

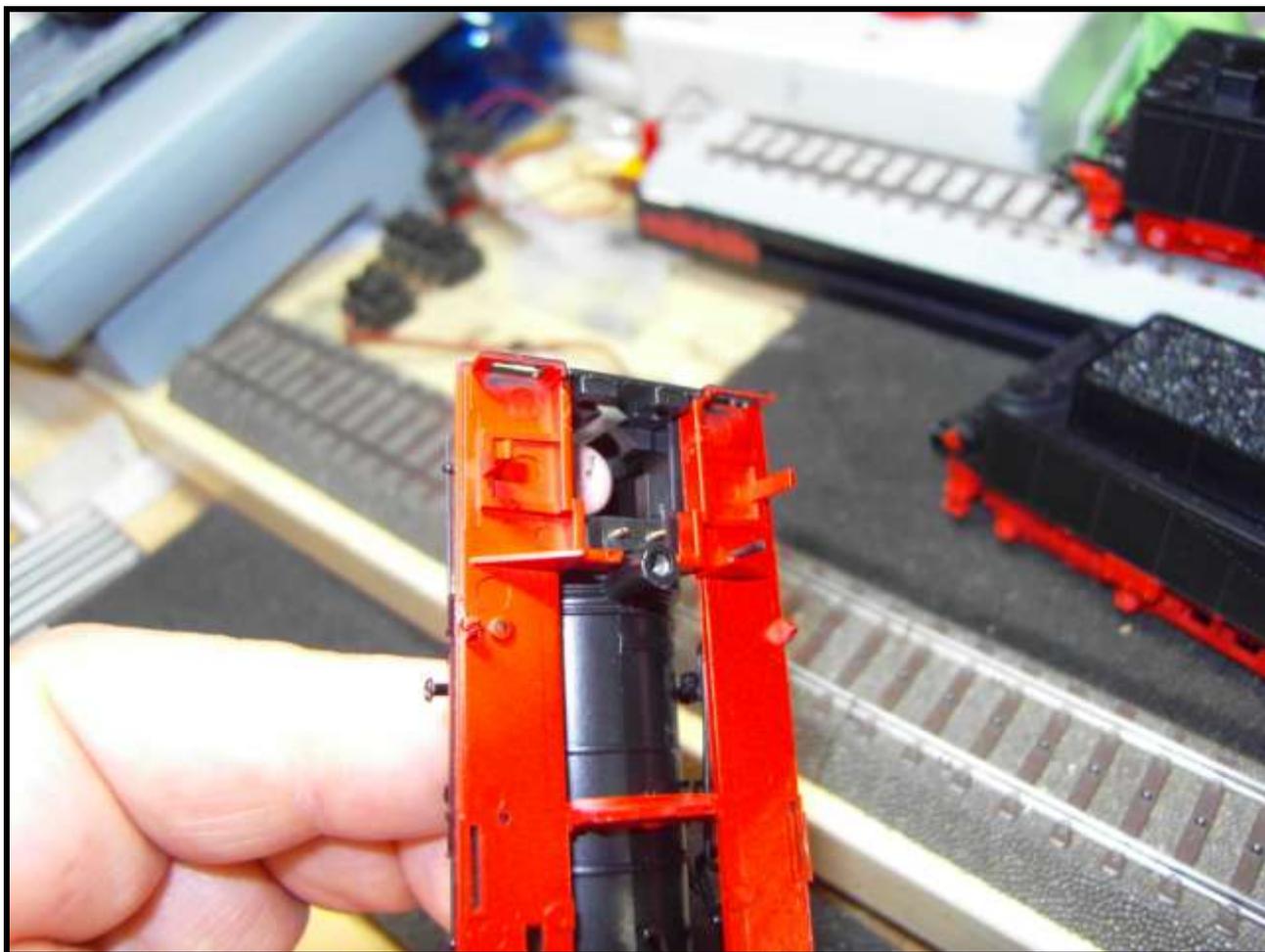
**HO PROVATO PER VOI BR G8.1, 55 E 055 (II PARTE)**

**Märklin art. 37540 – 34550 – 37550 – 37554 – 37580 –  
(e molte altre)**

**RIMONTARE IL MANTELLO E VERIFICA DEI PARTICOLARI**

Smontare e rimontare il mantello, in questi modelli delicati, non è mai una *passaggiata*. Innanzitutto il telaio dei *praticabili* si solleva insieme alla caldaia per effetto degli incastri che lo legano a pompe e serbatoi vari. Secondo le istruzioni (**foto n. 5**) ciò non dovrebbe accadere. Comunque la Märklin ci aiuta con due vistosi supporti/inviti rossi che vanno incastrati in modo preciso al centro di ciascun gruppo cilindri e c'è anche da dire che sollevandosi le pedane zigriate non c'è pericolo di rovinare i supporti dei serbatoi, delle pompe ecc.

Gli “inviti” sono visibili nella sequenza fotografica dalla **foto n. 1 alla n. 4**, stranamente di questi supporti provvidenziali non viene fatto nessun cenno nelle istruzioni (**foto n. 5**), né sono visibili nell'esplosivo e dovrebbero invece nel disegno sporgere da sotto il telaio che porta le pedane zigriate, ma la Märklin prevede il solo distacco della caldaia.



**Foto n. 1: se si sollevano anche i praticabili (in realtà è un pezzo unico) ecco le due sporgenze rosse da incastrare nelle Br 55.**

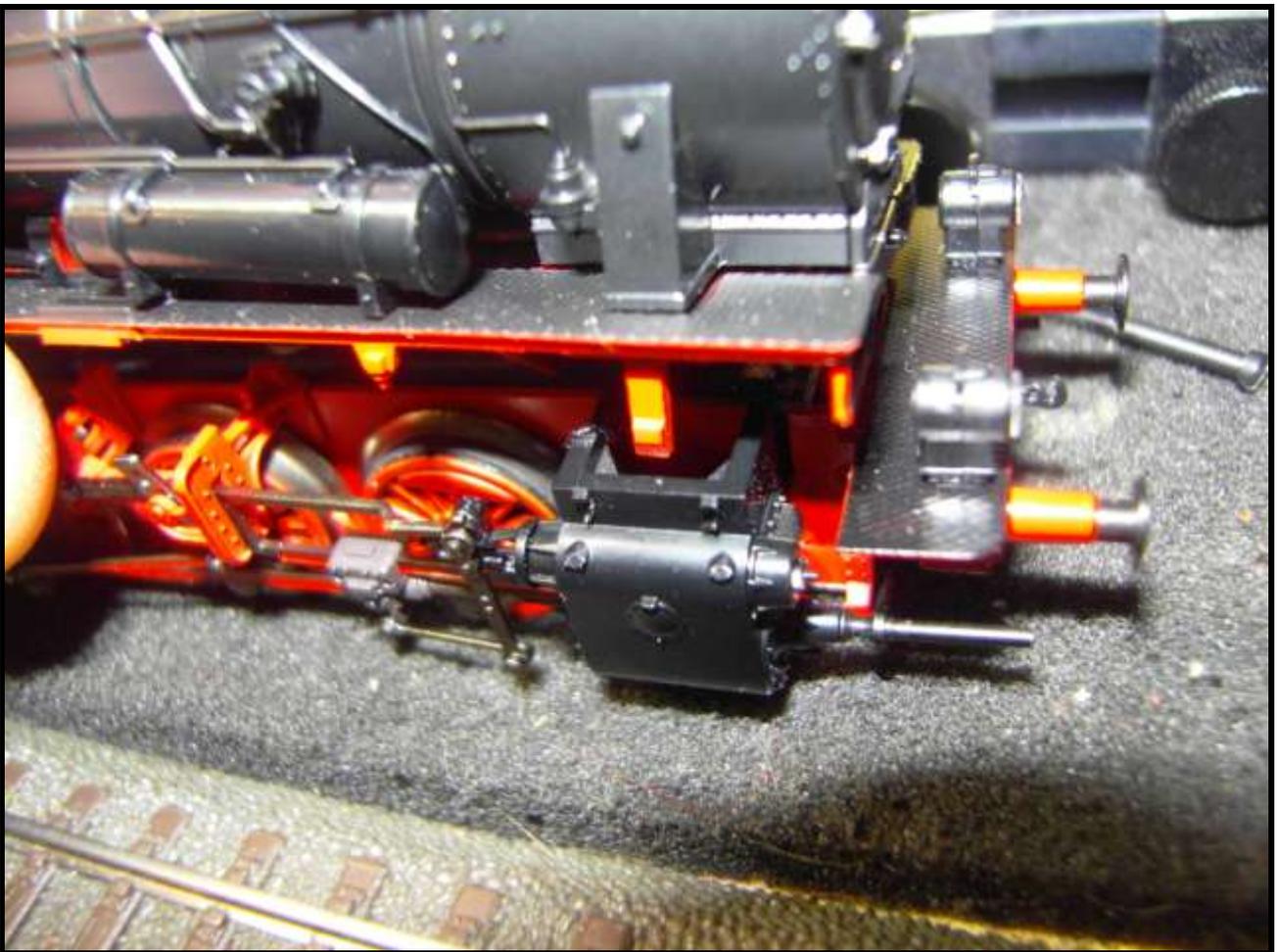


Foto n. 2: le due sporgenze vanno inserite al centro del gruppo cilindri nelle Br 55.

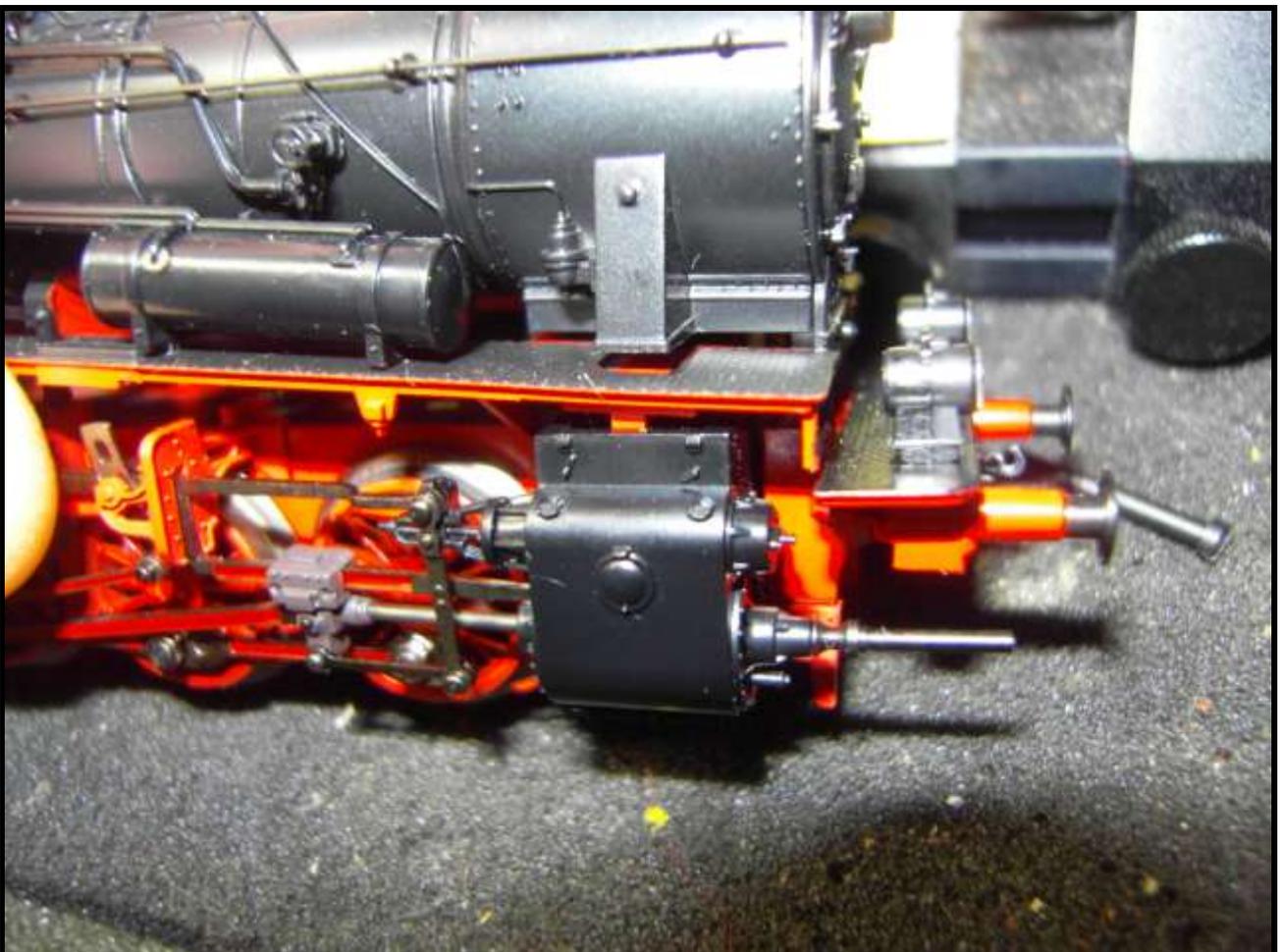


Foto n. 3: un "invito" rosso è quasi inserito nelle Br 55.



Foto n. 4: a fine montaggio non rimangono spazi tra telaio e caldaia.

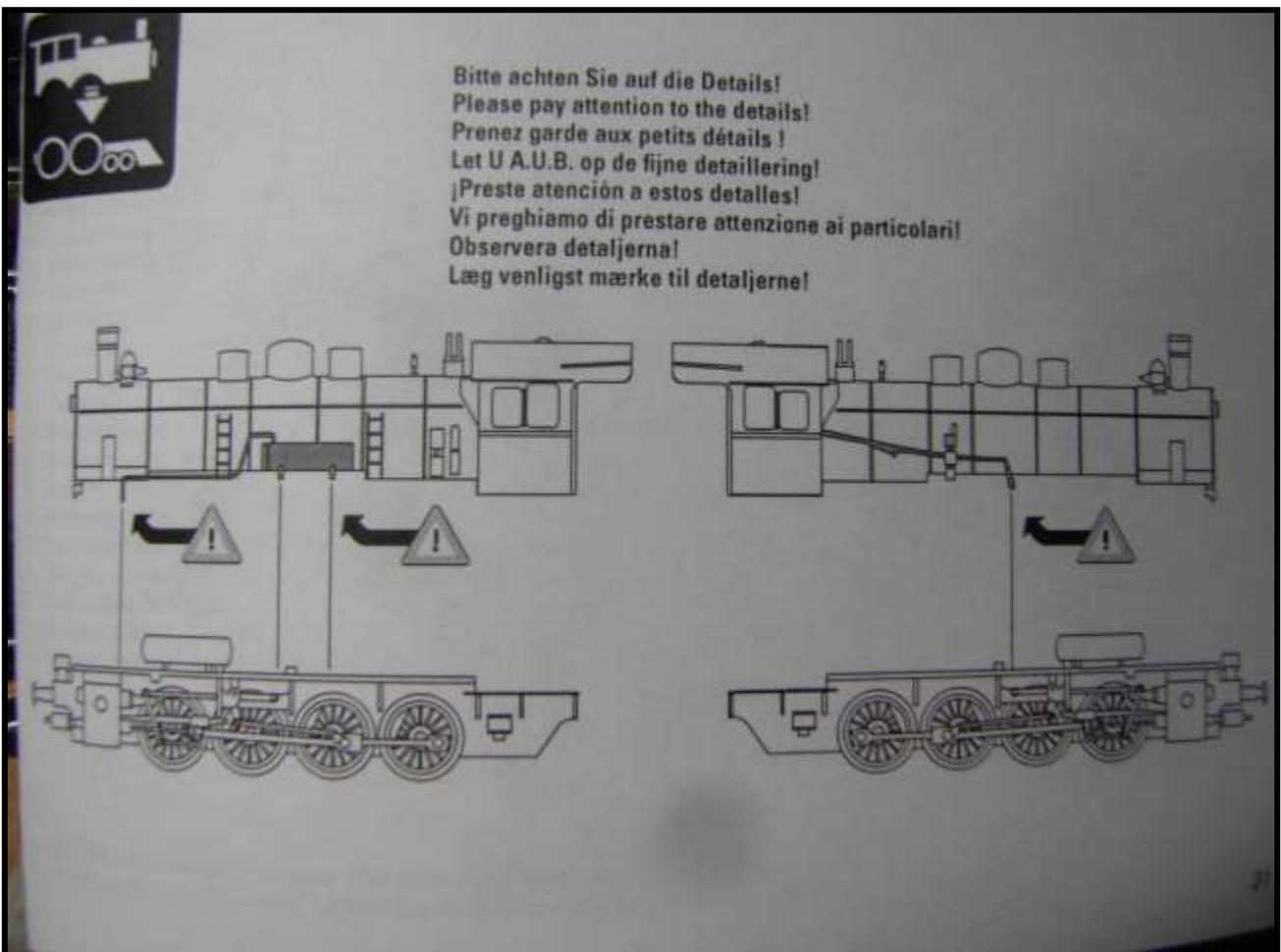
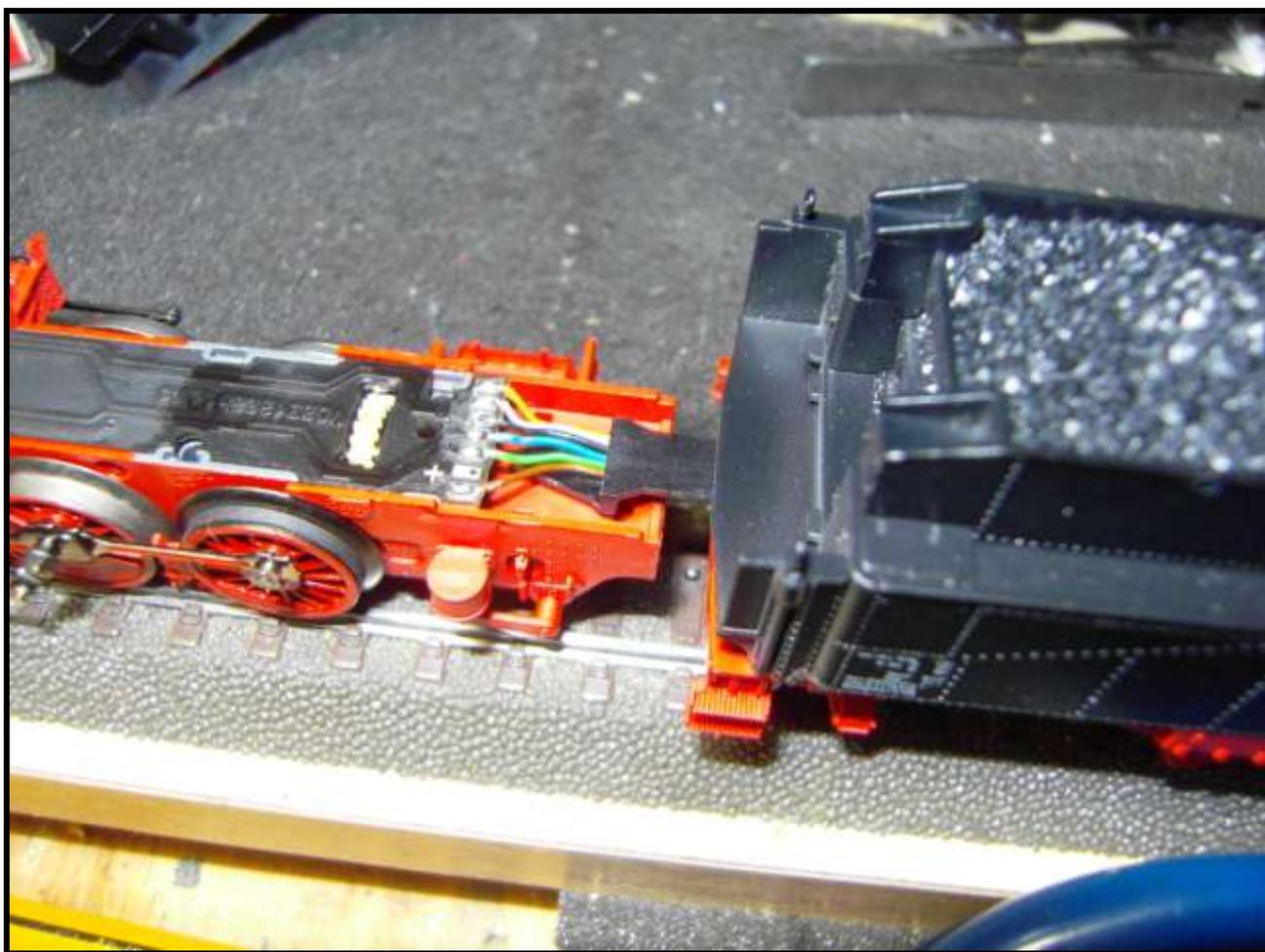


Foto n. 5, i supporti rossi non sono segnalati nelle istruzioni delle Br 55, per la Märklin si dovrebbe sollevare solo la caldaia.

Se riuscite a staccare solo la caldaia è un conto, ma se, come spesso capita, si sollevano anche i praticabili si deve, nel rimontare il tutto, fare una verifica al timone d'allontanamento tra macchina e tender. In caso si sia sollevato dalla sede va reinserito (**foto n. 6**); il timone è, in piccolo, simile a quello delle carrozze e carri di ultima produzione e consente un ottimo avvicinamento tra carro/macchina ed il tender e in curve da 36 cm di raggio (*miniera di sale!*) non fa una... piega!

Difficile spiegare la verifica del corretto funzionamento, basata più su sensazioni *tattili* che, per ora, il computer non riesce a dare: il timone si deve incastrare e muovere regolarmente.

Inutile pensare che si possa aggirare il problema non sollevando i praticabili rossi, basta infatti una mossa sbagliata e il timone si può comunque spostare dalla sede, perché il complesso è elastico, proprio per non causare rotture.



**Foto n. 6: il timone d'allontanamento con i cavi delle funzioni è da verificare si deve nel caso reinserire nella sede, controllando il movimento e l'avvicinamento.**

Sulla caldaia non mancano certo particolari che si possono spostare. Ecco due esempi:

- 1) nella **foto n. 7** si è staccato dalla caldaia, proprio sopra il quarto asse, quello più vicino ai cilindri, una pompa con il volantino (se ne intravede il foro);

- 2) inoltre è da verificare la posizione del praticabile e di un tubo spostato accanto alle pompe Knorr, vicino alla cabina di guida;
- 3) nelle **foto n. 8 e n. 9**, scattate di recente, per la verifica della tenuta della grafite (vedi il paragrafo sull'invecchiamento), ho scoperto che, forse da anni, era uscito dalla sede un tubo che era inserito nel serbatoio posto sul praticabile di sinistra!



**Foto n. 7: sull'asse di sinistra una pompa è uscita dalla sede e ci sono da verificare altri particolari**

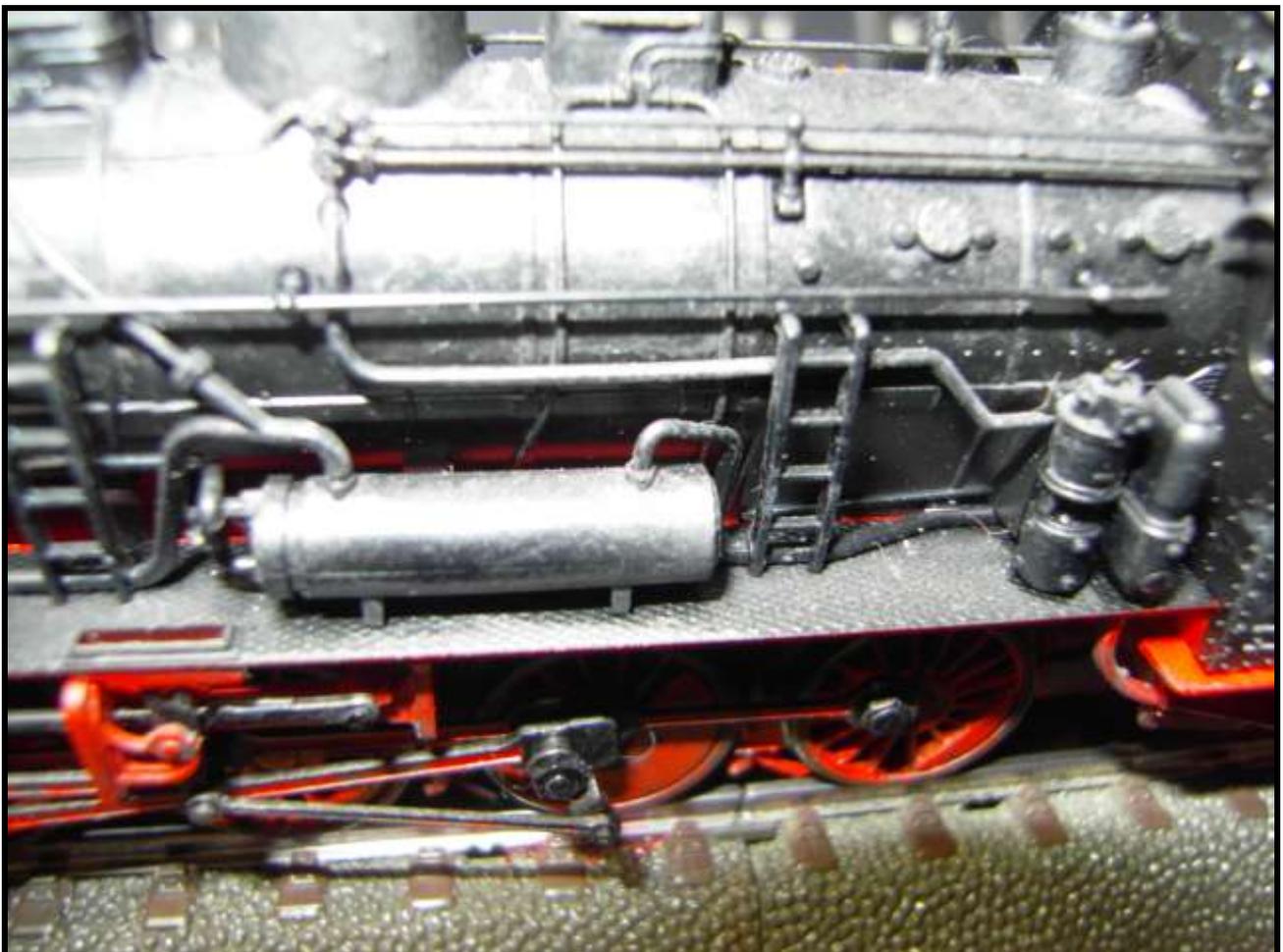
Non proprio fini, perciò non fragili, le varie tubazioni del sottocassa, vistosamente verniciate con l'acceso rosso DB.

Le custodie di protezione delle aste degli stantuffi sono in queste G 8.1 o Br 55 sempre già inserite, mancando, come si sa, il carrello portante anteriore (presente invece nel Gruppo 56).

A parte il clamoroso errore di quel negoziante, accaduto circa dieci anni orsono, non ho mai trovato un... tubo fuori posto nelle *mie* Br 55 nuove. Certo, maneggiando con poca cura le G 8.1, è innegabile che si possa spostare qualche piccolo particolare, applicato a parte: queste sono davvero locomotive *impegnative*. **Un consiglio**, per chi possieda una macchina fotografica, che vale comunque per tutte le, diciamo così, *moderne vaperiere* Märklin: non fidatevi degli occhi, affidatevi a quelli del computer o, per chi possieda le fotocamere con la pellicola, fate delle stampe alla caldaia prima, durante e dopo... l'uso.



**Foto n. 8: sul praticabile di sinistra un tubo si è staccato dal serbatoio.**



**Foto n. 9: il tubo è stato rinfilato nel serbatoio.**

## LE LUCI ANTERIORI

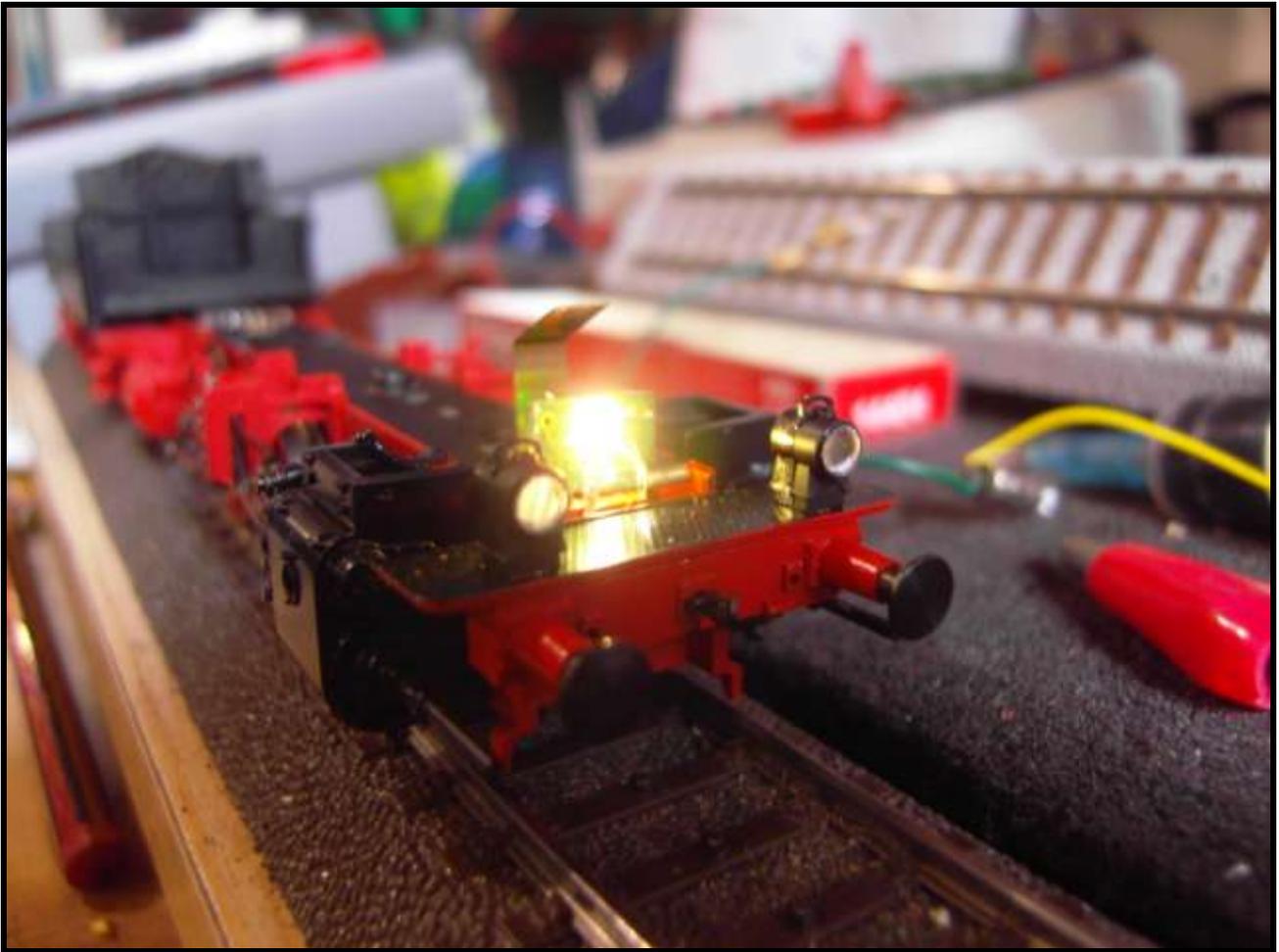


Foto n. 10: i nuovi led molto luminosi, hanno sostituito le vecchie lampadine.

I nuovi led sono luminosissimi (foto n. 10 e n. 11), se messi a confronto con le vecchie lampade ad incandescenza. Sono, è vero, esenti da manutenzione, ma nel caso di un difetto di funzionamento ci si deve rivolgere ad un buon *centro assistenza*, mentre *prima* era sufficiente sostituire la lampadina da infilare nel supporto previsto. Quella forma di *manutenzione ordinaria* era di certo più semplice e alla portata di un normale modellista con un minimo d'esperienza. Era un evento poi alquanto remoto: le lampadine delle mie 55, anche di quelle acquistate più di 10 anni fa, e usate per moltissime ore, non si sono poi ancora bruciate, ma il progresso (elettronico/estetico) esige i suoi *sacrifici*.

Nel buon tempo antico, con le famose *FIAT Cinquecento*, bastava sapere qualche *trucchetto elettrico* e, pur in presenza di un guasto, si poteva ritornare a casa... è molto poco probabile riuscirci oggi con componenti elettronici *saltati* delle nuove super auto!



Foto n. 11: vista di fronte dei nuovi led che hanno sostituito le vecchie lampadine.

### UNA MODIFICA PERSONALE

La scelta di allontanare il *gancione* e il portagancio anteriore è del tutto personale le cui motivazioni, ripetute e riassunte sono: possesso molte locomotive e mi piace che almeno un loro lato (per lo più quello anteriore) sia completo di tutte le condotte realistiche.

Per effettuare questa operazione nelle Br 55 non si deve ricorrere a *drastici sistemi* come ho fatto, prendendomi tutta la responsabilità, con le *mie* Br 64 o 064 (rileggi il **Capitolo 56°**), è qui infatti sufficiente allontanare la molletta di richiamo del timone anteriore, posta sotto il telaio e di cui ho già parlato nelle fasi descrittive dello smontaggio del mantello, nella I parte di questo Capitolo (come nella **foto n. 12**, ripetuta dalla I parte).

Tutto qui? Ovviamente no: tolta la molla il gancio si libera dal suo blocco e può, con una manovra intuitiva, uscire dalla sede, al massimo è sufficiente forzare leggermente tra telaio e pancone.

La bellezza di un frontale modellistico, non deturpato da ganci pur necessari per le manovre in H0, ma relegabili nel ... *didietro* (ih, ih!), è innegabile e lo potrete vedere in numerose foto di questo capitolo.

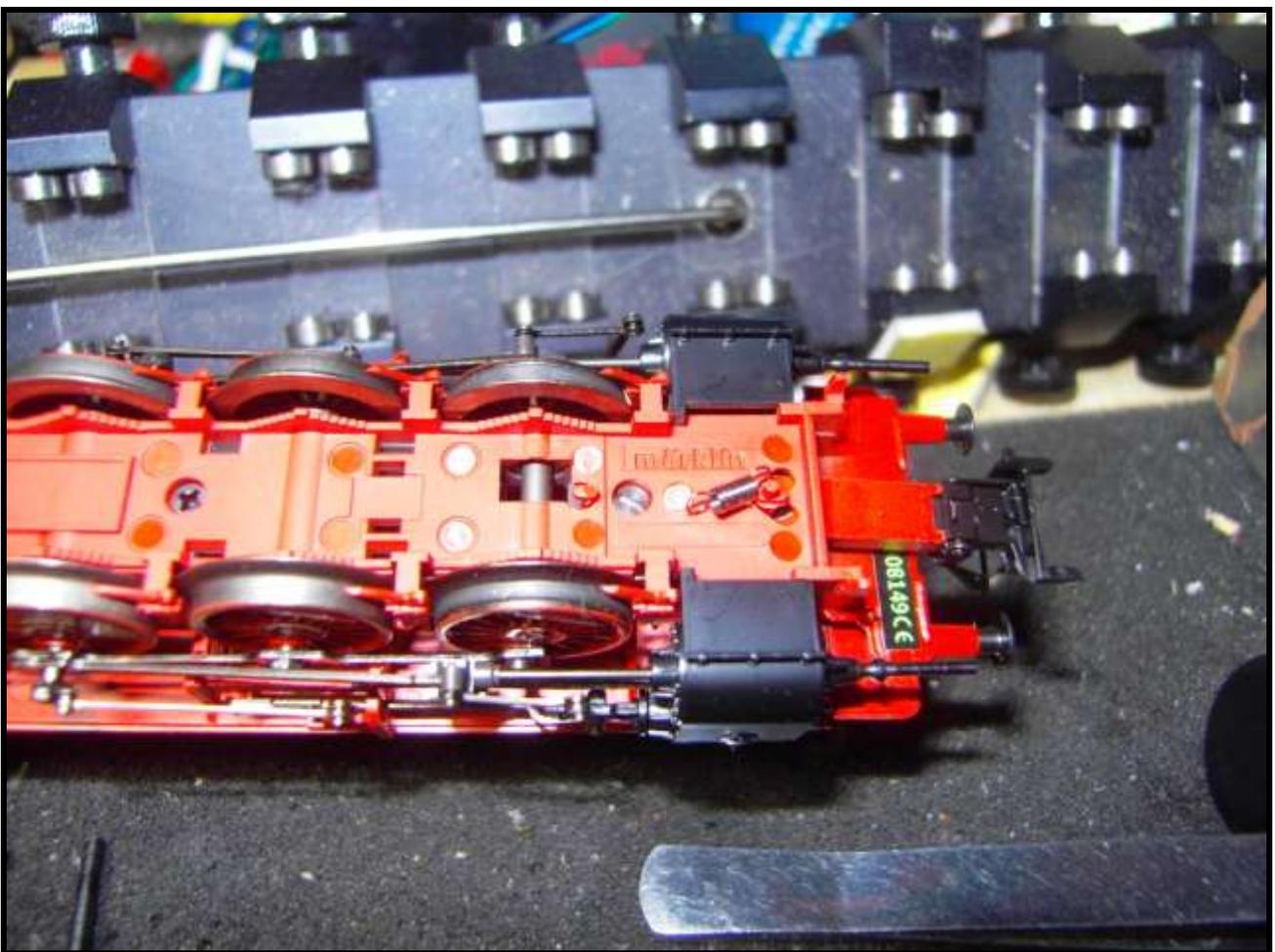


Foto n. 12: la molletta da sganciare per allontanare il mantello o il porta gancio.

Tutto qui? Ovviamente no: tolta la molla il gancio si libera dal suo blocco e può, con una manovra intuitiva, uscire dalla sede, al massimo è sufficiente forzare leggermente tra telaio e pancone (foto n. 13). La bellezza di un frontale modellistico, non deturpato da ganci pur necessari per le manovre in H0, ma relegabili nel ... *didietro* (ih, ih!), è innegabile e lo potrete vedere in numerose foto di questo capitolo.

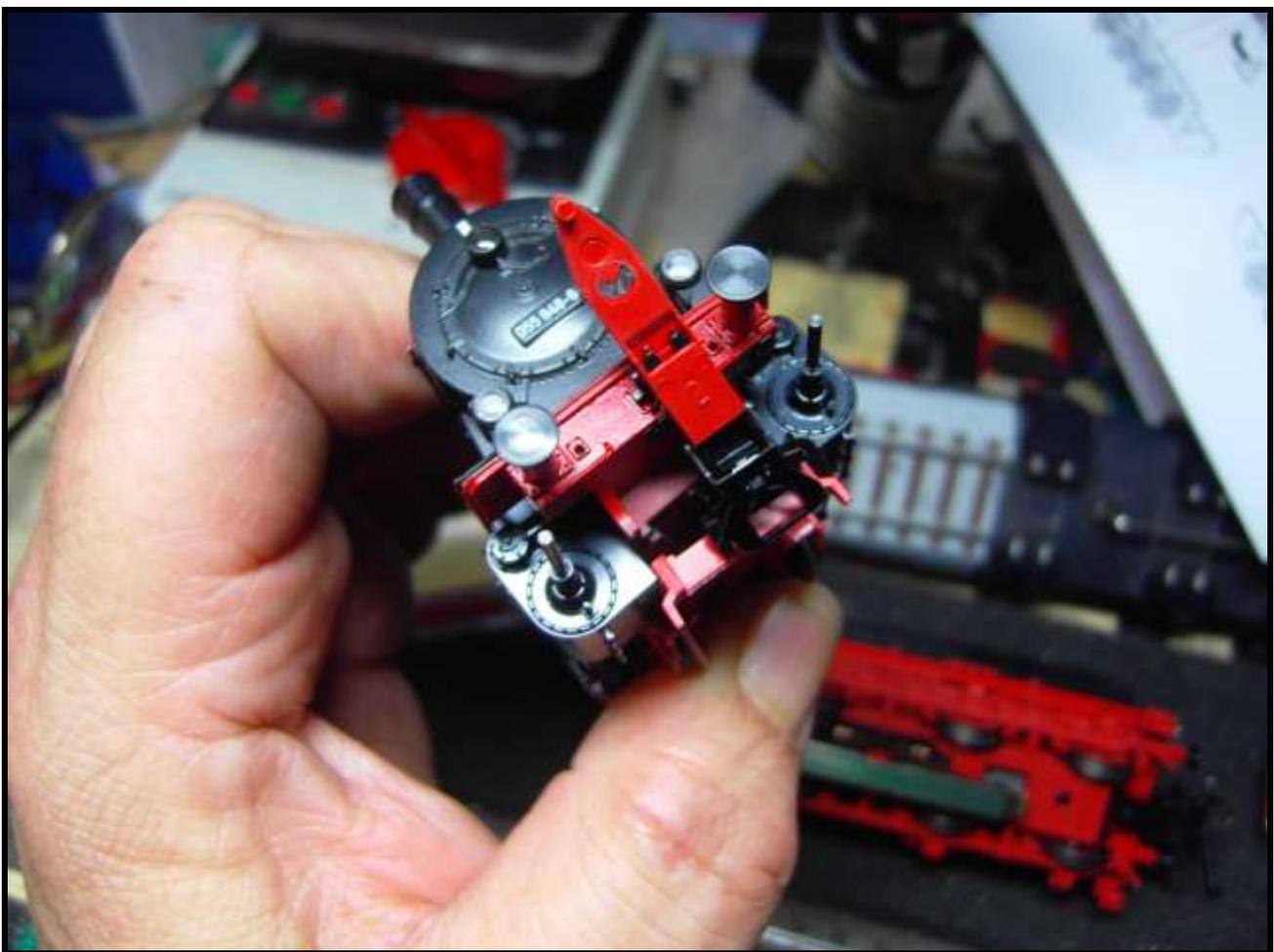


Foto n. 13: il portagancio, allontanato, è, come vedete, enorme rispetto alla parte anteriore di una Br 055.

### **FORZA DI TRAZIONE E CERCHIATURE D'ADERENZA (L'ARTICOLO SU "I TRENI OGGI")**

Nell'articolo apparso nel **n. 211 de "I Treni oggi"** nel lontano gennaio del 2000, di cui riproduco una pagina della mia copia personale (**foto n. 14**), si elogiava la realizzazione e la grande forza di trazione della Br 55 5555, allora appena arrivata nei negozi italiani. Dell'articolo spicca un errore/svariazione: infatti la foto, nella foto, che vedete in alto nella pagina fu stampata in modo speculare (succedeva con le diapositive), certo un sintomo della poca attenzione dedicata in generale alla Märklin (*e lasciamo perdere questo discorso*). Poi è da mettere in evidenza che anche l'esperto della Rivista allontanò, come ho sempre fatto anch'io, i praticabili avvolgenti insieme alla caldaia.



Foto n. 14: nel gennaio 2000 la recensione sulla Br 55 5555 nella Rivista "IT oggi".

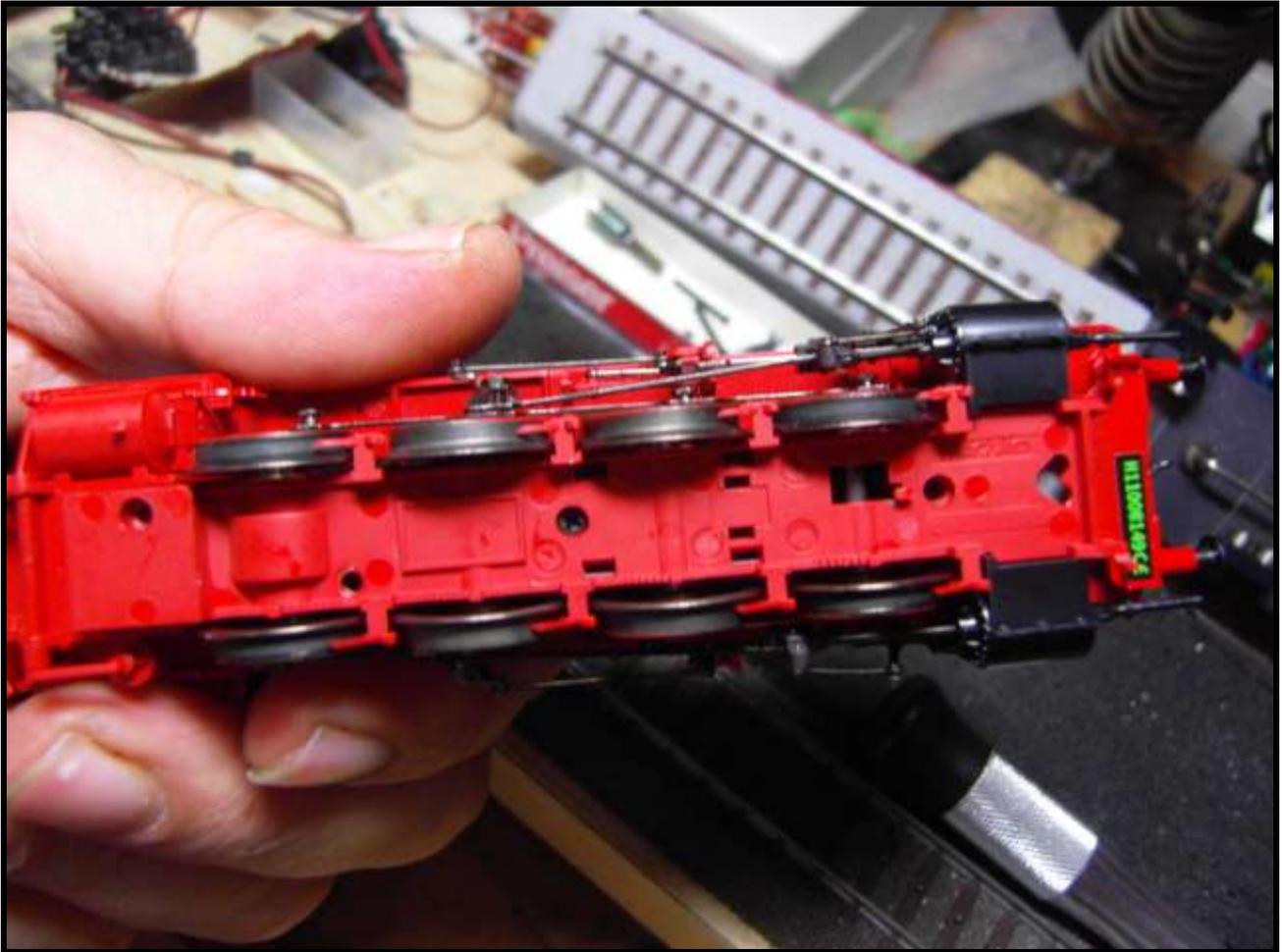
La locomotiva Br 55 fu, come costume per la Rivista, provata solo analogicamente, sicché non fu segnalata la bassissima velocità minima della macchina in digitale (art: 37550) da me rilevata in 1,8 km/h e nell'articolo segnalata come 17 km/h (*sic!*). C'è da chiedersi con quale trasformatore analogico fossero effettuate quelle prove...

Nemmeno fu possibile, *in quell'articolo*, mettere in evidenza che nello esercizio con il Digital una Br 55 può impiegare persino 120 cm e più per arrestarsi, grazie al volano "elettronico", fu accreditata di uno spazio d'arresto di appena 40 cm (*arisic!*)

Fu messo in evidenza che la vaporiera aveva ben 4 cerchiature, come si vede bene nella foto n. 15. Non ne ho mai dovuto cambiare quelle *anteriori* (e forse nemmeno una di quelle posteriori)... secondo me quelle subito dietro la distribuzione sono rognose come nelle Br 38 e Br 39 o Br 55: sappiate che nelle istruzioni, sia nei libretti vecchi che in quello del 2011, viene spiegato solo come sostituire quelle... facili!

Ancora una volta ci viene in aiuto l'espertissima Paola Spiniello: mi ha spiegato che si può, per agevolare l'operazione, svitare la famosa vite a stella centrale (dopo le altre 3, come ovvio) e allontanando il carter e poi l'asse dopo aver svitato la biella, a quel punto la sostituzione delle

cerchiature, **art. 7153 o nuovi numeri**, diviene semplice come per le 218 diesel (vedi il **capitolo 26°**). Se vivete a Milano, fatelo fare a Paola.



**Foto n. 15: sono ben 4 le cerchiature d'aderenza e quelle vicine ai cilindri non sono di certo semplici da sostituire, perché si deve allontanare il carter.**

### **UNA NUOVA POTENTE VOCE**

Un difetto della Br 55 3634, che possiedo, e che fu la *prima* ad aver avuto una “voce”, è il ridotto impatto sonoro.

Se viene usata insieme ad una Motorola o ad una nuova mfx il suo *belato* è ben poca cosa e in un impianto con rumori d'ambiente di sottofondo (io uso ad esempio delle registrazioni o dei suoni prodotti da un aggeggio della Noch) e praticamente è appena percettibile.

La Märklin ha recepito le critiche e, per quanto ne so, almeno in questo modello (non li possiedo tutti!) di 055 848-6 del 2011 ha inserito, sotto la riproduzione del carbone, nel tender, due altoparlanti ben visibili nella **foto n. 16**: il risultato è ottimo. Si può addirittura abbassare il suo volume durante le regolazioni con la CS 2.



**Foto n. 16: ben 2 gli altoparlanti nascosti sotto il carbone nel tender!**

### **INVECCHIAMENTO CON LA GRAFITE**

Come al solito questo *critico argomento* può non interessare affatto, oppure sì. *De gustibus*. Nel mio libro (§ 9 “Invecchiare i rotabili...”) ho spiegato la tecnica appresa dal Maestro Aldo Festola, animatore un tempo del Sabotino Club di Roma. C'è anche da dire che le nuove colorazioni delle locomotive Märklin sono oggi più realistiche che nel passato e riproducono meglio le macchine *nuove* e ben curate che si ammirano nei numerosi Musei ferroviari tedeschi.

Poiché non penso che una Br 055, al termine poi della sua carriera, fosse tanto ben tenuta, anni fa ne ho invecchiata una che avete visto nelle [foto n. 8 e n. 9](#). Nella [foto n. 17](#) la sua livrea è messa a confronto con quella della nuova Br 055 848-6 uscita nel 2011. Per altre 55 come quella DRG degli anni Trenta, sonorizzata dalla ESU-Märklin nel 2005 ([art. 37540](#)) ho scelto una invecchiatura *soft*, vedi le [foto dalla n. 18 alla n. 20](#), scattate nel 2005 nel vecchio laboratorio di Vibaden 2.

Nella [foto n. 21](#) livree molto invecchiate di una Br 011 e una Br 055, ambientate nei primi anni Settanta.



Foto n. 17: livree a confronto della nuova 055 848-6 del 2011 (a sinistra, senza alcun intervento) e della 055 635-7 (molto invecchiata) del 2002.

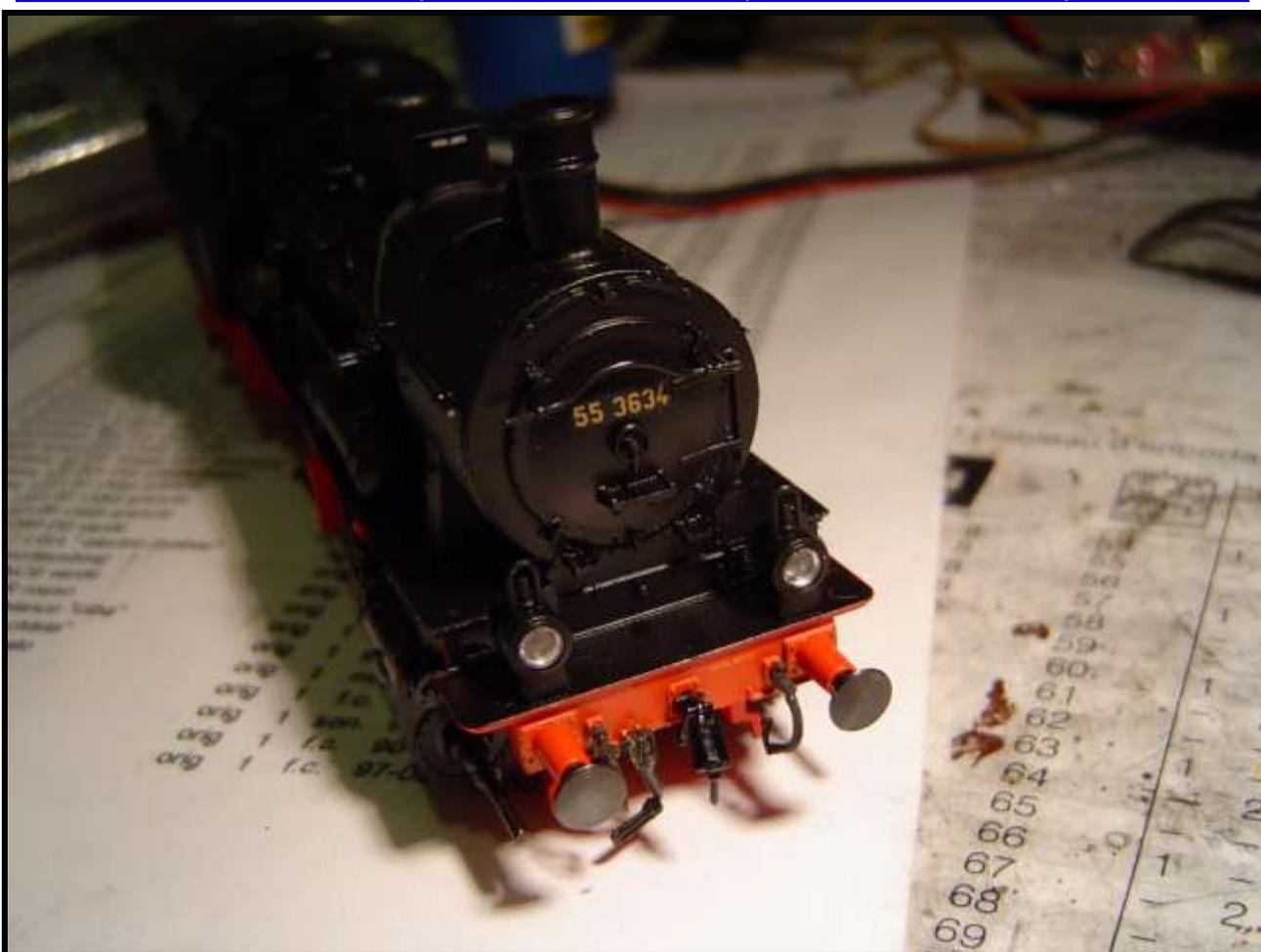


Foto n. 18: la livrea originale della Br 55 3634 DRG del 2005.

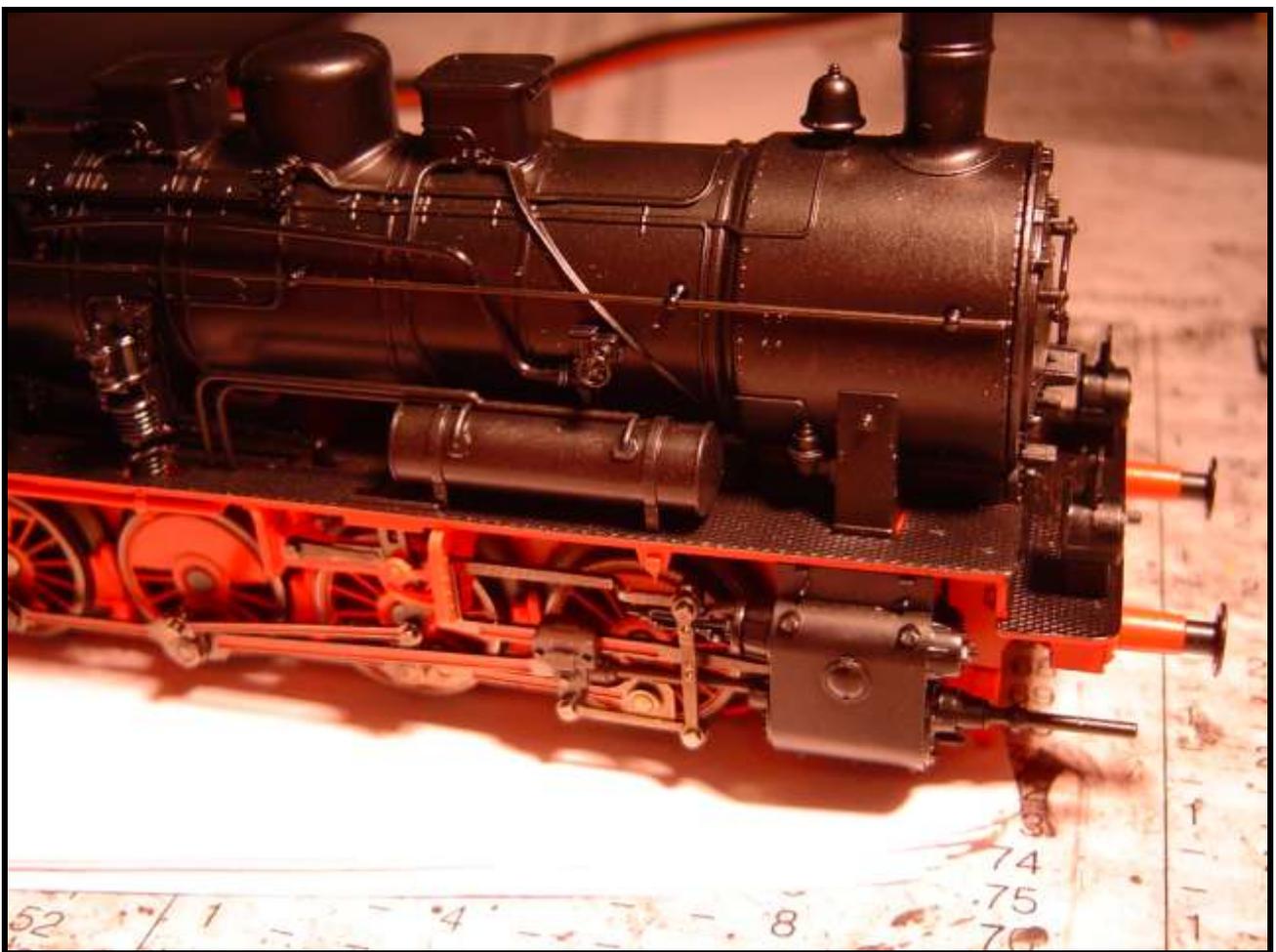


Foto n. 19: la livrea originale della Br 55 3634 DRG del 2005.

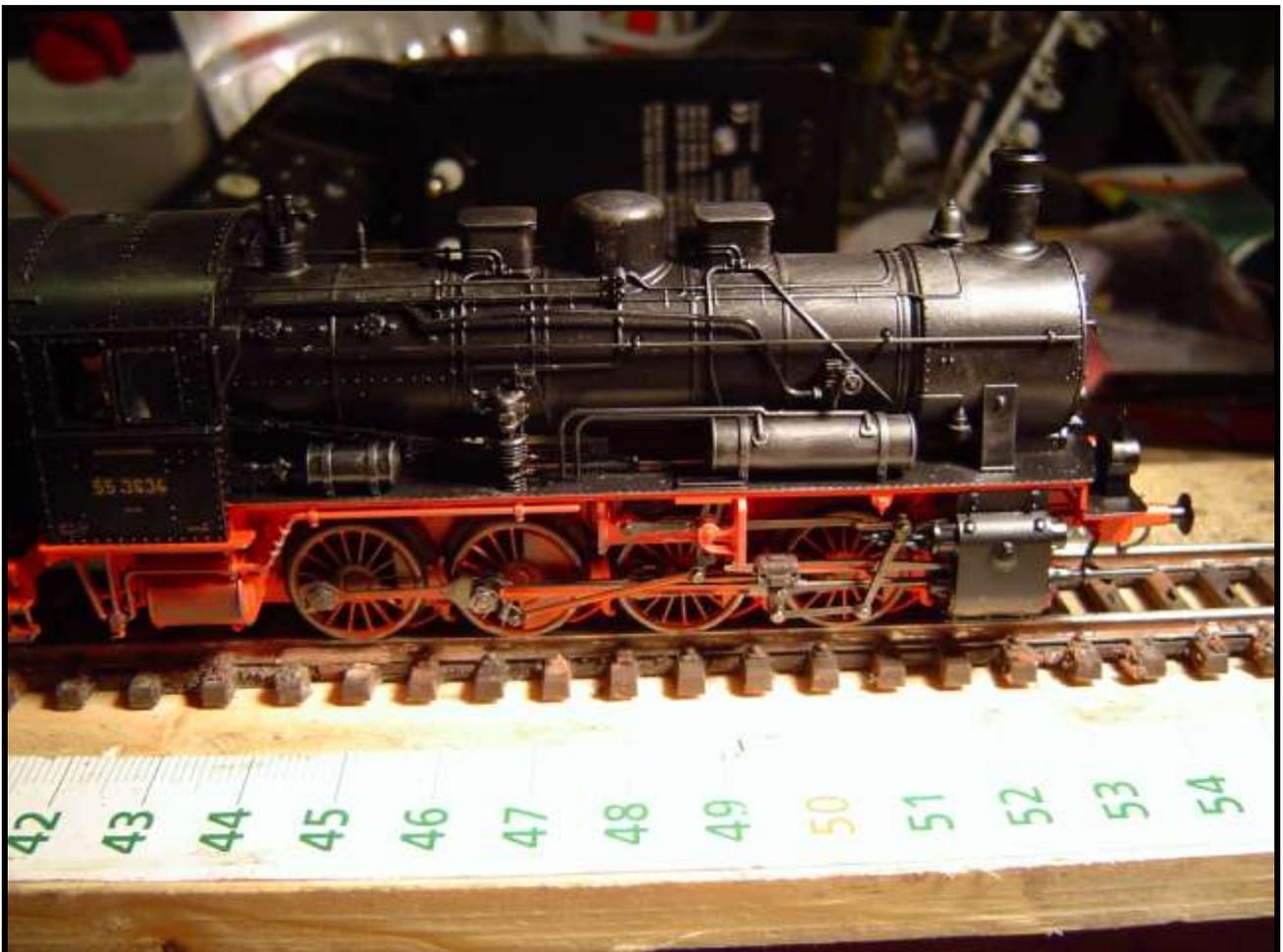


Foto n. 20: la livrea leggermente invecchiata della Br 55 3634 DRG.

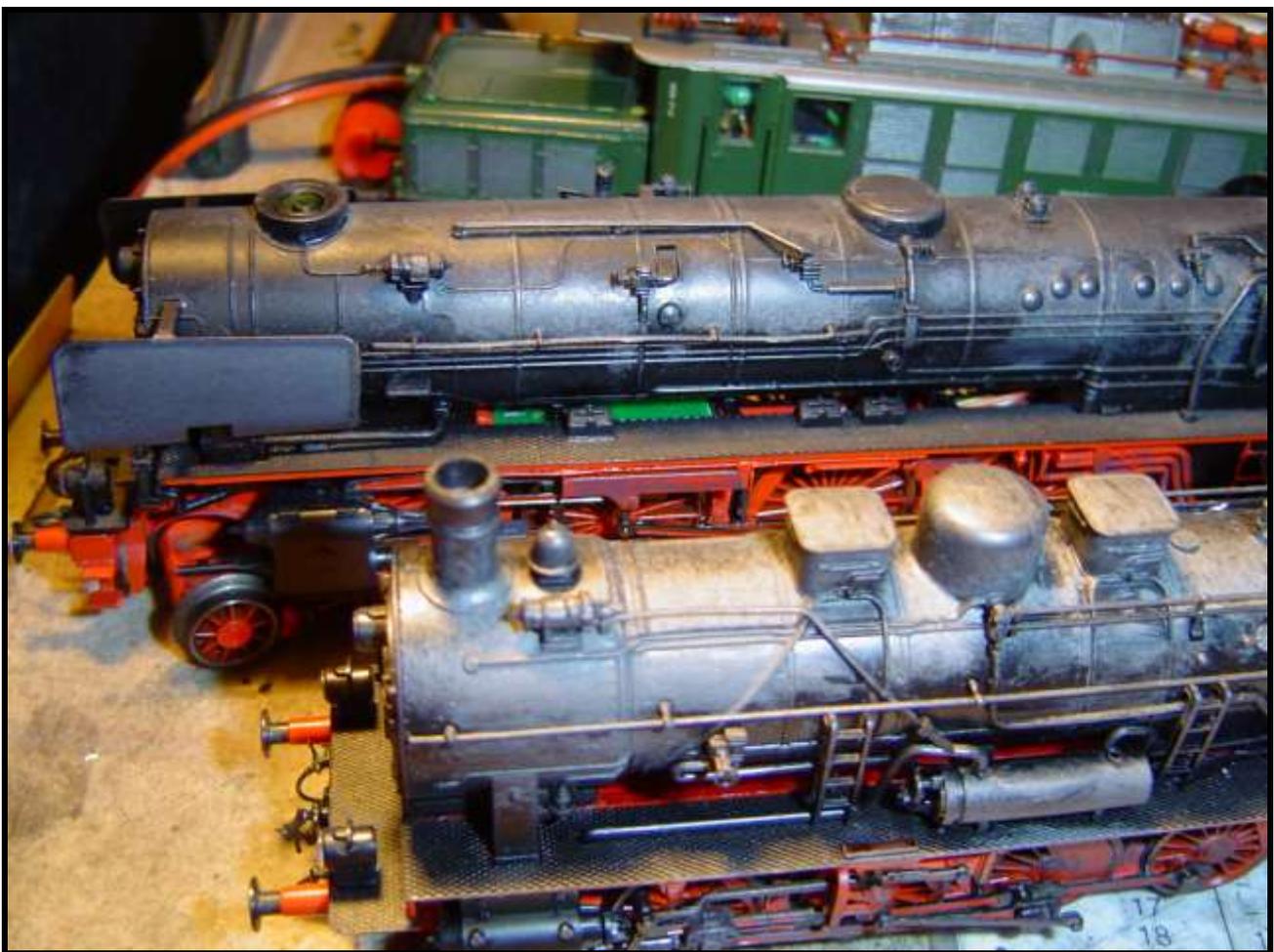


Foto n. 21: livree invecchiate di una Br 011 Br 055 (anni Settanta).

### UNA BR 55 PERSONALE

Per effetto della forzosa riparazione della Br 055 635-7, dovuta alla errata manualità di cui ho già parlato, mi ritrovai per circostanze che a Voi, cari miei lettori, non possono interessare, con un surplus di un telaio, una caldaia (con motore incorporato) e un mezzo tender.

Grazie all'aiuto di Paola Spiniello, che mi fornì i pezzi mancanti e curò la digitalizzazione da *Delta* a *Digital Motorola*, mi ritrovai con una Br 55... in più! Che numero assegnarle? Come realizzare poi le targhe? Per il numero scelsi quello della Br 55 5039 che era già stato attribuito dalla Casa di Göppingen alla sua Br 55 in scala 1 (1:32).

Per le targhe mi affidai al computer realizzandole in **corpo 6** (corpo 6), che una discreta stampante, non laser, riesce a realizzare agevolmente.

Naturalmente il carattere (AvantGard Md BT o Arial) deve essere bianco su fondo nero e stampato su un leggero *bristol*, ma non voglio certo insegnare questi trucchi a Voi che sapete certo usare il computer meglio di me. Per ritagliarle si usi un buon cutter e non lo fate sul tavolo buono della camera da pranzo! Il risultato non è poi malvagio, se si pensa che in realtà le targhe, compresa quella a “biscotto” DB, erano metalliche e in rilievo (non stampate, seppure benissimo come fa la Märklin). Infine ricordatevi che anche il tender deve ricevere la sua nuova targa. Giudicate il tutto dalle **foto n. 22 e n. 23**.



Foto n. 22: la *mia* Br 55 5039 con targhe posticce



Foto n. 23: la *mia* Br 55 5039 con la targa anteriore.

## REGOLAZIONI ED ESERCIZIO NELLE BR 55

Della sconsigliabile temporizzazione, tramite la CS 2, della funzione fumogena ne ho già parlato nella I parte di questo stesso Capitolo, per l'esattezza nel paragrafo: **Verifica del funzionamento del dispositivo fumo 72270**.

Per quanto riguarda le regolazioni di assetto di marcia, abbiamo con gli anni dovuto prender confidenza con diversi modi:

- a) manuale da usare con le Motorola più vecchie, regolando il rallentamento e la velocità massima manualmente tramite i classici trimmer a intaglio;
- b) elettronico senza riconoscimento automatico, perché non mfx, o meglio non del tutto, nella Br 55 3634 DRG Esu-Märklin perché il sistema già prevedeva la regolazione con la Control Unit (macchinoso) e che molti märklinisti hanno sempre criticato;
- c) elettronico con riconoscimento automatico mfx per il tramite di tutte le varie Central e Mobile. Più o meno facile, ma legato alle varie forniture di decoder, un mondo *insindacabile*...

Attualmente gli ultimi decoder sono ben regolabili tramite la CS 2.

### NOTICINA STORICA

Si trattò di un Gruppo che, pur ben progettato, raggiungeva velocità massime inferiori ai 60 km/h, tanto che nel secondo dopoguerra ben presto fu relegato a servizi minori. Costruito sino al 1921, come al solito in quel di Germania, in 5000 (!) esemplari, negli anni Quaranta quasi 700 Br 55 furono però modificate con l'aggiunta di un carrello anteriore, tipo Bissel, riclassificate nel Gruppo 56<sup>1</sup>, ed autorizzate a raggiungere i 70 km/h... sembra niente (*il modello della Br 56 è un Insider del 2012*).

### A VIBADEN UN GIUDIZIO SUI MODELLI

A Vibaden sono presenti dagli anni Trenta e sino al 1971, insomma per circa 4 settimane (per gli anni sino al 1938) e poi per 22 settimane per il periodo 1949/1971.

Debbo dire che sono ottimi modelli, ma quando li faccio andare alla loro massima velocità di 60 km/h, i visitatori non capiscono e credono che stia scherzando.

Nella **foto n. 25** una spettacolare partenza di una Br 055 in una ambientazione del 1968 e nella **foto n. 26** la stessa macchina lanciata a tutta... lentezza in piena linea!

Ho realizzato un diorama innevato proprio durante il terribile inverno 2012 (**Capitolo 59°, I e II parte**) dove ho potuto ambientare la Br 055 848-6 che spinge lo spazzaneve rotativo (**foto n. 24**)...



Foto n. 24: la Br 055 848-6 spinge lo spazzaneve a vapore.



Foto n. 25: una Br 055 parte dal 5° binario di Vibaden nel 1969



Foto n. 26: la Br 055 in piena linea a 60 km/h a Vibaden nel 1969.

### QUANTO PESA E RICAMBISTICA

( macchina uscita nel 2000 )

**LOCOMOTIVA** Br 55 5555 DB **art. 34550**

|                  |                            |
|------------------|----------------------------|
| peso             | 372 grammi                 |
| pattino          | 206370                     |
| cerchiature      | 220530 (7153)              |
| dispositivo fumo | 72270 (montaggio da sotto) |
| illuminazione    | Lampadina 61080            |
| carboncini       | Assenti nel motore*        |

\* macchina resa digitale come la **37550**

### QUANTO PESA E RICAMBISTICA

( macchina uscita nel 2002 )

**LOCOMOTIVA** Br 055 635-7 DB **art. 37554**

|                  |                            |
|------------------|----------------------------|
| peso             | 369 grammi                 |
| pattino          | 206370                     |
| cerchiature      | 220530 (7153)              |
| dispositivo fumo | 72270 (montaggio da sotto) |
| illuminazione    | Lampadina 61080            |
| carboncini       | Assenti nel motore*        |

## QUANTO PESA E RICAMBISTICA

( macchina uscita nel 2004 )

|                   |                                  |
|-------------------|----------------------------------|
| <b>LOCOMOTIVA</b> | <b>Br 55 3634 DRG art. 37540</b> |
| peso              | 369 grammi                       |
| pattino           | 206370                           |
| cerchiature       | 220530 (7153)                    |
| dispositivo fumo  | 72270 (montaggio da sotto)       |
| illuminazione     | Lampadina 61080                  |
| carboncini        | Assenti nel motore               |

## QUANTO PESA E RICAMBISTICA

( macchina uscita nel 2011 )

|                   |                                   |
|-------------------|-----------------------------------|
| <b>LOCOMOTIVA</b> | <b>Br 055 848-6 DB art. 26833</b> |
| peso              | 368 grammi                        |
| Pattino*          | E206370                           |
| cerchiature*      | E220530 o 7153                    |
| dispositivo fumo  | 72270 (montaggio da sotto)        |
| illuminazione     | Led                               |
| carboncini        | Assenti nel motore 206955         |

\*nuova numerazione ricambi

**Questo 60° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 48 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”**

**(II parte e fine)**

**Gian Piero Cannata**

