

## BR 58 1836, INSIDER 2013, III PARTE

- Märklin art. 37589 -

## INIZIANO LE PROVE

## IL LIBRETTO DELLE ISTRUZIONI



Foto n. 1: il libretto delle istruzioni.

Appare leggermente più curato e, senza dubbio, la stampa è più nitida per quanto riguarda la descrizione dei pezzi di ricambio indicati nell'*esploso*, in passato a volte sbiadito e male interpretabile.

Come sempre l'italiano è una delle lingue, come dire, *trascurate* e la presentazione storica del modello è fatta in tedesco, inglese, francese e olandese e non c'è speranza di cambiamenti (con la Crisi poi!).

Al solito nell'interno è in perfetto italiano la descrizione concernente il rumore della disattivazione dello stridio dei freni (F 5) che, da sempre nei libretti è indicata con: **STRIDORE DEI FRENI ESCLUSO**; mentre, come è noto, è assurdammente indicata nel Catalogo generale sin dalla sua comparsa, nel 2004 circa, come: **STRIDORE DEI FRENI DA (???)**.

## SMONTAGGIO DEL MANTELLO

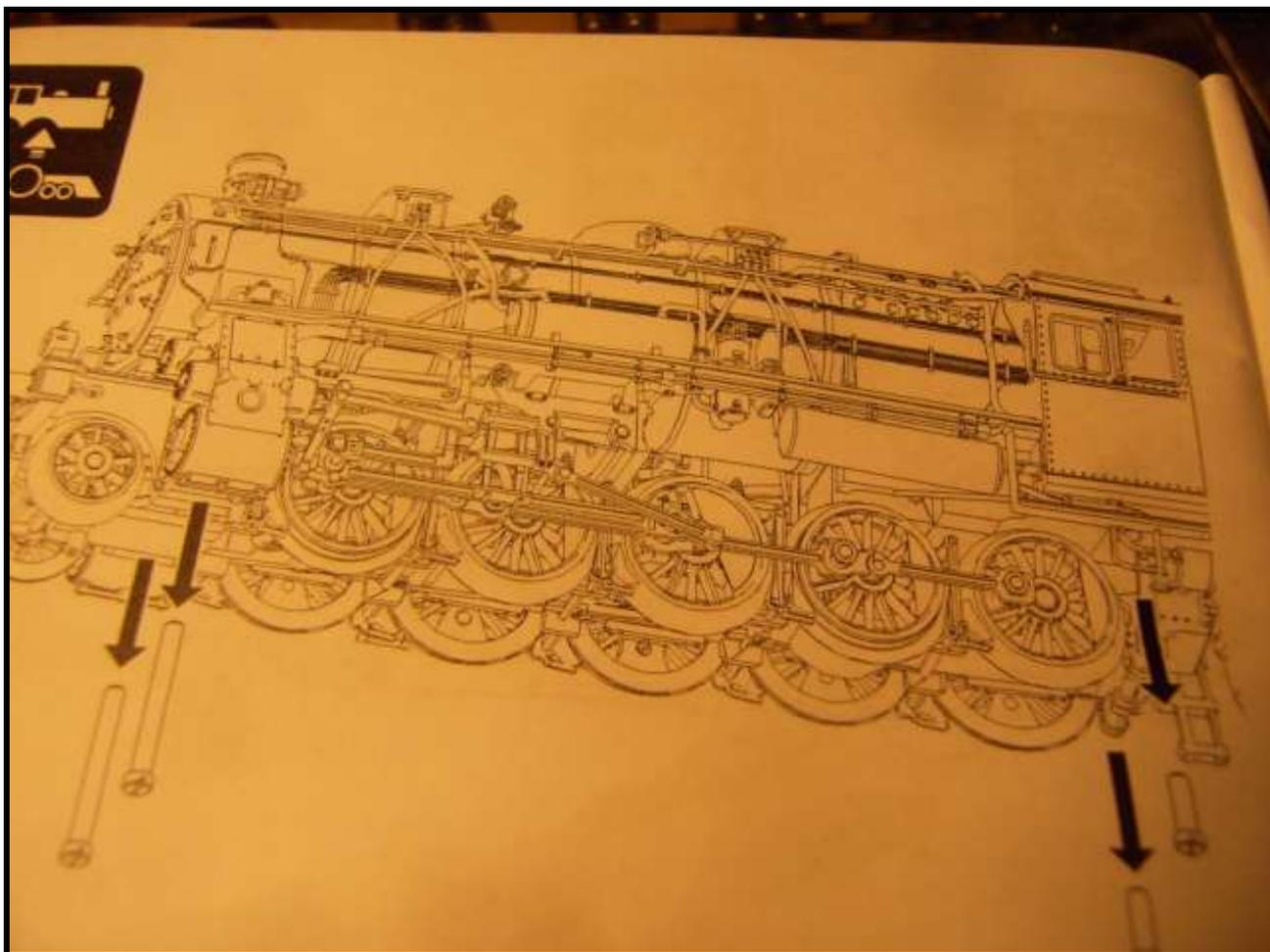


Foto n. 2: indicazioni su come smontare il mantello.

Smontare il mantello *sembra facile*, solo che nelle istruzioni un *ombra maligna* sulla testa delle viti le fa apparire ambigualmente e chi non è esperto si potrebbe chiedere: “Saranno a taglio semplice o a croce?”.

Questo dubbio potrebbe per un neofita causare gravi conseguenze, ma chiarisco subito che le viti da allentare sono soltanto a taglio semplice e quattro... non toccate quelle a croce!

Il mantello, ricco di particolari fragili, va adagiato in una culla adatta come ad esempio quella che vedete nelle foto di questo Capitolo, fatta da un particolare e morbido materiale da imbottiture.

Tutte le altre viti (a croce) serviranno sia per allontanare il carrello anteriore, sia a svitare il carter (foto n. 3 e n. 4).

Anche se rischio di ripetermi ogni volta: ricordo che per allentare e togliere le viti a croce si debbono usare i cacciaviti a testa larga e quelli forniti dalla Märklin, a catalogo o consimili, vanno bene... altri no, perché sono pericolosi e possono rendere inservibili le viti!

Chi avesse una copia del mio libro può consultare il § 6 a pag. 13:

**Attrezzatura necessaria a realizzare un plastico.**

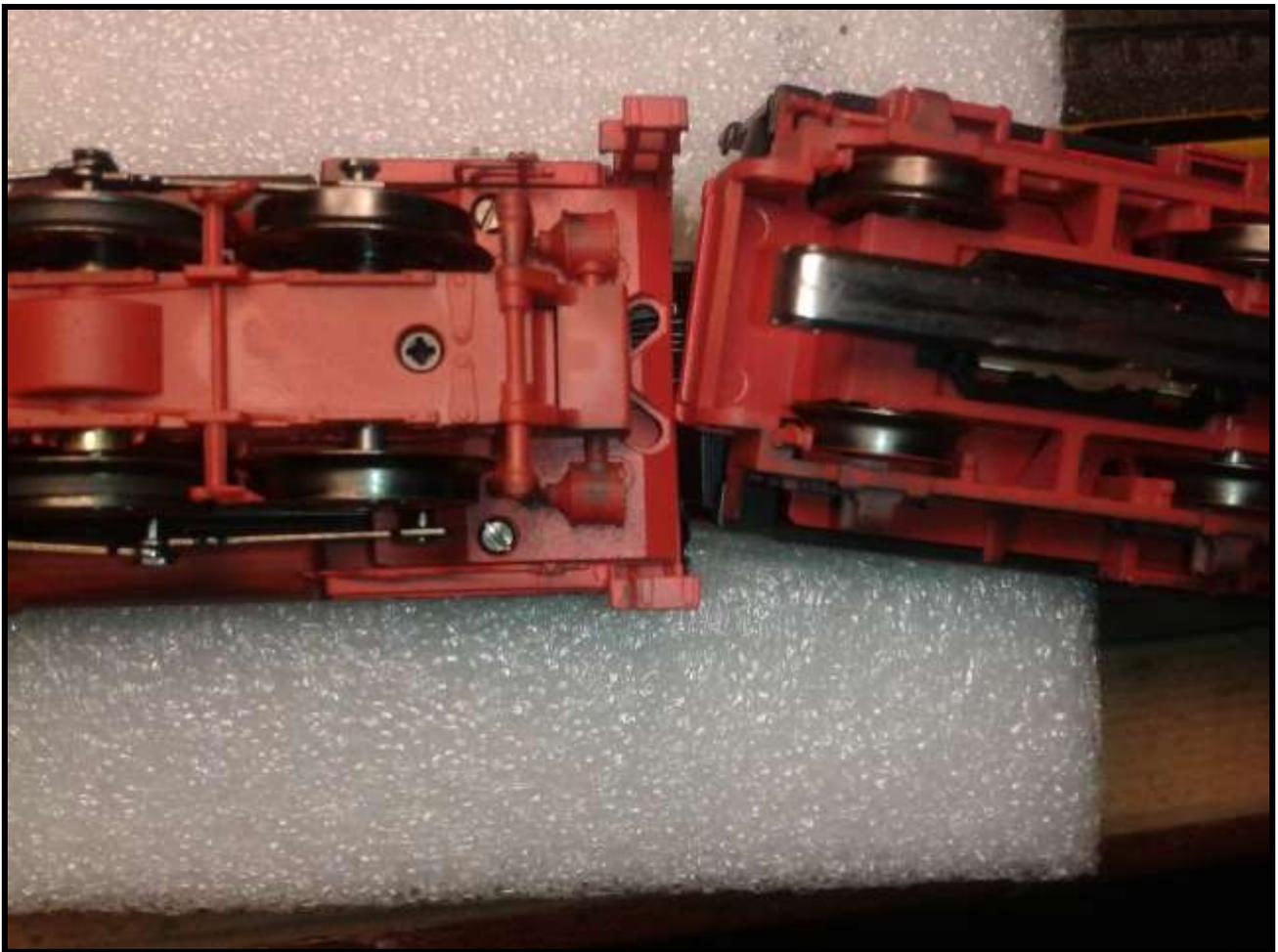


Foto n. 3: sono a taglio le viti da allentare per togliere il mantello.



Foto n. 4: a taglio le viti da allentare per togliere il mantello, il carrello anteriore ha invece una vite a croce.

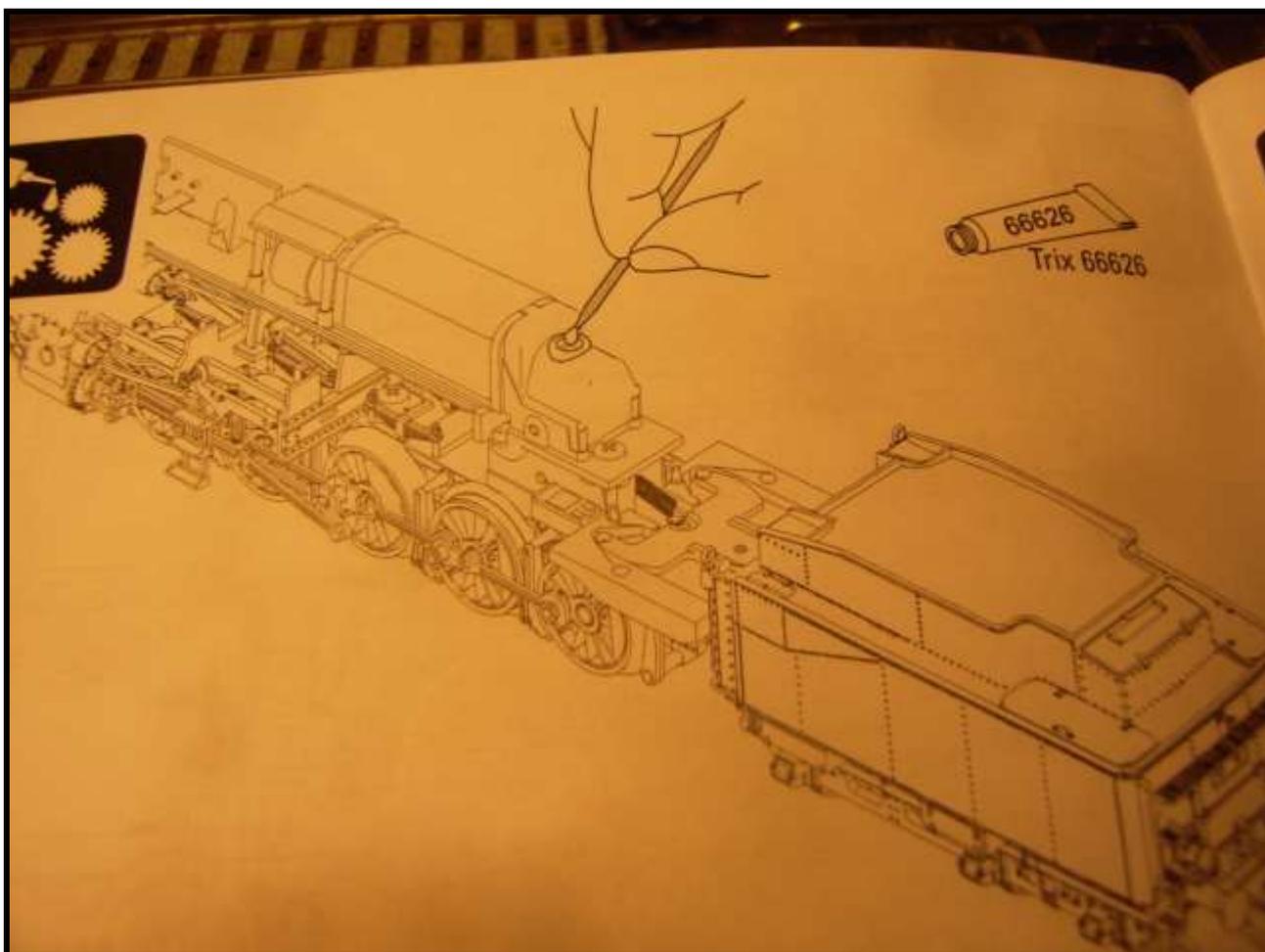


Foto n. 5: ingrassaggio del motore della Br 58 1836.

Smontare il mantello è assolutamente necessario per lubrificare con grasso Trix, indicato sotto l'**articolo 66626**, quindi, come ho detto per altre locomotive, è impensabile non dover smontare mai la macchina anche se come si sa le impostazioni digitali vengono oramai effettuate *esternamente* tramite le Central Station e aggiungo, solo per i neofiti, che, invece ancora oggi, se si acquista una locomotiva con decoder digitale Motorola si deve aprire la stessa (togliere il mantello del corpo macchina o del tender ecc) per codificare il decoder per il numero da assegnare (opzionale), per il ritardo del rallentamento-accelerazione e per regolare, l'intensità dei suoni, se presenti.

## SOSTITUZIONE DELLE CERCHIATURE D'ADERENZA

Secondo le istruzioni è consigliato, per sostituire le 4 cerchiature, (**foto n. 6**) allontanare gli assi motori svitando 3 viti a croce, di cui 2 del carter e una del carrello anteriore (**foto n. 4, n. 6 e n. 7**), io consiglio di far fare questa operazione a un esperto e comunque ci vogliono anni di intenso lavoro di traino per rovinare una cerchiatura.

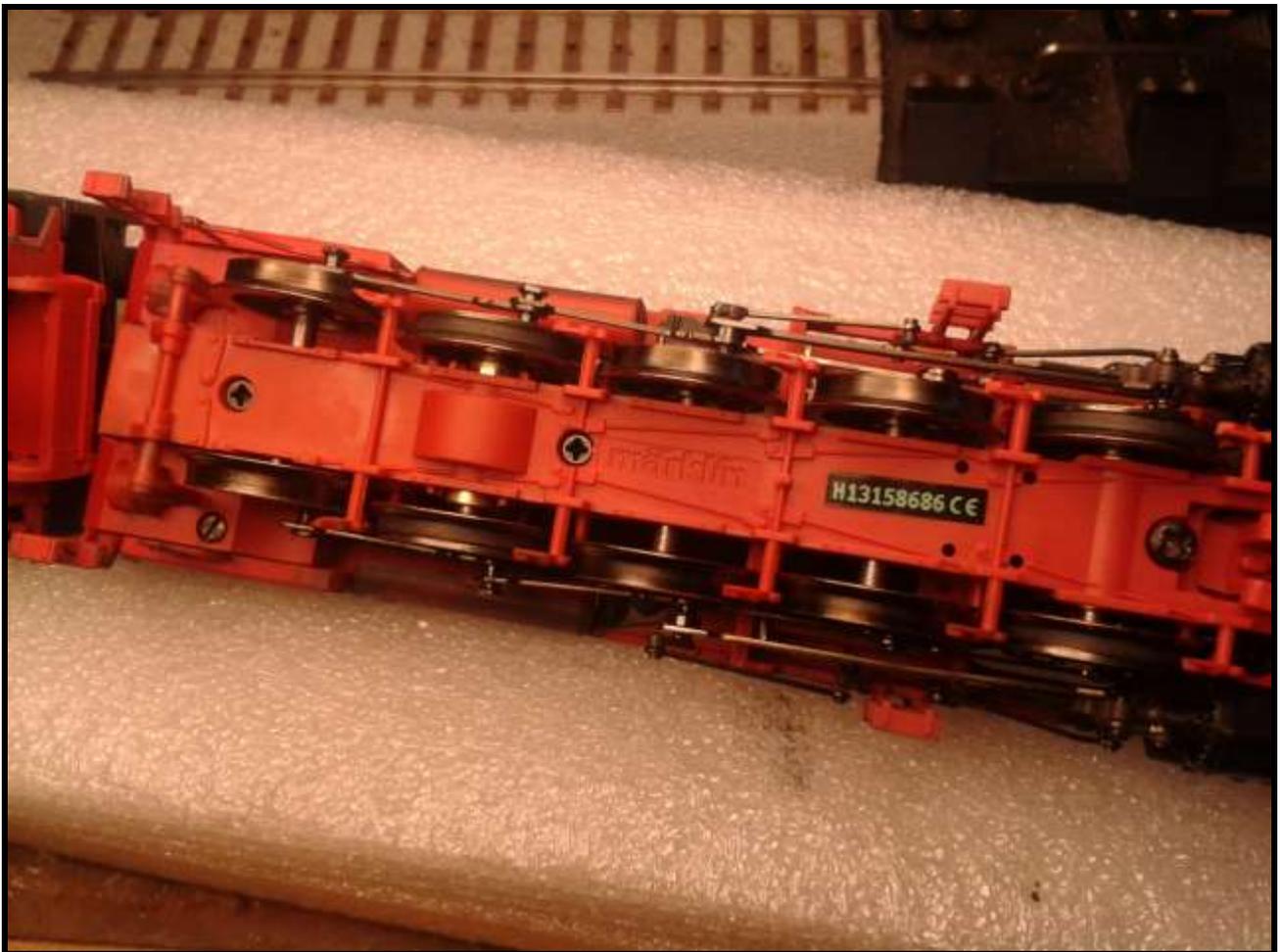


Foto n. 6: le cerchiature due sul primo e due sul quarto asse.

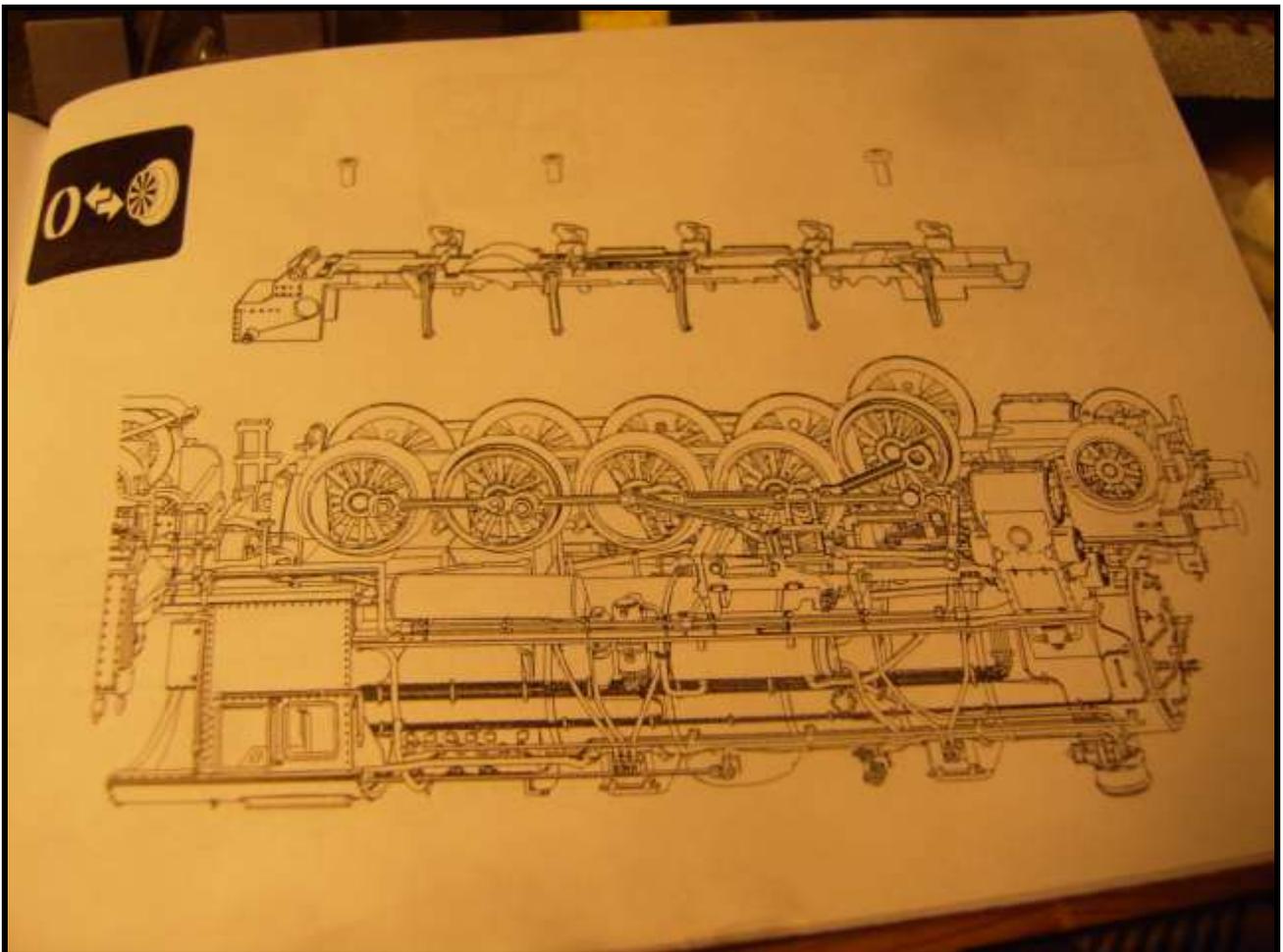
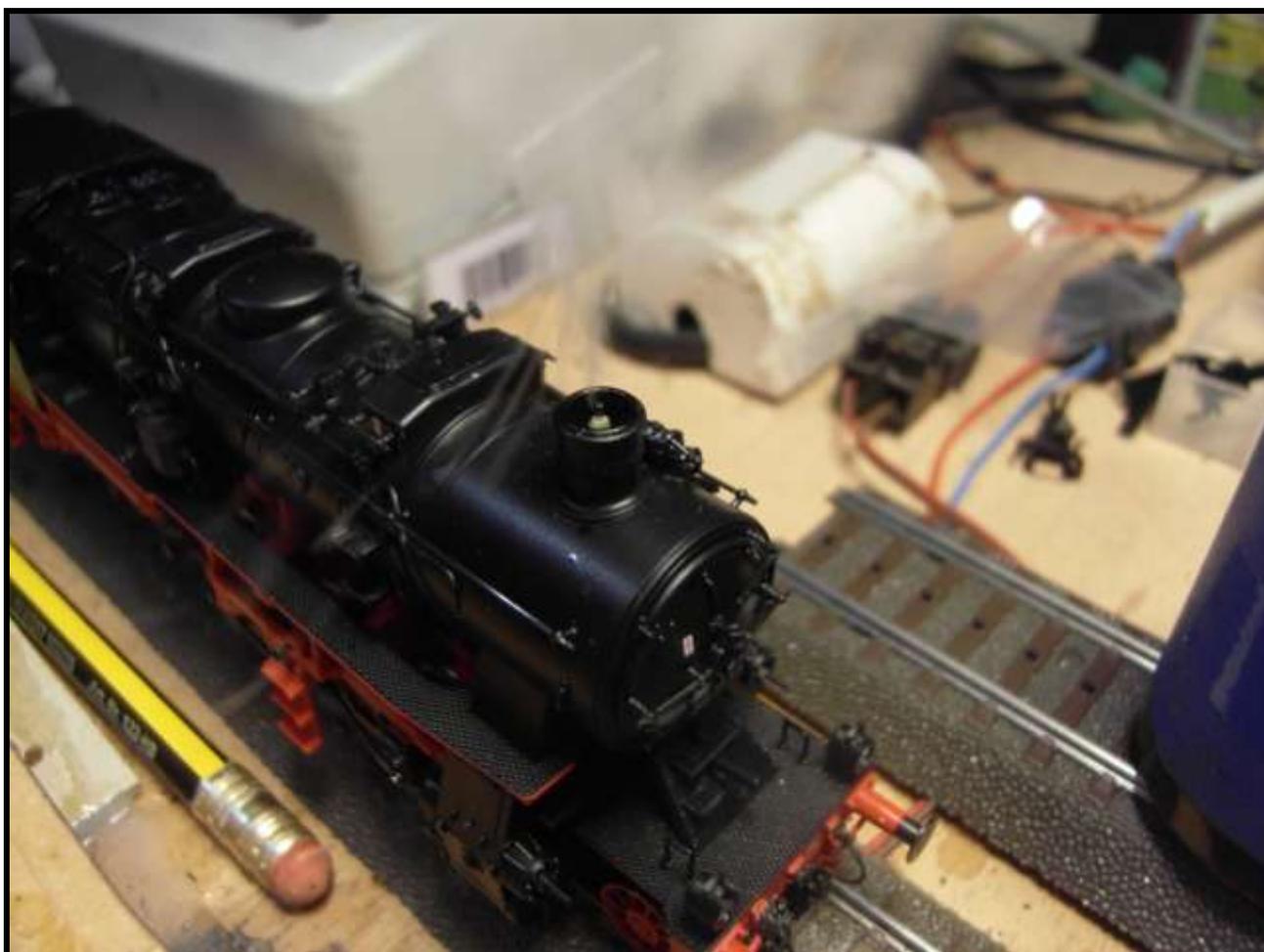


Foto n. 7: istruzioni per lo smontaggio del carter.

## INSERIMENTO E PROVE DEL DISPOSITIVO FUMO (DI SERIE)

Nella **foto n. 8**, montato il dispositivo fumo *fornito di serie*, iniziano le verifiche. C'è da segnalare che il dispositivo è del tutto simile al noto **art. 7226** e che quindi viene montato da sopra, perciò non è necessario smontare il mantello. Il cannellino è segnalato come *Dampfentwickler*, nella traduzione si tenga conto che al Dampf (vapore) viene aggiunta la parola Wickler che segnala la presenza del dispositivo a bobina per il riscaldamento del liquido fumogeno. Il numero del ricambio è ora indicato con la sigla **E600 250**, ma non è chiaro (a meno di una non auspicabile rottura) se sarà possibile cambiarlo con il solito 7226.

Dopo qualche minuto di prove (**foto n. 9**) con una Control Unit **6021**, la mia macchina è stata trasferita sull'impianto di Vibaden (**foto n. 10**) senza modificare nessun parametro digitale di Fabbrica. Gli interventi si sono quindi sinora limitati a quelli estetici.



**Foto n. 8: prima fumata della Br 58 1836 a Vibaden.**



Foto n. 9: la Br 58 1836 viene provata sul banco prova a Vibaden.



Foto n. 10: il “fumo di Vibaden” è, come norma, molto bianco.

## INSERIMENTO ELETTRONICO DELLA BR 58 1836 SULL'IMPIANTO DI VIBADEN

Dopo le *verifiche di rito* sul mio banco di prova (**foto n. 11**), accertato il buon funzionamento dei suoni, la Br 58 1836 viene *battezzata* con la Central Station 2, sul mio impianto di Vibaden. Attenzione: nessun parametro della locomotiva è stato modificato, come ho già riferito, e questo perché l'icone *originale*, se presente, *sparisce*, anche soltanto variando il *nome della macchina* mfx, almeno sino ad ora è accaduto così, ma forse con dei nuovi aggiornamenti il difetto sparirà (?).

La macchina viene posizionata (**foto n. 12**) sul binario adiacente quello di immissione, ma dopo pochi istanti viene egualmente riconosciuta dalla Centrale **60214**.



**Foto n. 11: prove completate sul banco di Vibaden.**



**Foto n. 12: prove sull'impianto di Vibaden, con la Central Station 2.**

### **L'ICONA (CHE NON C'È) E IL NUOVO NOME**

Nonostante non sia stata modificata nessuna impostazione iniziale, l'icona non si manifesta e insomma, come spesso accade, non c'è.

Il nome viene impostato come **58 1836 DB**, ma nel mio impianto, per agevolare le ricerche delle macchine e non confondere una locomotiva a vapore che so, gruppo 50, con una elettrica E 50 tutte le vaporiere sono precedute dalla parola tedesca Baureihe (serie costruttiva, perciò traducibile nei nostri termini tecnici in *gruppo*), sintetizzata in Br.

Nella **foto n. 13**, a sinistra una Br 24 già correttamente classificata e, a destra, la nuova 58 1836 DB, come vedete senza icona e con il simbolo ???, strano che per una loco Insider, neanche troppo a *buon mercato*, non si potesse fare meglio...

Nella **foto n. 14** il semplice cambio del nome grazie alla tastiera della Central Station 2.

Ripropongo, dopo le **due foto**, un brano tratto dal mio **51° Capitolo** e che vale per tutti coloro che volessero auto realizzare, tramite una foto camera digitale, un'icona per loco che ne sono prive o per eventuali carrozze o carri elaborati digitalmente e personalizzati.

Ricordo infine che la nuova icona va inserita in una penna e da lì scaricata con un *updating* nella Central Station 2 (**foto n. 16 e n. 17**).



Foto n. 13: nessuna icona e la macchina si presenta così...

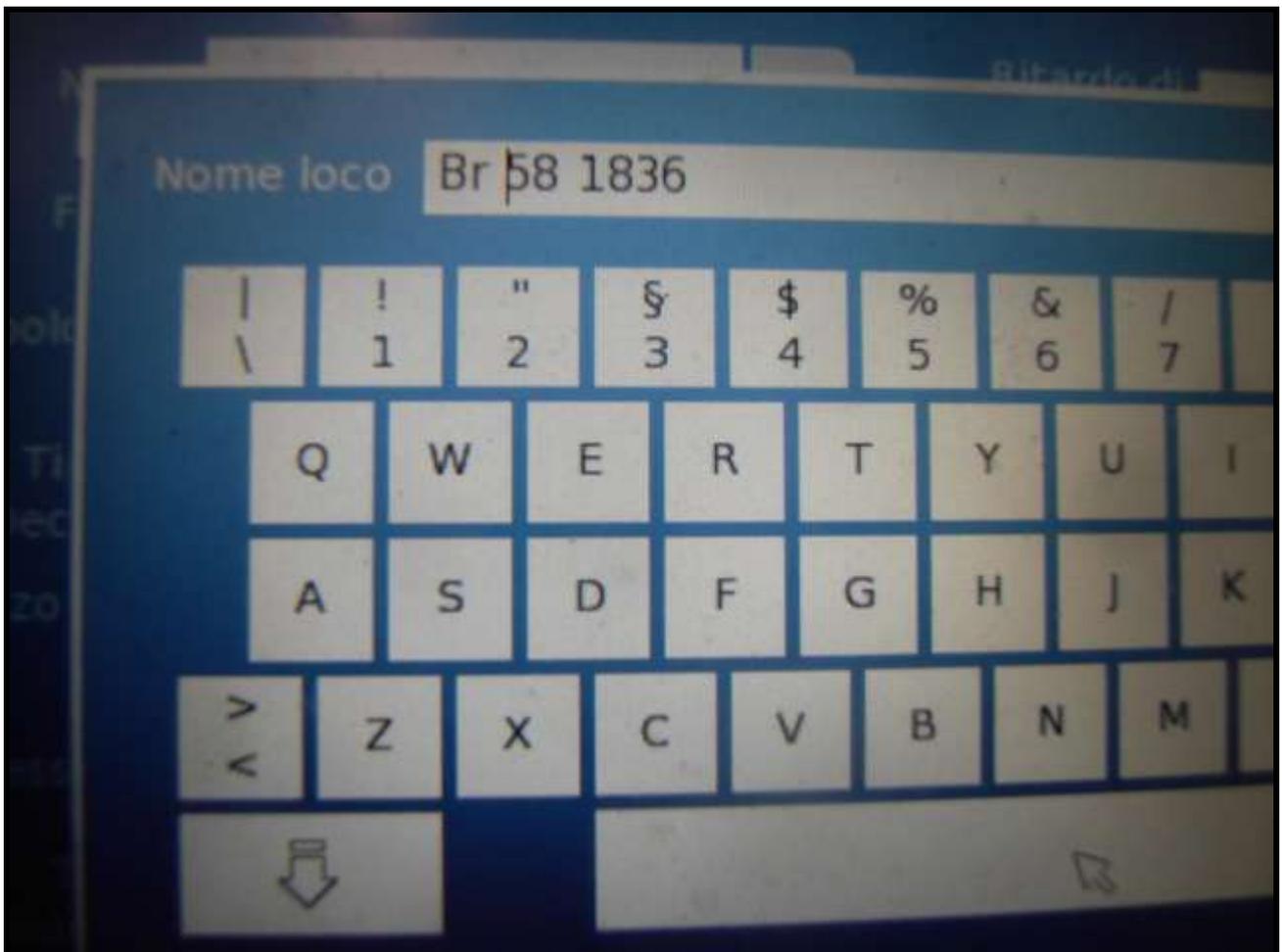


Foto n. 14: cambio del nome per adeguarlo alla *mia* nomenclatura.

## UNA FOTO PER L'ICONA, COME SALVARLA (DAL 51°)

Avendo un cospicuo numero di macchine, raccolte poi nel corso di decine d'anni, non sempre riesco a trovare l'icona giusta.

Ho così deciso di crearmi una sala di posa dove fotografare quelle mie locomotive, che non sono riuscito a trovare negli aggiornamenti e poi, come si dice "chi fa da sé...".

Dopo aver scattato e scaricato nel computer una foto digitale, tramite il programma IrfanView, la visualizzo sullo schermo, entro in Image e da lì scelgo la riga Resize/Resample.

Appare allora un mini schermo sulla foto chiamato:

**Resize/Resample image**

Su fondo blu compare a sinistra un valore Width variabile a seconda della qualità della foto: orientativamente può spaziare tra 1000, 2048 o 4384 ecc., questo valore dipende dal tipo di fotocamera.

A destra il valore Height che può spaziare da 575, 1536 o 3288 ecc.

**ATTENZIONE!** Grazie ai consigli di Mauro Cozza ho capito il motivo per il quale, inizialmente non riuscivo a modificare l'immagine: bisogna infatti eliminare l'opzione (un quadratino siglato) con la scritta → **Preserve aspect ratio**, fatelo e tutto procederà liscio.



**Foto n. 15: una possibile icona per la Br 58.**

Dopo aver scattato una foto e preparato le due foto, seguite ancora il brano tratto dal mio **51° Capitolo**:

Con la solita metodica (cliccando sopra il numero e cambiandolo con la tastiera del computer), potete variare quei valori sino a realizzare una icona perfetta per la CS 2. Ad esempio la **foto n. 25** aveva un valore iniziale di 4384/3288, portando il valore Width a 95, e il valore Height a 68, si ha un'icona in PNG dal valore di 9,73 KB.

Se ricordate nella decima parte del mio **40° Capitolo**, si parlò delle Lokkarten e della impossibilità di superare i 6 KB circa per effettuare una registrazione sulle stesse card (**art. 60135**), ma trattandosi di un'icona adatta ad una macchina FX, la registrazione è del tutto inutile e mi sono accontentato d'aver scattato una splendida immagine.

Probabilmente si può fare di meglio, agli esperti amici del Forum il compito di consigliare altre strade...

E ancora, assolutamente fondamentale:

Attenzione, terminata la fase di rimpicciolimento si deve salvare la nuova icona, aprendo **FILE** ed entrando in **Save as** che appunto salverà l'iconcina in PNG (Portable Network Graphics). Questo vi consentirà di caricarla sulla CS 2. Nel mio caso le icone vanno a finire nei *documenti* e da lì vengono reinserite nella cartella icons.

Se preferite potete anche cambiare loro il nome (...)



**Foto n. 16: updating iniziato nella Central Station 2.**

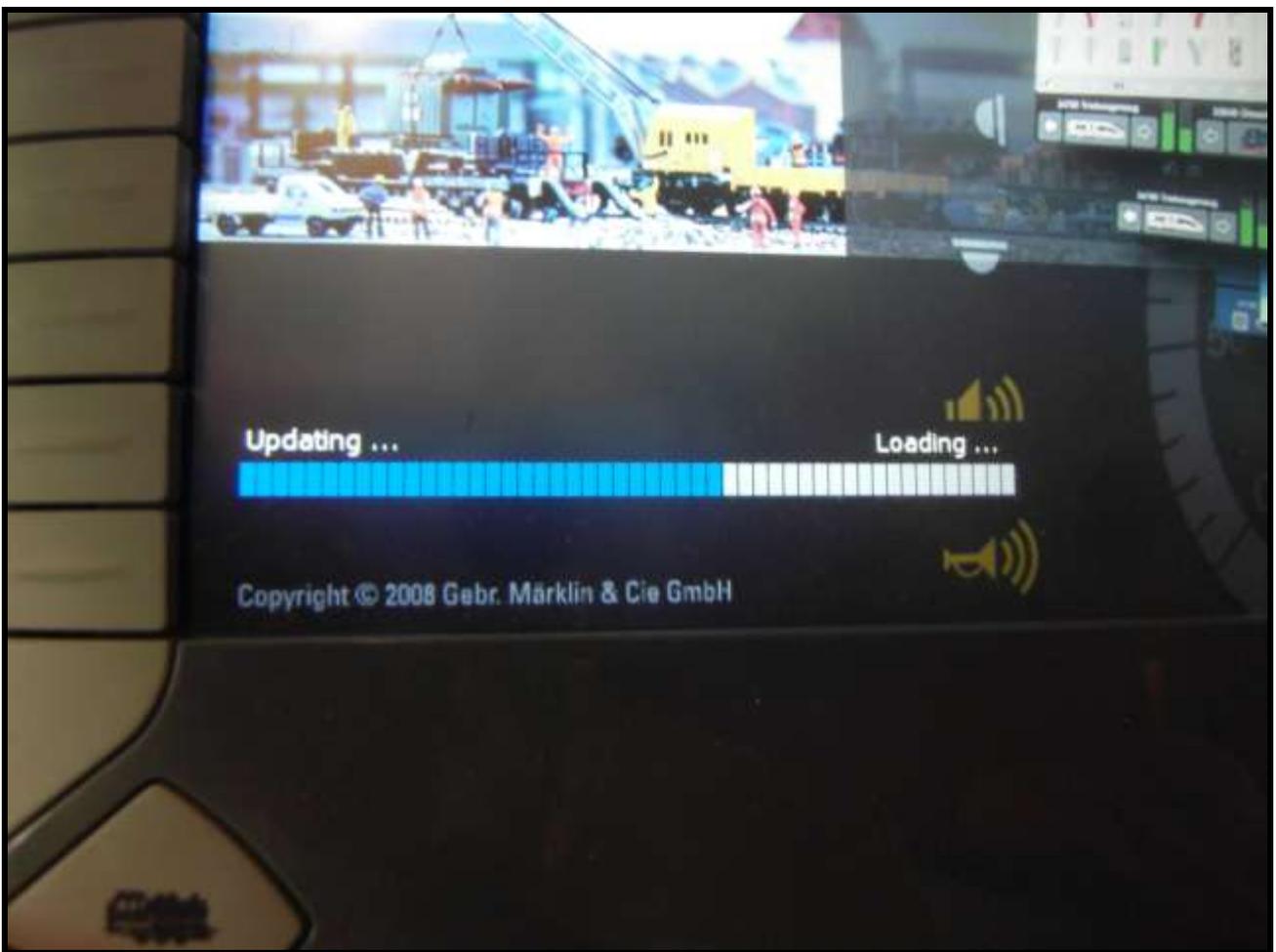


Foto n. 17: updating in corso di completamento.



Foto n. 18: un'altra possibile icona per la Br 58 a Vibaden.

**Ho preparato anche un'altra icona, tratta da una mia foto della Br 58 sul mio impianto (foto n. 18) e la tengo di riserva, casomai decidessi di cambiare quella che sembra un po' sfocata della foto n. 15. All'atto pratico tuttavia l'icona appare perfetta nell'elenco della mia CS 2.**

**(fine III parte)  
Gian Piero Cannata**

