

LA BR 042 DEL 2011**Märklin art. 37925 –****(II parte)*****UN NOVITÀ ASSOLUTA DEL 2011******IL NUOVO MOTORE E L'INGRASSAGGIO***

Non so se ci siano o no state delle critiche recenti sul macchinoso modo d'ingrassaggio di altre macchine dotate di moderni motori, pensate alle E 41/141 (**Capitolo 36° I parte**), fatto si è che ingrassare questo motore è veramente semplice (dopo aver ovviamente smontato con calma il mantello!). Oliare le ruote è routine. L'ingranaggio agisce sul primo asse accoppiato, al contrario di quanto avviene nella realtà, come sempre nel modellismo in H0 (a parte qualche esperimento del passato in altre Marche). Il motore è del tutto diverso da quello con il collettore a tamburo delle 41/041 del passato e senza ovviamente i carboncini, il suo peso grava sull'asse dotato oltretutto di cerchiature d'aderenza. Della *forza di trazione* ne parleremo dopo.

**Foto n. 1: facile ingrassare la Br 042 096-8**

RIMONTIAMO IL MANTELLO

(FACCIAMO ATTENZIONE AI PARTICOLARI DELICATI)

Maneggiare tali locomotive è naturalmente un lavoro *delicato* che in passato la Märklin, con molte semplificazioni, ci rendeva più semplice. Ma la grande Casa di Göppingen non poteva stare a guardare gli *altri* aumentare a dismisura la perfezione delle *loro* riproduzioni senza operare un cambiamento rivoluzionario.

Ergo tutte le tubature riportate in alto e in basso (come nella **foto n. 2** per esempio) sono a rischio rottura, sempre che ci si muova come un elefante in un negozio di cristalleria. Nella **foto n. 10** vedrete anche i delicati supporti d'appoggio verniciati in rosso, sotto i respingenti.

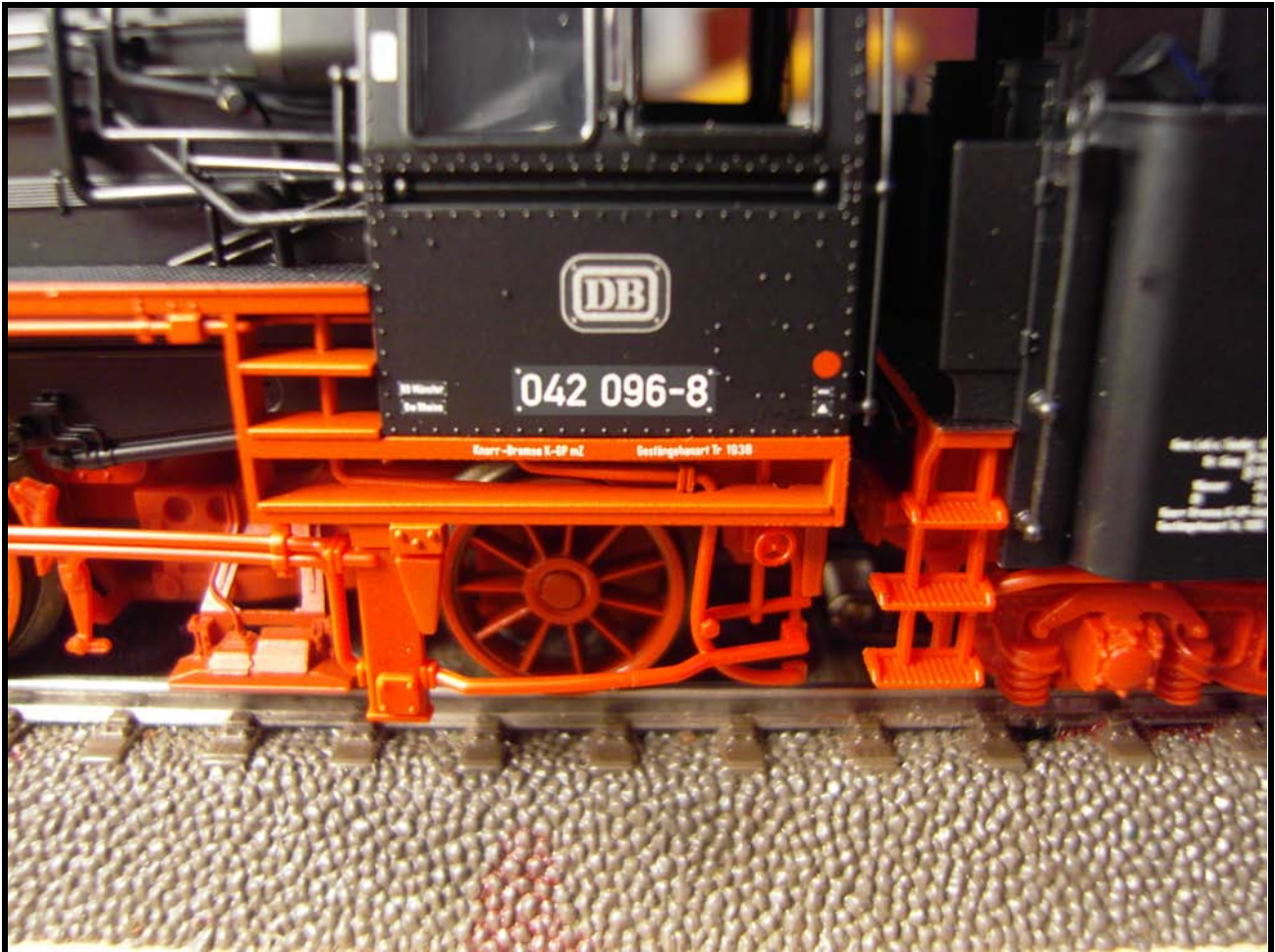


Foto n. 2: scalette e corrimano della cabina e sotto le delicate tubature

Ecco un esempio di alcuni particolari riportati più delicati:

Foto n. 2: delicate tubature, corrimano e volantini, tutti riportati.

Foto n. 3 e foto n. 4: la turbodinamo può spostarsi perché applicata e con una tubatura che, come nella 03 1001 (**Capitolo 55°** I parte) entra dentro un foro del comignolo, ma, riportando in corretta posizione la turbodinamo, il tubo può fuoriuscire.

Foto n. 5 e n. 6: rimontando si deve centrare la condotta vapore sul cilindro (nella parte superiore). E, con precisione, gli incastri sulla basetta led.

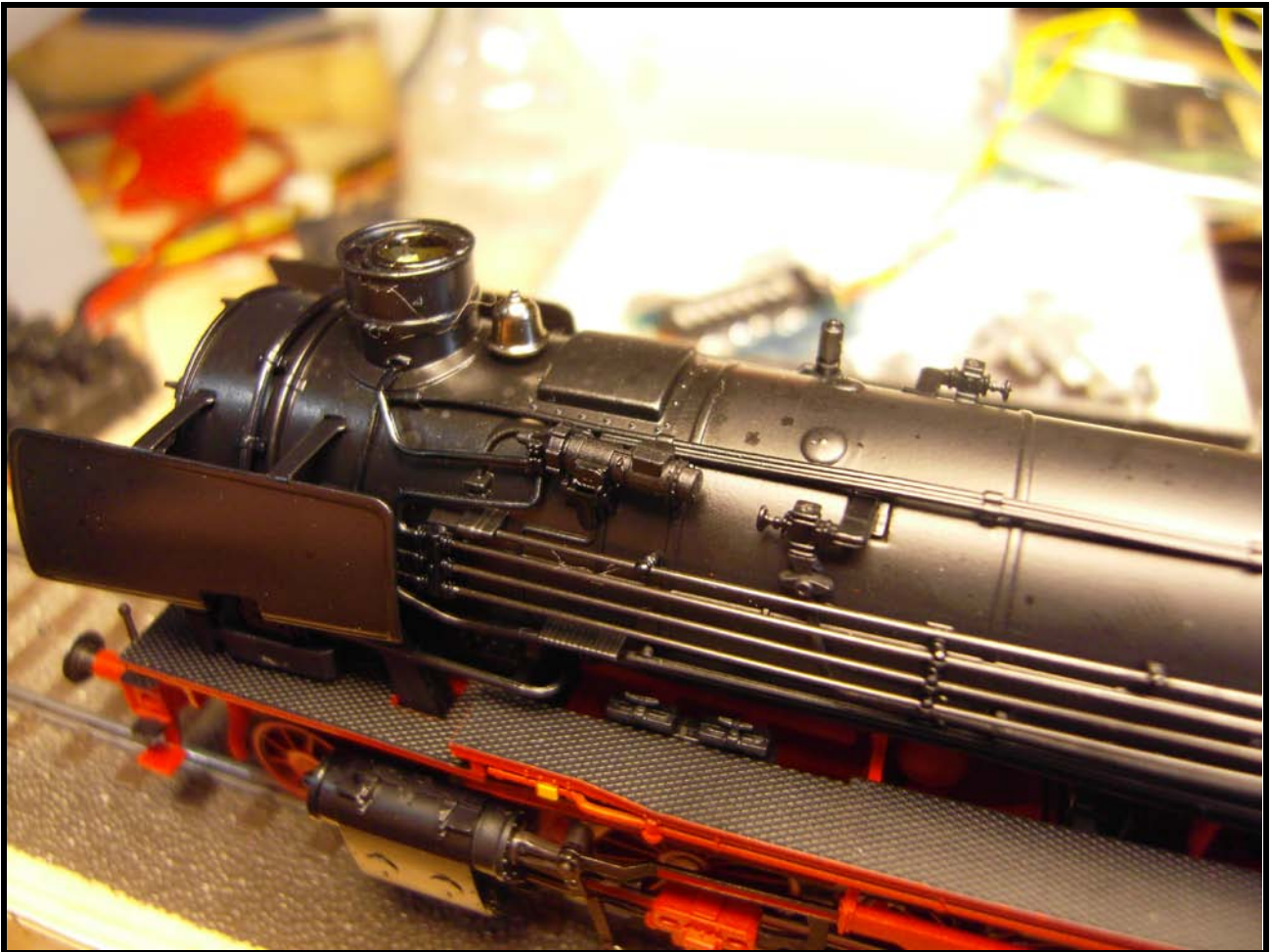


Foto n. 3: la turbodinamo può spostarsi durante le manualità

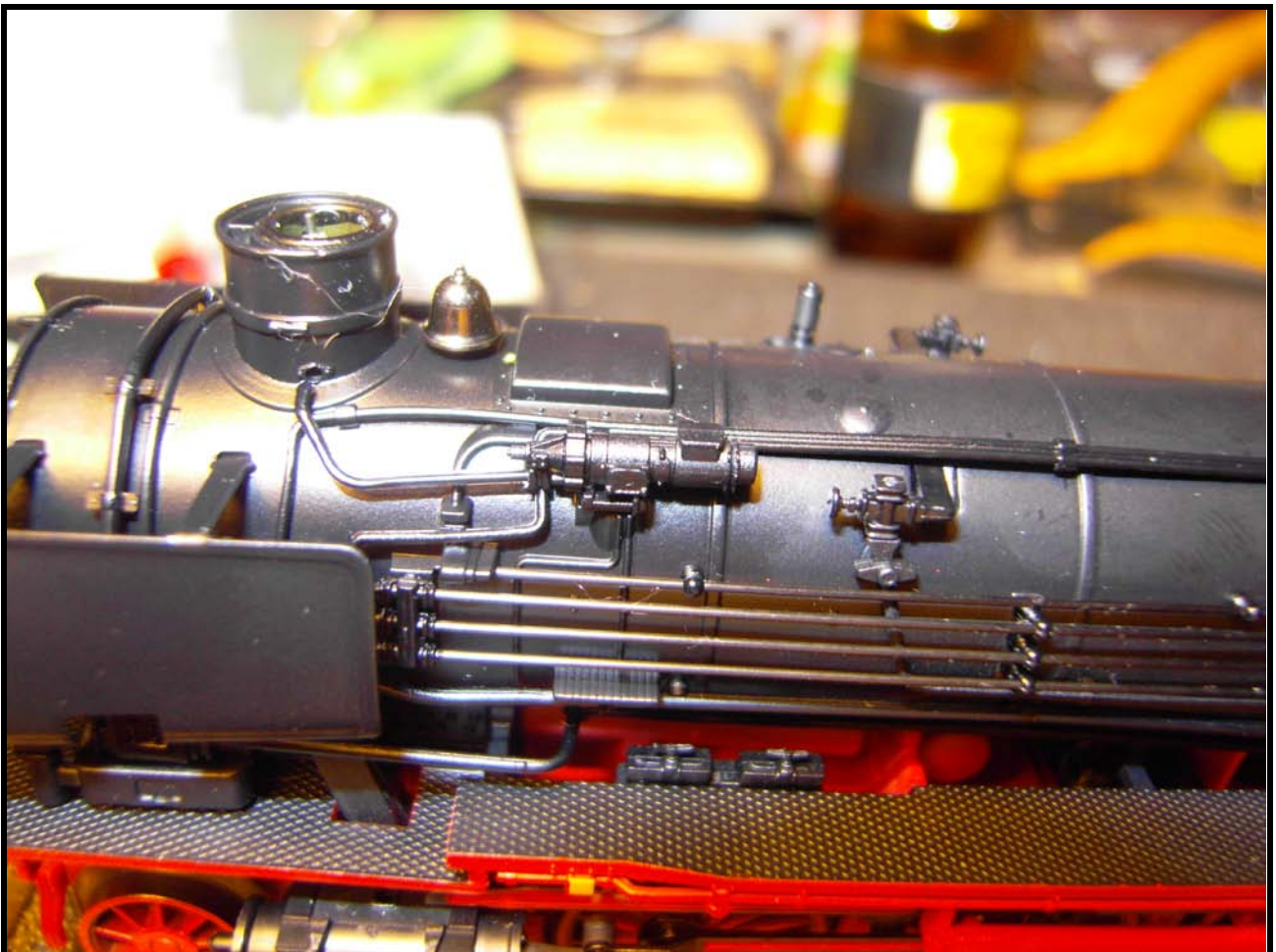


Foto n. 4: la tubatura della turbodinamo tende ad uscire dalla sede

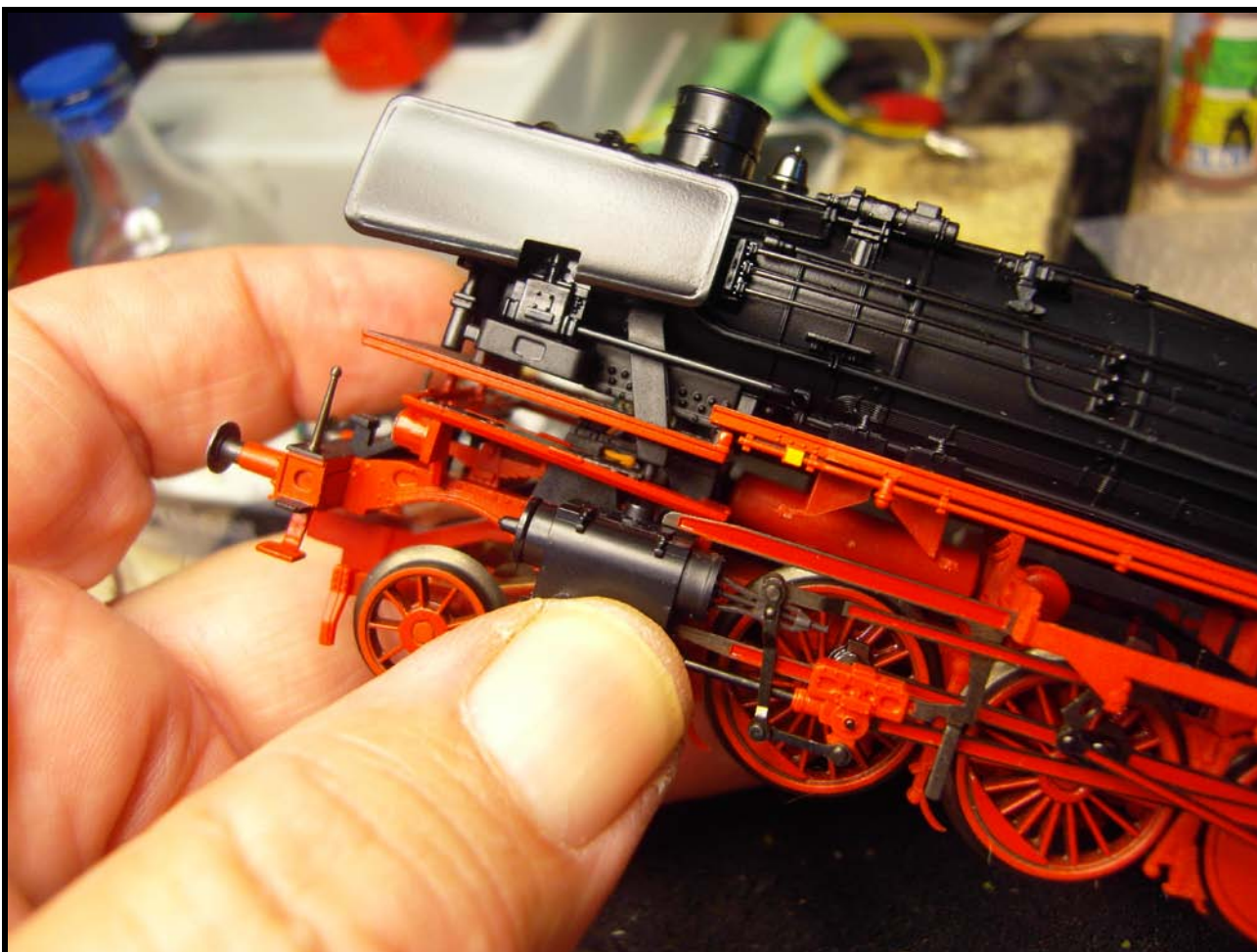


Foto n. 5: centrare bene la condotta vapore per rimontare la Br 042



Foto n. 6: incastri con la basetta led da rispettare nel rimontaggio!

Foto n. 7: rimontando accertarsi che la chiusura superiore del cilindro sia in corretta posizione (tende ad uscire dalla sede), nella foto si può notare che la condotta vapore non è ancora perfettamente aderente, come del resto la pompa sotto il parafumo Witte. Una volta controllata la posizione corretta di questi particolari si può procedere alla chiusura esercitando una delicata pressione e solo DOPO si procederà ad avvitare di nuovo le 4 viti. Attenzione poi agli scarichi del vapore sotto i cilindri (si vedono bene nella **foto n. 10**), se mal maneggiati si possono rompere e non sono forniti come pezzi singoli.

Foto n. 8: gli Indusi si possono staccare (sono presenti in ambedue i lati), ma attenzione non vengono forniti come pezzi staccati, ma solo (e *probabilmente* non a buon mercato!) con l'intero carrello portante sotto la cabina.

Foto n. 9: tutto il lato sinistro del fochista (Heizer) va maneggiato il meno possibile rimontando il mantello per i numerosi particolari riportati che riproducono tutte le tubazioni che portano dal serbatoio del tender l'olio pesante (nafta) da bruciare nel forno.

Foto n. 10: delicati i supporti sotto i respingenti e, ripeto, gli scarichi del vapore, in passato ne danneggiavi qualcuno... attenzione!

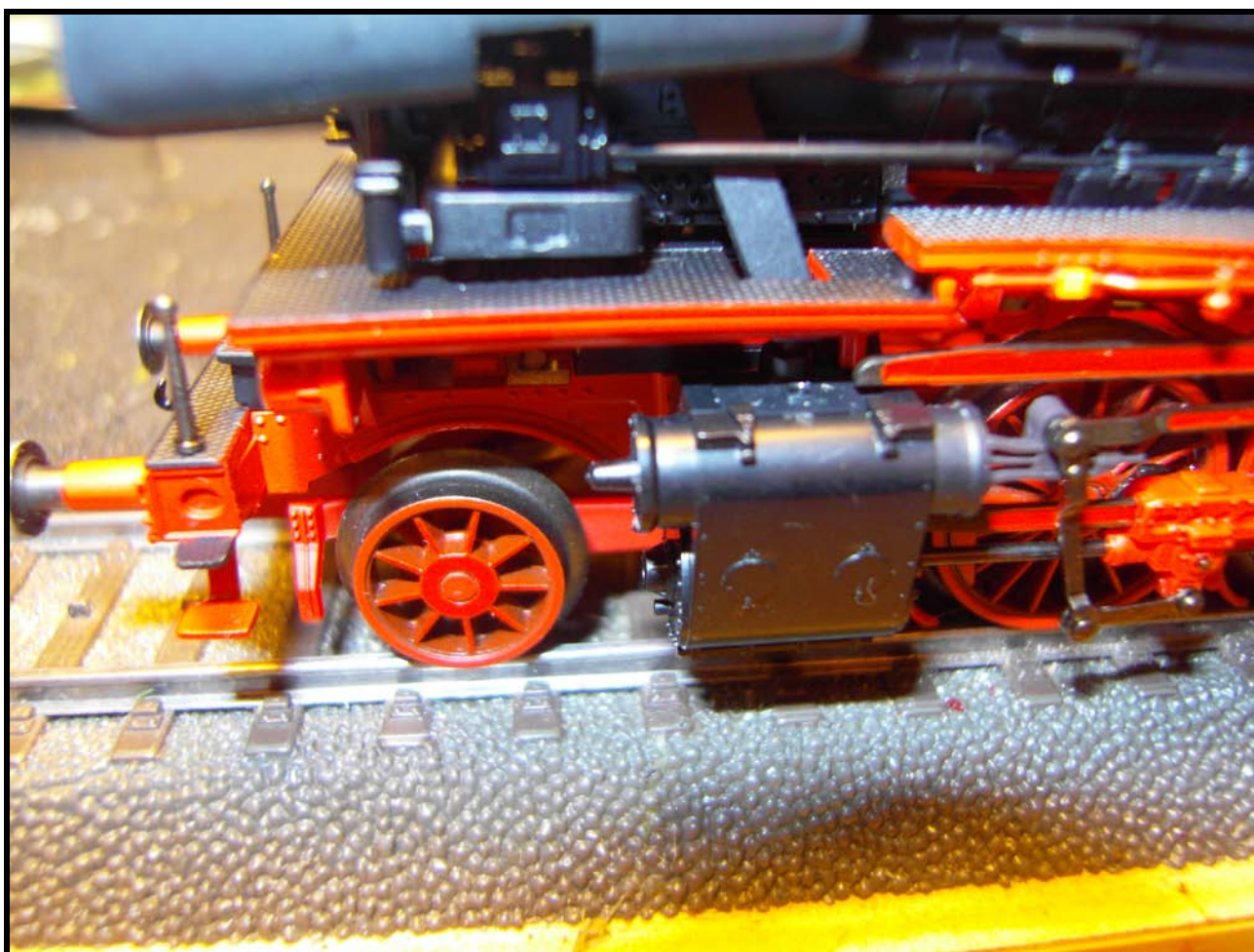


Foto n. 7: attenzione la chiusura superiore del cilindro è staccabile e gli scarichi del vapore sono delicati (qui sotto il cilindro non visibili)!

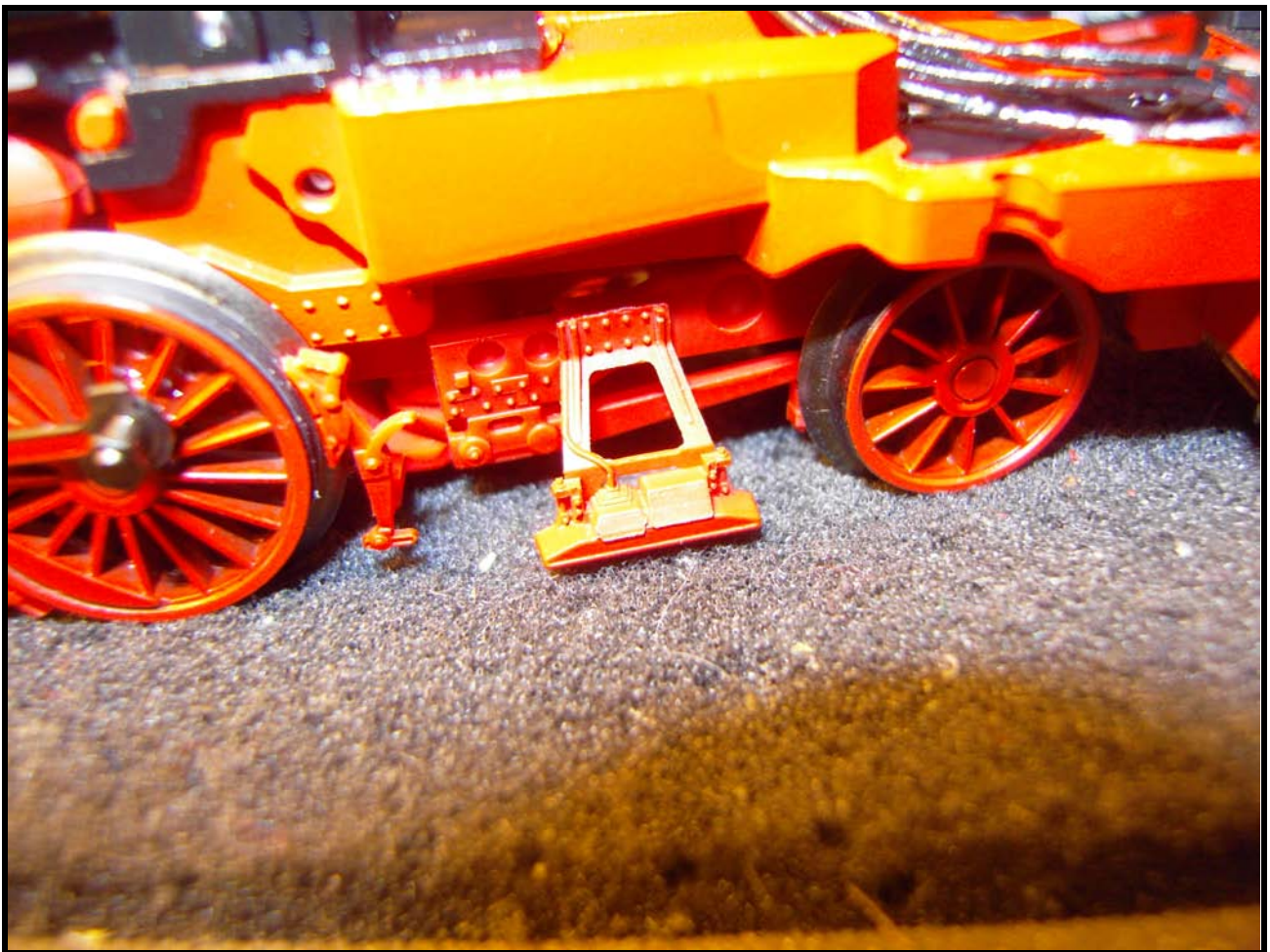


Foto n. 8: un Indusi della Br 042, non sono forniti come pezzi singoli

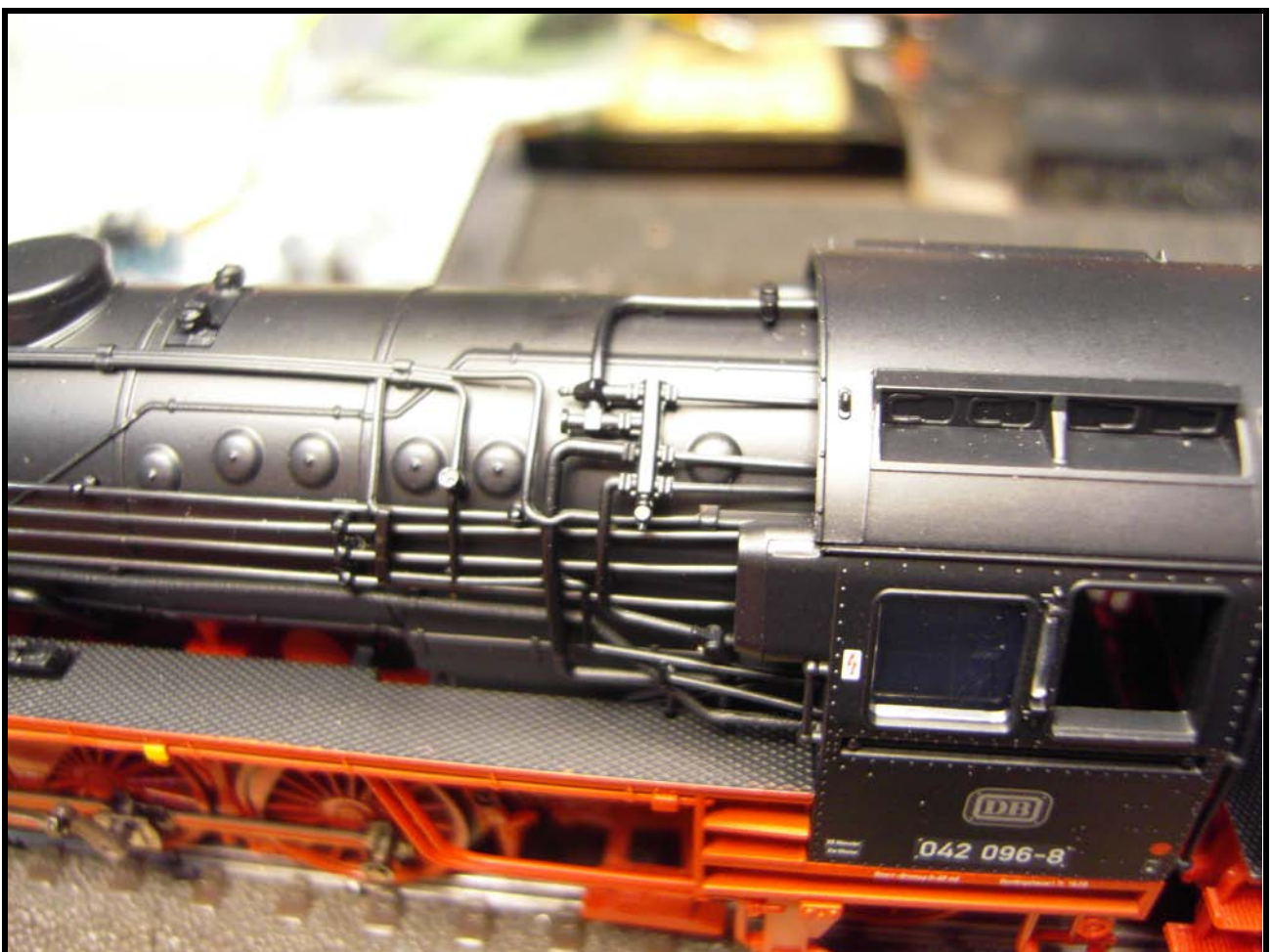


Foto n. 9: lato sinistro della Br 042, un groviglio di tubazioni

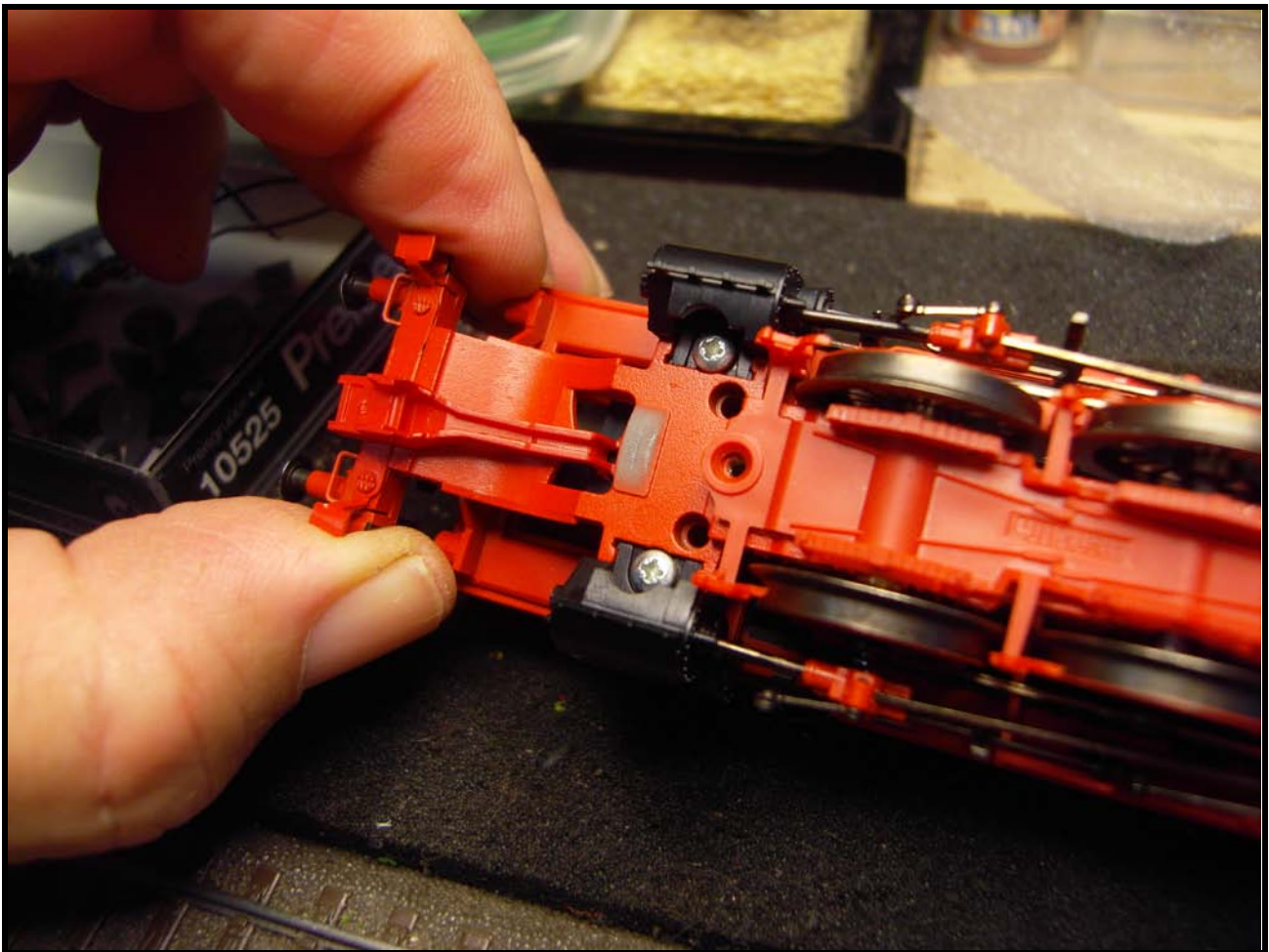


Foto n. 10: rovesciando la Br 042 si vedono i supporti sotto i respingenti, gli scarichi del vapore sotto i cilindri e, allontanando il carrello, ecco il grosso portagancio smontabile

IL NUOVO CARRELLO ANTERIORE

Non mi piace di fare il “contachiodi”, ma certo la differenza tra il vecchio carrello portante anteriore delle 41/041 d’una volta è notevole. Senza annoiarvi con misure e/o contromisure ecco la **foto n. 11**: a sinistra il nuovo carrello con diametro delle ruote ben più grande di quelle del passato. Inoltre le vecchie 41 non avevano i cacciapietre solidali con il carrello, ma uniti al portagancio, era questa una necessaria *licenza modellistica* applicata da sempre sulle loco a vapore che si potessero usare anche in retromarcia. La bellissima 042 ha invece il cacciapietra come al vero solidale al carrello e il portagancio staccato e, aggiungo io eliminabile (vedi anche la **foto n. 10**), solo però dopo aver smontato il mantello.

Importante sapere che: sia il gancio modellistico del tender, sia questo del carrello anteriore sono provvisti di timone d’allontanamento a norma NEM, quindi le carrozze o i carri eventualmente agganciati sono alla distanza minima possibile; questo ovviamente non era possibile con le vecchie 41, anche se aggiornate negli ultimi anni con l’innesto per i ganci corti standard.

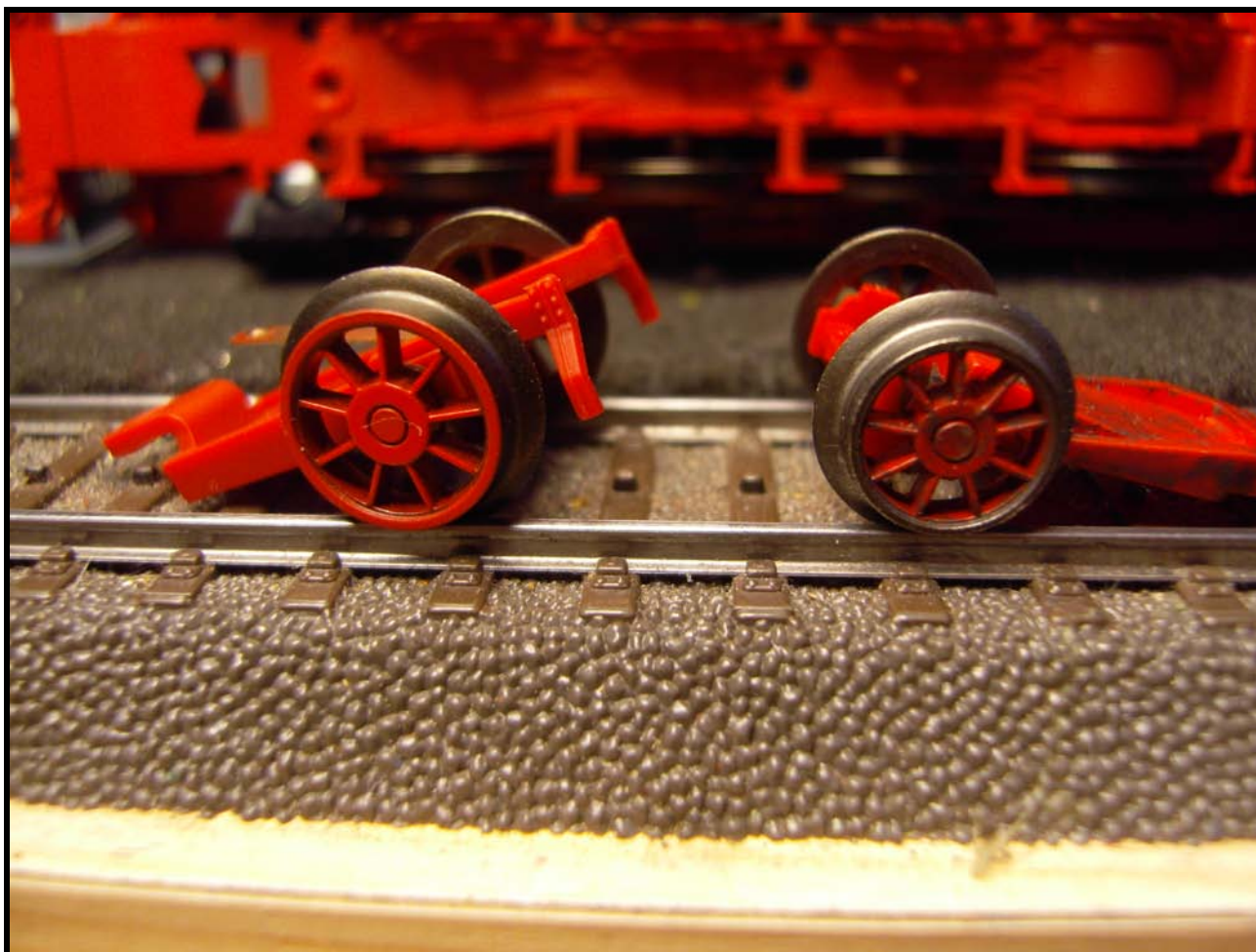


Foto n. 11: carrello anteriore della Br 042 a sinistra a confronto con il vecchio carrello di una 41 del passato, a destra

CERCHIATURE D'ADERENZA E FORZA DI TRAZIONE

(SPECIFICI CONFRONTI TRA I GRUPPI 23, 39, 042 E 55)

Mentre per esempio nelle Br 23, Br 39 e Br 55 le cerchiature sono ben 4, nelle nuove 042 sono solo 2. Ciò comporta una ridotta forza di trazione nel modello in H0 (tuttavia elevata) rispetto alle Br 23 e Br 39 che non erano così potenti nella realtà come le 41/041/042 (come esempio le Br 39 avevano una potenza di 1620 CV contro i 1900 CV delle vere 042). Anche le Br 55, in H0, sono in grado di competere con la nuova 042 (appena più potente sul banco dinamometrico), ma si sa che furono (e sono) modelli eccezionali. Nella realtà le vere Br 55, ex G 8.1 prussiane, concepite quasi cento anni fa nel 1913, erano estremamente più deboli delle *moderne* Br 41.

Nella [foto n. 15](#) la 042 096-8 sul mio banco dinamometrico.

Ecco un estratto dalla tabella del [31° Capitolo](#).

Br 23 002 DB	cod. 23 mfx	Grammi 124 art. 39235
Br 39 115 DRG	cod. 39 mfx	Grammi 82 art. 39392
Br 18 473	cod. 48	Grammi 80 art. 29855
Br 96 Mallet	cod. 39	Grammi 75 art. 37961

Br 03 1001	mfx	cod. 3	Grammi 75 art. 37915
Br 78		cod. 76	Grammi 75 art. 37072 (mixer)
Br 85		cod. 65	Grammi 75 art. 37095
Br 44		cod. 05	Grammi 75 art. 34884 (elaborato)*
Br 042 096-8	mfx	cod. 42	Grammi 74 art. 37925
194 (motore m. permanente)		cod. 58	Grammi 72 (elaborato)* mixer
Br 64 Soft Drive	mfx	cod. 64	Grammi 72 art. 39640
Br 41/041	Esu	cod. 41	Grammi 71 art. 29625
Br 55 5555		cod. 59	Grammi 68 (elaborato e mixer)*

Interessante notare che una 042 ha una forza di trazione quasi pari (in H0) a una Br 85 e una Br 44, massicci modelli di molti anni fa, e solo leggermente superiore alla *moderna* Br 64/064; il nuovo modello batte anche una 194 dotata del ben noto e potente motore con collettore a tamburo... non male! Dalla tabella sappiamo che supera (di poco) la sua *antenata*, dotata di decoder Esu e, se andate alla tabella integrale del **31° Capitolo** (*ultimo aggiornamento ottobre 2011*) scoprirete tante altre sorprese.



Foto n. 12: le sole 2 ruote dotate di cerchiature nella Br 042

La sostituzione delle cerchiature *sembra* facile solo nelle istruzioni, che si dimenticano di segnalare (foto n. 13) la presenza di tutte le tubature e soprattutto dei ceppi dei freni, che sono molto accostati (foto n. 12). Guardate bene anche le foto n. 1 e n. 8 e capirete bene che, quando fra qualche mese o anno, si dovranno cambiare le *Haftreifen* non sarebbe certo una passeggiata se seguissimo le carenti istruzioni. Quelle gomme non le cambierò forse mai (alcune mie loco hanno le stesse cerchiature da 15 anni e più!), ma ecco il mio consiglio:

- 1) sicuramente si dovrà smontare la biella (dado), come descritto nelle istruzioni;
- 2) il mantello (tornate alla I parte di questo stesso capitolo), per trovarvi almeno nella situazione come nella foto n. 12;
- 3) secondo quanto si evince dall'esploso (foto n. 14), svitando le 3 viti a croce siglate con il n. 12, potremmo allontanare tutti i delicati ceppi dei freni per cui la grande ruota motrice si troverà libera da particolari così delicati.

Precisazione sulle viti n. 12: due sono solidali ai carrelli portanti, una terza, la centrale, l'avete vista nella foto n. 26 della I parte di questo Capitolo. Smontando i carrelli si deve fare attenzione alle molle di contatto e ai particolari (Indusi ecc).

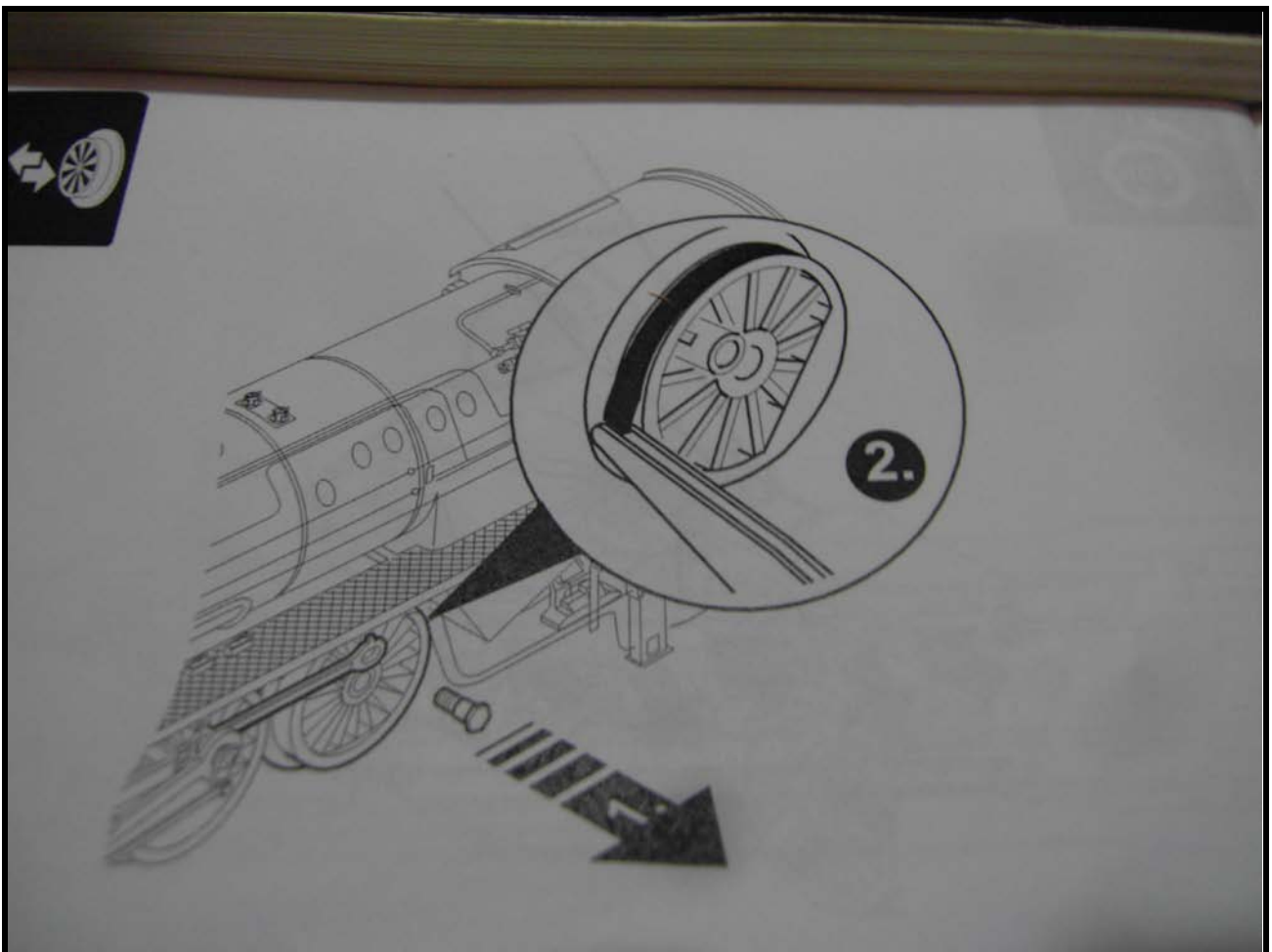


Foto n. 13: istruzioni carenti su come cambiare le 2 cerchiature

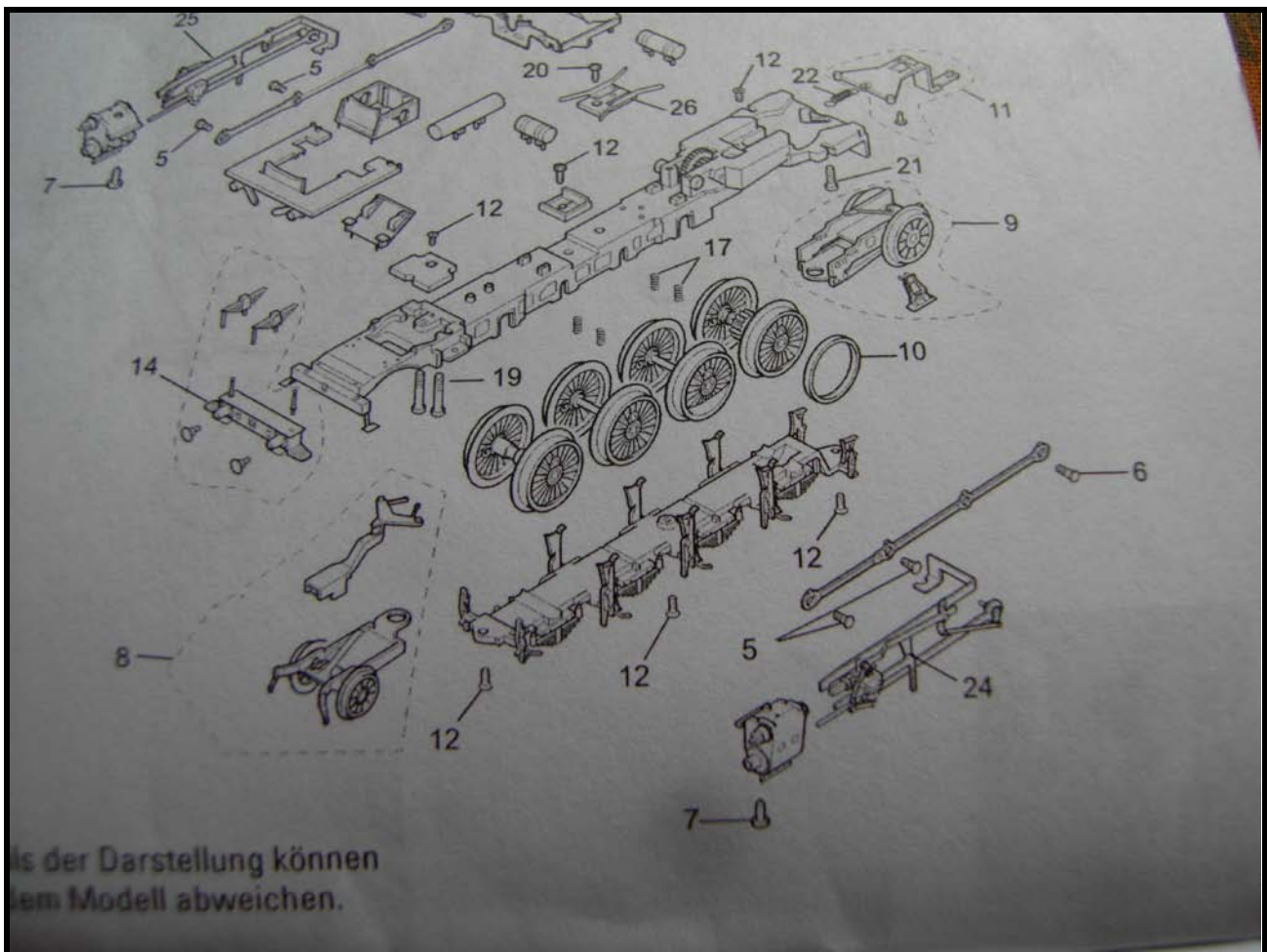


Foto n. 14: il carter con i ceppi dei freni, fissato dalle 3 viti n. 12



Foto n. 15: la Br 042, ha tirato 74 grammi sul banco dinamometrico

CONFRONTO CON LA 41 DEL PASSATO (E NON SOLO)

Per comprendere la filosofia Märklin degli anni passati ritorniamo a dare un'occhiata alla *storica* **3095**, la Br 74 uscita quasi 44 anni fa (in Italia costava £ 7.920) . A parte le ruote, che non erano come oggi nichelate scure, i bordini erano esagerati, il biellismo approssimativo, i ceppi dei freni assenti (comparvero nel 1971 su una Br 86, vedi il **Capitolo 32°**). Allora per ovviare alla lucentezza c'era solo la pessima* brunitura (utilizzata da pochi modellisti). La Märklin in quel modello di Br 74 *osannato*, nel catalogo di allora, aveva, grazie all'uso della plastica, riprodotto tubature volantini scarichi del vapore. per la precisione questa (mia) locomotiva ancora funziona, in analogico e con relais a molla, ed è dai miei nipoti märklinisti molto apprezzata!

*pessima la *brunitura* perché, pur rendendo meno sfacciata la lucentezza delle ruote, toglieva loro però gran parte della conducibilità elettrica che, specie per i *continuisti*, era indispensabile. La brunitura utilizzava anche sostanze tossiche e fu scartata da tutte le Marche di treni modello che, come la Märklin, optarono per la nichelatura che, essendo realizzata con l'elettrolisi, deposita un sottile strato di nichel sul cerchione ed è perfettamente conduttrice di corrente.



Foto n. 16: la Br 74 701, art. 3095 con il carrello portante dotato di un bordino esagerato, tipico della metà degli anni Sessanta/Settanta



Foto n. 17: caldaia, lato Lokführer della Br 41 354

Uscì, come *mezza novità* nel 1978, l'articolo era il **3082**. Mezza novità perché la caldaia era, più o meno come al vero, la stessa della 003, **art. 3085**, prodotta nel 1973. Fu, come la 003, un primo tentativo della Märklin d'abbandonare la politica del "basta che funzioni bene".

C'erano i ceppi dei freni, un biellismo meno gigantesco, ma con *dadi enormi* e migliorie nelle guanciole dei carrelli del tender (**foto n. 17**).

Attenzione però la macchina che vedete nelle foto è quella del 1998 una ex Delta poi digitalizzata Esu con suoni (**art. 29625**, in confezione con carri) e in quegli anni la Märklin aveva perfezionato le fusioni del mantello, ridotta la misura del biellismo e migliorata la testa a croce, ma nonostante ciò la locomotiva aveva tante pecche che è difficile darne un giudizio, alla luce delle nuove riproduzioni. Quanto tirassero i modelli analogici o Delta non lo so.

Il tender era a circa 11 mm dalla cabina (*7 mm solo la luce tra cabina e portelle laterali!*); il gancio era *fisso* e non modificabile (**foto n. 18**) e il fuochista avrebbe dovuto fare un bel salto (96 cm circa in rapporto in H0) per prelevare il carbone con la pala e gettarlo nel forno! Nella **foto n. 19** la mia 41 354 a Vibaden sul ponte girevole

In fondo fa sempre una bella figura, se si chiude un occhio e mezzo!

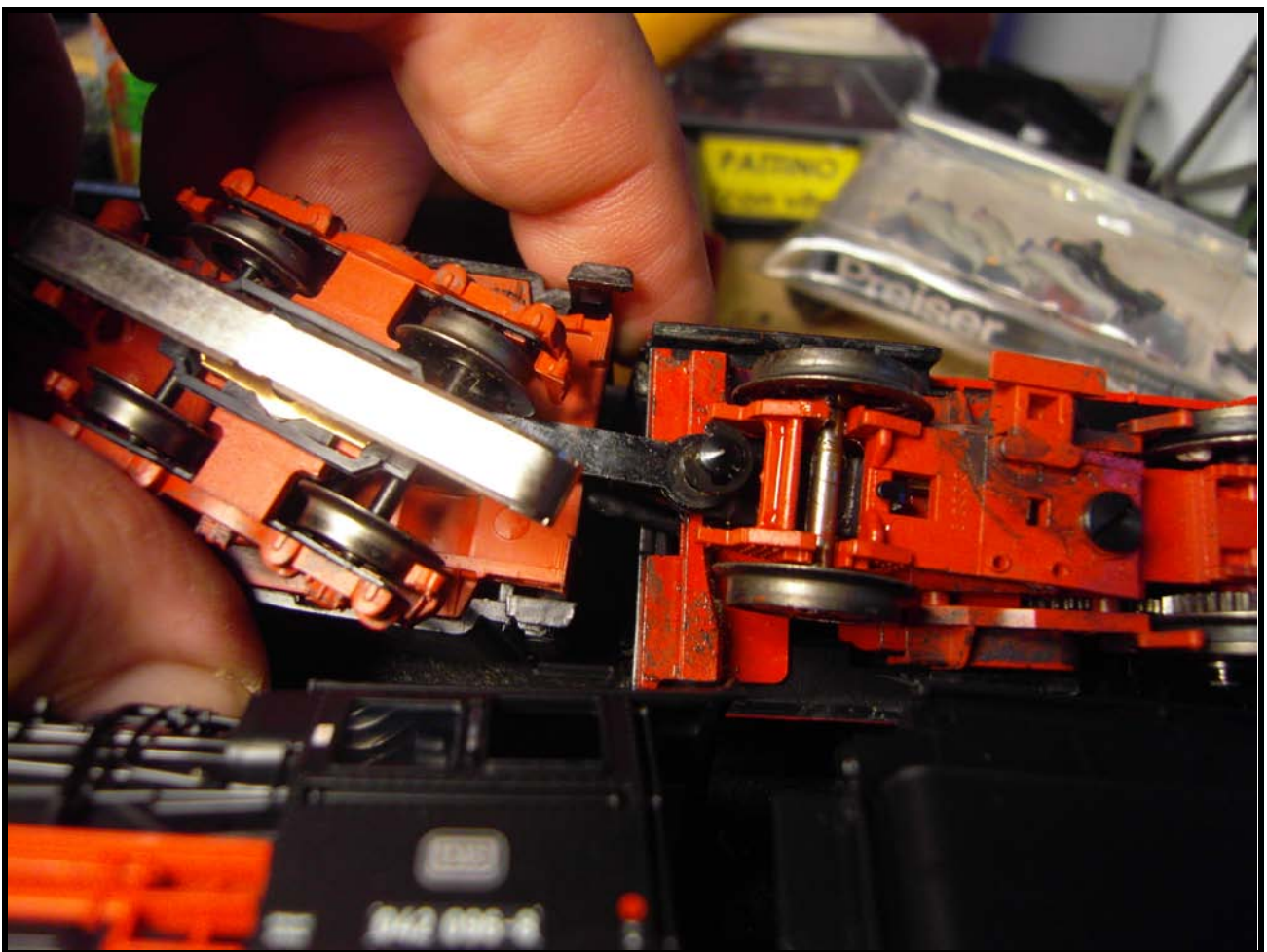


Foto n. 18: aggancio fisso tra tender e cabina nella Br 41 354



Foto n. 19: molte imperfezioni, ma sempre bella la Br 41 354

La caldaia era sempre quella del 1978, pur con qualche miglioria nella fusione, l'invecchiatura con la grafite non poteva però nascondere l'età, certo però che nessuna tubatura poteva saltare!

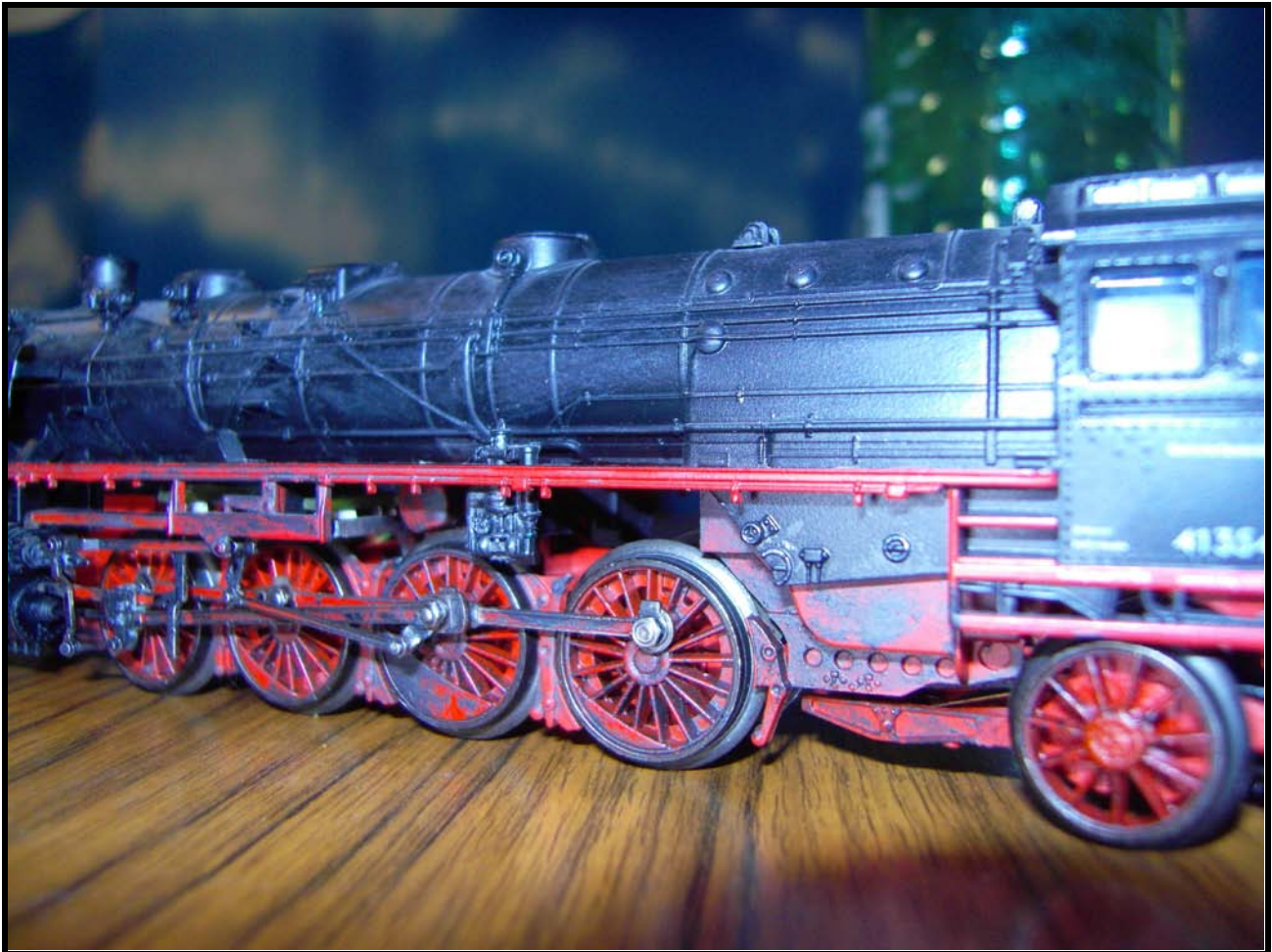


Foto n. 20: caldaia e biellismo, lato Heizer della Br 41 354

La mia 41, essendo alimentata a carbone, non presenta tutte quelle tubature della nuova 042, necessarie per l'alimentazione a nafta, ma il confronto tra particolari sotto le pedane di calpestio e il biellismo di un tempo (foto n. 20) con tutto *il ben di Dio* del modello attuale (foto n. 21) è improponibile!

Nella terza parte parlerò in particolare del confronto tra le caldaie, delle prove con la CS 2 e delle prove sul plastico di Vibaden.

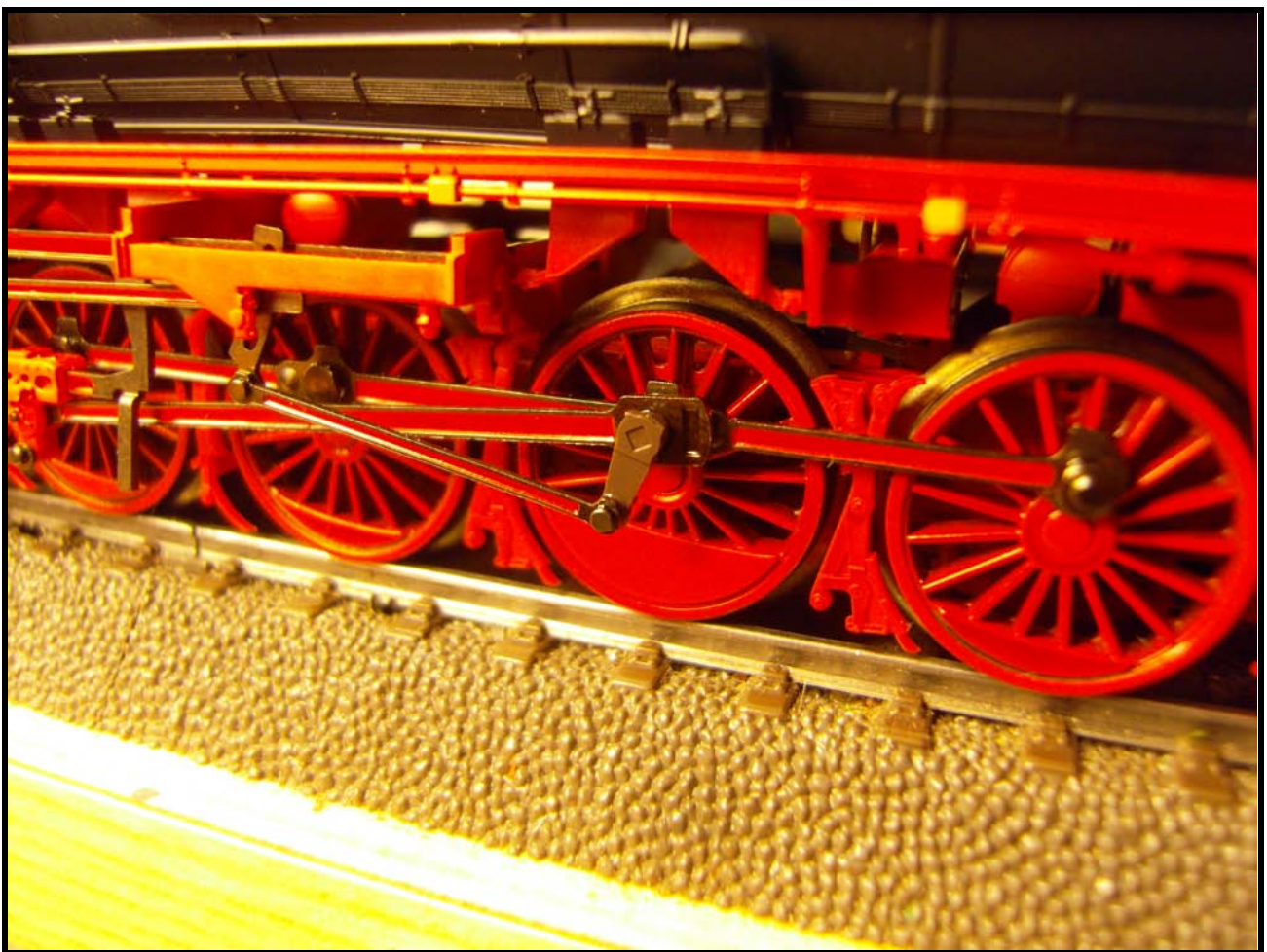


Foto n. 21: stupendo biellismo della Br 042 096-8

(fine II parte)
Gian Piero Cannata

