

LA BR 042 DEL 2011 Märklin art. 37925 – (IV parte)

UN NOVITÀ ASSOLUTA DEL 2011 LA 042 CON FRONTALE REALISTICO (I COPRI STELO)

Se confrontate le foto **n. 1 e n. 2** (la n. 1 è riproposta dalla I parte) vi renderete conto della *bruttura* che il portagancio modellistico anteriore causa a tutta la parte anteriore del modello... è stato eliminato.

Nelle **foto n. 2 e n. 3** potete vedere che vengono da me applicati:

- 1) due tubi (o manichette) dei freni Roco con rubinetti, molto più realistici di quelli Märklin, troppo semplificati.
- 2) Un rec condotta del vapore per l'eventuale riscaldamento di carrozze, e ricordo che ancora nei primi anni Settanta alle 041, o 042, potevano essere assegnati dei convogli passeggeri su linee secondarie, anche se sempre più in via eccezionale.
- 3) Un gancio realistico, e qui ho usato *l'ultimo*, in mio possesso, snodato della Tecnotren, ma altri Artigiani li producono.
- 4) I copri stelo forniti dalla Märklin.

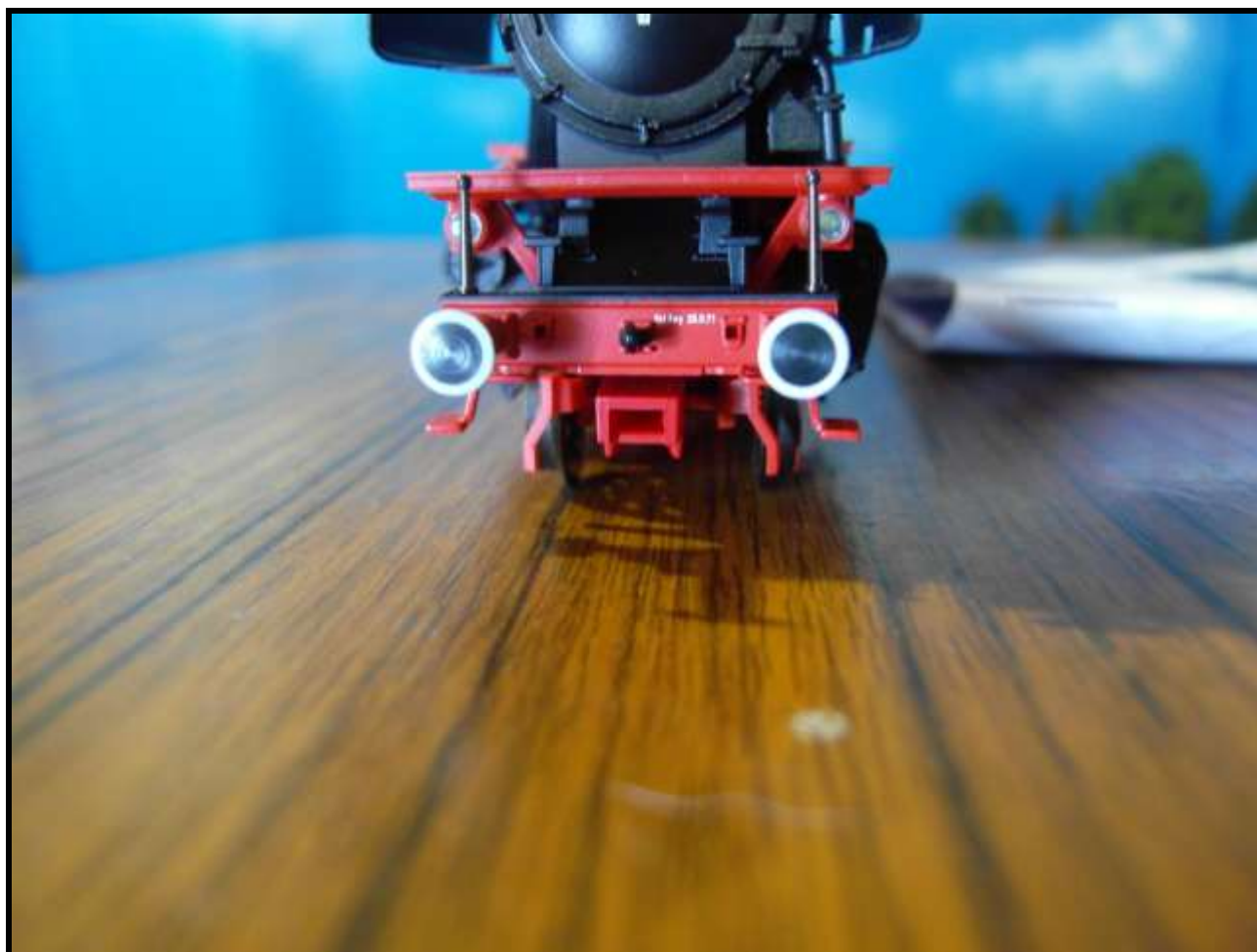


Foto n. 1: il frontale originale, con il portagancio, della Br 042 096-8



Foto n. 2: il frontale modificato della Br 042 096-8

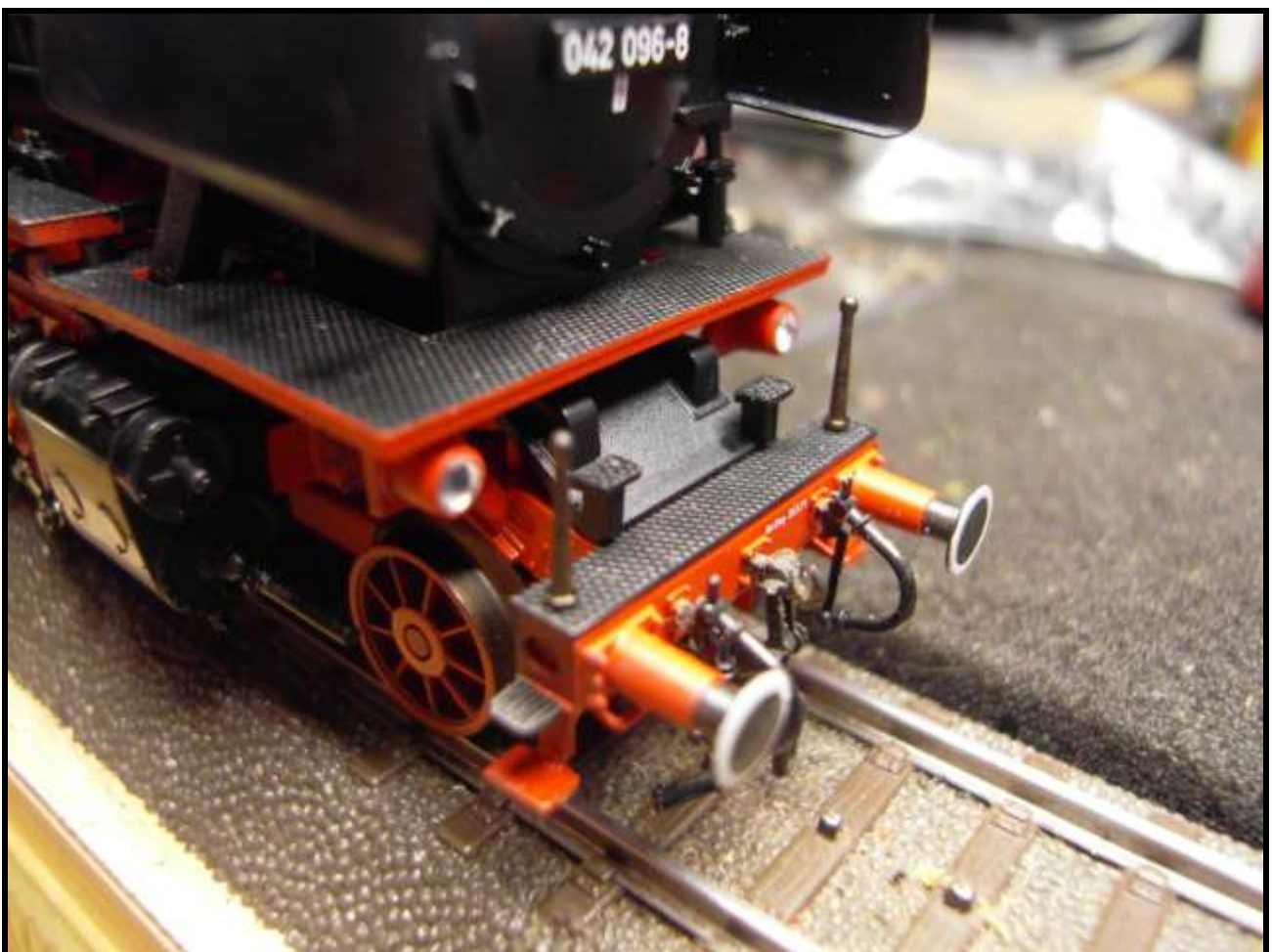


Foto n. 3: particolare del frontale modificato della Br 042 096-8



Foto n. 4: la Br 042 096-8 invecchiata con la grafite

Non ripeterò quello già scritto, ogni volta, per l'invecchiamento con la grafite, tecnica appresa tanti anni fa dal Maestro Aldo Festola.

Vi propongo, accanto alle foto a colori **n. 4 e n. 5** della mia macchina 042 096-8 così trattata, anche la **foto n. 6**, in *b. e n.* (la **n. 4**, modificata), che meglio di ogni chiacchiera vi può far capire la *differenza* fra un modello bello, ma poco realistico e una riproduzione che, seppure per un attimo, ci può far dubitare in una foto se si tratti di una loco vera o di un modello in H0 (*noi fermodellisti però sappiamo dove guardare* per scoprire la verità!*).

Il bianco e nero è poi l'ideale, anche perché un tempo era l'immagine tipica del tempo del vapore.

** da tempo si dibatte su come migliorare le ruote di loco a vapore che più di quelle diesel o elettriche lasciano ben vedere, specie nel carrello portante anteriore, sia i bordini troppo alti, sia la larghezza dei cerchioni, forse più che doppia nelle loco modello. Posso solo aggiungere, per esperienza personale, che nelle due stupende loco a vapore delle FS, 940 e 740, che possedevo negli anni Ottanta della rinomata Fulgurex, i bordini erano molto più piccoli di quelli già contenuti della 042 di oggi, tuttavia riuscivano egregiamente a superare i deviatori (Fleischmann) a patto che non si dovessero "tallonare" gli aghi. Credo che la Märklin abbia condotto dei test e che abbia scelto bordini da compromesso, per un uso più sicuro su impianti non esenti da pecche (come il mio!).*



Foto n. 5: la Br 042 096-8 invecchiata con la grafite

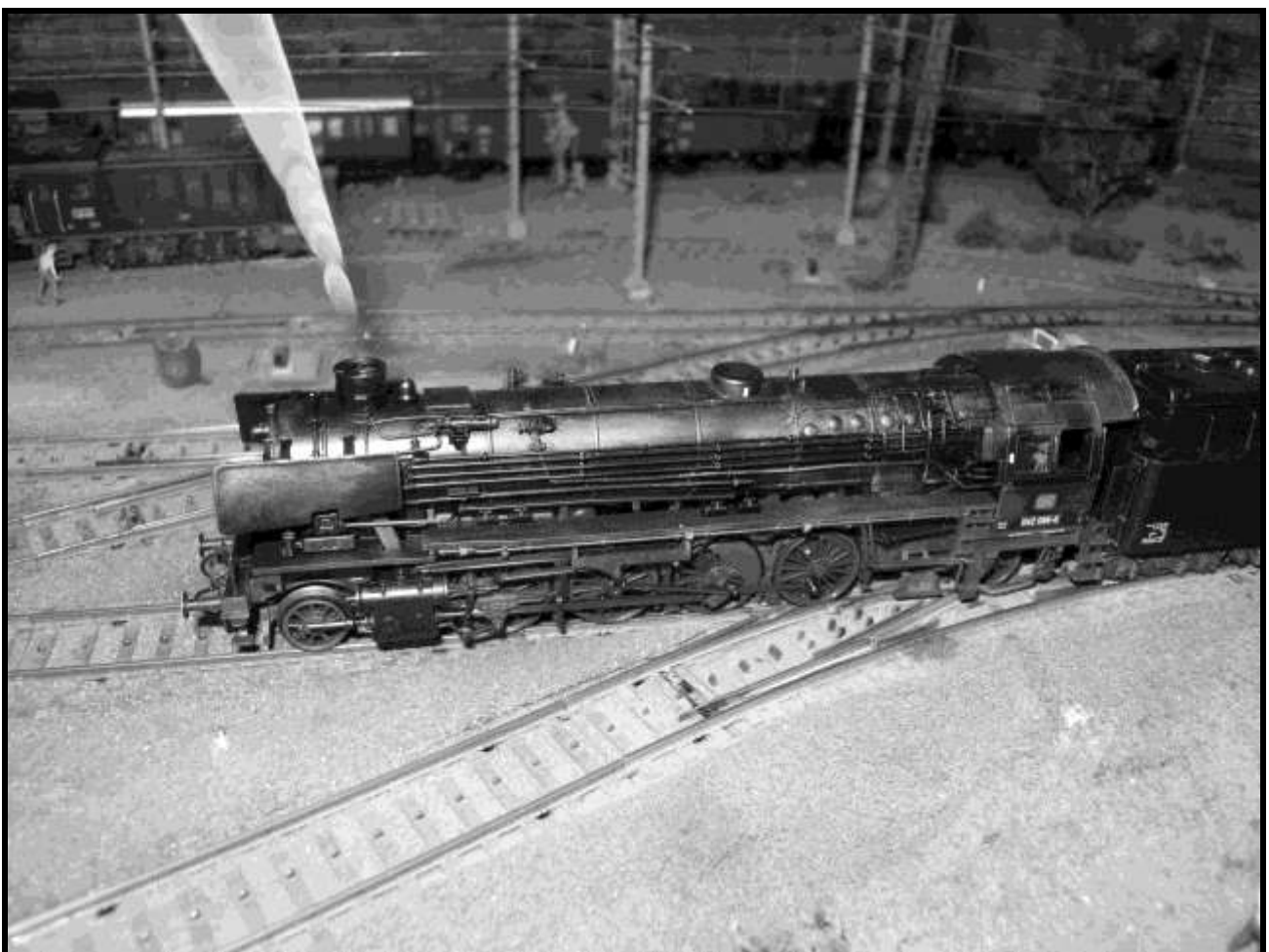


Foto n. 6: foto in B. e N. della Br 042 096-8 invecchiata con la grafite



Foto n. 7: il Lokführer si affaccia dalla Br 042 096-8

I figurini del personale di macchine, a vapore o meno (**art. 02280**), che la Märklin commercializza, prodotti da stampi *Preiser*, sono oramai noti a tutti, nel bene e nel male. Il Lokführer che vedete nella **foto n. 7** si affaccia correttamente dal finestrino, ma c'è il trucco... come nel **Capitolo 58°** (I parte) e in altri dedicati alle loco a vapore, ripeto che il macchinista è molto alto ed è necessario limarne le scarpe o, come per questa 042, anche una parte delle gambe, per farlo affacciare in modo corretto. Un po' come ho fatto per la Br 64 250 (**Capitolo 14°**) di cui ripropongo, con la **foto n. 8**, l'incruenta mutilazione.

In queste vaporeiere modificate il fochista (*Heizer*, **foto n. 9**) deve essere privato della pala, e dovrebbe avere anche un sedile molto spartano e davanti un volantino (rosso), riportato, per la regolazione del flusso di carburante nel forno e, per andare proprio a cercare il classico *pelo* (mi viene in mente perché ho *Lucifero*, il mio gattone nero in braccio mentre scrivo), qui la luce tremolante, continua, da un foro della *bocca* ci sarebbe stata benissimo. L'apertura del forno non avveniva di continuo (forse era anche saldata) come si faceva per le macchine a vapore alimentate a carbone... però la mia constatazione è solo una provocazione per dire che *tutto è perfezionabile, anche la perfezione!*



Foto n. 8: il *Lokführer* e l'*Heizer* mutilati per la cabina della 64 250



Foto n. 9: il fochista senza pala nella cabina della Br 042 096-8



Foto n. 10: prove nello scalo merci di Vibaden con la Br 042 096-8

Dopo tanta bellezza bisognava, oltre alle regolazioni digitali, anche verificare l'effettiva operatività della locomotiva sul... binario.

Foto n. 11: è riproposta dalla I parte di questo Capitolo, riguarda le prove nello scalo merci di Vibaden dove sono presenti deviatori inglesi (**art. 24624**), curve e controcurve dei deviatori più stretti della gamma "C" (curve **art. 24230**, deviatori **art. 24611/24612**).

Nella prima prova NON sono stati montati i copristeli, e NON è stato avvicinato il tender e il risultato è stato, come prevedibile, perfetto: la mia 042 è transitata senza il minimo problema su ogni deviato o curva. Nella prova successiva è stato avvicinato il tender, come ho descritto nella I parte e, nonostante l'evidente ed irrealistica posizione che ha assunto la cabina nelle curve più strette (**foto n. 11**) la vaporiera si è comportata egregiamente.

Attenzione: sono state effettuate delle prove con le curve **art. 24130**, che possono essere percorse solo con la 042 non modificata nella distanza del tender e senza copristeli.



Foto n. 11: prove nello scalo merci di Vibaden con la Br 042 096-8

Nella prova finale sono stati montati i copristeli, mentre il tender era già stato avvicinato. Nelle **foto n. 13 e n. 14** la mia macchina sembra percorrere senza problemi quelle deviate... ma *solo a marcia indietro!* In realtà a marcia avanti si deve procedere a passo d'uomo (in H0!) e non sempre il copristelo consente l'iscrizione nelle curve, probabile anche qualche difetto microscopico di posa dei binari che, nel maggio 2006, mese ed anno della sua realizzazione (**foto n. 12** scattata nel maggio 2006), non fu riscontrato, anche perché le macchine Märklin non avevano ancora raggiunto la perfezione dei nostri giorni, se pensate che la bellissima 01 147 (*che non transita mai nelle zone dello scalo, perché non si mischia infatti alla plebaglia dei carri merci!*) arrivò nel mio impianto solo nel tardo autunno del 2006!

Sconsiglio comunque il montaggio dei copristeli (che è poi difficile perché sono da inserire con una certa pressione nei fori!) se si vuole far percorrere alla 042 delle curve strette della gamma "K" o "C".



Foto n. 12: scalo merci di Vibaden durante la realizzazione nel 2006



Foto n. 13: prove nello scalo merci di Vibaden con la Br 042 096-8



Foto n. 14: prove nello scalo merci di Vibaden con la Br 042 096-8

Nelle **foto n. 15 e n. 16** la mia macchina dallo scalo merci è passata nella zona della stazione principale e sulla linea di corsa e nel Bw (nel Deposito, con la piattaforma girevole). Tutta questa ampia zona, la principale nel plastico di Vibaden, sono presenti solo curve “C” **24430** e **24530**, i deviatori sono tutti slanciati.

Nessun problema nelle curve del raggio **R4** ed **R5** della gamma “C”, mentre non ho potuto effettuare prove sui binari “K”.

Ovviamente non ho riscontrato nessun problema in entrambi i sensi di marcia sui deviatori slanciati **art. 24711** e **art. 24712** e controcurve **art. 24912**, perché tutte queste deviazioni hanno infatti un’angolazione realistica (o quasi) da 12,1°. Le manovre anche in retromarcia sono state molto realistiche e, con il pattino nuovo, la 042 è in grado di procedere a passo di lumaca.

Tra sbuffi e fischi, rumore di scappamenti e fumo la mia locomotiva ha percorso poi vari chilometri in H0 senza problema alcuno.

Anche abbassando del 35% l’intensità del volume questo resta più che accettabile, l’icona, scomparsa solo dopo la regolazione del volume o di un altro suono, effettuata con la CS 2, è stata recuperata dalle immagini delle novità 2011, dopo aver salvato l’immagine in PNG.



Foto n. 15: prove sulla linea di Vibaden con la Br 042 096-8



Foto n. 16: prove sulla linea di Vibaden con la Br 042 096-8

**3 FOTO STORICHE DI MARCO PALAZZO A VIBADEN 3, SCATTATE
NELL'OTTOBRE 2004 E NELL' OTTOBRE 2006**



**Foto n. 17: la Br 41 354 è ricoverata nel garage n. 8 di Vibaden 2,
nell'ottobre del 2004**

In due visite dell'amico Marco Palazzo, nell'ottobre del 2004 e 2006, la vecchia 41 354, prima ricoverata nel deposito del vecchio impianto di Vibaden 2 (foto n. 17, ottobre 2004), prima del trasloco del 2005, poi nel nuovo impianto attuale dove fu immortalata al traino di un tipico convoglio di carri carbone corti, mentre percorreva la linea di Vibaden, tra suoni e vistosi sbuffi di fumo bianchissimo (ottobre 2006, foto n. 18 e n. 19).

Anche se, come avete avuto modo di vedere, questo vecchio modello non può più competere, dal punto di vista estetico con la nuova locomotiva del 2011, tuttavia sarà proprio in questi giorni (ottobre 2011) protagonista in una Vibaden che si appresta a riprodurre il primo periodo del dopoguerra tra gli anni 1951 ed il 1955.

La sua affidabilità è fuori discussione e dura da almeno dodici anni...



Foto n. 18: 2006, storica foto di Marco Palazzo della Br 41 354



Foto n. 19: 2006, storica foto di Marco Palazzo della Br 41 354

UN FUTURO RICCO DI VARIANTI

La Märklin ha scelto una macchina che potrà avere un numero di varianti non indifferente. Intanto già nel 2011 è in programma la Br 41 356 (foto n. 20, dal catalogo delle novità d'autunno 2011), cioè la gemella della 042 in versione 1962, prima quindi della rivoluzione computerizzata che costrinse la *DB informatica* a rinumerare tutti quei gruppi di vapore ancora presenti e attive in numero cospicuo: così con lo 041 furono classificate tutte le 41, ante 1968, alimentate a carbone e con lo 042 quelle alimentate con olio pesante. Così accadde anche alle Br 44 e alla Br 50 che divennero 044, 043 (olio pesante) e alle Br 50 che, essendo in gran numero addirittura divennero 050, 051 (carbone entrambe le serie) e 052, anche se non avevano queste ultime nulla a che vedere con le Br 52, le famigerate Krieglokomotiv super numerose, ma che non superarono la soglia del 1968.

Vedo dunque all'orizzonte almeno altre quattro versioni, oltre le due già proposte: la 41 DRG, la 41 DB senza "biscotto" e quella con, cioè dopo il 1955 e alimentate a carbone, inoltre una 041 alimentata a carbone e parafrasando una frase un po' scontata... non finisce qui! Naturalmente per le versioni del 1936 e anteriori al 1957, anno in cui iniziò la riconversione di 102 macchine con nuova caldaia, la Märklin dovrebbe per forza modificare gli stampi ... lo farà?



Foto n. 20: dal catalogo delle novità d'autunno 2011 arriva una 41 356

IN CONCLUSIONE

I miglioramenti di questi ultimi modelli, a partire dal 2006, non stupiscono più. Certo la lavorazione in metallo (praticamente quasi totale per caldaia e tender) rendono questi prodotti molto pregiati e... costosi, adatti ad un pubblico *particolare*.

Sono oggetti anche *delicati* da trattare con grande cura e fa un po' sorridere la limitazione "non adatto a bambini sotto i 3 anni", in realtà ogni volta si usano simili meraviglie si deve con cura ricontare tutto quello che si può perdere, ma di questo ne ho già parlato nel corso di questo e di tanti altri capitoli.

La perfezione delle funzioni sonore stupisce sempre di più.

Il connubio perfetto tra la nuova Central Station, ma parlo anche per la CS 1, e questa macchina è fonte di grande divertimento e il vero piacere nel manovrare queste *gigantesche* locomotive sta nella sicurezza con cui rispondono ai nostri comandi.

RICAMBISTICA

LOCOMOTIVA	Br 042 096-8 DB art. 379256
Peso	520 grammi
Pattino	(E)206370
cerchiature	220530
dispositivo fumo	7226 (montaggio da sopra)
illuminazione	Led (secondo esploso)
Carboncini	Assenti nel motore E163818

Questo 66° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 31 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 stampa”

(IV parte e fine)

Gian Piero Cannata

