

CAPITOLO 44° HO SMONTATO PER VOI...

IN PARTICOLARE: **Br 23 001 art. 39230 - Br 23 002 art. 39235**

Già nel 2009 acquistai uno di questi modelli. Si annunciavano molto belli. Senza dilungarmi troppo ecco alcuni consigli, quando ho scritto questo capitolo nel 2009 erano solo due e la Br 23 002 non era dotata di suoni, attualmente i modelli sono diversi, nel 2012 ad esempio è uscita la Br 23 006 (**art. 39232**), mentre nel 2013 la 23 008 (**art. 39233**), che è stata equipaggiata con il nuovissimo decoder mfx+. Trattandosi di locomotive la 002/006/008 che *apparentemente* sono identiche (solo la 23 001 ha gli anelli sulla caldaia dipinti in bianco) occhio alle *finte* offerte speciali... *ci siamo capiti*. La Br 023 004-5 è invece inconfondibile e verrà trattata nella parte D di questo **44° Capitolo**.

LA LOCOMOTIVA È RICCHISSIMA DI PARTICOLARI DELICATI:

- a) attenzione al particolare sotto i cilindri (**foto n. 1**) è di plastica rigida e si può spezzare (mi è accaduto sulla Br 001 (**foto n. 2**)); si può rincollare, ma resterebbe sempre a rischio distacco. Per ovviare ad una eventuale rottura si deve ordinare il gruppo cilindri per intero servendosi dell'esploso.

**Foto n. 1: un particolare a rischio sotto i cilindri.**



Foto n. 2: maneggiando con poca cura ho spezzato quel particolare nella Br 001 161-9.

- b) **Attenzione alle saracinesche (simili a rotelline) e forse per questo la Märklin ne ha previsto un numero di riserva nel pacchetto aggiuntivi. Vi sono sulla caldaia tanti altri particolari riportati e delicati... come inaugurato con la 01 147 di tre anni fa, non è più il tempo di stare tranquilli nel maneggiare i modelli Märklin e si deve fare la stessa attenzione che per altri, delicati, di altre marche. Non si può servire due padroni: o perfezione nei particolari, o robustezza a prova di tutto.**
- c) **I tubi dei freni sono i soliti privi di rubinetti. Personalmente ho preferito sostituirli con altri (della Roco!). L'effetto lo potete vedere nelle [foto n. 2, n. 3, n. 4](#).**
- d) **SMONTARE IL MANTELLO**, necessaria operazione per ingrassare il motore, si deve tener conto che nelle istruzioni **non è ben chiaro il movimento da effettuare per allontanare la cabina (in plastica): nella [foto n. 5](#) ho cercato di chiarire che si deve con la mano forzare in esterno leggermente gli incastri della parte posteriore della cabina stessa e seguire accuratamente (viti!) le istruzioni per il resto chiare.**



Foto n. 3: la 23 001 fu provata con la Central Station 60212.



Foto n. 4: prove sul plastico.



Foto n. 5: unico modo per sollevare il mantello correttamente.

- e) **PER QUANTO RIGUARDA LA POLEMICA RELATIVA AI CAVI TROPPO VICINI AGLI INGRANAGGI...** dalle **foto n. 6 e n. 7** si capisce che forse si è gridato al lupo (!) un po' troppo presto. Certo se prendete un saldatore come il mio che volendo funziona come un micro fon all'occorrenza e scaldate i fili e li spingete con una pinzetta nella capsula che racchiude gli ingranaggi... No! Forse sarebbe troppo da *fessi!*
- f) **ATTENZIONE AL TERZO FARO** sulla portella della camera a fumo è delicato come nella 01 147 (**foto n. 2**), almeno sembra... nella versione 001 161-9, ambientata dopo il 1969 (precisa il Catalogo), per il resto tecnicamente simile alla 01 147, è stato riprodotto il fanale alto incassato. Non avendo foto della vera 001 ecc, debbo pensare che la Märklin abbia scelto appositamente una macchina senza il famigerato e delicato fanale sporgente.
- g) **ATTENZIONE ALLA PULIZIA DELLE PUNTE CENTRALI** perché dalle prove la vaporiera si è dimostrata sensibile allo sporco, più di altre macchine.



Foto n. 6: dove lubrificare con grasso Trix.

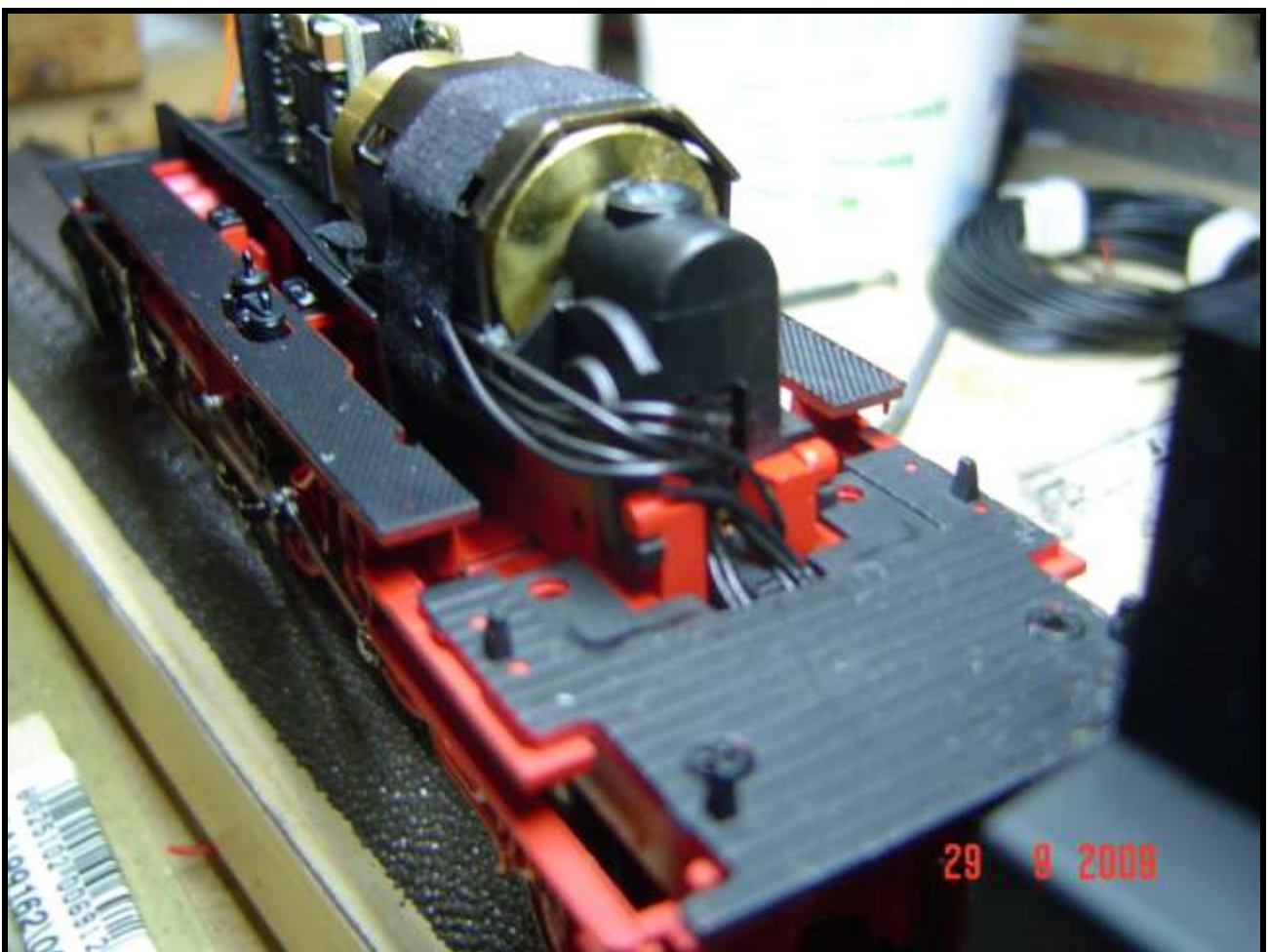


Foto n. 7: i cavi non sono pericolosi.

- h) **UN PARTICOLARE IMPORTANTE** invece potrebbe essere sfuggito: in realtà il **pancone porta respingenti** è una sorta di *scatolato* ed è quindi traforato ed estremamente leggero, all'apparenza. Essendo impossibile forare il pancone che per motivi di robustezza è in pressofusione (e pieno), ho preferito con un penna ad inchiostro tipo china nero, pian piano scurire la zona si da far sembrare forato il pancone: confrontate le **foto n. 1** e le **foto dalle n. 8 alla n. 10**. Una curiosità: nella foto di copertina del catalogo 2009 per un gioco di ombre nella foto il pancone sembra realmente traforato!!
- i) **LE LUNGHE PROVE** di questi ultimi 5 anni hanno messo in evidenza che le Br 23 (parlo anche delle altre due che ho acquistato) sono autentici “muli” riuscendo ad attraversare tratti sbilenchi come nulla fosse, per merito della eccellente posizione del motore e delle cerchiature. Infine i decoder non soffrono nello stand by prolungato ed il loro richiamo verso la Central Station 2 è sempre rapido.

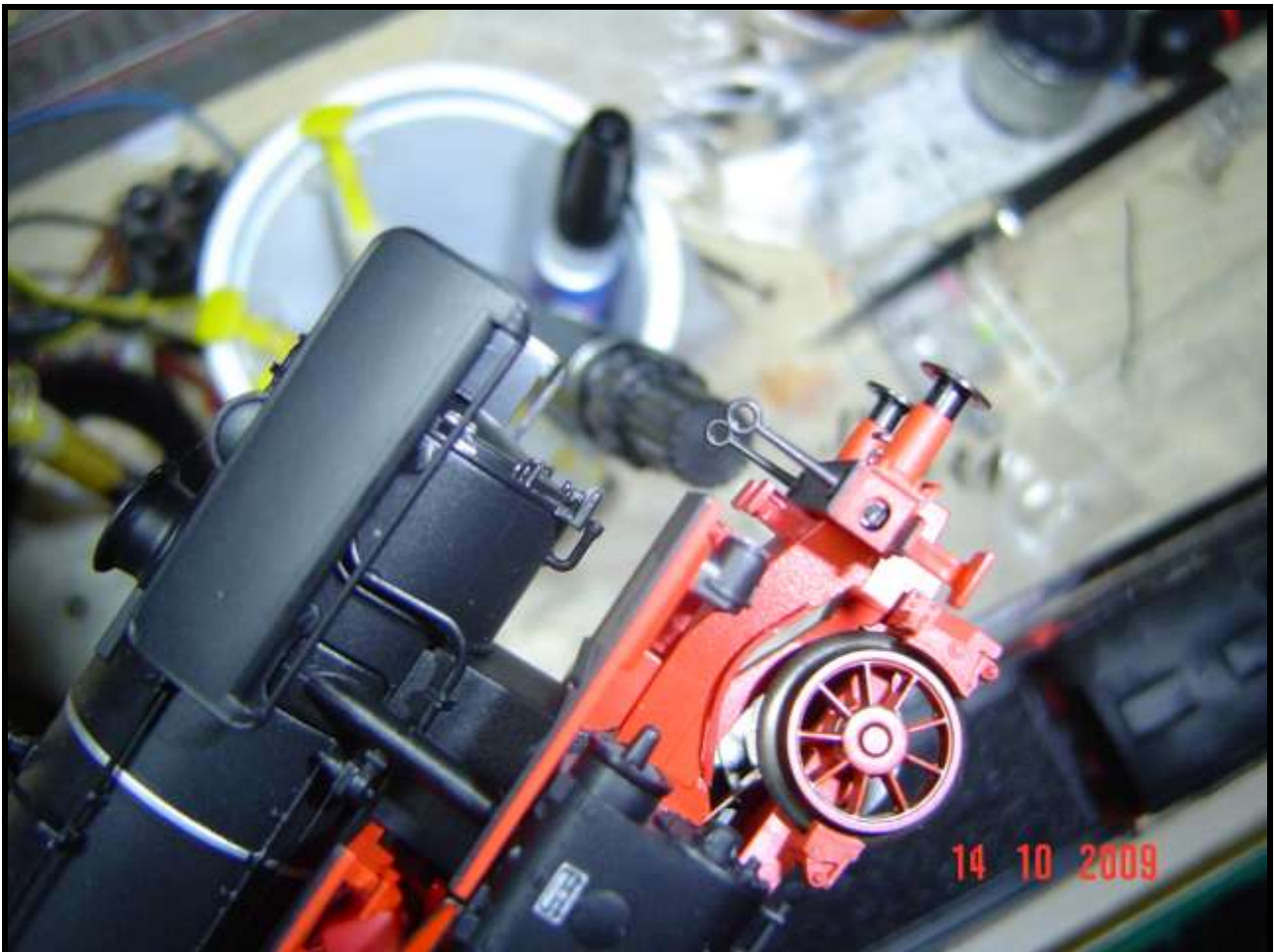


Foto n. 8: il pancone al vero è vuoto.

GODETEVI INFINE IL SOUND di questa 23 001 (molto realistico) e se avete curve adatte montate i copristeli, in questa locomotiva sono stati riprodotti appositamente e non sono i soliti inseriti nelle confezioni di vapore (**foto n. 9 e n. 10**).



Foto n. 9: ora il pancone *sembra* traforato.



Foto n. 10: applicato aggiuntivi di pregio, gli steli sono specifici.



Foto n. 11: la Br 23 001 in azione a Vibaden negli anni Cinquanta.



Foto n. 12: la Br 23 001 sulle fosse di visita.



Foto n. 13: la Br 23 001 in azione tra suoni e sbuffi di fumo.



Foto n. 14: la Br 23 001 in un momento “fumogeno”!



Foto n. 15: la Br 23 002 al rifornimento d'acqua simulato.



Foto n. 16: il rifornimento d'acqua simulato (con una goccia di *fumo*).



Foto n. 17: la Br 23 002 ha scaricato le ceneri nella fossa centrale.



Foto n. 18: la Br 23 002 ha scaricato le ceneri nella fossa centrale.



Foto n. 19: la Br 23 002 dopo il rifornimento si avvia.



Foto n. 20: la Br 23 002 sul ponte girevole del deposito.



Foto n. 21: la Br 23 002 ricoverata in un garage del deposito.

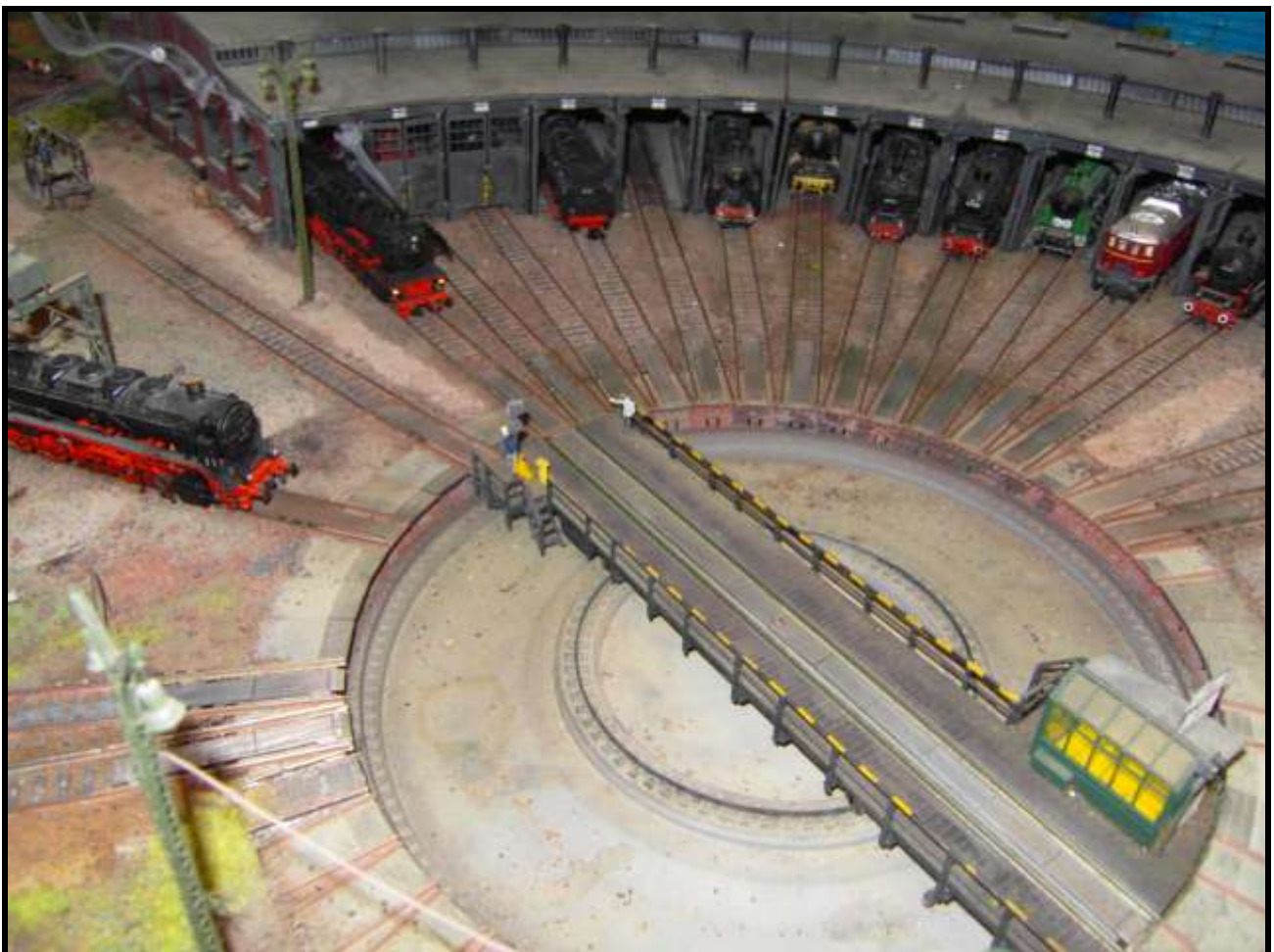


Foto n. 22: la Br 23 002 ricoverata nel deposito (anni Cinquanta).

Quanto pesa e ricambistica

Locomotore	Br 23 001 ecc. art. 39230
peso	450 grammi
pattino	206370*
cerchiature	7153**
illuminazione	led
carboncini	Assenti nel motore 144131

* il pattino (n. 79 nell'esploso) non viene poi indicato nell'elenco.

** le cerchiature non vengono evidenziate nell'esploso dei miei libretti, ma poi indicate nell'elenco.

Questo 44° (parte C) Capitolo è stato rinnovato profondamente e controllato, nelle sue varie parti, circa 28 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 stomba”

Gian Piero Cannata

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**

