

LA BR 042 DEL 2011**Märklin art. 37925 –**

(III parte)

UN NOVITÀ ASSOLUTA DEL 2011**CONFRONTO TRA LE CALDAIE**

Foto n. 1: a destra leva d'inversione sospesa nel vuoto nella Br 41 354

Il confronto viene fatto solo sulla fiancata destra, quella del *Lokführer* o macchinista che dir si voglia, questo perché è l'unica che presenta delle analogie per la presenza della leva d'inversione di marcia, della pompa che prosegue sotto il praticabile, del fischio (quest'ultimo in posizione diversa).

Che la lunga leva d'inversione di marcia fosse solo stampata era chiaro, ma confrontando le **foto n. 1 e n. 2** salta agli occhi che la leva nella vecchie 41 (e così anche nelle 03/003) era praticamente sospesa nel vuoto (in qualunque serie persino nell'articolo **37921** mfx 41 091, dotata di suoni ed ultima costruita in ordine di tempo). Questo *errore* era banale in quanto il mantello comprendeva caldaia e pedane di calpestio e sarebbe bastato un piccolo intervento per correggerlo.

La verità? Non me ne ero mai accorto.



Foto n. 2: fiancata destra, la leva d'inversione nella Br 042 096-8

Per la posizione di fischio, duomi e tubature non mi pronuncio perché con gli anni furono apportate numerose modifiche, si può dire macchina per macchina, e quindi bisognerebbe avere sottomano una foto delle vere 41 o 041, riprodotte dalla Märklin, per dare un giudizio ponderato. Inoltre le caldaie della 41 354 e 042 096-8 erano fra loro diverse perché la 042 fa parte di quelle 40 macchine circa, su 102, che ricevettero una caldaia nuova con un solo duomo ed un tender per l'alimentazione a nafta (le altre 62 rimasero con l'alimentazione a carbone) contro i 3 duomi del modello precedente e ci vorrebbe un tecnico tedesco per spiegarci la posizione di tutte le tubature solo della fiancata destra, figuriamoci per il ginepraio di quella sinistra.

Mi preme sottolineare la diversa finezza di qualunque particolare confrontabile come campana, fischio e chiodature. Nelle **foto n. 2 e n. 4 si capisce bene che le condotte riportate, un volantino applicato come nella **foto n. 2**, in basso accanto all'Indusi (in cui è riportato, stampato, anche il cavetto del collegamento elettrico!), e mille altri particolari migliorati rendono questo modello degno di un'altra medaglia d'oro come è accaduto alla 03 1001 due anni fa.**

Insomma nella nuova splendida 042 096-8 e le altre loco che verranno, i particolari riportati sono al 90%.

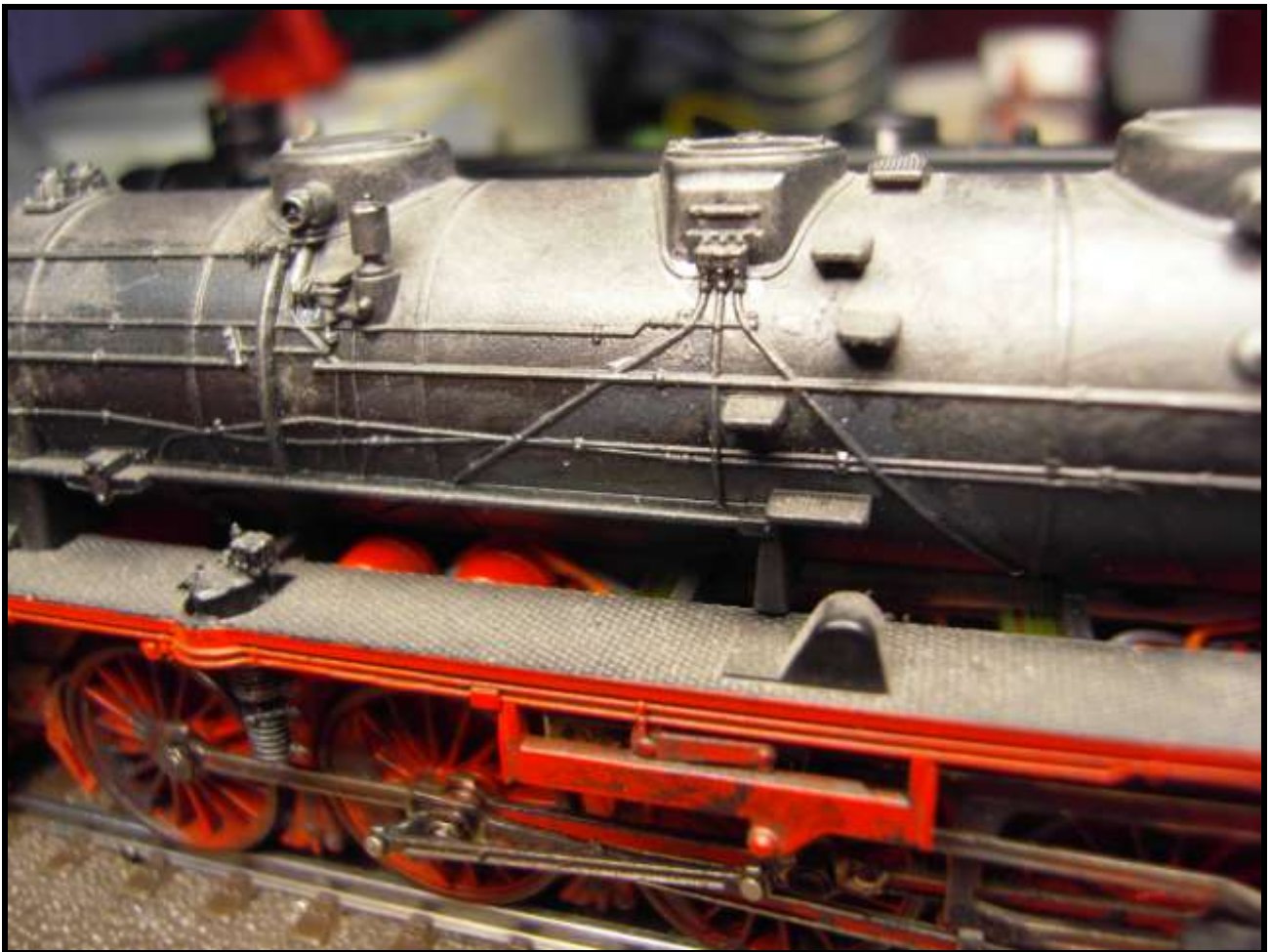


Foto n. 3: lato destro, posizione del fischio e sabbiera nella Br 41 354



Foto n. 4: lato destro, fischio, campana e tubature della Br 042 096-8

Confrontate poi la **foto n. 5** di una 41 della ex DDR e vedrete che la posizione di vari corrimano, modifiche ai parafumo e migliorie varie contrastano ad esempio con la parte anteriore, sotto la apertura della *camera a fumo* ancora con copertura aerodinamica; diversa anche la posizione di duomi (qui due) e della turbodinamo, spicca anche la sovrastruttura sulla caldaia, anteriore al comignolo (tipico per le locomotive della DDR).



Foto n. 5 (da Internet): lato destro di una 41 della ex DDR

Nella **foto n. 6** una 41 1185-2 DB, in un Sonderfahrt (viaggio speciale) differisce anche per la posizione della campana (a parte i due tender, il 2° di riserva).

Invece nella **foto n. 7** la 042 271-7, che sta manovrando sul ponte della piattaforma girevole, ha una caldaia che sembra identica al modello Märklin, si vede però solo il lato dell'*Heizer* (fuochista).



Foto n. 6 (da Internet): lato destro, fischio, campana e tubature della Br 41 350, impegnata in un viaggio speciale



Foto n. 7: lato sinistro, turbodinamo e tubature della Br 042 271-7



Foto n. 8: la Br 042 096-8 fuma, controllata dalla CS 1

Nella **foto n. 8** la 042 ha già ricevuto le prime regolazioni, è stato già inserito il dispositivo fumo e sono stati impostati i parametri di ritardo nell'accelerazione e nel rallentamento che, chi mi legge da un po', sa quanto mi sia gradito portare sino al limite possibile.

Il rumore della frenatura recentemente non si riusciva a far emettere sempre alle nuove macchine. Bastava variare la regolazione impostata dalla fabbrica e... *puff!* Così oltre all'icona spesso spariva anche quel rumore. La Märklin sta però affinando i decoder perché in molte loco da me recentemente acquisite addirittura la frenatura è lunghissima e segue di pari passo il rallentamento del rotabile.

Nelle ultime vaporeiere come la 03 1001 (Insider 2010, **art. 37915**), la Br 055 848-6 (**art. 26833** del 2011, abbinata ad uno spazzaneve) e la Br 064 305-6 (**art. 39643** del 2011), nonché su loco elettriche (vi risparmio l'elenco!) lo stridio dei freni è lungo ed insistente e sembra non risenta dell'aumento del ritardo impostato.

Il suono del motore e delle pompe di questa 042 è molto realistico. Per quanto mi riguarda è *perfetto*. Emette anche suoni in automatico.

Io di norma regolo, *temporizzandoli*, i seguenti rumori ausiliari:

- 1) rumore fischio lungo- **temporizzazione 2/3 secondi** a proprio gusto, perché se lasciato attivo, per distrazione, può danneggiare l'altoparlante;
- 2) rumore griglia a scuotimento- **temporizzazione 5/10 secondi** a proprio gusto;
- 3) rumore spalatura del carbone- **temporizzazione 3/5 secondi** a proprio gusto;
- 4) rumori di pompe ad aria compressa o altre- **temporizzazione 6/10 secondi** a proprio gusto;
- 5) altri rumori, come lo scarico del vapore, li lascio come suoni momentanei, come fa la Märklin.

***È IMPORTANTE AGGIORNARE LA CS 2
(E PRECISAZIONE SULLE VECCHIE MOBILE STATION)***

Attenzione: il sottoscritto ha effettuato l'ultimo aggiornamento della CS 2 del settembre 2011 (1.6). Chi non l'avesse fatto *potrebbe* avere dei problemi nella memorizzazione e nella gestione di alcune locomotive equipaggiate con i moderni decoder...

Attenzione: ricordo che la Control Unit **6021**, se abbinata alla Central station 2 (**60213/4/5**), tramite il dispositivo **60128**, non controlla le loco mfx (in passato con la Central Station 1, **60212**, tramite il codice *sniffer* si poteva fare) e NON recepisce temporizzazioni effettuate eventualmente sui codici Motorola.

Ricordo inoltre che le Mobile Station 1 (**60651*/2**) NON recepiscono le temporizzazioni, per cui non si può lasciare una funzione attiva (come il fischio prolungato), senza il rischio di... diventare sordi!

La Mobile Station 2 (**60653**) invece recepisce dalla CS 2 qualunque variazione/temporizzazione effettuata nei decoder mfx o Motorola.

** nel 2004 e sino al 2006 circa le Mobile Station erano a numerazione divisa e le **60651** erano più potenti, e perciò inserite nelle confezioni iniziali per la scala 1. Da fonte autorevole (Ciciesse Model di Milano) ho saputo che in un secondo tempo tutte le MS 1 furono dotate di potenza adeguata, anche se, sia sul catalogo che nel retro delle Mobile Station, era indicato solo il numero **60652**.*



Foto n. 9: l'errore (!) nelle istruzioni della Br 042 096-8

Ogni volta che si rasenta la perfezione scappa fuori almeno un errore che tende a rovinare il tutto e stavolta è, come spesso è capitato, bello grosso e del tutto eliminabile da parte della Märklin con un semplice foglietto aggiuntivo e/o un annuncio su Internet.

Qual' è l'errore? Semplicemente nel libretto viene segnalato, con tanto di precisazione grafica, che vedete nella **foto n. 9**, l'uso del dispositivo fumo da inserire da sotto, il **72270**, mentre il dispositivo da acquistare (e tra l'altro non costa poco!) il **7226** classico, quello da inserire più facilmente da sopra.

A parte l'increscioso episodio c'è da segnalare un particolare che vedete nella **foto n. 10**: già in fabbrica viene applicato un nastro sulla sommità nella parte interna della caldaia. Questa apparente *brutta pecetta* è in realtà una prevenzione che già l'amica Paola Spiniello da tempo applicava quando doveva inserire il dispositivo fumo **72270**, o anche nel caso del **7226**, per evitare possibili micro corti (esiziali alla lunga per i decoder) causati da vibrazioni durante la marcia o, debbo aggiungere senza nessuna volontà polemica, per evitare che i decoder potessero essere sfiorati dal sottile contatto del dispositivo fumo (mi è capitato) o da parti a massa del mantello e questo perché a volte nella

progettazione di una piastrina digitale si può non tener conto di binari posati approssimativamente o di semplici e microscopiche variazioni nella effettiva realizzazione di un modellino. Stiamo, come ovvio, parlando di decimi di millimetro.

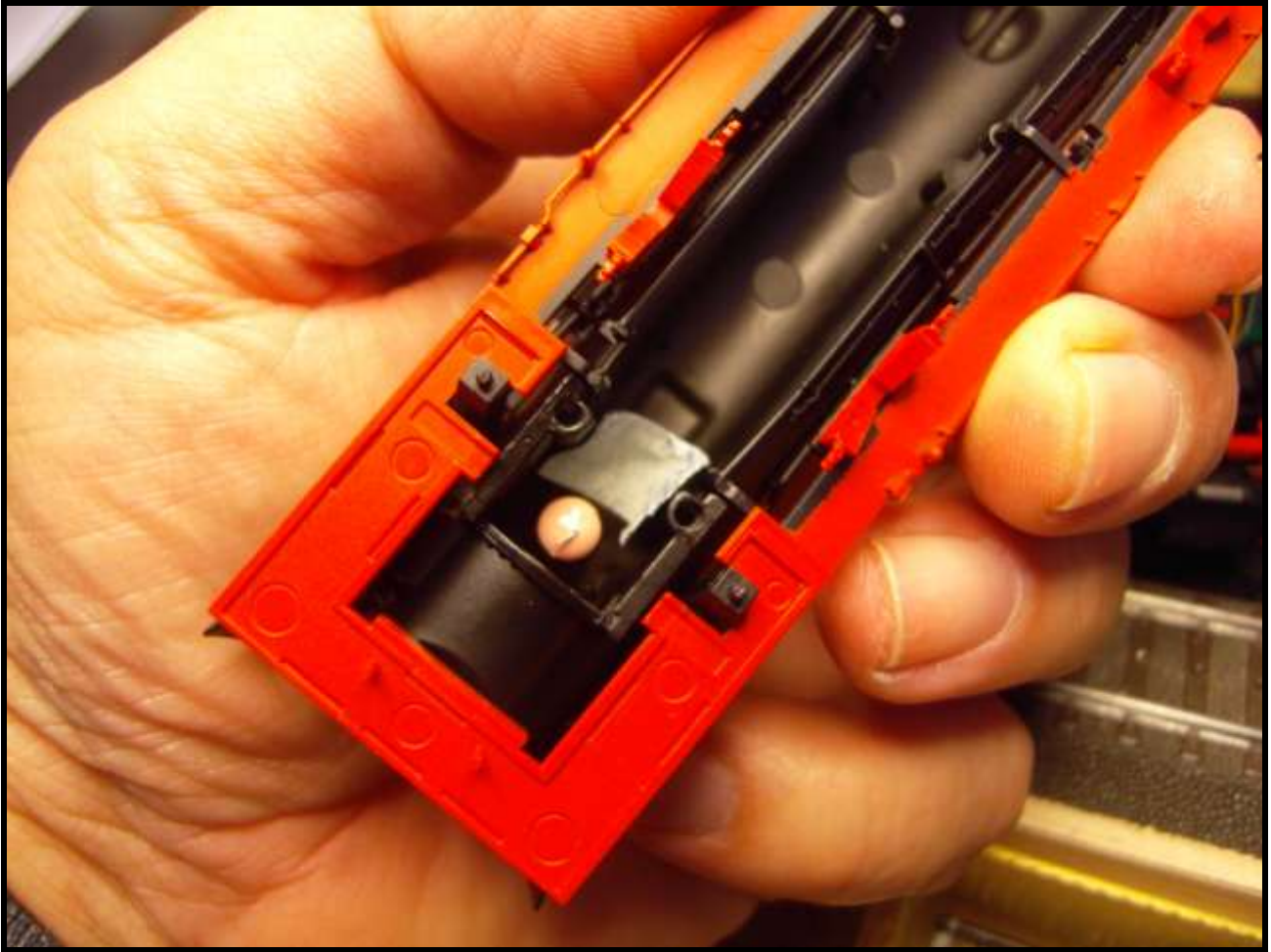


Foto n. 10: il vero dispositivo è il 7226, notate il nastro di fabbrica

Il fumo viene emesso senza problemi, ma ahimè senza una cadenza realistica e *solo* dal comignolo... oggi *Altri* stanno facendo di meglio! A proposito del comignolo, in questa loco è più grande del dispositivo fumo che è posto in posizione arretrata come si vede dalla [foto n. 11](#). Nelle [foto n. 12 e n. 13](#) la mia 042 è in azione sull'impianto di Vibaden.



Foto n. 11: il 7226, è posto decentrato nel comignolo



Foto n. 12: il fumo emesso dalla mia Br 042 096-8



Foto n. 13: la mia Br 042 096-8 durante le prove per il fumo

LUCI DELLA 042

Nelle **foto n. 14 e n. 15** le luci anteriori e posteriori della 042.

Chi non ricorda in un passato recentissimo quanto fosse debole il terzo faro in alto? Questo avveniva perché venivano utilizzati i diffusori in plastica trasparente che, essendo poi a stretto contatto con i vapori del liquido fumogeno, si opacizzavano rapidamente. Bastava poi che si opacizzassero le micro lenti in basso (*Linse* nella ricambistica) che la luce fosse ancora meno intensa; oggi con questi nuovi proiettori a led si è raggiunto quasi l'optimum e nell'esercizio in notturna questi fari sono veramente luminosissimi.

Complimenti alla Märklin!



Foto n. 14: fari anteriori luminosissimi nella Br 042 096-8



Foto n. 15: fari posteriori luminosissimi nella Br 042 096-8

(fine III parte)

Gian Piero Cannata

