

HO PROVATO PER VOI BR G8.1, 55 E 055 (I PARTE)**Märklin art. 37540 – 34550 – 37550 – 37554 – 37580 –
(e molte altre)****(Si ringrazia per la collaborazione Franco Spiniello e Marco Briziarelli)****UNA LOCOMOTIVA SEMPRE ALL'AVANGUARDIA****Foto n. 1: la famosa 55 5555 del 2000.****UNA LOCOMOTIVA, TANTE VERSIONI ***

(*i dati sono relativi alle sole loco a Catalogo ufficiale)

Quando nel **1999/2000** esordì la Br 55 5555, persino note riviste ostili al sistema Märklin, tanto che si ostinano, anche *oggi*, a chiamarlo con il termine errato e spregiativo “a tre rotaie”, non poterono far a meno di lodare la nuova vaporiera, sia per l'estetica della caldaia, ricca di particolari aggiunti, sia per la notevole forza di trazione. Era un svolta, allora, soprattutto per la finezza delle fusioni, la particolare cura per le innumerevoli tubature, serbatoi, scalette e persino per la fragilità del complesso in generale. Ricordo che in un negozio di Roma un appassionato mi disse che sembrava di maneggiare una... Liliput!

La macchina (identica numerazione) aveva due versioni: la **34550** Delta e la **37550** Digital (**foto n.1**).

Nel Catalogo **2000/2001** arrivò una bella G 8.1 (sigla originaria, del lontanissimo 1913, di questo Gruppo) K.P.E.V., traducibile come la Reale Amministrazione Ferroviaria Prussiana, come **art. 34551/37551**, rispettivamente Delta e Digital e una versione belga serie 81 SNCB, questa era solo in Digital Motorola (**art. 37553**); rimasero in catalogo le tedesche Br 55 5555, in Delta e Digital.

Nel Catalogo **2001/2002** esordì la DB Br 055 635-7 (**art. 37554**), digitale Motorola, ambientata dopo il 1968; per il mercato tedesco rimasero sempre in catalogo la **34550** Delta e la digital **37550**; per il mercato francese fu preparata una 040 D verdastra, in serie unica (**art. 37552**).

Nel Catalogo **2002/2003**, oltre alle solite tedesche Br 55 5555 e 055 635-7, una piacevole novità italiana la FS 460, **art. 37557**, una “scassa binari” ceduta al nostro Paese, negli anni Venti, in conto riparazione danni della Grande Guerra. Fu criticata dalla nostra stampa specializzata? Non lo so e Marco Briziarelli non ha trovato in *rete* articoli particolari.

Nel Catalogo **2003/2004**, oltre alle tedesche Br 55 5555 e 055 635-7, una Br 55 5657 austriaca ÖBB, **art. 37558**.

Nel sontuoso **Libro dell'anno 2005** arrivi e partenze: un'autentica, rivoluzionaria novità era la Br 55 3634 delle DRG (**art. 37540**) che, oltre alle funzioni quali le luci, il fumo e il comando diretto... aveva dei *suoni* addirittura automatici (!), in vero deboli rispetto alla *caciara* (romanesco per gazzarra) che facevano le poche Motorola “parlanti”. Anche in ciò una Br 55 fu all'avanguardia: era infatti iniziata *l'era del connubio* (finito come si sa col *divorzio*) Märklin/Esu!

La Delta **34550** fu tolta dal Catalogo, di lì a poco sparirono del resto tutte le macchine con il *digitale povero*, rimasero le altre 55 tedesche DB e la austriaca cioè le **37550, 37554 e 37558**; ritorno per la “nostra” 460 FS con un nuovo numero di serie e di Catalogo (**art. 37559**), quest'ultima però non arrivò sul mercato italiano (?!), era solo presente su quello tedesco e se qualche fortunato la possiede in Italia è solamente perché o lui, o chi per lui, l'acquistò all'estero; in quella macchina non erano presenti suoni, né furono effettuate modifiche di sorta (forse) nella colorazione, ma non l'ho mai vista realmente.

Nel **Libro dell'anno 2006** rimasero la Br 55 3634 DRG (**art. 37540**), la FS 460 **37559** e una Svedese serie G con il tender rialzato (**art. 37555**) ma, e soprattutto, in versione **mfx**; fu la prima delle Br 55 (o derivate dal gruppo G 8.1) che ebbero questa modifica. In ciò furono precedute

da molte altre locomotive a vapore come quelle dei gruppi 01, 03, 41 e 50 (per citarne qualcuno). Questa svedese era priva di suoni.

Assente nei cataloghi **2007 e 2008** riappare, nel *controverso** catalogo del 150° (**2009**), mfx ovviamente, nella sgargiante livrea, verde e nera, delle ferrovie francesi (SNCF) come serie 040 D EST.

Di nuovo un anno d'assenza e nel **2011** è riproposta, nella *moderna* veste del 1970 (*sospiro, nel '70 avevo solo 20 anni!*), con il numero di serie 055 848-6 (**foto n. 2**) e abbinata ad uno spazzaneve rotativo (vedi il **Capitolo 59°**) a vapore, di fabbricazione Henschel.

**per le note vicende societarie che avevano portato la Märklin sull'orlo del fallimento.*



Foto n. 2: la nuova 055 848-6 del 2011.

LE STRANE ISTRUZIONI DEL 2011

“Tre viti? Ma sei sicuro?”, così sentivo dire nei negozi quando uscì la Br 55 5555 nel 2000, **foto n. 3** (*forse i primi modelli arrivarono nel '99*). Sembrava incredibile a molti märklinisti italiani che per smontare una locomotiva della Casa di Göppingen si dovesse svitare *tanto*, per di più i primi modelli risultarono difficili da riassemblare a causa dei molti aggiuntivi pencolanti, mai visti così piccoli e non metallici, leggi: *stampati e indistruttibili*. Qualche cliente anziano scuoteva la testa e un

negoziante di (*omissis*), si dice il peccato... rovinò (per provare sul banco del negozio) la parte anteriore di una cabina di guida, ricca di dettagli e completamente sgombra dal motore, è vero, ma anche staccabile, se maneggiata incautamente. L'anziano commerciante non s'era accorto che i tiranti che andavano al duomo (**foto n. 4**) metallici avrebbero dovuto essere infilati con cura, uno ad uno nei fori praticati nelle pareti anteriori della cabina (**foto n. 5**), che era in plastica, come avveniva da anni per molte vaporiere.

Se quei tiranti erano mal posizionati, come accaduto nel mio modello, potevano piegarsi in modo *scomposto* e la cabina rischiava di graffiarsi (sempre **foto n. 4 e n. 5**).



Foto n. 3: la Br 55 5555 del 2000 in azione nel vecchio impianto di Vibaden.



Foto n. 4: Br 055 848-6, particolare di corrimano, tiranti e cabina guida.



Foto n. 5: cabina guida d'una Br 55, i lunghi tiranti vanno infilati nei fori.

I libretti delle istruzioni delle vecchie Br 55 o 055, pur essendo carenti riguardo al corretto inserimento del cannello del fumo **72270** (fra poco ne riparleremo), indicavano in modo preciso le 3 viti da allentare e la loro posizione sotto il telaio. Se osservate la **foto n. 6**, tratta dal libretto del 2000, vedrete che la Br 55 ha il tender sulla destra, per farvi capire meglio la stranezza delle *ultime istruzioni* nella **foto n. 7** ho posto quella immagine sottosopra in modo tale che il tender venga a trovarsi a sinistra. Andate alla **foto n. 8**, relativa al nuovo libretto, e vedrete che il tender è a sinistra, come nella **foto n. 7**. Ora, confrontando le due foto, salta subito all'occhio che le sedi delle viti sono indicate, nel nuovo libretto in modo diverso (errato) perché la corretta posizione è quella che vedete nelle **foto n. 7 e (nella vera) n. 9**. La posizione delle viti non è stata, infatti, mai cambiata dalla Märklin.

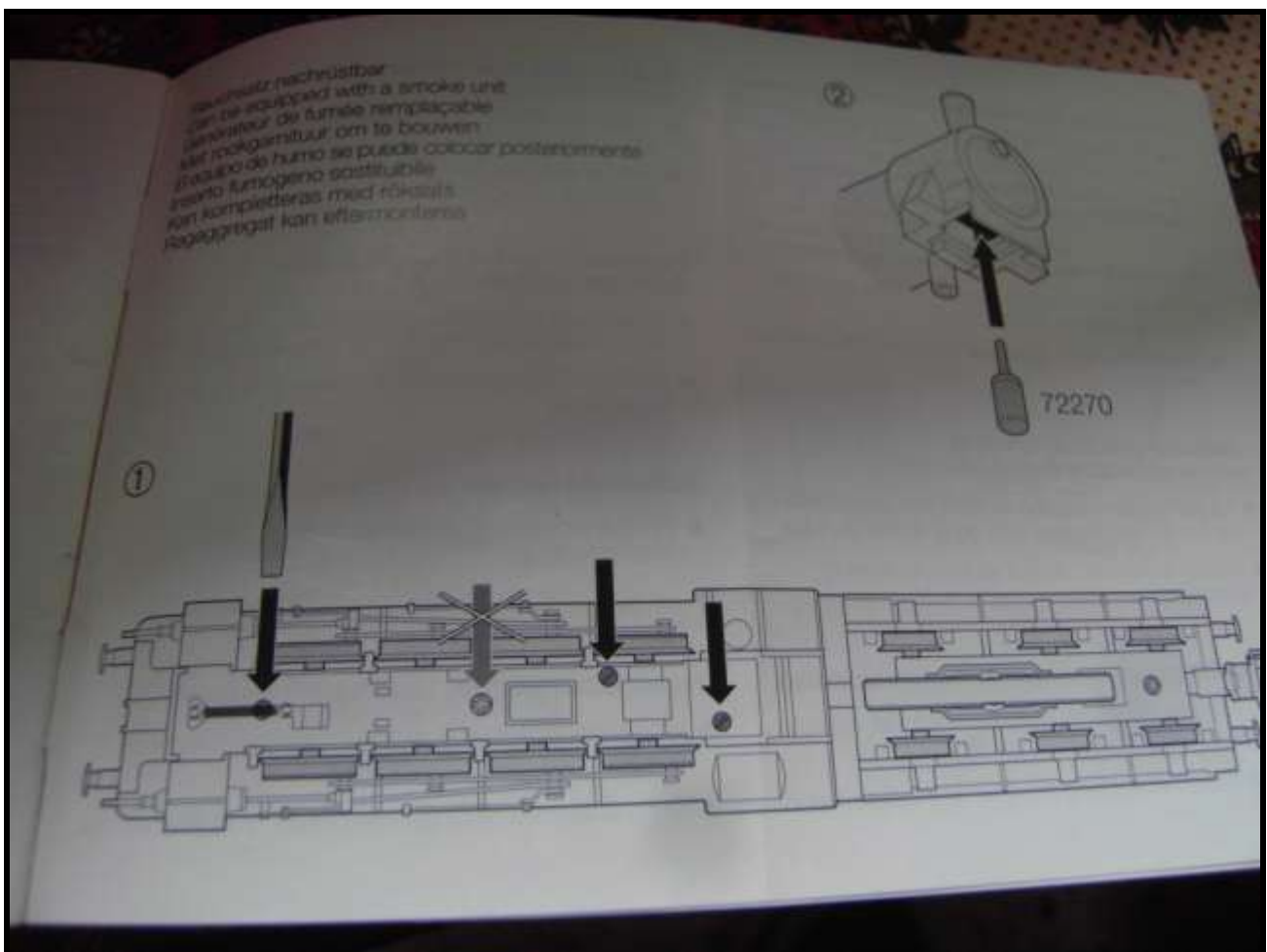


Foto n. 6: le istruzioni relative all'allontanamento del mantello nelle vecchie Br 55.

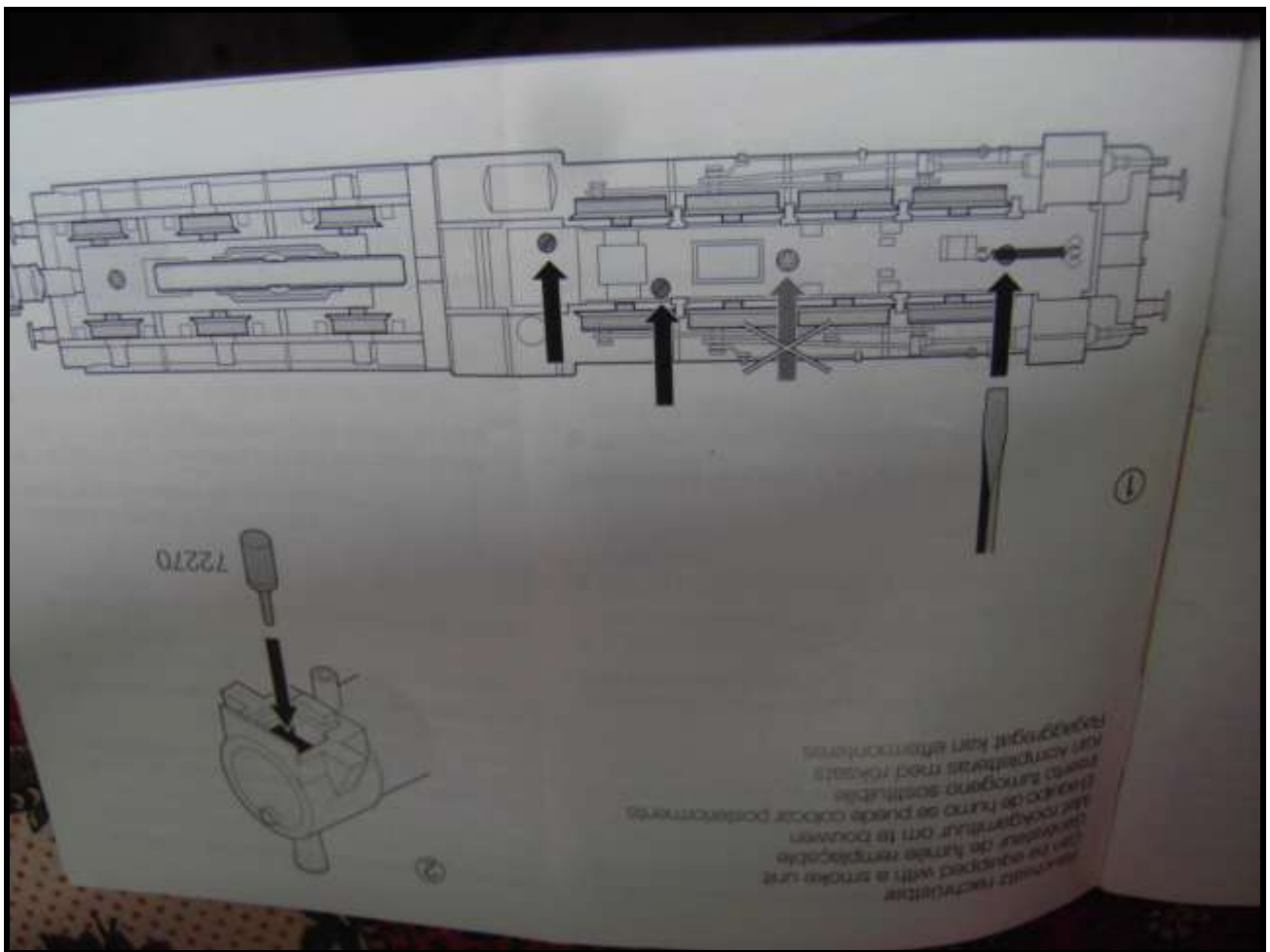


Foto n. 7: le istruzioni, della foto n. 6, messe sottosopra

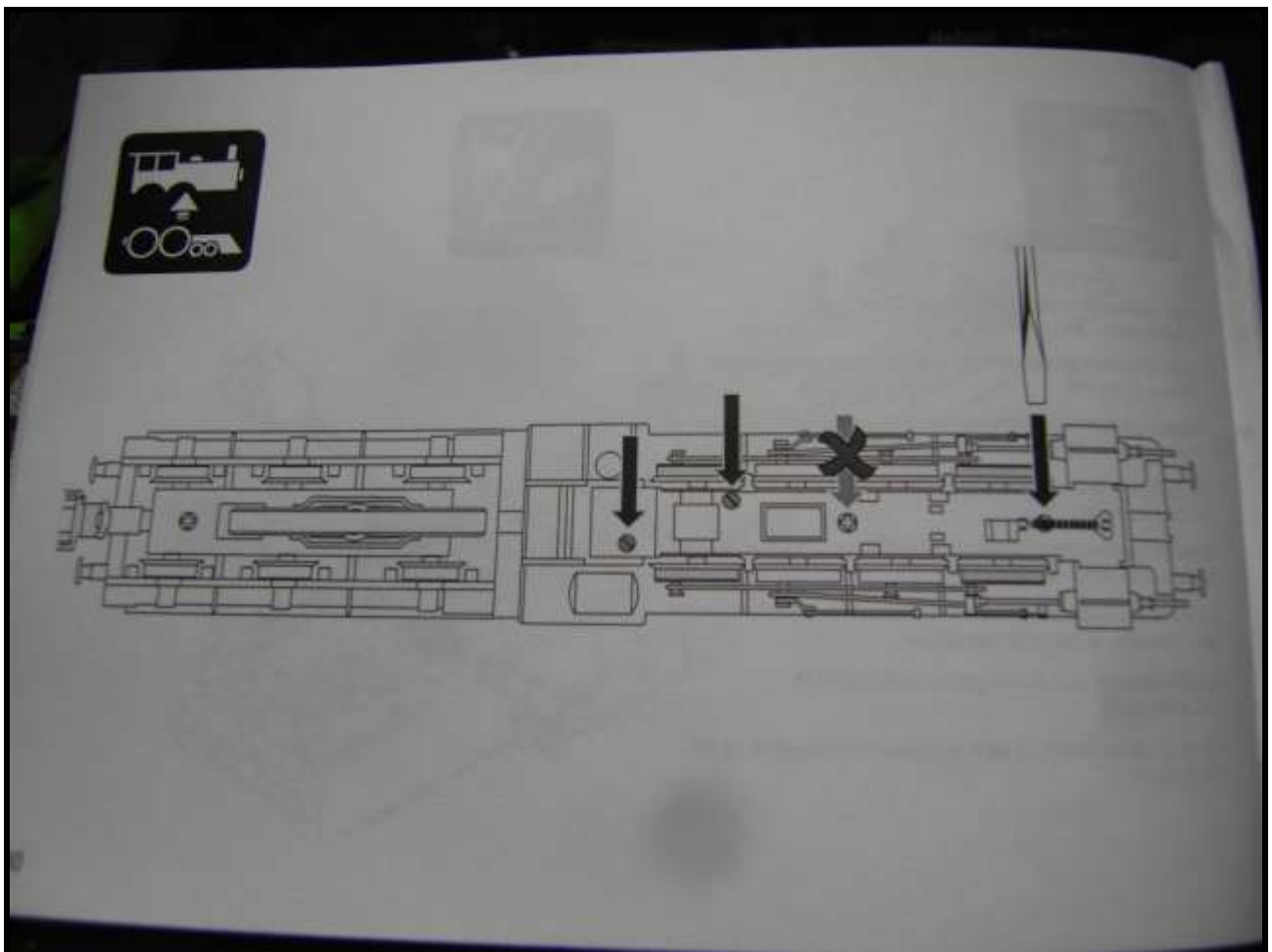


Foto n. 8: le nuove istruzioni, errate, per la Br 055 848-6.

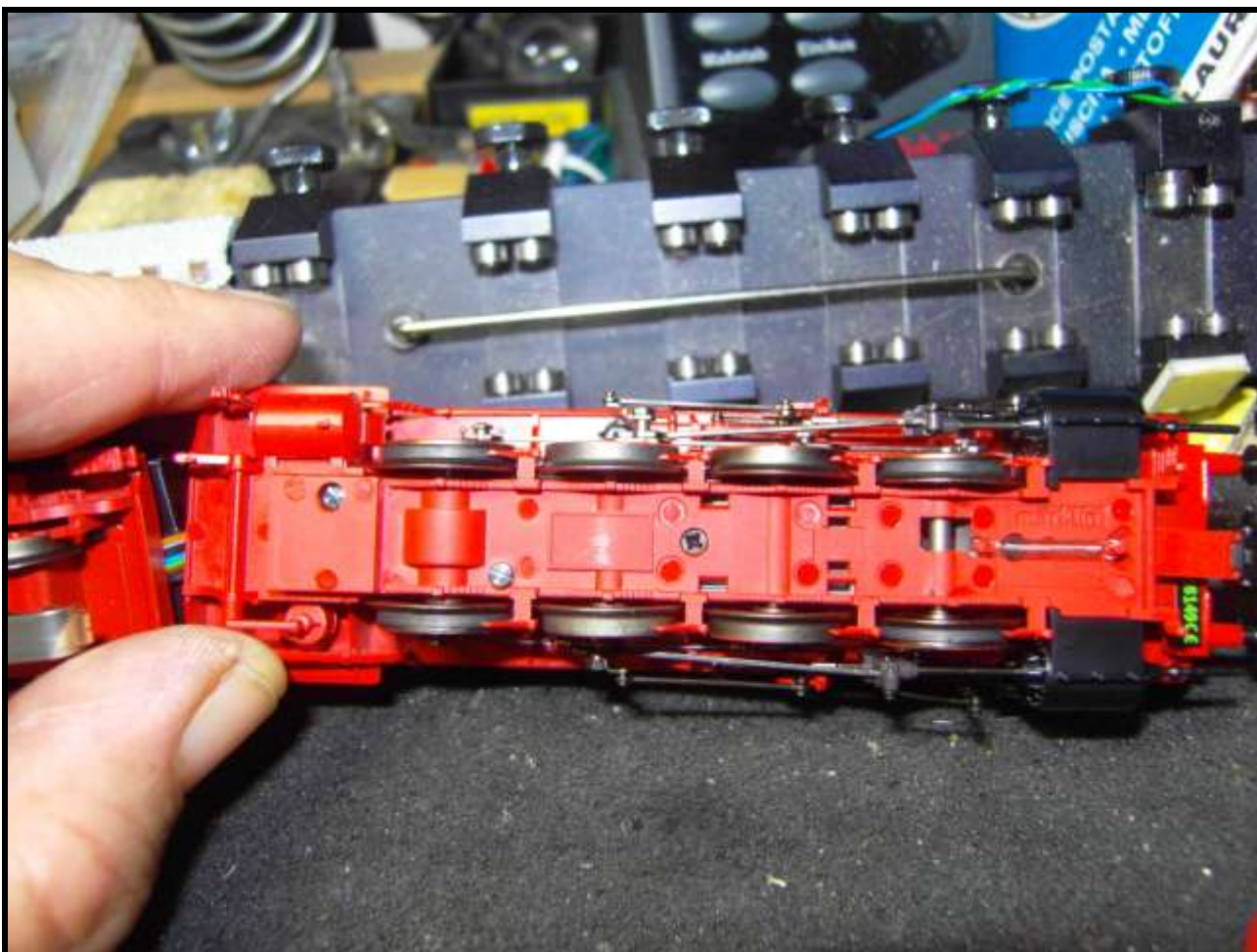


Foto n. 9: la giusta posizione delle viti sotto il telaio della Br 055 848-6.

SMONTARE IL MANTELLO

Essendo, come ben si vede dalla **foto n. 9**, tutte le 3 viti a taglio, ho scelto tra i cacciaviti di precisione della Ditta Elettronica Didattica quello contrassegnato (\emptyset) sotto il diametro 2: con quelli più piccoli si rischia di rovinare le teste delle viti e col più grande di rovinare il telaio. Per allontanare le due viti estreme (quella tutta a destra nella **foto n. 9** è ancora coperta dalla molla di richiamo per il porta gancio anteriore) si deve infatti poter entrare nel foro praticato nel telaio, mentre quella accanto al primo asse motore ha la testa posizionata sul telaio in modo da non poter essere stretta troppo in profondità. Nella sequenza di **foto dalla n. 11, alla n. 15**, le fasi di svitamento.

Ricordo ancora che **NON** si deve allentare la vite a stella centrale (*la n. 17 nell'esplosivo*), per non causare il distacco dell'elemento, che porta i ceppi dei freni, dal telaio; la Märklin ci avvisa con una vistosa X.

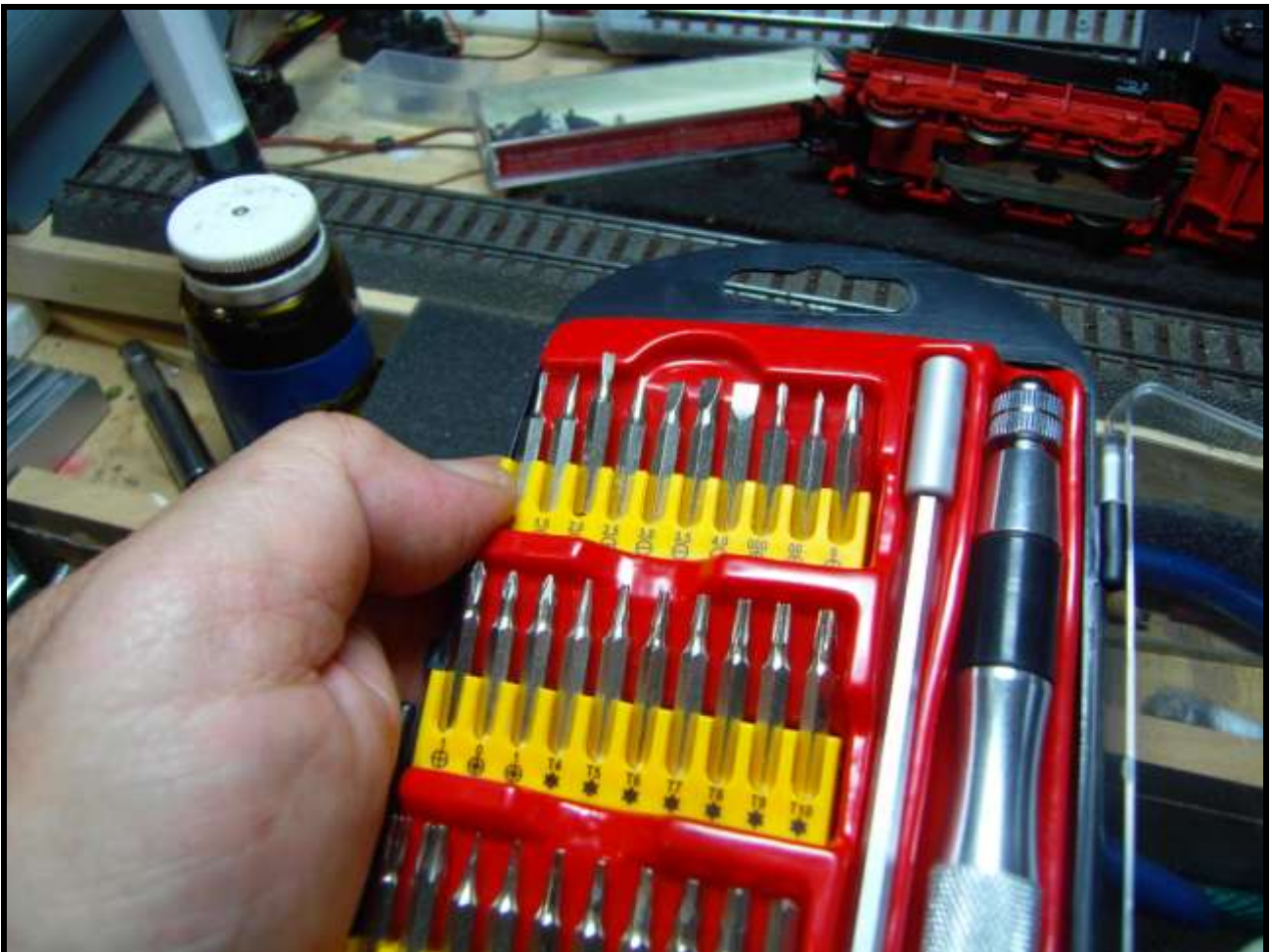


Foto n. 10: giusto cacciavite di precisione da 2 Ø per le viti delle Br 55.

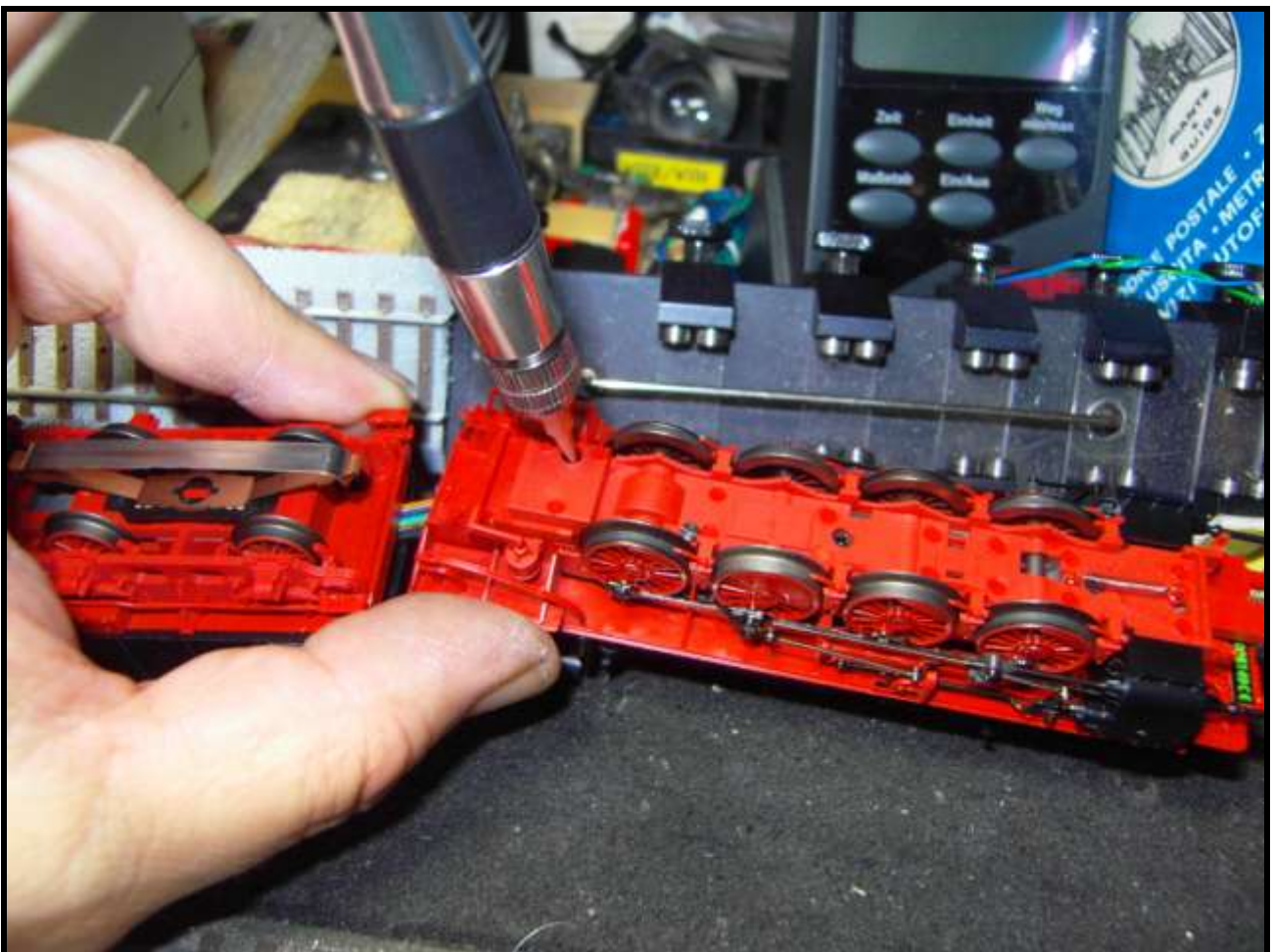


Foto n. 11: il cacciavite da 2 Ø entra bene nel telaio delle Br 55.

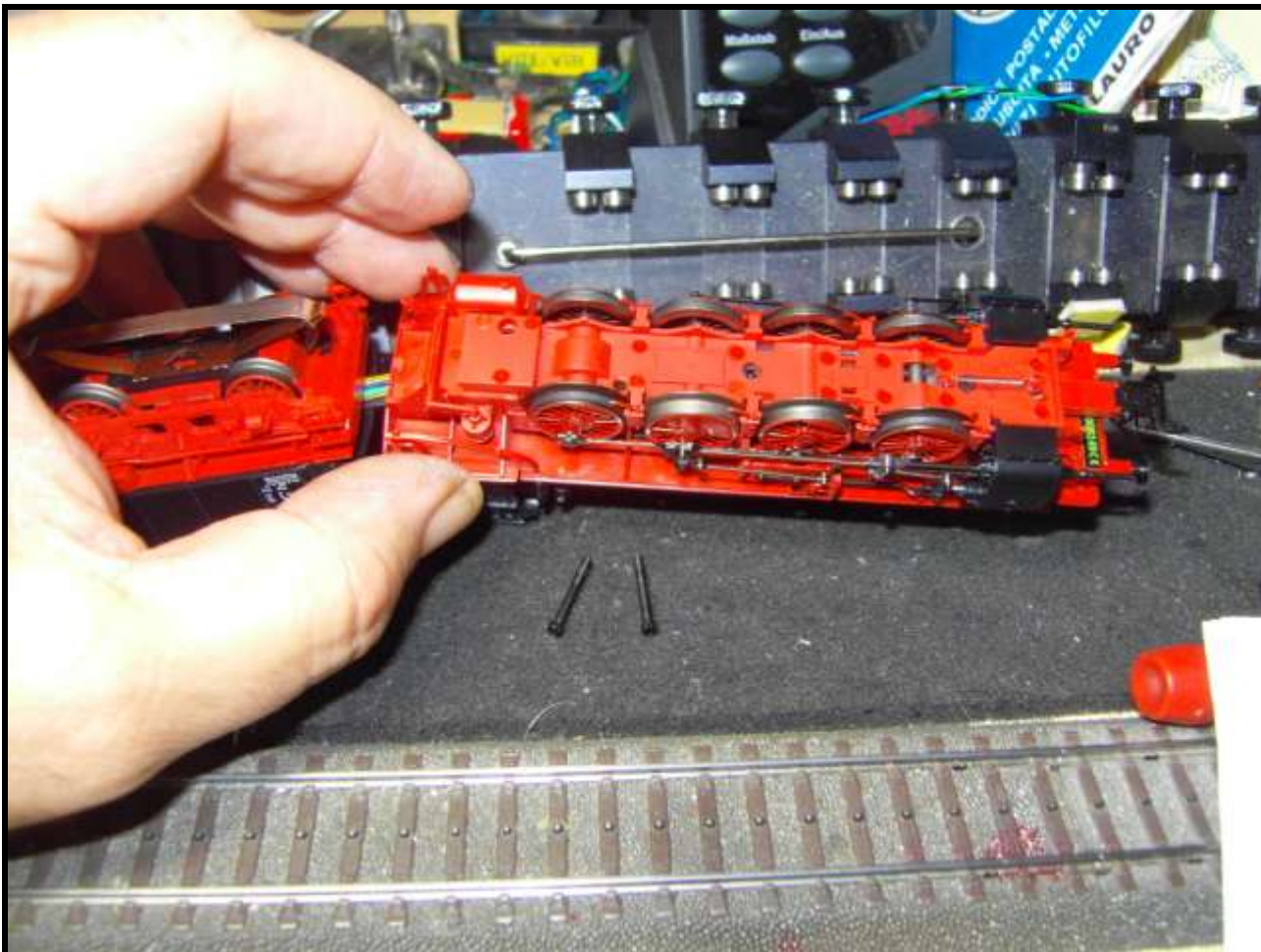


Foto n. 12: allontanate le prime due viti (lunghe)

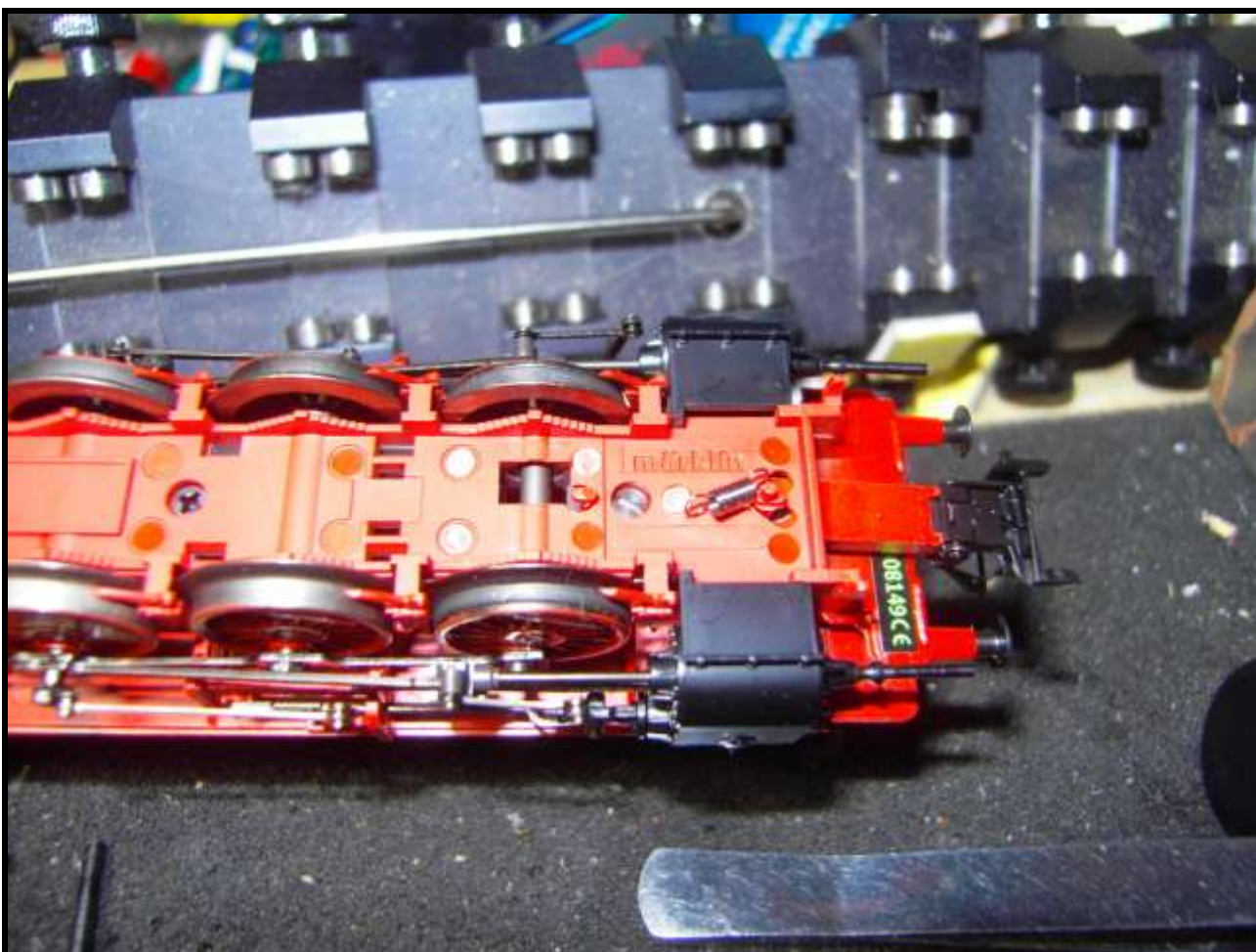


Foto n. 13: per la terza vite meglio sganciare la molletta del porta gancio anteriore



Foto n. 14: ecco la terza vite anteriore (corta) accanto alle altre e alla molletta di richiamo del gancio corto anteriore.

Un'altra grossa novità di queste Br 55 fu che, allontanando il mantello, si distaccava il motore dall'ingranaggio, che è una ruota dentata posta di traverso (!) e che si vede nella **foto n. 15**. Non vi dico quanto penai, per riposizionare bene il mantello nel 2000, inesperto come ero per la novità. Il mantello (con il motore) è stato separato, con i praticabili, nella **foto n. 16**: nel tirarlo verso l'alto vi raccomando di non fare forza sui delicati particolari.

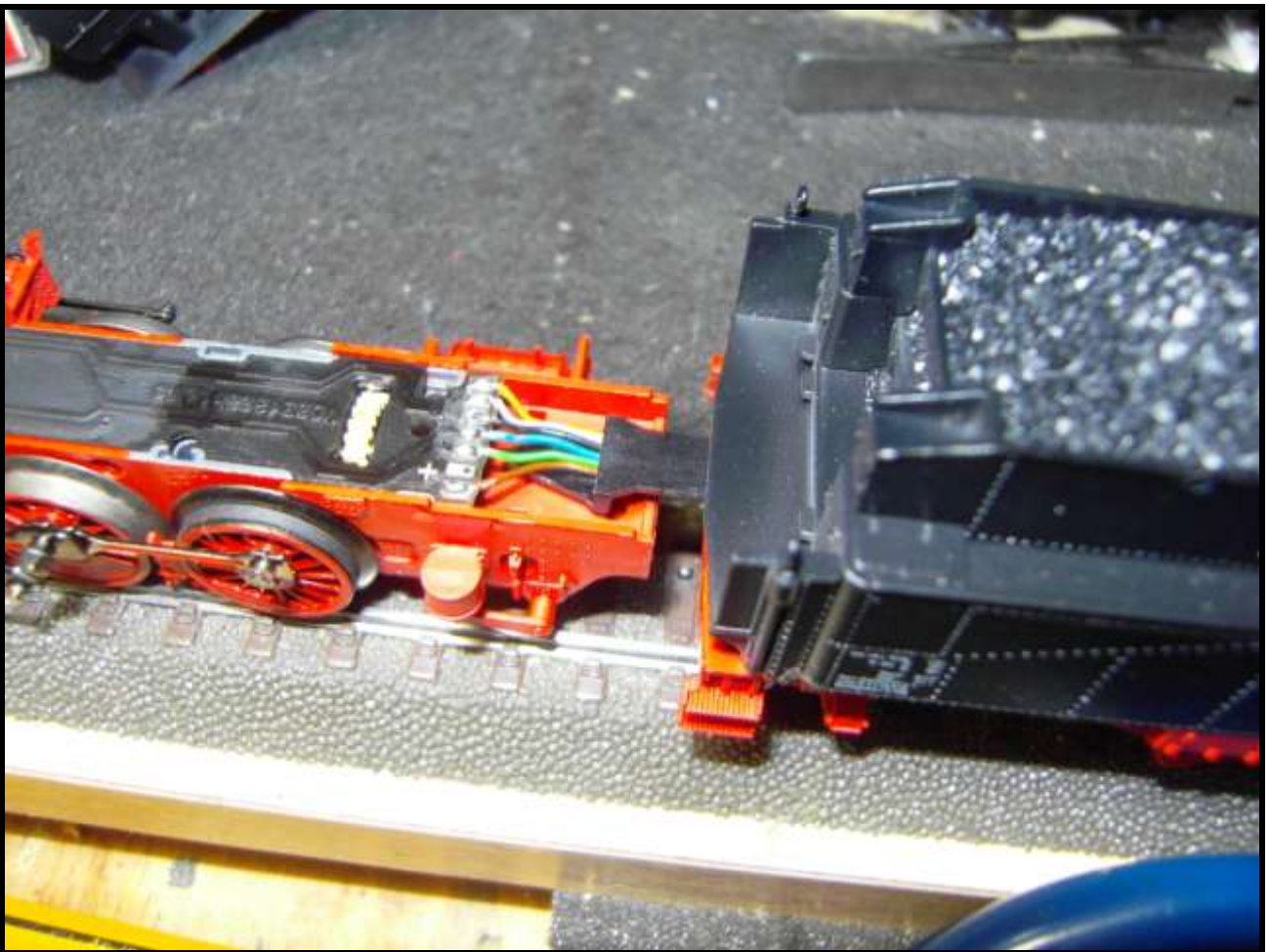


Foto n. 15: la ruota dentata trasversale, i cavi delle funzioni digitali e il timone d'allontanamento tra corpo macchina e tender nelle Br 55.

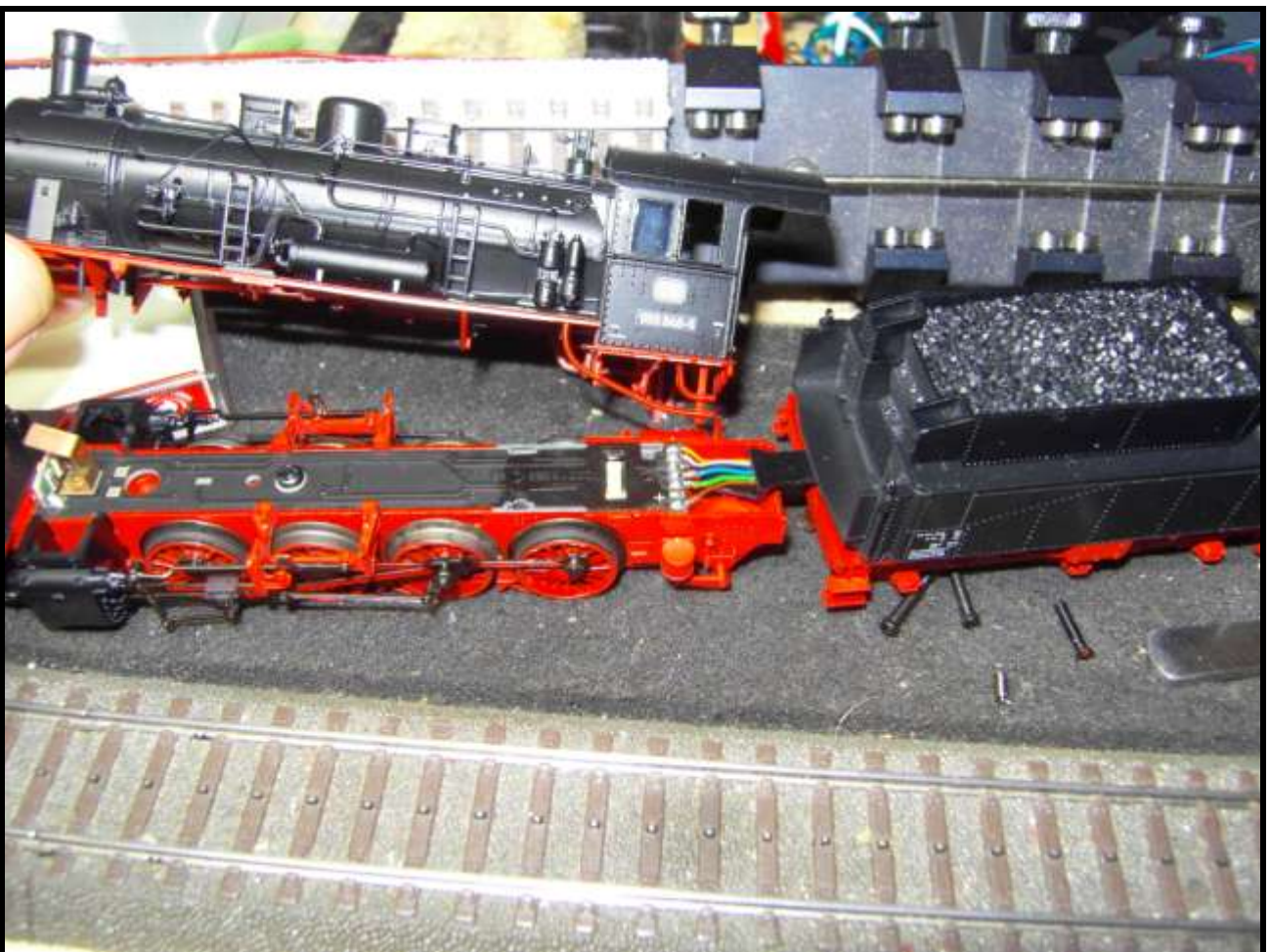


Foto n. 16: il motore rimane nella parte superiore col mantello.

MONTARE IL DISPOSITIVO FUMO 72270

Niente di particolare da segnalare. La Märklin, forse subissata di reclami, ha chiarito, e da anni, che è meglio piegare il delicato contatto centrale del dispositivo **72270** come nella **foto n. 17**.

Come per le Br 24/64 (vedi i vari miei **Capitoli** sul sito) sarebbe difficile inserire a fondo il cannello **72270**, a causa della ristrettezza del vano che lo ospita: ecco un trucco di Paola Spiniello e, per chiarire, le **foto n. 18, n. 19 e n. 20**.

Per meglio evidenziare il *modus operandi* ho simulato la spinta *in vitro* e con l'aiuto di un morsetto della "Terza mano".

TRUCCO per evitare di danneggiare i delicati particolari delle Br 55, 64 o 38 (per citare qualche Gruppo) nella manovra di inserimento del dispositivo fumo **72270** l'amica Paola Spiniello mi ha svelato una sua idea veramente geniale: il comignolo viene poggiato sul piano di lavoro (è metallico e robusto, protetto da un feltro, e il 72270 viene spinto con una chiave a tubo sufficientemente grande da contenere il fragile contatto elettrico. Si può allora forzare tranquillamente senza pericolo di danneggiare il mantello e i suoi aggiuntivi. Il trucco funziona anche per allontanare, dal basso, i dispositivi fumo 7226!



Foto n. 17: corretta piegatura del contatto centrale del dispositivo fumo 72270.

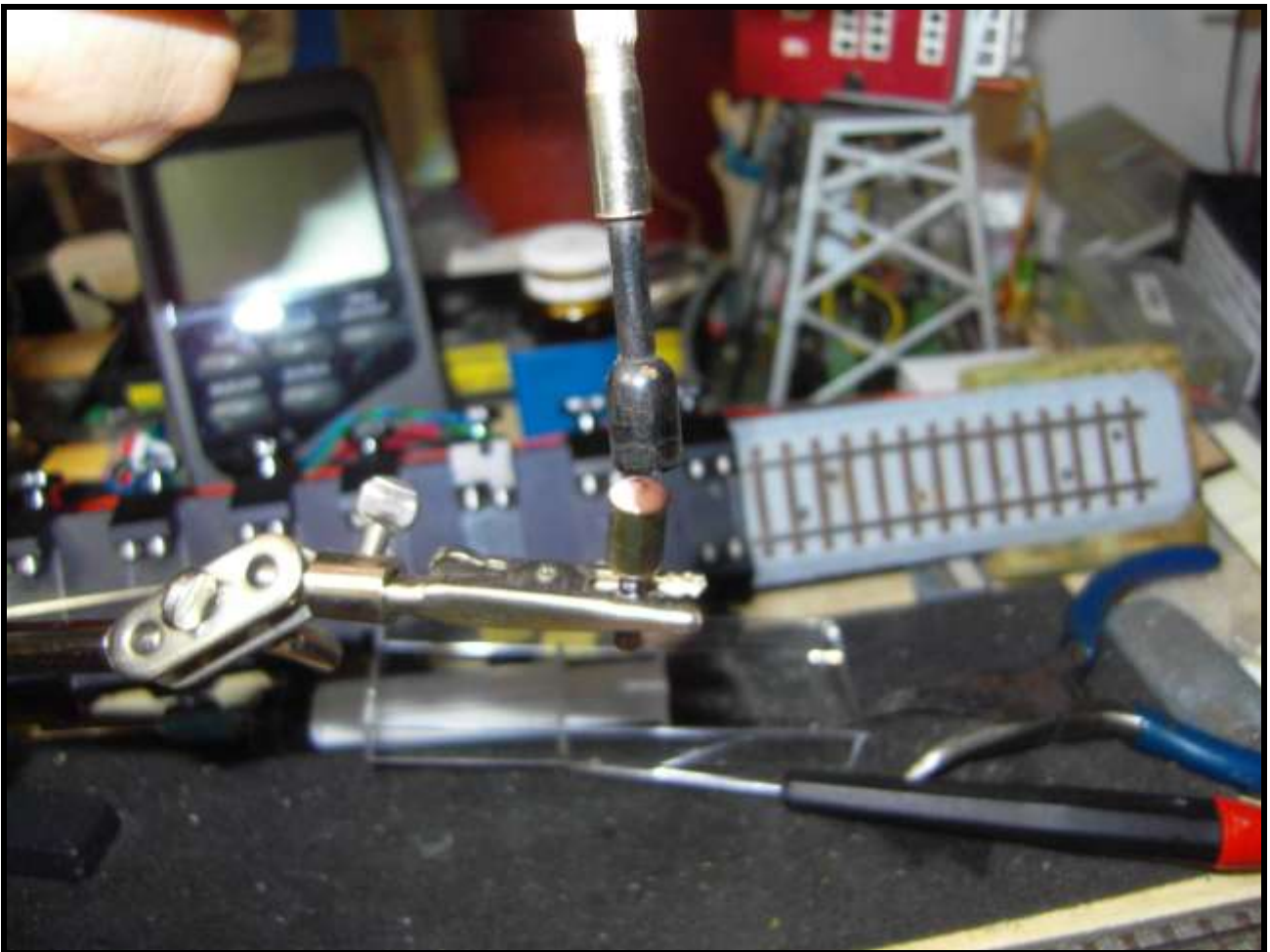


Foto n. 18: con una chiave a tubo, larga, si spinge il 72270.

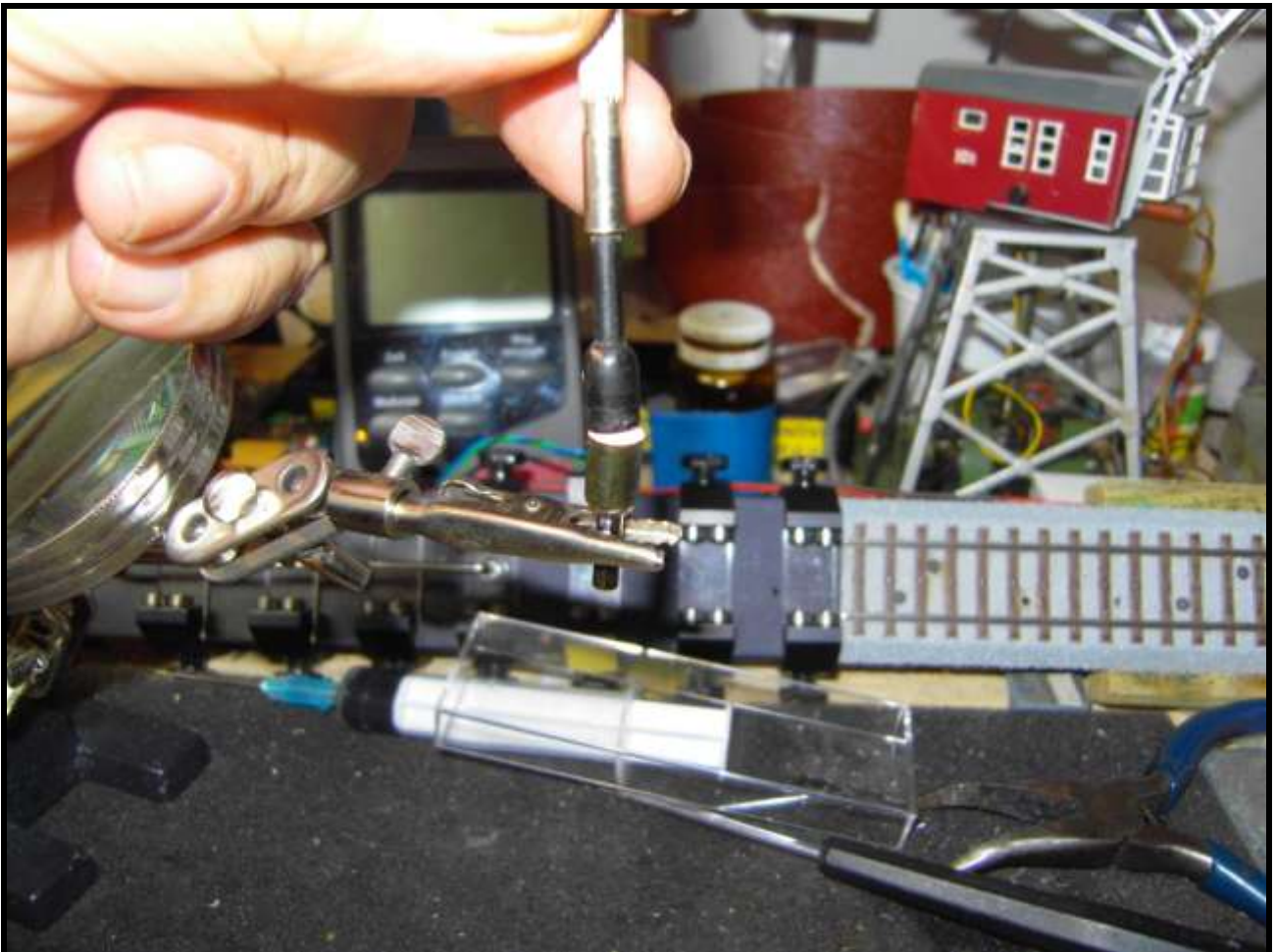


Foto n. 19: la lamella centrale di contatto non viene danneggiata durante la spinta.



Foto n. 20: la ristrettezza del vano per il 72270 non è più un problema grazie al TRUCCO!

VERIFICA DEL FUNZIONAMENTO DEL DISPOSITIVO FUMO

Se il cannello del fumo è inserito correttamente (foto n. 20 e n. 21), sino in fondo, non piegherà troppo la lamella di contatto fissata al telaio (foto n. 22) e non ci saranno problemi elettrici. Di norma nelle Br 55 (ne possiedo ben 5 modelli diversi) la verifica è quasi una proforma.

Debbo segnalare, in un modello singolo, un problema elettronico (risolto in garanzia) dovuto alla saldatura non perfetta di un contatto delle luci anteriori.

Nella sequenza fotografica dalla foto n. 23 alla n. 27, le fasi delle prove e dello spettacolare pennacchio di fumo che si eleva spesso dalle Br 55 nel mio impianto. Per evitare inutili surriscaldamenti, e grazie alle nuove CS 2, consigliavo di temporizzare l'accensione del dispositivo fumo, ripropongo una foto (senza numero) tratta dal mio **40° Capitolo** (inizio dell'ottava parte): in essa si temporizza un gancio telex.

Dopo lunghe prove e a causa del diverso periodo di svuotamento dei serbatoi NON mi sento più di consigliare una tale pratica si rischia in alcuni casi di danneggiare un cannello già vuoto, perché alcune Br 01 possono fumare per 5 minuti, mentre altre locomotive, come le Br 64, per meno di tre.



Foto n. 21: corretto inserimento sino in fondo del dispositivo 72270.

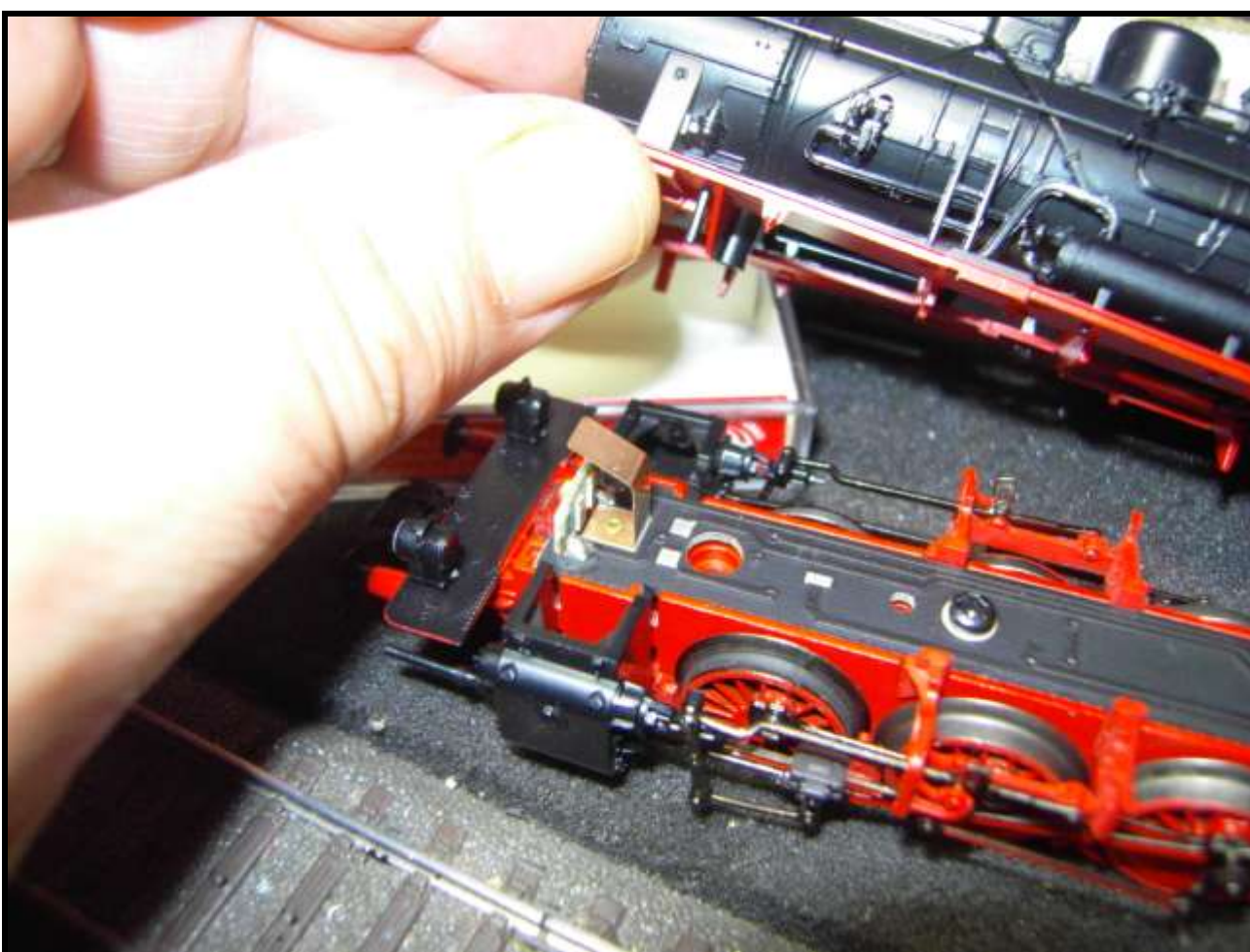


Foto n. 22: la lamella di contatto fissata nel telaio delle Br 55.



Foto n. 23: prova del dispositivo fumo nelle Br 55.



Foto n. 24: verifica sul banco di prova del dispositivo fumo nelle Br 55.



Foto tratta dal 40° Capitolo (VIII parte): temporizzate i ganci telex, ma NON i dispositivi fumo!



Foto n. 25: grazie al fumo di Vibaden questa non è una foto truccata.



Foto n. 26: sta prendendo servizio a Vibaden una Br 55 sulla piattaforma girevole.



Foto n. 27: foto degli anni Trenta con una Br 55 nel Bw di Vibaden.

NEL 2013 UNA 460 FS A VIBADEN!

Un caro amico fermodellista mi ha portato una 460 FS che aveva subito un brutto incidente e con piacere ho cercato di risistemarla al meglio, grazie anche al fatto che avevo numerosi ricambi dovuti alle manomissioni che ho descritto precedentemente e che mi avevano anni fa costretto ad ordinare persino una cabina di scorta.

Comunque, a riprova della bontà della serie 55, questa “scassa binari” giunta in conto riparazione dei danni di guerra (parlo della Prima Guerra Mondiale!) non ha subito danni gravi e rimetterla in ordine di marcia mi ha comportato solo un minimo di tempo.

Durante la caduta la macchina ha comunque lasciato a terra serbatoi, preriscaldatore, dei tubi si sono staccati, i tiranti metallici sono usciti dalla sede, si è spostata anche l’asta di comando di marcia sulla destra. Ho dato un’occhiata più attenta al modello italianizzato: molto ben invecchiato e con una giusta tonalità di rosso delle ruote, con cerchioni finissimi e bianchi come si usava dalle *nostre parti*; ha però sulla caldaia ancora le valvole Ramsbottom, *forse* rimasero per i primi tempi, come per le Br 38 che giunsero e rimasero in Italia, l’asta di comando è sulla destra ([vedi il Capitolo 28°](#)). Da sotto spunta il colore rosso tedesco, a causa del flash, per il resto bisognerebbe avere le foto della vera 460 dopo l’arrivo in Italia per giudicare....



Foto n. 28: la 460 FS con valvole Ramsbottom a Vibaden.



Foto n. 29: la 460 ben invecchiata.



Foto n. 30: nella foto il flash mette in evidenza il rosso alla tedesca.



Foto n. 31: la macchina velocemente a ritroso sul binario di Vibaden.



Foto n. 32: la 460 FS con valvole Ramsbottom in primo piano.



Foto n. 33: la 460 ancora senza macchinista e fochista.



Foto n. 34: un incontro storicamente impossibile tra una 460 (demolita in Italia) e una 212 DB del 1978 a Vibaden.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

