

LA BR 94 MÄRKLIN II PARTE

- Märklin art. 37160, 37165 DB e 37161 ÖBB -

■ personale di macchina sulla Br 94 1343

Ripropongo una immagine della I parte (**foto n. 1** in questa seconda) per farvi comprendere che la cabina di guida, apparentemente libera, è estremamente limitata, per far posto al decoder. Ergo il macchinista ed il fochista che *vedrete* sono stati privati di *tutto*, dalla cintola in giù! Smontare la paratia nera che vedete nella **foto n. 1** non è facile, io ho rinunciato, ho preferito incollare *quel che restava* del macchinista e fochista, infilandolo dai finestrini laterali, anche se non è agevole: prima bisogna fare delle prove, usando delle pinzette, studiando il modo per farli passare dalle aperture e usare poi dell'adesivo vinilico che, anche in caso di sbavature, viene via con un *cotton-fioc* umido. Il macchinista e il fochista devono essere collocati rispettivamente nei lati destro e sinistro, secondo il sistema di guida tedesco. Visto che ci siamo: guardate (**foto n. 3**) tutti i corrimano riportati, le chiodature, la carbonaia sopraelevata, la parete della *bocca del forno*, anch'essa *ridotta*, le scritte perfette, anche se le mie foto sono un po' sfocate.

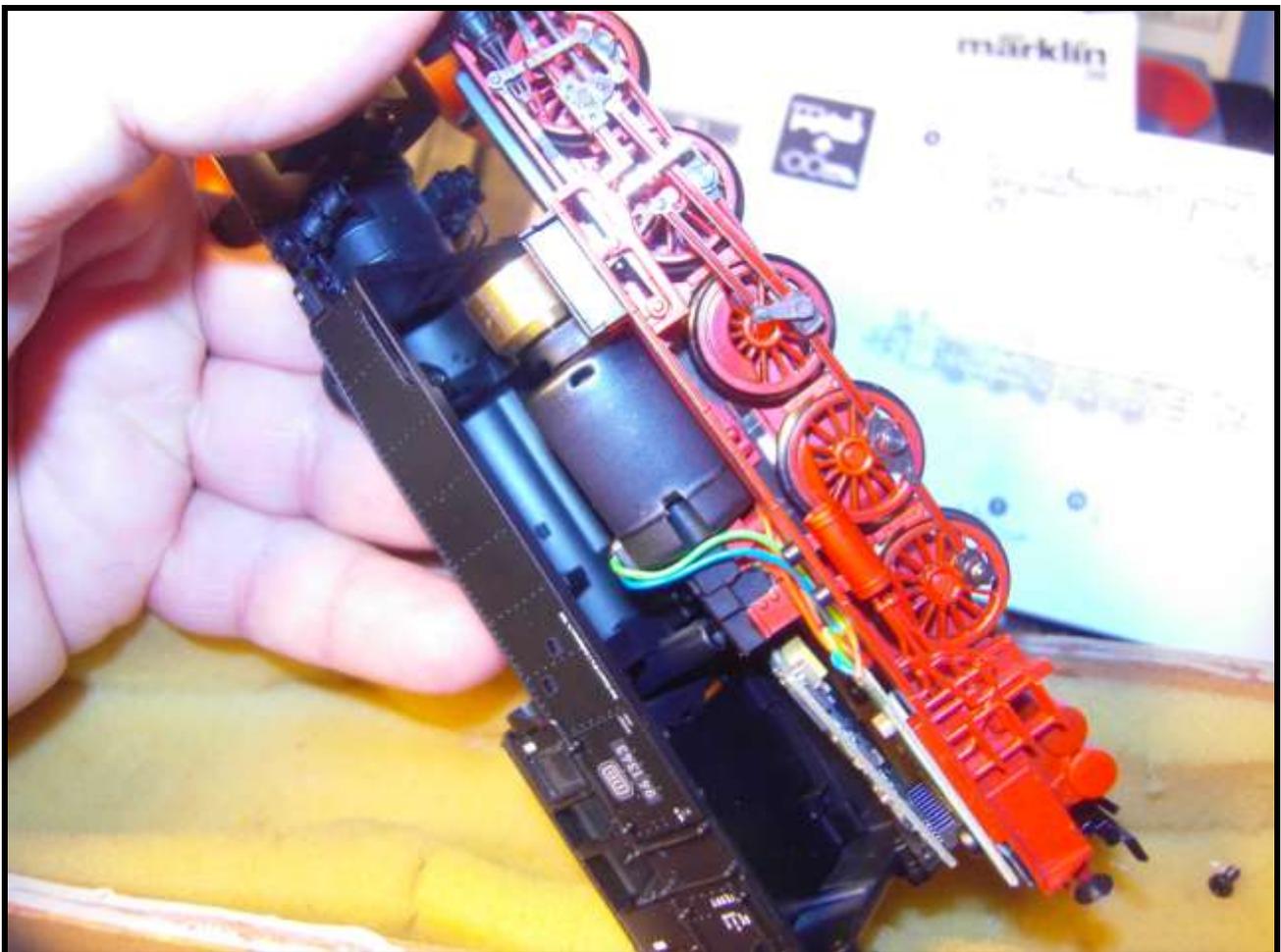


Foto n. 1: cabina ridotta per far posto al decoder nella Br 94 1343.



Foto n. 2: macchinista affacciato dal lato destro della Br 94 1343.

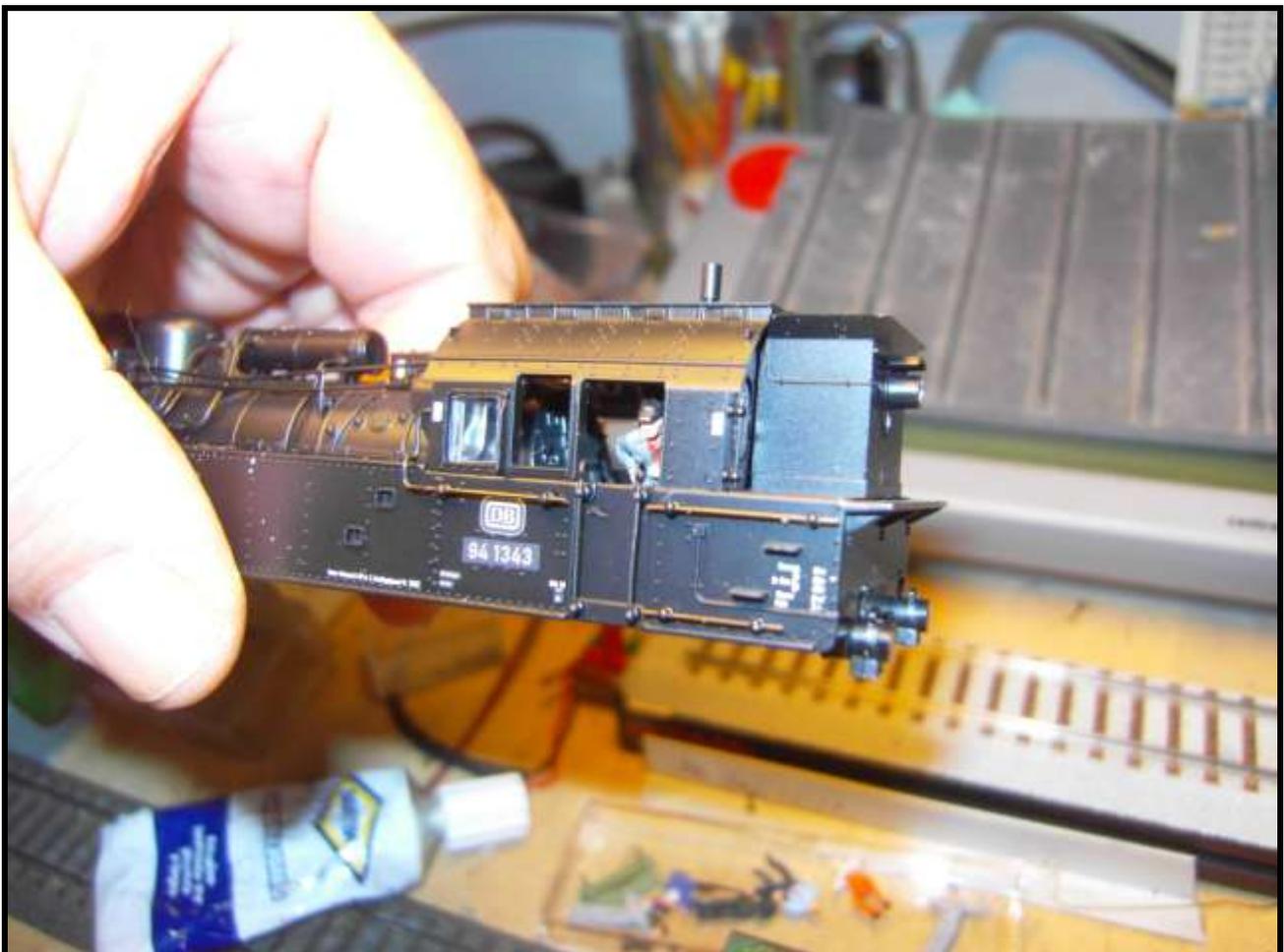


Foto n. 3: il fochista della Br 94 1343 affacciato dal lato sinistro, date un'occhiata al tirante sulla sinistra distorto...

Montaggio del dispositivo fumo sulla Br 94 1343

Il dispositivo fumo è il **72270** (foto n. 4), va dunque montato aprendo il mantello, come ho già riferito nella I parte di questo capitolo.

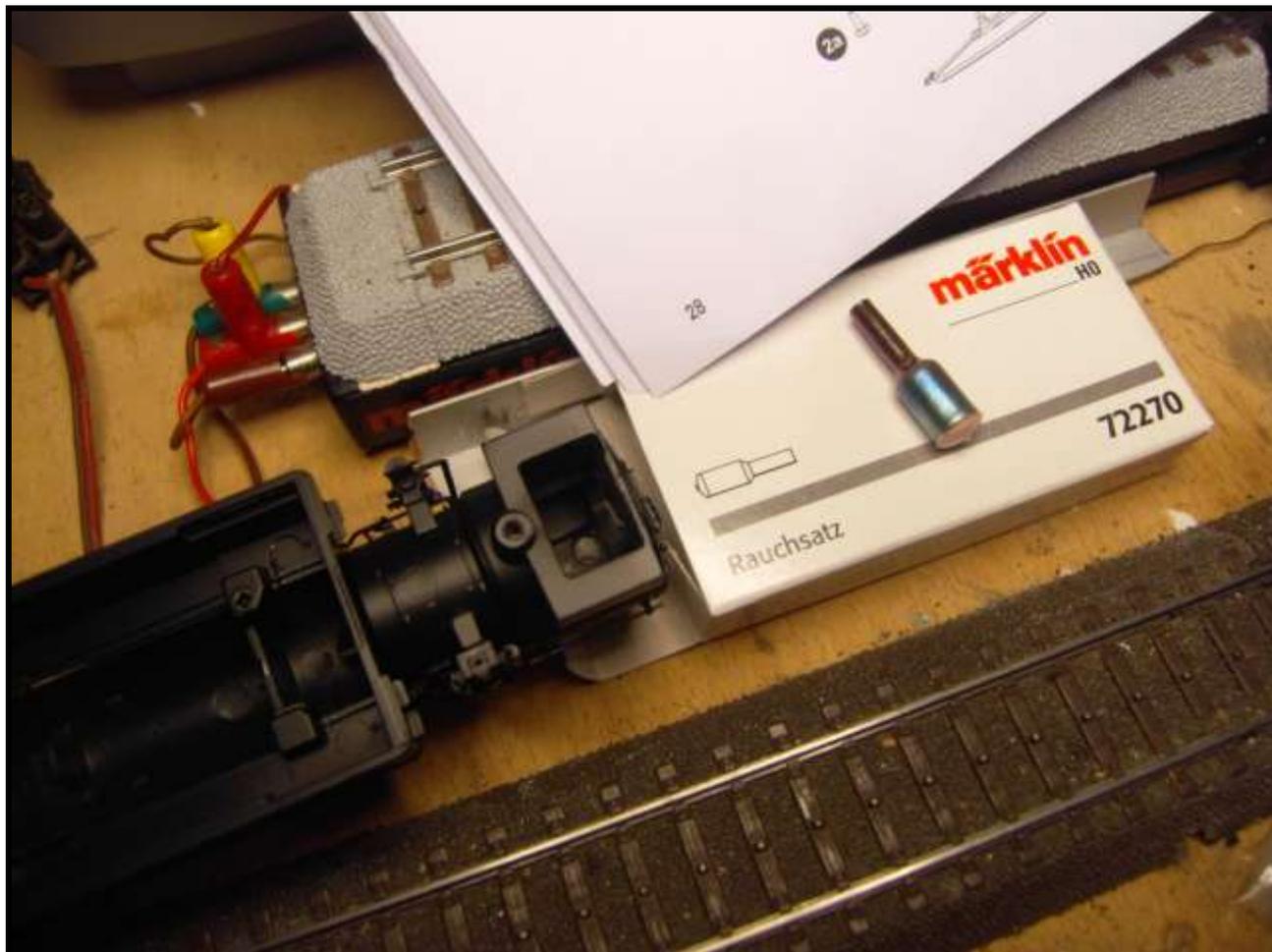


Foto n. 4: il dispositivo fumo art. 72270.

Dopo aver poggiato su un feltro morbido la carrozzeria, piena com'è di ogni particolare delicato, ho, con delle pinze a becco curvo, infilato l'apparato fumogeno nel foro che si vede nella **foto n. 4**. Ripropongo quanto scritto, per esempio nel mio **60° Capitolo**, quello sulle Br 55, perché il dispositivo **72270** va montato con attenzione.

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**!

Osservate, a pag 23 (nel libretto delle istruzioni), come indirizzare il contatto centrale. Seguite le didascalie delle **foto dalla n. 5 alla n. 9**.

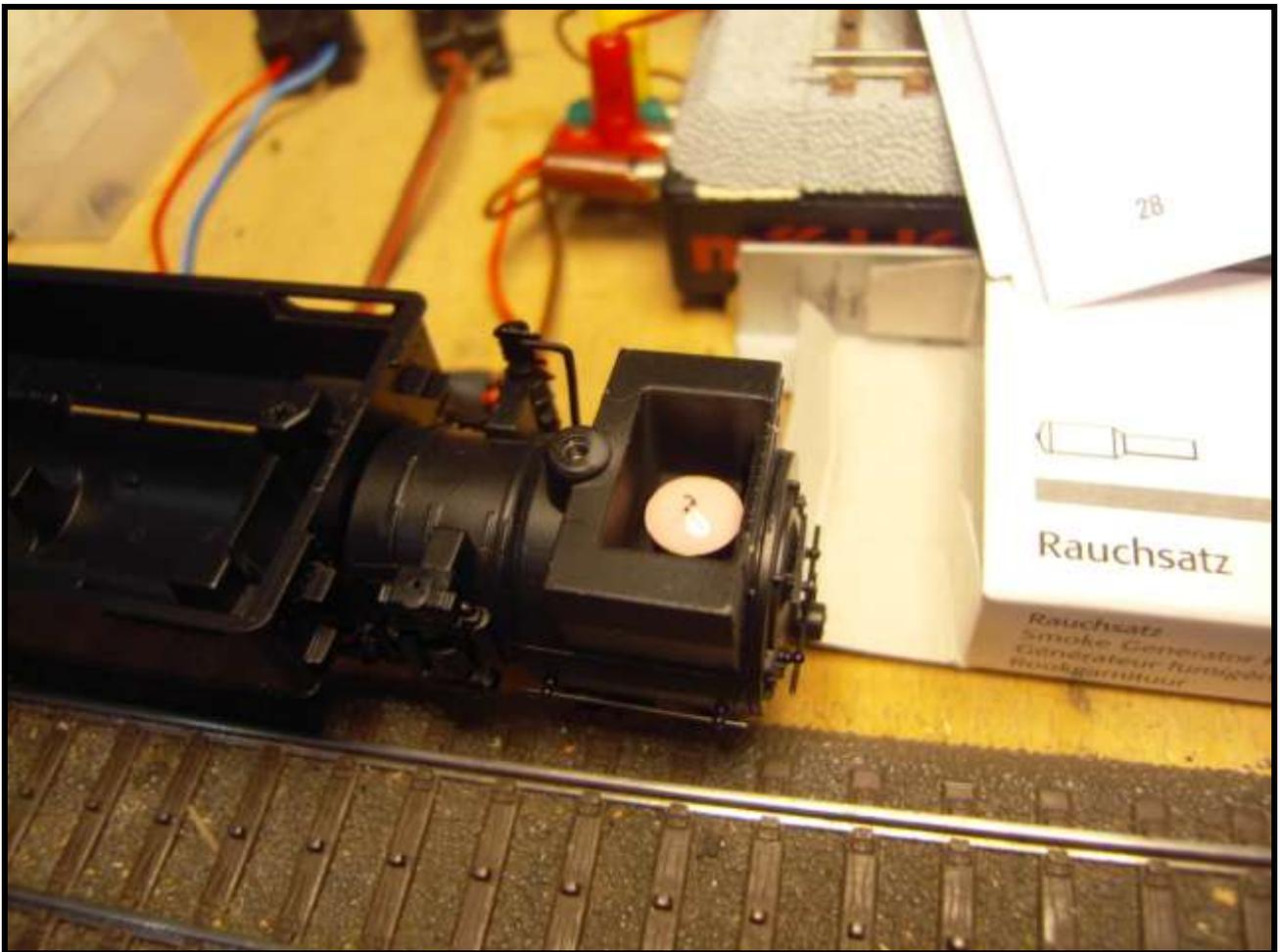


Foto n. 5: l'apparato fumogeno è poggiato leggermente nel foro.

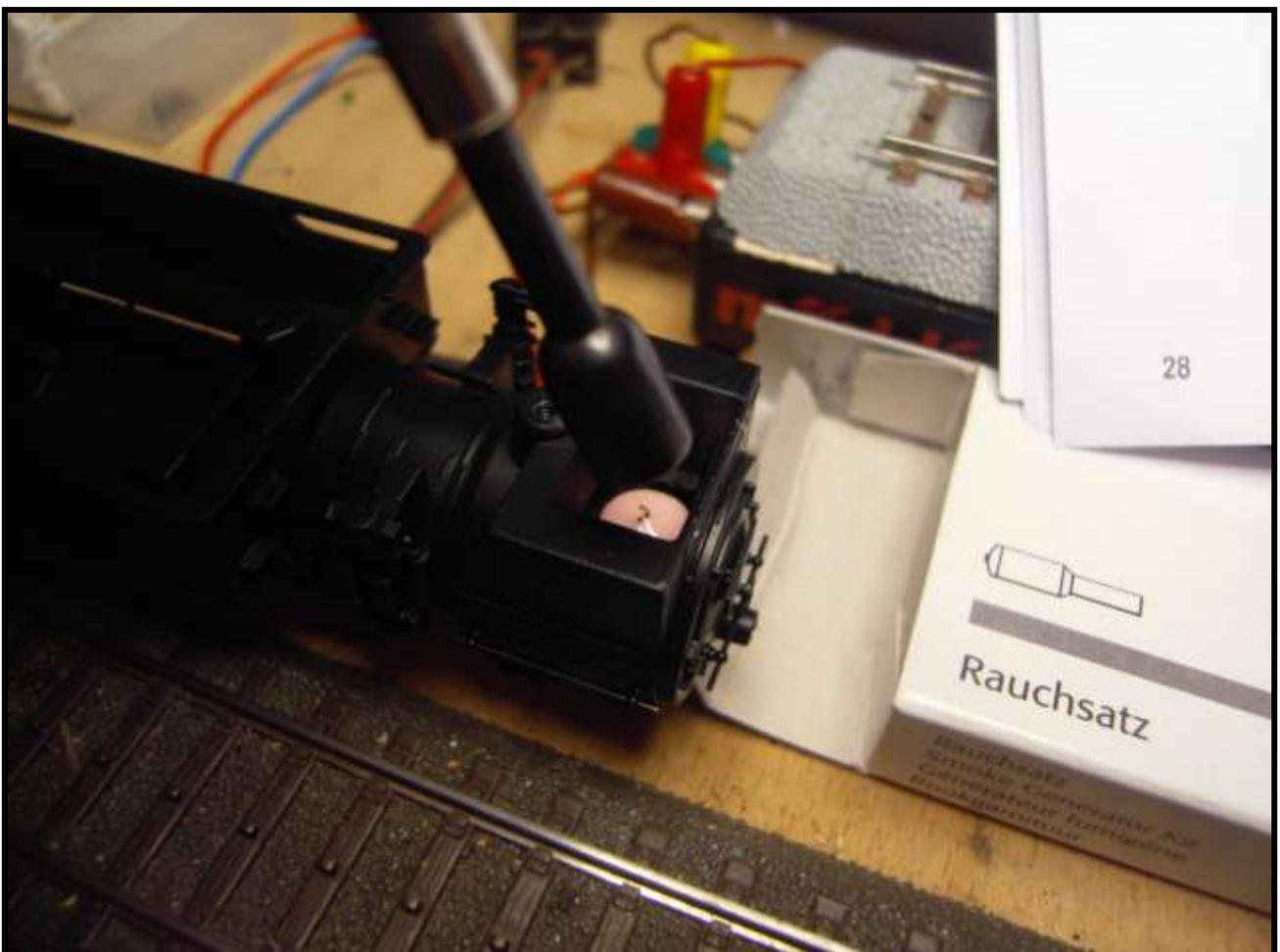


Foto n. 6: con la chiave a tubo si spinge senza danneggiare il contatto.

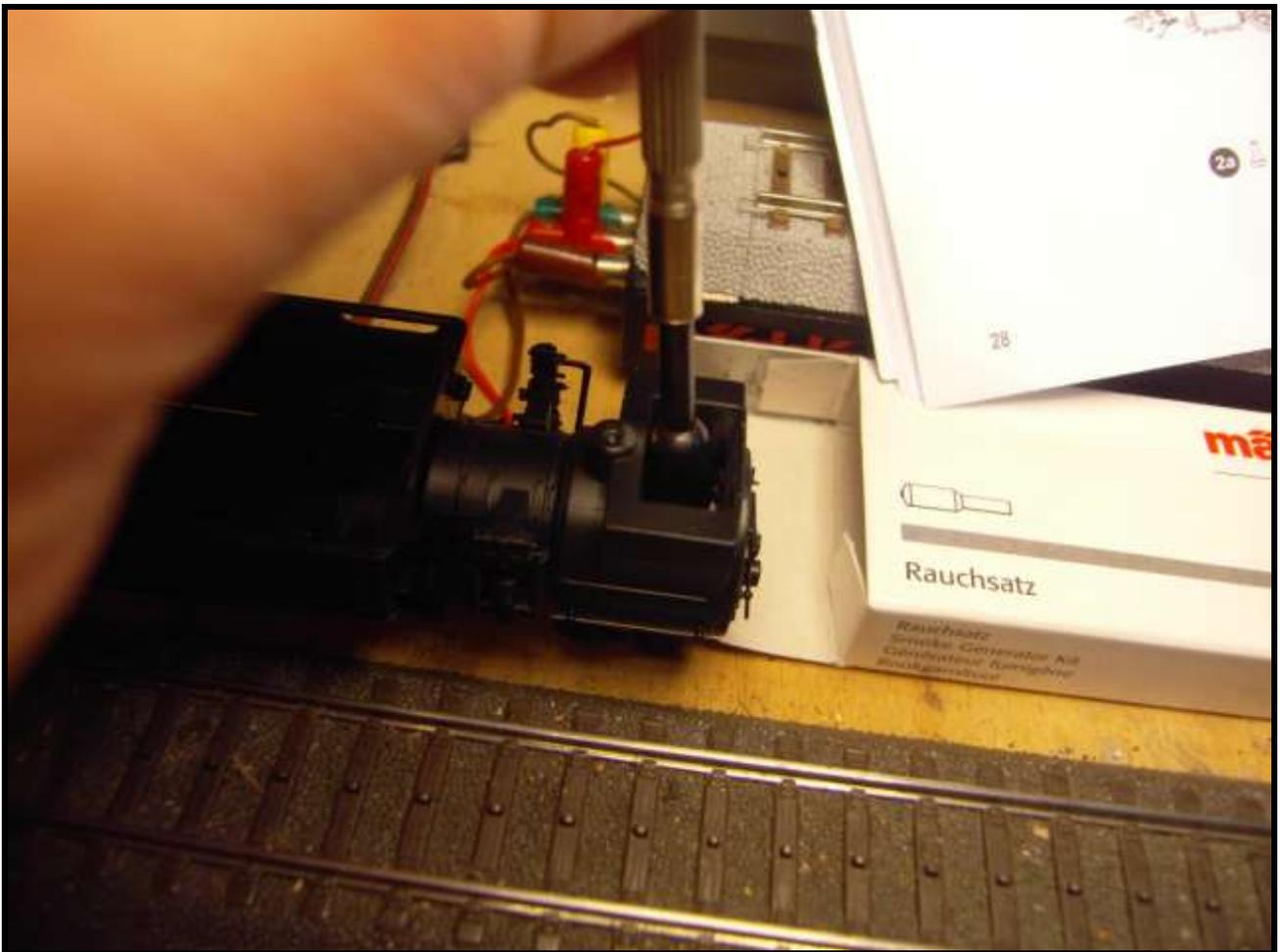


Foto n. 7: operazione completata e il 72270 è spinto a fondo.

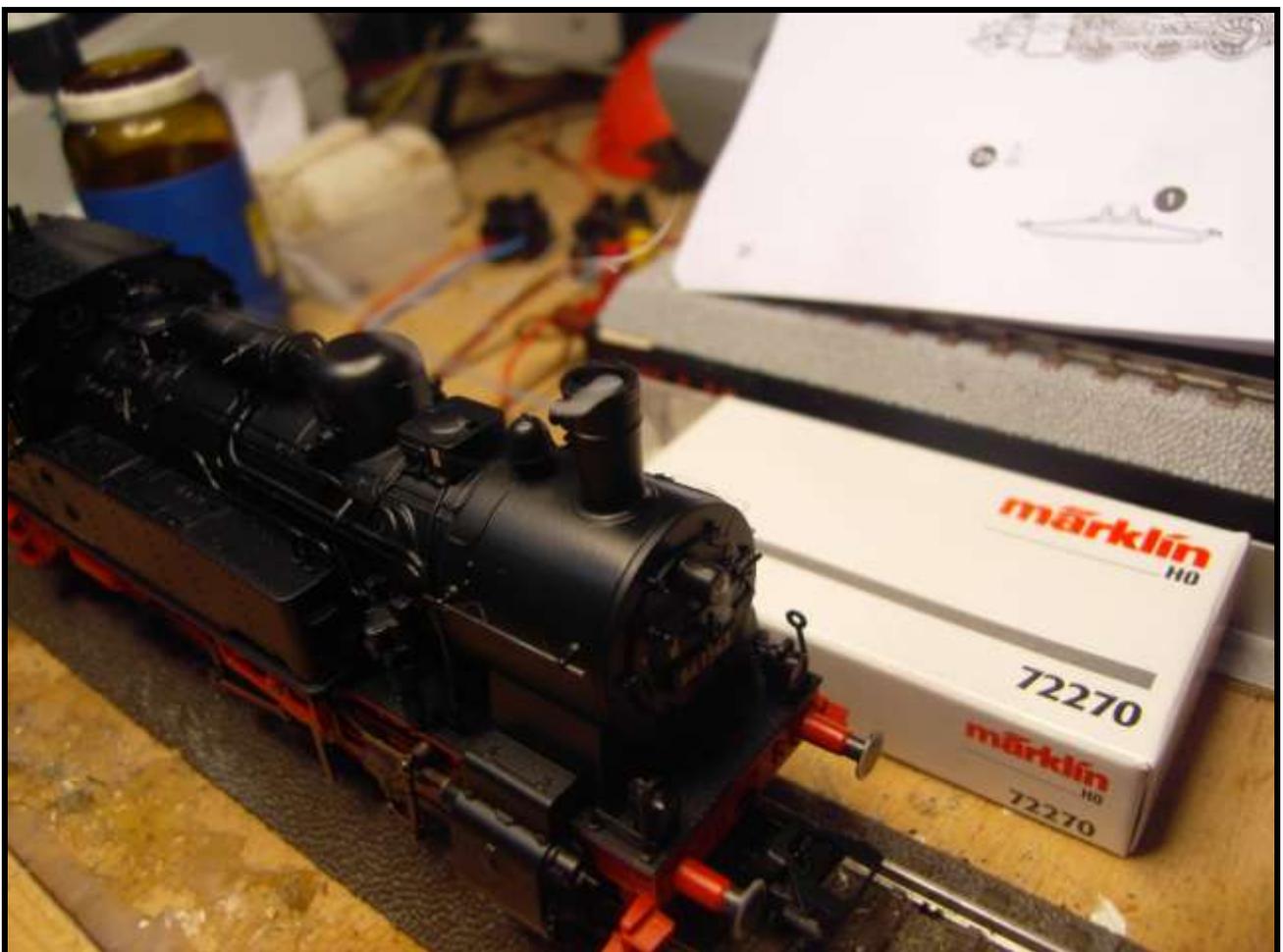


Foto n. 8: ore 9.10 dell'8 novembre 2012, la Br 94 1343 inizia a fumare!



Foto n. 9: la Br 94 1343 fuma abbondantemente sul banco di prova.

■ Illuminazione e modifiche al gancio anteriore ed al pancone

Le luci sono quelle molto realistiche degli ultimi modelli, tramite la Central Station è possibile farle accendere e spegnere gradualmente e l'effetto è adeguato al tipo di dinamo dell'epoca III (**foto n. 10 e n. 11**). Prima di parlare delle modifiche personali diamo un'occhiata proprio all'anteriore del modello e alla portella della camera a fumo, anche grazie alle varie **foto n. 10, n. 11 e n. 12** che state per vedere.

La Märklin ha prodotto un modello che ha un corrimano/appoggio anteriore orizzontale, che non ha un'asta tra i cardini della portella, infine, normale in questo Gruppo o Baureihe, è stato riportato anche il volantino centrale per l'apertura. Corretto anche il 3° faro alto, per l'epoca d'ambientazione di questa Br 94 1343, sotto le amministrazioni prussiana e DRG poi, delle epoche I e II, i fari erano solo i due bassi. Le cerniere sono stampate bene in rilievo, ma per apprezzarle si deve vedere la **foto n. 12**, presa di lato.

Il pancone è pieno e supporta delle scalette (un po' sovradimensionate) che toccano le aste degli stantuffi; le *foto reali* di un'altra Br 94, (DRG), ci mostrano un pancone più leggero e privo di scalette d'accesso.

Nelle **foto** gli aggiuntivi sono di *altre marche* e il *rec riscaldo* è montato a destra (sinistra in foto), come di norma in Germania Ovest.



Foto n. 10: Br 94 1343 aggiuntivi Roco e artigianali, luci spente.



Foto n. 11: Br 94 1343, luci accese e mantello originale.



Foto n. 12: Br 94 1343 completa di invecchiatura ed aste degli stantuffi.

Controllare particolari e tiranti sulla caldaia

Durante tutte queste manipolazioni, per togliere il mantello, montare il dispositivo fumo, inserire i personaggi, può accadere di toccare inavvertitamente i tiranti che vanno dalla cabina al duomo e questi si possono piegare e fuoriuscire dalle sedi (si vede bene nella [foto n. 3!](#)).

Questo *accidente* (come direbbe il *Manzoni*) in un passato recente (dal 1999 in poi) ha provocato danni per esempio nelle stupende Br 55: perché i tiranti erano metallici, i fori dove inserirli doppi, su ciascun lato, e la parete della cabina era in plastica e si poteva rigare, come si vede, ahimè, nella [foto n. 13](#), tratta dal mio [60° Capitolo](#).

Per non incorrere nello stesso problema i *progettisti* Märklin hanno modificato i tiranti utilizzando della plastica speciale indeformabile.

Inoltre vi è ora un unico foro per lato, perché l'altro tirante è ora più corto di un millimetro e non tocca la cabina, perciò rimettere a posto il complesso, eventualmente piegato, è molto facile. Nella [foto n. 14](#) una delle nuove coppie di tiranti in plastica e l'unico foro dove infilare il tutto. Come si può vedere anche sul lato del fochista i corrimano e particolari riportati sono in gran numero, raccomando la massima cautela anche soltanto nel sollevare la macchina: le vaporiere Märklin oggi non sono quelle *monolitiche* degli anni Sessanta del secolo scorso!



Foto n. 13: cabina di una Br 55, i lunghi tiranti vanno infilati nei 4 fori.

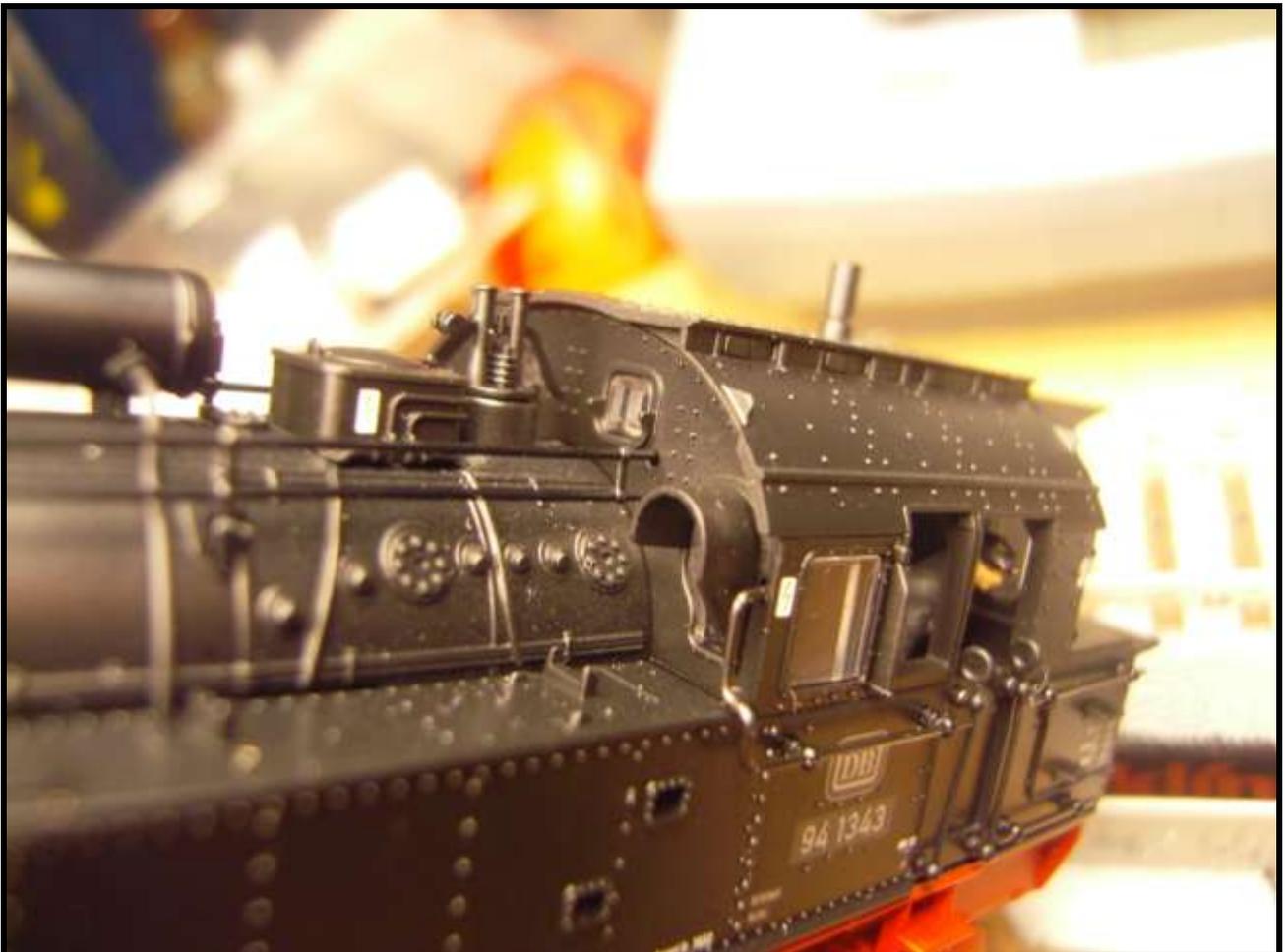


Foto n. 14: nella Br 94 i tiranti sono in plastica, i fori sono uno per lato.

■ primo collaudo (con i nuovi effetti sonori)



Foto n. 15: Br 94 1343 a Vibaden per le prove di verifica.

Premetto che la mia Br 94 1343 è arrivata, insieme all'ET 403, in una Vibaden ambientata attorno alla seconda metà degli anni Settanta, in tutte le **foto, dalla n. 15 alla n. 22** apparirà perciò un po' *spaesata*: in pratica da almeno un paio di anni (dicembre 1974) tutte le 094 (nuova classificazione dal 1968) erano già state ritirate dal servizio e sostituite per la manovra pesante negli scali merci dalle moderne diesel 290.

Le prime prove, in questo caso si possono considerare già probanti, visto il tipo di locotender con gli unici aggiuntivi da montare del tutto ininfluenti sulla meccanica (custodie degli stantuffi e tubi dei freni).

Il passaggio sui deviatoi da 30°, i più usuali, o sui doppi è avvenuto senza incertezze, merito senza dubbio del nuovo tipo di pattino, molto silenzioso. Non ci sono stati problemi nemmeno sui deviatoi slanciati che, come ho spiegato in altri lavori, non sempre sono semplici da attraversare, causa una punta di contatto che, molto vicina alla rotaia, può, in macchine o rotabili che non rispettano la canonica distanza dei 14,1 mm, provocare dei cortocircuiti.

Per la parte *auditiva* un vero spasso sentire le comunicazioni radio e i vari effetti speciali e, finalmente, quando agganceremo un carro alla Br 94 potremo (il suono è però opzionale) attendere almeno il tempo della sua funzione sonora, senza ripartire a... razzo!



Foto n. 16: la Br 94 1343 dal 6° binario supera uno scambio da 30°.



Foto n. 17: Br 94 1343 a Vibaden sui deviatori slanciati.



Foto n. 18: passaggio tranquillo sui deviatori doppi di Vibaden.



Foto n. 19: la Br 94 1343 manovra per agganciare un carro cisterna.



Foto n. 20: la Br 94 1343 manovra a ritroso il carro cisterna.



Foto n. 21: la Br 94 1343 sul PXL di Vibaden.



Foto n. 22: la Br 94 1343 ovunque senza la minima incertezza.

L'effetto grafite

Sono costretto a ripetere e riproporre quanto già detto per molte mie vaporeiere modello e nel mio libro “Serena discussione...” che potete consultare *gratuitamente* nel sito www.3rotaie.it, qui riporto solo il riassunto di un brano del § 9, paragrafo C:

ELABORAZIONI, INVECCHIARE I ROTABILI E I BINARI

C) Elaborazioni su locomotive a vapore: invecchiamento, carbone realistico, Macchinisti e Fuochisti

(...) Per chi ha deciso di continuare la lettura non sarà più *scandaloso* leggere quanto sto per descrivere.

Una locomotiva a vapore, nella cruda realtà in scala 1:1, è il meccanismo umano più sporco e, diciamolo, più inquinante che ci sia. Chi ha visto in azione uno solo di quei “mostri d'acciaio” ed ha sentito il loro odore, percepito il calore e l'umidità che emanano, mi capisce. Sono nato *al tempo del vapore* (...). Negli anni dell'università, smistavano (*N. di A. i dirigenti del nodo ferroviario nel centro Italia*) ad Orte, ogni volta e con patetica lentezza, i due vagoni provenienti da Roma Termini (in uno, di seconda, c'ero io!)

che proseguivano verso Perugia, con una locomotiva da manovra forse una FS 835 (?) che non riuscivamo mai a vedere, ma quanto a chiasso e fumo... (...) Collezionate? Non continuate, *le prossime foto vi sarebbero fatali!* Vi dirò che nei primi anni Ottanta, sempre il Maestro Aldo Festola (N. di A. *perché già citato*) mi insegnò la tecnica dell'invecchiamento o comunque dell'effetto ottico che si riesce ad ottenere sui mantelli delle vaporiere con la *grafite*.(...)



Foto n. 23: la mia personale Br 94 1343 invecchiata, lato sinistro.

Dunque io, lo ripeto, uso *invecchiare* le vaporiere, le diesel e le macchine elettriche, a meno che non siano destinate solo ad un uso particolare museale.

L'effetto è per me appagante, per altri orripilante, come si dice *de gustibus...*

Le **foto** vanno **dalla n. 23 alla n. 26**; in particolare nella **foto n. 25** si può notare il leggero strato metallico che la grafite, stato *allotropico* del carbonio, conferisce al mantello già metallico della locomotiva.



Foto n. 24: la mia personale Br 94 1343 invecchiata, lato destro.



Foto n. 25: effetto grafite sulla Br 94 1343.

Finalmente a Vibaden! Un giudizio iniziale



Foto n. 26: Br 94 1343 a Vibaden, *grafitata* e completa di ogni aggiuntivo.

È presto per dare giudizi di affidabilità su questa novità. Dopo alcuni giorni di prove, ripetute anche dinanzi a *visitatori*, venuti a Vibaden di recente, non vi è stato alcun tipo di problema, spero di poter ripetere dei test nei prossimi mesi, perché per adesso la mia Br 94 finisce in vetrina, sino al prossimo 1960 (*tempo di Vibaden*).

Per quanto riguarda l'estetica... se dico che è *bellissima* rischio d'esser accusato di *partigianeria*, ma questa volta non saprei altro che dire. Ci sono delle imperfezioni qua e là: le scalette troppo robuste (ma... robuste!), nel libretto delle istruzioni, è vero, ma secondo me sono dovute alla necessità di rispettare i tempi di consegna in questo mondo che corre persino per le cose che ci dovrebbero *far rilassare*, meditate.

QUANTO PESA E RICAMBISTICA

Come oramai d'abitudine fornisco una serie di dati pronti a quanti avessero la necessità d'ordinare un ricambio velocemente... sarebbe utile, oltre che interessante, ordinare subito uno dei nuovi pattini [art. E144133](#) e verificare se si possano sostituire (?) a qualche altro, pur di recente produzione, ma non egualmente silenzioso.

LOCOMOTIVA	Br 94 1343 DB art. 37160
peso	283 grammi
pattino	E144133
cerchiature*	7153
dispositivo fumo	72270 (montaggio da sotto)
illuminazione	Led (secondo esploso)
carboncini	Assenti nel motore E169872

Questo 75° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 68 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 stomba”

Gian Piero Cannata

(II parte e fine)

