

LA BELLISSIMA BR 64 A VIBADEN

(UN SENTITO RINGRAZIAMENTO A TITO MYHRE)

È arrivata il 13 di maggio la tanto attesa novità dell'anno 2008.

L'amico Tito Myhre mi ha voluto, a sorpresa, regalare e consegnare personalmente, la preziosa locotender: ero commosso ed emozionato!

Il primo impatto è spettacolare, stupefacente la pesantezza e l'impressione di potenza che si sprigiona dalla loco tender.

Naturalmente è lucida, come fosse uscita *ieri* dalla fabbrica e trainata, in un giorno di assoluto bel tempo, verso il deposito d'appartenenza.

La vaporiera nella realtà era tipicamente bidirezionale, come ad esempio quelle del Gruppo (Baureihe, sigla Br) 78. Perciò, correttamente, la Märklin ha corredato le due traverse porta respingenti di ganci modellistici, certamente enormi, ma necessari, almeno per...

Come al solito ho personalmente deciso di effettuare delle modifiche che possono essere o meno condivise dai lettori e che vado ad illustrare avvertendo, come nel libro, che il contenuto è altamente delicato e non adatto ai Collezionisti che dovrebbero avere accanto un... *antiacido*!



La Br 64 esce dalla scatola (foto n. 1)



La Br 64 nella foto di presentazione della Märklin (foto n. 2)

Bella è bella. Ma, come sempre, è meglio fare un po' gli *Avvocati del Diavolo*. Nella brochure di presentazione ufficiale, a parte le avvenenti signorine, messe a bella posta per distrarre il possibile acquirente, salta subito agli occhi che la locomotiva, in foto, è per fortuna molto lontana da quella poi commercializzata: questa volta, c'è stato un netto miglioramento... ma non è sempre avvenuto ciò.

Vediamo di analizzare le minigonne... scusate volevo dire la Br 64!

FOTO N. 2, ANALISI

- 1) Sullo sfondo si nota che la grossolana scaletta di accesso alle cabine è innaturalmente piegata verso l'interno e sfido qualunque macchinista o fochista a salirvi senza fratturarsi arti vari!
- 2) La ruota del carrello anteriore, come al solito con bordini esagerati, ha il centro non verniciato.
- 3) Anche la scaletta rossa anteriore, l'asta d'appoggio, il pancone porta respingenti e le lampade sembrano storti e non di poco.
- 4) Non è montato il copristelo, peccato veniale...



La Br 64, prove in linea (foto n. 3)

Nella **foto n. 3** e **4**, che anticipano alcuni miei interventi, la scaletta sotto la cabina appare finissima, quasi come quella vera, e ben dritta. Inoltre anche tutto il pancone anteriore, comprese le aste d'appoggio, lampade e scalini sono perfettamente in asse con il binario.



La Br 64, pancone anteriore (foto n. 4)

I centri delle ruote, come oramai accade dall'epoca della nuova 01 147, sono stati già verniciati. L'unico particolare che non sembra migliorato è la condotta rossa, subito sopra il cilindro nella **foto n. 2**, che con la **foto n. 5** viene messa a confronto: appare di certo più robusta, ma forse meno sottile. Giudicate Voi.



La Br 64, la condotta rossa del lato sinistro (foto n. 5)

Non è la prima volta che nelle foto di presentazione o addirittura in quelle del Catalogo generale, e per anni, sia stata presentata una locomotiva con particolari non rispondenti a quelli del modello commercializzato: clamoroso fu il caso della Br 38 2581, articolo 37030 del 2003.

LO STRANO CASO DELLA 38 2581

La locomotiva aveva sul lato destro, sotto la cabina di guida, delle tubature che, nella presentazione ufficiale, apparivano finissime, ma dopo l'acquisto mi accorsi che erano state modificate, e rese per irrobustirle, più grossolane. Purtroppo anche altri se ne accorsero e, nel n. 175 del maggio 2004 di Tutto Treno, puntualmente arrivò la critica.

Poiché stavo rottamando una 38 Fleischmann, che si era dimostrata inadatta, nonostante varie modifiche, ad un uso su plastici Märklin, ne approfittai per eliminare le tubature grossolane che rovinavano l'estetica della mia nuova 38 e le sostituii con quelle più fini che la ditta di Norimberga montava sulla *sua* locomotiva. Purtroppo, a causa della motorizzazione nel tender, la pur bella P 8 della Fleischmann mi aveva dato tanti problemi da costringermi a disfarmene. Con mia grande sorpresa, confrontando le varie immagini, capii che, per la fretta di presentare un prototipo in tempo per la Fiera del Giocattolo, *qualcuno* aveva utilizzato parti del telaio di una loco modello d'un... *concorrente!* E la foto era così piaciuta nelle *Alte Sfere* che era stata inserita nel pre-catalogo e nel *Generale* per vari anni sino a che, nel 2006/07, la stranezza è stata corretta per esempio per la versione, ex P 8 o 38 che dir si voglia, delle ÖBB: la 638 (art. 37038), in cui le tubature sono rappresentate correttamente più grossolane, ma almeno con miglioramento rispetto verso l'acquirente.

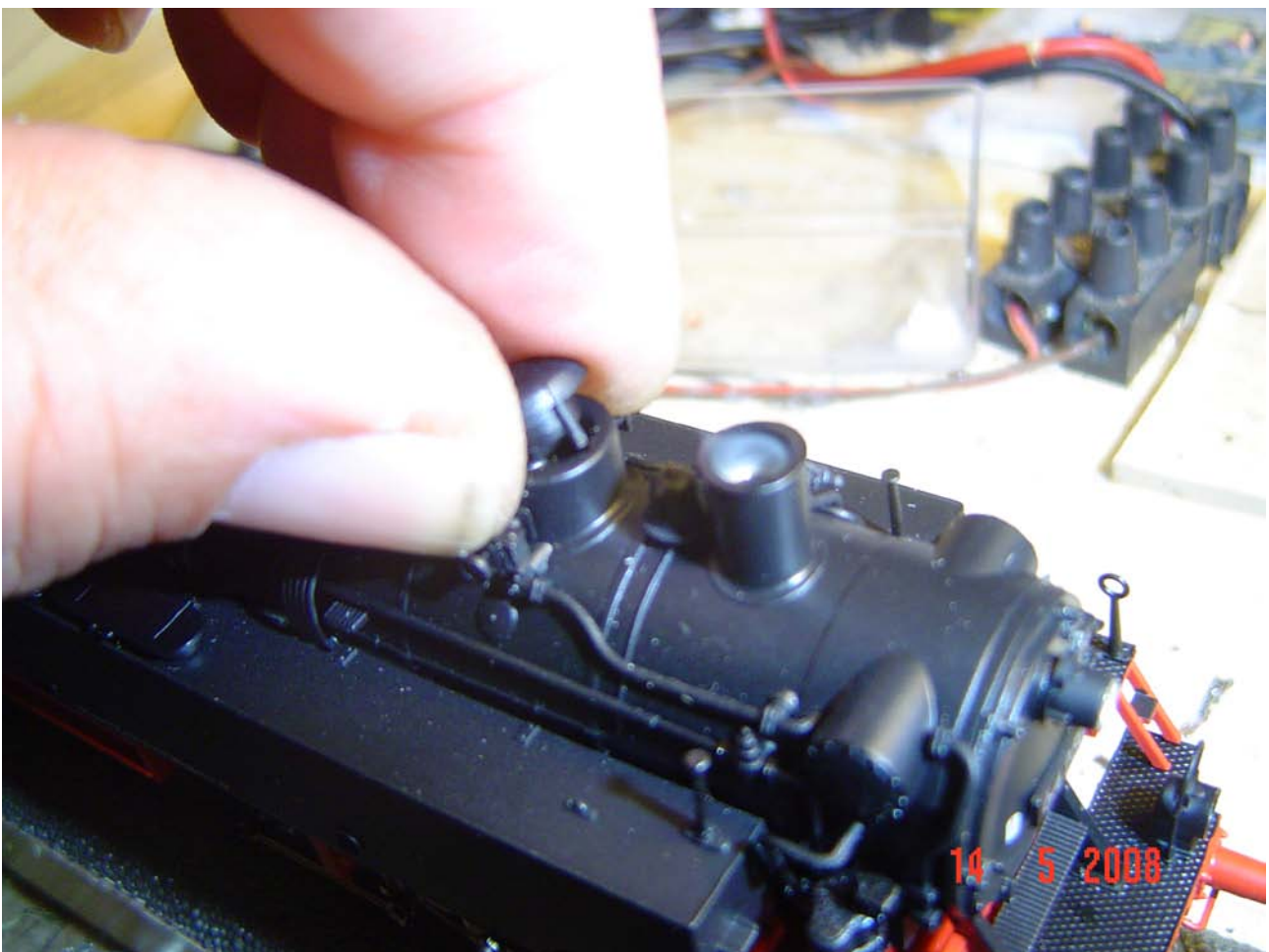
Per quanto mi riguarda la mia modifica è risultata azzeccata come potete vedere nella **foto n. 6**.



Nella mia Br 38 del 2003 le condutture rosse sostituite sul lato destro (foto n. 6)

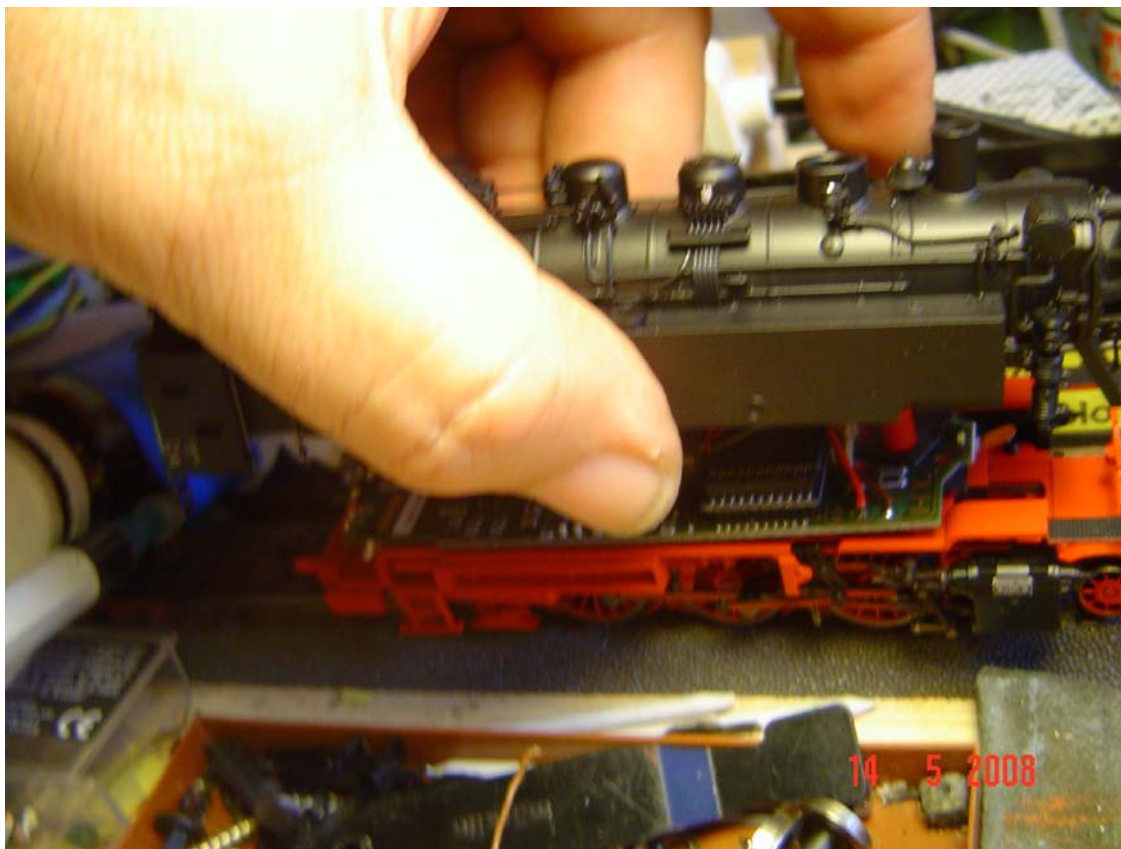
LE MIE MODIFICHE SULLA BR 64 250

Partendo da una base così ben fatta, e ottimamente funzionante, gli interventi saranno minimi. Un'incertezza iniziale della Br 64 può essere dovuta al pattino nuovo che, come ho constatato varie volte, sembra trattato con qualche sostanza protettiva, solo dopo pochi metri, si potrebbe dire, *entra in carburazione* e anche le ruote nichelate hanno forse bisogno di rotolare per funzionare meglio. Detto questo iniziamo con smontare la carrozzeria: si solleva, io preferisco con un'unghia che non graffia il mantello, il coperchio del primo duomo come vedete nella **foto n. 7**. Onde evitare che qualcuno dica: “mi sembra di veder un fil di fumo... uscire dal comignolo!” Ebbene, lo ammetto ho fotografato il coperchio quando stavo richiudendo e non aprendo, ma la sostanza non cambia: dopo sollevato si svita la lunga vite che blocca il mantello (altro che *incastrati balordi!*), oppure, operazione inversa, si riavvita e si chiude. Nella stessa **foto n. 7** è messo in evidenza il piccolo invito per il coperchio che si inserisce perfettamente in una scanalatura apposita, assolutamente da rispettare.



Il coperchio che nasconde la vite e l'invito da rispettare (foto n. 7)

Nelle **foto n. 8** e **9** la semplice operazione di sollevamento del mantello, che viene poi per prudenza adagiato in una culla di gommapiuma.



Si solleva il mantello delicatamente (foto n. 8)

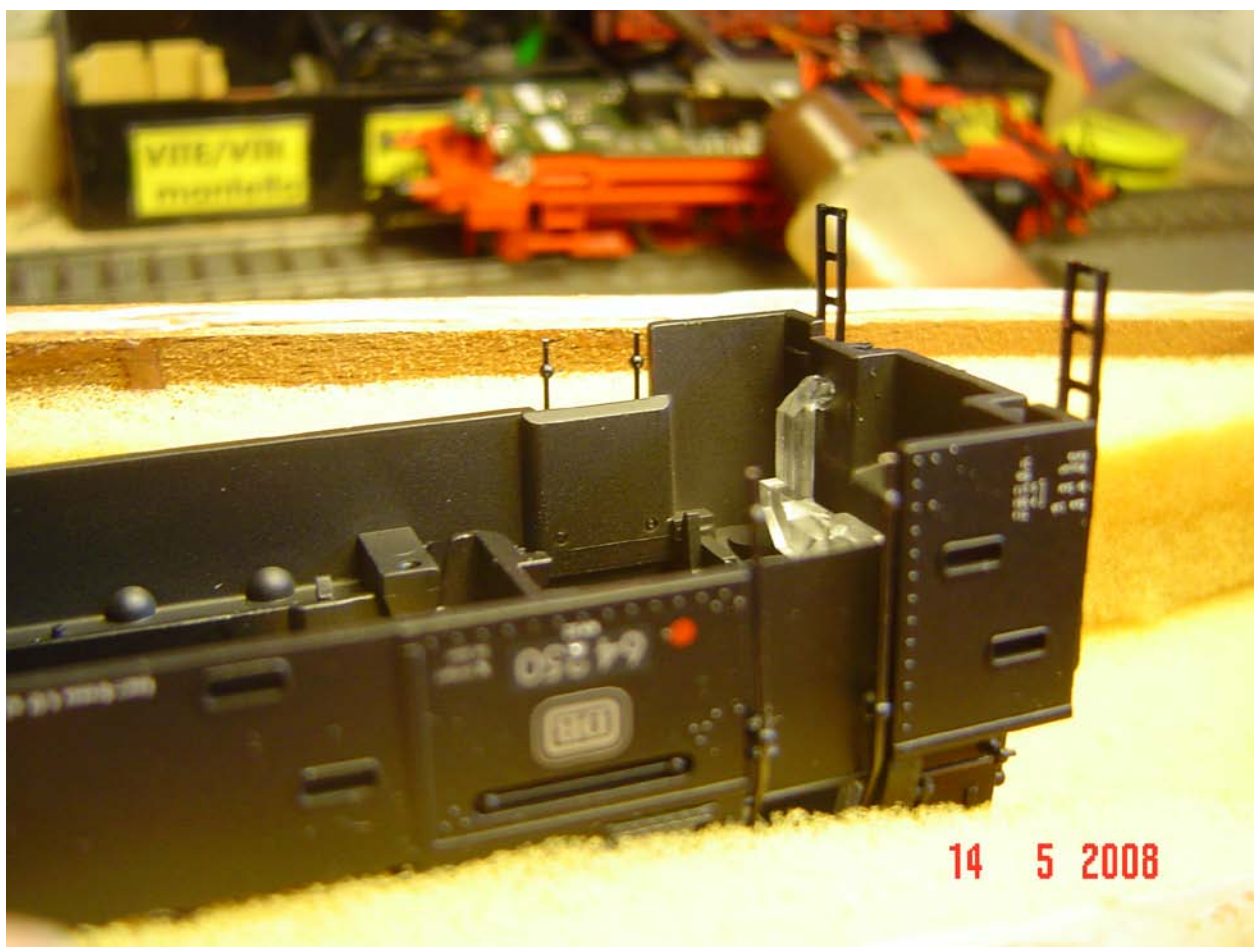


Si appoggia il mantello su una culla di gommapiuma (foto n. 9)

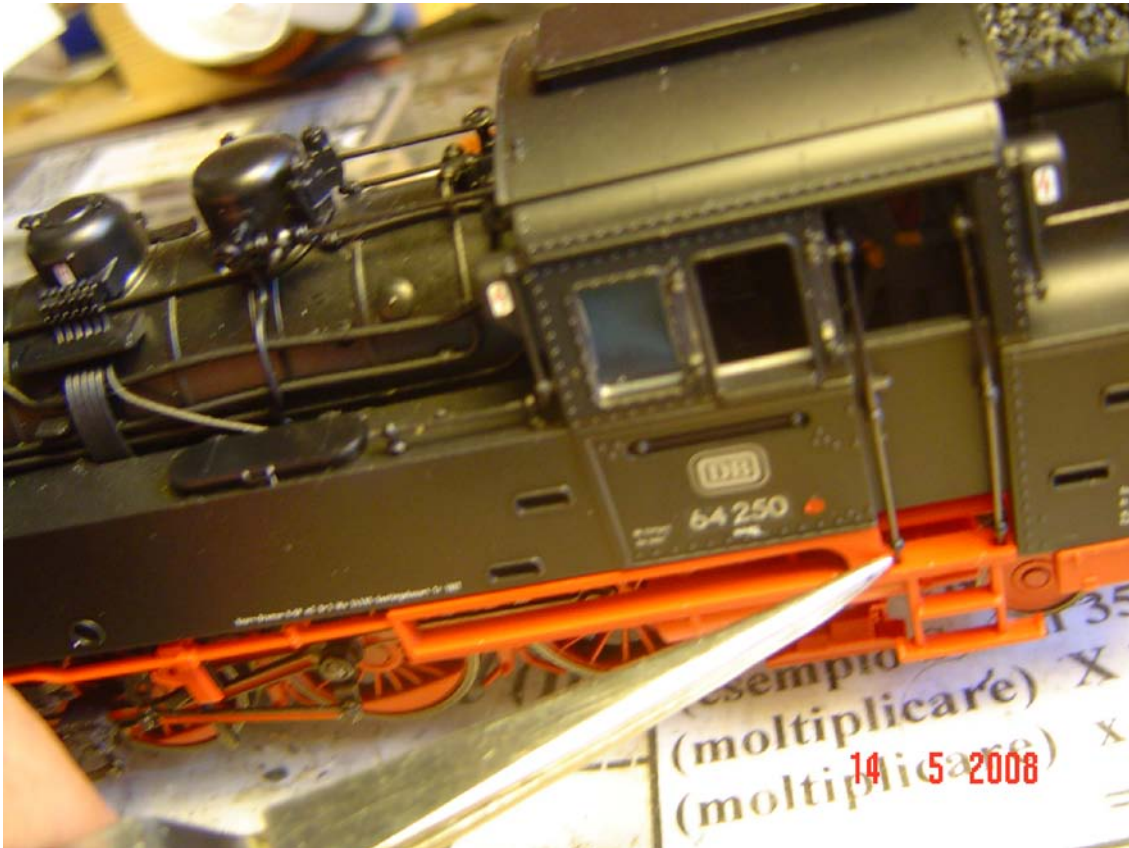
Una prima considerazione. Nelle accurate istruzioni allegate alla macchina (peccato solo che *l'esploso* sia veramente *miserabile*, come in tutte le ultime locomotive Märklin) si consiglia di allontanare i corrimano durante le operazioni di smontaggio del mantello. In effetti questi, come vedete nella **foto n. 10**, ovviamente posizionati all'insù, sono apparentemente molto fragili. In realtà sono metallici e robusti per cui è sufficiente, durante il rimontaggio della carrozzeria, indirizzarli con una pinzetta nelle sedi in basso sull'ultimo scalino della cabina (**foto n. 11**), senza imbarcarsi nella, secondo me, impresa di smontaggio e rimontaggio dei loro delicati incastri, che sono in plastica.

Essendo una considerazione personale non dite che ve l'ho detta io!

A parte tutto, ho smontato almeno 5 volte la carrozzeria, perché non mi piaceva la posizione del macchinista, come vedrete dalle immagini che seguiranno, e non ho mai avuto problemi nel ricollocare quei corrimano. Non ci sarebbe bisogno di ribadirlo ma ricordo che queste operazioni vanno effettuate su di un banco di lavoro e se necessario con l'aiuto dei soliti *visori* da modellista o comunque occhiali appositi e legati alle esigenze di ognuno: i particolari sono veramente piccoli.



I finissimi corrimano della Br 64 (foto n. 10)



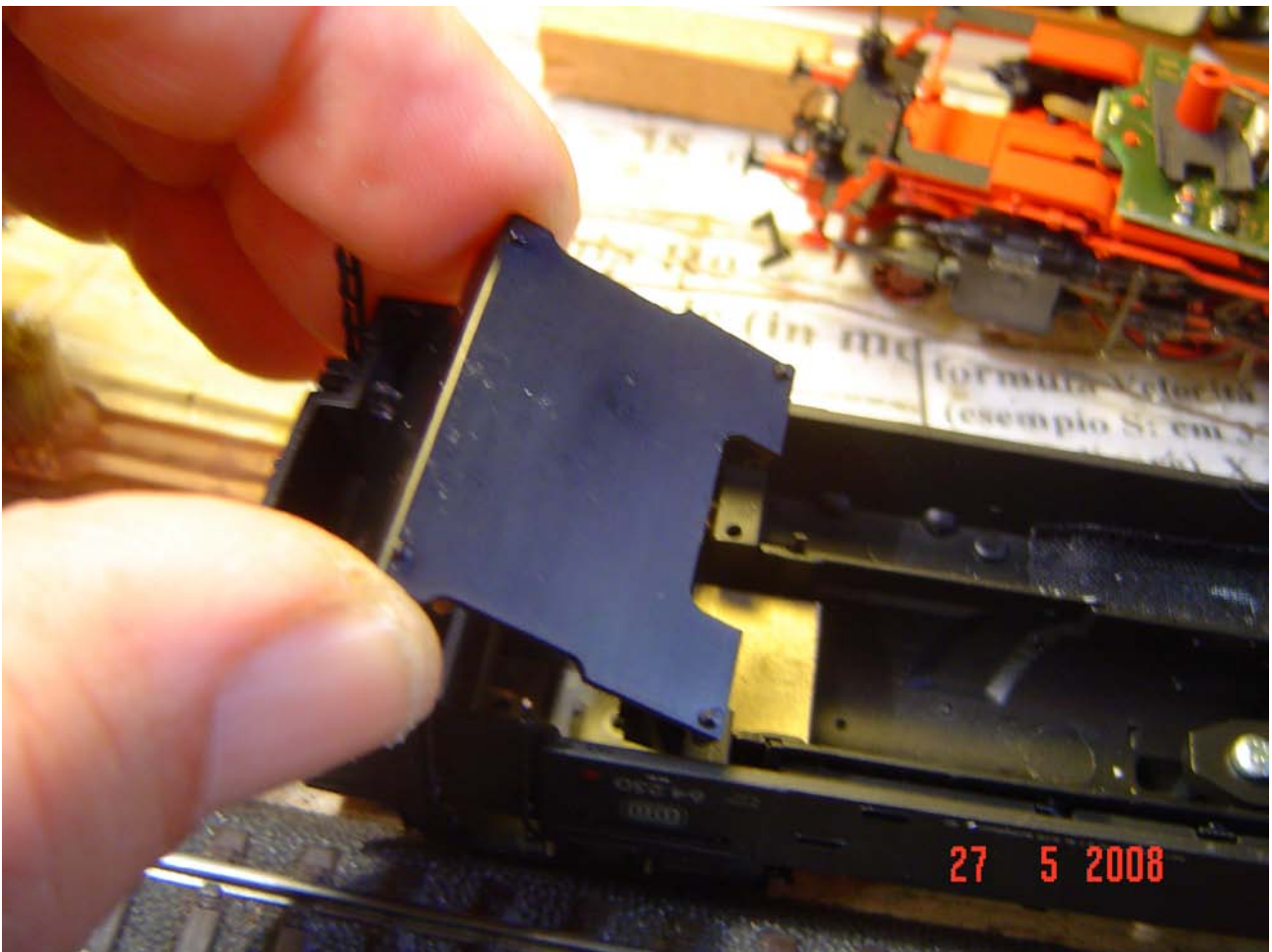
Durante il rimontaggio del mantello ci si aiuta con una pinzetta (foto n. 11)

Nella **foto n. 9** avete visto che è stato già allontanata la base della cabina di guida che, nella **foto n. 12**, potete vedere durante il semplicissimo ricollocamento. Non si può parlare di rimontaggio propriamente perché è sufficiente sollevarla o riposizionarla rispettando soltanto dei piccoli fori e degli incastri.

Avevo ipotizzato che, praticando dei fori minuscoli nella base della cabina il suono potesse aumentare. Sbagliato. Il suono non aumenta neanche se la togliamo del tutto, se vedete l'esplosivo in 3 D che si può *scaricare*, credo, dalla rete nel sito Märklin www.maerklin.com capirete che il suono proviene, a causa della complessa motorizzazione e della posizione del decoder, dal basso. Anche se la Casa di Göppingen lo propone al 100%, dato riferito alla Mobile Station, non è particolarmente assordante... anzi è deboluccio. Giustamente Paola Spiniello mi ha detto che, trattandosi di una piccola locotender, in fondo, se fa meno chiasso è comprensibile. Certo, ma le critiche pioveranno sicuro. A proposito, perché allontanare la base della cabina?

IL PERSONALE DI MACCHINA SULLA BR 64 250

È presto detto: come si potrebbe lasciare senza macchinista e fochista una simile meraviglia?



Durante il rimontaggio della base della cabina si rispettino i fori e gli incastri (foto n. 12)

Non è bello rispondere ad una domanda con un'altra, ma è necessario chiarire la mia *filosofia interventista*: la locotender è mia, grazie a Tito, e non sopporterei di tenerla in una vetrina o peggio in una scatola ad ammuffire. In passato ho conosciuto altri modellisti che la pensano in modo diametralmente opposto, rispetto le loro idee, ma mi tengo le mie locomotive belle vitalizzante, magari *insozzate* (ma non sempre s'intende) ed operative a tutti gli effetti.

La base della cabina dovrebbe servire per ospitare un macchinista, a destra, perchè siamo in Germania, ed un fochista con tanto di pala. C'è però un problema da risolvere: se collochiamo i due personaggi *sic et simpliciter* non potremmo poi richiudere la base né, tanto meno, la nostra Br 64! Motivo semplice da capire: per far entrare tutto quel *marchingegno elettronico* un po' di spazio si è dovuto sottrarre alla cabina stessa che è sollevata di circa un centimetro, ovvero circa 87 cm in scala H0. unica soluzione è quella di *abbassare* il personale di mac-

china, come vedete nella **foto n. 13**, da un raffronto tra un fochista *intero* ed uno *mutilato*!



Raffronto tra un fochista *intero* ed uno *mutilato* nella cabina della BR 64 (foto n. 13)

Poiché alla fine dell'intervento sarà impossibile accorgersi *dell'operazione in codice* "nano selvaggio", perché tra l'altro e, aggiungo, stavolta per fortuna, la cabina non è illuminata, non si debbono avere remore e si può procedere tranquillamente.

Dapprima tagliando una parte delle *estremità* al fochista, e se si piega la pala non si dovrà tagliarla; poi si incolla con Bostik il fochista stesso (per il solito motivo che è possibile per alcuni minuti staccare e riattaccare); si riposiziona la base della cabina e si vede se si è *mutilato* a sufficienza. Se userete come indicazione la mia **foto n. 13** non dovrete sbagliare il... taglio.

Secondariamente procedete con il macchinista (**foto n. 14** e **15**).

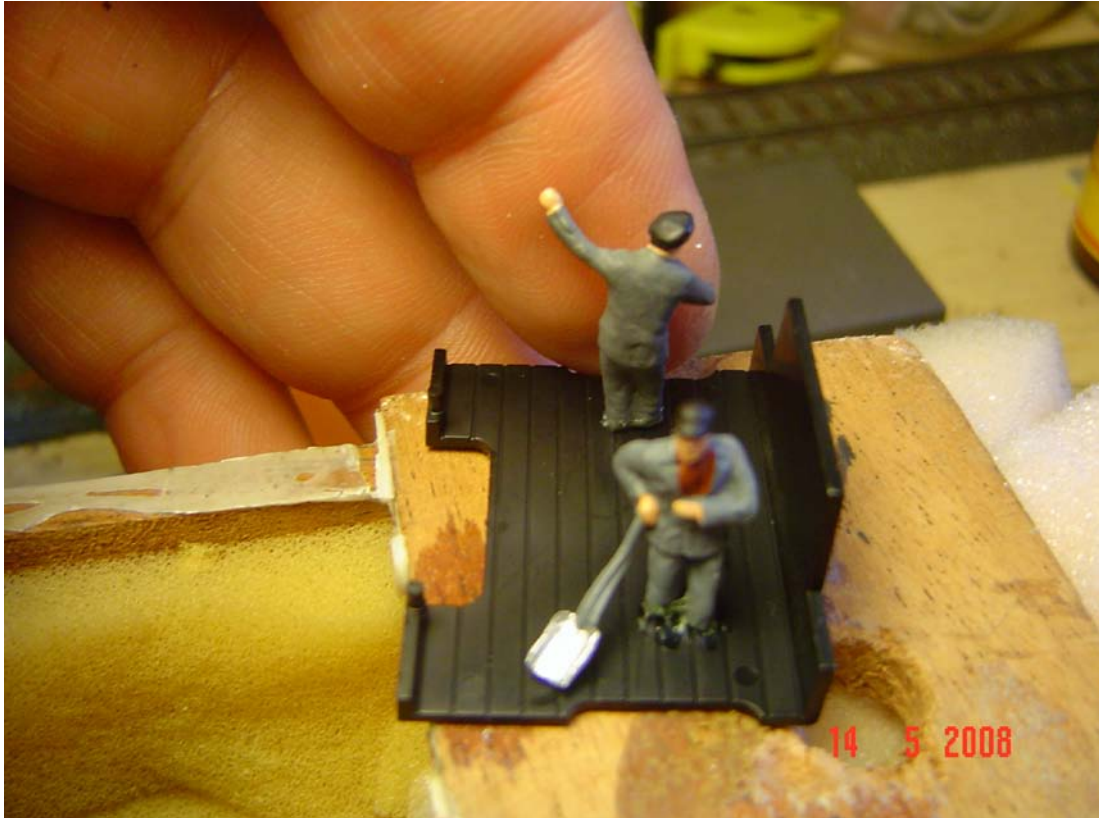
L'operazione sarà meno semplice del previsto. È pur vero che la sua mutilazione sarà regolata dall'altezza del fochista già collaudata, ma l'esatta collocazione del Lokführer deve tener conto del suo gomito e del braccio sinistro, proteso verso qualche leva nella cabina.



Taglio delle gambe al Lokführer per l'inserimento nella cabina della BR 64 (foto n. 14)

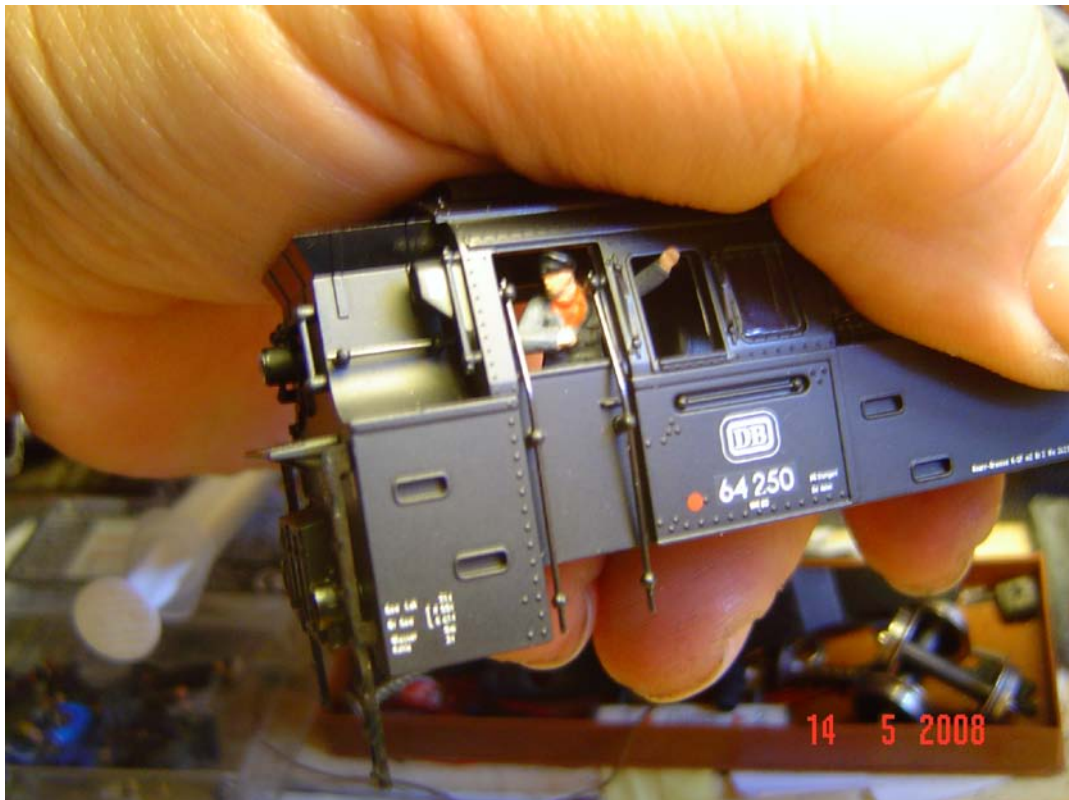


Al Lokführer viene limata la zona tagliata per facilitare l'incollaggio (foto n. 15)



Il Lokführer viene posizionato per prova, la pala del fochista da ritoccare (foto n. 16)

Quando si ricolloca il basamento della cabina, con i personaggi incollati da circa 10 minuti, si può effettuare la verifica della posizione assunta dal capo macchina, o Lokführer in tedesco.



Il Lokführer si affaccia non correttamente (foto n. 17)

Durante le prove che avete visto nelle **foto n. 16** e **17** avrete osservato che il macchinista sul lato destro non si affaccia in modo corretto ed il suo braccio destro, posizionato in modo tipico nel figurino, nella prima posizione da me scelta rimaneva con il gomito sollevato in modo innaturale. Dopo altre operazioni quali il montaggio del dispositivo fumo, *sporcatatura* (neologismo tecnico dei fermodellisti) ecc, ho realizzato una **foto**, la **n. 18**. Non ero soddisfatto e, dopo qualche giorno (la colla Bostik si lascia manipolare a lungo), tempo permettendo, ho riaperto la mia Br 64, ho riposizionato il macchinista, togliendogli con la lima un altro paio di millimetri. Il risultato lo vedete nella **foto n. 19**. La differenza è molto evidente. Spiace solo che i figurini in commercio non siano più all'altezza delle riproduzioni dei modelli, anzi sembrano proprio scadenti nei particolari e nella colorazione. Ad esempio l'asta in "legno" della pala del fochista andrebbe sempre limata nella parte interna: da sempre vi ritrova una fastidiosa bava di stampaggio che potete vedere chiaramente nella **foto n. 16**. Sino a qualche anno fa ci si accontentava di avere almeno una cabina semilibera, oggi...



Cambiare la posizione del macchinista (foto n. 18)



Ultimi collaudi a Vibaden: il macchinista si affaccia correttamente (foto n. 19)

MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO FUMO SULLA BR 64 250

Come in tutte quelle locomotive dotate di comignolo stretto, purtroppo ci si deve imbarcare nella fastidiosa operazione che comporta necessariamente lo smontaggio del mantello per introdurre, dal basso verso l'alto, il cannellino dotato di resistenza del tipo 70270.

Sino a una quindicina d'anni fa questo era in commercio per la Märklin con il numero di catalogo 7027. Improvvisamente l'articolo scomparve e la stessa Casa tedesca consigliava l'acquisto degli analoghi dispositivi Seuthe n° 20 o n° 24. Preciso che a quel tempo la situazione era estremamente fluida e, senza elencare macchine introvabili forse oramai già digitalizzate dai proprietari, era necessario utilizzare l'uno o l'altro dei cannellini Seuthe, pena *l'arrostimento* anticipato del prezioso dispositivo: la Märklin infatti aveva decoder (Delta o Digital) che potevano erogare tensioni molto diverse .

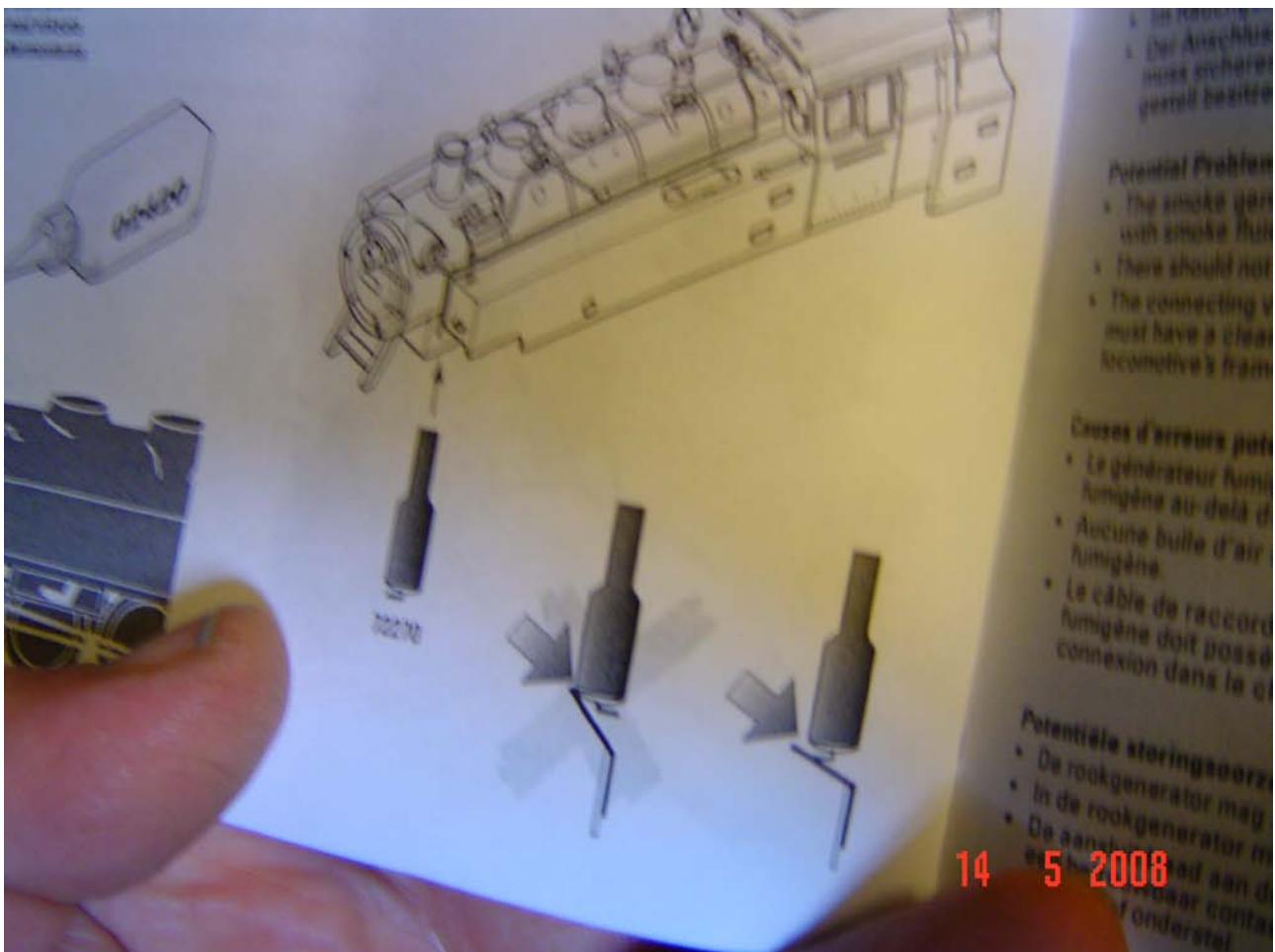
Dopo la rivoluzione numerale degli ultimi anni, che ha costretto la Märklin ad aumentare di una cifra gli articoli nei suoi storici prodotti

per evitare ripetizioni, e continue precisazioni sull'anno di produzione, ricomparve il dispositivo fumo (?) con la nuova numerazione.

Cosa sia accaduto, quali accordi siano intervenuti con i produttori non è stato possibile, in Italia, saperlo con certezza. Al modellista medio interessa sapere invece che i nuovi 72270 sono perfettamente compatibili con i decoder Motorola o Systems.

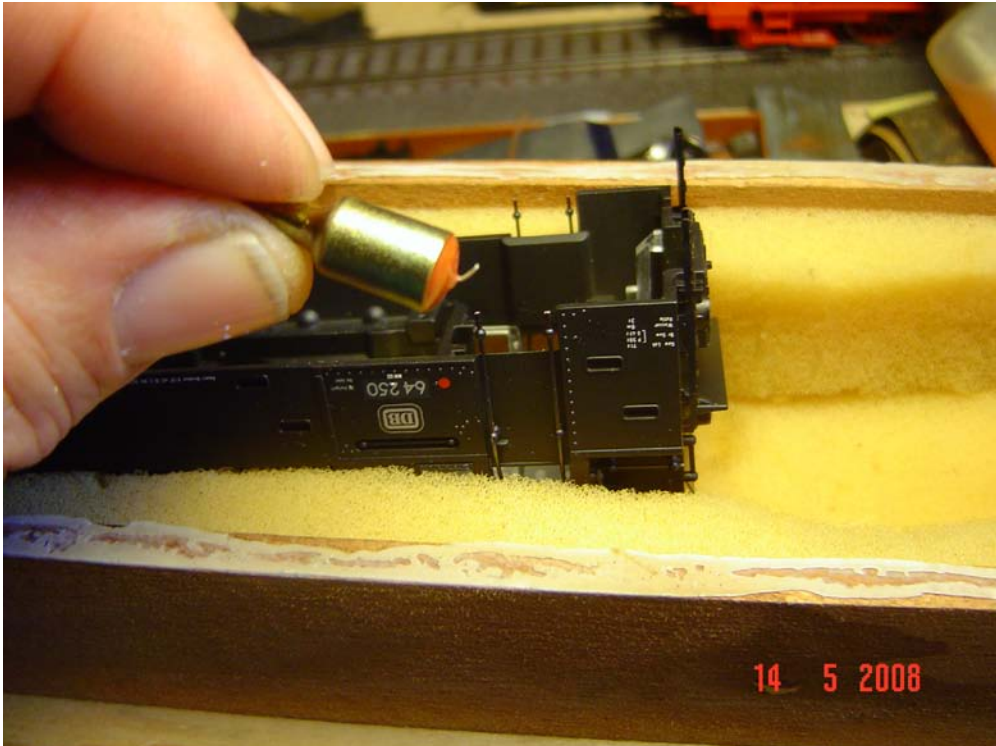
Per quanto riguarda la Br 64 è importante seguire le ben fatte istruzioni che, con un disegno *quasi* perfetto, mostrano il modo migliore per installare quel benedetto 72270 (foto n. 20).

Parte del libretto la riproduco (diciamo *per gentile concessione...*) per far capire l'importanza che deve esser data nel posizionare il contatto metallico all'interno del comignolo. Manca solo una semplice indicazione, bastava una freccia o una loco stilizzata: sulla direzione del contatto rispetto alla parte anteriore della Br 64. Va bene, poi è intuitivo che si debba tener conto della lamella che resta fissata al corpo del telaio, ma per un neofita certe precisazioni non sono mai troppe! C'è chi non legge nemmeno le istruzioni di elettrodomestici pericolosi.



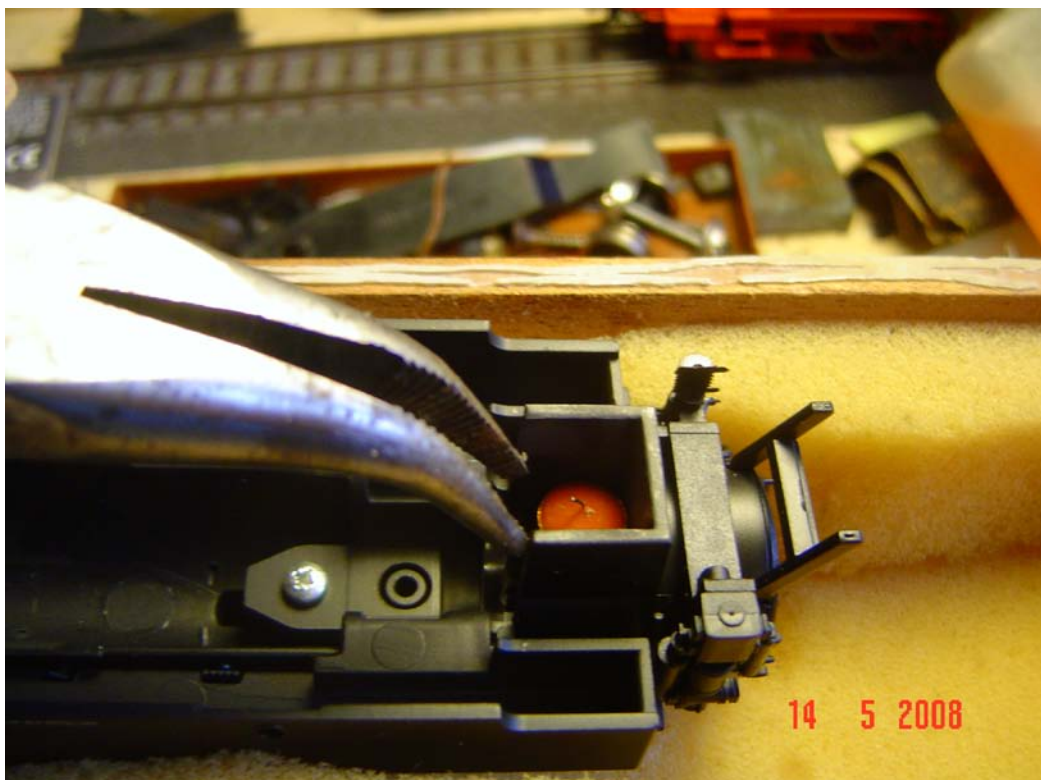
Corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo fumo 72270 (foto n. 20)

Nella **foto n. 21** il contatto del cannellino è stato piegato secondo le istruzioni della Märklin.



Corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo fumo 72270 (foto n. 21)

Nella **foto n. 22** il 72270 viene inserito a fondo nel foro della br 64 con una pinzetta ed il contatto, viene indirizzato secondo sempre le istruzioni accluse alla locotender.



Il contatto nel dispositivo fumo 72270 indirizzato all'indietro (foto n. 22)

IL COLLAUDO E LE VERIFICHE DEGLI AGGIUNTIVI

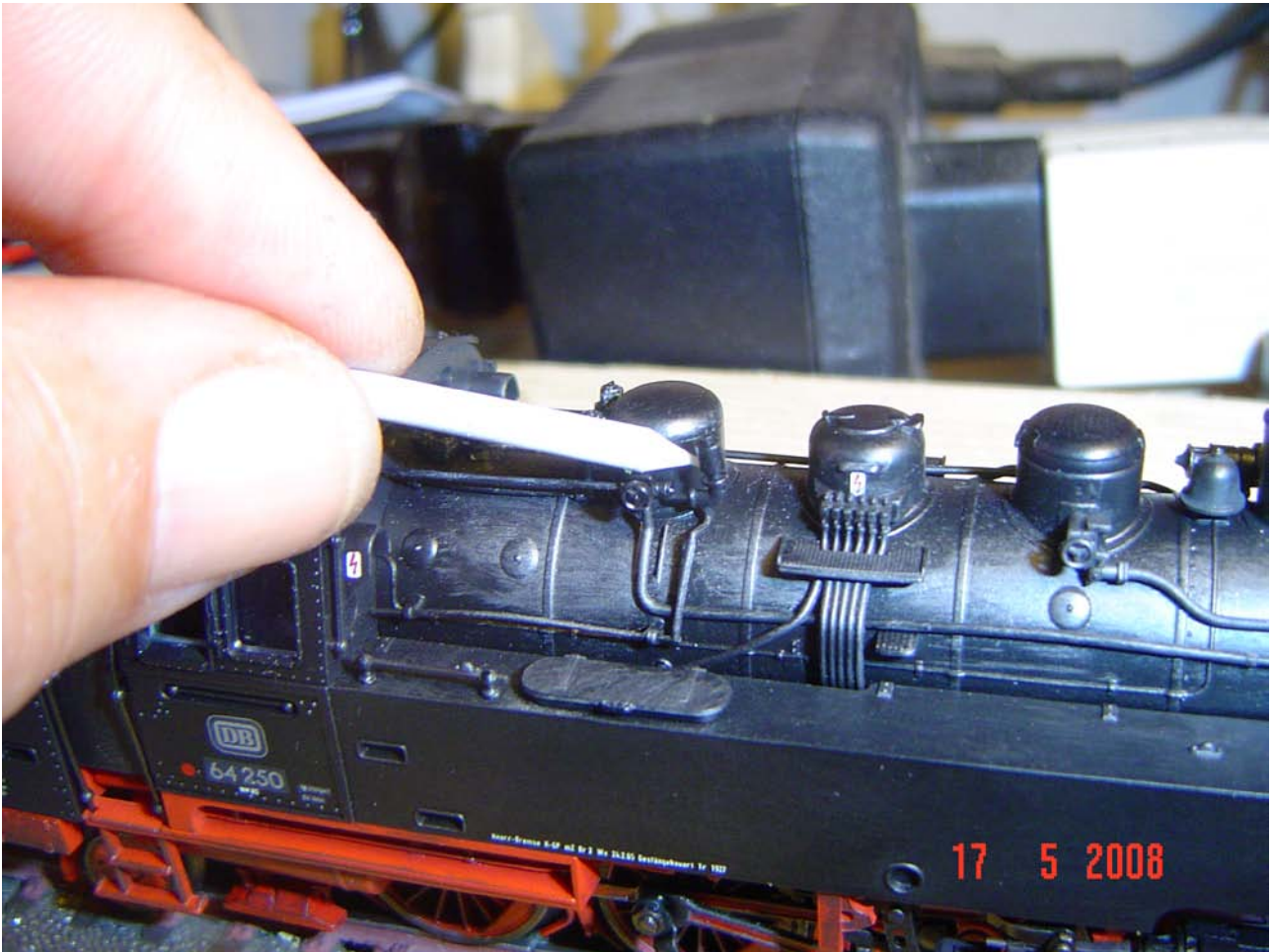


Il collaudo del dispositivo fumo 72270 (foto n. 23)

Rimontato il mantello, seguendo i consigli già dati a pag. 9 di questo capitolo, si procede al collaudo spingendo semplicemente il pulsante f1, sulla Control Unit Motorola o il pittogramma specifico sulla Mobil Station o la Central. Se si è operato correttamente non ci dovrebbero esser problemi, ma, in caso contrario non resta che riaprire la macchina e procedere ad una verifica (foto n. 23).

Ho scattato varie foto. Al principio non mi sono accorto che il fischio, posizionato sul primo duomo vicino alla cabina di guida, era stato da me, incautamente, spostato (si nota sin dalla foto n. 23).

Sempre anticipando, con la foto n. 24, l'invecchiamento realistico del mantello, ottenuto con la tecnica della grafite (vi rimando alla attenta lettura del § 9 del mio libro), ecco la delicata operazione da eseguirsi con l'aiuto dei soliti *occhiali tecnici*, per reinserire nella sua sede il minuscolo fischio che appare piegato anche nella foto n. 3, se ovviamente la ingrandite un po'. Durante le fasi d'invecchiamento e nuovo posizionamento del Lokführer ho anche provato alcuni particolari della Br 64, verificando che i 2 dispositivi Indusi si possono staccare.



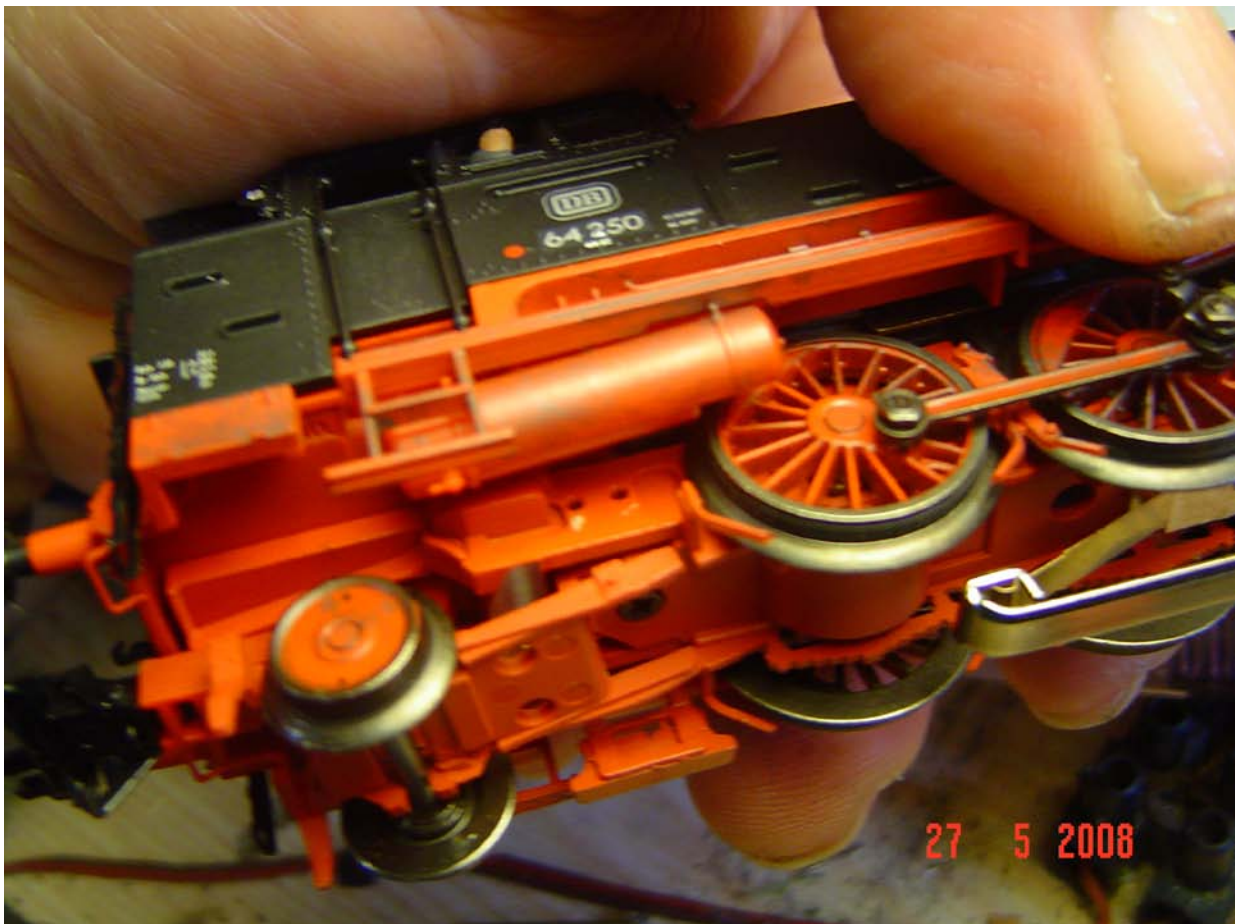
La sistemazione del fischio che era uscito dalla sede (foto n. 24)

In questa locotender, essendo come ho detto bidirezionale, i dispositivi magnetici, di cui ho già riferito a pag. 11 del capitolo 6° di questa serie di CD, sono doppi, in ogni direzione viene utilizzato quello sul lato destro. Maneggiando, come ho fatto, la Br 64 si possono distaccare (foto n. 25) e nel caso vanno reinseriti nei fori come si vede nella foto n. 26. A vostra discrezione l'uso o meno di un collante, posso solo consigliare il Bostik che non intacca, né rende troppo rigida la presa sul telaio della locotender. Comunque è molto difficile il distacco accidentale sul plastico, a meno certo di drammatici sviamenti.

Va usata massima cautela per evitare perdite di corrimano laterali alla carboniera che sono ben tre per ogni lato, senza contare le scalette posteriori ed i corrimano d'accesso alla cabina, tutto è ben visibile nella foto n. 17. Mentre nella foto n. 24 si vedono i numerosi particolari non stampati, ma riportati che fanno parte del corredo della caldaia. Nella foto n. 26, presa dal basso, si consideri quanto siano sottili le tubazioni delle sabbie indirizzate, come al vero, verso le ruote, molta accortezza nel maneggiarle.



Uno dei due Indusi è uscito dalla sede (foto n. 25)



Fori per l' Indusi uscito dalla sede e fragilità delle sabbie (foto n. 26)

MODIFICHE AL GANCIO ANTERIORE ED AL PANCONE

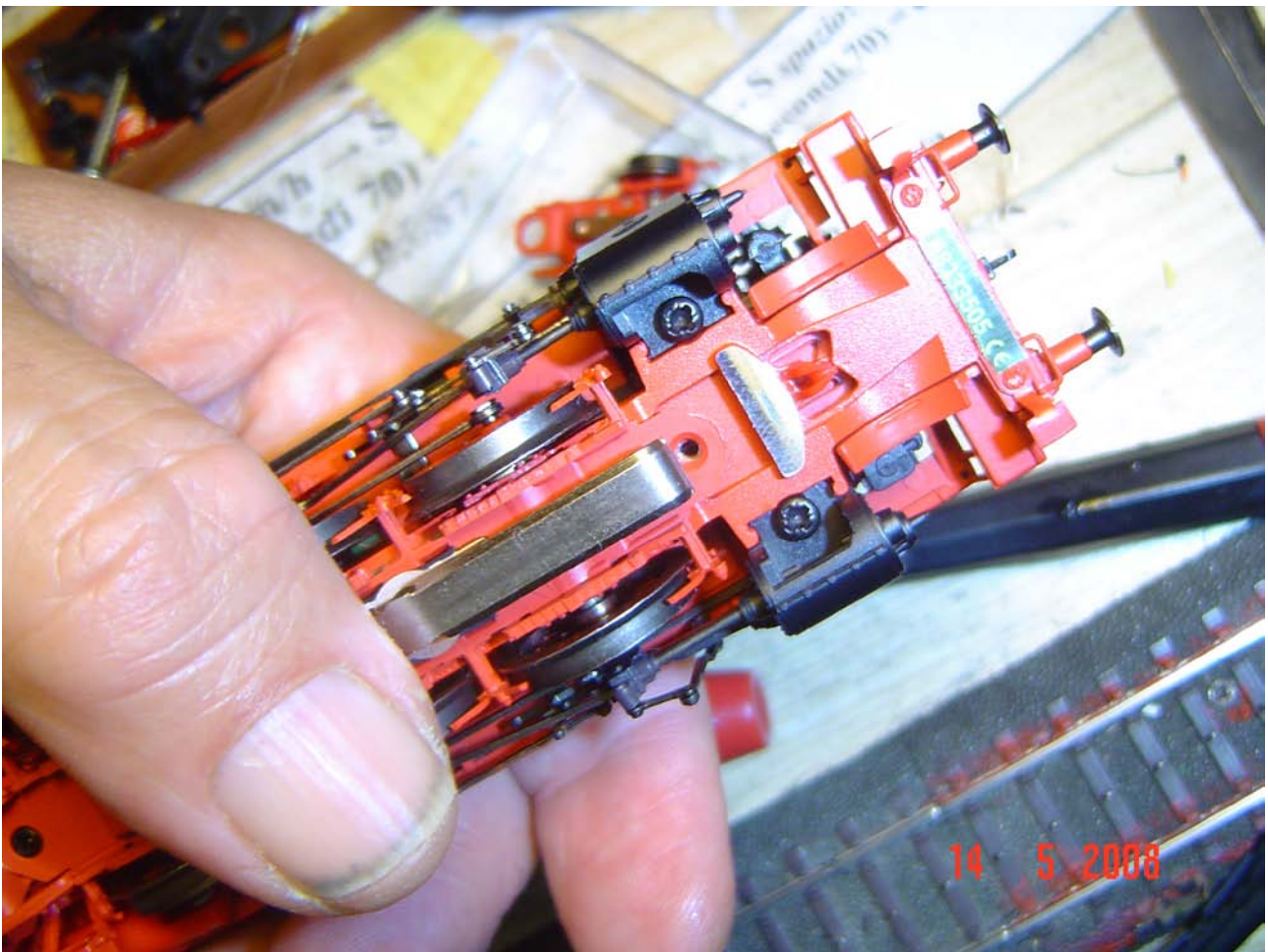
Nella **foto n. 27** si può vedere che, allontanando il carrello portante anteriore, si mette in evidenza l'enorme portagancio a norma NEM, con tanto di timone d'allontanamento. Sotto i due cilindri si notano due viti a croce...

Dico subito, e raccomando tutti vivamente, io ci sono *passato* anni fa, che quelle viti con testa a croce **NON** debbono mai essere svitate! Se lo fate si sfalsa la distribuzione che, salvo Voi siate super esperti, è difficilissimo da risistemare. Quando anni fa mi accadde, solo la bravissima Paola Spiniello riuscì a far tornare tutto in ordine! Vi assicuro, basta un *nonnulla* e la macchina inizierebbe a girare in modo asincrono, si rischia anche la rottura di una biella.



Il gigantesco porta gancio e le viti con testa a croce, da non toccare! (foto n. 27)

Il porta gancio non mi piace, ho tante locotender che posso utilizzare con direzione opposta sul plastico e non voglio rinunciare ad avere almeno un frontale modellistico. Dall'esploso era chiaro che per allontanarlo si doveva smontare mezza Br 64, come Alessandro Magno per il nodo gordiano, ho scelto una via spiccia: l'ho tagliato! **Foto n. 28.**



Taglio del gigantesco porta gancio (foto n. 28)

Il frontale, o pancone anteriore, è già pronto per l'inserimento di due condotte per l'aria compressa, in scala perfetta ma semplificate come ho già ripetuto sino alla nausea. Il gancio realistico è inserito nella sede, ma privo di tutto, come si vede bene nella **foto n. 28**, in alto. Si può inserire, dopo l'allontanamento del gancio *putativo*, uno dei ganci che la stessa Märklin inserisce in altre loco *ad abundantiam*. Il gancio semplificato, che si potrebbe in teoria lasciare se non si vuole togliere il gancio modellistico (*de gustibus...*) per essere allontanato, senza il rischio di spezzarlo nella sede, deve essere afferrato con decisione con una pinza a becco dritto e tirato. Opzionale l'inserimento della condotta per il riscaldamento del treno, nella posizione sotto il pancone, come nella **foto n. 29**. Opzionale perché non tutti possono avere la costanza di richiedere alla Roco, dopo aver consultato il catalogo più recente il kit che contiene di solito 4 tubi dei freni, alcuni rec per loco elettriche, le condotte riscaldo e ganci modellistici. In caso ne foste in

possesso, sappiate che basta un po' di Bostik per sistemare la condotta, che è in plastica leggera.



Il frontale completo di due tubi per i freni, gancio e condotta vapore (foto n. 29)

Nel riquadro in basso momenti dei primi collaudi a Vibaden. La Br 64 è ancora, come nella foto n. 29, senza il trattamento con grafite.



Riquadro: livrea senza grafite

Al termine di questo capitolo varie foto di emozionanti incontri nel plastico di Vibaden, la nostra “maschietta”, così la chiamavano i ferrovieri tedeschi, per via di una certa somiglianza con una acconciatura femminile degli anni Trenta, entra sul 2° binario di Vibaden trainando le carrozze a tre assi. La sua livrea appare quasi vera, se non fosse 87 volte più piccola. Fischiando a più non posso chiederà strada ad una Br 52 in manovra sullo stesso binario, tra nuvole di fumo puzzolente!



L'arrivo sul secondo binario di Vibaden (foto n. 30)

Con questo super modello la Casa di Göppingen dimostra, ancora una volta, gli enormi passi avanti fatti nel campo della fusione e riproduzione di particolari angolosità. Del resto è oramai da quasi dieci anni che ciò sta accadendo, ricordando, una per tutte, le locomotive del gruppo 55 apparse nel 2000 con la storica e curiosa numerazione della 55 5555. L'avvento del digitale ha, in questa macchina in particolare, una valenza eccezionale e, la presenza del dispositivo fumo sembra quasi che sia stata una novità assoluta in una piccola locotender... Che i *Tedeschi* abbiano letto il mio libro, quando nel capitolo sulle elaborazioni presentavo una Br 75, una 80, un paio di 86 ed una 78 fumanti? Sappiate comunque che il filmato girato da me, e montato

dall'amico Mauro Cozza, è stato visionato in Germania e che almeno l'idea mi piacerebbe fosse un po' merito mio...



Sul secondo binario di Vibaden chiede strada ad una BR 52! (foto n. 31)



La grafite e qualche traccia di sporcizia rendono vera la Br 64 (foto n. 32)



Un saluto dal macchinista Hans Peter (Gian Piero) (foto n. 33)

Gian Piero Cannata

