

HO PROVATO PER VOI DRG BR 39 115

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

Märklin art. 39392

(I parte)

UNA GLORIA DI NOVANTA ANNI FA

Per l'esattezza le prime P 10, poi Gruppo 39, lasciarono le officine di Berlino, dove erano state progettate già dal 1919, nel 1922.

Queste "Mikado" (rodiggio 1'D 1') furono progettate per il traino di pesanti treni rapidi per le linee di media montagna. Dopo la seconda guerra mondiale risultarono indispensabili per entrambe le Germanie, nella DDR furono riclassificate nel Gruppo 22. In ogni caso molte di queste pesanti locomotive (più di 100 tonnellate) rimasero ferme negli anni dal 1945 al 1950, in attesa che le linee fossero adeguatamente ricostruite. Nessuna Br 39 superò, in servizio, il 1968 e la *rivoluzione del computer* presso le "occidentali" DB non vide mai le... 039.

LE SCALETTE APPARENTEMENTE DELICATE

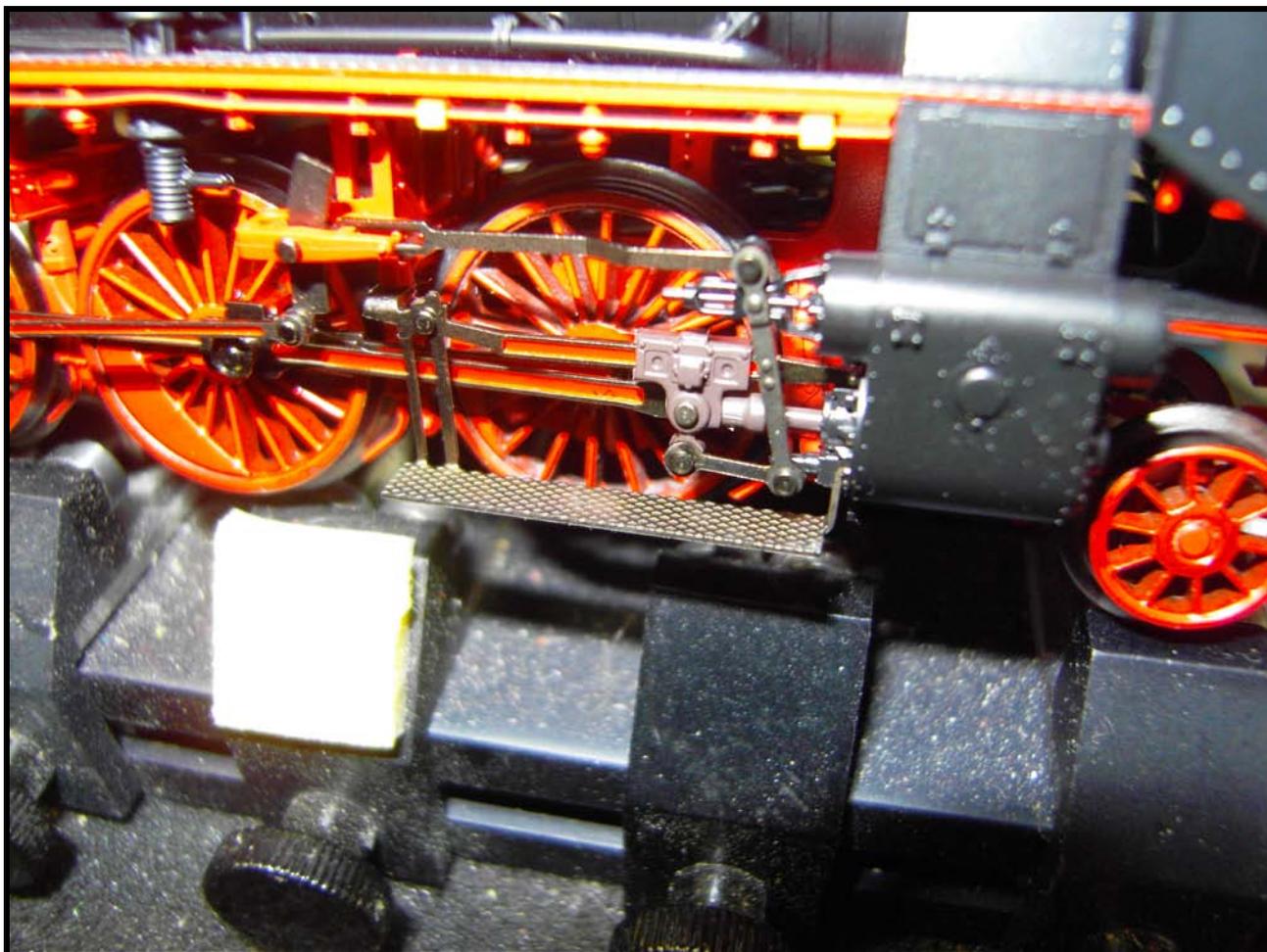


Foto n. 1: le scalette della Br 39 115 sono metalliche, ma è meglio non farle urtare

Di queste scalette si era già parlato nel **Capitolo 44°** per un incidente se ne era infatti staccata una alla Br 39 048 di Tito Myhre. Bella la pedana zigrinata e interessante il sistema che le fa oscillare e le preserva da quasi tutti gli urti (con le banchine per esempio). Grazie all'avviso di Tito le ho maneggiate con cura.

PICCOLI DIFETTI DEL MIO MODELLO (RIMEDIABILI...)

1) L'ASTA DELL'INVERSIONE DI MARCIA

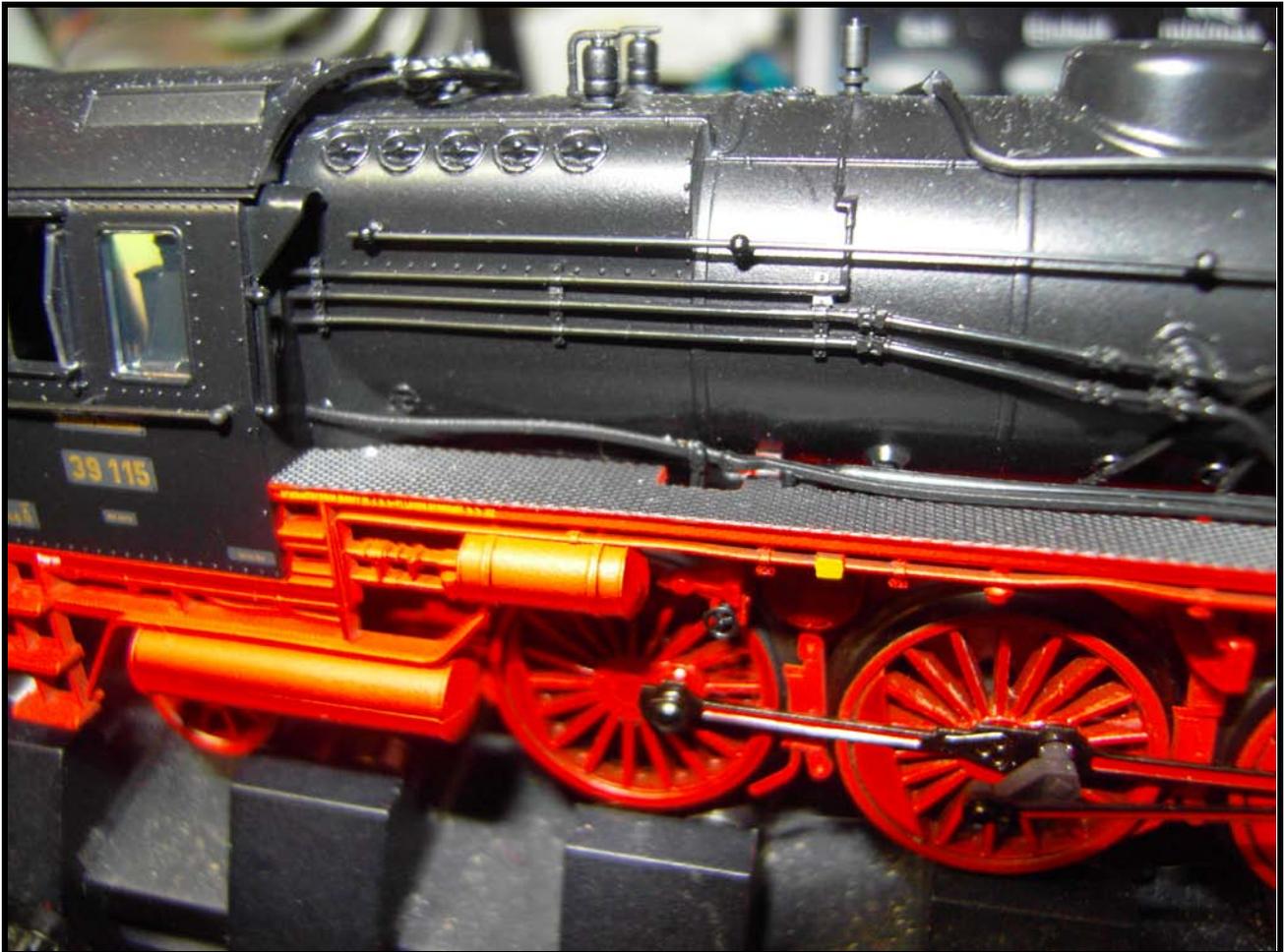


Foto n. 2: l'asta (in plastica) dell'inversione di marcia della Br 39 115 era piegata

La lunghissima asta dell'inversione di marcia è di plastica morbida ed è molto probabile che l'imballaggio, cioè la striscia di feltro e il nailon che vengono messi a protezione del modello, già ben fermato dalla protezione trasparente, abbia pigiato su quel particolare e l'abbia curvato (**foto n. 2**) durante le settimane trascorse tra la produzione e la vendita (al sottoscritto).

Con un po' di pazienza gli è stata data di nuovo una forma corretta (**foto n. 3**).

Nell'altra Br 39 048, acquistata nel 2009, non era per fortuna stato riscontrato tale difetto.



Foto n. 3: l'asta (in plastica) dell'inversione della Br 39 115 raddrizzata

2) CORRIMANO SULLA CALDAIA

Anche in questo caso, poiché non c'è traccia di una *mia* impronta digitale, è probabile che non io, ma *l'imballaggio*, abbia piegato quel corrimano che vedete nella [foto n. 4](#), nella successiva [foto n. 5](#) lo stesso è stato sistemato.

Ma, attenzione, ci vuole un po' di accortezza e si deve, nel raddrizzare qualunque particolare così delicato, operare per piccoli tentativi e con strumenti molto piccoli, meglio se con barrette di plastica che non rigano di certo la bellissima caldaia.

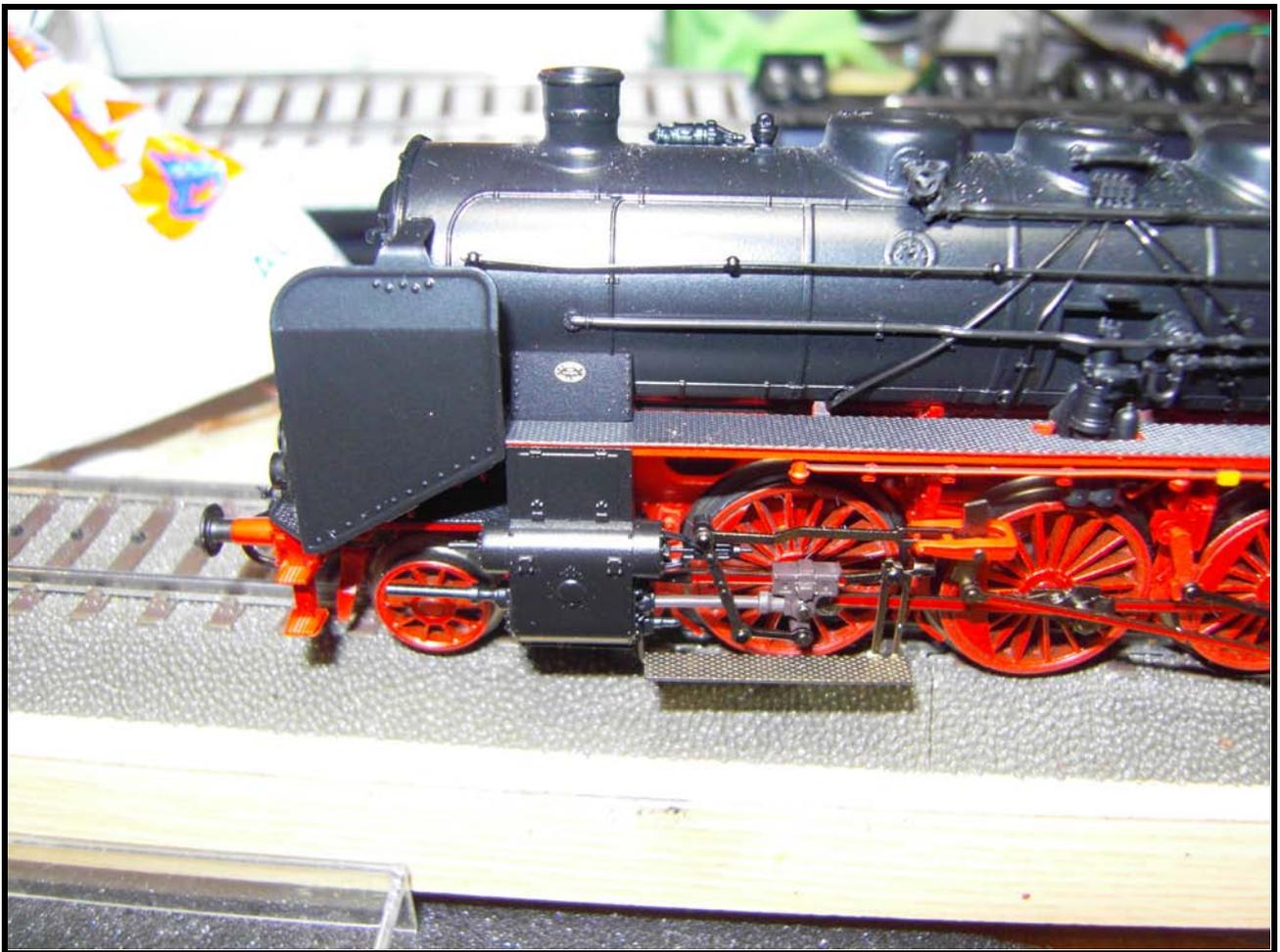


Foto n. 4: un corrimano (in metallo) sulla caldaia della Br 39 115 si è piegato

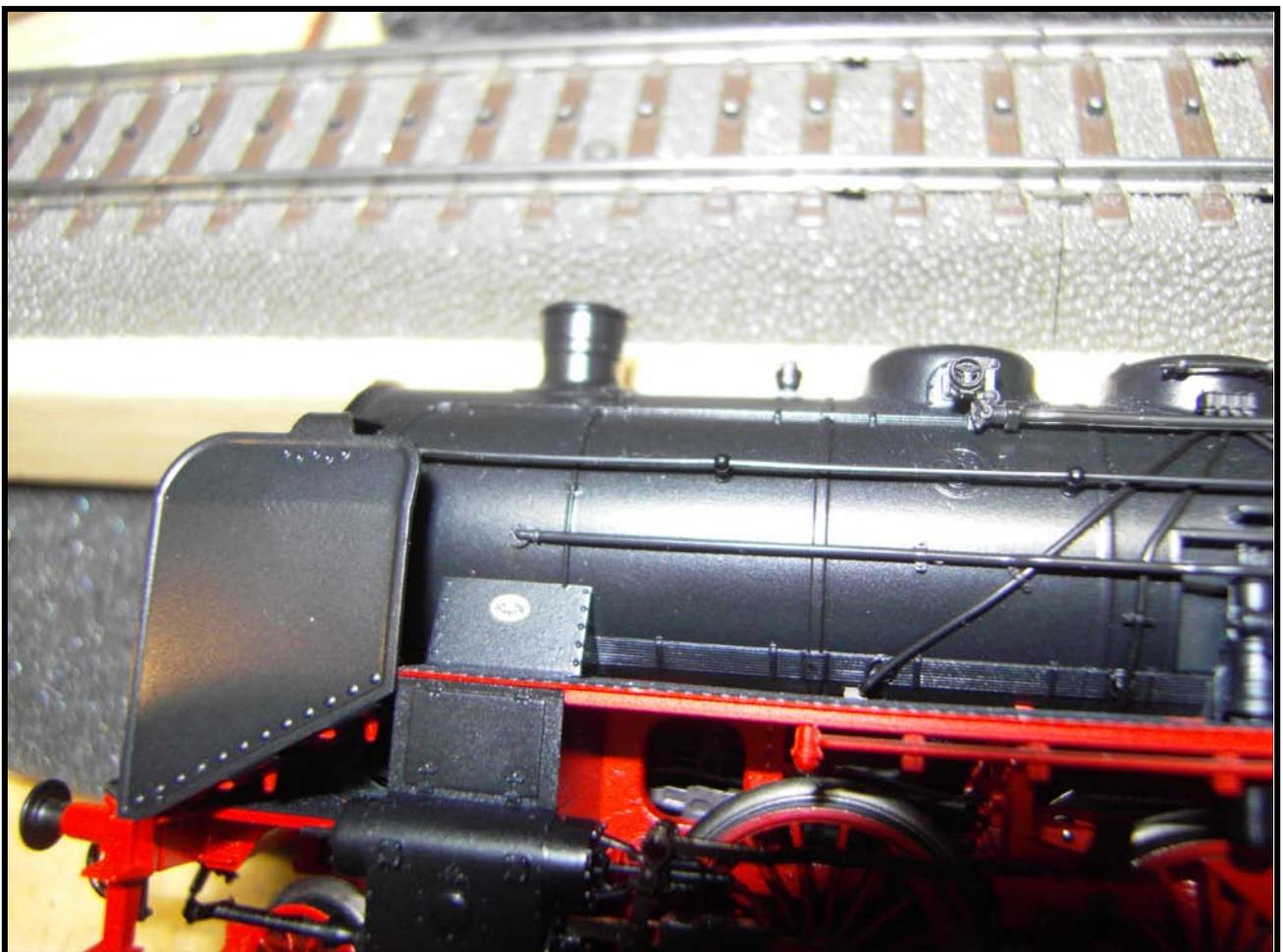


Foto n. 5: il corrimano (in metallo) sulla caldaia della Br 39 115 ora raddrizzato

3) LA LINEA DI STAMPO SUI SERBATOI

In questo caso il difetto è difficile da correggere (foto n. 6 e n. 7): io ho provato ad invecchiare, non troppo però, con la grafite quei serbatoi e vi rimando al paragrafo sulla invecchiatura. I miracoli però non si possono fare e, a malincuore, debbo dire che questo è una bruttura non facilmente correggibile ed evitabile dalla Märklin che dovrebbe vigilare sulla cura da parte del personale preposto ad assemblare le due valve del serbatoio. Anche quello sul lato destro presenta il medesimo difetto e lo vedrete nella foto n. 22.

Per correggere un tale difetto si dovrebbero poter smontare i serbatoi, pareggiare le due metà con un sapiente lavoro di carta abrasiva fine, eventualmente stuccare e poi riverniciare il tutto... meglio *invecchiare*.

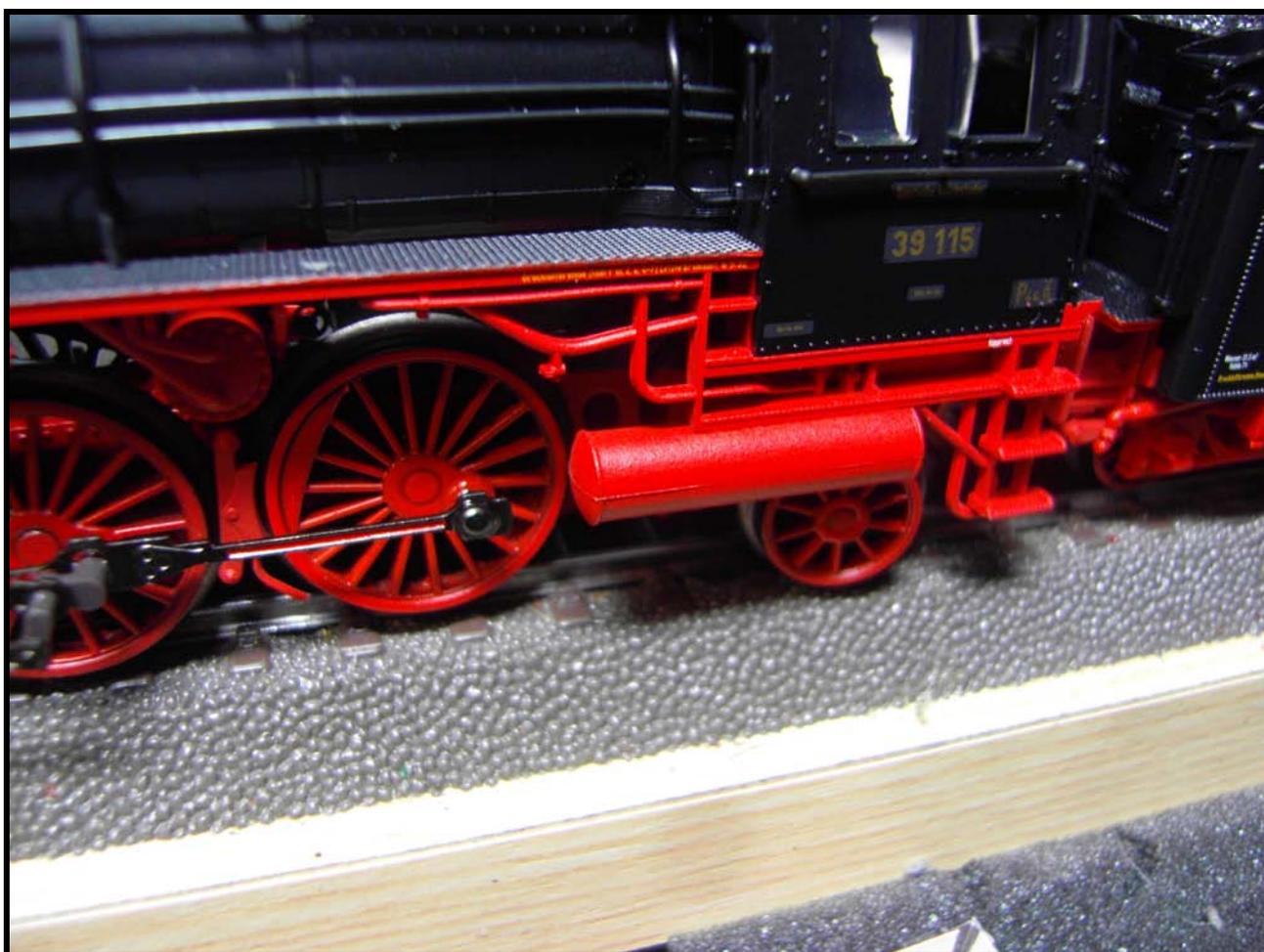


Foto n. 6: il serbatoio sotto i praticabili del lato sinistro della Br 39 115, sembra che le valve dello stampo siano state montate in modo approssimativo

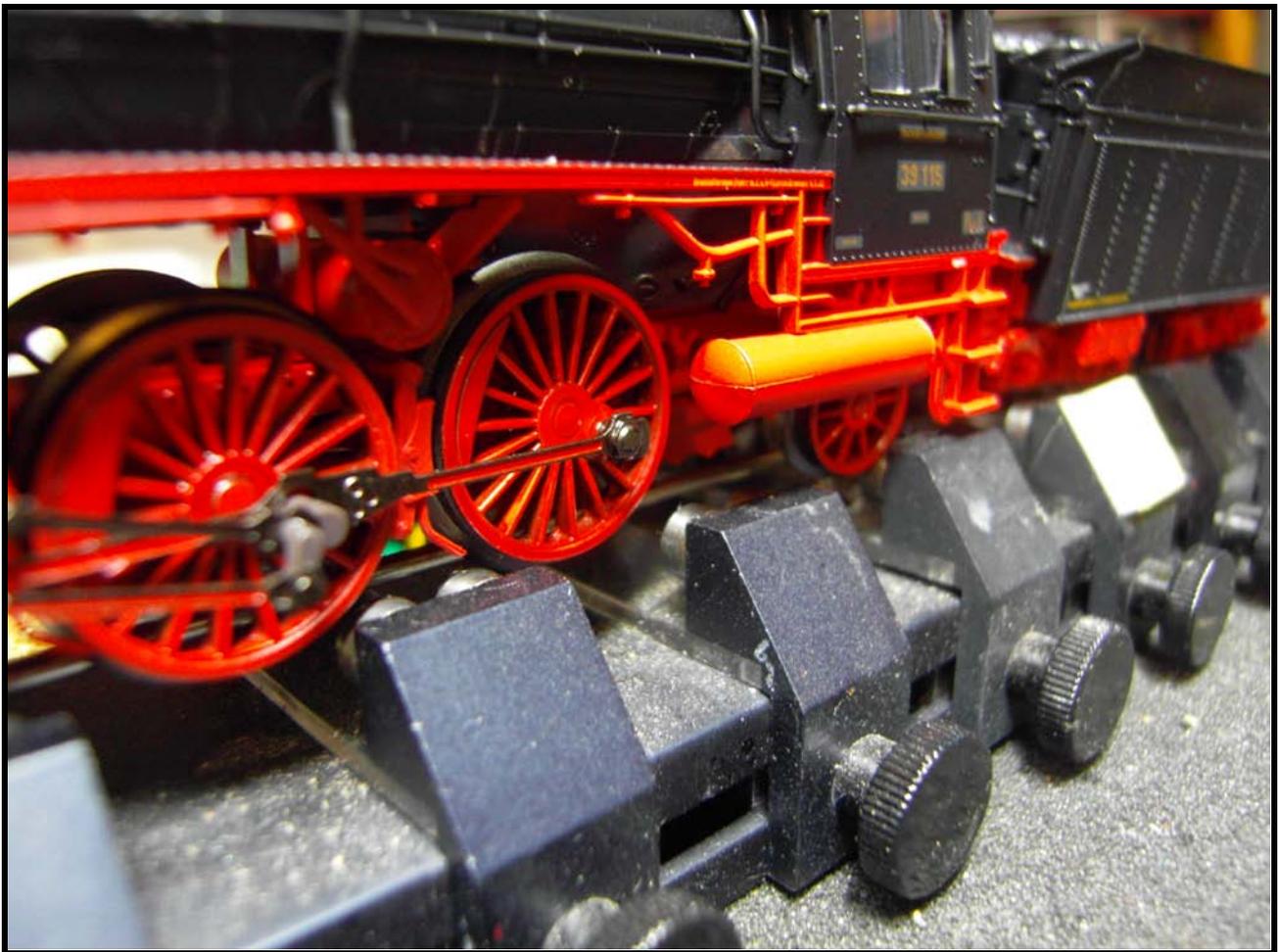


Foto n. 7: i serbatoi della Br 39 115 tradiscono lo stampo, vedi anche la foto n. 22

LE CERCHIATURE D'ADERENZA

Le due Br 39 che possiedo hanno un'ottima forza di trazione: sul mio banco dinamometrico hanno tirato circa 82 grammi prima di slittare. Hanno superato perciò (date un'occhiata al [Capitolo 31°](#) aggiornato) le Br 18.4, la Br 03 1001, una Br 96 Mallet, persino una 120 con motore digitale ed una 460 SBB CFF, queste poi sono elettriche moderne. Tutto il merito va, oltre che al peso (458 gr) alle quattro cerchiature d'aderenza che equilibrano la forza di traino ([foto n. 8](#)).

Lo dirò ancora, nella II parte, nel paragrafo dedicato alle prove finali di questo capitolo: la Br 39 è un vero gioiello di meccanica.

Come già detto per le Br 55/055, che non a caso hanno 4 cerchiature come le Br 39, sostituire gli anelli di gomma dell'asse coperto dalla distribuzione ([foto n. 4](#)) sarebbe veramente difficile, ma questa volta ci viene in aiuto il libretto delle istruzioni, che ci consiglia, per agevolare l'operazione, di svitare le tre viti a stella e allontanare il carter (*vengono via anche i carrelli*) e poi gli assi, dopo aver svitato i dadi delle bielle, a quel punto la sostituzione delle cerchiature, anche per questa Br 39 è l'[art. 7153 o nuovi numeri](#), diviene *abbastanza* semplice, anche se in queste Br 39 le bielle sono finissime e delicate!

Anche l'amica Paola Spiniello al telefono mi ha confermato di aver sempre usato questo metodo.

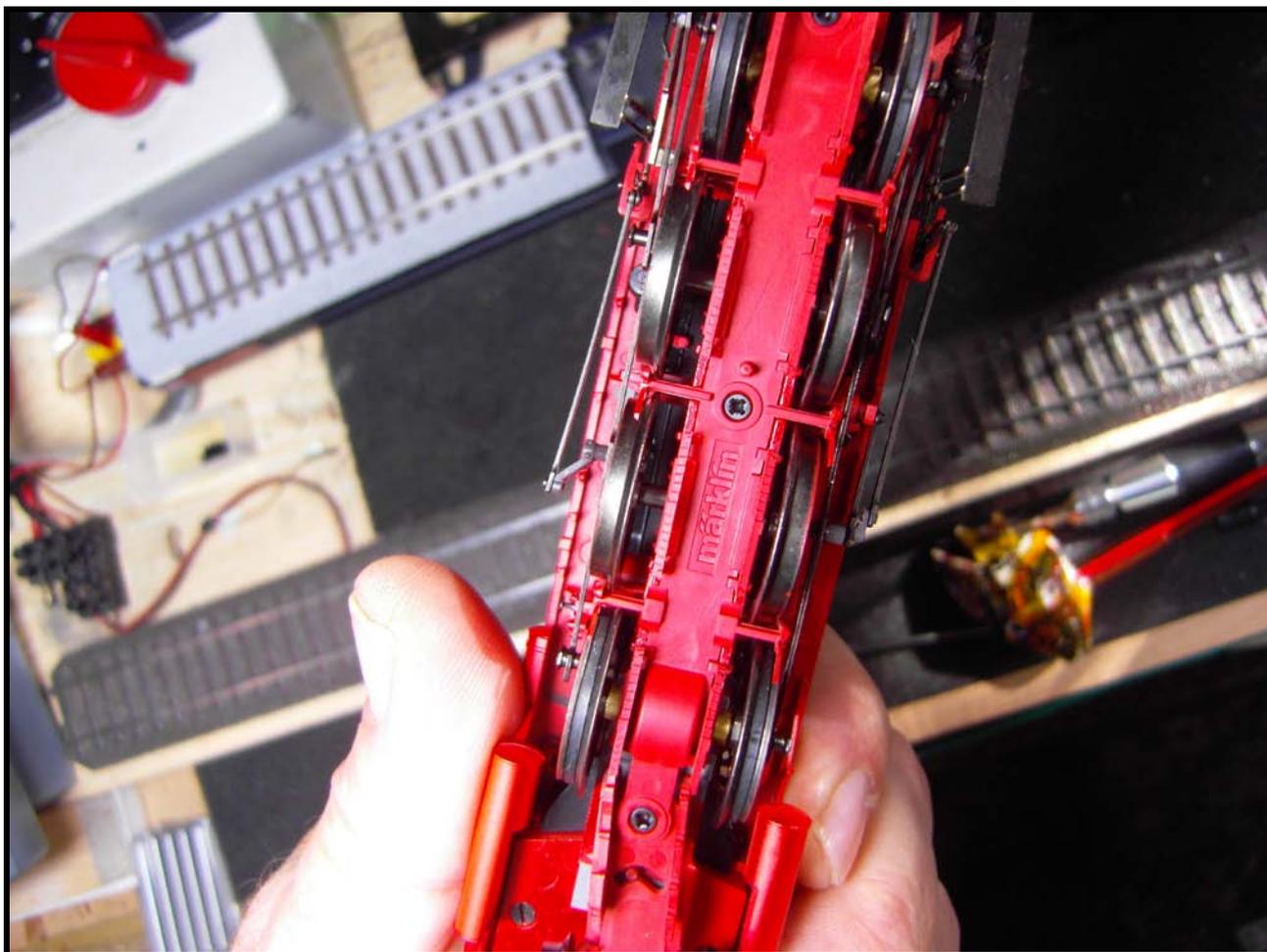


Foto n. 8: le 4 cerchiature d'aderenza e le viti a stella del carter della Br 39 115

I CARRELLI

Sia il carrello anteriore che quello posteriore fanno perno sulle viti a stella del carter. Spostando il carrello anteriore (foto n. 9) si accede alle prime due viti nascoste all'interno dei gruppi cilindro (per questo cavi), spostando quello sotto la cabina di guida (foto n. 10) si accede alle altre due viti, con le prime, da allentare per smontare il mantello (*leggi e vedi il paragrafo specifico*).

Nei modelli di Br 39 Märklin i serbatoi sotto la cabina di guida sono stati rastremati per consentire una maggiore traslazione del carrello portante: per i *puristi* potrebbe essere un *rospo* difficile da ingoiare, ma per chi, oltre alla bellezza della macchina opta per un uso su plastici, che possono spesso avere curve più adatte ad una miniera di sale, non c'è alternativa e ricordo che in passato fu la Rivarossi a studiare soluzioni all'avanguardia come carrelli mobili in coperture esterne fisse; modelli poi di altre prestigiose Marche, per affrontare curve da 360 mm di raggio non possono montare particolari anche importanti ai fini estetici.

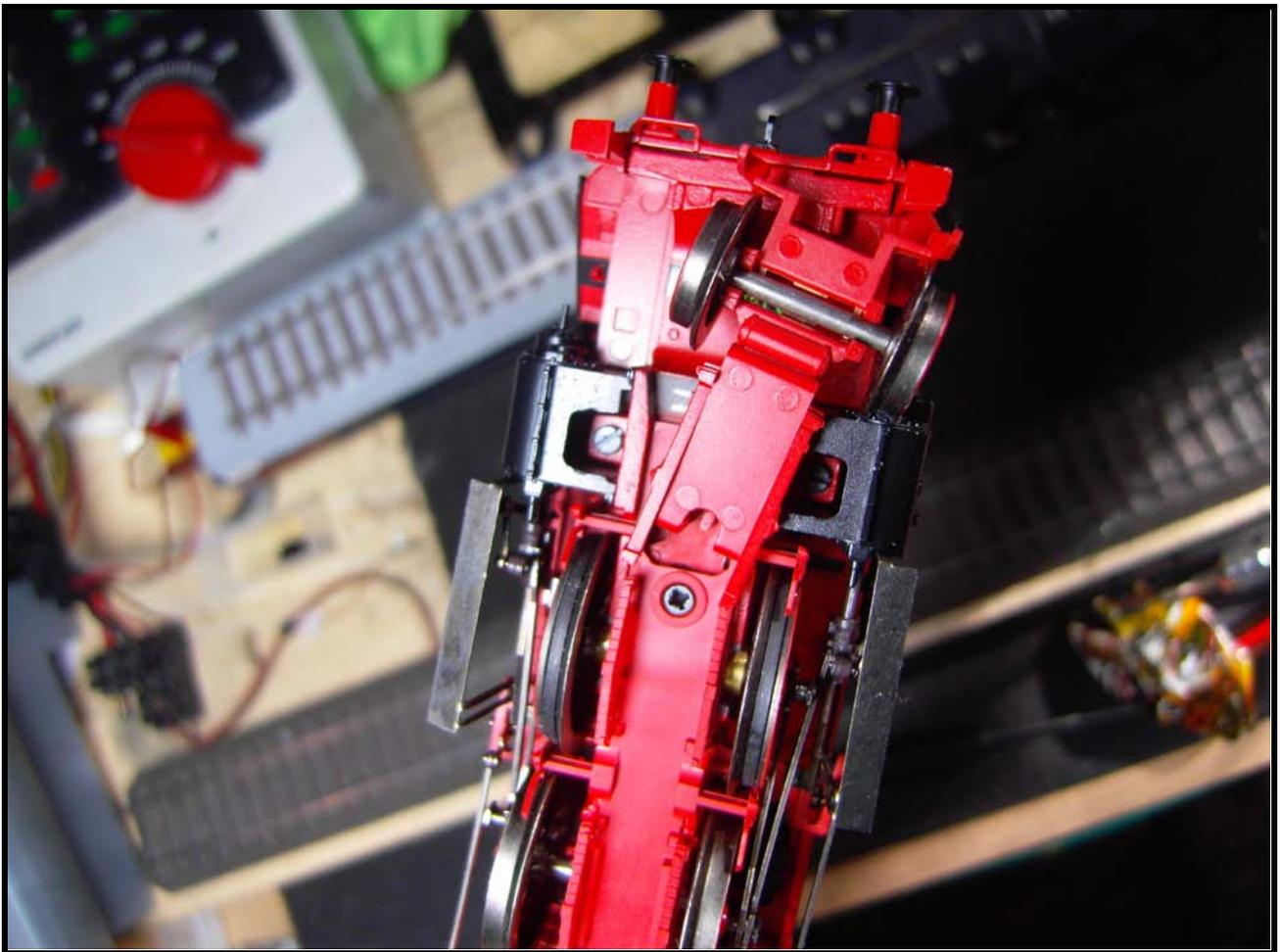


Foto n. 9: il carrello anteriore della Br 39 115

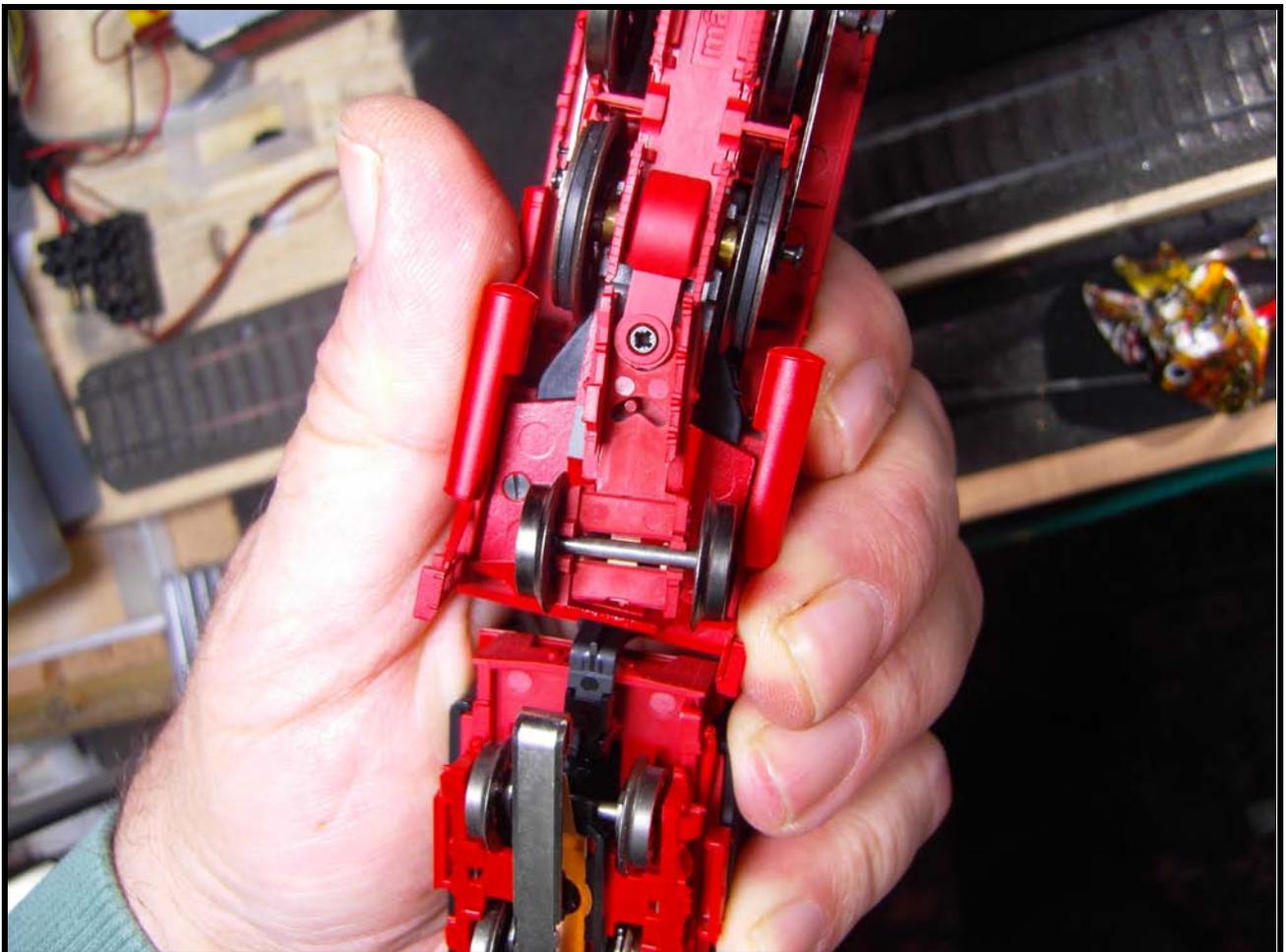


Foto n. 10: il carrello posteriore della Br 39 115, notate i serbatoi rastremati

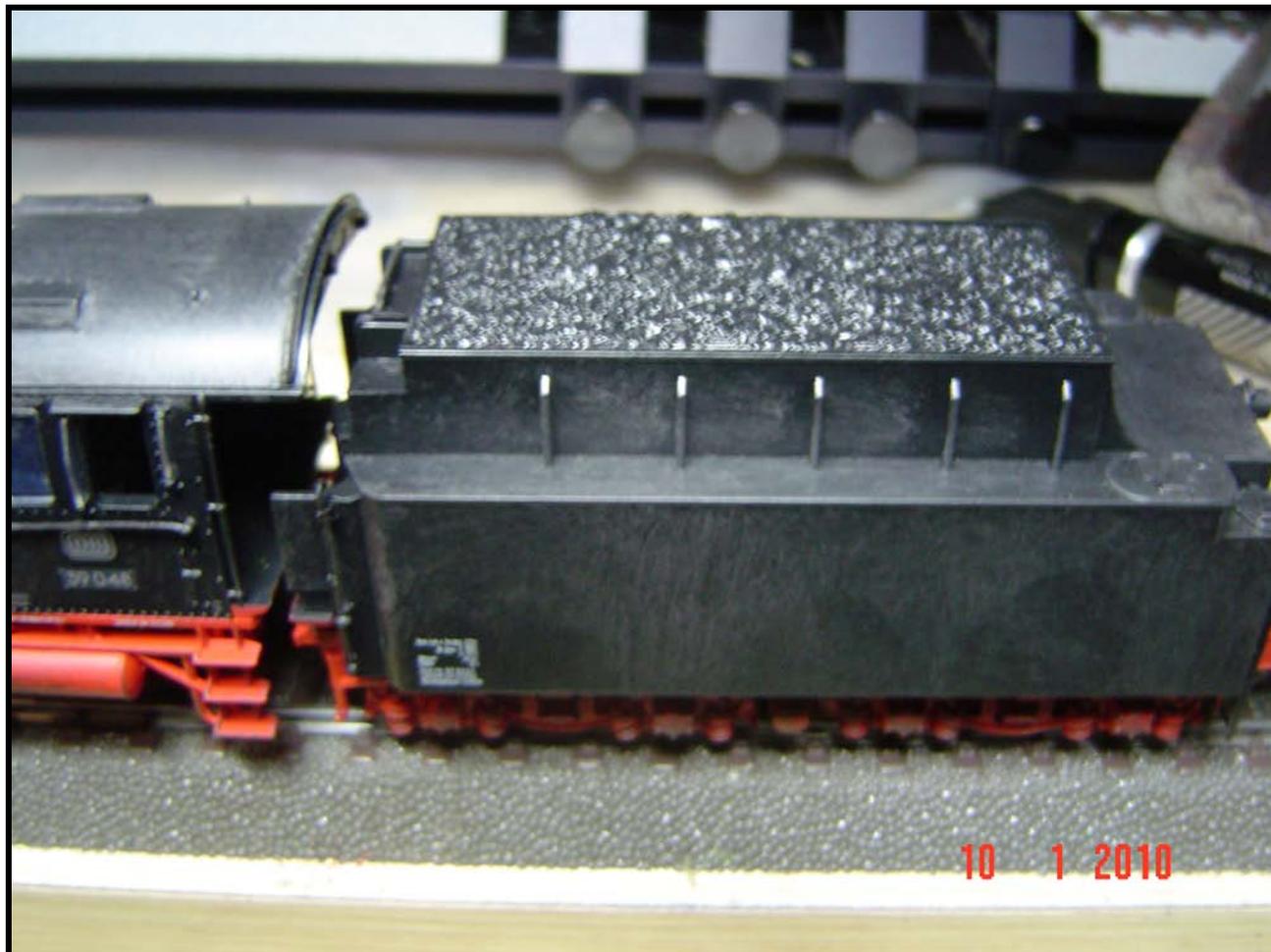


Foto n. 11: il tender 2'2' T 34 della Br 39 048 del 2009

Dopo il disastro della seconda guerra mondiale, mano a mano che venivano ripristinate le linee, distrutte dai bombardamenti, le Br 39 vennero rimesse in ordine di marcia e dotate di tender standard (foto n. 11 e n. 15) che erano i classici 2'2' T 34, di certo più performanti (per capacità d'acqua e carbone).

Nel modello di questa Br 39 115, ambientata negli anni Trenta, il tender è invece un tipo più piccolo, lo si vede ad occhio, per l'esattezza siglato 2'2' T 31,5, i carrelli di questo erano chiaramente diversi, come diversa la posizione della cassetta attrezzi e delle aperture per il rifornimento dell'acqua (foto n. 12 e n. 13). Nel sottocassa del vecchio (storicamente) 2'2' T 31,5 è presente, proprio in mezzo al primo asse una cassetta in più con cerniere. Sopra il primo asse (verso la cabina di guida) si legge chiaramente Wasser (acqua) 31,5 m³, cosa che chiarisce la sigla di questo tender.

La coloritura è quella DRG classica, se pure in rosso tanto sfacciato da sembrare esagerato.

Le chiodature sono finissime, la riproduzione del carbone è molto realistica, come è oramai da molti anni.

Una volta, per avere una tale lucentezza si doveva cospargere di graniglia finissima il carbone troppo regolare, poi si doveva incollare (per lo più bastava una colla vinilica, diluita con pochissimo sapone per piatti) e attendere sino a totale essiccamento, infine verniciare con nero lucido (non acrilico)... *una rognà in meno*.

I tender delle varie vaporiere, fotografate dall'amico Marco Palazzo nel 2003 nel deposito di Vibaden 2* erano stati tutti elaborati in quel modo (foto n. 14). Quello della Br 50, in primo piano, e della Br 44, in un'ambientazione dei primi anni Cinquanta, della foto n. 15 di Marco Palazzo, scattata nel 2006, erano stati egualmente modificati,

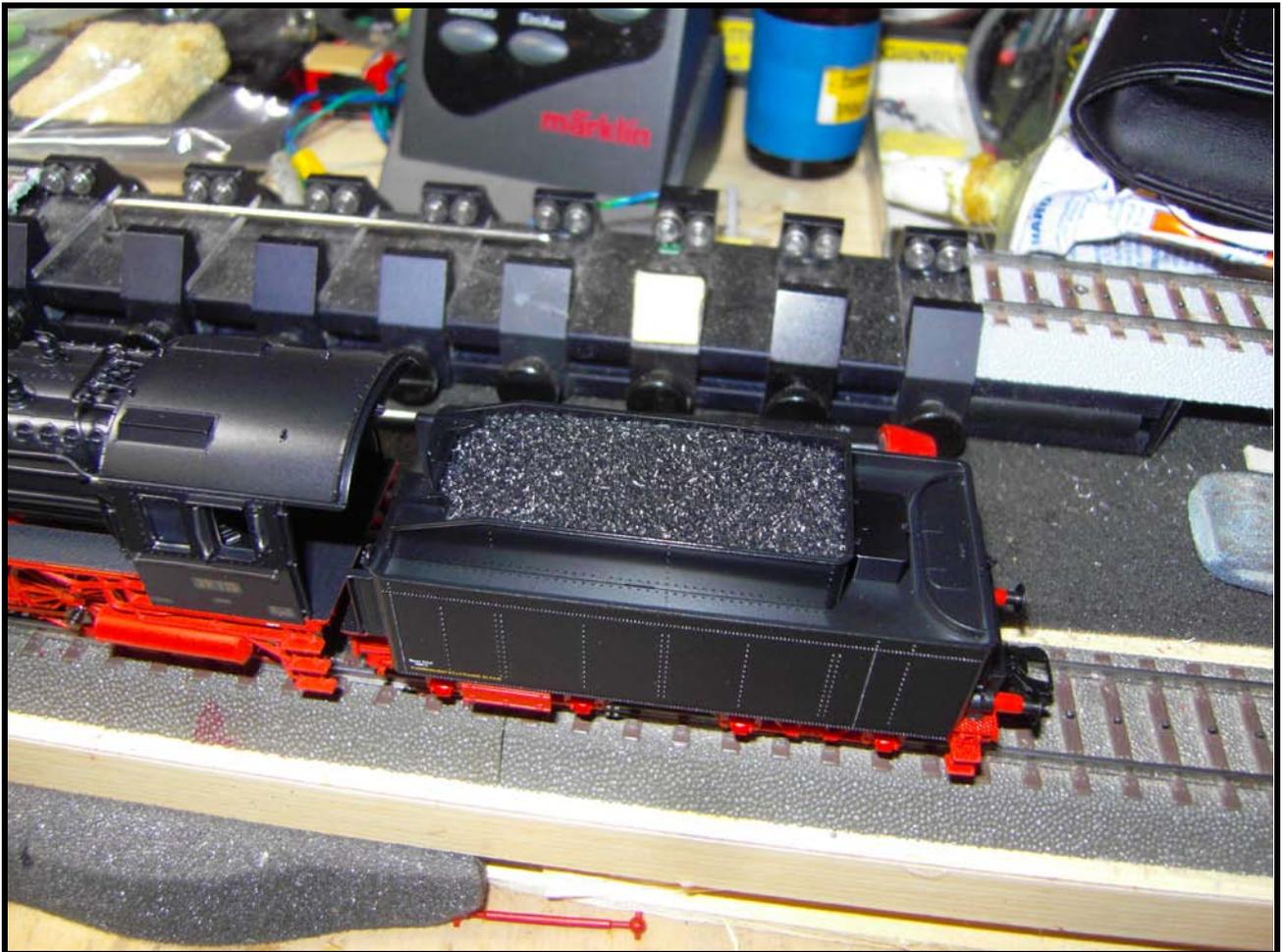


Foto n. 12: il tender 2'2' T 31,5 della Br 39 115 del 2011

** Per chi non avesse letto il mio libro preciso che il mio plastico di Vibaden è stato assemblato la prima volta tra il 1987 e il 1993 (Vibaden 1); smontato nel 1995 è stato, dopo parecchie vicissitudini e un trasloco, rimontato nel 1998 (Vibaden 2); fu digitalizzato tra il 2001 ed il 2002 e rismontato per un secondo trasloco e tra il 2005 e il 2006 rimontato nella sede dove è attualmente (Vibaden 3).*

La sua storia è fruibile nel sito www.3rotaie.it "Il plastico Vibaden la storia".

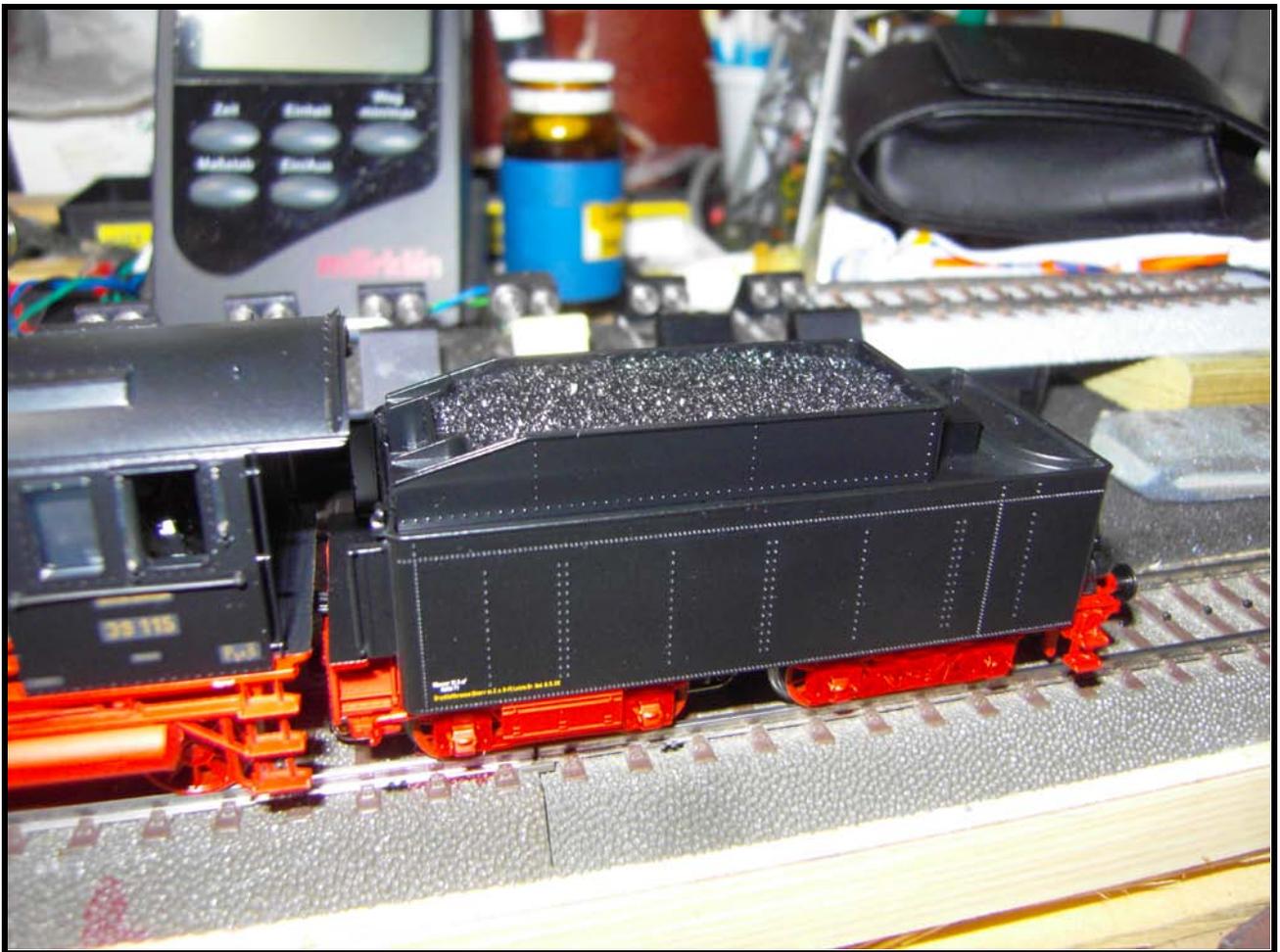


Foto n. 13: il tender 2'2' T 31,5 della Br 39 115 del 2011



Foto n. 14: parata di diversi tender nel deposito di Vibaden nel 2003 (M. Palazzo)

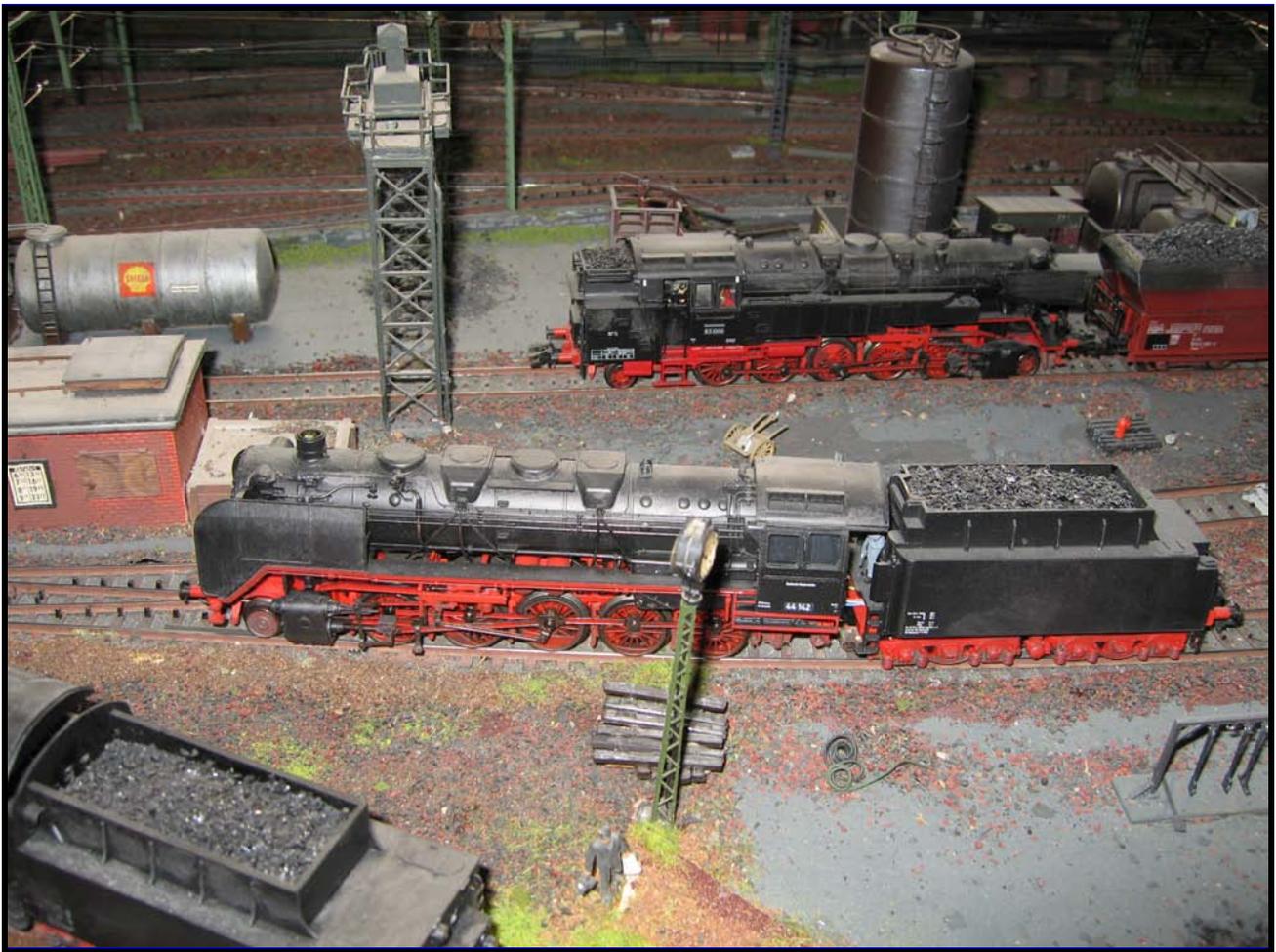


Foto n. 15: il tender 2'2' T 34 della Br 44 142 modello del 2005 (M. Palazzo)

SMONTARE IL MANTELLO

Come già accennato parlando dei carrelli, per smontare il mantello si debbono scostare di poco gli stessi e svitare 4 viti.

Per operare meglio, trattandosi di una locomotiva ricca di particolari riportati e delicati e prestate particolare cura alle valvole sul tetto esempio quelle vicino alla cabina di guida che vedete nella [foto n. 16](#), è bene adagiare La Br 39 in una culla di morbida gommapiuma, con sottomano le istruzioni ([foto n. 17 e n. 18](#)).

È meglio disporre di un cacciavite di precisione lungo per svitare le due viti *a taglio* celate nei gruppi cilindri, facile allentare invece quelle sotto la cabina di guida (sempre a taglio); riponete le 4 viti in un contenitore a portata di mano ([foto n. 19, n. 20 e n. 21](#)).

Per allontanare meglio il mantello si deve sollevare dal lato cabina, come nella [foto n. 22](#). Questa immagine era stata già richiamata da me per la questione delle *valve* non ben assemblate dei serbatoi sotto le cabine di guida.

Nella [foto n. 23](#) il mantello è stato allontanato e mette in chiara evidenza il foro dove inserire il dispositivo fumo.

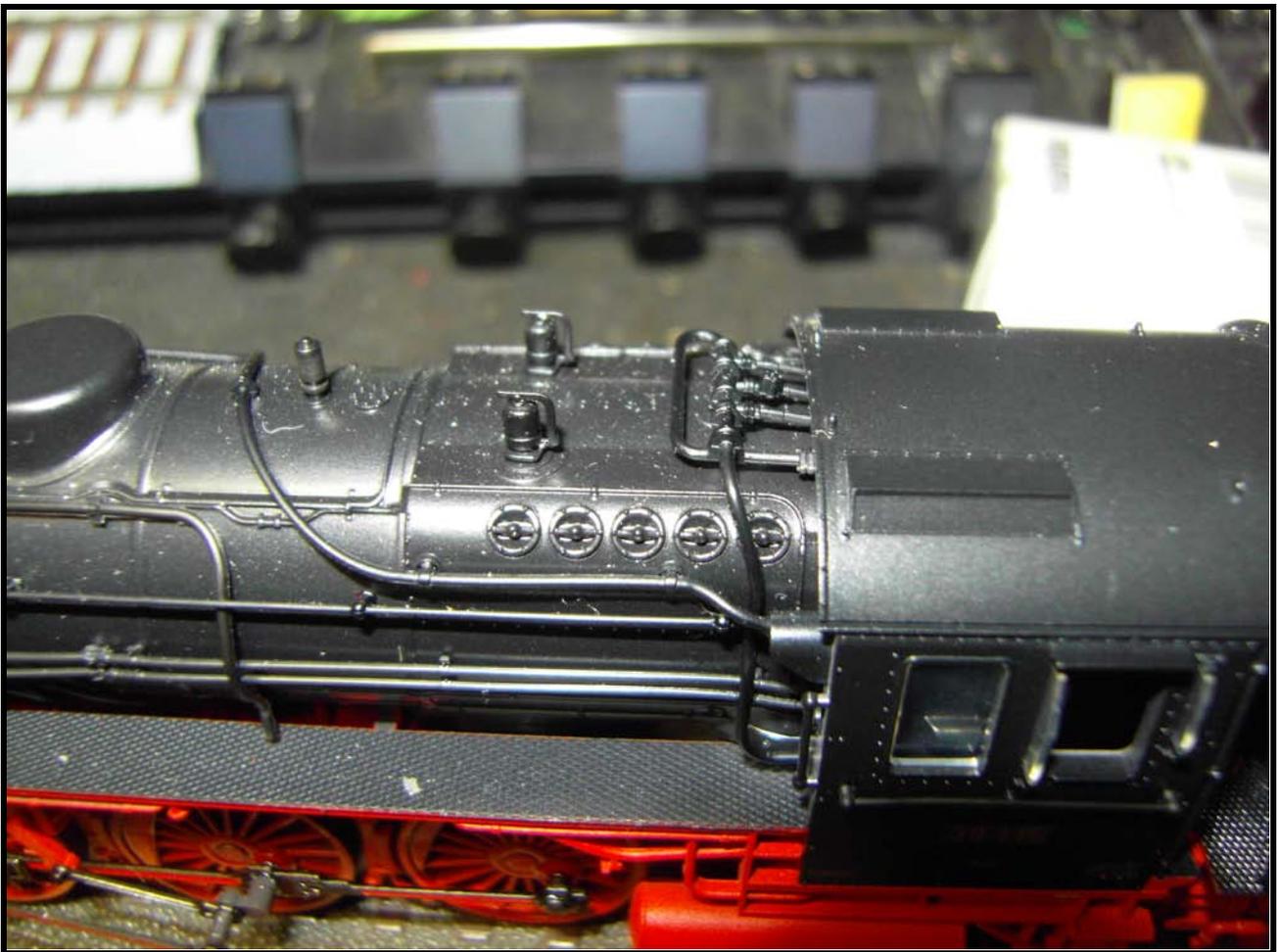


Foto n. 16: le delicate valvole e fischi sul tetto della Br 39 115 sul banco di lavoro

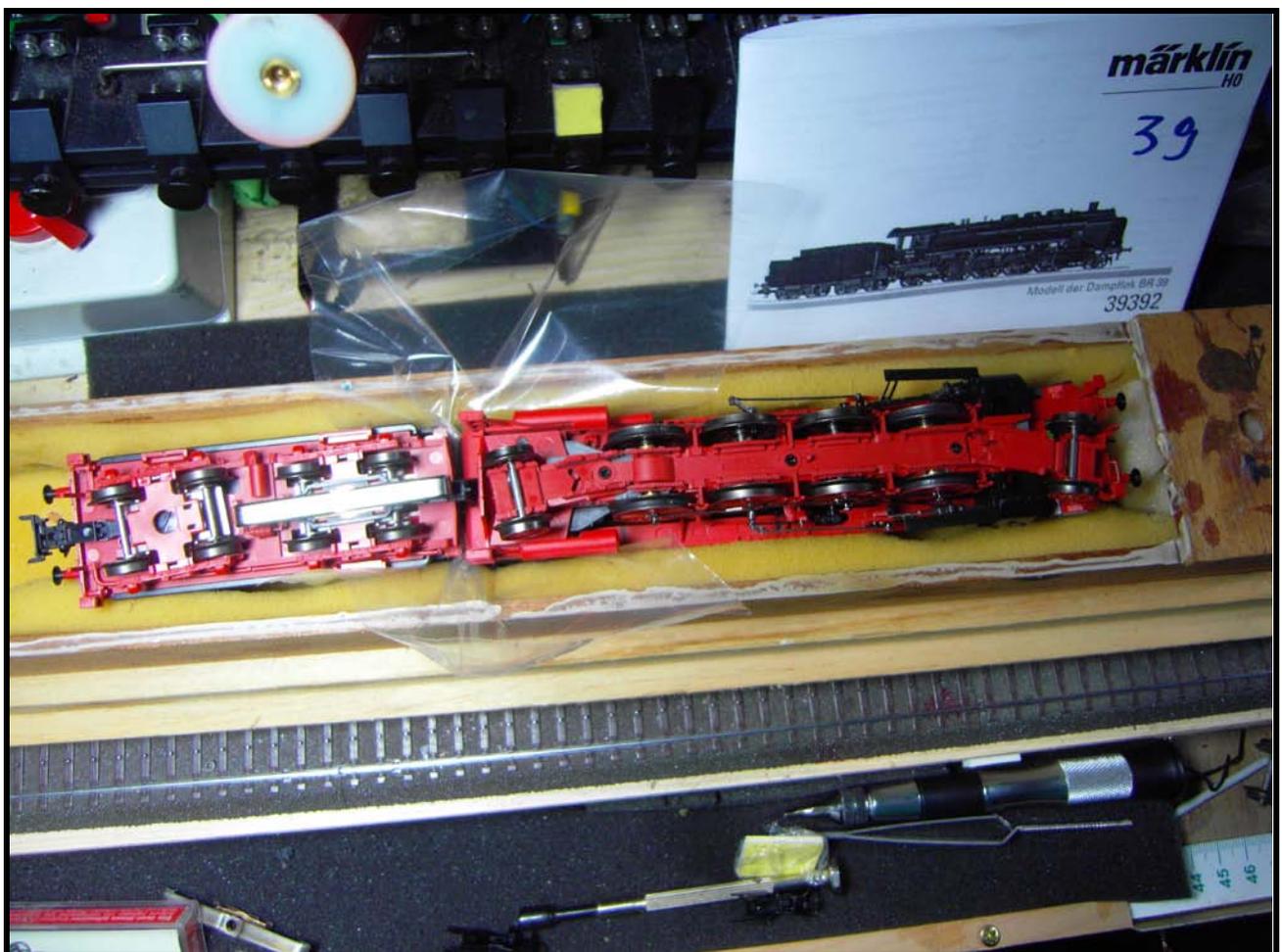


Foto n. 17: la Br 39 115 nella culla protettiva

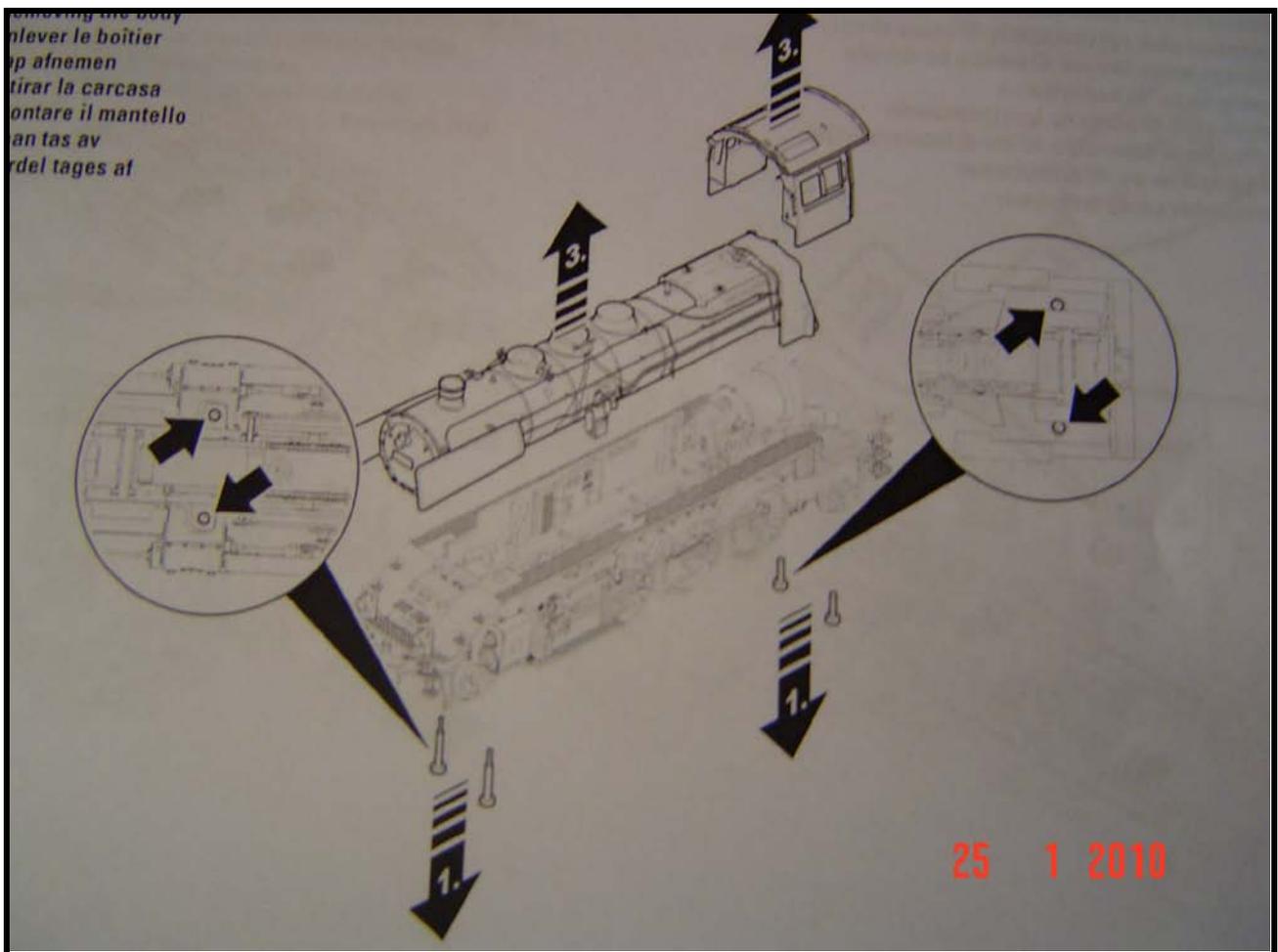


Foto n. 18: le istruzioni Märklin per smontare la Br 39 048 o 115 non sono cambiate

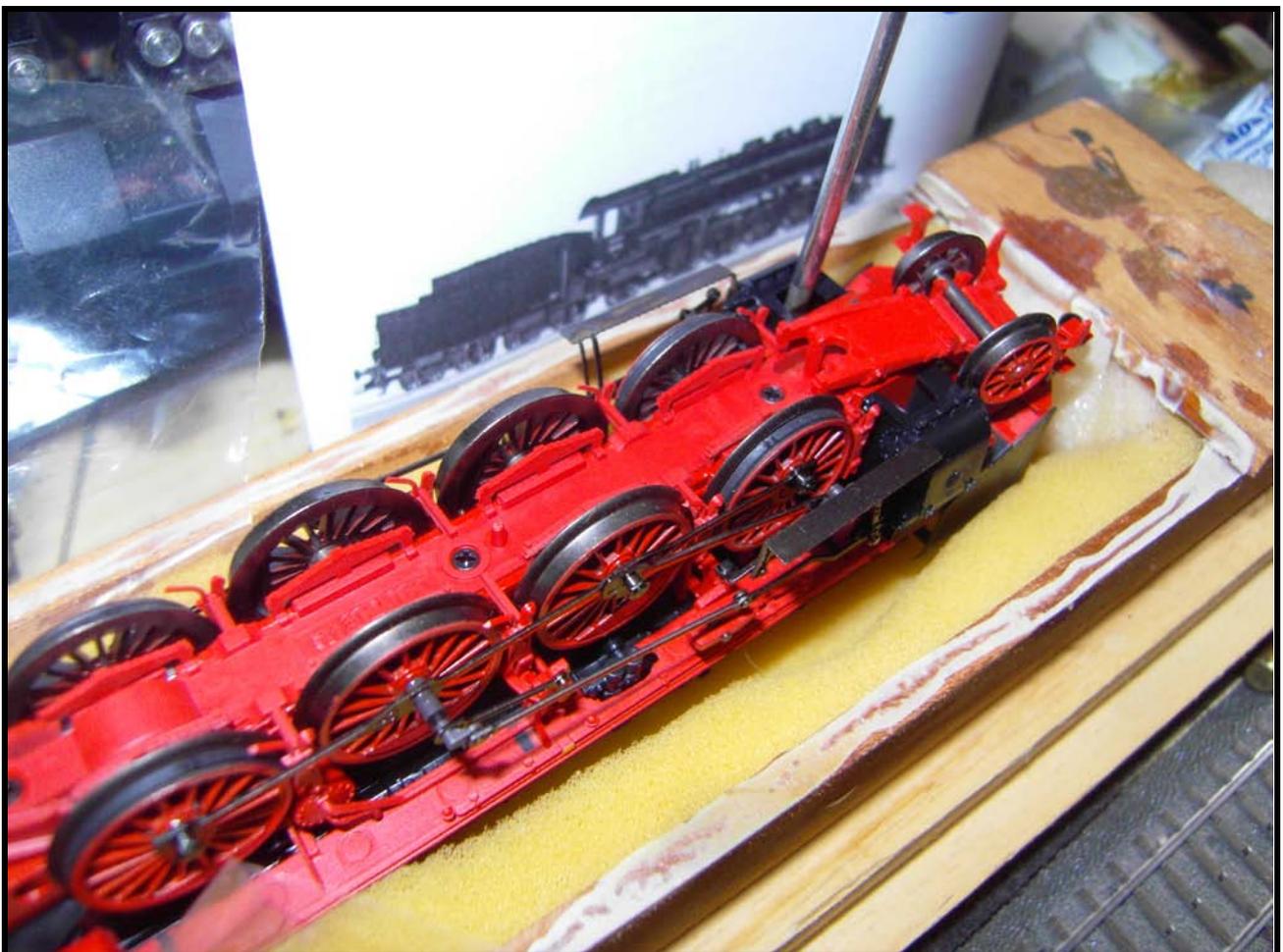


Foto n. 19: un cacciavite lungo per allentare le due viti nei gruppi cilindri

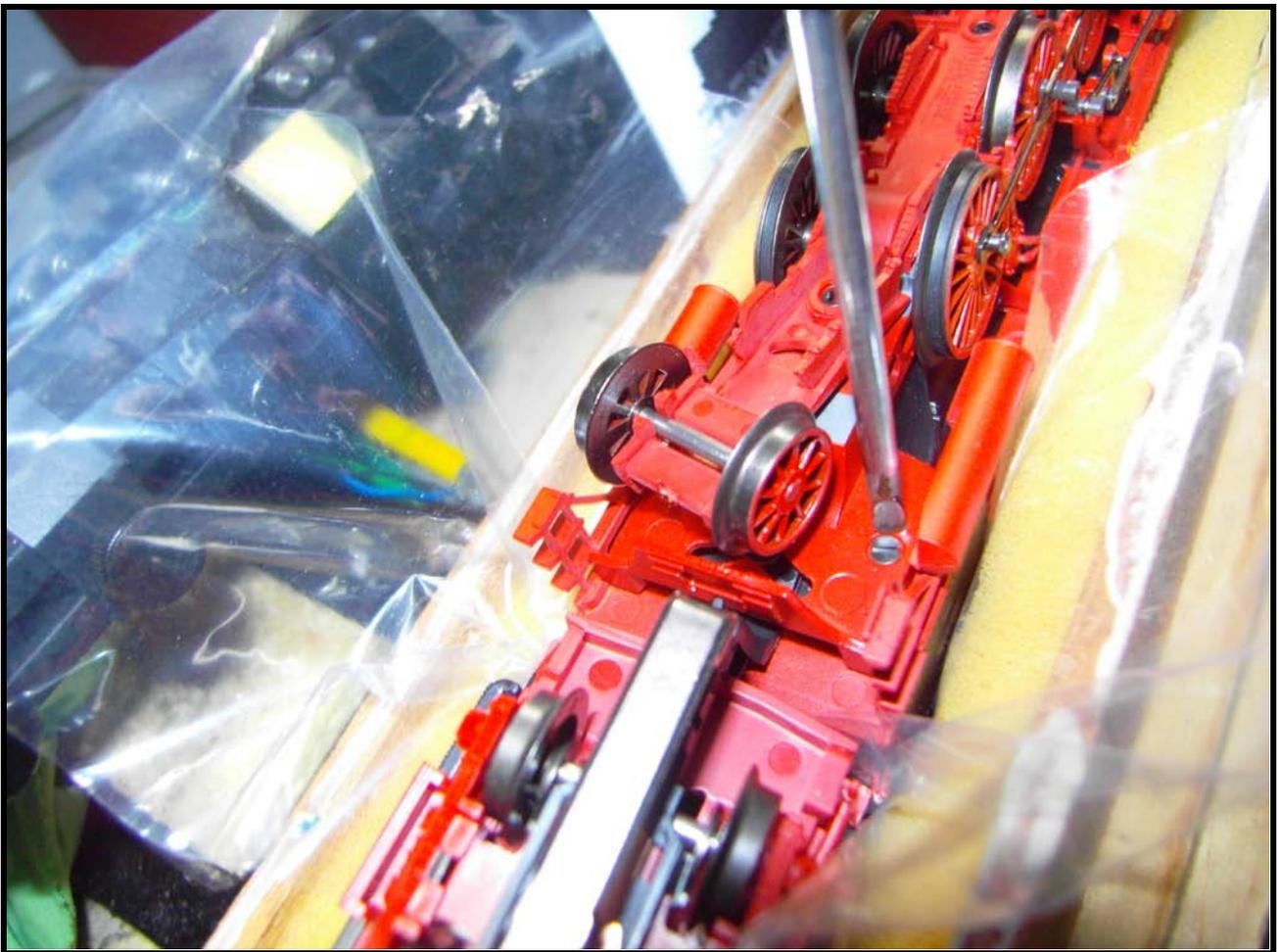


Foto n. 20: le due viti più corte sotto la cabina di guida della Br 39



Foto n. 21: particolare delle 4 viti della Br 39 115 ben conservate in una scatolina



Foto n. 22: si deve alzare dal lato cabina per smontare il mantello delle Br 39 (notate il serbatoio e il segno dello stampo)

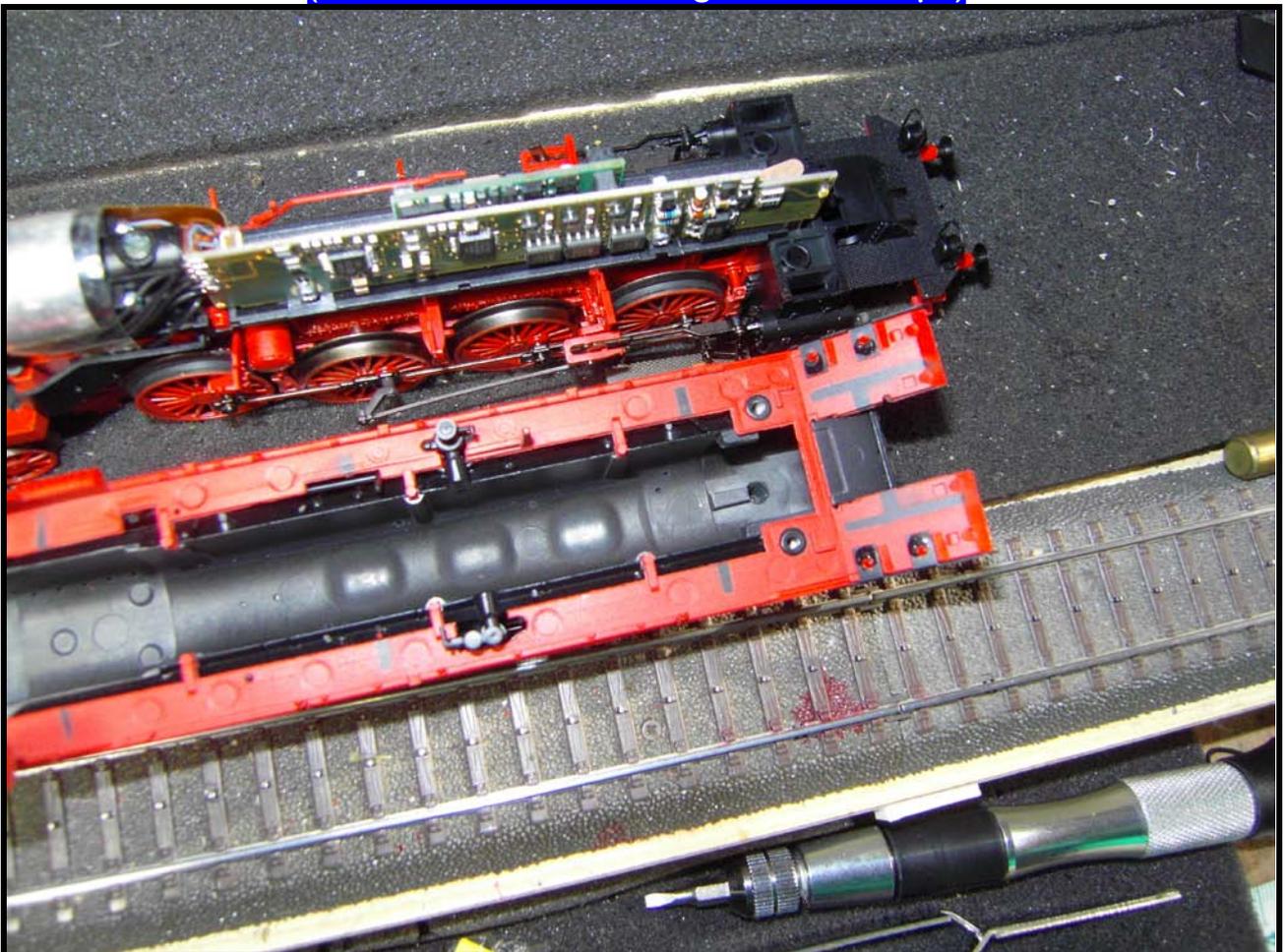


Foto n. 23: il mantello allontanato della Br 39 115 del 2011

MONTIAMO IL DISPOSITIVO FUMO 72270

Nel **Capitolo 56°** dedicato alla nuova Br 064 305-6, parlando del non facile inserimento del cannellino fumo **72270** nello stretto foro del mantello (in quel caso c'erano altre *problematiche* che non ripeterò), vi avevo dato una dritta, un trucco cioè, che mi arrivava da Paola Spiniello e dalla sua vastissima esperienza di *preparatrice* e *riparatrice* di mezzi Märklin (e non solo), su come poter spingere senza forzare o toccare lo spinotto di rame del contatto centrale del dispositivo fumo. Anche in questo modello ho usato la stessa chiave a tubo (**foto n. 25**). Attenzione però: prima di rimontare tutte le viti (ne sono sufficienti due per dare massa al **72270**) provate se il dispositivo fuma e se vedete lampeggiare le luci o, come mi è capitato non una volta, la loco non funzionare del tutto, riaprite e girate leggermente il cannellino. Questo problema manifestatosi già con la loco del 2009 deriva dal fatto che se il contatto spinge malamente la lamella (che si intravede nelle **foto n. 23 e n. 24**) questa può toccare parti del circuito stampato, causando problemi.

TRUCCO *È meglio allora attaccare del vecchio nastro trasparente sulla parete del decoder, prima di rimontare per evitare guai.*



Foto n. 24: il dispositivo fumo 72270 è appena inserito nel foro

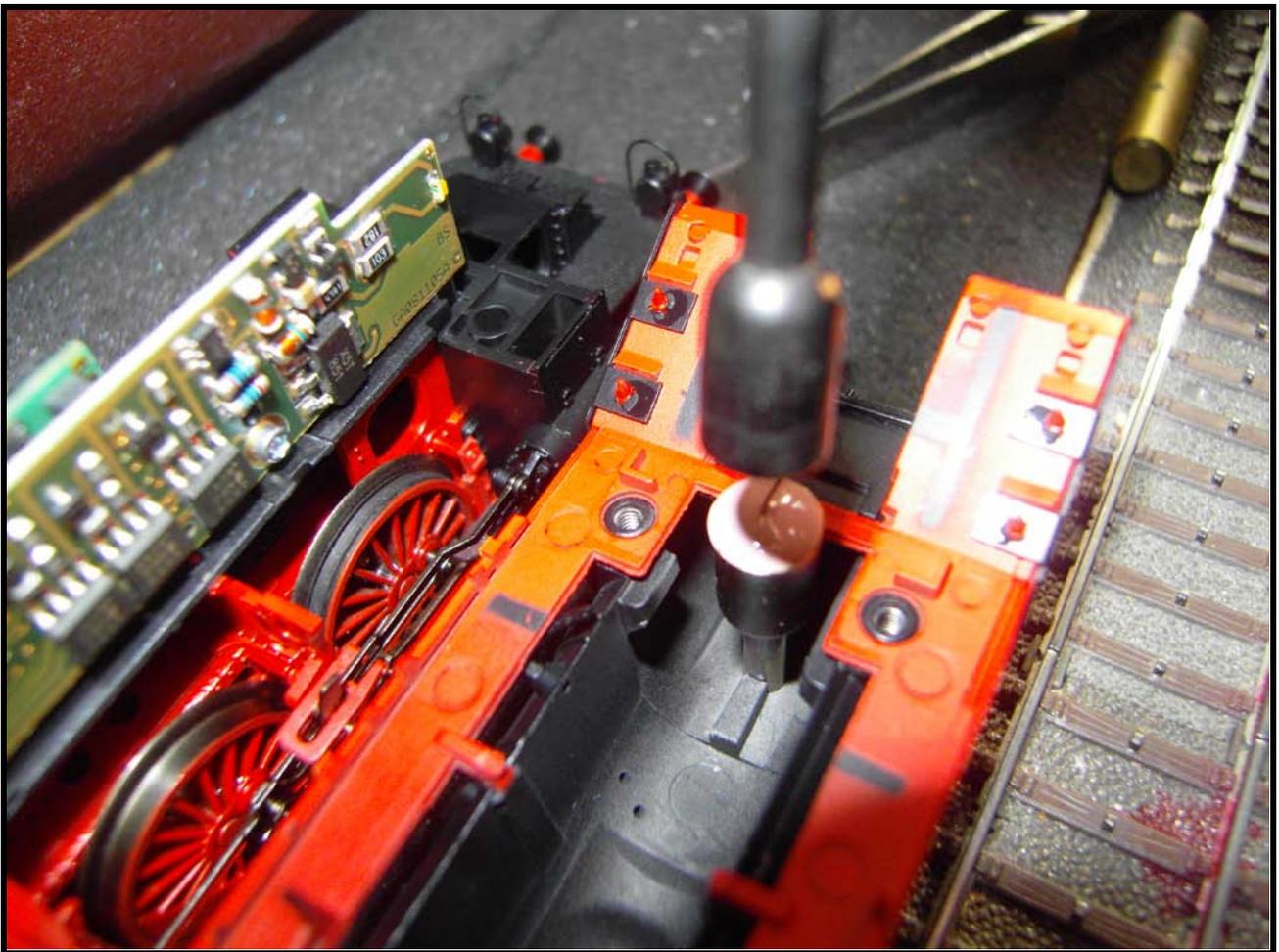


Foto n. 25: il dispositivo fumo 72270 viene spinto a fondo nel foro

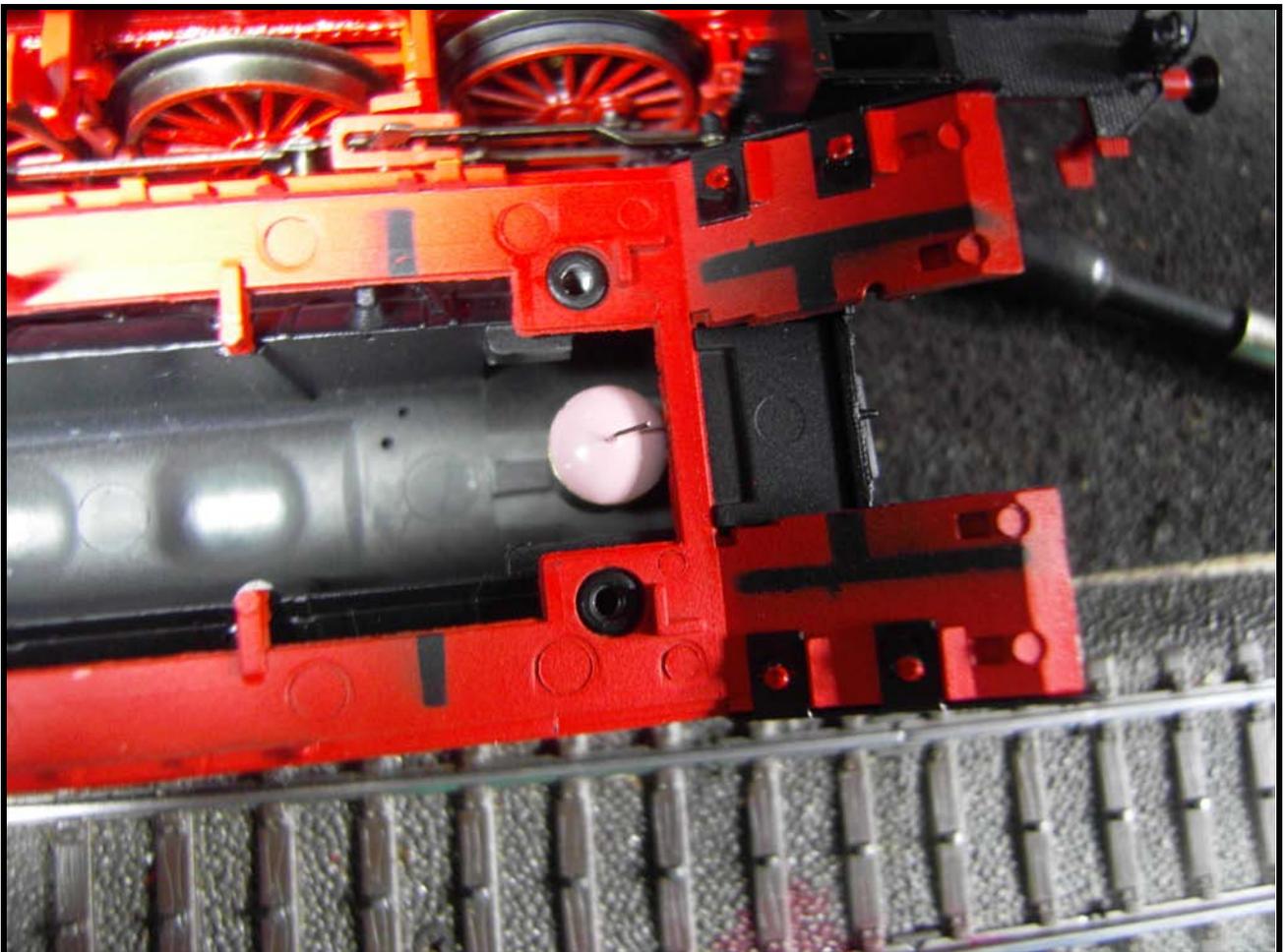


Foto n. 26: il dispositivo fumo 72270 è ora inserito sino in fondo nel foro

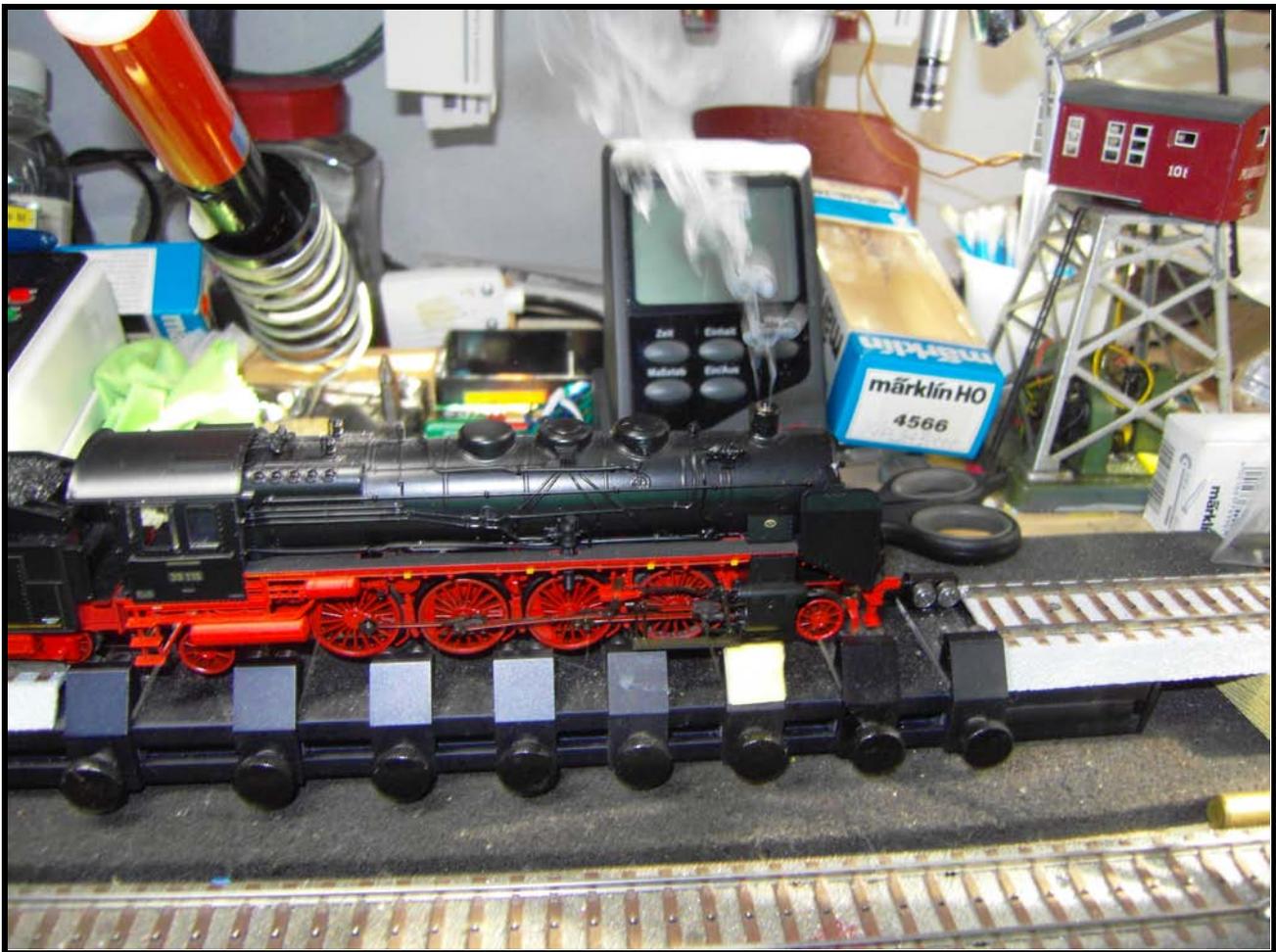


Foto n. 27: il dispositivo fumo 72270 provato sul banco di prova a rulli

LE TARGHE DRG, IL PERSONALE DI MACCHINA E I DELICATISSIMI CORRIMANO DELLA CABINA AVVICINAMENTO DEL TENDER

La cabina è totalmente libera ed il personale di macchina può essere collocato agevolmente dovunque. Unica accortezza sta nel tagliare un paio di millimetri (più o meno le scarpe) al Lokführer, verniciargli nuove scarpe per non lasciare il *tapino* scalzo; tutto per consentirgli di poggiare quel benedetto gomito in modo naturale sulla finestra priva di vetro (foto n. 28).

Prestate inoltre massima attenzione ai corrimano verticali tra cabina e tender perché si possono spezzare (mi è successo con le 01 e 001, nei modelli recenti). Come vedete anche il corrimano sopra la scritta *Deutsche Reichbahn* non è perfetto, sempre nella foto n. 28.

Una volta accostato il tender, col sistema a scatto variabile visto anche nella recente 03 1001, modello Insider del 2010, foto n. 29, lo spazio tra i due carri è veramente esiguo, anche se non proprio in scala perfetta. Ricordatevi però che per effettuare la manovra di avvicinamento è necessario allontanare il pattino e non forzare su particolari e sul timone.



Foto n. 28: il personale di macchina può essere collocato agevolmente

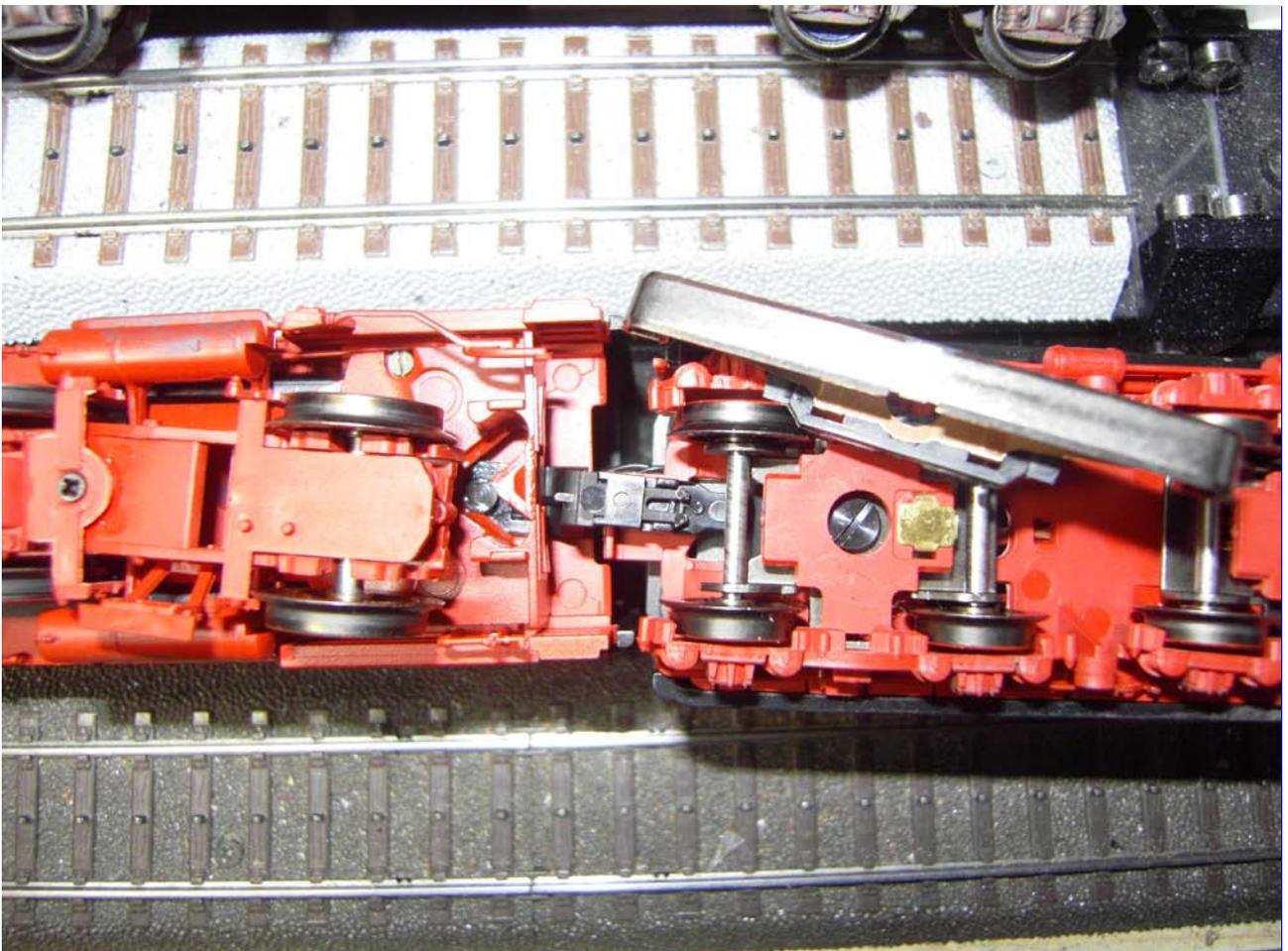


foto n. 29: il dispositivo d'avvicinamento tender/macchina nella 03 1001 del 2010

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

