico Marco Palazzo **foto n. 15**. Certo ritorna sempre il discorso delle curve modellistiche...



Foto n. 15: al vero la paratia del tender toccava quasi il tetto della cabina e riparava il personale di macchina nella marcia a ritroso.

COME AVVICINARE IL TENDER

Osservate di nuovo la [foto n. 13](#): la nuova Br 50 viene fornita dalla Casa di Göppingen con il tender così distanziato per consentire al modello di affrontare persino le curve “C” [24130](#) o le “K” [2221](#) (raggio da 360 mm).

Per di più se viene agganciata ad un pesante convoglio, magari in una salita impegnativa, la distanza può arrivare all'estremo ([foto n. 16](#)).

Per tutti i modellisti “da vetrina” e i plasticisti con impianti a largo respiro (e mi ci metto in mezzo anch'io) è prevista la possibilità, come ho già detto, di avvicinare il tender seguendo le istruzioni del libretto fornito come al solito dalla Märklin insieme al modello.



Foto n. 16: massima distanza del tender nella Br 50 1013 del 2012.

Le istruzioni nel libretto del modello (foto n. 17) sono molto *facilone* e lasciano ai neofiti molti dubbi .

Ecco come operare al meglio:

- 1) si rovesci delicatamente la loco e la si adagi in una *culla morbida* (foto n. 18);
- 2) non essendoci in questo caso un *asse portante posteriore* sotto la *cabina di guida*, si può evitare d'allontanare il pattino, comunque per *chi* non ha mai effettuato prima l'avvicinamento è sempre consigliabile farlo, seguendo le istruzioni del libretto e aiutandosi con un cacciavite (foto n. 18);
- 3) con delle pinze arcuate (foto n. 19) si spinge il gancio regolabile nella posizione più stretta, come si vede nella foto/disegno n. 17.

Nelle foto n. 20 e n. 21 il risultato *prima e dopo la cura*.

Ricordo però che, *dopo la cura*, la curva minima affrontabile è quella del raggio 2 da 437,5 mm (R 2) e inoltre che non sarà possibile montare i copristeli se non a partire dal raggio 3 da 515 mm (R 3).

Di tutto questo me ne occuperò nella II e III parte di questo Capitolo.

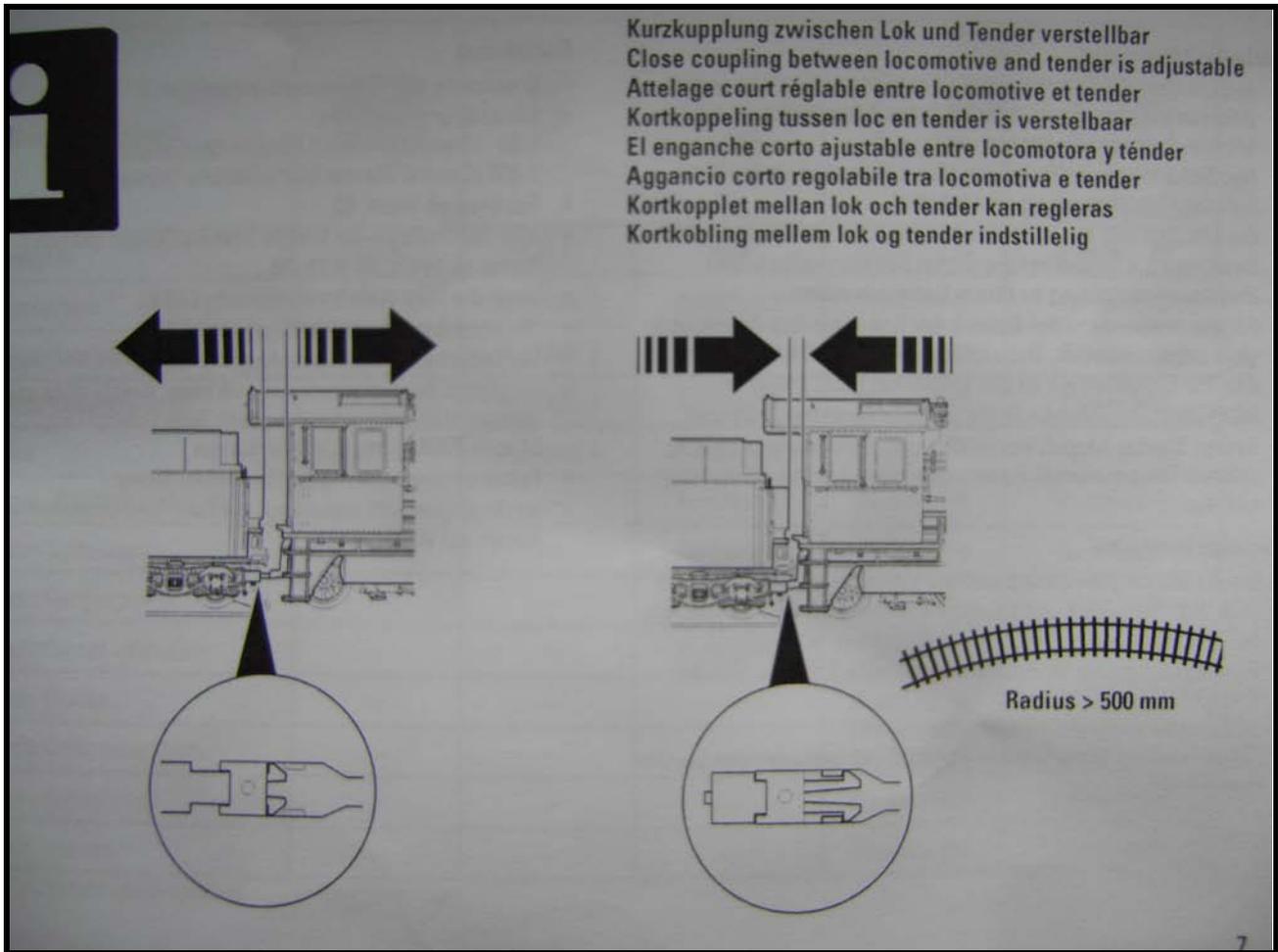


Foto n. 17: istruzioni per avvicinare il tender nella Br 50 1013 del 2012.

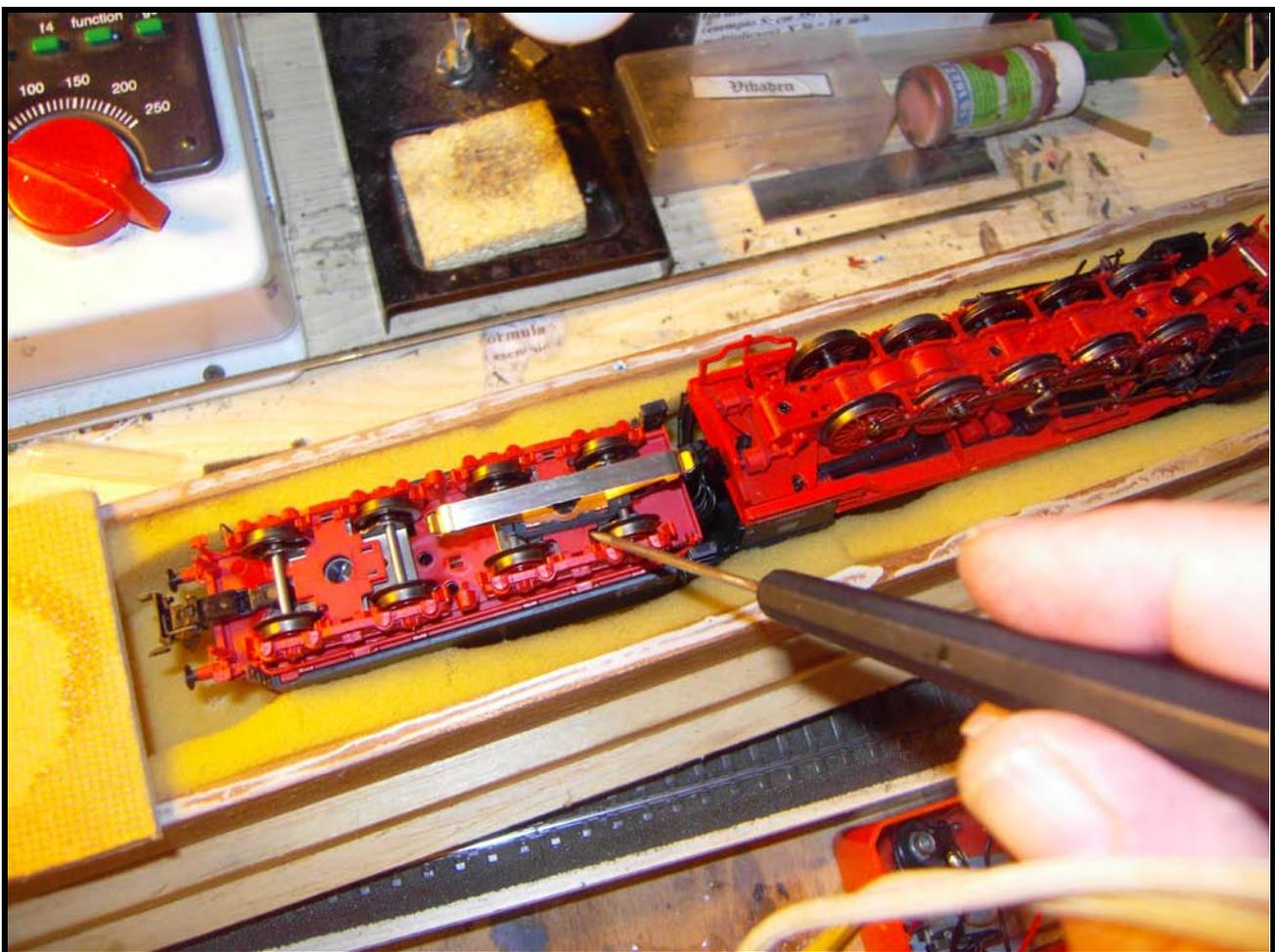


Foto n. 18: si rovescia la Br 50 e la si adagia in una "culla" protettiva, è opzionale in questo caso allontanare il pattino.

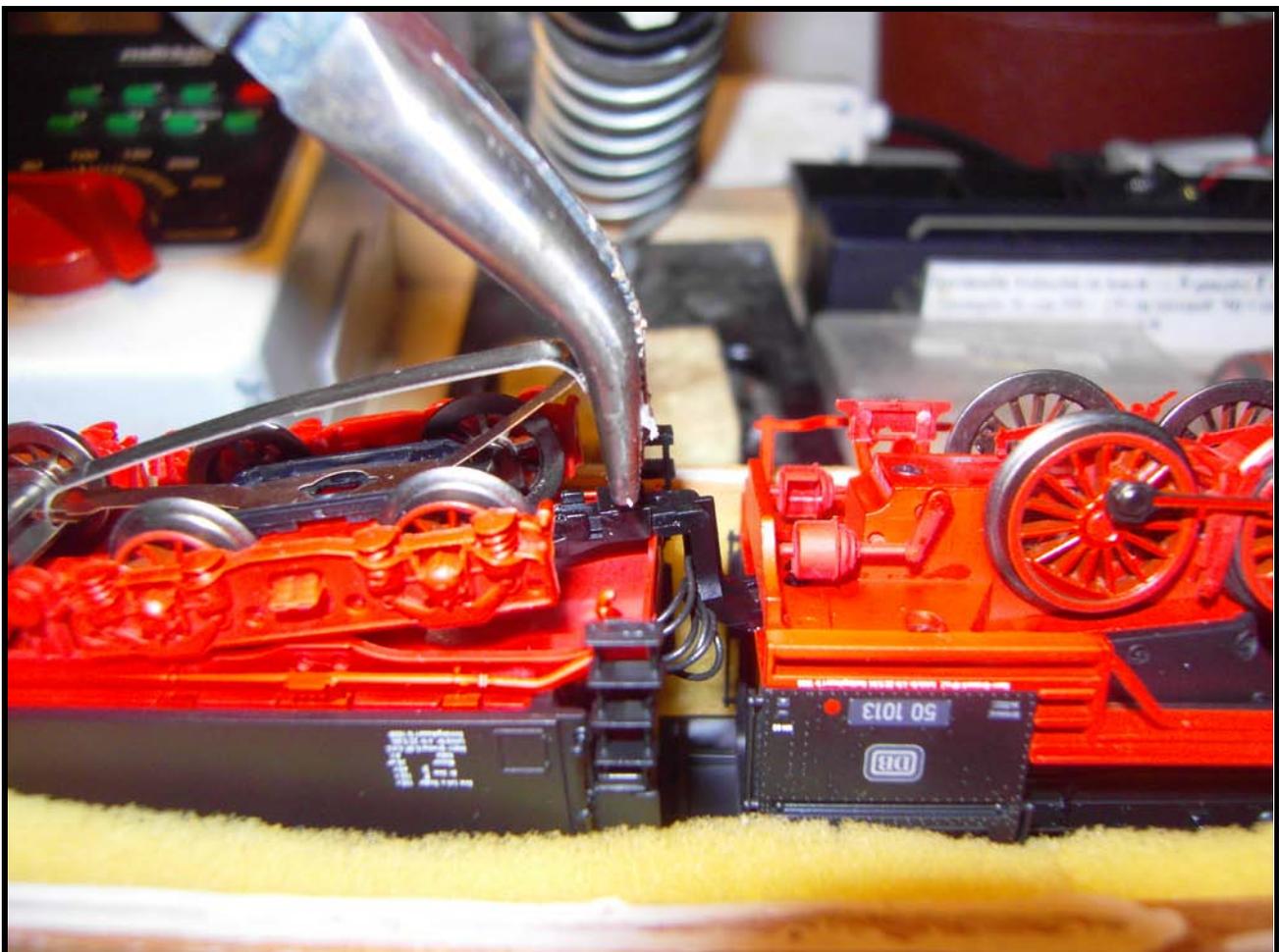


Foto n. 19: con delle pinze arcuate si spinge il gancio regolabile.

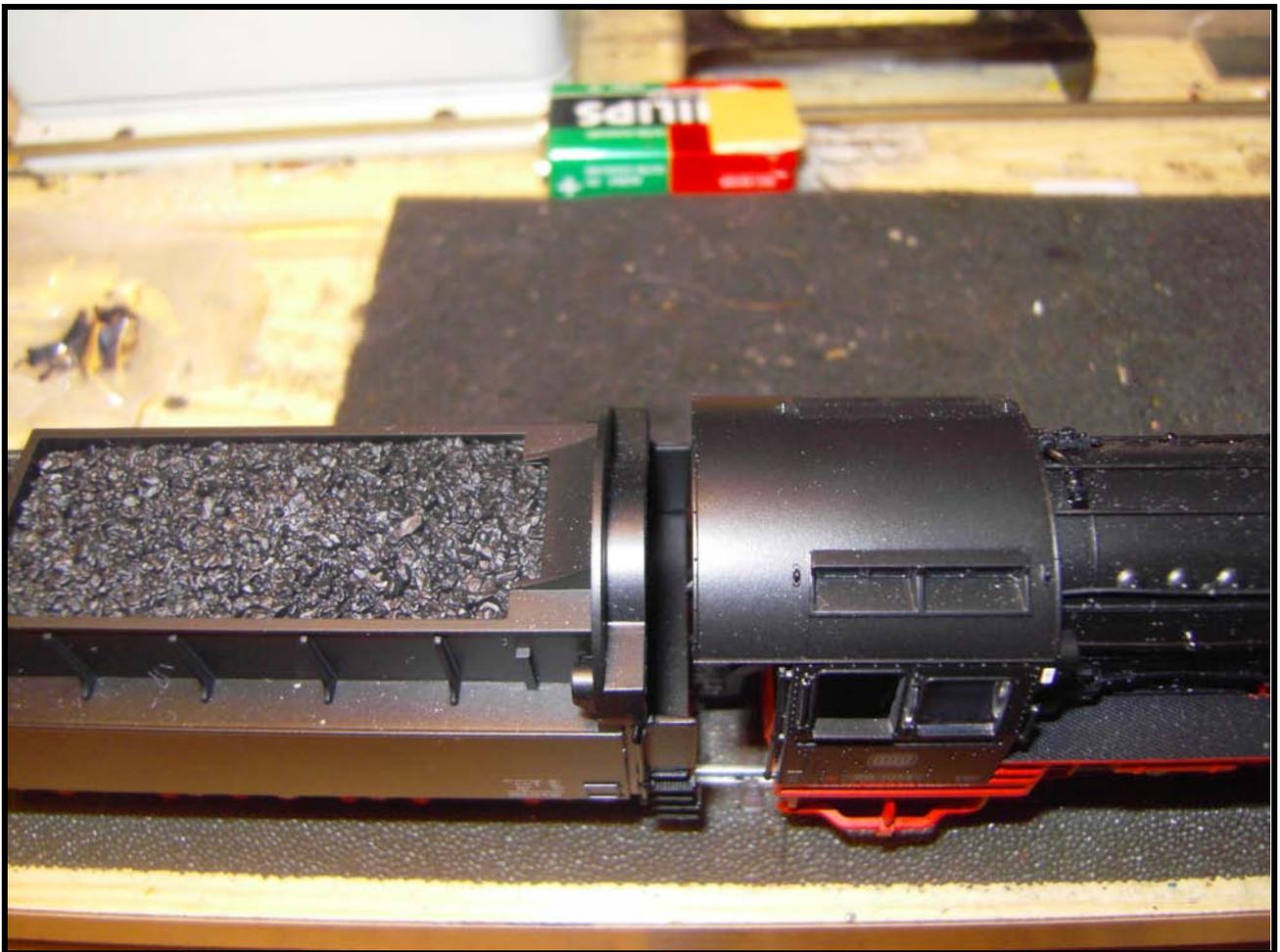


Foto n. 20: la Br 50 1013 prima dell'avvicinamento.



Foto n. 21: la Br 50 1013 dopo l'avvicinamento.

3° CONFRONTO: CORRIMANO BELLISSIMI E DELICATI

Corrimano della cabina (foto n. 22 e n. 23) nella *nuova* e *vecchia* Br 50.

Ovviamente il confronto non si dovrebbe nemmeno porre perché i nuovi appigli sono pressoché perfetti... tutto bene? No, perché sono in realtà fragilissimi... ATTENZIONE quindi a non pressarli lavorando sulla cabina o sollevando il modello e confesso (foto n. 24) di aver rotto quelli della 001 161-9. Per rimediare al guaio bisognerebbe allora acquistare l'intera cabina dal *Servizio Ricambi in Germania* (se si trova) o ripararli, ma non vengono mai perfetti... ahimè.

Quelli della vecchia Br 50 2448 (o di altre loco di quella ed altre serie simili) erano accennati, è vero, ma non si rompevano perché stampati *in rilievo aderentissimi alla cabina* e questo ci fa comprendere il motivo che ha indotto la Casa di Göppingen a non realizzare in passato dei particolari troppo fragili. Qualche *maligno* dirà che noi märklinisti eravamo abituati a modelli che non si rompevano neanche cadendo sulla pietra...



Foto n. 22: corrimano perfetti, ma fragili nella Br 50 1013 del 2012.

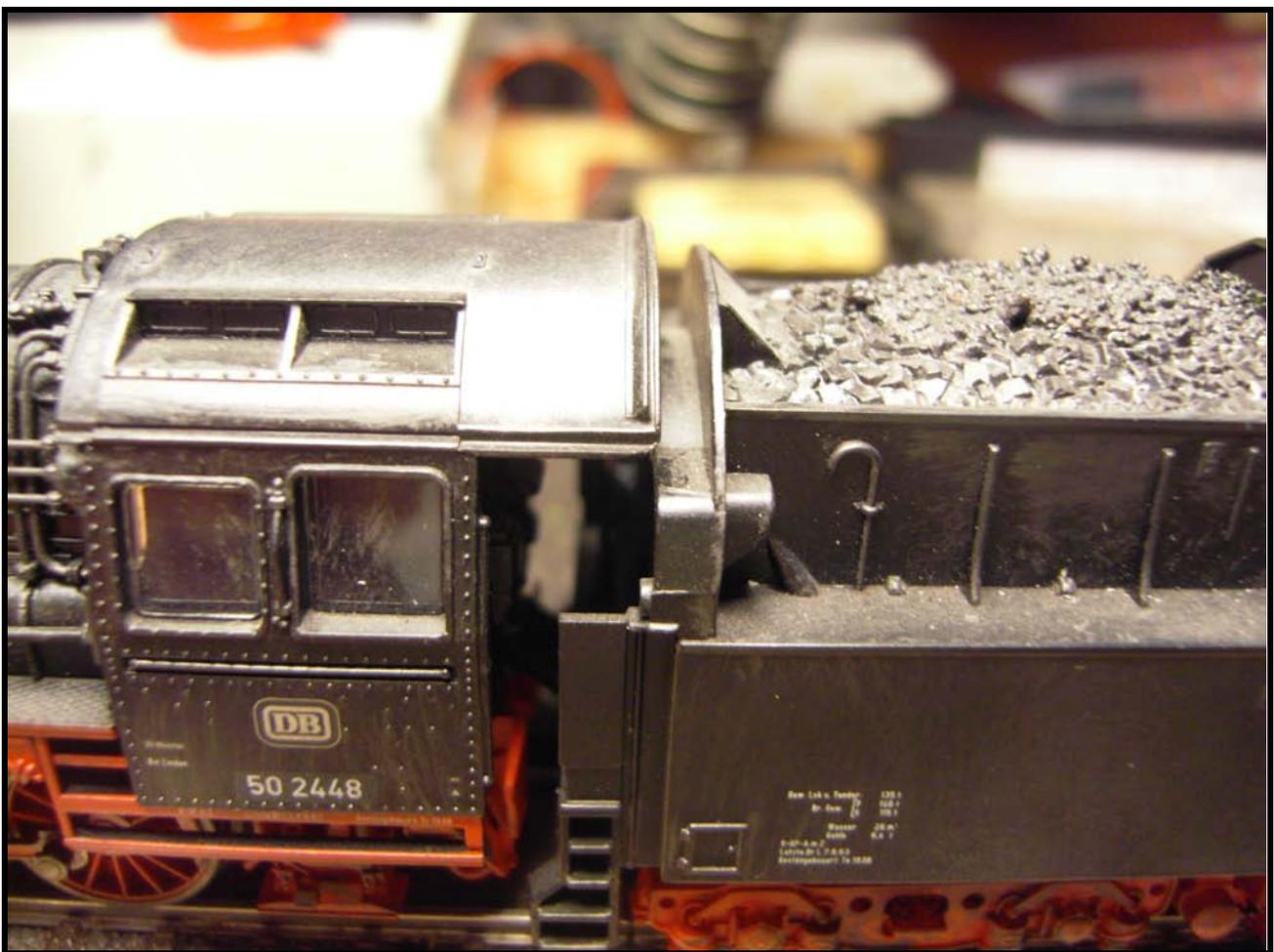


Foto n. 23: corrimano aderenti alla cabina nella Br 50 2448 del 2001.



Foto n. 24: corrimano destro spezzato nella Br 001 161-9 del 2009.

4° CONFRONTO: I FINESTRINI

I finestrini chiusi nelle vecchie loco modello dotate di motore invasivo servivano a mascherare *l'enorme errore* di una parete spostata di più di un metro e persino dotata di un accenno di apparecchiature e di apertura per il forno (!). Oltre a diversi miglioramenti nella zona dei vetri paravento, correttamente, ora, il secondo finestrino è aperto e mette in bella vista l'interno della cabina.

Confrontate sempre le [foto n. 5, n. 22 e n. 23](#).

5° CONFRONTO TRA PANCONE ANTERIORE: NELLE BR 50 DEL PASSATO E NELLA BR 50 1013

Il *rosso* pancone anteriore era veramente *una bestia nera* per quanti volessero dotarlo di un gancio realistico, di due tubi dei freni e di un rec per il riscaldamento a vapore (quest'ultimo non sempre presente).

Di quanto fosse difficile la *modifica* ne ho già parlato nel paragrafo **IL PANCONE METALLICO**. Quel che dava più fastidio è che *Altri*, fornendo i loro modelli di abbondanti *bustine d'aggiuntivi*, preparavano i panconi (è vero, spesso erano di plastica!) già predisposti con fori che, al modellista plasticista non importavano, ma che facilitavano non poco *chi* desiderava una vaporiera o un'altra macchina diesel o elettrica con un lato realistico.

In Germania vi sono correnti di pensiero diverse: alcuni *fermodellisti* imbrattano sino allo inverosimile le loro macchine, dotandole di ogni accessorio, come nel reale, ed *altri* montano i ganci anteriori persino su vaporiera (come le eleganti Br 18!) che non facevano quasi mai servizio di traino a ritroso.

Da sempre votato ad un realismo/sostenibile il *sottoscritto* in quegli anni acquistò molti modelli di Case *straniere*...

Da molti anni, finalmente, anche la Märklin si è adeguata e modificare con aggiuntivi (debbo dire che sono più belli quelli di altre marche!) è oramai molto facile, con i fori già predisposti ([foto n. 26](#)).



Foto n. 25: Br 50 2448 con pancone modificato dopo un lungo lavoro.



Foto n. 26: la Br 50 1013 con il pancone già forato e dotato perciò con facilità di tutti gli aggiuntivi per renderlo iperrealistico.

COME ALLONTANARE IL PORTAGANCIO ANTERIORE

C'è subito da dire che, come si vedrà bene dalle **foto n. 27 e n. 28**, il portagancio questa volta è di colore nero, contrariamente alle foto apparse sul precatalogo e sulla rivista *Märklin Magazine* n. 4 del 2012. A parte la stranezza, a cui siamo abituati per i prototipi, il colore nero è da preferire al rosso sfacciato, anche per coloro che, per timore, non se la sentissero di allontanare il portagancio, che oltretutto non spunta quasi per nulla da sotto il pancone, pur rinunciando ad innestarvi il gancio modellistico.

Nella **foto n. 27** si vede il portagancio nero che si *confonde* con lo spazio che esiste al vero tra la traversa inferiore del carrello portante e quella superiore del pancone.

Smontare il portagancio è molto semplice:

- 1) si allontana il carrello anteriore (una sola vite con testa grande a taglio che si vede nella **foto n. 30**);
- 2) si allenta almeno una delle due piccole viti a croce e si estrae, con una minima pressione/flessione, il portagancio nero (**foto n. 28**);
- 3) si stringe di nuovo la vite a croce (o stringono se allentate tutte e due, **foto n. 29**);



Foto n. 27: la Br 50 1013 con il pancone ancora con il portagancio.

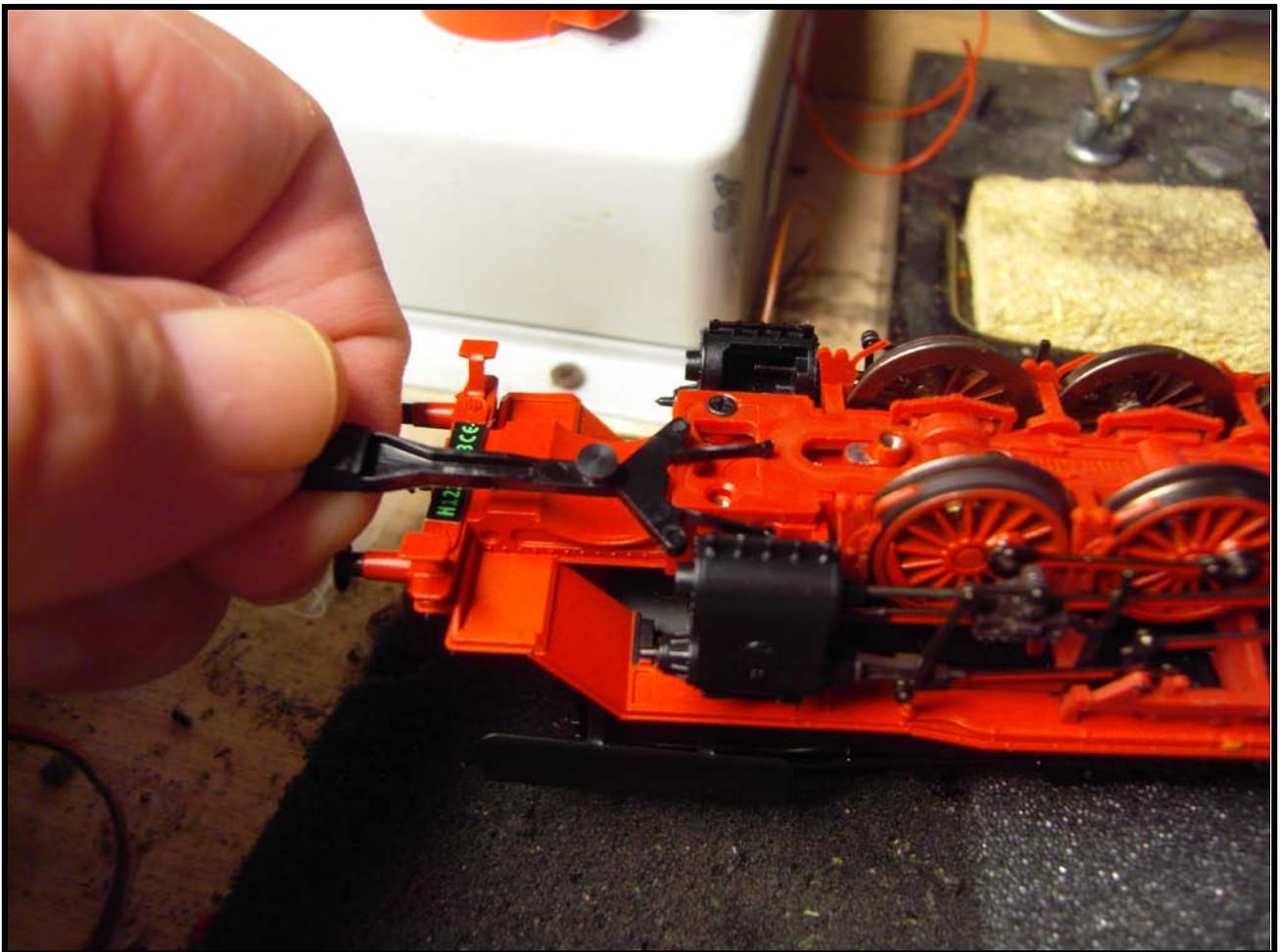


Foto n. 28: allentando una o due viti a croce si estrae il portagancio.

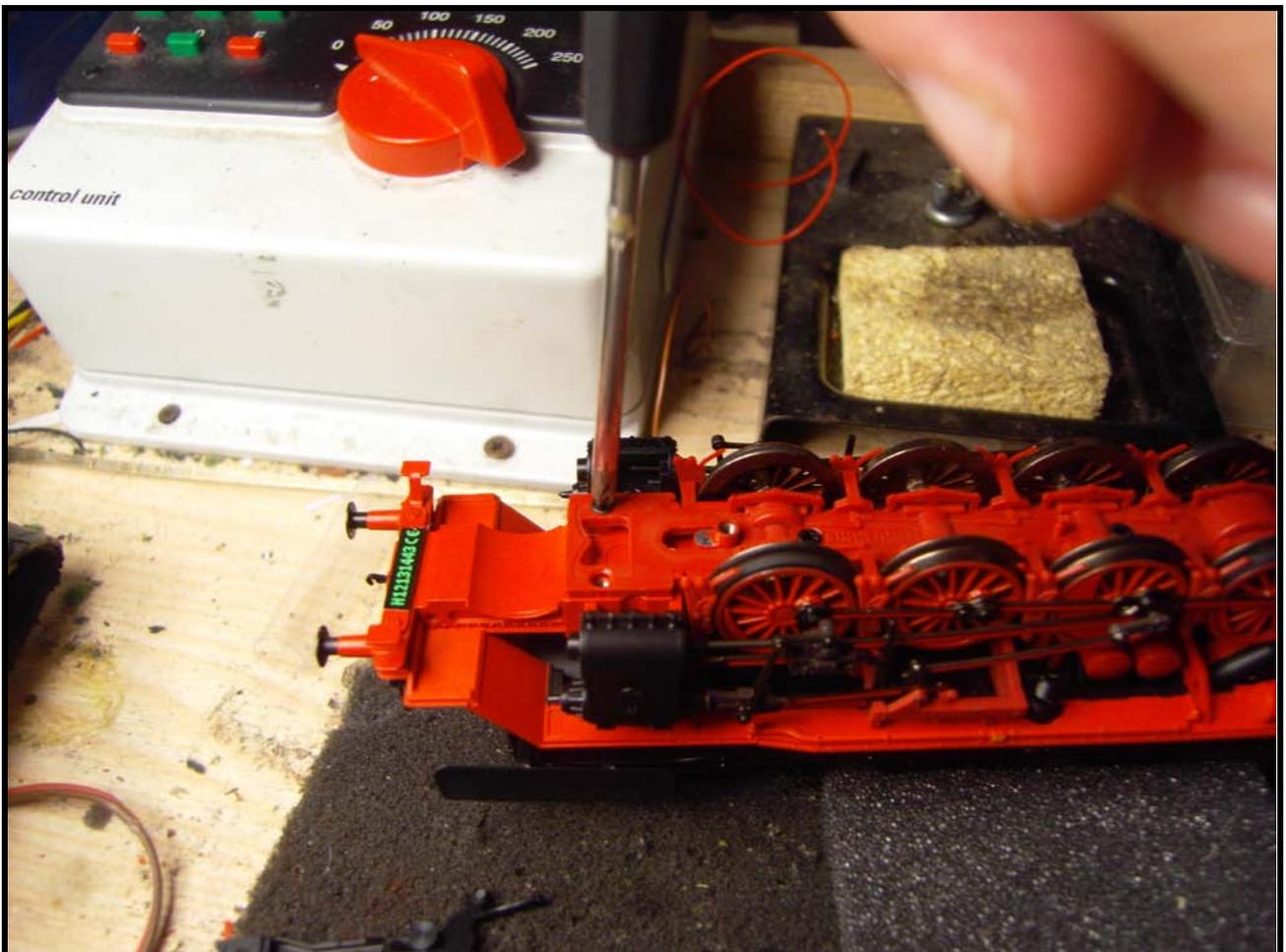


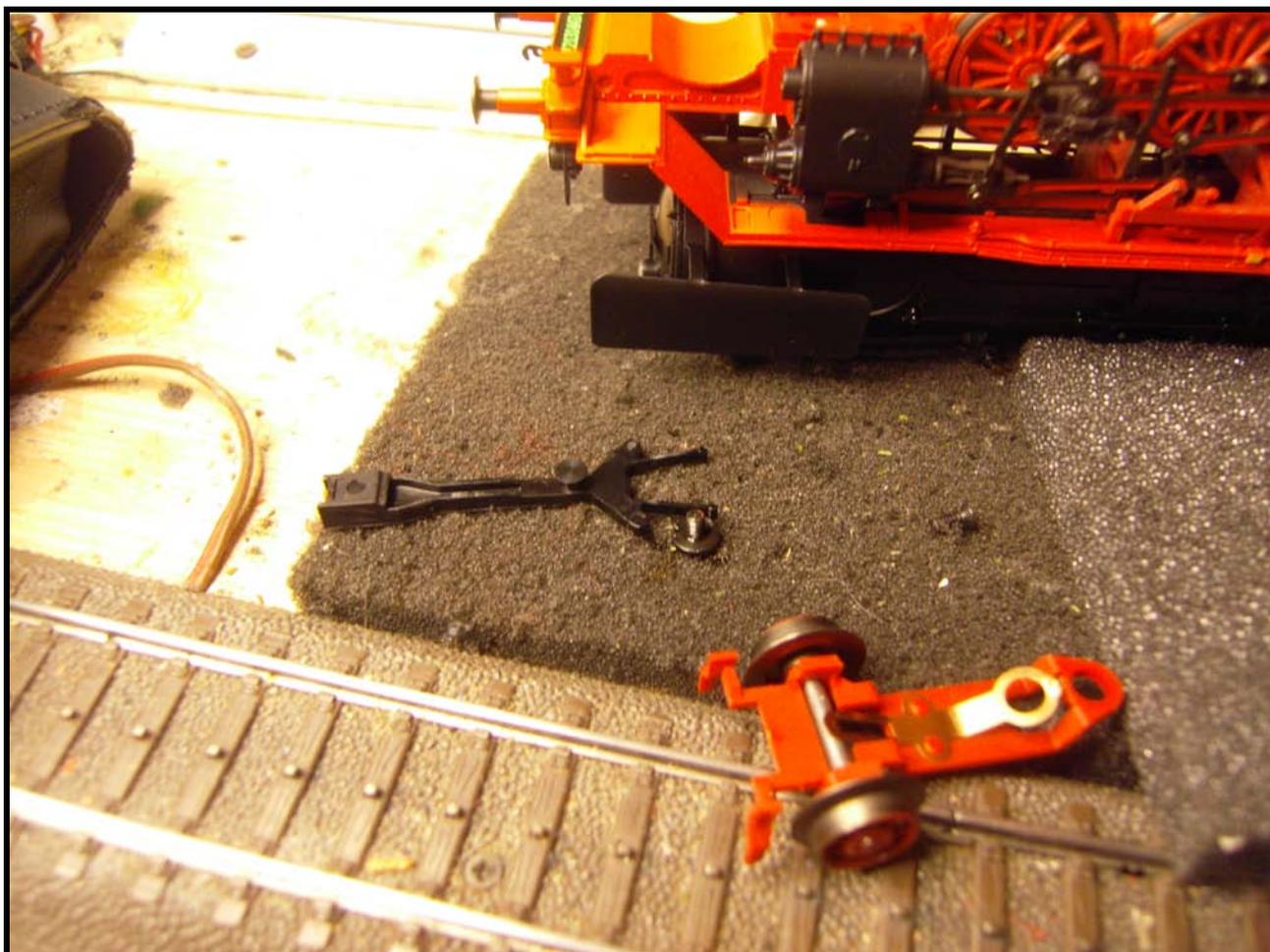
Foto n. 29: si stringono di nuovo le due viti a croce piccole.

- 4) si rimonta il carrello anteriore facendo attenzione a non invertire la sua posizione (la lamella metallica elastica non si deve vedere dal basso) il tutto nelle [foto n. 30 e n. 31](#).

Questo carrello portante, come nelle nuove Br 41 (041, 042 ecc) ha il portagancio facilmente allontanabile e vi ripropongo un brano tratto dal mio [66° Capitolo \(II parte\)](#) del paragrafo **il nuovo carrello anteriore**.

(...) Inoltre le vecchie 41 non avevano i cacciapietre solidali con il carrello, ma uniti al portagancio, era questa una necessaria licenza modellistica applicata da sempre sulle loco a vapore che si potessero usare anche in retromarcia. La bellissima 042 ha invece il cacciapietra come al vero solidale al carrello e il portagancio staccato e, aggiungo io eliminabile (vedi anche la [foto n. 10](#)), solo però dopo aver smontato il mantello. (...)

N.B. : la foto è quella del Capitolo citato



[Foto n. 30: il carrello in primo piano, il portagancio nero e le viti.](#)

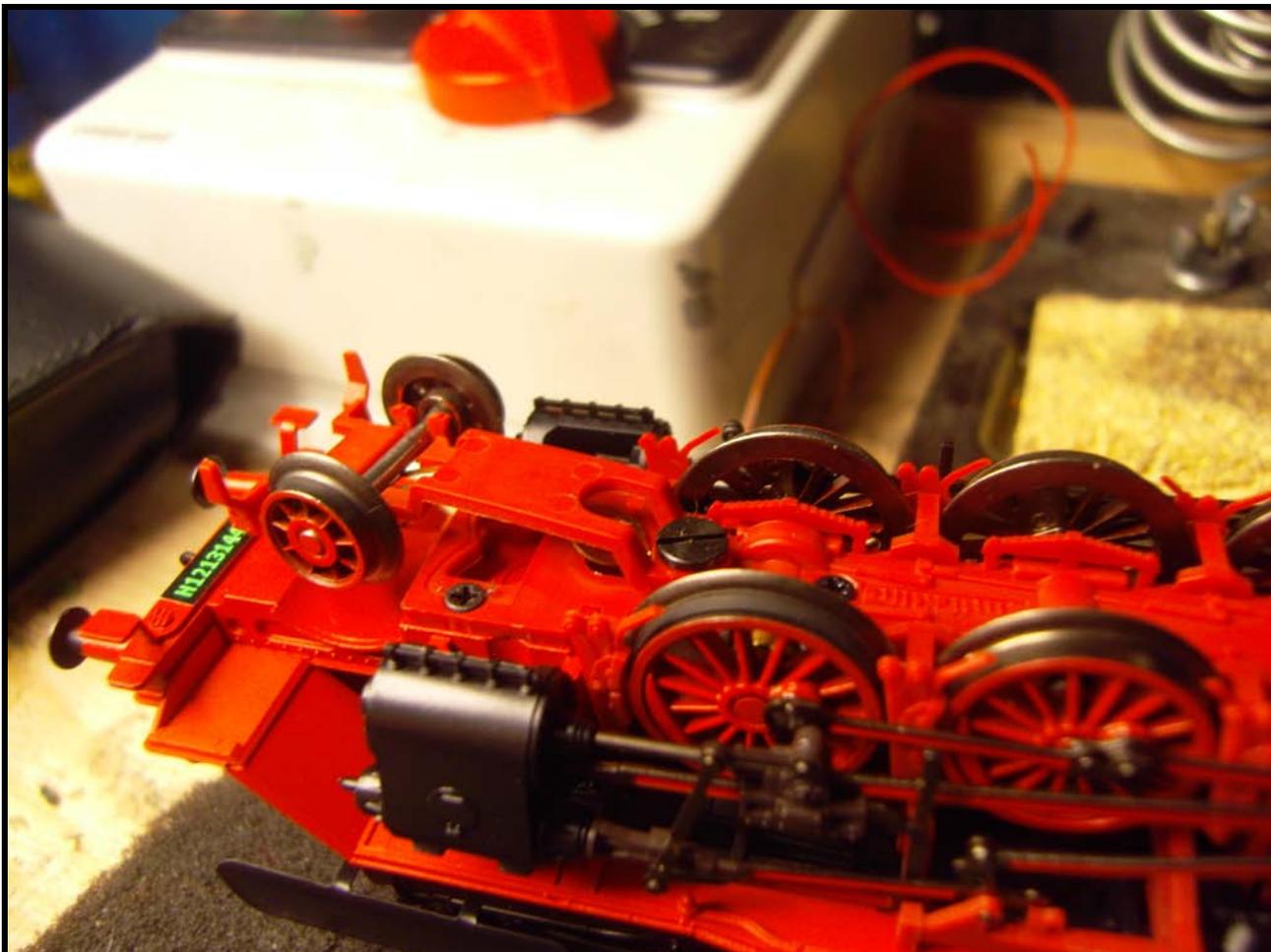


Foto n. 31: il carrello rimontato della Br 50 1013 senza portagancio.

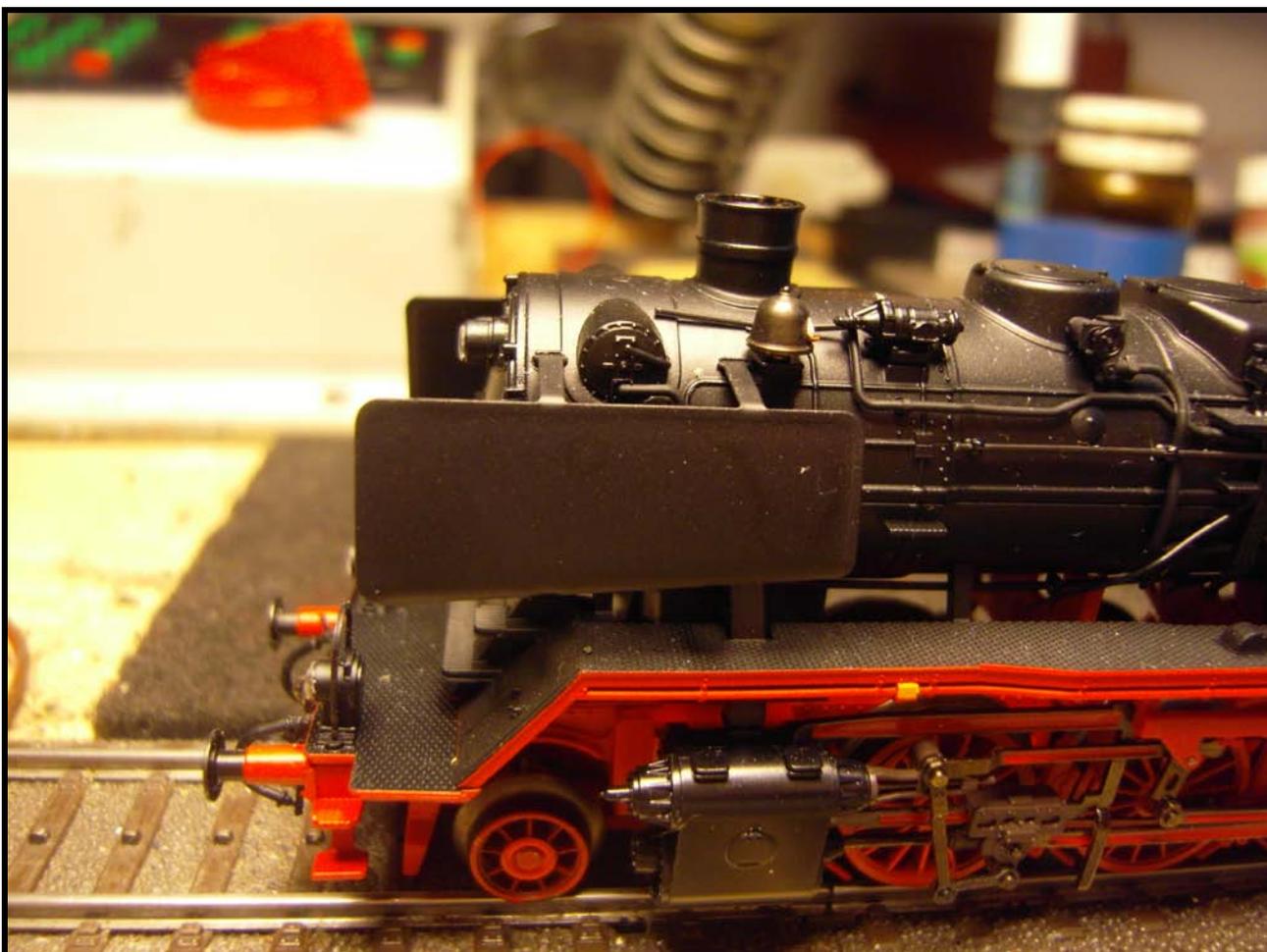


Foto n. 32: zona parafumo della nuova Br 50 1013 del 2012, la condotta dietro la campana è riportata, ma storta.

6° CONFRONTO: LA ZONA DEI PARAFUMO

Nel confronto tra le [foto n. 32 e n. 33](#) si vedono diversi miglioramenti della zona dei parafumo (alcune tubazioni sono ora riportate), ma anche un piccolo *peggioramento* nel cavo che va dalla turbodinamo, che si vede subito dietro la campana e che ho dovuto raddrizzare.

Nella vecchia Br 50 quel cavo era solo stampato, ma diritto.

In generale si può affermare che il confronto non è poi così a sfavore del vecchio mantello, mentre le diversità della parte anteriore, legate alle ruote del carrello portante, con raggi o a vela piena, od alla esecuzione lunga dei praticabili zigrinati non può essere oggetto di confronto, legate come sono alle singole loco a vapore e alle tante modifiche che questo numerosissimo Gruppo ha subito con gli anni.



[Foto n. 33](#): zona parafumo nella Br 50 2448 del 2001. la stessa condotta della [foto n. 32](#) era solo stampata, ma diritta.

7° CONFRONTO: LA ZONA DELLE CABINE

Anche nel confronto tra le [foto n. 34 e n. 35](#) si vedono miglioramenti importanti nei tiranti verso le valvole, sul tetto, subito dietro il primo duomo che erano assenti nella Br 50 2448 ed anche nella Br 50 1301 ([art. 37844](#) del 2003) che era ambientata in epoca antecedente a quella della Br 50 1013, perchè ancora fornita di parafumo Wagner antiquati.

Alcune condotte sono riportate in modo diverso nelle vecchie Br 50, ma lo debbo però ancora ripetere: non so se tutte le differenze siano legate a semplificazioni nello stampo, anche se, con *malignità*, debbo quasi esserne certo per le caldaie dei modelli del 2001 e del 2003...

8° CONFRONTO: I DISPOSITIVI INDUSI

È ben evidente (foto n. 5, n. 6, n. 7, n. 34 e n. 36) che nei precedenti versioni di Br 50 i dispositivi *Indusi*, posti proprio sotto le cabine, erano *erroneamente* doppi, mentre nella versione attuale (2012) ve ne è *giustamente* uno solo (per l'epoca di ambientazione) posto sul lato destro (per esempio foto n. 37).

Dunque dietro le tubazioni del lato destro (prima del tutto assenti nei modelli passati, o al più accennate) è ben visibile nella foto n. 37 il dispositivo di controllo magnetico *Indusi*, molto ben realizzato come in tutti i recenti modelli della Casa di Göppingen.



Foto n. 34: lato sinistro della cabina della Br 50 1301 del 2003.

Nella foto n. 35, del lato sinistro, si nota l'assenza del secondo *Indusi* e addirittura, lo so dal precatalogo, sono del tutto assenti, *come al vero*, nella versione della Br 50 1128 ambientata nel 1950 (art. 37811), mentre come vedete dalla foto n. 36, di Marco Palazzo, erano sempre

(?!) *doppi* nei modelli come in quella Br 50 1301 (art. 37844), ambientabile addirittura a metà degli anni Cinquanta.

In realtà gli *Indusi* furono applicati *tardivamente doppi* (all'incirca nei primi anni Sessanta) solo in quei Gruppi (Baureihen) che spesso viaggiavano anche in retromarcia e che quindi necessitavano di quel dispositivo magnetico posto accanto alla rotaia destra, cioè sul ramo di corretto tracciato in Germania. La Br 50 001, oltre al tender cabinato, ebbe il secondo *Indusi* e lo sappiamo da una foto sulla rivista *Märklin Magazine* n. 4 del 2012.

Una mia considerazione riguarda proprio questa giusta mancanza di quella fondamentale (al vero) *apparecchiatura*, in parte o del tutto a seconda della ambientazione storica: oggi la Märklin è più attenta a non commettere *leggerezze* che, pur diminuendo i costi di produzione, squalificano il prodotto, rendendolo criticabile.

È molto probabile che nei prossimi modelli ambientati in tarda epoca III o nella IV la Märklin applicherà gli Indusi su ambedue i lati.



Foto n. 35: lato della cabina a sinistra della nuova Br 50 1013 del 2012.



Foto n. 36: lato sinistro della cabina della Br 50 1301 del 2003.



Foto n. 37: lato destro della nuova Br 50 1013 con il dispositivo Indusi.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

