

**BR 58 1836, INSIDER 2013, II PARTE****- Märklin art. 37589 -****IL TENDER**

Se ingrandite questa **foto n. 1**, leggerete chiaramente che le casse hanno una capacità di 20 m<sup>3</sup> d'acqua (Wasser), la *culla* di 6 tonnellate di carbone (Kohle). Il tender è quasi tutto in metallo, come accade nelle migliori riproduzioni, è di tipo prussiano, identico a quello che Marco Palazzo ha colto nel 2007 a Göppingen, se infatti ingrandite anche la **foto n. 2** leggerete le stesse indicazioni.

Per quanto riguarda i particolari diversi nel sottocassa (come casse attrezzi ecc) vale sempre il discorso fatto per altri particolari già descritti nella I parte di questo Capitolo: la DB Br 58 1836 Märklin è ambientata nel 1952, la Br 58 311 è attuale (la data della Revisione sul pancone è quella del 2 giugno 2006) e probabilmente elaborata dagli appassionati di Ulm... per farla breve non è identica a quella in H0.



**Foto n. 1: tender di tipo prussiano 3T 20 a tre assi.**



Foto n. 2: tender di tipo prussiano 3T 20 nella Br 58 311 a Göppingen.

Nelle **foto n. 3 e n. 4** è messo ben in evidenza il gancio telex, di cui ci occuperemo nelle **PROVE**; nella **foto n. 5** si vede il carbone, per colpa del flash appare *impastato* ma dal vivo appare ben riprodotto.



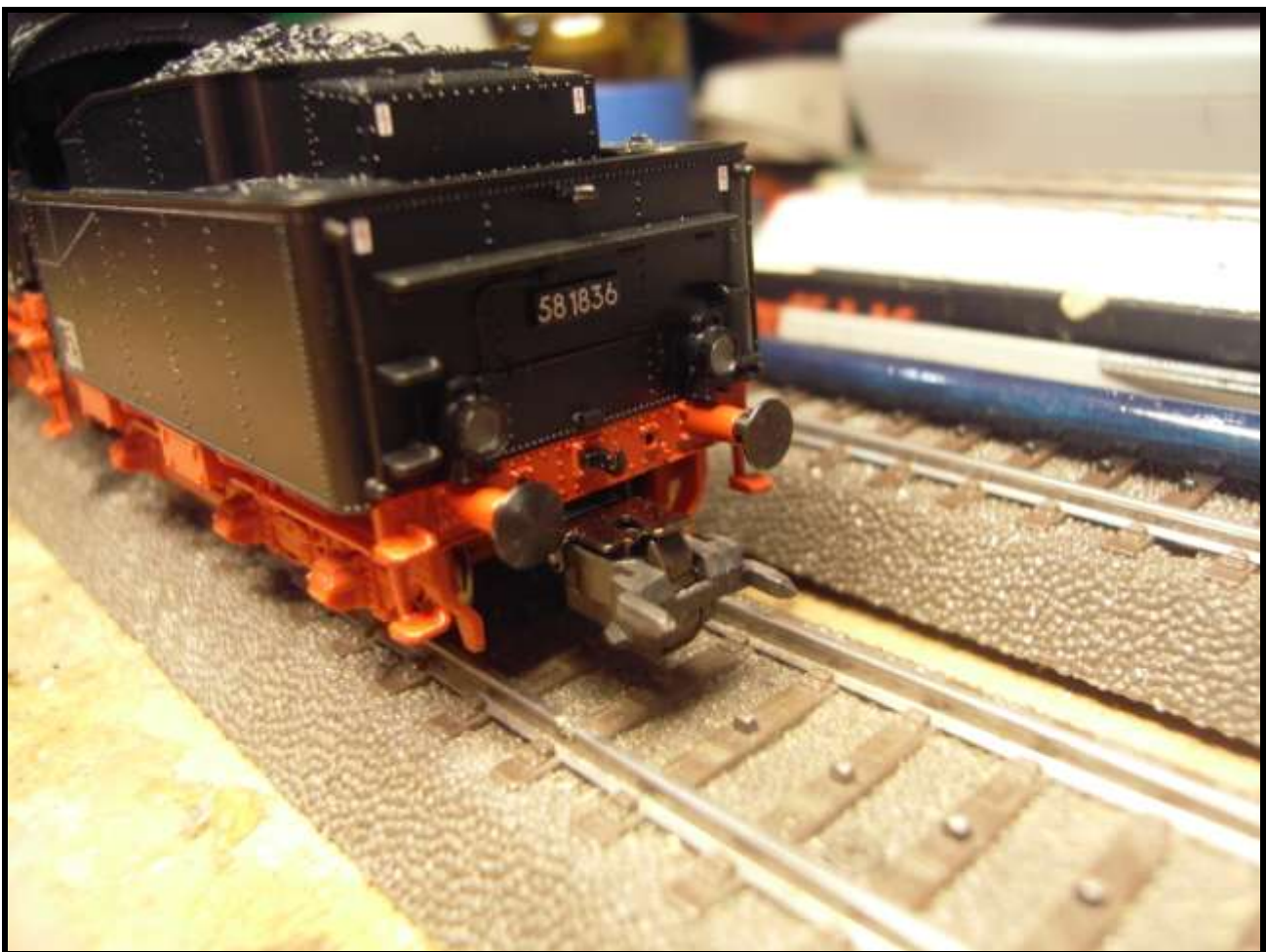
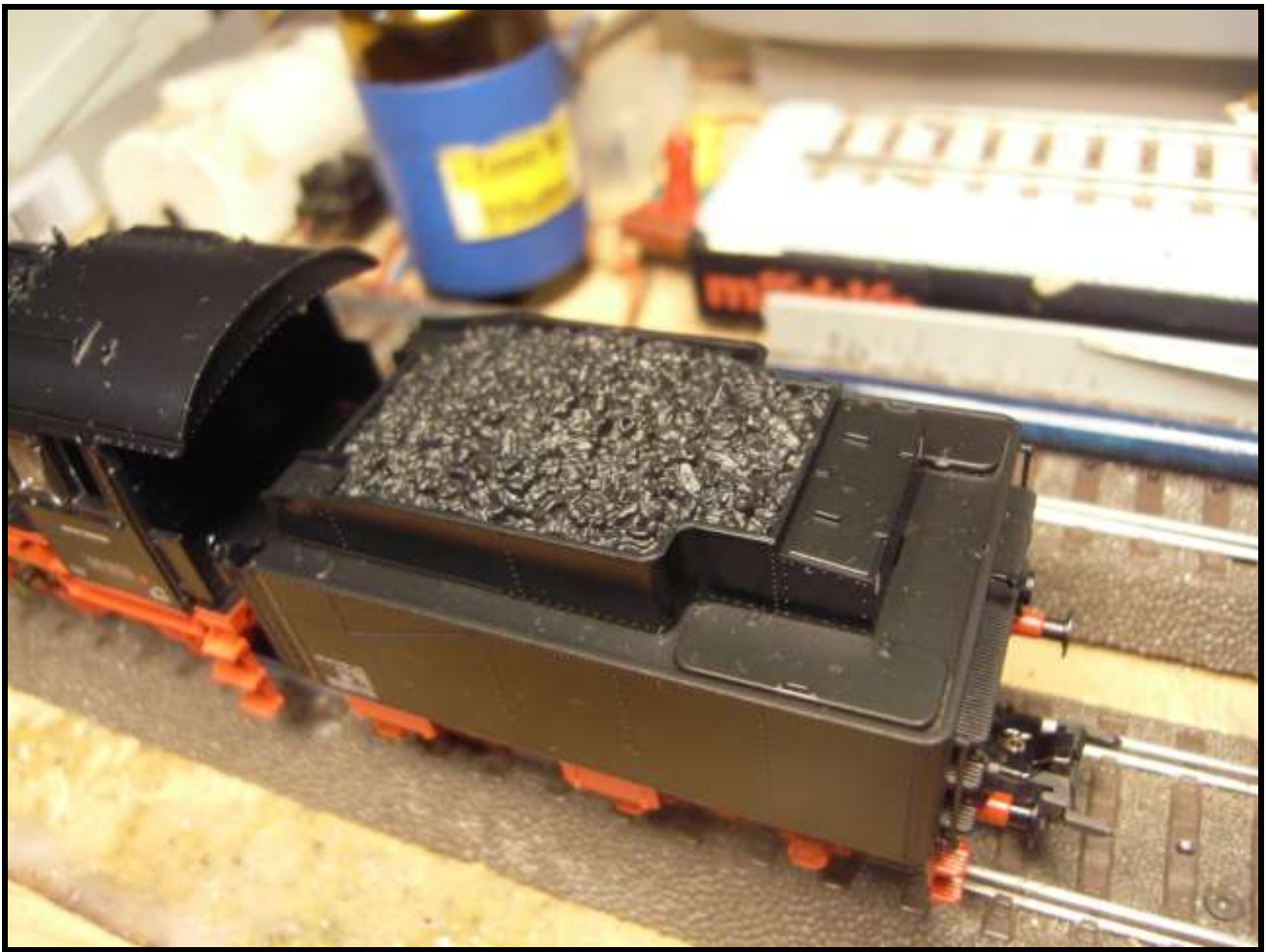


Foto n. 3: ben in evidenza il gancio telex del tender della Br 58 1836.



Foto n. 4: in evidenza scritte, scalette e appigli del tender.



**Foto n. 5: la riproduzione del carbone nel tender della Br 58 1836.**

Nelle **foto n. 3 e n. 4** si vedono chiaramente i fori per inserire i tubi dei freni, bene, qui sono adatti quelli Märklin molto fini ed elastici e che forse non entreranno in contatto con il gancio telex in curve di media ampiezza, io attualmente sto effettuando delle prove.

Nella **foto n. 6** il tender di una Br 39 DRG che, come appare chiaro non ha nulla a che vedere con il più piccolo tender 3T 20 delle Br 58: questo della Br 39 DRG è a 4 assi, e contiene 31,5 m<sup>3</sup> d'acqua e una tonnellata in più di carbone... insomma nessun compromesso.





**Foto n. 6: il tender della Br 39 115 DRG contiene 31,5 m<sup>3</sup> d'acqua e 7 tonnellate di carbone, inoltre è a 4 assi.**

### **AGGIUNTIVI PER UN ANTERIORE REALISTICO**

Mi preme segnalare che, grazie ad un provvidenziale omaggio di un caro amico e appassionato (*italianista*, ma non solo) quale Marco Briziarelli, già da me segnalato più volte, sono riuscito ad utilizzare un ottimo gancio realistico che vedete nella **foto n. 8**, acquistabile (in una confezione ve ne sono 10) dal Pool a cui fa capo la Rivarossi.

Per inserirlo al posto del gancio semplificato fornito dalla fabbrica sarà sufficiente ripassare il foro originale con punte da 1,1, 1,2 mm e innestarlo a pressione. La Märklin fornisce come aggiuntivi, solo i tubi dei freni come al solito molto semplificati e i copristeli.

Se il foro per il gancio risultasse per errore troppo grande (ma, per carità, non usate una punta da 1,5 mm!) sarà necessario incollare il gancio con pochissima colla tipo Bostik trasparente.

Per rendere perfetto il pancone anteriore è necessario allontanare il *brutto portagancio* che viene via (una sola vite, **foto n. 9**) smontando il carrello portante anteriore.



Foto n. 8: il gancio realistico HC 8053 Rivarossi.

Il semplificato gancio originale Märklin, e quello enorme modellistico di tipo “corto”, si dovranno invece lasciare e non si dovrà *ovviamente* allontanare il portagancio, se si volesse utilizzare la Br 58 in trazione a marcia indietro.



Foto n. 9: a destra l'unica vite del carrello anteriore della Br 58.

Nelle **foto n. 10, n. 11** si possono osservare i *bellissimi corrimano* dietro i fanaloni, i *corrimano* sulla portella della camera a fumo, il *volantino* per l'apertura della portella, gli *appigli rossi* sotto i respingenti e gli *avvisi antinfortunistici*. I fori per i tubi dei freni sono stati allargati.

Essendo la Br 58 una vaporiera a tre cilindri è poi normale che ci sia il *terzo copristelo centrale*, ben visibile solo nella **foto n. 10**.

Nella **foto n. 12** un rec vapore (Roco, in plastica) e uno dei tubi dei freni in metallo, artigianale e dotato di un rubinetto.

Nella **foto n. 13**, montati tutti gli aggiuntivi, si può ora leggere la data dell'ultima revisione: 12 febbraio 1952... avevo 1 anno e 8 mesi!

Nella **foto n. 14**, sono stati montati anche i copristeli.





Foto n. 10: gancio realistico nella Br 58, notate il copristelo centrale.



Foto n. 11: particolari della camera a fumo.





Foto n. 12: un tubo dei freni artigianale (il rec vapore a sinistra).



Foto n. 13: gancio, tubi dei freni e rec vapore montati.

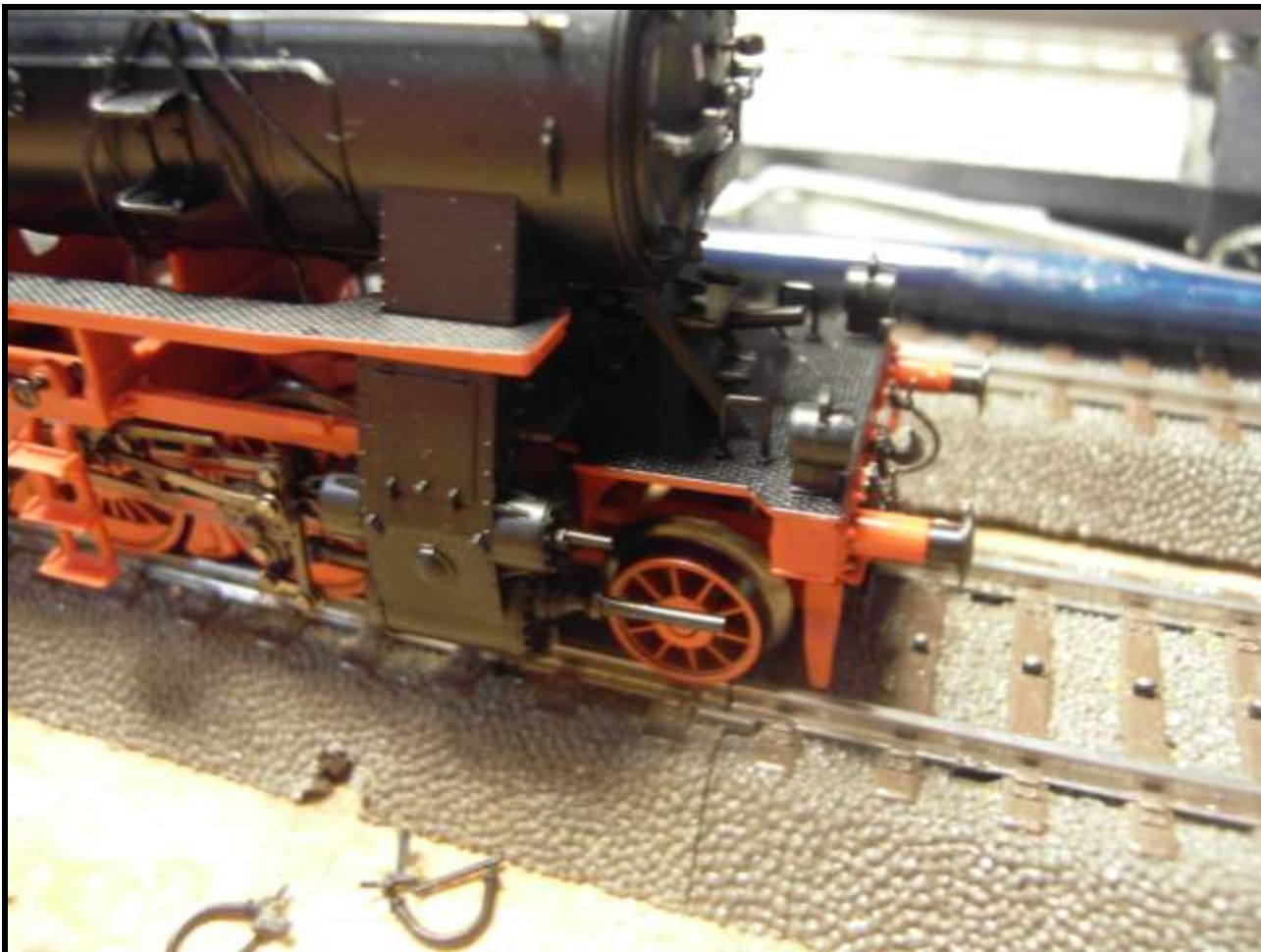


Foto n. 14: montati anche i copristeli, non adatti per curve strette.

Infine nella bellissima **foto n. 15**, si può constatare che il rec, colorato tra l'altro in un rosso poco usuale è montato in posizione a sinistra e ciò per far posto a due tubi dei freni sempre in modo inusuale montati a destra, mentre un terzo si trova sopra il rec vapore. Purtroppo io non conosco la storia di questa *Br 58 sui generis*, tuttavia alcune di queste modifiche erano tipiche delle vaporiere rimaste nella zona EST. Il terzo fanale in alto è collegato con un cavetto alla dinamo, ma è corretto che manchi nella *Br 58 Märklin* ambientata nei primi anni Cinquanta. Nella **foto n. 15** si legge molto chiaramente la data della Revisione e si possono confrontare, per esempio con la **foto n. 13**, i numerosi particolari del sotto cassa frontale assenti in H0 e sacrificati sempre nei modelli per colpa del portagancio spropositato.





Foto n. 15: frontale della Br 58 311 a Göppingen.

## CABINA DI GUIDA CORRIMANO “SUI GENERIS”

Da quando nel 2006 è uscita la bellissima Br 01 147, si è inaugurata una serie di modelli dotati di grandi miglioramenti estetici, ma anche di maggiori problemi di gestione, causati dalla fragilità di molti micro-particolari. In assoluto quelli a mio avviso più soggetti a rotture sono i delicatissimi corrimano, sottili e in plastica che si vedono benissimo nelle [foto n. 16, n. 17 e n. 18](#). Se possedete una o più di queste macchine delle serie 01, 001, 03 (novità 2013), 39, 41, 042 usciti dopo il 2006, controllate sempre i vostri movimenti e **NON TOCCATE MAI** i corrimano... Nella [foto n. 17](#), pur fuori fuoco si vede chiaramente un corrimano spezzato e, l'ho già scritto per esempio nel [Capitolo 58°](#) (alla fine della I parte), pur fini, in scala, questi appigli sono in plastica e si spezzano!

Per ovviare al problema nelle Br 24 (ne sono usciti dal 2008 diversi modelli e se ne vuoi sapere di più consulta il recente, e aggiornato dal 21°, [Capitolo 83°](#)) i corrimano (vedi le [foto n. 19 e n. 20](#)) sono stati ricavati, in modo *geniale* su stampo largo, perché la loco era destinata ad un pubblico più vasto, anche a giovanissimi. In pratica visti di lato sembrano delicati come quelli già descritti, ma visti da dietro se ne capisce la robustezza. Così è stato fatto per la Br 58, [foto n. 21 e n. 22](#).



Foto n. 16: i delicatissimi corrimano della cabina della 042 del 2011.





Foto n. 17: corrimano destro spezzato della cabina della 001 del 2009.

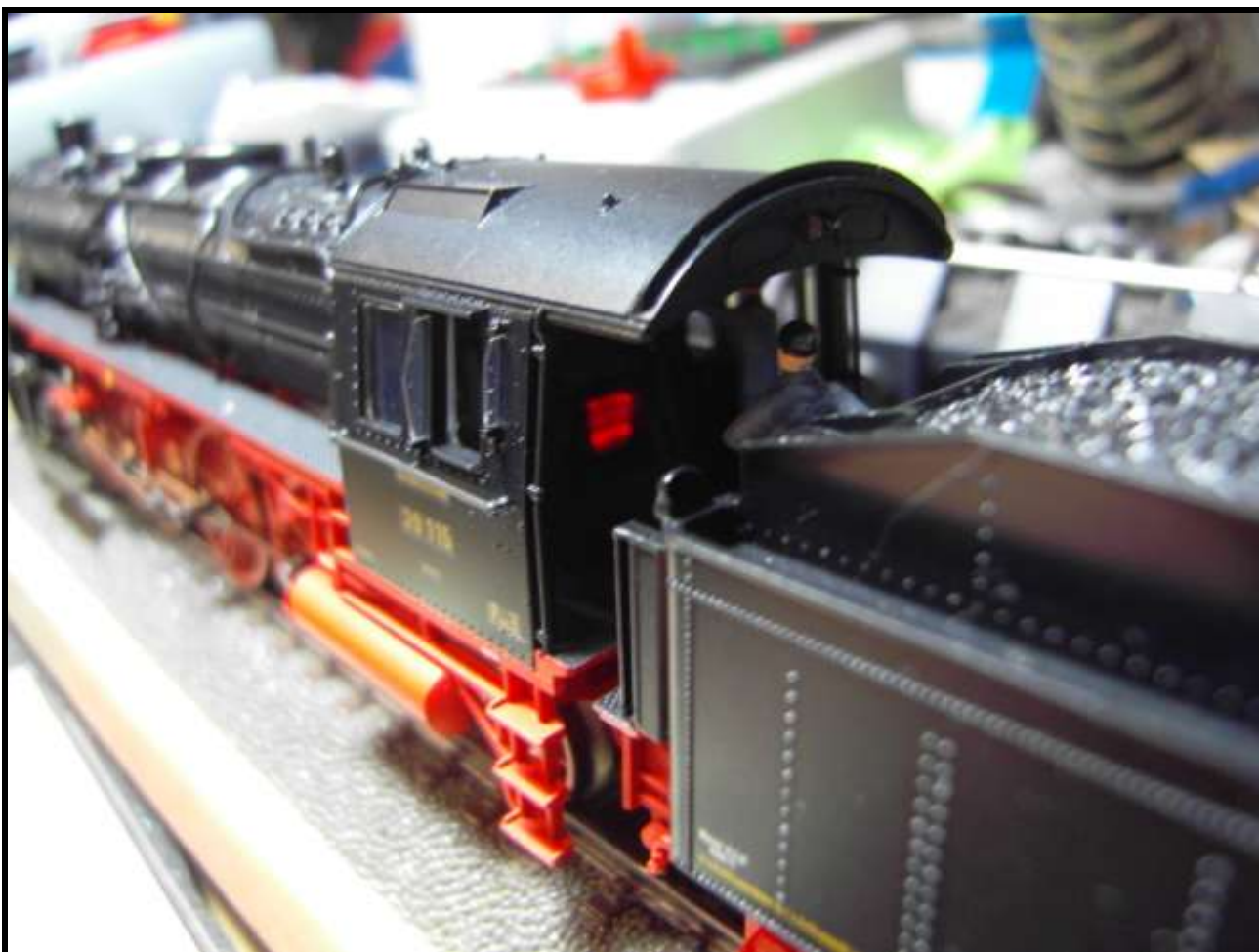


Foto n. 18: i delicatissimi corrimano della cabina della 39 del 2011.





Foto n. 19: Br 24 047, i corrimano sembrano delicati e finissimi...



Foto n. 20: Br 24 047, corrimano in realtà stampati più larghi.





Foto n. 21: Br 58 1836, corrimano sembrano di lato delicati e finissimi.



Foto n. 22: Br 58 1836, corrimano in realtà stampati più larghi.

Immagino le numerose lamentele ed i grossi problemi di sostituzione di tali corrimano: in pratica, a causa della difficoltà di una riparazione con un collante, è necessario al fine di ottenere un risultato perfetto acquistare l'intera cabina di guida, con costi non propriamente bassi. Questa soluzione, che evita le rotture, non mi piace però nella Br 58, visto l'alto prezzo della locomotiva (*INSIDER 2013* oltretutto) e la finezza di altri particolari, sarebbe meglio che la Märklin si decidesse, una volta per tutte, a sostituire quei corrimano *cagionevoli* con il buon metallo, che ha da sempre distinto le produzioni di questa Ditta!

L'interno della cabina di guida non è eccezionale, certo è poco visibile, ma la concorrenza sa fare di meglio e molti appassionati non sono plasticisti, ma collezionisti: date un'occhiata alla vera cabina della 58 311, [foto n. 23](#) e fate un semplice confronto. Per un appassionato è poi molto difficile operare con un pennello microscopico verso l'interno della cabina...

Anche qui si può migliorare e mettersi al riparo dalle critiche dei *contachiodi*!



**Foto n. 23: Br 58 311, veduta parziale della reale cabina.**



## PERSONALE DI MACCHINA, LUCE IN CABINA

È facilissimo posizionare il Lokführer e l'Heizer in cabina perché in questo, come in altri modelli recenti di vaporiere, l'altezza della cabina di guida è in scala e consente così al macchinista di affacciarsi correttamente (foto n. 24) anche se, per una mia scelta personale, non ho poggiato come al solito il *suo* gomito sul bordo del finestrino, e anzi, sarebbe ora che si migliorasse lo stampo di questi *benedetti* personaggi!

Piacevole, anche se non una novità assoluta, l'illuminazione della cabina di guida, funzione commutabile digitalmente anche con una vecchia Mobile Station 1 (foto n. 25).

La luce è bianca, non sono in grado di giudicarne la giusta intensità, ma debbo solo dire che consente la perfetta visione dell'interno della cabina... nel bene e nel male.



Foto n. 24: Br 58 1836, macchinista e fuochista.



**Foto n. 25: Br 58 1836, cabina illuminata digitalmente.**

**(fine II parte)**

**Gian Piero Cannata**

