

**LA BR 042 DEL 2011 - (I parte)****Märklin art. 37925*****UN NOVITÀ ASSOLUTA DEL 2011***

Finalmente è arrivata sul mio impianto una delle vere novità del 2011, la bellissima 042 096-8.

Con il numero di catalogo **37926** è commercializzata ad un prezzo inferiore la 042 186-7, priva di tutti i suoni che caratterizzano la prima.



**Foto n. 1: la Br 042 096-8 a Vibaden**

***LA PRIMA IMPRESSIONE GENERALE***

Posata sulla mia nuova “sala di posa” fa veramente una grande impressione: pesante, tutta di metallo, compreso il bellissimo tender, e con la caldaia ricca di ogni particolare. Il pancone anteriore, pur ancora appesantito *dall'orrido* portagancio, porta ben leggibile la data di revisione (26.5.71, **foto n. 3**). Subito salta agli occhi il carrello portante anteriore con ruote dal diametro ben più grande del passato. Unico appunto si può fare alle aste d'appiglio sovradimensionate come al solito per dar loro un minimo di robustezza in H0.



Foto n. 2: la Br 042 096-8 a Vibaden



Foto n. 3: anteriore con data della Revisione della Br 042 096-8



## ***IL MANTELLO (LATO DESTRO)***



**Foto n. 4: lato destro (Lokführer) Br 042 096-8**

Pur nella semplicità apparente di questo *lato operativo* da dove osserva e manovra il Lokführer (capomacchina tedesco), si notano particolari riportati anni fa del tutto assenti nella caldaia delle vecchie 41/041.

*Del raffronto vero e proprio però se ne parlerà nella seconda parte di questo stesso Capitolo.*

Spicca l'asta riportata per l'inversione di marcia, ma bello è anche il piccolo corrimano, proprio all'altezza dell'asta stessa. E non è certo stampato il lungo corrimano di sicurezza, le valvole, la pompa il fischio e la campana che tra l'altro suona in digitale, con le Central Station vecchia e nuove. Solo dei sottili cavi sono stampati.

Niente di nuovo per le pedane zigrinate... belle come al solito.

*Questo varrà anche per il lato sinistro: l'Indusi (doppio, dato l'uso di questa locomotiva sino al 1977 anche in retromarcia) è molto curato, lo vedrete in macro in una foto successiva nella seconda parte, ma anche questo importante (nella realtà) *accessorio* era stato da tempo oggetto di grandi migliorie in vari modelli. Si vede nelle **foto n. 4 e n. 5** tra carrello portante posteriore e prima ruota accoppiata e, nella **foto n. 6**, quello già perfetto della 23 001 del 2009 (**art. 39230**).*



Foto n. 6: il già particolareggiato Indusi nella Br 23 001

### ***IL MANTELLO (LATO SINISTRO)***

Il lato sinistro è molto complesso e perciò arricchito di innumerevoli tubature e corrimano. Il parafrumo Witte è inciso per favorire, al vero, gli interventi del personale. La turbodinamo è collegata ad un foro nel comignolo. Riprodotto il complesso di leveraggi del lato fochista che in questi giganti tedeschi non dovevano spalare nulla e avevano solo il compito di manovrare un volantino che regolava l'afflusso d'olio pesante nel forno. Le sabbiere arrivano quasi a toccare il binario i ceppi dei freni sono complanari e ben accostati alle grandi ruote. Come nella Br 39 la manovella del detta del *Settore* (che manovra la biella del cassetto di distribuzione) è incapsulata. Sotto i cilindri gli scarichi del vapore sono ben riprodotti... e delicati.





Foto n. 6: lato sinistro (dell'Heizer) della Br 042 096-8



Foto n. 7: il lato sinistro della Br 042 096-8 a Vibaden

## ***COLORAZIONE DELLA MACCHINA ORIGINALE***

Il colore del mantello è abbastanza lucido, ma ricordo che le macchine nuove erano praticamente degli *specchi*. Il biellismo è in un rosso troppo sfacciato, persino per una loco da museo. Il colore si estende sino al centro delle ruote... per me è un risparmio di tempo, perché da sempre ero propenso a verniciarlo. Della diatriba tra verniciature totale o parziale ne ho parlato, tra l'altro, anche nel mio **14° Capitolo**, dedicato alla Br 64 250.

### ***IL TENDER***

Il tender riporta persino la targa in rilievo, oltre a tutti i leveraggi delle portelle per il carico dell'olio pesante, solo alcuni cavi sottili elettrici sono stampati (**foto n. 8**).



**Foto n. 8: parte posteriore del tender della Br 042 096-8**

Nella parte del tender meno visibile (**foto n. 9 e n. 10**) è riportato anche l'estintore, oltre che a numerosi particolari e cavi elettrici.

Le foto sono state scattate con diversa illuminazione quando ancora il tender era distanziato dalla cabina. I cavi, neri e morbidissimi, per la verità sono messi irregolarmente, troppo sciolti, ma forse per evitare d'essere un pericoloso ostacolo nelle curve.

Una volta accostato il tender sono invisibili o quasi.



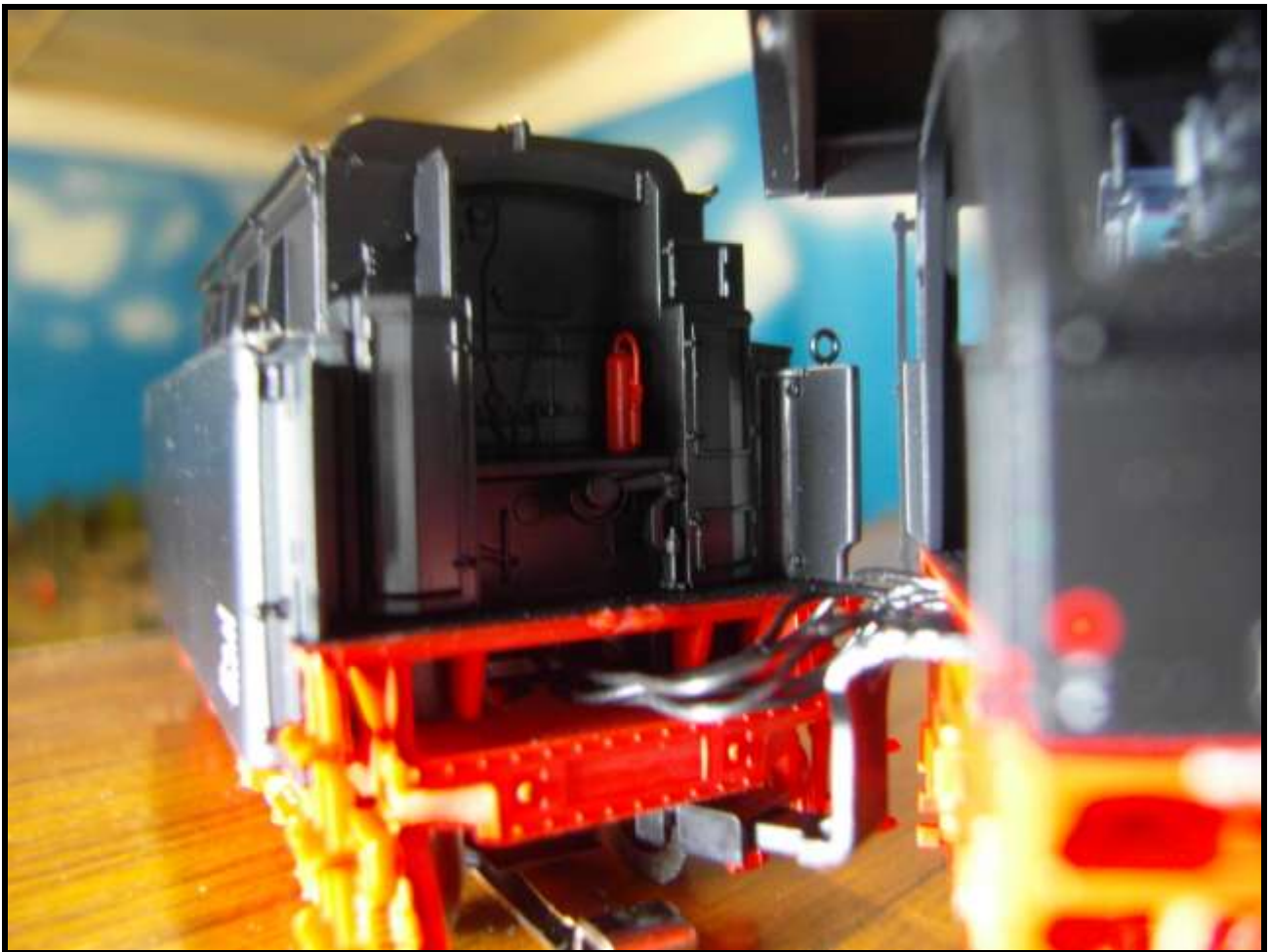
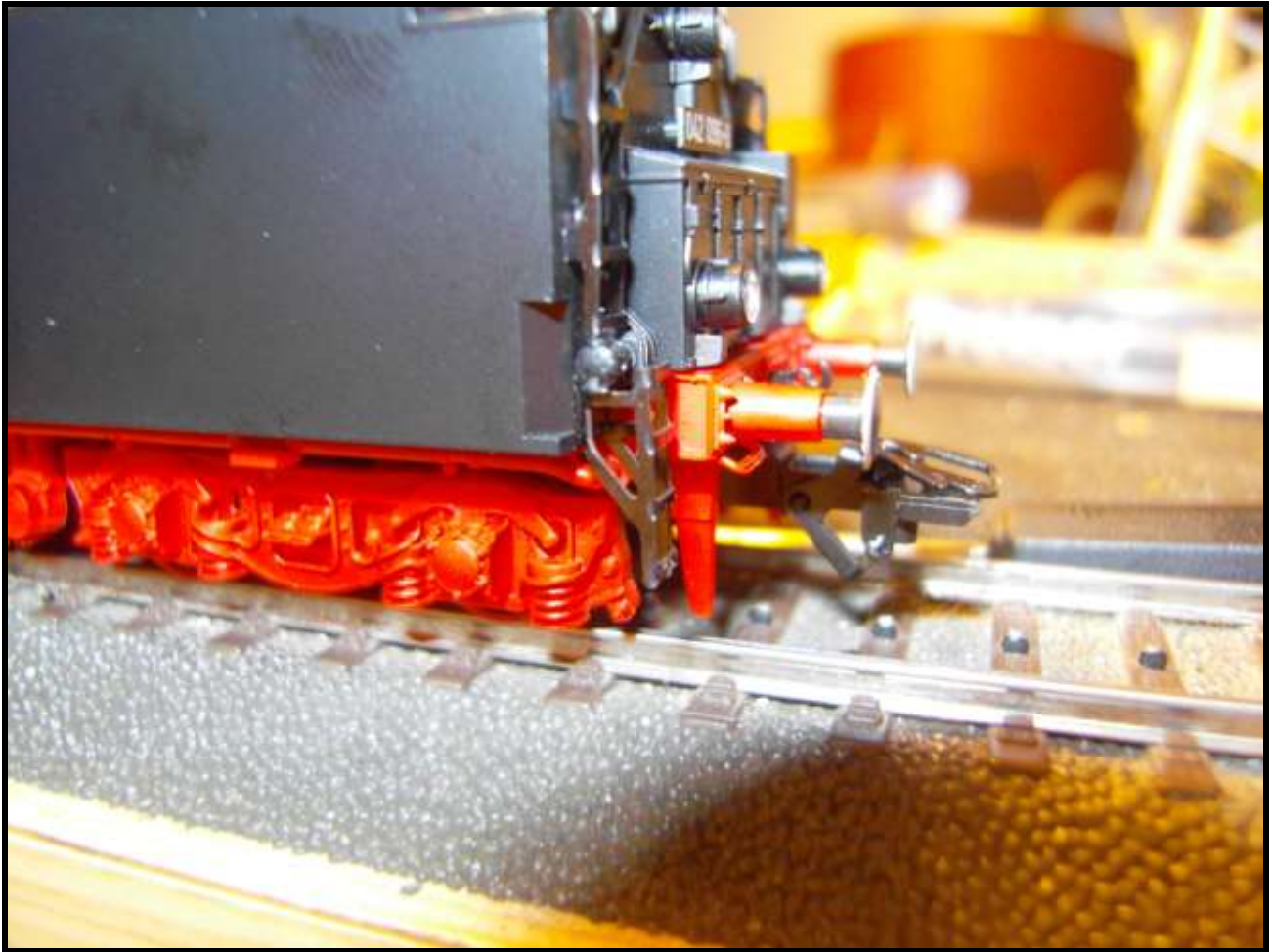


Foto n. 9: parte lato cabina del tender della Br 042 096-8



Foto n. 10: parte lato cabina del tender della Br 042 096-8

Le scalette posteriori, già viste nella [foto n. 8](#), sono metalliche e molto robuste, però come ovvio sovradimensionate, [foto n. 11](#).



**Foto n. 11: particolare di una scaletta posteriore della Br 042 096-8**

Il tender metallico ha delle chiodature microscopiche [foto n. 11](#), nella foto i granelli di polvere sono più grandi. I rinforzi laterali della cassa sono sottilissimi, belle le scalette e tutte le pedane zigriate, bello il leveraggio delle portelle dell'acqua, peccato che non si possano aprire [foto n. 11 e n. 12](#). Il tender è completo di scritte nitide e microscopiche. Un po' impastata la dicitura nel cerchio con bordo rosso (forse è in corpo 1!) tuttavia si legge l'avviso di non fumare e non usare luci o fiamme libere... per forza c'è il carburante nel tender. Anche se per la verità l'olio pesante non era estremamente pericoloso. Per questo che ebbe molto successo, mentre per esempio gli esperimenti condotti con il gas ebbero conseguenze disastrose.



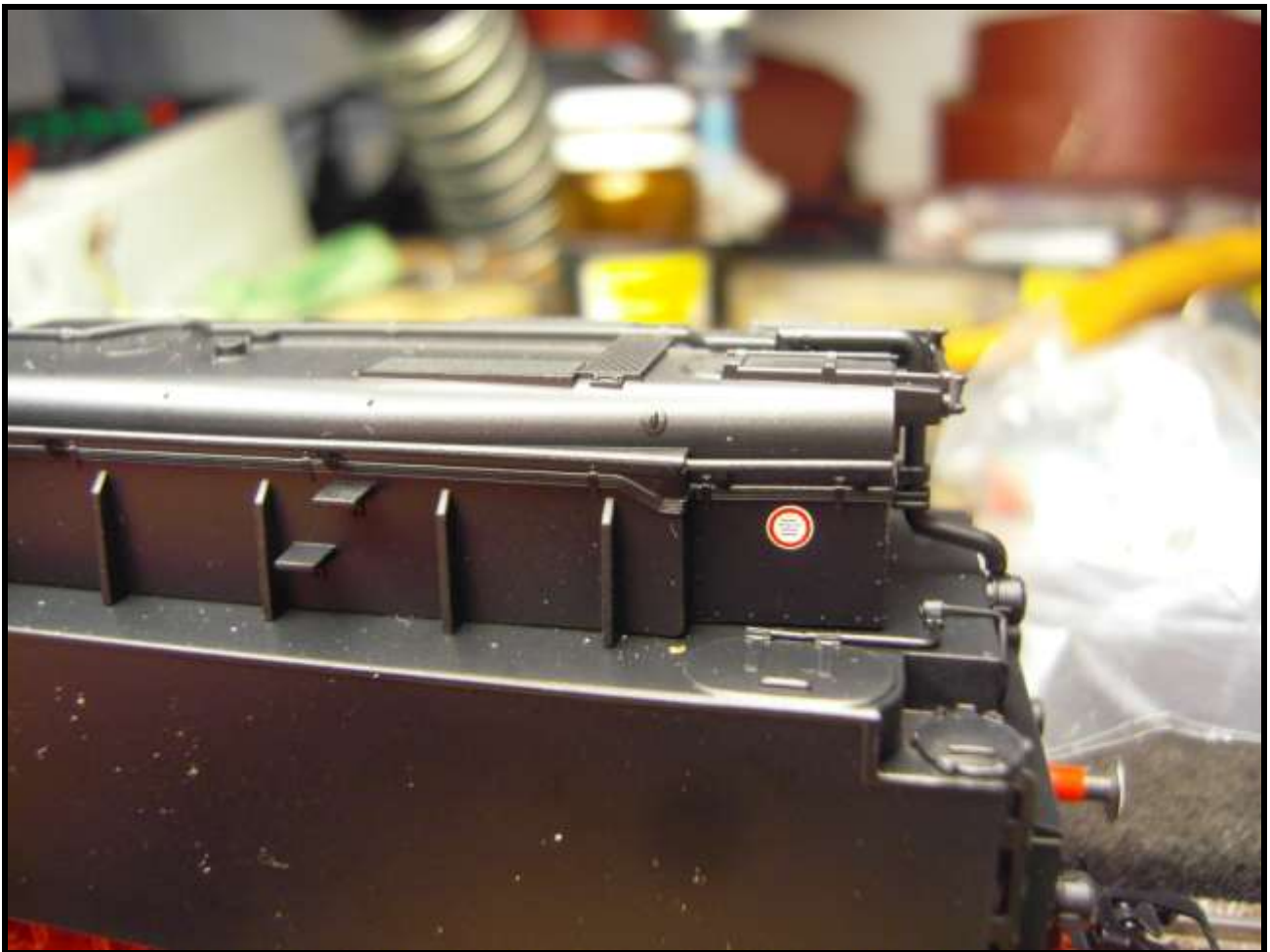


Foto n. 12: cartello d'avviso sul tender della Br 042 096-8

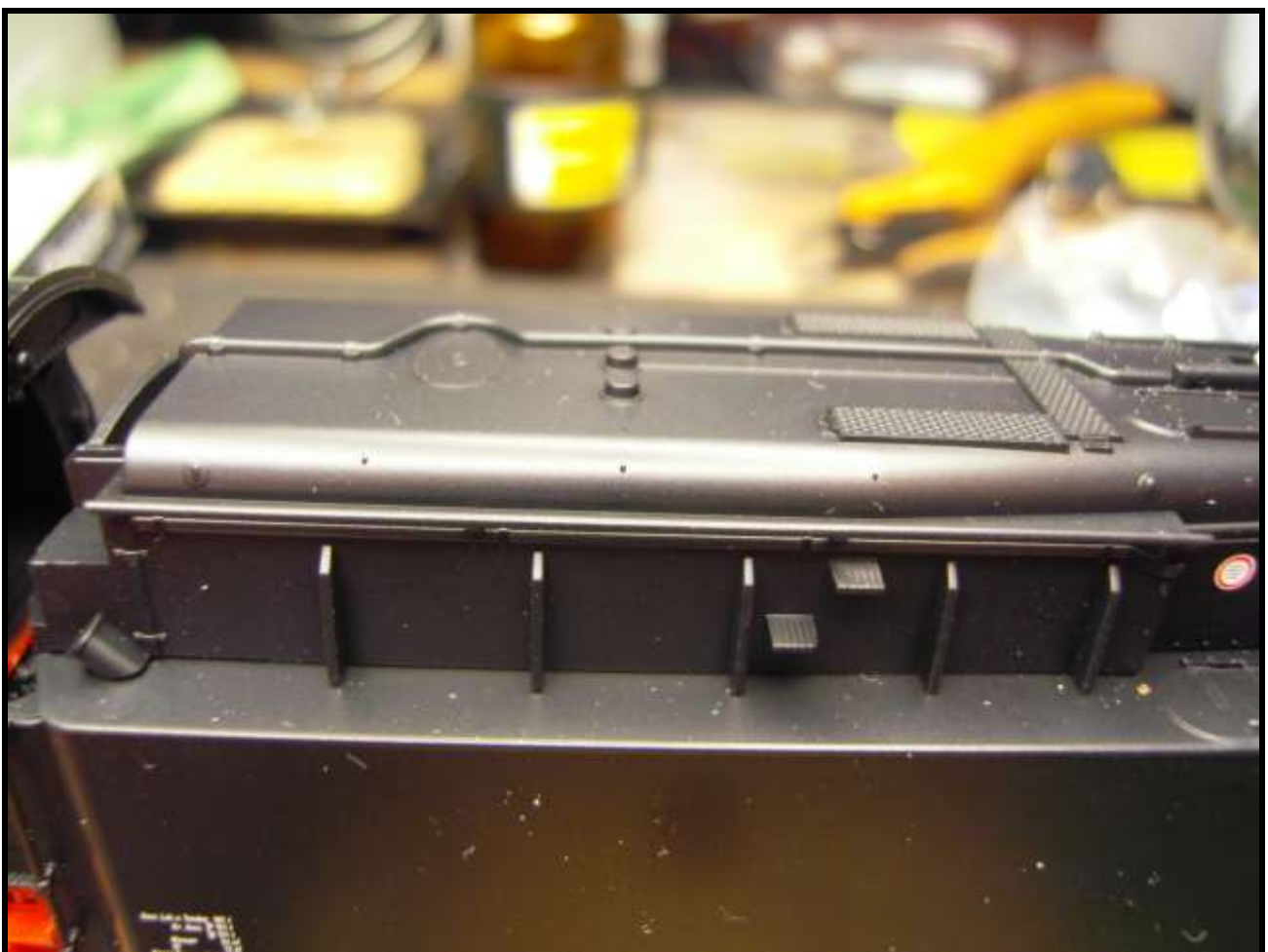


Foto n. 13: chiodature e scalette sul tender della Br 042 096-8

## **QUANTO PESA**

Lunga ben 27,5 cm, probabilmente 27,3 con il tender ravvicinato, ho fatto fatica a poggiarla sulla bilancia elettronica, di norma però uso un supporto che viene sottratto automaticamente come tara.

Non c'erano dubbi sulla pesantezza del modello: 520 gr. col dispositivo fumo già montato, più di due Br 64 messe insieme e 62 grammi in più di una Br 39, solo per fare due esempi.

Nelle **foto n. 14 e n. 15** la pesata del modello



**Foto n. 14: la Br 042 096-8 pesa 520 grammi**





Foto n. 15: la Br 042 096-8 pesa 520 grammi

### ***AVVICINARE IL TENDER***

L'operazione non è consigliabile ai meno esperti o agli appassionati che siano momentaneamente innervositi da troppi caffè!

Questo per dirvi che per avvicinare in modo quasi perfetto il tender (in vero ci vorrebbe un altro millimetro) si deve operare con calma e seguendo le mie indicazioni:

- 1) si **DEVE** assolutamente allontanare il pattino, ancora presente nella **foto n. 16**.
- 2) Sul gancio, come vedete bene dalla **foto n. 17**, appare il numero 2 che segnala così la seconda posizione possibile e cioè quella più distanziata.
- 3) Senza usare attrezzi come le pinze (è pericoloso!) si fa forza con i pollici e gli indici sulle estremità dei due agganci, senza piegare troppo o torcendo e si fa spostare di un posto la coda di rondine.

Come potete vedere nelle **foto n. 17 e n. 18** sia la cabina che il tender hanno il timone d'allontanamento; il numero 2 quasi sparisce in questa posizione di minore distanza che è praticamente ottimale dal punto di vista estetico (**foto n. 19**).



Foto n. 16: troppo grande la distanza tra cabina/tender in Br 042 096-8

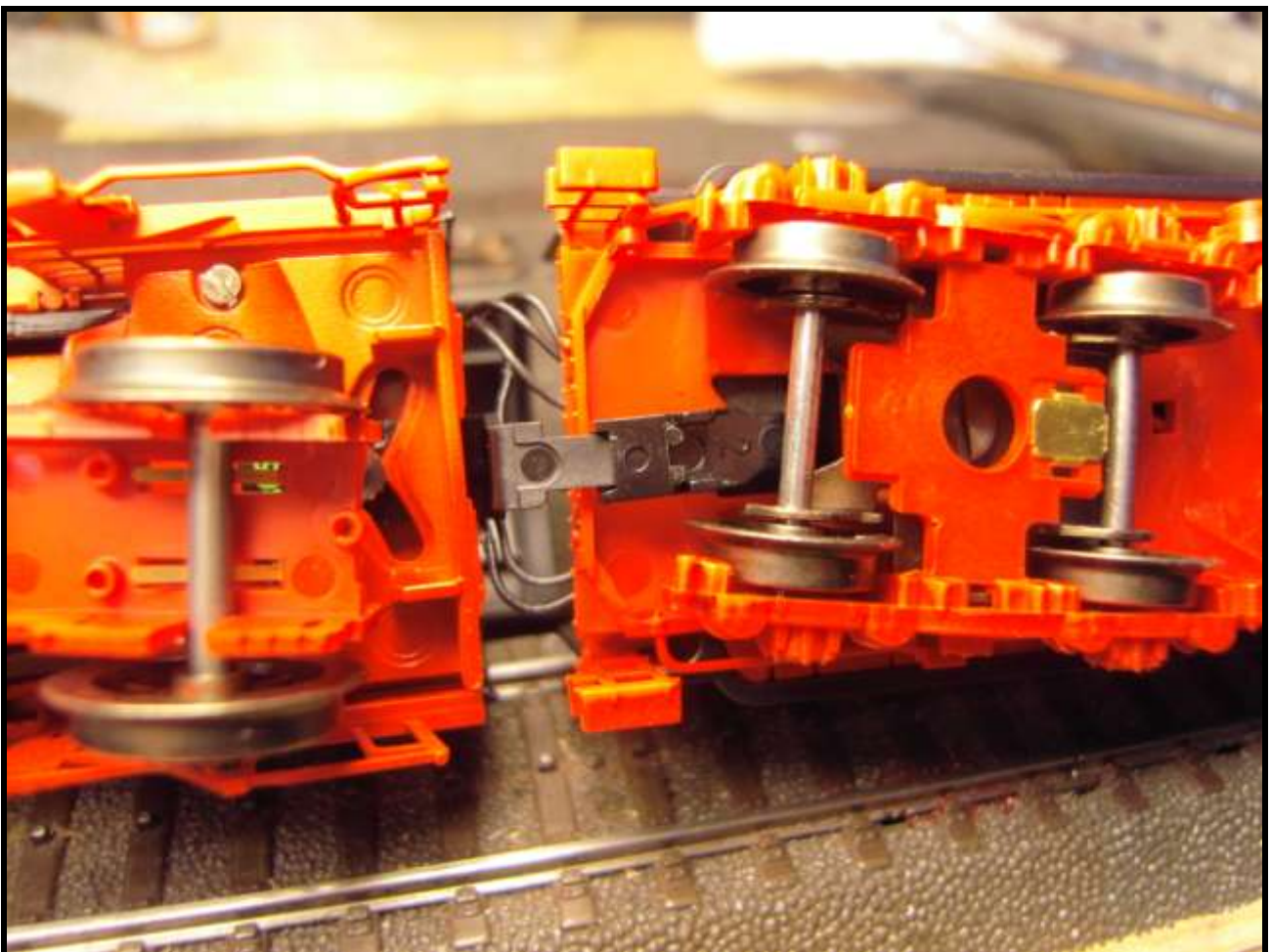


Foto n. 17: sul gancio il numero 2 segnala la maggiore distanza



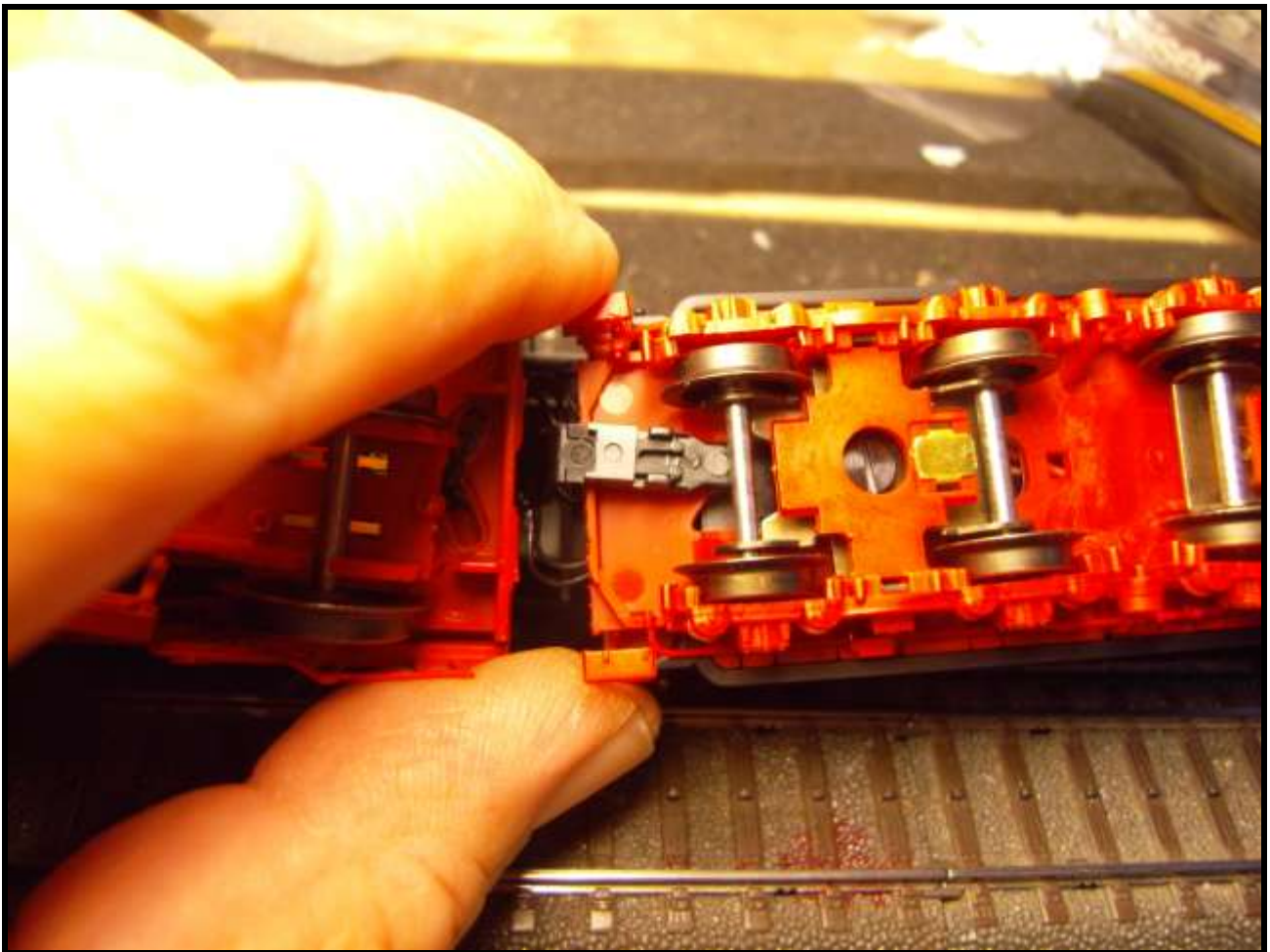


Foto n. 18: il numero 2 è sparito nella posizione ravvicinata



Foto n. 19: quasi perfetta la distanza tra cabina e tender della Br 042

Come potete vedere nella **foto n. 20**, scattata nel mio impianto in una curva abbastanza stretta dall'alto, la cabina e il tender, pur ponendosi in posizione quantomeno anomala, riescono tuttavia a non collidere. Per cui, a meno di non usare le curve **24130** o le cosiddette industriali, oggi presenti solo nella gamma "K" come **art. 2210**, dall'impossibile raggio da 295,4 mm, non vi sono assolutamente problemi a far transitare la 042 sulle curve o controcurve dei deviatori "classici" (e strettissimi) della serie "C" **24611** ecc.

La prova sui deviatori è stata condotta anche con i copristeli montati.



**Foto n. 20: la Br 042 096-8 transita a Vibaden su curve strette**

### ***SMONTIAMO IL MANTELLO***

Le istruzioni sono questa volta abbastanza precise. Segnalano infatti sia le 4 viti (**foto dalla n. 22 alla n. 26**) da allontanare che la *delicata* operazione di riposizionamento del mantello che deve far collimare le pedane zigrinate e la condotta del vapore dal cilindro (riquadro nel cerchio nella **foto n. 21**). Unico appunto è la mancata segnalazione che la pedana, che maschera egregiamente i contatti led per le luci, si può staccare durante l'operazione e va riposizionata (**foto n. 27 e n. 28**). Resta però saldamente collegata tramite i cavi saldati al decoder.

Fortunatamente la brava Paola Spiniello mi aveva avvertito e l'infarto (*il mio intendo!*) è stato rimandato!



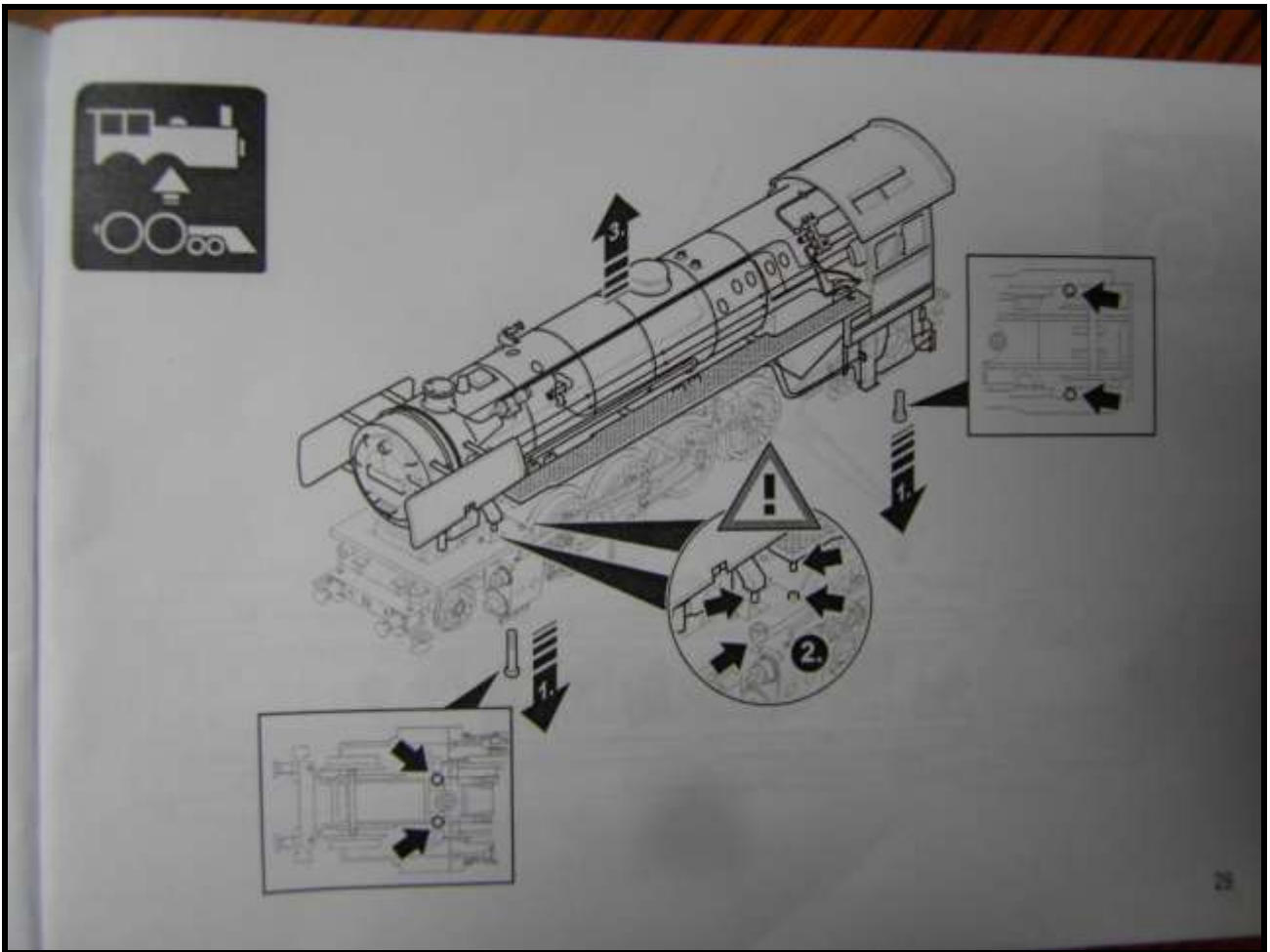


Foto n. 21: precise istruzioni per allontanare il mantello della Br 042

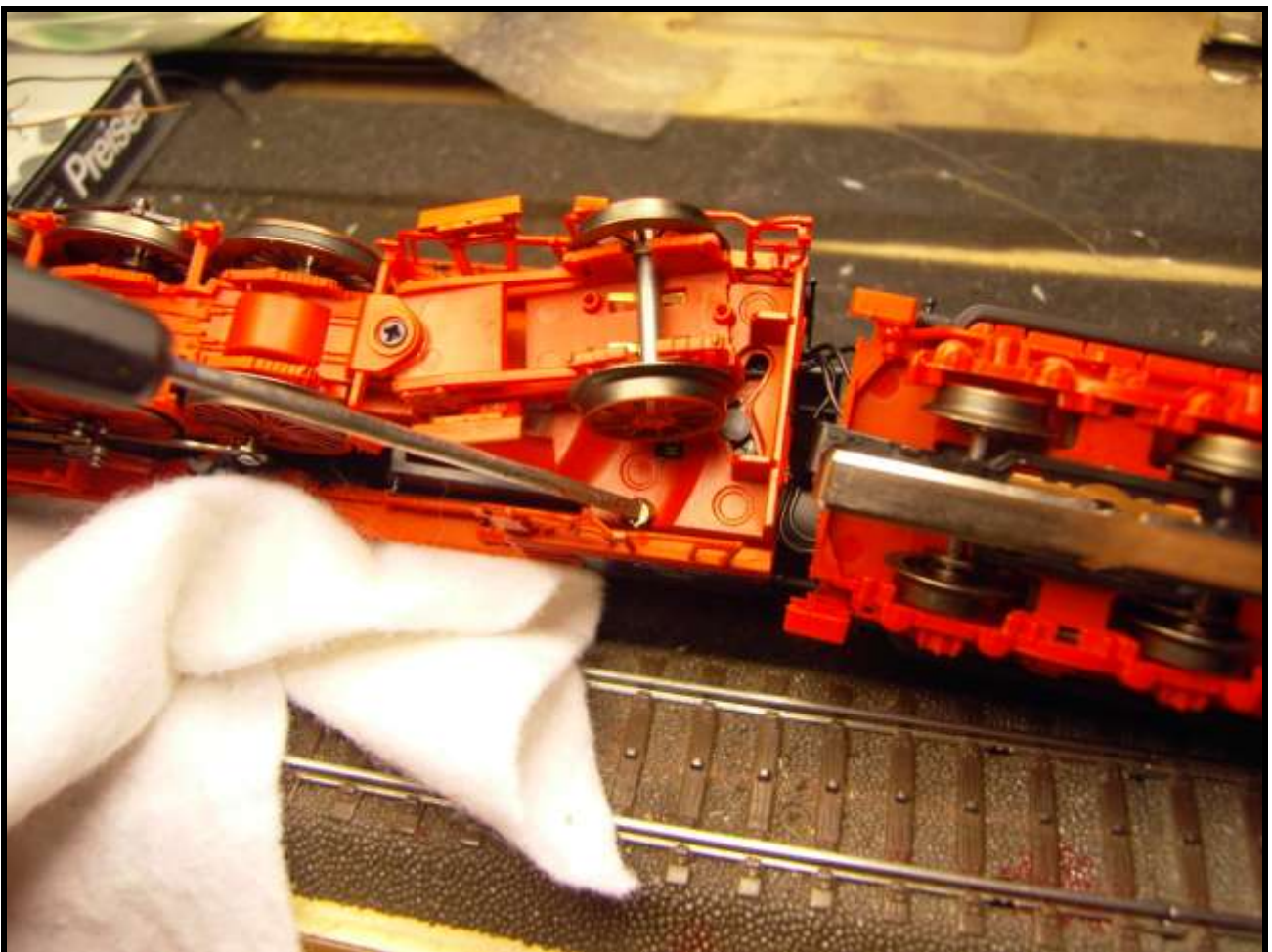


Foto n. 22: una delle viti sotto la cabina della Br 042 096-8



Foto n. 23: una seconda vite sotto la cabina della Br 042 096-8

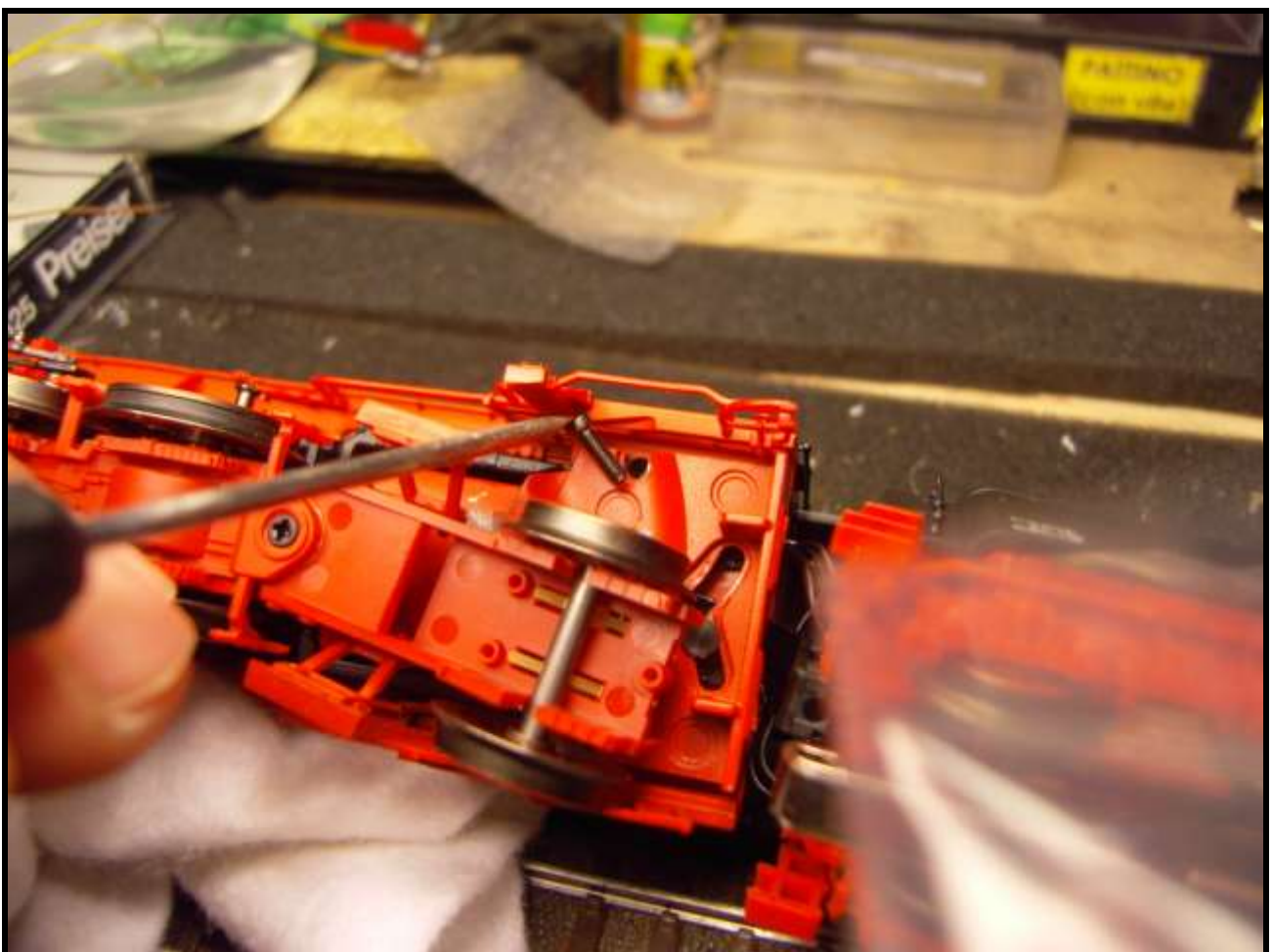


Foto n. 24: le due viti sotto la cabina sono corte nella Br 042 096-8



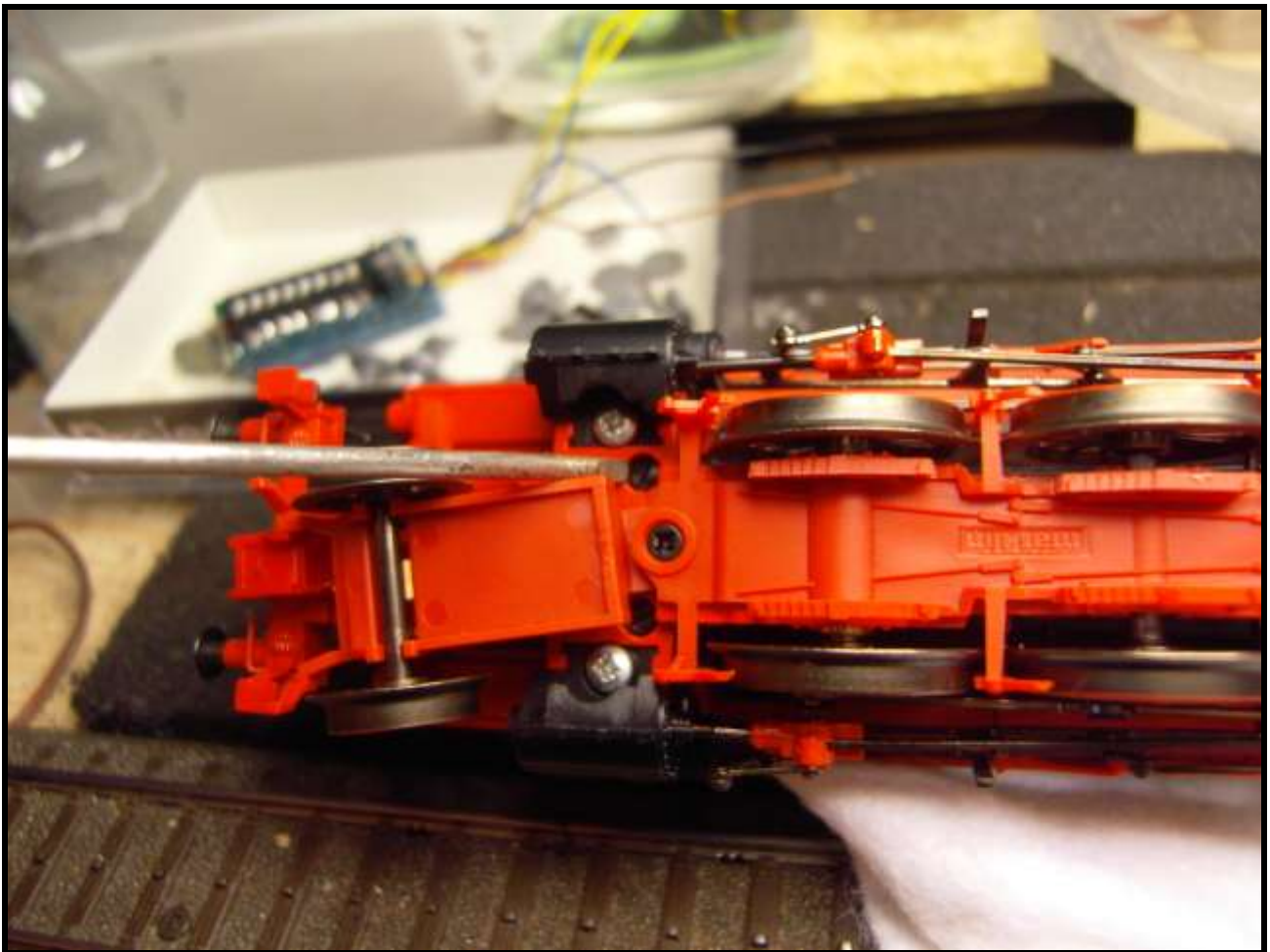


Foto n. 25: le due viti vicine al carrello anteriore della Br 042 096-8

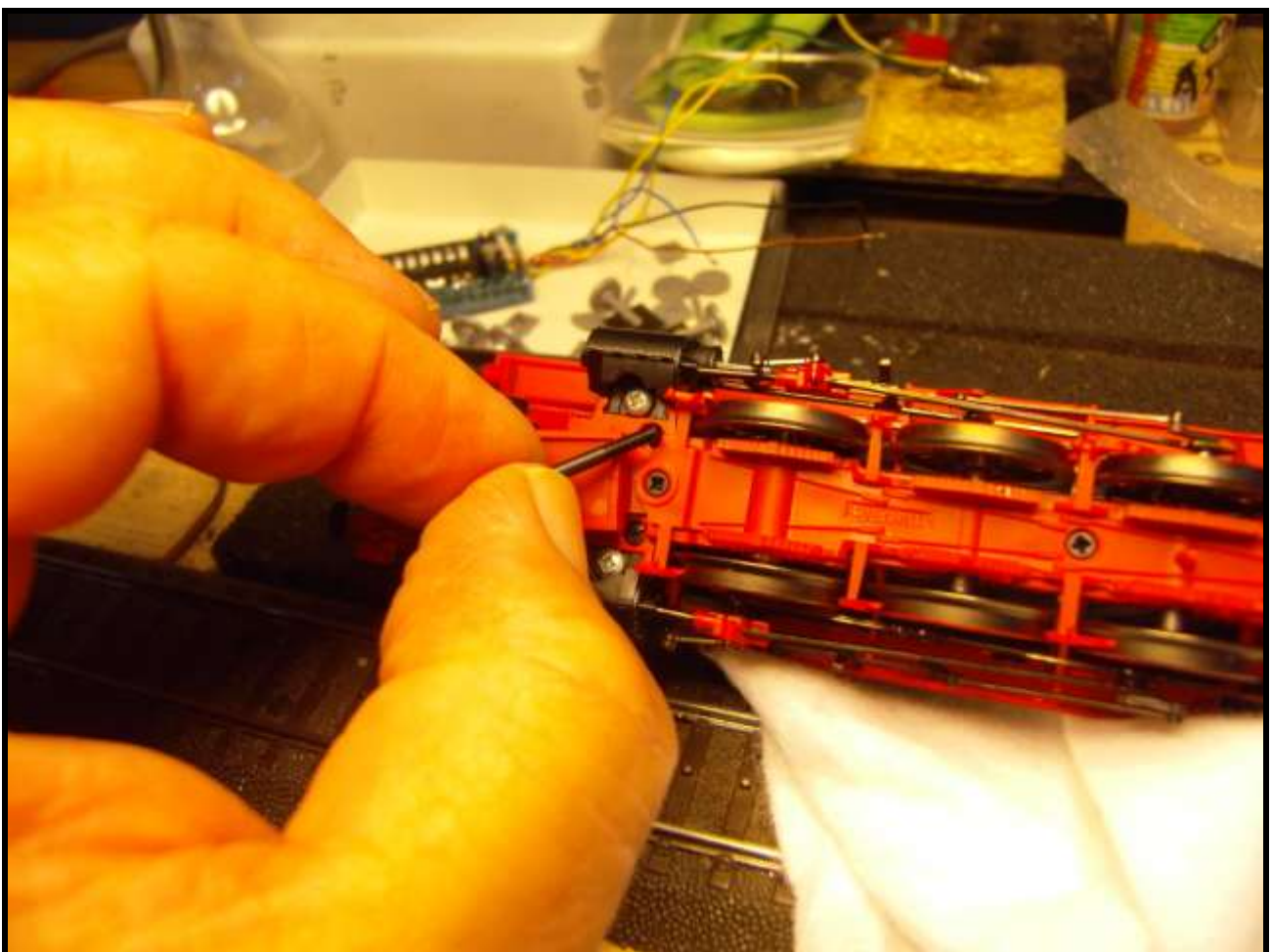
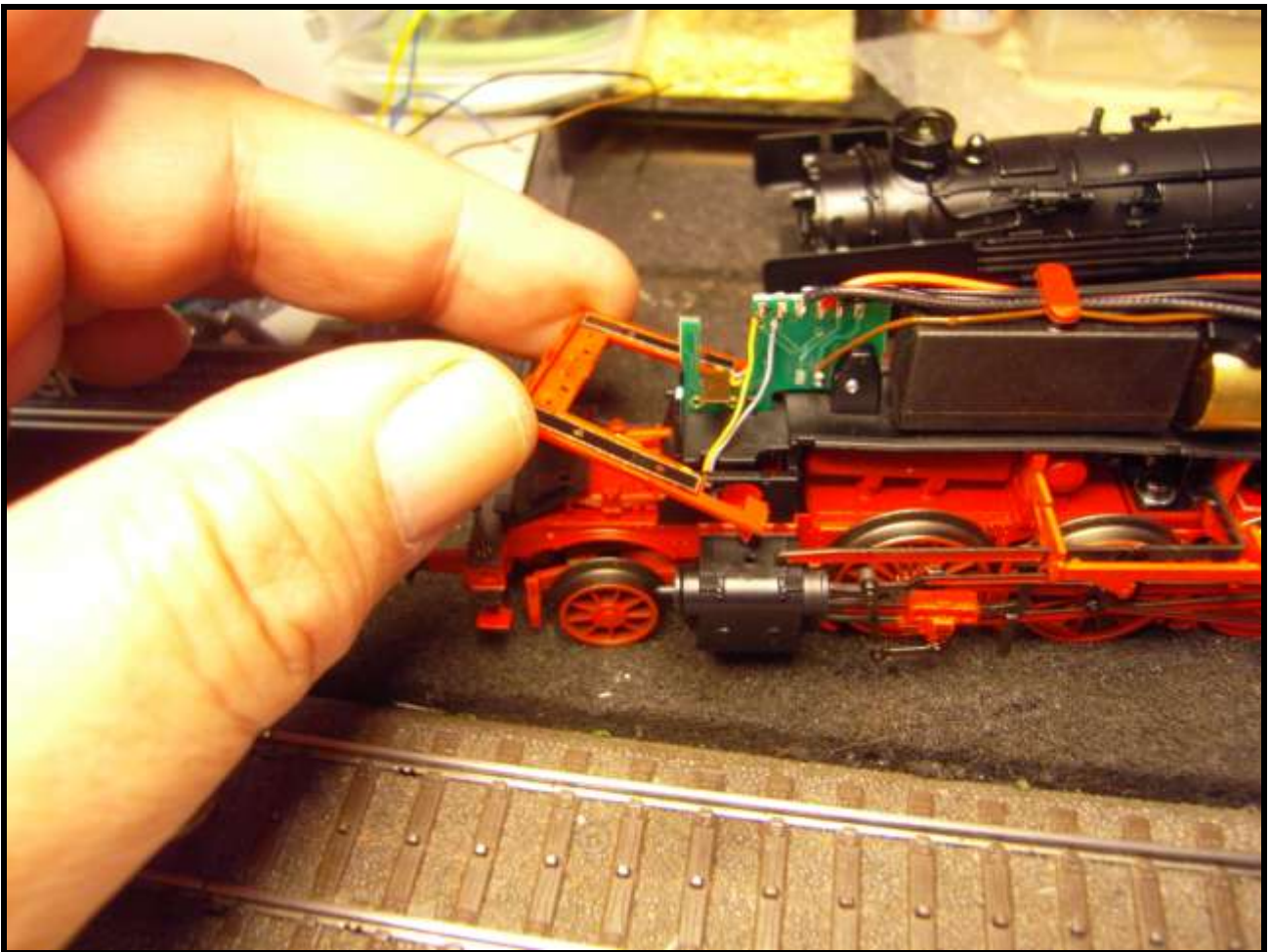
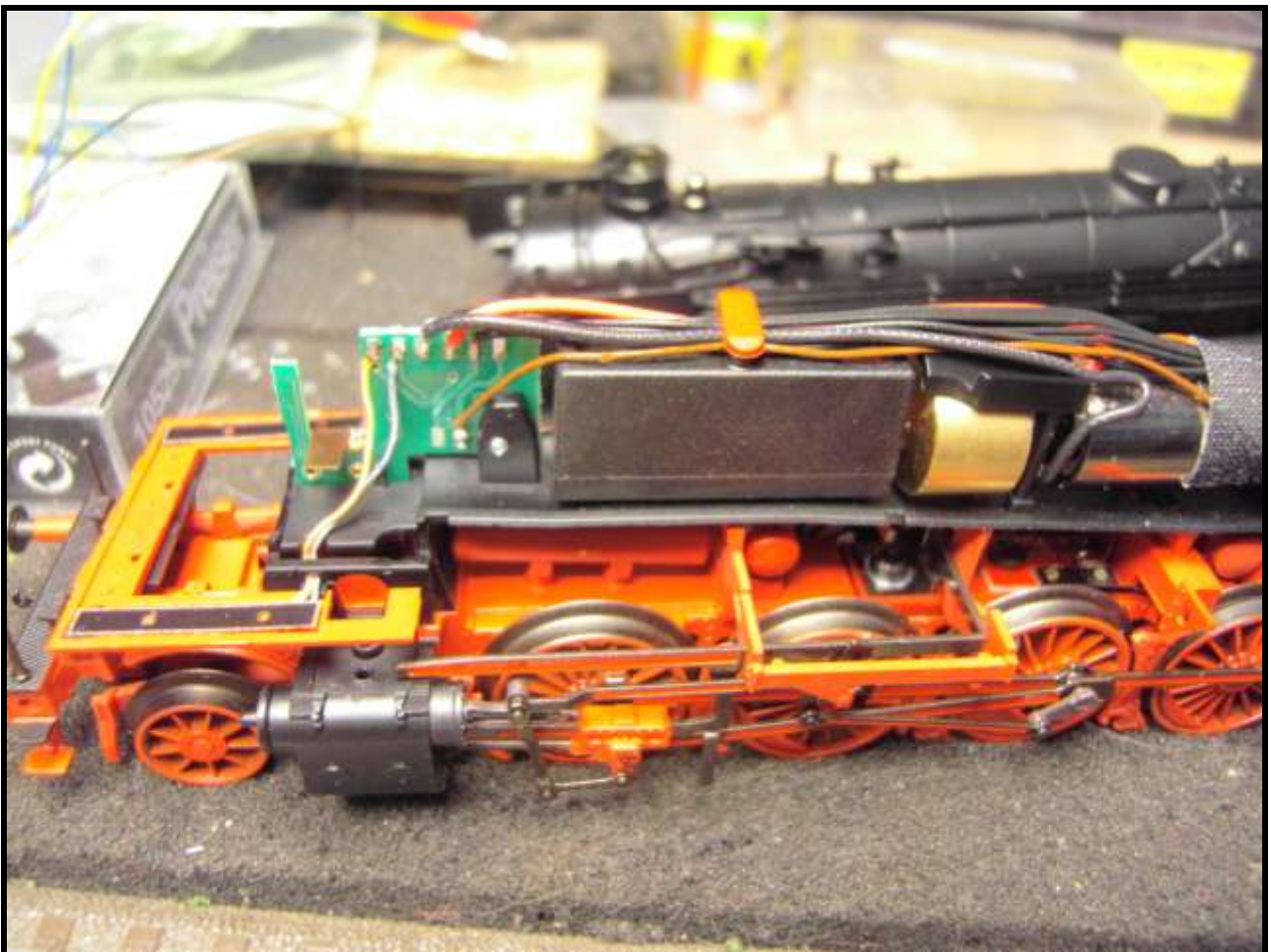


Foto n. 26: queste viti sono invece lunghe





**Foto n. 27: la piastrina led si può staccare!**



**Foto n. 28: riposizionata la piastrina in attesa di rimontare il mantello**



**(fine I parte)**

**Gian Piero Cannata**

