

# HO PROVATO PER VOI LA BR 03 1001 DB

## L'INSIDER DEL 2010

### Märklin art. 37915

#### **UNA BR 03 TOTALMENTE NUOVA (I PARTE)**

Il Gruppo 03, derivato dalle 03.10 DR aerodinamiche ([foto n. 2](#)), è sin dal 1973 una macchina d'avanguardia. Ecco un brano, tratto dal mio libro "Serena discussione...", che riassume la storia di questo gruppo nella Märklin.

(...) Nei primi anni Settanta, uscì la Br 003 (art. 3085), una loco Märklin rivoluzionaria, sia esteticamente, come ho già detto, per la presenza dei ceppi dei freni e di un biellismo migliorato, sia perché aveva un motore in cabina di nuova concezione (con collettore a tamburo), tanto piccolo che la trasmissione poteva conservarsi tra caldaia e ruote motrici accoppiate dalle bielle. All'epoca Fleischmann, Roco e più tardi anche la Rivarossi, si erano invece arrese alle evidenti complicanze tecniche di miniaturizzazione e per realizzare le cabine libere, come richiesto a gran voce dal popolo dei fermodellisti (spesso *solo* collezionisti da vetrina), motorizzarono i tender, che perciò dovevano spingere, o tirare, se a ritroso, la locomotiva resa folle e, aggiungo io, *anche* un convoglio! Francamente una soluzione a mio avviso, infelice ed irrealistica, che diminuiva spesso la forza di trazione, tanto che di poi, sia la Roco, che la Rivarossi, introdussero un'altra complicazione: motore sempre nel tender, ed alberi snodati (*orribile visu!*) che trasmettevano il moto agli assi della locomotiva, (...)

Nella [foto n. 1](#) la 003 131-0, [art. 3395](#) del 1993 poi digitalizzata da Paola Ravini della Ciciesse Model, era una versione migliorata della [3085](#).

Nella [foto n. 2](#) la 03 1012, [art. 37911](#) del 1999, delle DR, epoca II, digitalizzata Motorola.

Nella [foto n. 3](#) l'ultima 03 Motorola, la 03 287, [art. 37952](#) del 2001. Nel 2004 arrivò la MFX 03 140 ([art. 37953](#) con parafumo Wagner e suoni).

Mi preme segnalare nelle [foto n. 1 e n. 2](#), il grande distacco tra tender e cabina di guida, il motore che occupa, quasi interamente, la cabina stessa, lasciando ai poveri, macchinista e fuochista, uno spazio esiguo e irrealistico per operare.



Foto n. 1: 003 131-0, nella versione delle DB tra il 1968 e il 1975



Foto n. 2: 03 1012, aerodinamica, nella colorazione rossa DRG





Foto n. 3: 03 287, Motorola, con luci del biellismo accese, nel Bw di Vibaden

C'è da chiedersi del perché la Märklin abbia sacrificato tanto spazio in cabina e la risposta è semplice: *“per aumentare la forza di trazione”*.

Per chiarirvi le idee andate al **Capito 31°**, quello sulle tabelle delle prestazioni sul “mio” banco dinamometrico”, ma per agevolarvi ecco un estratto dal suddetto capitolo, relativo alle prestazioni di loco a vapore Märklin. Come vedete tra le vaporiere molto potenti, che superino i 100 grammi ed abbiano il rodiggio 2' C' 1' (Pacific), potete trovare sia la nuova 001 161-9\*, che la 011 056-9 (molto elaborata sulla base della **3390** del 1991) o la 03 1012 (questa aerodinamica), queste ultime 2 macchine sono datate come concezione estetica; leggermente meno *forzute* la 01 1053 (91 gr., ma dotata di un C-Sinus I versione), la 18 473 (80 gr., una delle tante versioni di Br 18, derivate dalla **3091** del 1972); leggermente meno potente la 03 1001, tuttavia più che sufficiente per i nostri scopi; fanalino di coda, come prestazioni, la bella 01 147\*, decisamente insufficiente, ma migliorata dopo una mia elaborazione:

**TRUCCO** \*ho incollato, nelle 001 161-9 e 01 147, sotto il tetto delle loro cabine di guida un peso di piombo da pacchi postali, sagomandolo e quindi del tutto invisibile. Il peso sposta il baricentro verso la fine del carro/caldaia, rendendo più aderente l'asse specifico delle ruote motrici.

<b>Br 45 020</b>	<b>cod. 45</b>	<b>Grammi 163</b> art. 37450
<b>Br 001 161-9</b> (elaborata)	<b>cod. 01 mfx</b>	<b>Grammi 140</b> art. 39012
<b>Br 043 903-4</b>	<b>cod. 43</b>	<b>Grammi 131</b> (elaborato)* art. 34882
<b>Br 53.0</b> proprietario <b>Tito Myhre</b>	<b>mfx</b>	<b>Grammi 130</b> art. 37023
<b>Br 23 002</b>	<b>cod. 23</b>	<b>Grammi 124</b> art. 39235
<b>Br 05 001</b> (C-sinus I versione)	<b>cod. 05*°</b>	<b>Grammi 120</b> art. 37050
<b>Br 011</b> (m. magnete permanente)	<b>cod. 11°</b>	<b>Grammi 110</b> (mixer)
<b>Br 03 1012</b>	<b>cod. 74</b>	<b>Grammi 105</b> art. 37911
<b>Br 52</b>	<b>cod. 51</b>	<b>Grammi 97</b> art. 37151
<b>Br 01 1053</b> (C-sinus I versione)	<b>cod.11°</b>	<b>Grammi 91</b> art. 39104
<b>Br 18 473</b>	<b>cod. 48</b>	<b>Grammi 80</b> art. 29855
<b>Br 96 Mallet</b>	<b>cod. 39</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37961
<b>Br 78</b>	<b>cod. 76</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37072 (mixer)
<b>Br 85</b>	<b>cod. 65</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37095
<b>Br 03 1001</b>	<b>mfx cod. 3</b>	<b>Grammi 75</b> art. 37915
<b>Br 55 5555</b>	<b>cod. 59</b>	<b>Grammi 68</b> art. 34550 (digital)
<b>Br 38 (2004)</b>	<b>cod. 38</b>	<b>Grammi 63</b> art. 37030
<b>Br 80 030</b>	<b>cod. 30</b>	<b>Grammi 60</b> loco mixer di varie parti
<b>Br 01 147</b> art. 39010	<b>mfx cod. 1</b>	<b>Grammi 57</b> (dopo elaborazione personale)
<b>Br 086</b>	<b>cod. 26</b>	<b>Grammi 50</b> art. 28508 elaborato/mixer*
<b>Br 01 147</b>	<b>mfx cod. 1</b>	<b>Grammi 44</b> art. 39010 (originale)
<b>Br 24</b>	<b>cod. 78</b>	<b>Grammi 44</b> art. 36240

Con la Br 03 1001 la Märklin ha fatto un passetto indietro, tornando, in parte, al buon lavoro di un tempo, dopo l'esperienza esteticamente esaltante con la 01 147 ([art. 39010](#), del 2006) ma deludente dal punto di vista operativo sui plastici. I *motori Softdrive*, poi, non sempre risolvono i problemi di forza di trazione.

Eppure la 001 161-9 ([art. 39012](#) del 2009), sembra migliorata, per quanto riguarda la forza di trazione in maniera eccezionale, anche se, con il suo passo rigido e le ruote non molleggiate (come è invece usuale nei modelli in USA), accusa ancora dei mal funzionamenti in curve non posate al millesimo di millimetro!

## **MOTORI IN CABINA E IL PROBLEMA DELL'OMBRA NELLA FOTO**

Se torniamo indietro nel tempo, al 1972, troveremmo dei modelli oggi del tutto inconcepibili: penso per esempio ad una pur interessante Br 01 della Rivarossi (per i particolari riportati sulla caldaia) che uscì, negli anni Settanta *soprattutto* per il mercato teutonico, ancora col motore (enorme) in cabina. Già allora la Märklin aveva presentato una Br 18 478 con una parvenza di cabina libera (**foto n. 4**) brutta, per carità, ma un motore sporgente, e con tanto di carboncini a vista, tra la cabina, invasa, ed il tender, nemmeno tanto ravvicinato, era molto peggio!

Vi stupite se vi dico che in Germania stroncarono quel modello?



**Foto n. 4: Br 18 473, con la cabina occupata dal motore (nascosto dalla capsula metallica) e la bocca del forno arretrata**

La Br 003 160-9, **art. 3085** del 1973, aveva un'ottima forza di trazione; fu seguita nel '74 dalla **3084** la 050 082-7, con motorizzazione identica e da una Br 41 334, **art. 3082** del 1978. Grazie alla posizione diagonale del motore (piccolo all'epoca) e a quella degli ingranaggi (4 ruote dentate per la 003, 5 per la 41 ecc) erano, e lo sono tutt'ora, adeguate al compito gravoso dei plastici. Naturalmente la loro potenza di traino era inferiore a quella delle mitiche loco degli anni Cinquanta/Sessanta (una per tutte la **3047**, una Br 44 del 1964, che pesava credo quasi un



kg!) e la cosa fu compensata dalla Märklin con lo spostamento del pattino sotto gli assi del tender. La Br 44 citata, aveva addirittura due corti pattini, sotto le ruote motrici uno per ciascun gruppo di ruote, già allora con telaio articolato per affrontare le strette curve dei binari metallici “M”. La sua cabina era invasa da un grosso motore, seppure non sporgente... la **3047** DB e la **3046** SNCF mi furono rubate!

Con la serie 003, e modelli simili, l'*estetica*, nei modelli Märklin, migliorò, perché almeno mezzo finestrino libero c'era! Confrontate le **foto n. 1 e n. 4**. La forza di trazione di tutte le macchine delle serie Br 01\*, 03.10, 03.2, 011\*, 012\*, 003, 41, 041, 44, 043, 044, 50, 050, 051, ecc, è sempre elevata sul mio banco dinamometrico (quello del mio **Capitolo 31°**) e, in media, nelle mie macchine, circa una trentina, varia tra i 131 gr. della 043 903-4 e i 91 gr. della 01 1053 (indebolita questa però dal motore C-sinus di I concezione **foto n. 5**).



**Foto n. 5: Br 01 1053, con il primo motore C-sinus, tuttavia sufficientemente potente**

Mentre le caldaie delle Br 44 e 50 (e derivate) furono impreziosite di particolari riportati, le Br 03/003 e 41/141 non furono mai veramente rinnovate (solo migliorate nelle fusioni), così i loro particolari furono sempre stampati, a parte il fischio e la campana, sovradimensionati, ma migliorati negli ultimi modelli. Ecco il motivo del titolo *Una Br 03 totalmente nuova*; ed ecco perché sarà nuova anche la prossima 042.

\* versioni con caldaie, al vero, di nuova costruzione (quindi non le 01 147, 001 161-9)

Arrivarono, a partire dal 2006, le Br 01 (DB, DRG) e nel 2009 la 001 (DB) con caldaie, nella realtà, di vecchia concezione, (i modelli sono ovviamente nuovi). Macchine che non solo hanno le cabine totalmente libere, ma addirittura il riverbero del focolare, sperimentato per la prima volta nel 2002 con la Br 45 020, *Insider*, con decoder Motorola (la foto n. 6 è della 01 147 del 2006).

Il finestrino della 01 147 con il vetro (in plastica) è libero nella foto n. 6.



Foto n. 6: Br 01 147, con la cabina totalmente libera ed il riverbero del focolare

Nella foto n. 7 l'interno della 001 161-9: la cabina è libera, in fondo il focolare (al momento spento), anche da questa foto si vede bene che il finestrino anteriore, quello con il vetro, è libero, mentre nella 03 1001 (foto n. 8), come in quelle del Catalogo 2010, c'è un'ombra che copre quel particolare finestrino. La cornice è bruttina, ma la si vede solo fotografando.

A proposito, grazie alla foto n. 7, ho scoperto un mancorrente rotto, il destro, lo so. Stranamente la Märklin non ha optato per il metallo per questi particolari corrimano e, controllando l'altra mia 01 (la 147), ho scoperto che era danneggiato lo stesso corrimano destro, nello stesso punto. Chiunque acquisti loco di questo tipo stia attento a controllare ogni minuto particolare. Anche i negozianti siano molto prudenti nel maneggiare questi modelli. Compresse le prossime 042 del 2011.





Foto n. 7: 001 161-9, con la cabina totalmente libera e il focolare lampeggiante



Foto n. 8: 03 1001, con la cabina apparentemente libera, ma l'ombra sul finestrino



**Ombra** della **foto n. 8** è, nella **foto n. 9**, palesemente provocata dall'arretramento della parte motoristica che sposta verso il tender, di almeno 1 cm, la parete con la portella del forno. Così non è previsto il riverbero del focolare, sia per non accentuare il difetto, e sia perché la visione delle braci doveva risultare ridotta con la bocca del forno, coperta dal dispositivo "Stoker".

Il miglioramento della distribuzione delle masse nella Br 03 1001, è tale che, nonostante sul banco dinamometrico riesca a tirare poco più della metà della Br 001 161-9, poi, in prova, risulta più performante di quest'ultima.



Foto n. 9: 03 1001, con la cabina parzialmente invasa dal motore: l'ombra della foto

### ***UNA PRECISAZIONE SULLE BR 23/023***

6t7y'0

Fatte queste considerazioni sulla Br 03 1001, ho ripensato alle ottime prestazioni sul banco dinamometrico delle mie Br 23, nelle **foto n. 10 e n. 11** è in azione la Br 23 002. Non sono della *Pacific* è vero, ma non vado fuori tema nel dare una *controllatina* alla motorizzazione di quelle macchine recentemente prodotte dalla Märklin. Ebbene la loro eccellente forza di trazione è dovuta al fatto che anche in quei modelli il motore è stato arretrato... parlando delle 23/023, nei **capitoli 44**, a causa della cabine chiuse, non me ne ero accorto, *scusate*.



Foto n. 10: 23 002, con la cabina chiusa e il motore arretrato

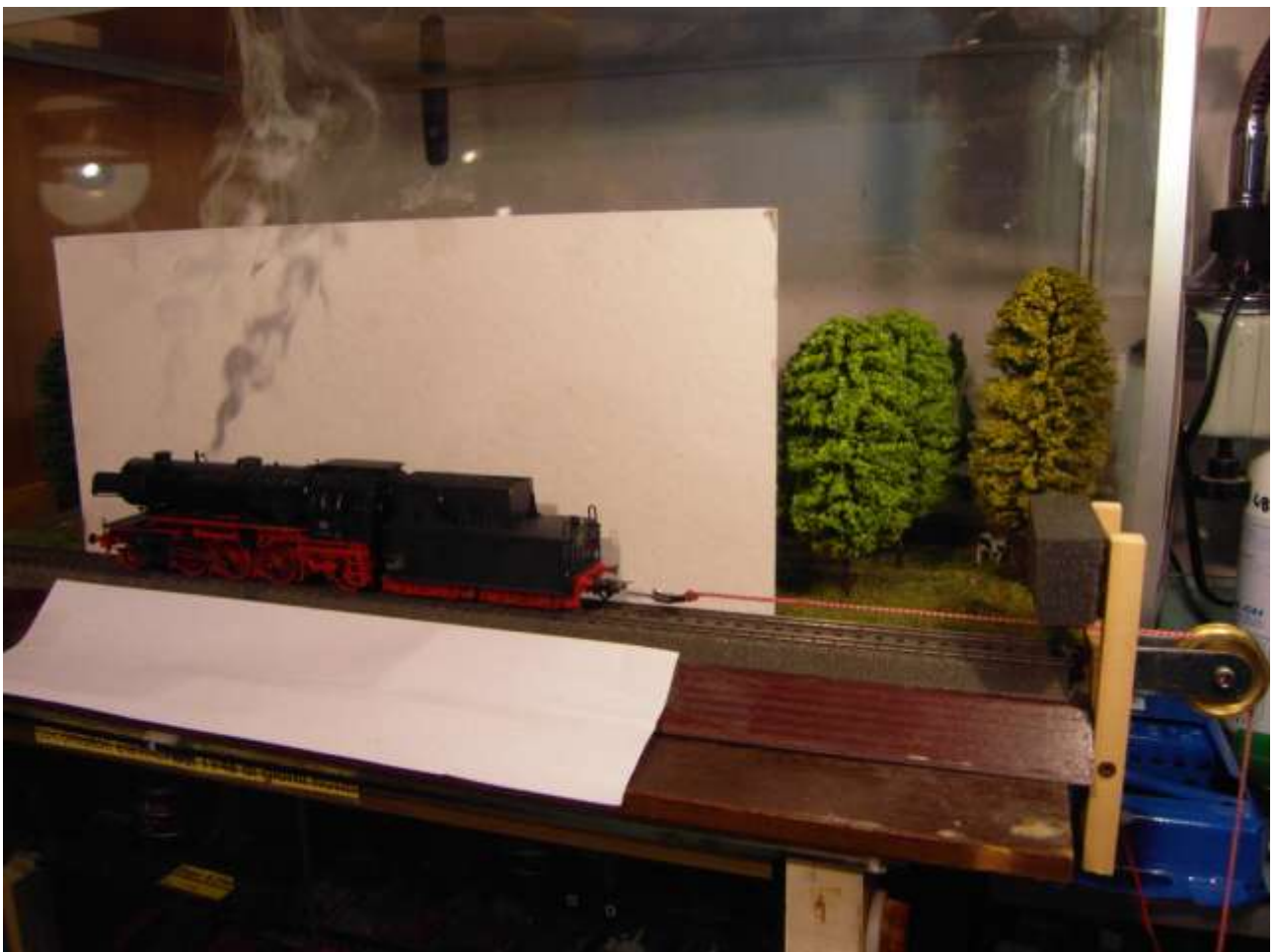


Foto n. 11: la 23 002, sul banco dinamometrico ha tirato sino a 124 grammi



Nella **foto n. 12** l'interno della cabina della 23 105 Roco, bellissima, per carità, ma la loco non tirava granché, procedeva irregolarmente: ottima per la *vetrina*.

La Roco, dopo le critiche, modificò in seguito la trasmissione con un brutto alberino che dal tender trasmetteva il moto alle ruote motrici, ma non *ricomprai* un secondo modello, ne avevo avuto abbastanza.



**Foto n. 12: la 23 105, Roco, la parete del forno più avanzata e dettagliata**

Stupenda anche la cabina della 01 1097 Liliput, **foto n. 13**, ma anche questa imponente locomotiva era una cocente delusione, solo per dirne una: a marcia indietro spesso, a causa di un gancio conduttore molto debole, il carro/caldaia si staccava dal tender!

La 01 1097 Liliput all'epoca (inizi anni Novanta) costava l'equivalente di una lavatrice di oggi (di marca)!

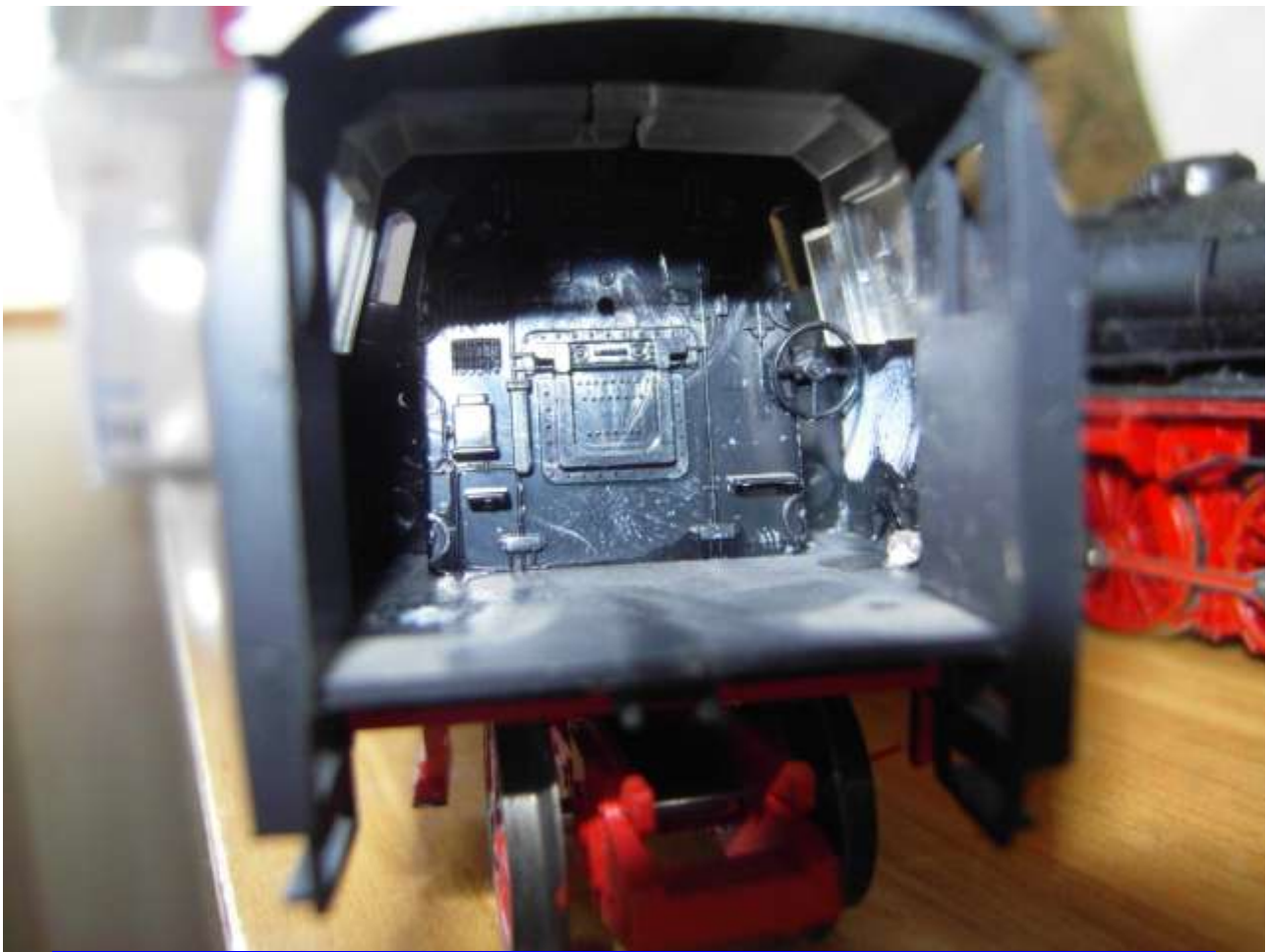


Foto n. 13: la 01 1097, Liliput, la parete del forno è più dettagliata rispetto alla Märklin, sempre bruttine le cornici dei vetri

*Le macchine sopra citate erano per di più state acquistate per la corrente alternata!*

### **LA POSIZIONE DEL PATTINO**

La posizione del pattino nella nostra 03 1001 è stata lasciata, come avviene oramai dagli anni Settanta, tra gli assi interni del tender. Se volete approfondire l'argomento vi consiglio il mio **24° Capitolo**: "Pattini... perché sotto i tender".

La posizione del pattino è qui meno invasiva che nelle vecchie Br 03 e questo perché è possibile, come spiegherò, nel paragrafo dedicato al tender, avvicinare di almeno 2/3 mm i 2 componenti della locomotiva.

Sempre che non abbiate curve da 36 cm di raggio (**art. 24130**).

Si badi bene, in realtà tender e cabina dovrebbero essere quasi a contatto, ma ci vorrebbero curve...

Ripropongo un brano ed una tabella, tratti dal mio **5° Capitolo** "Il Gottardo, confronto con altri treni automotori ed ICE".

Per i neofiti e riassumendo: la curva "C", di serie più larga della Märklin (**art. 24912**), ha un raggio di 111,46 cm, con un diametro di



222, 92 cm; una curva, considerata già molto stretta nella realtà, ha un raggio di 402 cm e perciò un diametro (in scala H0) di 804 cm!

Tradotto in pratica nemmeno il mio impianto, lungo circa 7 metri, potrebbe, e per lungo, ospitare una curva realistica... stretta!

Il brano e la Tabella del **Capitolo 5°**:

### E se usassimo curve larghe?

Certo che anche con curve di un paio di metri di diametro, da me utilizzate nei deviatori slanciati, già avremmo un notevole risultato.

Eppure, come ho riferito nei primi aggiornamenti (*n. d. A. per il libro "Serena discussione"*) del 2007/2008, nel modellismo pratico noi usiamo curve che sono tanto strette da risultare irrealistiche (...).

Curva nel reale	Velocità max ammessa	Riduzione in scala H0 approssimativa
raggio m 350	30/50 km/h	raggio cm 402 = diametro m 8,04
raggio m 700	circa 90 km/h	raggio cm 804 = diametro + di 16 metri
raggio m 1050	150 km/h	raggio cm 1206 = diametro + di 24 m
raggio m 2000	Velocità superiori ai 200 km/h	raggio m 22,98 = diametro circa 46 metri

### UNA CONSIDERAZIONE

Ci si può domandare come facciano i nostri "trenini" a viaggiare con curve così incredibilmente strette, ecco la risposta, che, è proprio il caso di dirlo, è molto **articolata**:

- 1) Grazie alla tecnica dei timoni d'allontanamento.
- 2) Grazie ai telai articolati, come quelli delle Mallet o adattabili alle curve, tipici delle Br 44/50 ecc, con rodiggio 1' E.
- 3) Grazie a qualche *interpretazione* della scala H0 (riduzione delle ruote motrici e bordini generosi).
- 4) Grazie a modifiche delle trasmissioni.
- 5) Grazie ai soffietti estremamente allontanabili ed elastici nei treni automotori.
- 6) Grazie allo studio ed alla progettazione di ogni singolo nuovo modello, realizzati al computer, con simulazioni e con prototipi.

Questo avviene oggi in tutte le Case produttrici *serie*.

In passato non si contano i modelli, specialmente per le scale più comuni come l'H0 e la N, mal progettati e peggio realizzati, purtroppo in Italia ne abbiamo avuto degli esempi, con dei flop conseguenti clamorosi. Sino a pochi anni fa gli *italianisti* (come ero io, sino al 1995)

si dovevano accontentare di riproduzioni molto, ehm, *arrangiate*. *E si dice il peccato e non...*

Una cosa è certa la Märklin ha sempre operato perché i suoi modelli, oltre ad essere i più fedeli possibili alla realtà\*, fossero anche operativi ed affidabili. Certo le critiche a qualche *interpretazione* poco ortodossa della scala e all'uso di qualche materiale e a colori non durevoli (si parla sempre di decine d'anni!) ci può anche stare... *personalmente* mi godo ancora qualche suo modello di oltre quarant'anni.

\*migliorando i modelli con i gusti dei tempi

### ***ESTETICA DEL MODELLO***

La manovella detta del *Settore* (che manovra la biella del cassetto di distribuzione), all'altezza del secondo asse, è incapsulata (foto n. 14). Era già avvenuto nella Br 39 048, art. 39390 **INSIDER** del 2009.

Montati (quasi mai successo, nei modelli da me acquistati in passato!), oltre al gancio modellistico, una manichetta dei freni di ottima qualità. Bella anche la scritta della revisione, con una buona lente si legge che fu effettuata il 15 maggio del 1963 (foto n. 15). Un ricordo i panconi di tutte le 03, 18, 44 e 50, solo per citare qualche gruppo di locomotive, che avevano in comune i panconi (metallici!) con accenno stampato in rilievo di gancio e manichette dei freni. Un ricordo le ore passate a limare pazientemente quegli spunzoni, operazione noiosa e pericolosa e bastava un nonnulla perché sfuggisse la lima a ferro, rovinando di tutto... tempi passati.

I respingenti sono uno piatto ed uno concavo, era già avvenuto nella gigantesca diesel 230 001-0, art. 39300 del 2009 (foto n. 15 e n. 16).





Foto n. 14: 03 1001, con la manovella del secondo asse incapsulata



Foto n. 15: 03 1001, piatti dei respingenti diversi, aggiuntivi e scritte microscopiche



Foto n. 16: 03 1001, piatti dei respingenti diversi, fine zigrinatura di pedane e scalini

Il pancone anteriore è oltremodo curato e in Märklin non ha vinto la tentazione di usare *quello* delle passate 03 (foto n. 3), di tipo del tutto diverso e senza asole di alleggerimento (foto n. 14, n. 17 e altre).

Tutte queste accortezze rendono la locomotiva un oggetto di gran classe che è stata curata in numerosi dettagli (foto n. 15, n. 16 e n. 17): come nei profumi: quello sinistro è diverso perché ha un intaglio che favoriva al vero la manutenzione d'una pompa\* da parte del personale di macchina; tutte le tubature sono in rilievo, solo i fili elettrici più sottili sono stampati; tubazioni e mancorrenti superiori riportati come il cavo sottilissimo che parte dalla dinamo; i cavetti elettrici sono quasi tutti neri tra tender e locomotiva (foto n. 18).

\*almeno tale appare dalle foto

I lati *destro* (foto n. 14 e n. 19) e *sinistro* (foto n. 17 e n. 20) presentano numerosi particolari sulla caldaia, sui praticabili e nella zona del rodiggio. Verniciati, come avviene da qualche anno in molti modelli di loco a vapore, i centri delle ruote.



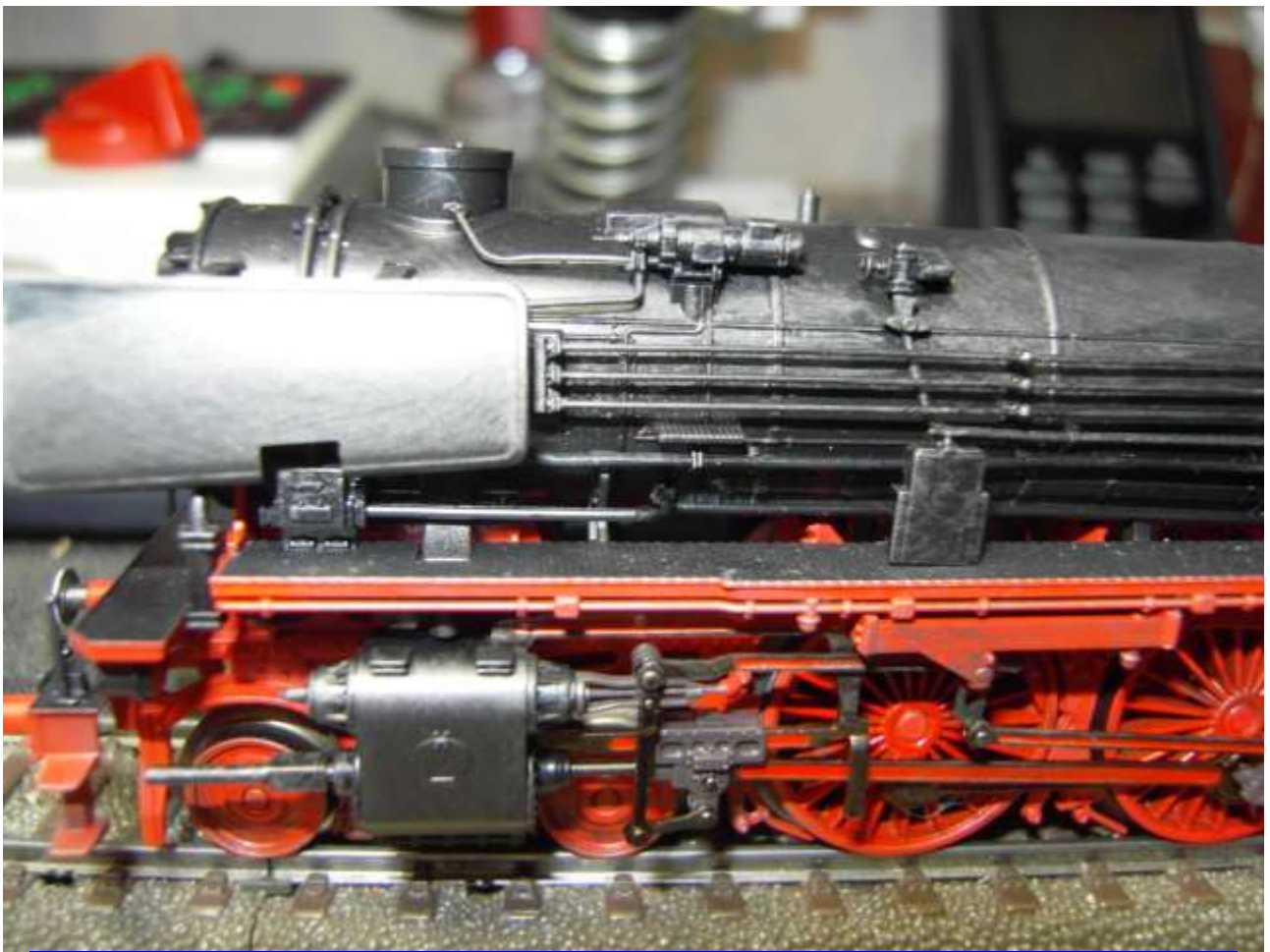


Foto n. 17: 03 1001, parafumo inciso, zigrinatura di pedane e particolari riportati



Foto n. 18: 03 1001, cavi elettrici quasi tutti neri tra tender e locomotiva



**Il lato destro** (riferimento visivo nelle [foto n. 14, n. 16, n. 18 e n. 19](#)) è ricco di particolari riportati quali: la lunga leva d'inversione di marcia, tubature sulla caldaia, minuscoli e delicati mancorrenti, tubature in basso, dispositivo magnetico "Indusi", a sfioramento del binario, tubi lanciasabbia... tutto da trattare con estrema delicatezza. Il fuochista non deve avere necessariamente una pala, anche se penso che nella realtà fosse prevista a bordo della cabina.

**Anche il lato sinistro** (con riferimento visivo nelle [foto n. 17 e n. 19](#)) è altrettanto ricco di particolari: i copristeli, forniti nella scatola come unici aggiuntivi da montare, sono innestabili, ma consigliabili solo se la vostra 03 1001 non debba affrontare curve sotto i 515 mm di raggio (R 3). Le tubature in basso sono curate. Quando la mia 03 1001 è stata inizialmente posta sul binario di raccordo, per il riconoscimento del suo decoder mfx da parte della Central Station 2 ([foto n. 1, nella II parte](#)), era prudentemente priva di copristelo, dovendo poi affrontare la curva di un deviatoio sinistro, [art. 24611](#), con raggio di circa 437 mm, per immettersi sul binario d'ingresso che porta, dopo un tratto in salita, ai deviatoi slanciati, posti in serie dentro la galleria di Vibaden. Poi, sul plastico non dovrà più transitare su curve con raggio inferiore ai 579 mm (R 4, curva "C", [art. 24430](#)) e i copristeli saranno innestati.



**Foto n. 19: 03 1001, leva dell'inversione di marcia (dietro le gambe del fuochista), tubazioni riportate, serbatoio, pompe e dispositivo "Indusi" della locomotiva**



Foto n. 20: 03 1001, tubazioni riportate su caldaia e in basso, serbatoio

### ***ESTETICA DEL MODELLO: IL TENDER E L'AVVICINAMENTO CABINA/TENDER***

Il dispositivo *stoker*, applicato per esempio nelle Big Boy americane per l'impossibilità da parte dei fochisti d'alimentare manualmente con la pala un autentico divoratore di carbone (sino a 14 tonnellate/ora!), fu usato anche per queste Br 03 DB: nel modello in H0 è ovviamente accennata solo l'imboccatura e tutto il meccanismo, che portava il carbone dal tender, facendolo arrivare al forno, è mancante.

Parzialmente si vede nelle [foto n. 18 e n. 21](#).

Il tender vero aveva delle coperture protettive apribili, per evitare che la pioggia o la neve (clima teutonico) inumidissero il carbone rendendo così difficile il lavoro meccanico dello Stoker.

Le coperture sono apribili anche nel modello in H0 Märklin, massima attenzione però ai mancorrenti, finissimi, e seguite le istruzioni del libretto per aprire la prima volta i portelloni... e poi, ultimo consiglio: non fateli aprire da altri (che non sarebbero in grado di farlo con delicatezza) e non apriteli in continuazione ([foto n. 21 e dalla n. 23 alla n. 28](#)). Si chiudono con uno scatto finale, ma non lasciateli *mezzi aperti* per comodità, come per esempio nelle [foto n. 21 e n. 28](#), è veramente poco realistico.





Foto n. 21: 03 1001, nel tender accennato il dispositivo "Stoker", il macchinista

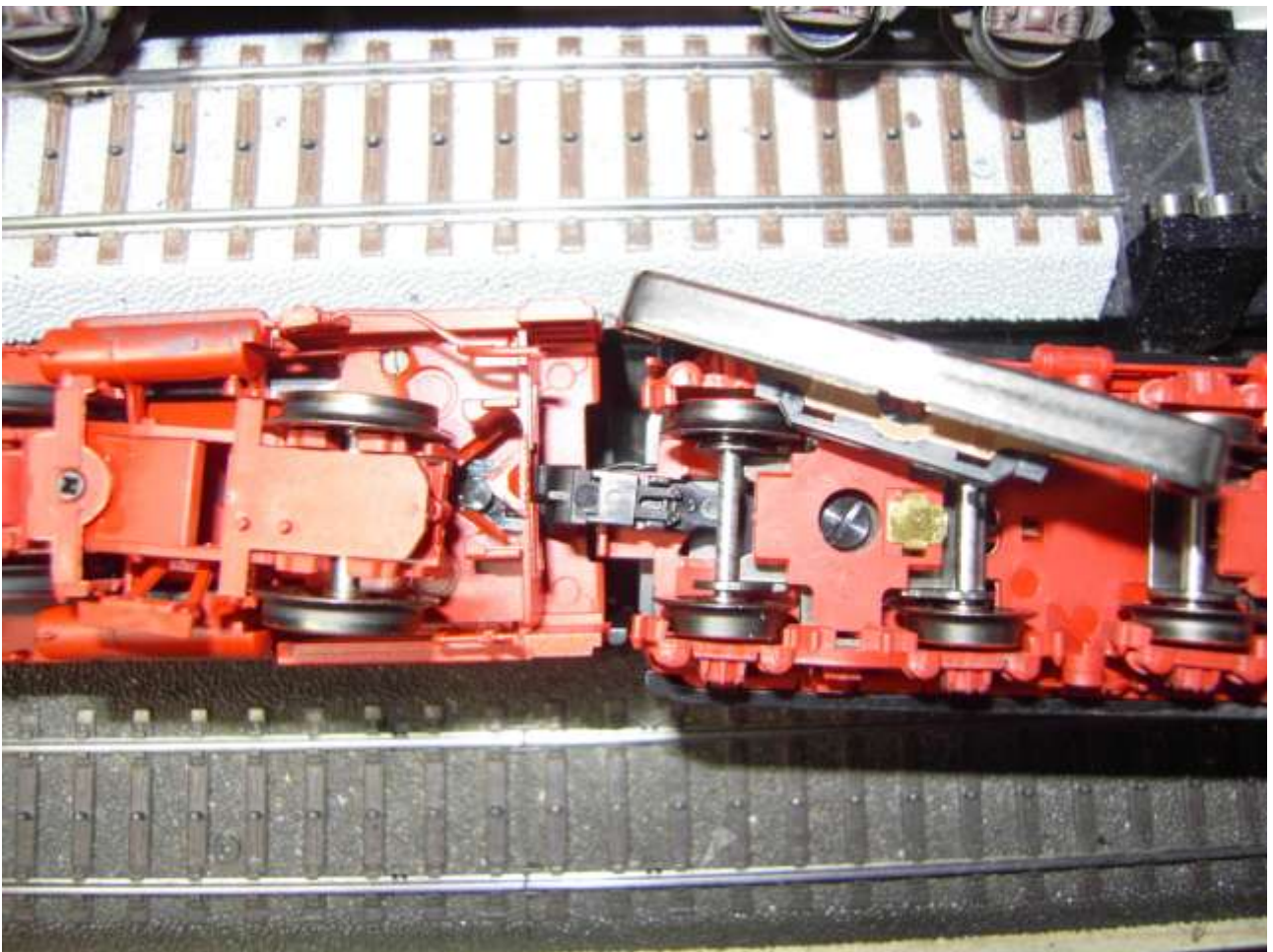
Nelle mie foto il tender è stato avvicinato al massimo (foto dalla n. 23 alla n. 26), ma attenzione l'operazione è molto delicata e, per non danneggiare il gancio a scatto/incastro della foto n. 22, si deve operare togliendo **SEMPRE PRIMA** il pattino e facendo pressione in modo più lineare possibile, aiutarsi con delle pinze è utile, ma rischioso. Di questo problema avevo già fatto avviso nel **Capitolo 44°**, dedicato alla 023, quella abbinata al convoglio di Silberling, per non farvi correre in rete di qua e di là vi ripropongo il brano.

#### **DAL CAPITOLO 44° SULLA BR 023 004-5**

Per **variare la distanza** tra tender e locomotiva si deve forzare l'innesto tra i due carri, viene fornito in fabbrica per poter viaggiare anche sulle curve *da miniera* da 360 mm.

È conveniente, trattandosi di una locomotiva ricca d'aggiuntivi e quindi difficile da maneggiare, allontanare il pattino a pressione e poi, aiutandosi con una pinza, operare l'avvicinamento o l'allontanamento tra caldaia e tender. L'operazione non è priva di rischi.





**foto n. 22: per operare sul dispositivo d'avvicinamento tender/macchina bisogna allontanare sempre il pattino**



**Foto n. 23: 03 1001, tender ravvicinato al massimo possibile (locomotiva nuova)**





Foto n. 24: 03 1001, tender ravvicinato al massimo (locomotiva invecchiata)



Foto n. 25: 03 1001, il tender chiuso ha tre serie di mancorrenti per lato





Foto n. 26: 03 1001, il tender chiuso, particolare dei leveraggi

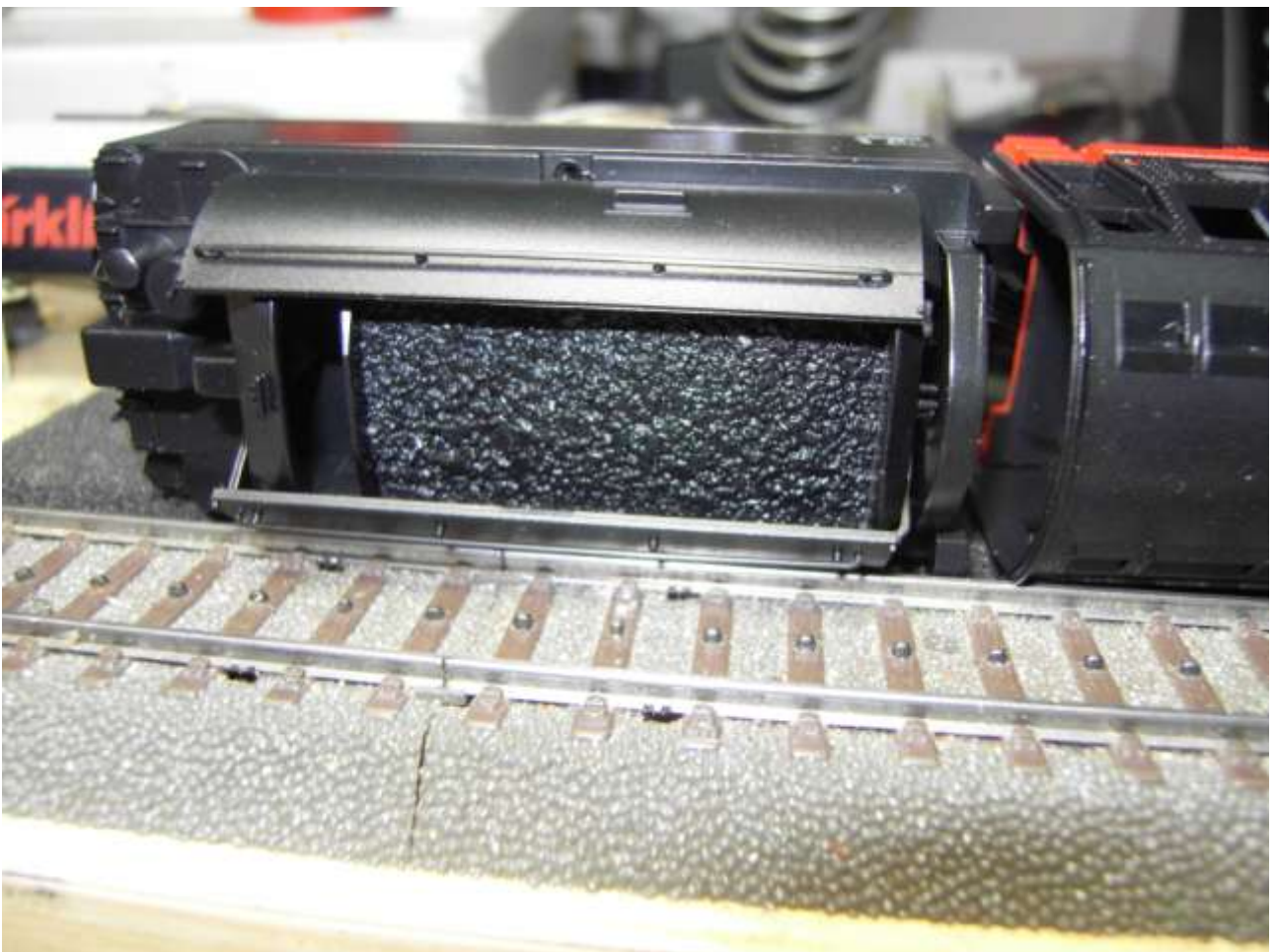


Foto n. 27: 03 1001, nel tender aperto il carbone è forse troppo regolare



Il carbone è ben riprodotto (foto n. 27), ma non si può, come nelle locomotive dal tender aperto, aggiungerne altro, così da eliminare l'eccessiva regolarità: i portelloni potrebbero rimanere incastrati!!  
Il tender è molto curato anche nella parte posteriore, che presenta la riproduzione dei complessi leveraggi (foto n. 28). I fori visibili sulla traversa dei respingenti, delle manichette dei freni, sono stati poi da me colmati con aggiuntivi Roco.



Foto n. 28: 03 1001, il tender e i complessi leveraggi della parte posteriore

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

