

LA RINNOVATA BR 064 305-6

Märklin art. 39643

Questa *novità* è arrivata già a marzo 2011.

Come per la Br 64 250 la prima impressione è ottima e la nuova Br 064 sembrerebbe quasi... uguale (al modello di 3 anni fa). Naturalmente è lucida, e, a costo di ripetermi, è come fosse uscita *ieri* dalla fabbrica e trainata, in un giorno di assoluto bel tempo, verso il Bw o deposito d'appartenenza. La Märklin sta però migliorando la qualità del colore metallico/lucido, tanto che, come per la 044 671-6 del 2010 (**foto n. 3**), i miei interventi sul colore di questa locotender sono stati minimi: ho solo sporcato delle pompe e delle valvole. La Br 64 era bidirezionale, perciò, correttamente, la Märklin ha corredato le 2 traverse dei soliti ganci modellistici, *enormi*. Sappiate che correnti fermodellistiche d'Oltralpe non gradiscono macchine operative su di un solo lato, ho visto inserire ganci anteriori anche nelle Br 18.4... contenti loro!



foto n. 1: la Br 064 305-6 sul banco di prova (dispositivo fumo già montato)



foto n. 2: la Br 64 250 sul banco di prova (particolari del lato sinistro)

Nella **foto n. 1** la Br 064 305-6 sul banco di prova; il suo lato sinistro sembra simile a quello della Br 64 250, della **foto n. 2**. In particolare si possono vedere la dinamo, la campana, la pompa, tipo Knorr e i tubi delle sabbie che sono posizionati in modo del tutto identico.

Belli e fragili i volantini delle valvole di chiusura sui duomi e il fischio che nella mia precedente Br 64 250 si era mal posizionato, per una mia errata manovra (leggi anche il mio **Capitolo 14°**).

Confrontando le **foto n. 1 e n. 2**, si può notare l'assenza delle targhe del costruttore sui cilindri della Br 064 305-6, più tardi parleremo degli Indusi; infine alcune scritte hanno mutato posizione trasferite dalle casse dell'acqua, al telaio. Tutte le tubature invece sono posizionate nello stesso modo. Ad essere pignoli debbo dire che in ambedue le locomotive le aste d'appiglio laterali, culminanti con un anello, sono ampiamente fuori scala, però con un vantaggio da non trascurare: sono in plastica flessibile, non si spezzano, ma possono saltar via e sono simili a quelle delle V 36, di cui ho parlato nel mio **Capitolo 6°** (parte I, **foto n. 25**). Nella realtà hanno invece uno spessore minimo,

Mentre nella **seconda foto** sono stati già montati tutti i particolari realistici quali i tubi dei freni (tipo Märklin), il gancio, la condotta per il riscaldamento delle carrozze e le custodie di protezione delle aste

degli stantuffi, nella **prima foto** la Br 064, a parte il dispositivo fumo, è ancora come uscita dalla scatola originale.



foto n. 3: la Br 044 671-6 del 2010 con ottima colorazione lucida

CARICAMENTO E REGOLAZIONI

Come ho recentemente ho avuto modo di spiegare (**Capitolo 55°**, inizio II parte), se si effettuano anche dei minimi interventi, con la Central Station 1, come per esempio sul nome (è sufficiente, cancellare un *Br* di troppo in una diesel post 1968) e l'icona di Fabbrica scompare.

Questo avviene anche se si *carica e modifica* il decoder con la Central Station 2 (almeno sino alla **60214**). Far riapparire quell'icona non è possibile, ma la si può reintegrare seguendo le precise indicazioni scritte nella VI parte del mio mega **Capitolo 40°** (al paragrafo: "inserimento dell'icona").

La nuova Br 064 250 reagisce ottimamente alle regolazioni sul ritardo di accelerazione e rallentamento; il suono dello stridore dei freni è lungo e realisticamente persistente. Non ho regolato il fumo con effetti speciali perché, come dissi nel mio **Capitolo 40°** (II parte, paragrafo "Entrando in AUX") persino la Märklin sconsiglia l'effetto specifico "Smoke" !

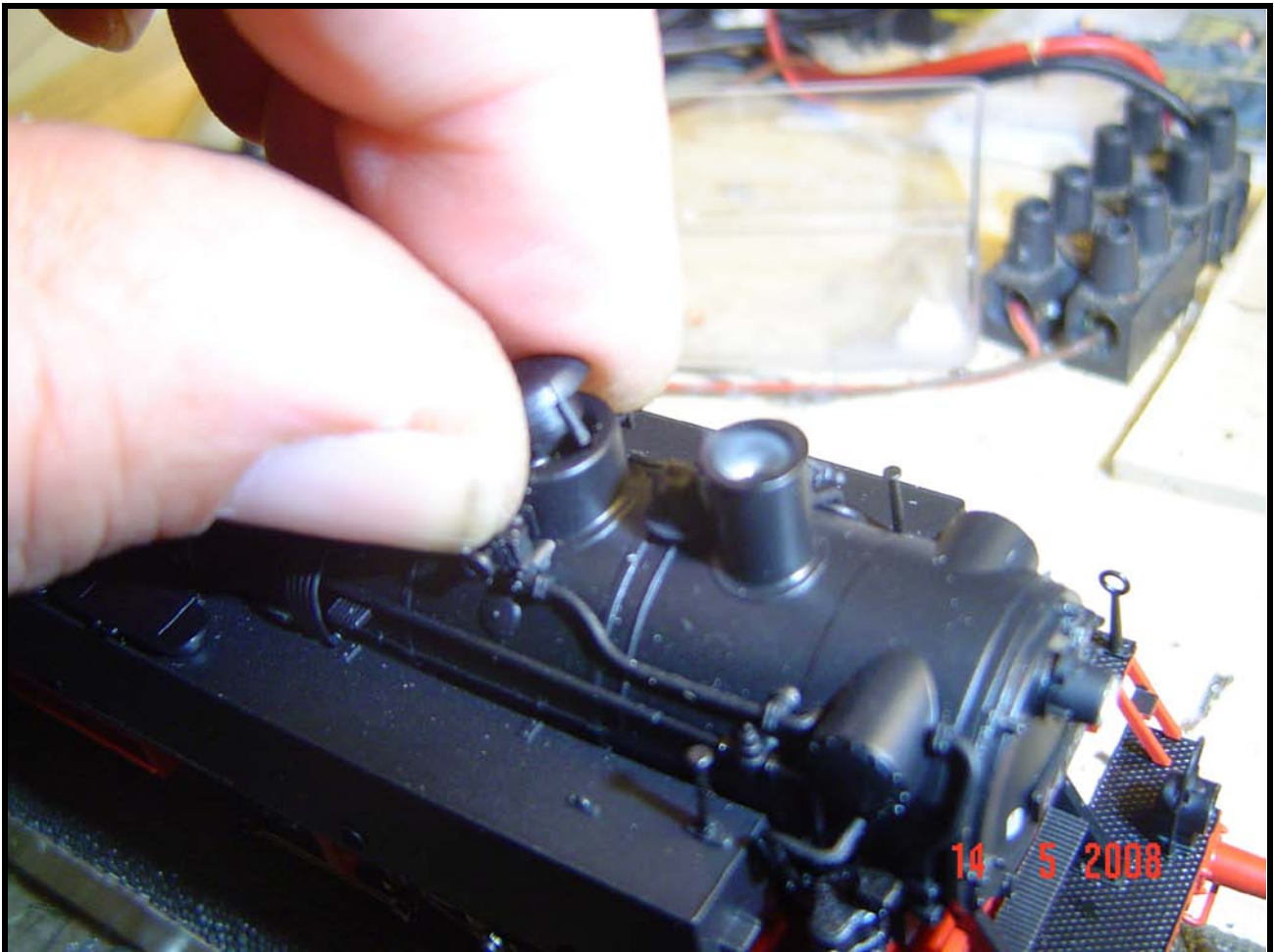
Non ho letto le critiche, su riviste tedesche, alla precedente Br 64 250, posso ipotizzare che sia stato cambiato il decoder e forse è sperabile, dato che non sempre gli ultimi mfx del connubio ESU/Märklin si sono dimostrati... *indistruttibili!* Si spiegherebbe così le altre versioni (cito gli [articolo 39645 e 39646](#)) semplificate senza sonoro...

LE MIE MODIFICHE SULLA BR 064 305.6

ALLONTANARE IL MANTELLO

Iniziamo con smontare la carrozzeria: si solleva, io preferisco con un'unghia che non graffia il mantello, il coperchio del primo duomo del vapore, come vedete nella [foto n. 4](#). Dopo averlo 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. 4](#) (tratta dal vecchio [Capitolo 14°](#)) è messo in evidenza l'invito per il coperchio che si inserisce perfettamente in una scanalatura apposita, assolutamente da rispettare.



[foto n. 4](#): Il coperchio che nasconde la vite e l'invito da rispettare

A questo punto si solleva il mantello, con una certa decisione, ma per non tralasciare nulla: ecco un brano tratto dal [Capitolo 14°](#), valido anche per la Br 064. Prima ancora vi ricordo che allontanare la

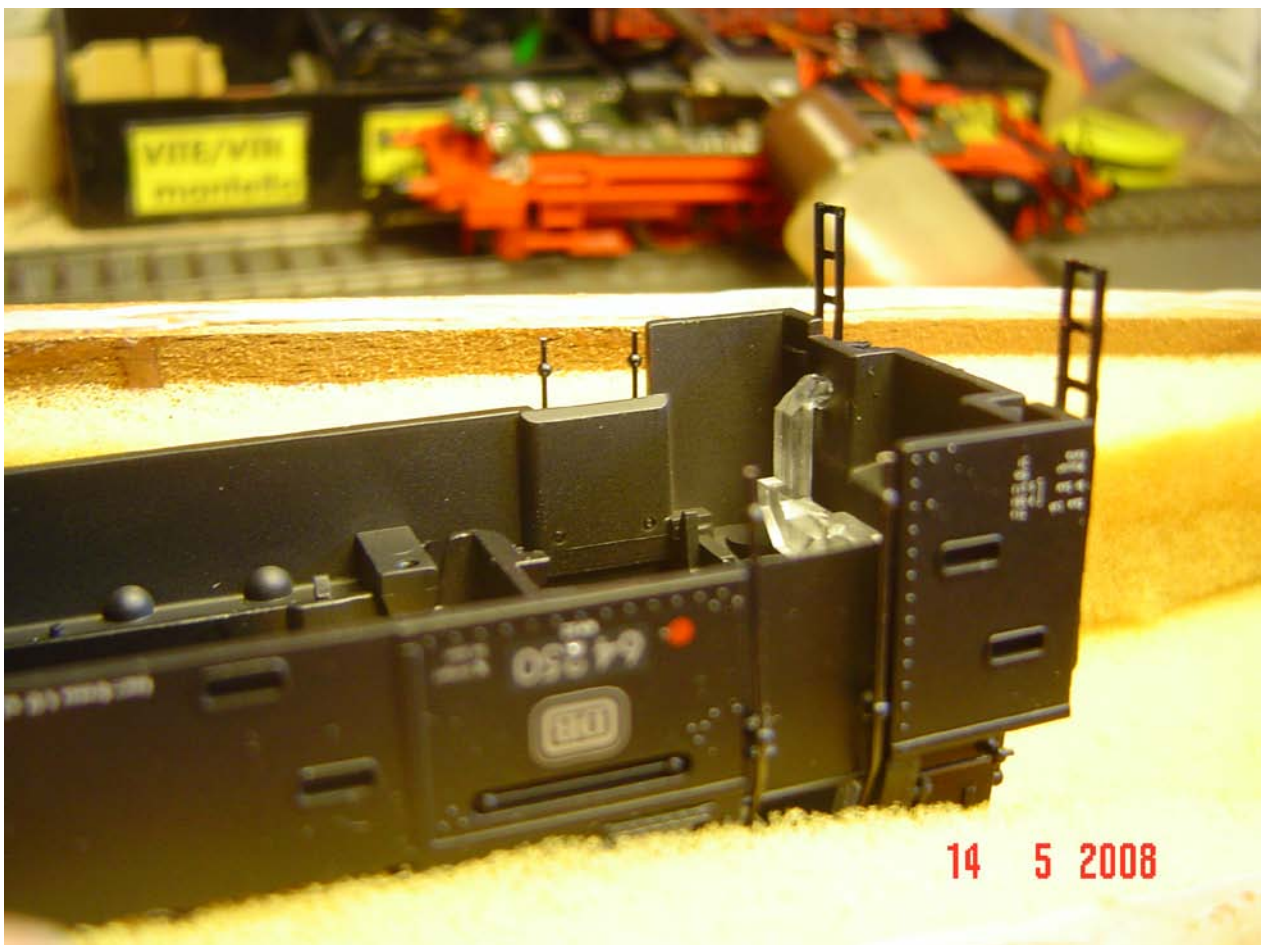
sovrastuttura è obbligatoriamente necessario per ingrassare il motore, se vogliamo opzionale per inserire il dispositivo fumo.

Dal **Capitolo 14°**

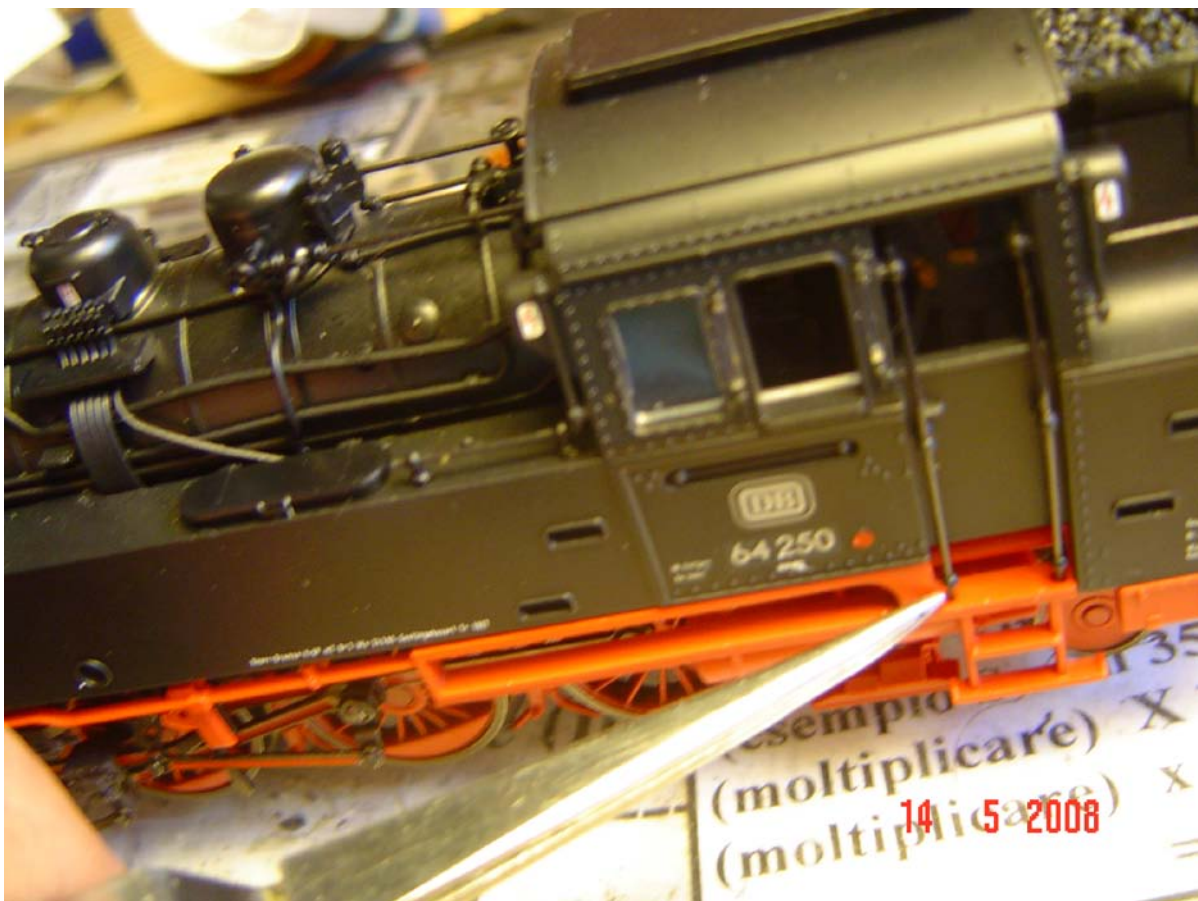
Nelle accurate istruzioni allegate alla macchina (...) si consiglia di allontanare i corrimano durante le operazioni di smontaggio del mantello. In effetti questi, come vedete nella **foto n. 10**, ovviamente posizionati all'insù, sono apparentemente molto fragili. In realtà sono metallici e robusti 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, e le scalette posteriori, della Br 64 (foto n. 10)



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

(la numerazione **delle foto** è quella originale del Capitolo 14°).

La cabina di guida, ora *invasa*, era rialzata per far posto al vecchio altoparlante. Personalmente possiedo ben due Fußboden, ovvero pavimenti della cabina di guida della Br 64 250: tentai di aumentare il volume del suono, senza dubbio debole nel primo modello, forando ripetutamente il piano di calpestio, con poco successo. Quello senza buchi lo tengo per ogni evenienza... una volta o l'altra lo sostituirò. Nella **foto n. 5** il Fußboden ancora senza fori, notate anche il macchinista ed il fochista... mutilati!

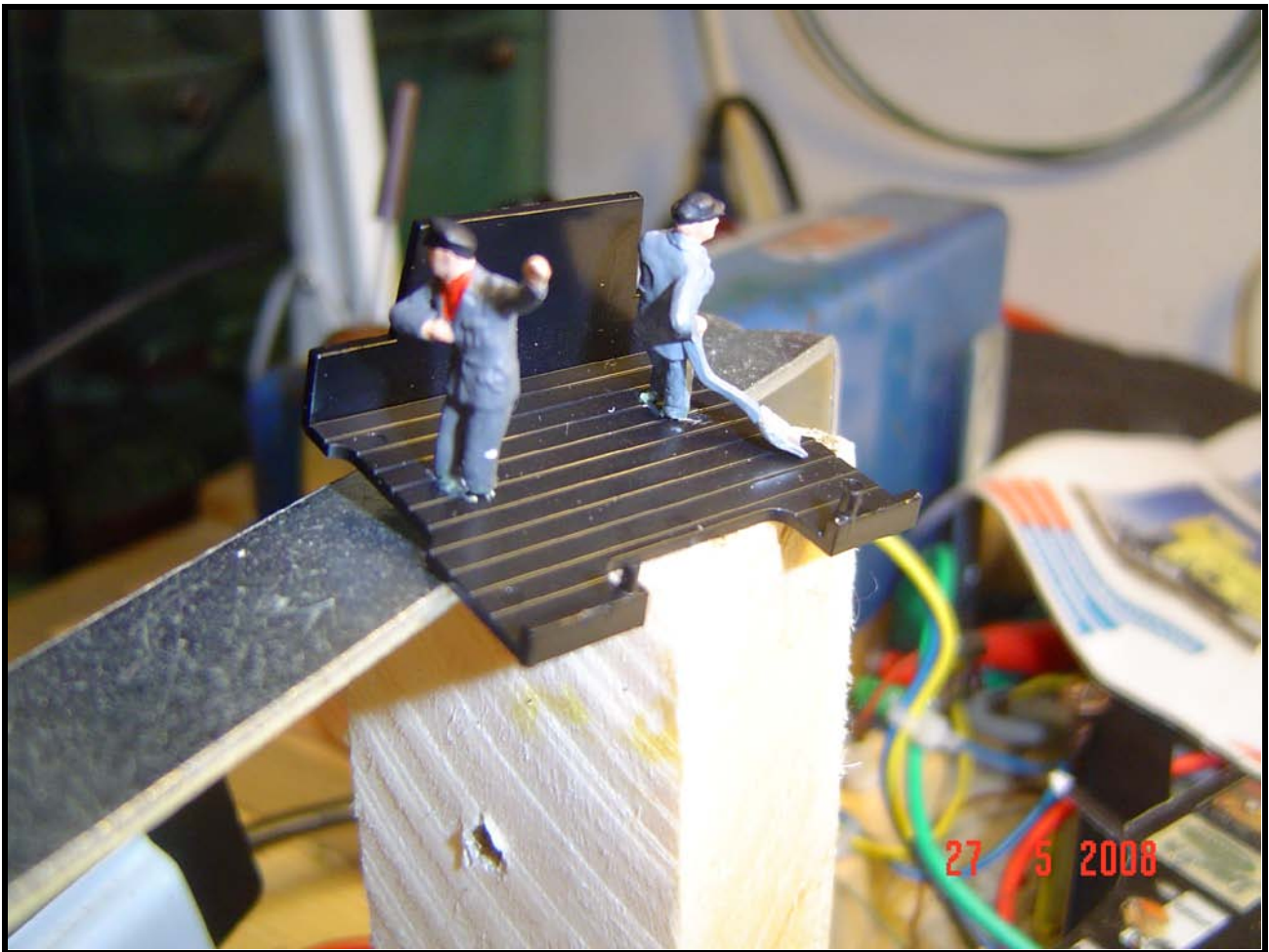


foto n. 5: Il pavimento (Fußboden) e il personale "mutilato"!

Nelle **foto n. 6 e n. 7** la facile apertura del mantello nella Br 064 305-6, coperchietto e vite lunghissima si vedono in basso sul banco di prova. Nella **foto n. 8** viene evidenziata la specifica differenza di questa *nuova* macchina Märklin rispetto alla precedente di 3 anni fa: l'altoparlante è stato collocato nella cabina, cosa esteticamente criticabile, ma che rende la *voce* della Br 064 305-6 molto più... udibile! I suoni sono automatici, come per la precedente versione, ma il suono degli sbuffi di vapore iniziali mi sembra meno marcato.

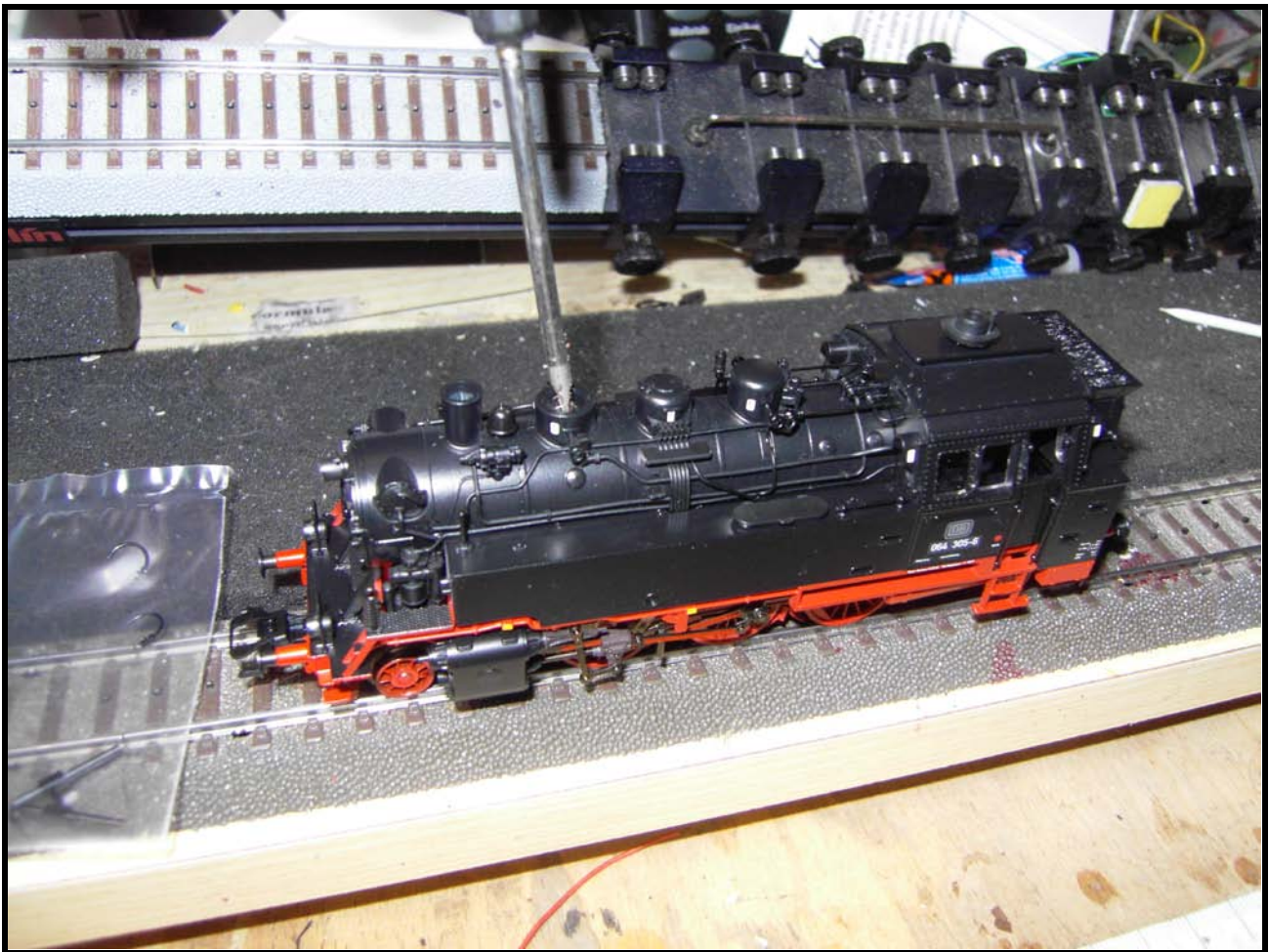


foto n. 6: si svita la vite nascosta sotto il coperchio (modellistico) del duomo

Nelle **foto n. 8** si può ben capire che, a causa dei fili di collegamento tra mantello, altoparlante e decoder non è facile, se non si ha una base ampia in gommapiuma, adagiare la locomotiva aperta. Anche con una base ampia ci si deve ricordare che la locotender è letteralmente fragile per i numerosissimi minuti particolari.

E allora? È possibile allontanare la carrozzeria (**foto n. 8**), staccando l'altoparlante?

“Vediamo le istruzioni.” Direte Voi, giustamente, no...

Non serve!

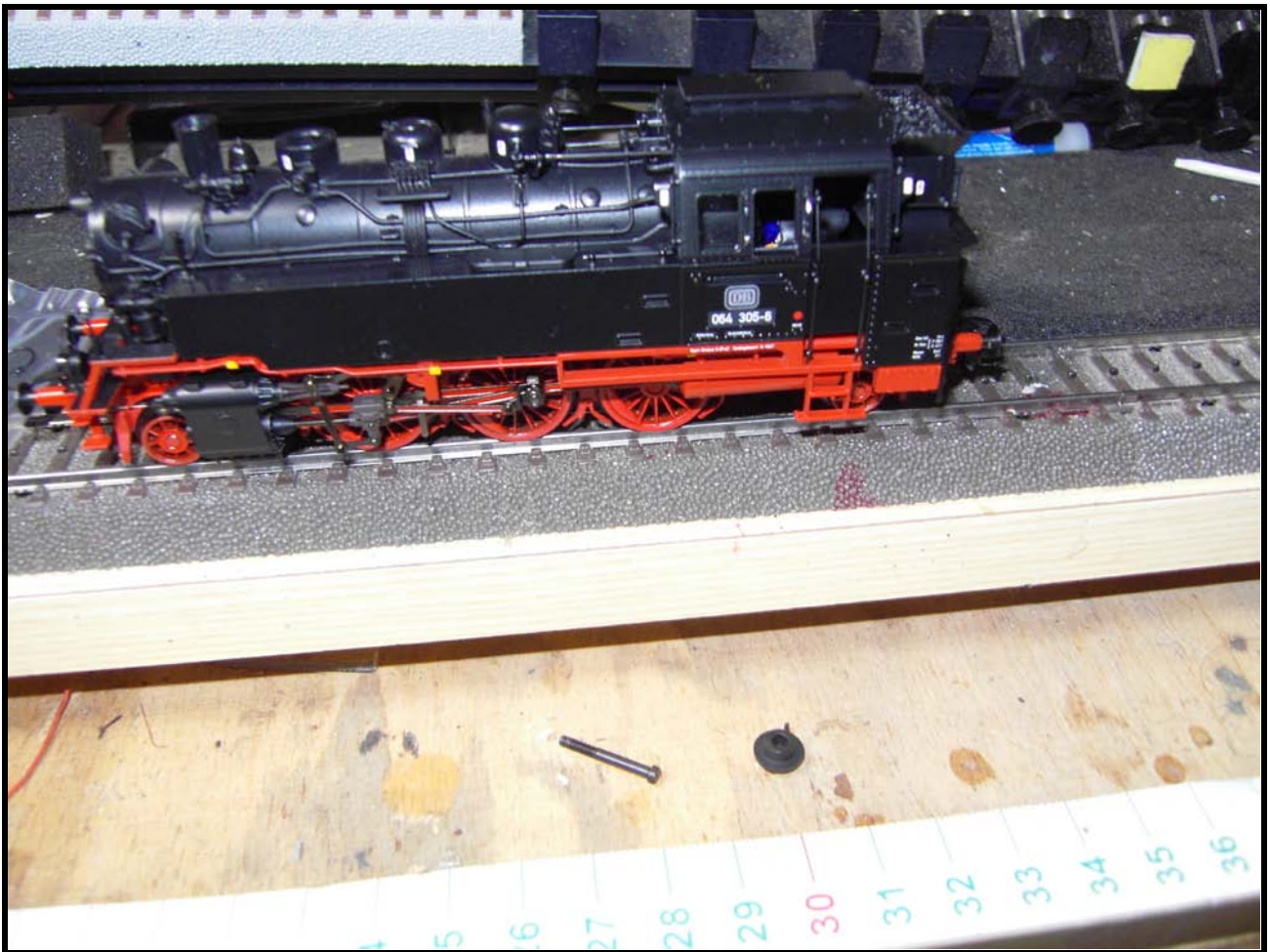


foto n. 7: cabina con l'altoparlante, in basso la vite e il coperchio del duomo

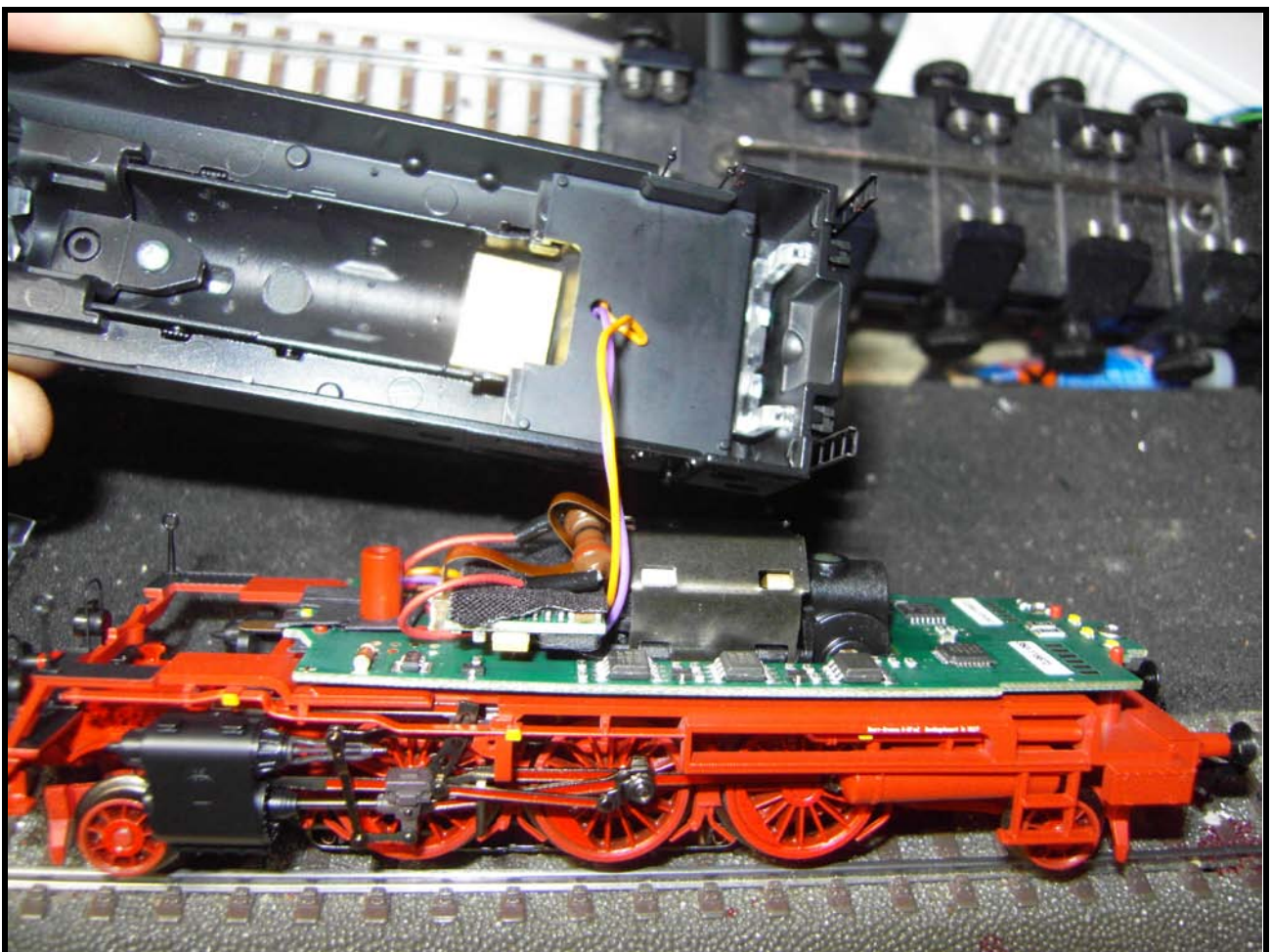


Foto n. 8: a causa dell'altoparlante il collegamento *corto* tra mantello e telaio

ISTRUZIONI SBAGLIATE

Ci risiamo, purtroppo. Attenzione, le istruzioni non fanno il minimo cenno alla nuova posizione dell'altoparlante, infatti sono, *pari pari*, quelle della vecchia Br 64 250. Forse si saranno sbrigati, alla Märklin, per presentare il modello al più presto?

Peggio che mai l'esplosivo, addirittura fuorviante: l'altoparlante sembra posizionato sotto la cabina del Lokführer ed essendo quello dell'altra locomotiva, vi indurrebbe a credere che in questa il negoziante, o voi, abbiate perso i dispositivi **Indusi** che, però, NON ci sono nella seconda macchina!

Nell'altro **Capitolo 14°** vi avevo parlato di quei dispositivi magnetici (**foto n. 9**) a sfioramento del binario, proprio perché uno mi si era staccato dalla sede (due fori della **foto n. 10**), ma in questa 064 più moderna non ci sono più né fori, né Indusi.

Unico cambiamento nell'elenco, riguardo agli Indusi, sta nell'assenza del numero tra i pezzi elencati, mentre restano (o per meglio dire, resta) nel disegno, sotto il numero 40, che ci fa capire questo: se li dovessimo perdere nella 64 250 (o in tutte quelle Br 64 che li hanno), vanno ordinati a coppie. Nella nuova lista ricambi qualche variazione numerale dei ricambi è obbligata dalla diversa numerazione delle vaporeiere, ma sostanzialmente pattino, cerchiature e motore sono gli stessi.



foto n. 9: uno dei due Indusi era uscito dalla sede nella 64 250 del 2008

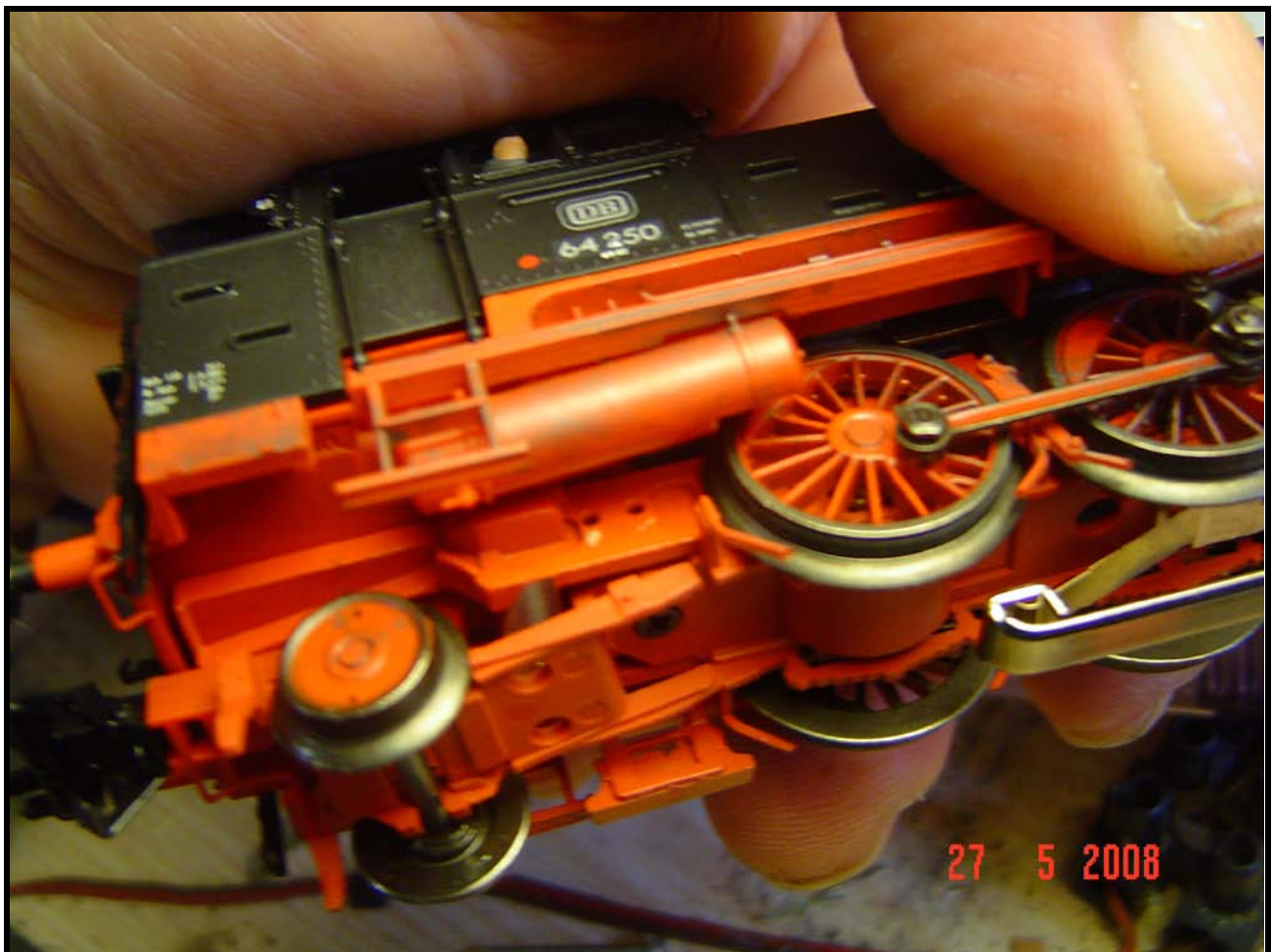


foto n. 10: i due fori dove si deve inserire l'Indusi uscito dalla sede nella 64 250

4 FOTO DI CONFRONTO

Per non lasciare dubbi ecco 4 foto di confronto tra i due lati delle due diverse locomotive:

foto n. 11: lato sinistro della 64 250 del 2008 (Indusi subito avanti la scaletta).

foto n. 12: lato sinistro della 064 305-6 del 2011 (Indusi assente).

foto n. 13: lato destro della 64 250 del 2008 (Indusi sotto il serbatoio)

foto n. 14: lato destro della 064 305-6 del 2011 (Indusi assente)



foto n. 11: lato sinistro della 64 250 del 2008 (Indusi subito avanti la scaletta)



foto n. 12: lato sinistro della 064 305-6 del 2011 (Indusi assente)



foto n. 13: lato destro della 64 250 del 2008 (Indusi sotto il serbatoio)



foto n. 14: lato destro della 064 305-6 del 2011 (Indusi assente)

IL PERSONALE DI MACCHINA SULLA BR 064 305-6

La cabina di guida è qui invasa dalla capsula protettiva ad incastro dell'altoparlante e non me la sono sentita di tentarne l'allontanamento (ritornate alle **foto n. 7 e n. 8**).

Il fuochista può essere infilato, passandolo dal finestrino aperto, come si vede nella **foto n. 12**. Per il macchinista si può usare anche un figurino Roco a mezzo busto (**foto n. 14 e n. 15**), nel *loro* catalogo sotto l'**art. 40001**.

Ricordate che se userete figurini Märklin completi, dovrete, come per la precedente Br 64 250 (o modelli analoghi), egualmente *abbassarli*, come si vede dalle **foto n. 5 e n. 16**, riproposta dal **Capitolo 14°**.



foto n. 15: il macchinista (Roco!) della 064 305-6 del 2011



foto n. 16: il macchinista della 64 250 deve ancora essere abbassato di circa $\frac{1}{4}$ in altezza, il fuochista è stato già mutilato! (figurini Märklin)

MONTAGGIO DEL DISPOSITIVO FUMO SULLA BR 064 305-6

Tutte le locomotive dotate di comignolo stretto devono montare, previo smontaggio del mantello, il cannellino dotato di resistenza del tipo **70270**, per introdurlo dal basso verso l'alto.

Questi **dispositivi**, la loro storia e le loco che li hanno montati, sono stati oggetto di ricerca nel **Capitolo 17°**: sappiate che da ben oltre 50 anni rallegrano i fermodellisti di tutto il mondo e che sono considerati tra gli *effetti speciali* più graditi.

Per quanto riguarda la Br 064 sarebbe importante seguire le istruzioni che, con un disegno *quasi* perfetto, mostrerebbero il modo migliore per installare quel benedetto 72270 (**foto n. 17**).

Ho detto *sarebbe* perché nel libretto che riproduco (diciamo *per gentile concessione...*) manca l'avviso di come smontare o staccare la parte della cabina di guida, collegata al decoder: questo comporta una certa difficoltà nell'inserire il dispositivo fumogeno nella Br 064.

Le **foto n. 17 e n. 18** si riferiscono alla precedente Br 64 250.

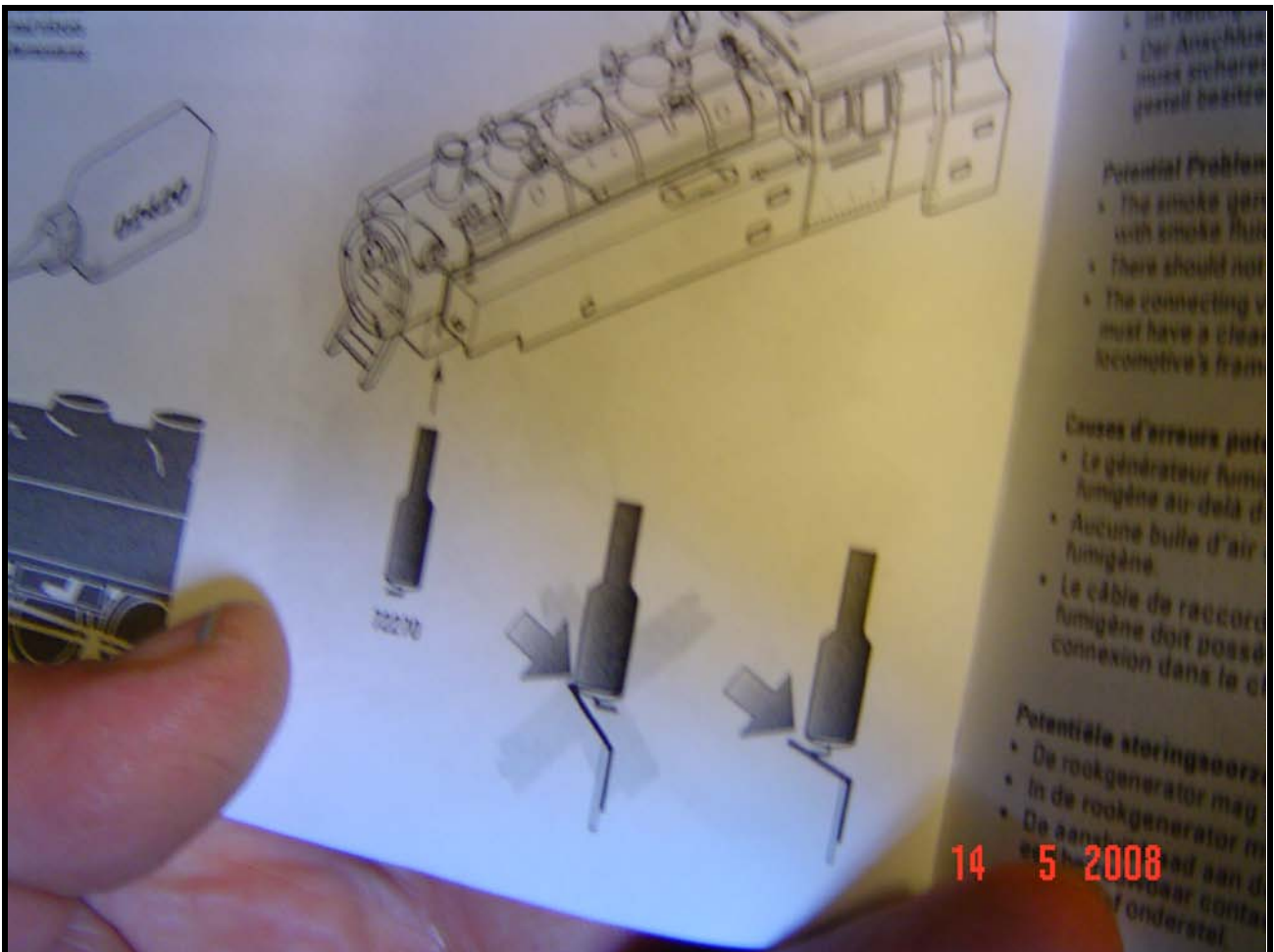


foto n. 17: corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo 72270

Nella **foto n. 18** il contatto del cannellino è stato piegato secondo le istruzioni della Märklin. Nella **foto n. 19** il 72270 viene inserito a fondo nel foro della Br 64/064 con una pinzetta ed il piccolo contatto, viene indirizzato secondo sempre le istruzioni accluse alla locotender.

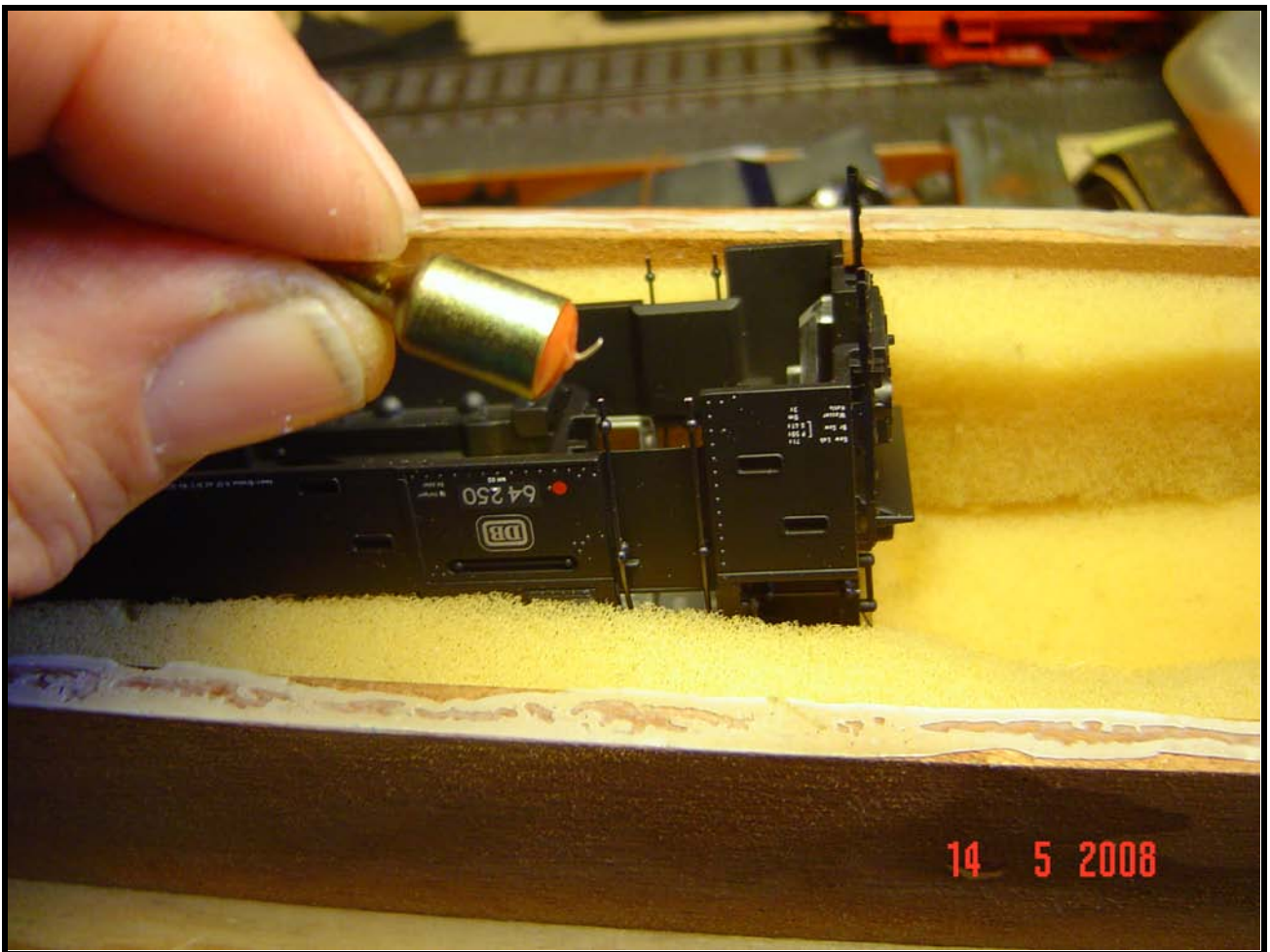


Foto n. 18: corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo fumo 72270

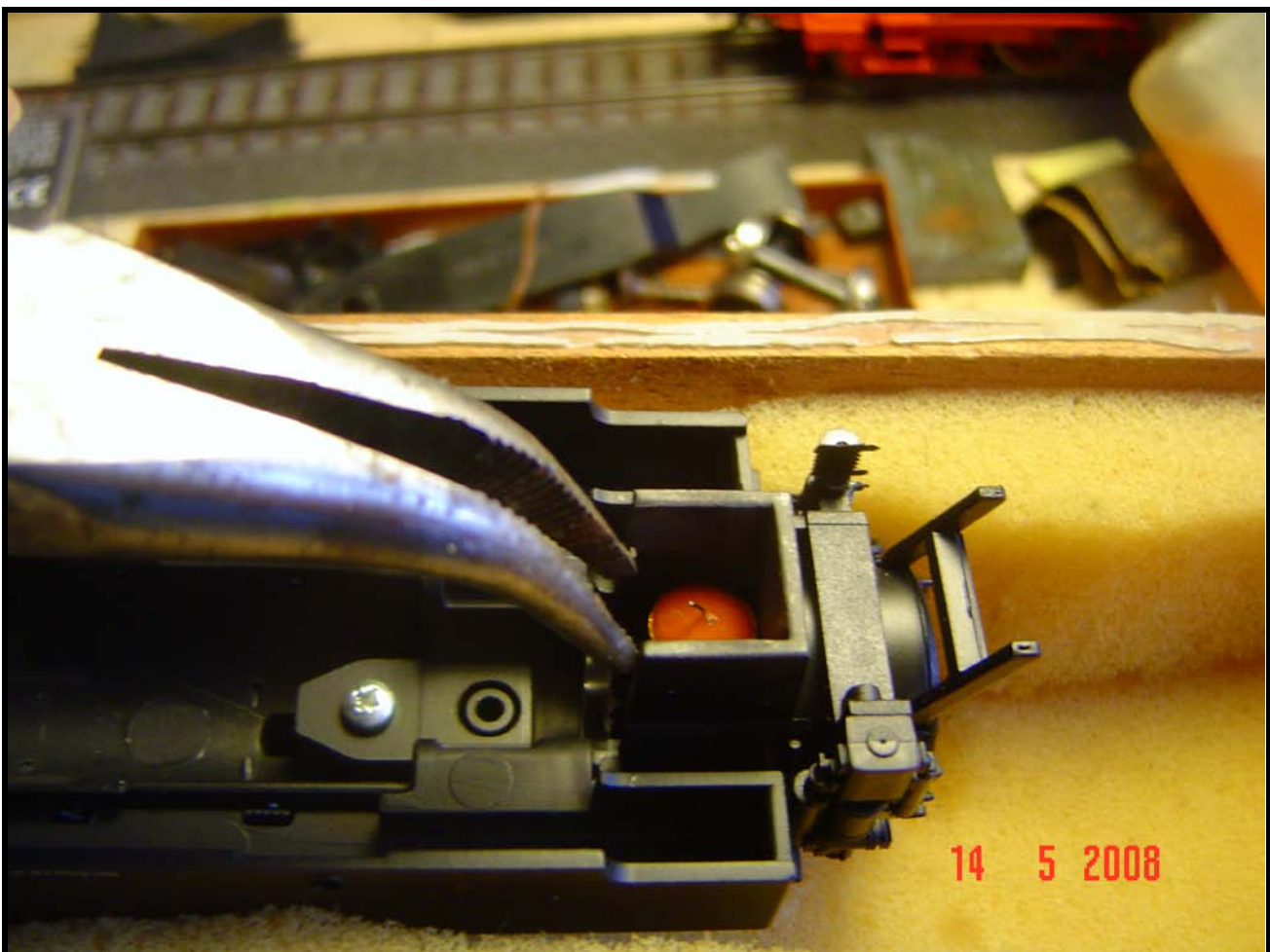


Foto n. 19: il contatto nel dispositivo fumo 72270 indirizzato all'indietro

IL COLLAUDO E LE VERIFICHE DEGLI AGGIUNTIVI

Pur con non poche difficoltà sono riuscito egualmente, adagiando su di un lato il telaio della Br 064, ad inserire il cannellino. Rimontato il mantello, si procede al collaudo spingendo semplicemente il pulsante f1, sulla Control Unit Motorola o il pittogramma specifico sulle Mobile Station 1 o 2, o la Central Station 1 o 2. 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. 20**).

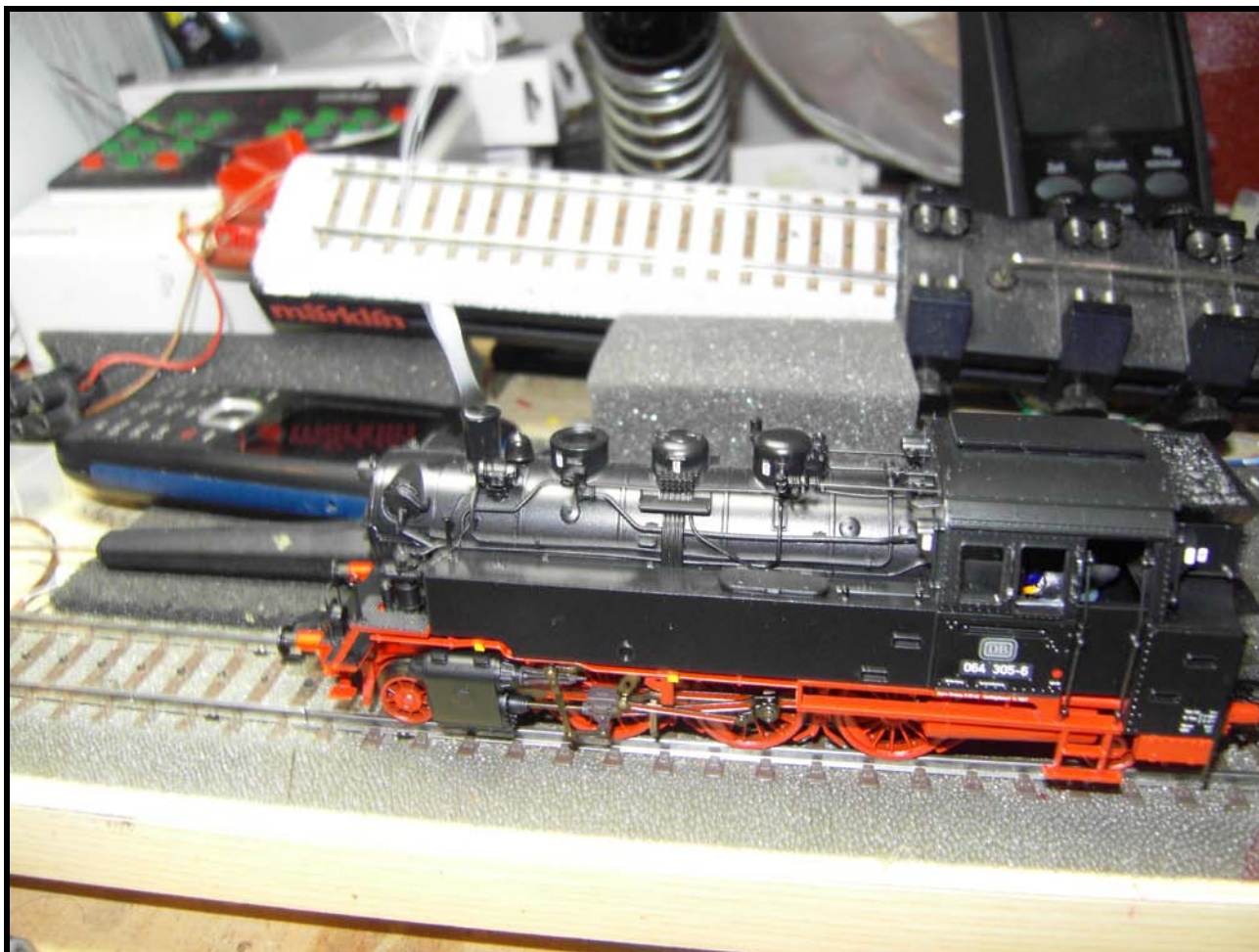


Foto n. 20: collaudo del cannello/fumo 72270, che è stato ben montato

Va usata massima cautela per evitare perdite di corrimano laterali alla carboniera che sono ben tre per ogni lato (**foto n. 21**), senza contare le scalette posteriori ed i corrimano d'accesso alla cabina, visibili nella **foto n. 10** del mio vecchio **Capitolo 14°**, che ho prima ripresentato nel riquadro. Nella **foto n. 22** si vedono anche numerosi particolari riportati che fanno parte del corredo della caldaia. Nelle **foto n. 21 e n. 22**, oltre alle finissime chiodature, si osservi quanto siano sottili le tubazioni delle sabbie indirizzate verso le ruote, molta accortezza nel maneggiarle. Sempre nella **foto n. 22** (da confrontare con la **foto precedente n. 21**) si osservi che da una *certa angolazione*, e grazie al flash, si notano i fastidiosi particolari *elettronici* che hanno *invaso* la cabina.



Foto n. 21: i vari corrimano della cabina e della carboniera



Foto n. 22: tubi lanciasabbia vicini alle ruote motrici e i particolari nella cabina

MODIFICHE AL GANCIO ANTERIORE ED AL PANCONONE

Nella **foto n. 23** 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.

TRUCCO Smontando il carrello portante anteriore conservate la vite accuratamente; memorizzate il verso dei cacciapietra e della lamella di contatto: mi è capitato, decenni fa, di aver rimontato un carrello... al contrario! Non danneggiate il pattino, se necessario allontanatelo prima di smontare o rimontare il carrello anteriore. **Foto n. 24.**

ATTENZIONE: sotto i due cilindri si notano due viti a croce...

Dico subito, e raccomando a 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 molti anni fa mi accadde, solo la bravissima Paola Ravini 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.



Foto n. 23: allontanato il carrello portante (sulla destra in alto) si scopre il gigantesco porta gancio, mascherato dal colore rosso e le viti laterali con testa a croce, da non toccare!

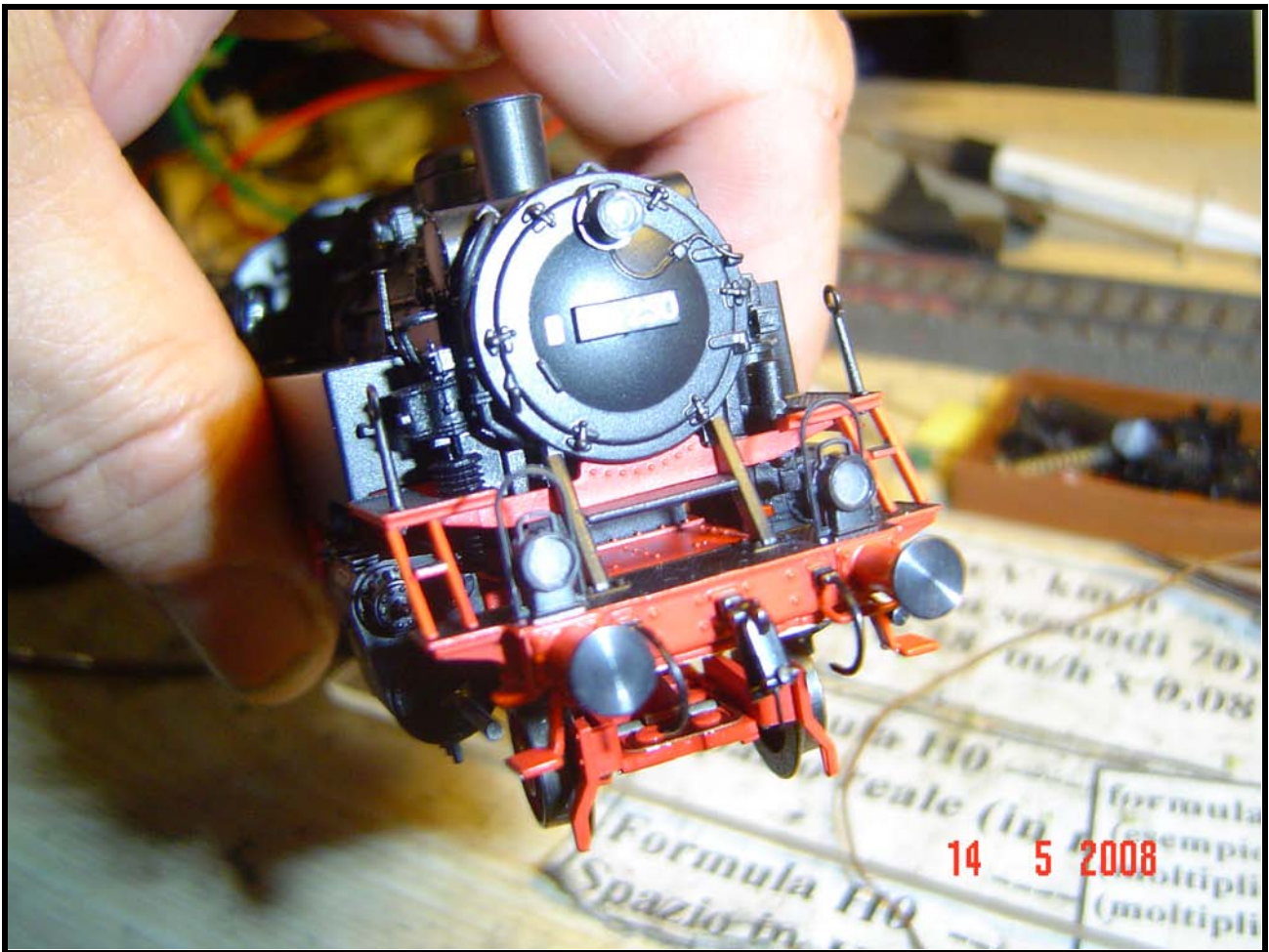


Foto n. 24: pancone della Br 64 250, in primo piano i cacciapietra in colore rosso del carrello portante, indirizzati ovviamente in basso, il rec vapore non è ancora stato incollato.

Gancio e porta gancio non mi piacciono, almeno su di un pancone non voglio rinunciare ad un frontale realistico. Ho tante locotender da utilizzare e, grazie alla mia piattaforma girevole, posso indirizzarle a mio piacimento sul plastico.

Manovre del genere sono poi tra le più spettacolari!

Il portagancio, anche allontanando il gancio standard, *sbuca* sempre da sotto, rovinando l'estetica di queste locotender.

Dall'*esploso* era chiaro che per allontanarlo, senza danneggiarlo, si doveva smontare mezza Br 64/064, come Alessandro Magno per il nodo gordiano, ho scelto una via spiccia: l'ho tagliato! E l'ho fatto sia nella prima locotender Br 64 250, che nella seconda Br 064 305-6.

Sono conscio che per ripristinare il tutto si dovrebbe riordinare il pezzo eccetera, ma per i prossimi decenni non intendo farlo!

Foto n. 25.

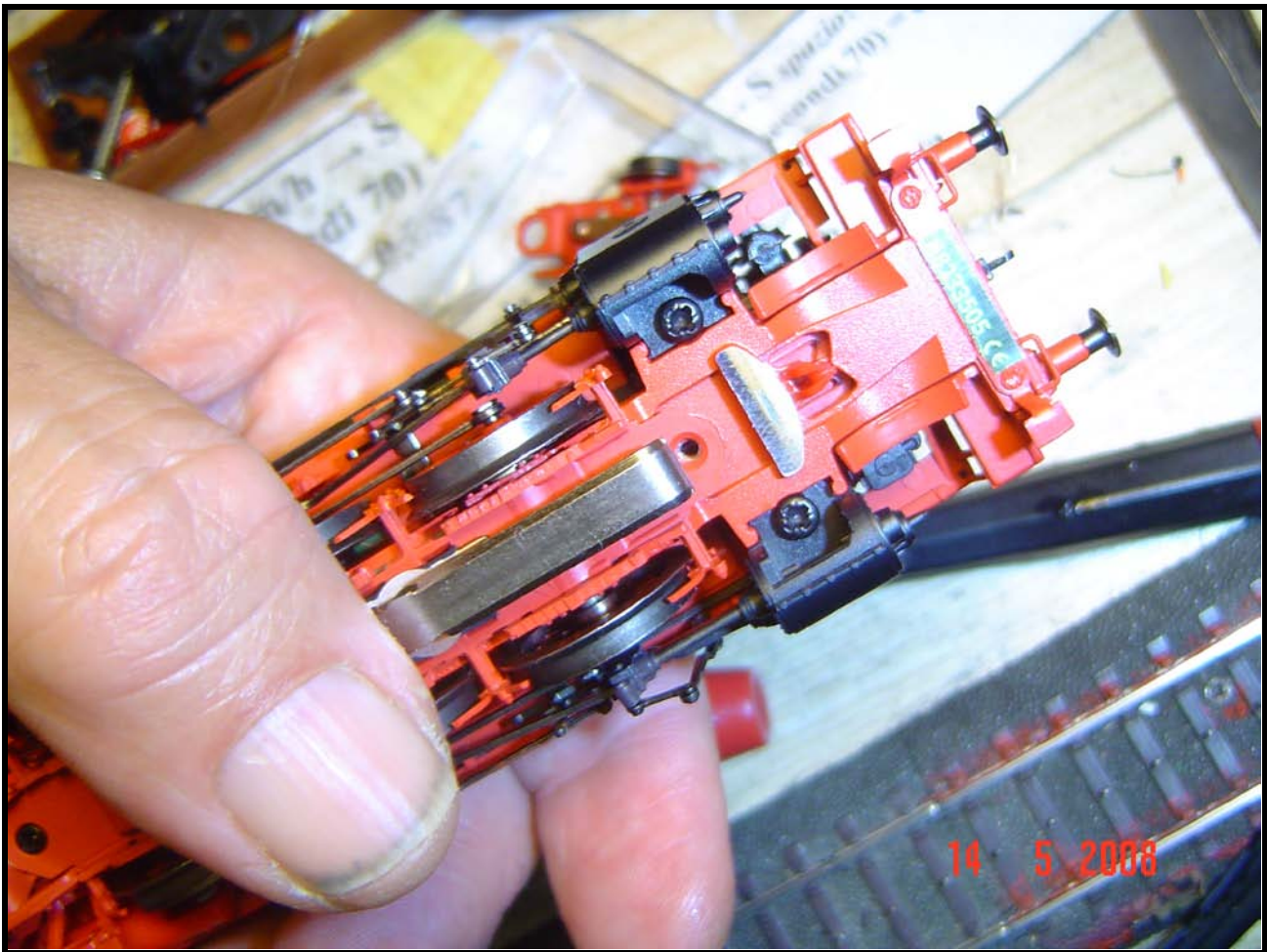


Foto n. 25: ho tagliato il gigantesco porta gancio.

Il frontale, o pancone anteriore, è già pronto per l'inserimento di due condotte per l'aria compressa, per questa Br 064 ho subito utilizzato le condotte Roco, più realistiche, perché dotate dei rubinetti.

Il gancio realistico semplificato è già inserito dalla fabbrica nella sede, (foto n. 2 e n. 26, delle Br 064 305-6 e 64 250) e dopo l'allontanamento si può sostituire con uno dei ganci che la stessa Märklin inserisce in altre loco, a dire la verità una volta *ad abundantiam*, attualmente... non in tutte le locomotive.

Sia i ganci realistici Märklin, persino migliori di alcuni Roco (prodotti in vari tipi), che quelli della Casa austriaca sono discreti, ma se solo potete, vivendo a Roma o Milano, cercate per queste bellissime locotender dei ganci a maglia snodabile, per lo più prodotti da buone ditte artigianali, da ricercare anche su Internet. Purtroppo, chiusa la ditta Tecnotren, un tempo specializzata nella produzione di tali componenti realistici, non sembra facile la loro reperibilità.

Alcuni montano dei monconi ridotti di tubi dei freni per chiudere gli antiestetici fori predisposti.

Il gancio semplificato, si dovrebbe lasciare se non si vuole togliere il gigantesco gancio modellistico (*de gustibus...*); per allontanarlo invece,

senza il rischio di spezzarlo nella sede, deve essere afferrato con decisione con una pinza a becco dritto e tirato.



Foto n. 26: sul pancone il piccolo gancio originale delle macchine nuove, messo a confronto, in basso, con l'enorme gancio modellistico.

Opzionale l'inserimento della condotta per il riscaldamento del treno, nella posizione sotto il pancone, come nelle [foto n. 27 e n. 28](#).

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 riscaldamento e ganci modellistici ([articolo Roco 40014](#)). In caso ne foste in possesso, sappiate che basta un po' di Bostik per fissare la condotta, che è in plastica leggera.

Consultate anche il recente mio [Capitolo 54°](#) (I parte), per chiarirvi ulteriormente le idee.

Ovvia la verifica sui binari, in particolare: il rec non deve interferire con la traslazione del carrello portante, non deve toccare le punte di contatto durante il transito sui deviatori, infine non deve urtare gli sganciatori elettromagnetici.



Foto n. 26: condotta del rec vapore Roco, in basso a sinistra, sotto il pancone



Foto n. 27: condotta del rec vapore Roco, in basso a sinistra, sotto il pancone

SCRITTE IN GENERALE

La nuova Br 064 è impreziosita da ritocchi di colore sulle condutture elettriche. Molto nitide tutte le scritte:

- a) sia sul pancone anteriore che nel posteriore vi sono ora le scritte relative all'ultima revisione e con una buona lente si legge la data del 17 marzo 1970 (foto n. 27 e n. 28);
- b) sul laterale di sinistra: la prima dicitura a sinistra, nella foto n. 29, riguarda il tipo di frenatura, la seconda, la tiranteria del biellismo, in tedesco *Gestängebauart*, parola però composta che indica anche la testa a croce, le bielle e il glifo e il lontano anno di costruzione (bau), il 1927.

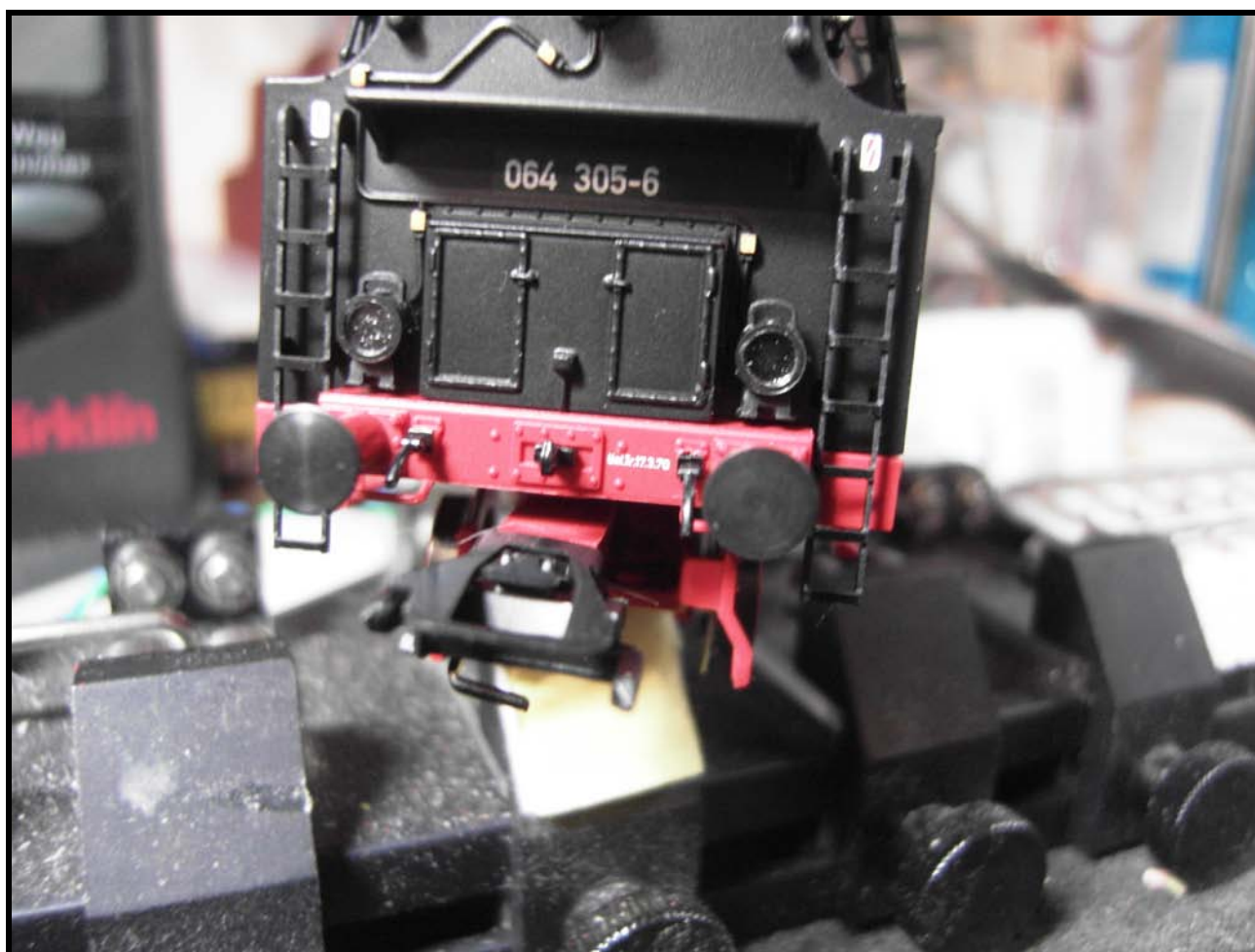


Foto n. 28: oltre ai ritocchi di colore (parte elettrica) si legge la data della revisione 17. 3.70

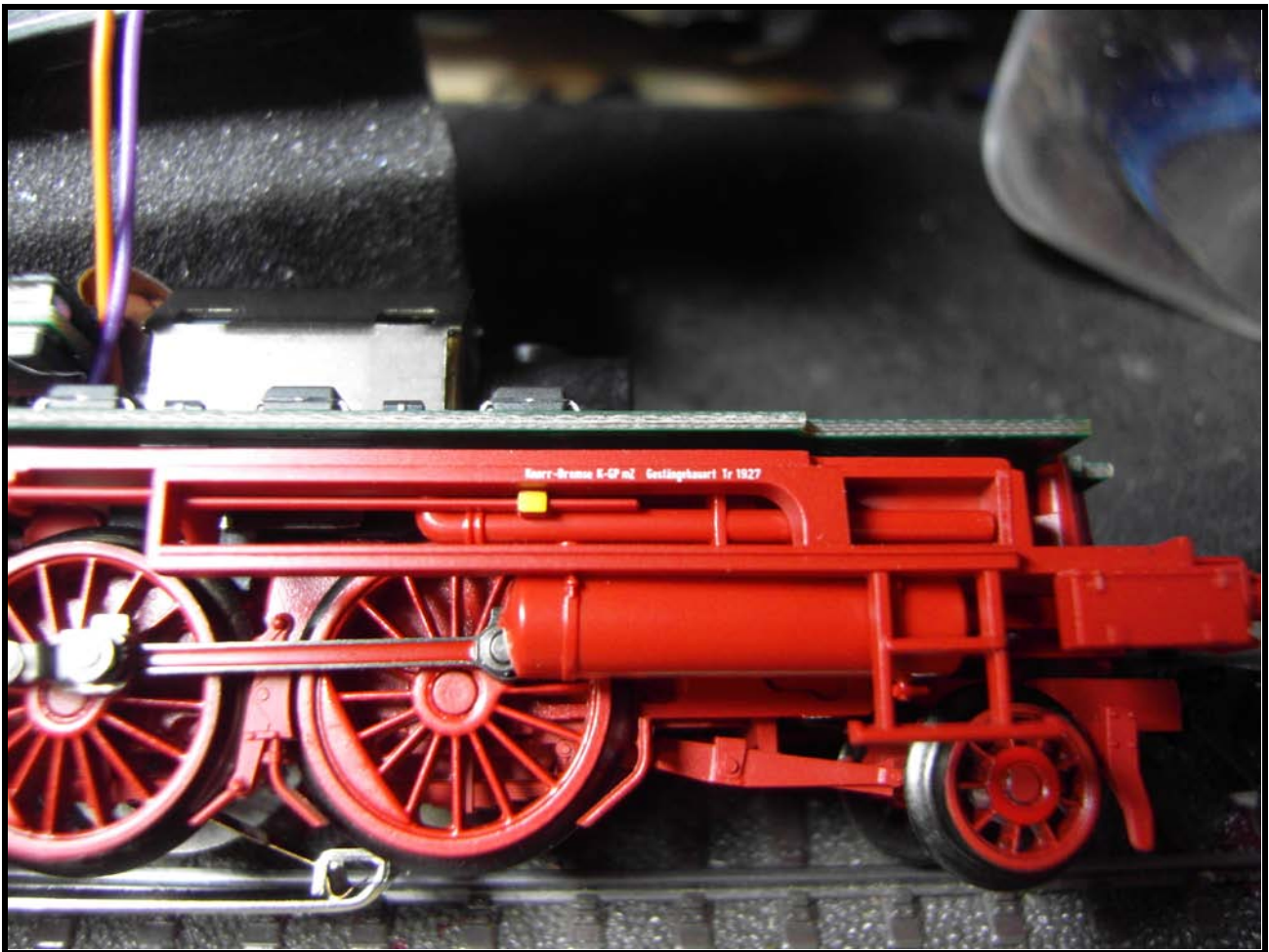


foto n. 29: le scitte sono nitide (ingrandite!) nella 064 305-6 del 2011

QUANTO PESA E RICAMBISTICA

LOCOMOTIVA	Br 064 305-6 DB art. 39643
Peso	250 grammi
Pattino	225647
cerchiature	7153
dispositivo fumo	72270 (montaggio da sotto)
illuminazione	Led (secondo esploso)
Carboncini	Assenti nel motore 116002

Questo 56° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 31 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

