

HO PROVATO PER VOI DRG BR 39 115

(fare riferimento anche al **Capitolo 44°** dedicato alla Br 39 048)

Märklin art. 39392 (II parte)

ALLESTIMENTO DEL LATO ANTERIORE (GANCIO, TUBI E REC)

1) IL GANCIO E I NUOVI TUBI DEI FRENI DA VERNICIARE

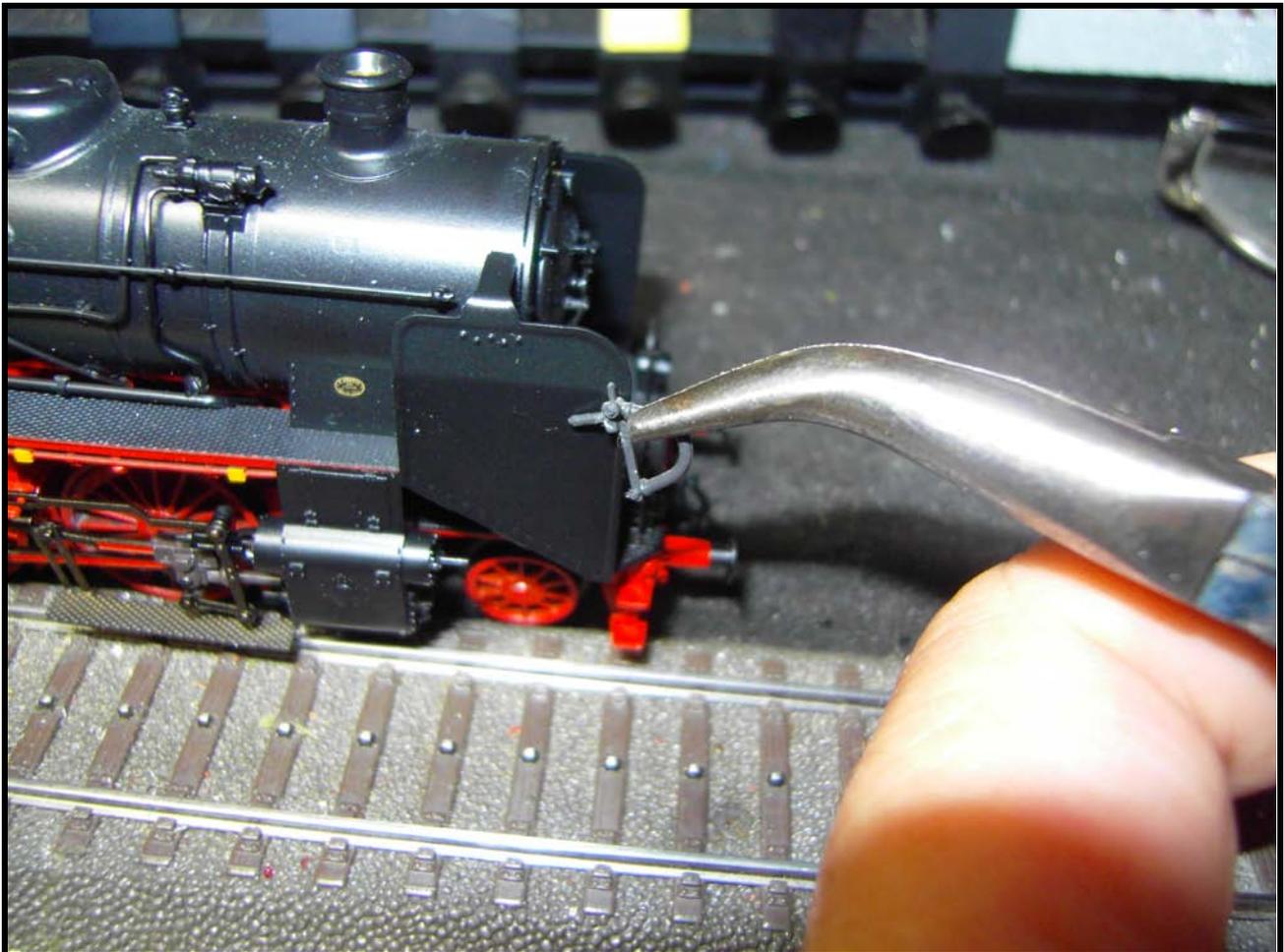


Foto n. 1: una condotta dei freni (Roco) con un colore grigio

Come ho spesso ribadito i sottili tubi Märklin riproducono in modo troppo approssimativo le condotte dei freni. Potendo disporre delle condotte di ricambio della Roco si possono sostituire quelle senza rubinetto, né asta di rinforzo, della Casa di Göppingen.

Si può notare, nella **foto n. 1**, che quel tipo di tubatura, scelta nella gamma Roco tra le più piccole, era realizzata in plastica grigia perché era destinata agli Schienenbus. Per non appesantire la loro finezza si può utilizzare un pennarello nero coprente che potrete reperire in una cartoleria ben fornita (però la marca *Pentel* della **foto n. 2** potrebbe non esistere più perché l'ho comprato nel 2004!). Il risultato nella **foto n. 3**. I fori per i tubi vanno aumentati sino a 1 mm, si vede bene nella stessa **foto n. 3**. Infine il gancio rimane il Märklin, perché è ben fatto.



Foto n. 2: il pennarello coprente nero per verniciare i tubi dei freni

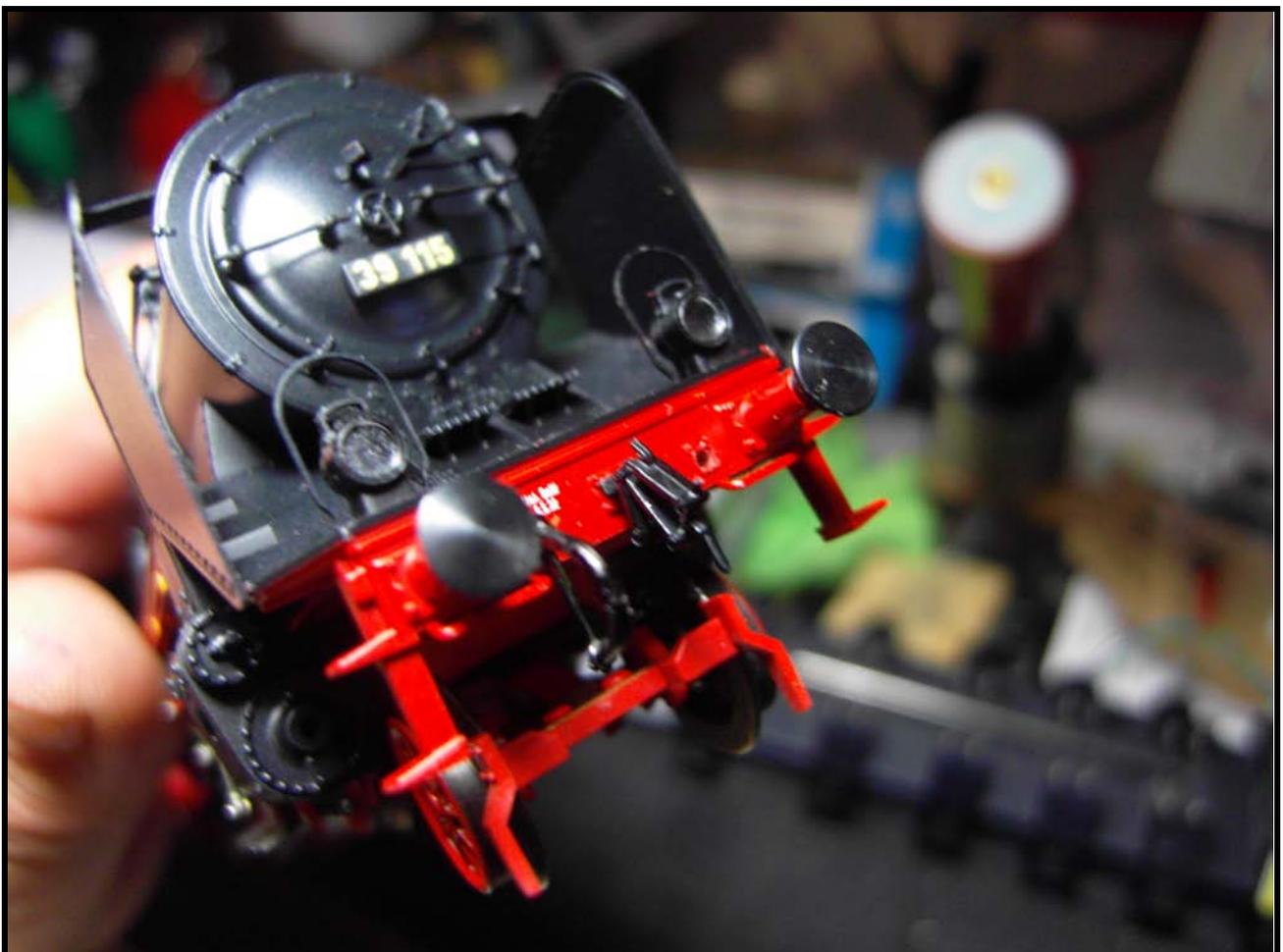


Foto n. 3: il gancio Märklin, un tubo è già stato verniciato con il pennarello nero

2) IL REC PER IL RISCALDAMENTO A VAPORE DEL TRENO



Foto n. 4: anteriore della Br 39 115 del 2011

Dopo aver verniciato e montato i nuovi tubi e il gancio (per tutti si consiglia una goccia di Bostik) si deve completare la parte modellistica con il rec per il riscaldamento delle carrozze, posto nelle Br 39 anche anteriormente, per eventuali “tirate” in retromarcia (foto n. 4 e n. 5).

Nelle Br 18.4 per esempio tale rec non l’ho mai visto nelle foto reali: è evidente che per tali eleganti vaporeiere non fosse previsto il traino a retromarcia, ecco una delle tante foto di tali macchine (foto n. 6).

Il rec (Roco) è incollato subito sotto la data dell’ultima Revisione, se ingrandite leggerete 6.5.32. In quella posizione non tocca le punte di contatto passando sui deviatori standard, inglesi o quelli ”slanciati”.

Poiché per montare questi particolari si deve dare un’occhiata alla *camera a fumo*, possiamo così scoprire l’ottimo volantino e due finissimi corrimano. La cerniera è di tipo diverso da quella della foto n. 5 e le leve di blocco sono finemente stampate e verrebbe voglia di girare proprio quel volantino per aprire il tutto!

I fanali sono ottimi (manca giustamente il terzo applicato dalle DB nel dopoguerra) sono finissimi i loro maniglioni di solito fuori scala.

I respingenti sono uno piatto ed uno concavo, come oramai ottima abitudine dei nuovo modelli Märklin.

Non fate caso al carrello sviato della **foto n. 4**.

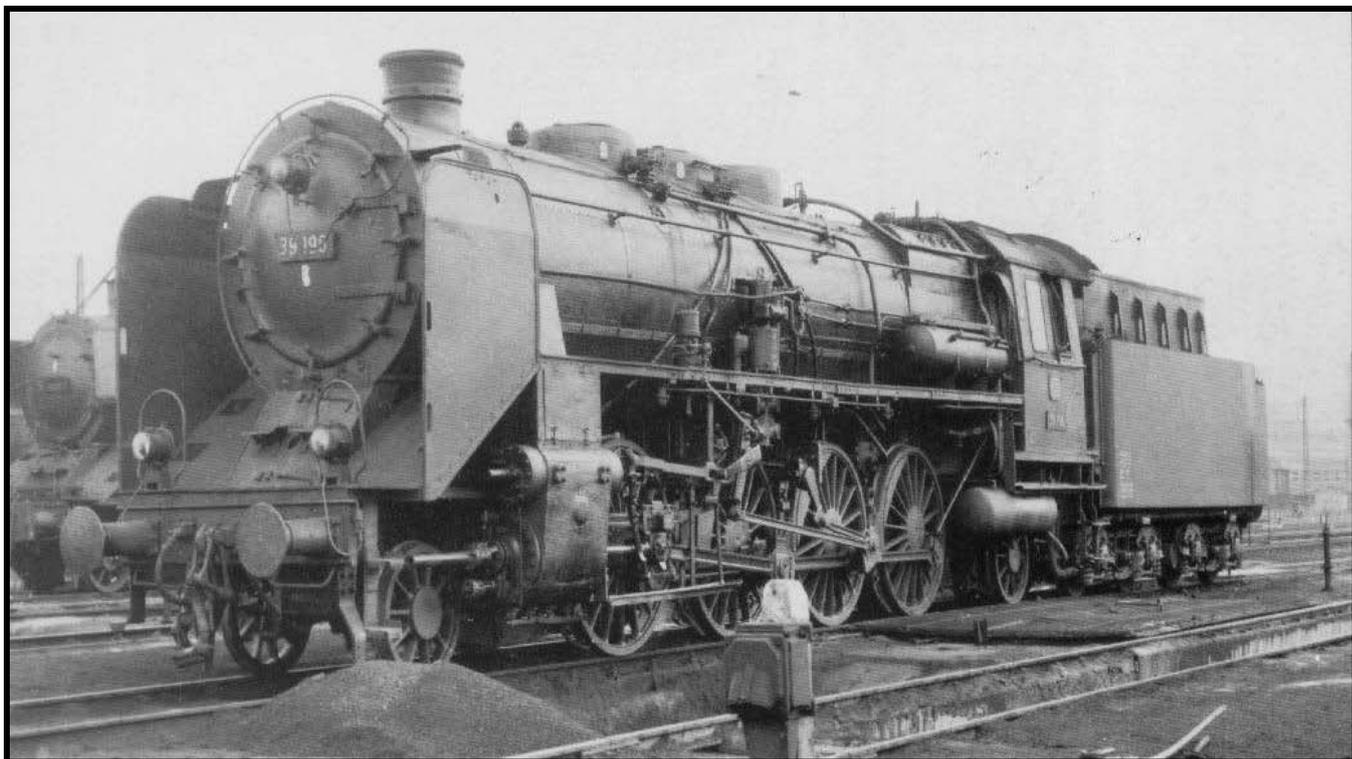


Foto n. 5: anteriore della Br 39 195 del dopoguerra, il rec riscaldamento c'è



Foto n. 6: anteriore della Br 18 412, come in tante altre foto il rec non c'è

Le foto, tratte da Internet sono state catturate da Domenico Cusimano.

COPRISTELI E I PARAFUMO

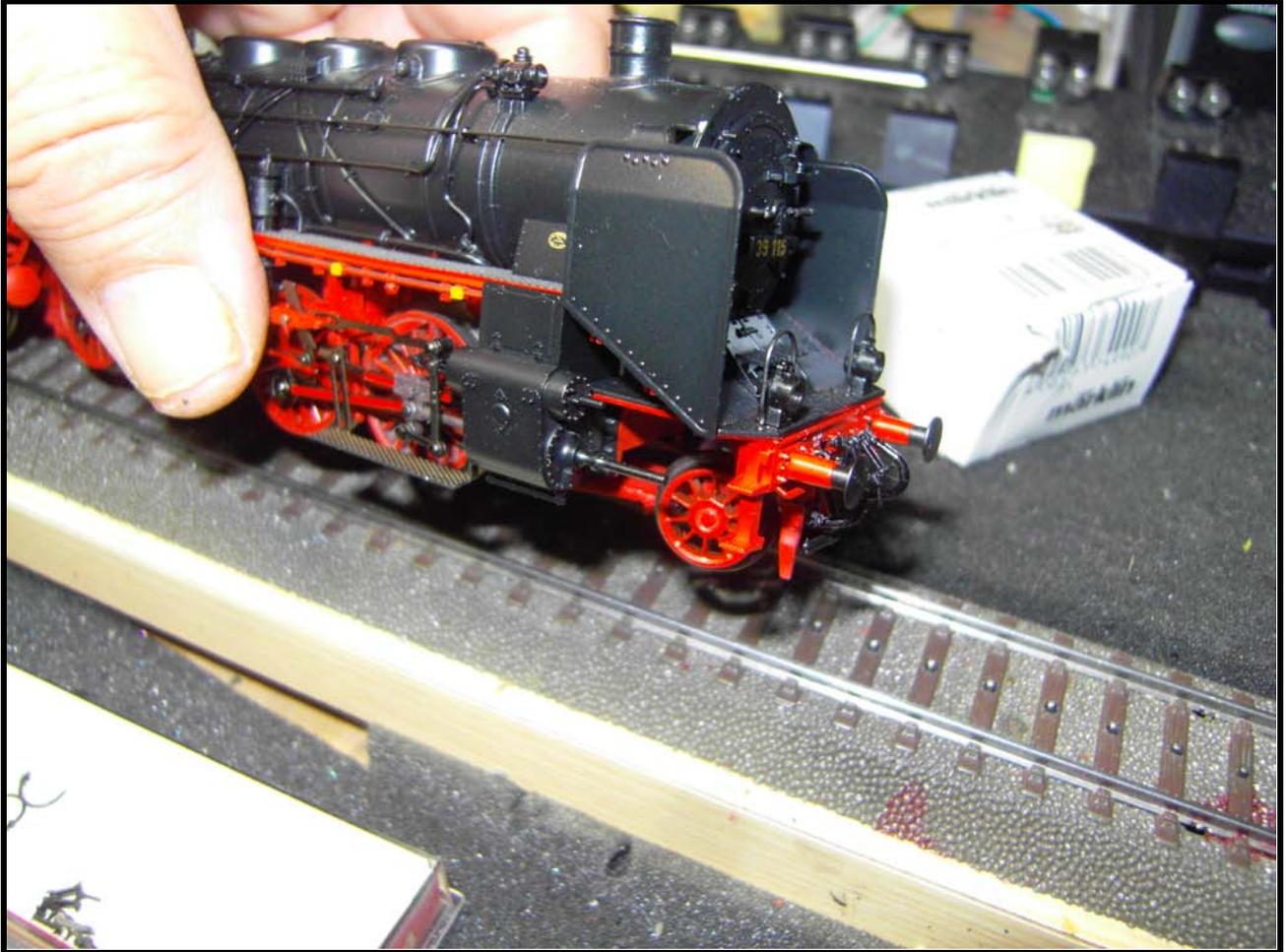


Foto n. 7: lato destro della Br 39 115, copristeli inseriti e parafumo Wagner piccoli

Se disponete di curve ampie si possono montare i copristeli che in questa Br 39 115 sono di tipo *prussiano* e molto belli (foto n. 7).

Le *chiodature* sui parafumo Wagner, di tipo piccolo, sono molto belle e vengono messe viepiù in risalto dopo il grafitaggio, come potete vedere nella foto n. 8 (leggete poi il paragrafo specifico).



Foto n. 8: lato destro della Br 39 115, chiodature sui parafumo Wagner grafitati

TRE EVIDENTI DIVERSITÀ CON LA BR 39 048 DB

Dopo la seconda guerra mondiale le Br 39 DB hanno subito diverse modifiche migliorative che nelle Br 39 DRG non erano presenti.

Mancano o sono diversi nel modello degli anni Trenta:

- 1) manca, come giusto, il terzo fanale che non c'era;**
- 2) i parafumo sono i Wagner piccoli, poi sostituiti dai Witte;**
- 3) il corrimano sopra la caldaia vicino alla camera a fumo è stato applicato in seguito, probabilmente per agevolare il personale che doveva effettuare manutenzioni proprio al terzo fanale.**
Il corrimano è leggermente sovradimensionato perché se fosse in perfetta scala sarebbe fragilissimo.

Queste diversità le potete ben osservare nelle [foto n. 9, n. 10 e n. 11](#).



Foto n. 9: corrimano anteriore in alto, terzo fanale e parafango Witte nella Br 39 048



Foto n. 10: anteriore della Br 39 115, corrimano in alto e terzo fanale assenti



Foto n. 11: la Br 39 115, in una foto ambientata negli anni Trenta

REGOLAZIONI CON LA CS 2

Avevo già detto nella I parte che *“Per evitare inutili surriscaldamenti, e solo grazie alle nuove CS 2, io consiglio caldamente di temporizzare l'accensione del dispositivo fumo”*.

Eguale consiglio di temporizzare:

- 1) il fischio lungo (max 2 secondi);
- 2) la spalatura (a piacere sì, ma non per più di 30 secondi!);
- 3) il riverbero della braci, perché i fochisti cercavano di chiudere al più presto quella *bocca rovente*! Consiglio 10/20 secondi, così gli ospiti possono fare in tempo a dire: *“Oh! Che bello!”*

Per quanto riguarda il ritardo di accelerazione, di frenatura ed il volume, be', *sapete come la penso*, più ampi e realistici possibile i primi due, con l'avvertenza che il rumore dei freni, lo stridio per meglio dire, è molto intenso e prolungato, per cui per il volume regolatevi di concerto e, se non ricordate tutto, c'è sempre il mio *mastodontico* **Capitolo 40°** che, grazie al nuovo Indice (in continuo aggiornamento), è ora più facilmente consultabile.

Le **foto dalla n. 12 alla n. 14** sono state scattate sul banco di prova, a rulli e sul tronchino gestito dalla Control Unit 6021, durante alcune regolazioni.

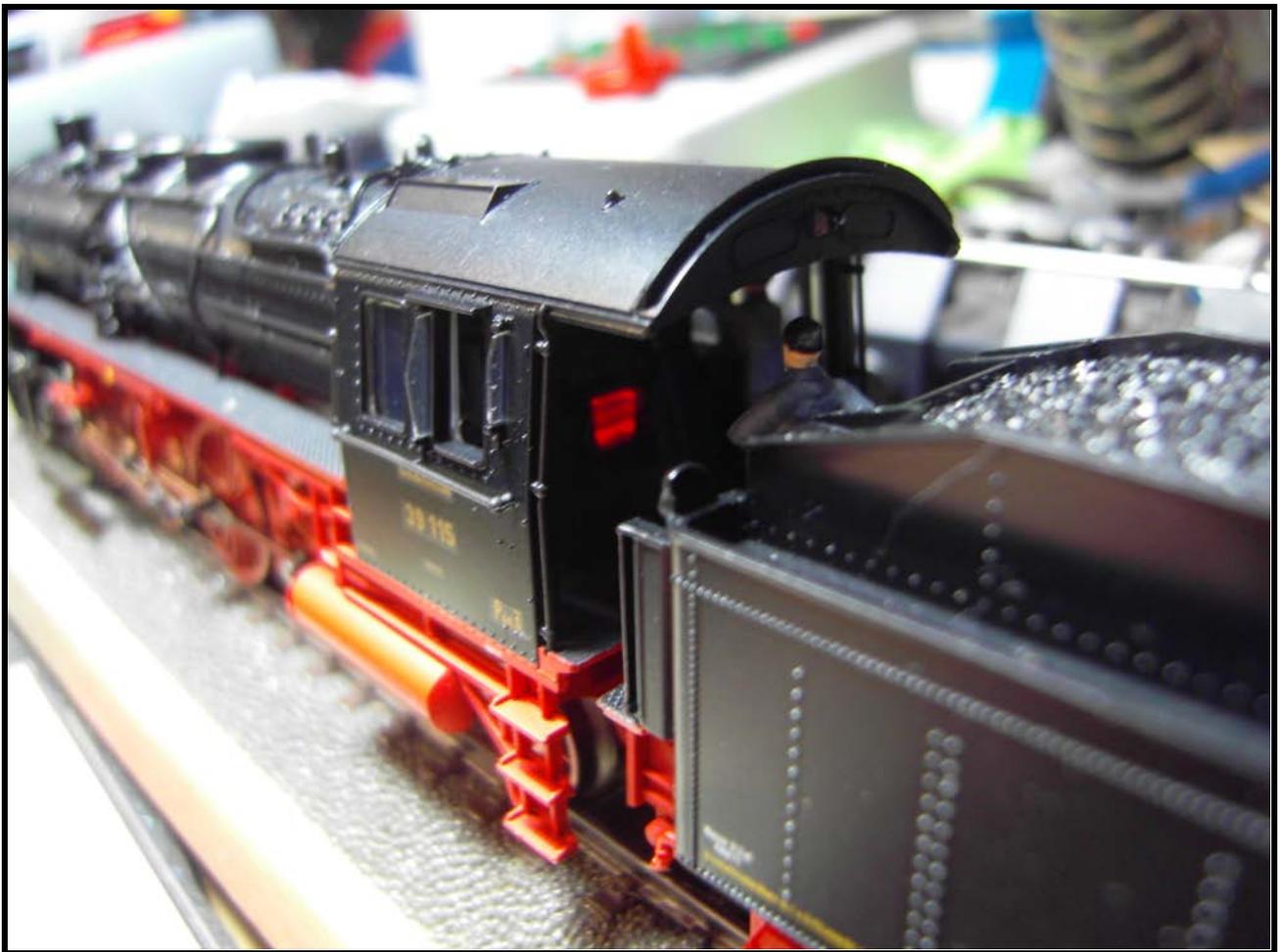


Foto n. 12: la Br 39 115, è dotata del riverbero del focolare, da temporizzare



Foto n. 13: la Br 39 115, da temporizzare con la CS 2 la spalatura del carbone



Foto n. 14: la Br 39 115, da regolare il volume e il tempo di accelerazione e frenata

“GRAFITAGGIO”

Trattasi di neologismo (non già *graffitaggio*) indicante i fermodellisti matti che (*come me!*) sporcano in modo *indegno* le loro preziose loco, a pseudo vapore, per farle sembrare vere.

La tecnica è semplice:

- a) in una vaschetta si grattugia finemente, con una lima a ferro, la punta di una normalissima matita HB 2 o più dura (foto n. 15);
- b) si miscela la polvere con delle gocce di liquido SX 24, ovverosia la sigla del liquido usato per produrre il fumo nei cannellini.
- c) Con pennelli più o meno grandi (foto n. 16), i più piccoli sono necessari per arrivare anche nei punti più angusti, si passa una mano leggera di tale miscela.
- d) Si sfuma delicatamente, anche prima dell'asciugatura, lo strato di grafite con un pennello da trucco per il fard (foto n. 17), come dissi anche nel mio libro, *rubato nottetempo a mia moglie*.

Nelle foto n. 18 e n. 19 ed in quelle prese a Vibaden, il risultato di tale invereconda tecnica che rende il mantello delle vaporiere lucente come in quelle vere. Per rendere realisticamente sporchi i carrelli dei vagoni e dei locomotori si usa invece la grafite di matite marroni mescolate in vari colori vi rimando al **Capitolo 30°** “Sporcare è bello”.



Foto n. 15: la punta di questa vecchia matita è ancora utilissima per “grafitare”



Foto n. 16: vari tipi di pennelli usati per “grafitare”

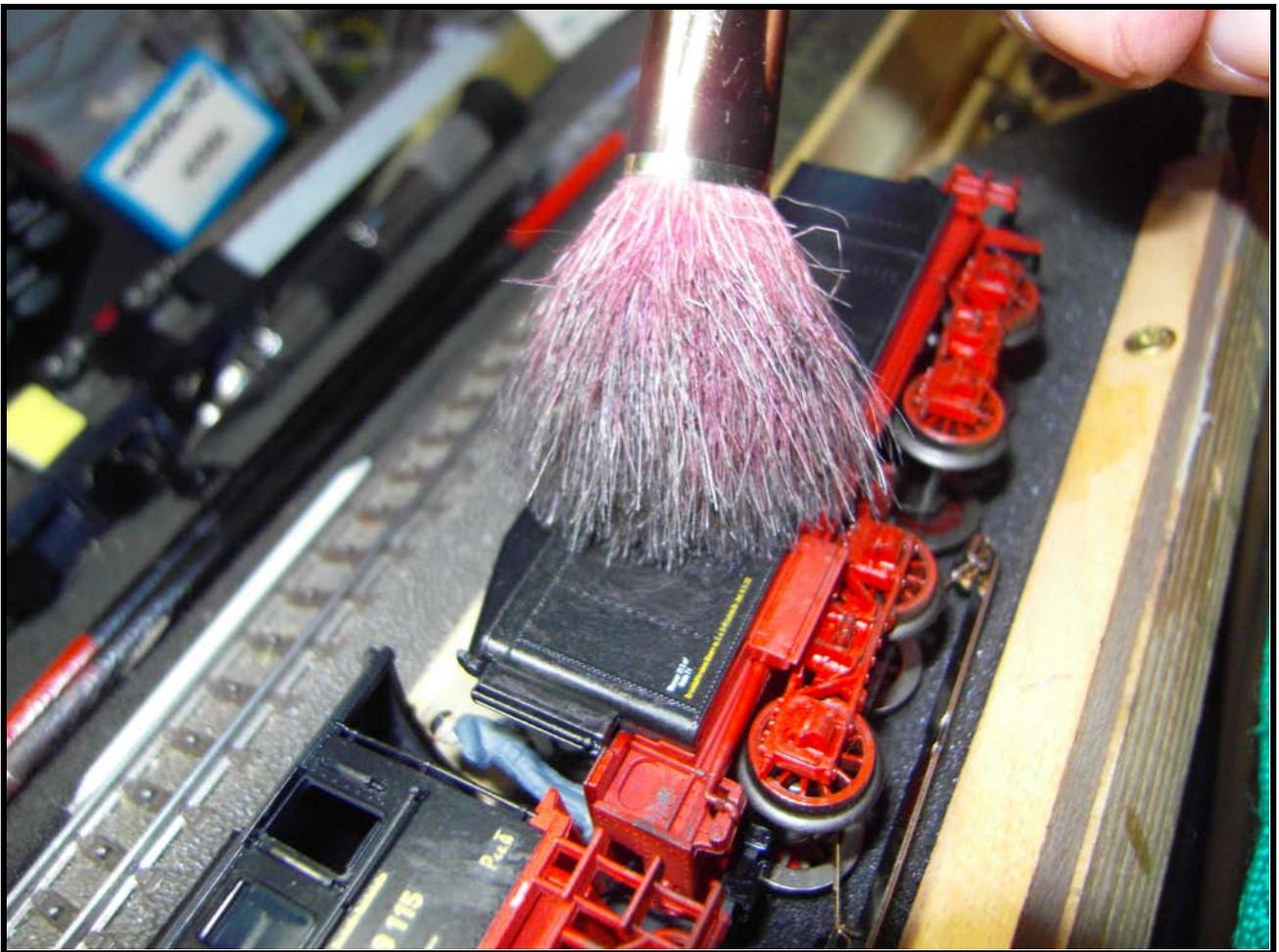


Foto n. 17: il pennello usato per il fard serve per sfumare la grafite



Foto n. 18: la Br 39 115 durante le fasi della sporcatura con grafite



Foto n. 19: la Br 39 115 il mantello che sembra ora lucente come le vere vaporiere

PROVE E GIUDIZIO FINALE - FOTO A VIBADEN

Nessuna sorpresa per questa seconda versione di Br 39, a marcia avanti ed indietro (come nella [foto n. 20](#)) si muove con una meccanica che non presenta incertezze. In nessun punto del mio plastico ha avuto problemi di transito. Il suono sembra molto realistico.

Nel mio impianto fra qualche giorno correrà l'anno 1931 e la bellissima vaporiera potrà dare il meglio di sé trainando un convoglio di carrozze "Hechtwagen" (Luccio) che sto allestendo per l'occasione con il bagagliaio digitalizzato ([foto n. 21](#), durante le prove con una carrozza) e che comanda la l'accensione di tutto il convoglio ([art. 42262](#)), composto da una carrozza mista di 1^a e 2^a classe ([art. 42232](#)), e da due carrozze di 3^a classe, di cui uno allestito con soffiato chiuso gancio e rec di coda ([art. 42252 e 42253](#)) e potrei aggiungere persino un'altra *luccio* di 1^a e 2^a classe, sempre DRG, prendendola a prestito dalla confezione uscita nel 2010 ([art. 42762](#)), per rinforzare la composizione.

Un assaggio di tale periodo *aureo* per il vapore, molto meno per le libertà in Germania, nelle foto che seguono. La Br 39 115, aggancia un convoglio composto da carrozze Rheingold e a ritroso si porta sul

corretto binario destro per poi lasciare la stazione, transitando sul passaggio a livello e incontrare prima della galleria del mio impianto niente meno che l'SVT 04 (foto dalla n. 22 alla n. 26).

Unico cruccio per me sarà di non poter del tutto ricreare gli anni Trenta a Vibaden: posso sostituire manifesti (ne ho “qualcuno” del periodo nazista), cambiare i veicoli e persino i personaggi e le loro fogge, per esempio le donne avranno gonne adeguatamente lunghe, posso sostituire quasi tutti i lampioni stradali e mascherare mille altri particolari... ma non potrò eliminare la linea aerea moderna e una cabina di manovra di stile anni Cinquanta! Sarebbe impossibile un tale cambiamento e le mie E 44, E 19 ed E 71 dovranno viaggiare sotto una catenaria anacronistica.

Mi dovrò accontentare...



Foto n. 20: la Br 39 115 a ritroso sui deviatoi del passaggio a livello



Foto n. 21: il bagagliaio per il convoglio Hechtwagen prova l'accensione



Foto n. 22: la Br 39 115 esce dalla stazione di Vibaden



Foto n. 23: la Br 39 115 esce dalla stazione di Vibaden, notate i veicoli anni Trenta



Foto n. 24: la Br 39 115, supera il PXL, non sarà possibile sostituire la linea aerea



Foto n. 25: la Br 39 115 incontra in linea l'SVT 04



Foto n. 26: la Br 39 115, *grafitata* e lucente, incontra in linea l'SVT 04

QUANTO PESA E RICAMBISTICA

LOCOMOTIVA	Br 39 115 DRG art. 39392
peso	458 grammi
pattino	206370
cerchiature*	E220530*
dispositivo fumo	7227 (montaggio da sotto)
illuminazione	Centro assistenza
carboncini	Assenti nel motore 141757

***nuova sigla Märklin (corrisponde a 220530) o alle vecchie 7153**

Questo 58° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 40 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

(II parte e fine)

