

## BR 58 1836, INSIDER 2013, V PARTE

- Märklin art. 37589 -

## PROVE SUL BANCO DINAMOMETRICO



Foto n. 1: Br 58 1836, prove sul banco dinamometrico.

Con 4 cerchiature d'aderenza, su dieci ruote motrici, c'era d'aspettarsi una buona, se non ottima, forza di trazione e così è stato.

Per le prove, a causa del gancio telex, ho inserito un carro scudo come ho avuto modo di spiegare nel **Capitolo 31°** di cui riporto il brano.

Ho sostituito il classico gancio corto (...) con un gancio autocostruito con una graffetta, in alcune circostanze il gancio (*N. di A. è sottinteso, e spiegato nel testo, che si trattava del vecchio gancio corto*) al minimo cambio d'angolazione, si staccava facendo precipitare tutti i contrappesi, sparpagliandoli così in terra, con un volo spettacolare. Infatti il banco è posato a più di un metro e 30 cm d'altezza per verificare comodamente, e senza curvarsi (cosa che potrebbe falsare la visione), l'attimo preciso in cui le ruote delle macchine cominciano a slittare; facile da vedere nelle vaporiere, molto meno in diesel ed

elettriche. La graffetta viene infilata nel porta gancio e curvata, la sua sicurezza è totale (...). Unico problema è che questo gancio non funziona con locomotive dotate di gancio telex, vecchio e nuovo tipo (...). Utilizzo, per semplificare al massimo, un carro *scudo* leggerissimo a due assi che non falsa più di tanto la lettura.

Anche nel **Capitolo 31°**, aggiornato, è stata evidenziata l'ottima forza di trazione di questa locomotiva. Nella **foto n. 2** il piccolo carro a due assi che assicura la presa con il gancio telex.

Nella **foto n. 3** il risultato in grammi sulla bilancia elettronica: a quel peso va però aggiunta la resistenza (calcolata empiricamente in circa 5 grammi) del piccolo carro, così possiamo assegnare alla tutto sommato piccola Br 58 1836 Märklin, la trazione di 103 grammi che la colloca al di sopra di elettriche come la recente 150 mfx (**art. 39501** del 2008), molto più potente della 01 147 mfx del 2006 (**art. 39010**) e persino (!) leggermente più performante (vedi la **tabella**) di una 151 con potente carrello tradizionale (**art. 3058**, 1976, elaborato in digital ovviamente).



**Foto n. 2: la Br 58 1836, sul banco dinamometrico con il carro scudo, si nota benissimo la graffetta che aggancia il carro.**

**Precisazione: voglio avvertire *chi* volesse effettuare delle prove con un *banco* come il mio, che il piccolo carro a due assi è ben contenuto dal**



gancio telex *nuovo tipo*, attenzione però, se operate con una Central o Mobile Station, non usate la funzione di sganciamento se la Br 58 è in forte trazione (*questo avviso vale per tutte le locomotive dotate di gancio telex nuovo*) e con il cestello carico di pesi di piombo: il comando telex digitale nuovo\* provoca spesso il distacco repentino del carro scudo con conseguenze pericolose per il rotabile, che cozza contro la puleggia e il solito *sparpagliamento* dei pesi.

Con la vecchia Control Unit **6021** il comando telex non è attivabile con la nuova Br 58 1836, ma con altre macchine più semplici ovviamente sì.



Foto n. 3: al risultato di 98 g, sul banco dinamometrico, vanno aggiunti 5 g per la resistenza del carro scudo.

\* *Con il vecchio gancio telex invece è quasi impossibile distaccare un carro in presenza di una forte trazione.*

Tabella tratta dal **Capitolo 31°**

<b>221</b> (C-sinus I versione)	cod. 30	Grammi <b>103</b> art. 39821 (mixer)
<b>Br 58</b> 1836	cod. 58	Grammi <b>103</b> art. 37589 mfx
<b>194</b> 158 (C-Sinus I versione)	cod. 10	Grammi <b>100</b> art. 39223
<b>150</b> blu-crema (SoftDrive)	cod. 26	Grammi <b>100</b> art. 39501 mfx

## LA BR 58 1836 ENTRA IN SERVIZIO NEL 1950

Non è facile inserire la Br 58 Märklin in un plastico con linea aerea di tipo semi moderno, come vedete dalla [foto n. 4](#).

Valgono qui le stesse note espresse, tra l'altro, nella I parte del mio [Capitolo 63°](#), scritto nel non lontanissimo settembre 2011, di cui ripropongo un *brano*.

Il pezzo riguardava la possibile ambientazione di convogli merci negli anni Trenta dello scorso secolo in un plastico come il mio.

Naturalmente nell'impianto (*N. di A. sto parlando del mio plastico di Vibaden*) restano alcuni elementi ferroviari del periodo post bellico, come la palificazione che in Baviera fu, con quella tipologia di pali realizzata solo nei primi anni Sessanta. Impossibile purtroppo sostituire anche la segnaletica, tanto più che sempre in Baviera vi sono stati casi in cui i semafori ad ala *elaborati*, tipici degli anni Venti/Trenta, son restati (da foto reali) in funzione sino agli anni Ottanta!

È chiaro che le diversità tra gli anni Trenta e i primi anni Cinquanta sono minime dal punto di vista paesaggistico, a parte qualche edificio ferroviario o civile in ricostruzione dopo i bombardamenti del 1940/45. Quindi si deve accettare qualche incongruenza cronologica oppure, per non sacrificare troppo la nuova vaporiera in H0 in un periodo storico difficilmente riproducibile e assegnarla ad un museo... e in Germania non ne mancano di sicuro! Naturalmente si potrebbe sempre creare un plastico ad hoc, spazio, tempo e soldi permettendo.

Nelle [foto dalla n. 4 alla n. 11](#) si può vedere la macchina in azione al traino di un piccolo convoglio del tutto simile a quello proposto nel 2013 come [art. 46026](#), se si esclude la nuova progettazione di un carro Om 21. I carri corti sono di tipo O 02 e O 11, costruiti a partire dal 1910, gli *Schwerin* e *Norimberga* ([art. 46030](#)), veri *nanerottoli* a 2 assi. Come spesso accadeva in quegli anni alcuni carri avevano ancora la vecchia marcatura DRG e non furono mai modificati perché quelli troppo vecchi finirono direttamente alla rottamazione.





Foto n. 4: la Br 58 1836 "grafitata" per la prima volta a Vibaden.



Foto n. 5: la Br 58 1836 in linea a Vibaden.





Foto n. 6: la Br 58 1836 fuma copiosamente.



Foto n. 7: la Br 58 1836 si dirige verso la stazione.





Foto n. 8: la Br 58 1836 al passaggio a livello di Vibaden.



Foto n. 9: la Br 58 1836 traina dei carri corti carbone.





**Foto n. 10: qualche auto d'epoca per la Br 58 1836 a Vibaden.**



**Foto n. 11: convoglio tipico dei primi anni '50 per la Br 58 1836.**



## PROVE DEL GANCIO TELEX DELLA BR 58 1836

La nuova Br 58 Märklin è dotata di Gancio telex (solo sul tender), ovviamente è stato da me testato con risultati ottimi.

Intendiamoci il nuovo telex esteticamente è... brutto (!) e *come la penso* lo sa *chi* ha letto il mio **72° Capitolo** **Confronto tra sistemi Telex Märklin** dedicato interamente all'argomento, però le ultime macchine, uscite con questo nuovo tipo di gancio digitale, mi stanno facendo meglio apprezzare, se non l'estetica, almeno la funzionalità che appare adesso più affidabile dei primi modelli. Posso pensare che sia stato migliorato o che, a via di provarlo, anche io sia divenuto più abile...

Nelle **foto dalla n. 12 alla n. 14** si può vedere la Br 58 che si sgancia e poi a ritroso riaggancia (prova ripetuta varie volte) al convoglio, tra l'altro di scarso peso e quindi più a rischio per i nuovi telex.

Il traino è stato perfetto in qualunque zona del mio plastico che, come ripeto per chi non ha mai letto i miei lavori, non è impeccabile in ogni punto. Ciò non toglie che in presenza di tratti sconnessi un convoglio possa distaccarsi, ma ciò può accadere anche con i ganci tradizionali sia vecchissimi (relex) sia più recenti di tipo corto.



**Foto n. 12: la Br 58 1836 si sgancia perfettamente dal convoglio.**



**Foto n. 13: la Br 58 1836 riaggancia a ritroso il convoglio.**



**Foto n. 14: il convoglio trainato perfettamente dalla Br 58 1836.**



## APPENDICE (UN ERRORE CLAMOROSO DEL PASSATO)

Lo accennavo nella I parte di questo Capitolo: c'era il rischio/timore che qualche *licenza poco poetica* fosse *possibile*, dato che lo scorso anno era uscita la Br 50 totalmente rinnovata (vedi il mio **Capitolo 73°**) dal rodiggio *simile* a quello della Br 58... mi vengono i brividi solo al pensiero di quanto in passato fu arrangiato in qualche modello per i soliti motivi di economizzare sugli stampi.

Tranquilli però: nel paragrafo successivo sarà tutto chiarito.

Ora voglio ricordare con Voi un errore del passato che *naturalmente* fu segnalato, con gioia e dovizia di particolari, dalla Rivista *iT Oggi* nel **n. 62 del luglio/agosto 1986** nella rubrica "Prove e misure"!

Come antefatto vi riferisco che, nel 1981, era uscita una nuova loco da manovra elettrica del gruppo 160 (**art. 3157**), con gli anni seguirono altri modelli che non sto ad elencare. A parte i corrimano in plastica, delicati e soggetti a rompersi dopo qualche anno, per l'effetto oramai noto dell'*invecchiamento del materiale plastico*, che si secca e diviene fragilissimo, la loco fu accettata per la finezza dello stampo e perché in fondo sostituiva la stravecchia e solo simile E 63 degli anni Cinquanta, di metallo sì, ma ben poco realistica.



**Foto n. 15: il carrello motore con bielle nella 160 da manovra.**

Nel 1986 fu proposta dalla Märklin un'altra elettrica, con inversione elettronica di marcia del gruppo 191 (**art. 3329**) che disponeva di due carrelli motore simili a quello della 160 e qui *casò l'asino* e il pretesto (stavolta a ragione) per denigrare la Casa di Göppingen.

Non che avessero tutti i torti, e lo si vede dalle mie **foto n. 15 e n. 16**, purtroppo inequivocabili: fu usato lo stesso carrello motore! Solo che nella vera 191, *della serie proposta da Märklin*, la scaletta d'accesso in cabina sarebbe dovuta essere in pratica a metà della ruota anteriore. Scandalo!



**Foto n. 16: il carrello della 191 è in pratica quello della 160 da manovra, mentre nella vera il passo era molto più ampio.**

Il rischio, il dubbio, che qualche pasticcio potesse essere avvenuto per la nuova locomotiva c'era, ma per fortuna...

### **CONFRONTATO IL PASSO DELLA BR 50 1013 E BR 58 1836**

Ho confrontato con il calibro il passo delle ruote (da centro ruota a centro ruota) delle due vaporeiere; visivamente anche il gruppo della manovella, glifo ecc e, per fortuna, a parte il fatto che ambedue le locomotive hanno lo stesso rodiggio **1'E**, nulla è stato riproposto: nella



**Br 58 1836 si notano vistose diversità nella distribuzione, nel gruppo cilindri, nel sottocassa; la mancanza del *dispositivo magnetico Indusi* è perfettamente in linea con l'epoca in cui la macchina è ambientata e ambientabile.**

**E meno male!**

**Per agevolare la vostra comprensione ho usato per il confronto fotografico un buon righello, forse sarà poco scientifico, ma nelle immagini la numerazione è meno sbiadita che con il calibro.**

*Dovete anche sapere che ho dovuto scattare tutte le foto con una sola mano, perché in questo periodo nessun amico visitatore è riuscito a venirmi a trovare a Vibaden e mio nipote Alessandro (6 anni) ormai è impegnatissimo con gli studi in prima elementare!*

**Confrontate le [foto dalla n. 17 alla n. 20](#).**



**Foto n. 17: il passo della Br 50 1013 del 2012 è di ca 7,8 cm.**

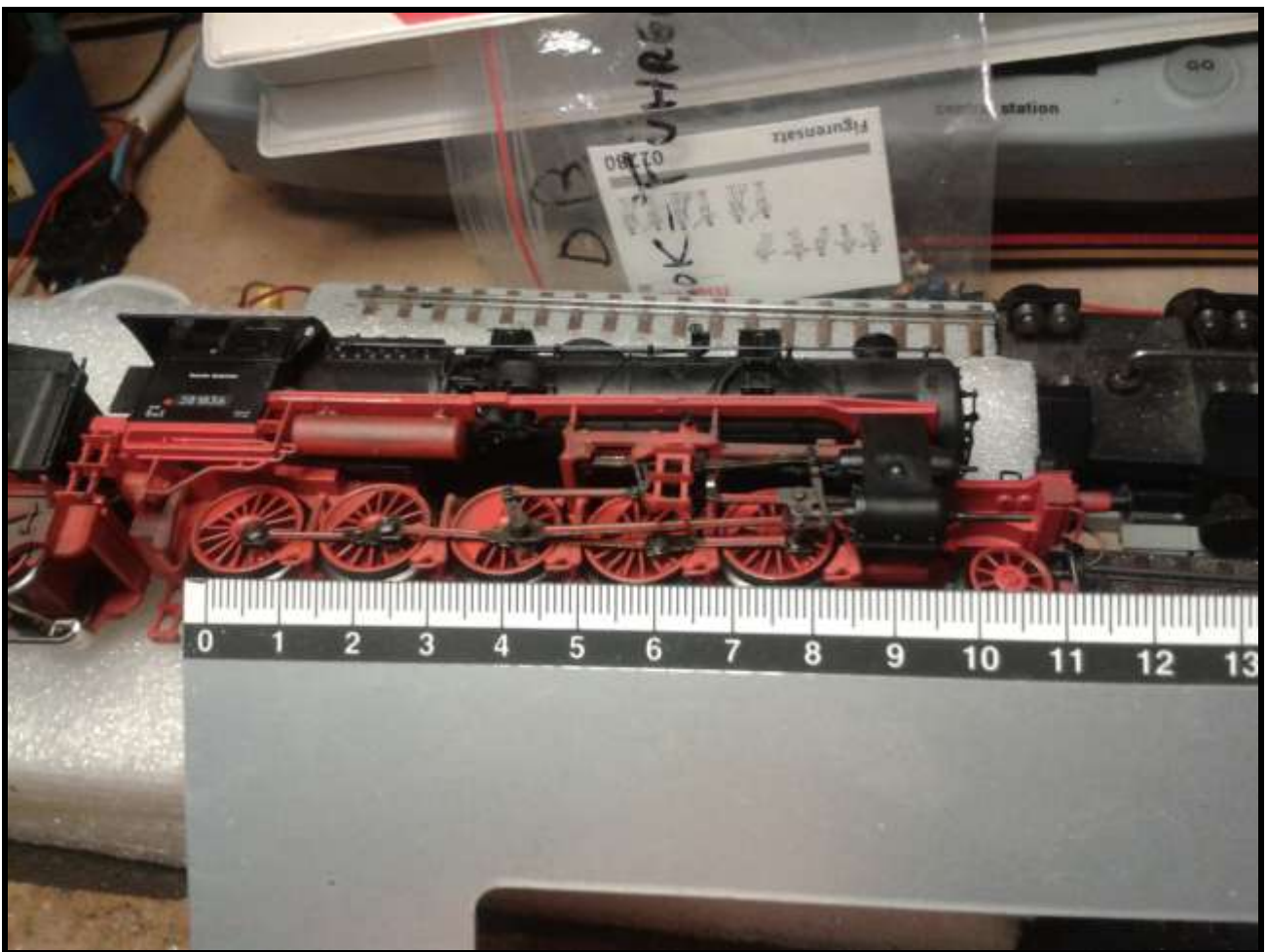


Foto n. 18: il passo della Br 58 1836 del 2013 è di ca 7,4 cm.

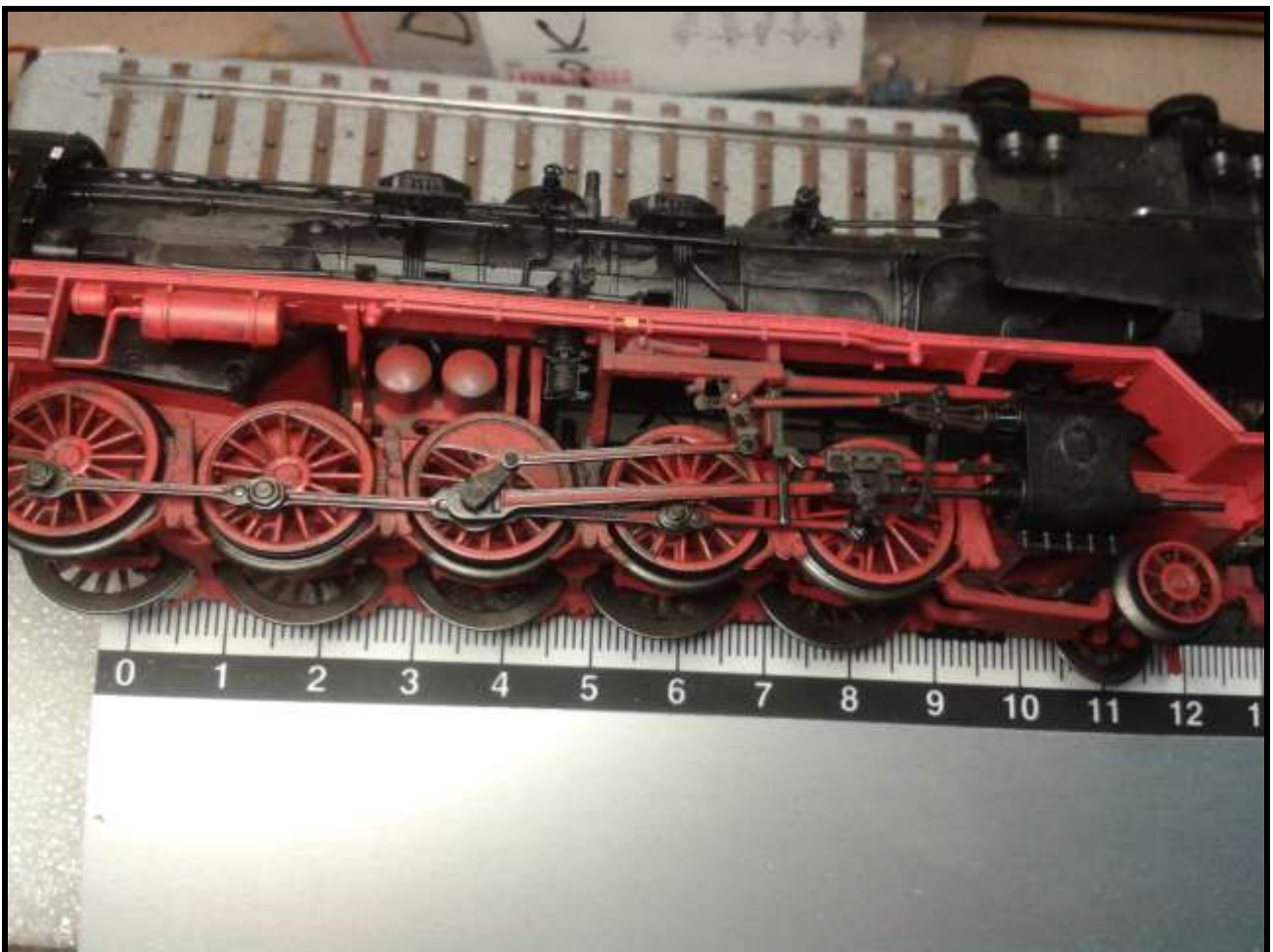


Foto n. 19: il passo della Br 50 1013 del 2012 è di ca 7,8 cm.



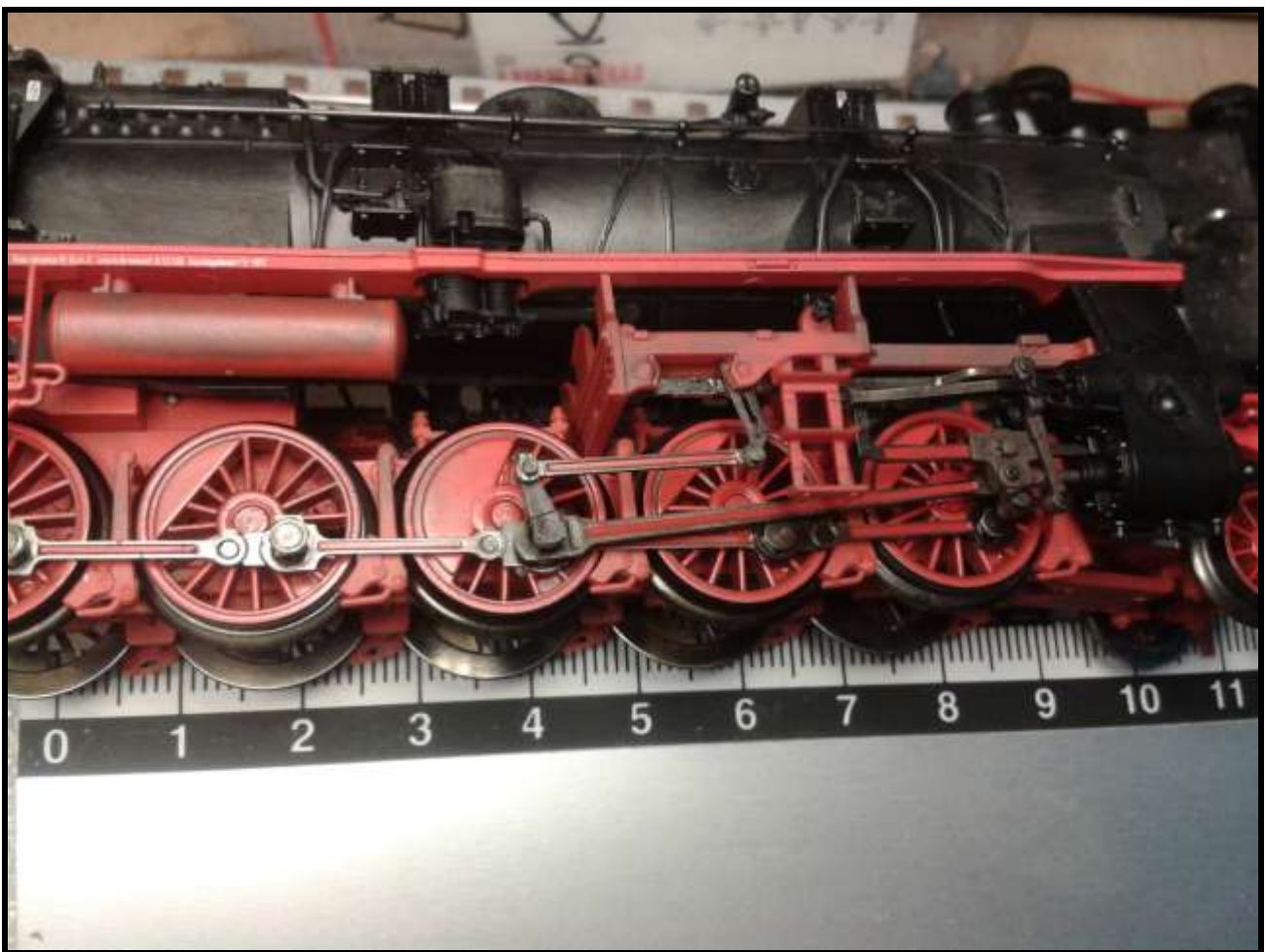


Foto n. 20: il passo della Br 58 1836 del 2013 è di ca 7,4 cm.

### UN PERSONALE GIUDIZIO FINALE

Mi sembra un super modello, ben dettagliato, curato e perfettamente in grado di affrontare gli impegni di un plastico *casalingo*. I suoni sono ottimi, anche troppo alti, ma nulla ci vieta di abbassarli un po', anche se, dai miei ricordi di gioventù, so che una *vera* loco a vapore è tutto meno che silenziosa! Altro discorso riguardano le pecche estetiche che si riscontrano, da anni, nei modelli Märklin in H0: mancanza del tachimetro sul lato sinistro (perché in Germania come è noto la guida è a destra), la esagerata larghezza dei cerchioni e altezza dei bordini, soprattutto del carrello anteriore (visibilissimo!) che guastano tutte le mie fotografie e ripropongo una immagine della I parte (qui indicata come [foto n. 21](#)) per chiarire le cose. Certo, molto è stato già fatto, se pensate al carrello della Br 74 del passato remoto [foto n. 22](#), (già proposta nel mio [66° Capitolo](#), II parte) però... però.

Una proposta: perché non fornire un carrello opzionale più realistico, almeno per i collezionisti che desiderassero solo un modello da vetrina e forse anche per chi come me sa, per esperienza con modelli italiani Fulgurex, ch'è possibile l'utilizzo di ruote con *mini bordini* su deviatoi standard ... a patto di non far tallonare gli aghi dei deviatoi stessi?



Foto n. 21: il carrello anteriore della Br 58 1836 è ... brutto.



Foto n. 22: la Br 74 701, art. 3095 con il carrello portante dotato di un bordino esagerato, tipico della metà degli anni Sessanta/Settanta



## QUANTO PESA E RICAMBISTICA [ macchina uscita nel 2013 ]

Locomotiva	(Br) <sup>o*</sup> 58 1836 DB <b>art. 37589</b>
peso	<b>375 grammi***</b>
Pattino*	<b>E206 370</b>
cerchiature*	<b>7153</b>
dispositivo fumo*	<b>E600 250</b> (montaggio da sopra)
illuminazione	<b>Led</b>
carboncini	<b>Assenti nel motore E189 104</b>

\*nuova o precedente numerazione ricambi

<sup>o\*</sup> la macchina viene denominata senza Br

\*\*\* il peso del personale è influente



**Foto n. 23: il peso elettronico della Br 58 1836.**

Questo 85° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 108 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”

(V parte e fine)

Gian Piero Cannata

