

PROVE E CONSIGLI SUL GRUPPO (BR) 24



Foto n. 1: la Br 24 novità del 2013, anacronistica in una Vibaden del 1988.

CONSIDERAZIONI E FOTO A VIBADEN

I due modelli da me presentati sono ambientabili, data la presenza del biscotto DB, tra il 1955 ed il 1966.

Il costo è ragionevolmente basso, anche per la Br 24 047, dotata di dispositivo fumo **72270** (già montato ed escludibile digitalmente!), personale di macchina, decoder mfx e molte funzioni sonore, il tutto compreso nel prezzo: se avessimo potuto e voluto modificare uno dei vari modelli dello stesso Gruppo 24, usciti precedentemente, tra decoder mfx sonoro, dispositivo fumo e macchinista/fochista avremmo speso molto probabilmente alcune decine di euro in più.

La motorizzazione è ottima in entrambi i modelli e, se regolata da noi in modo digitale, su parametri più consoni al tipo di macchina reale, veramente fruibile.

La *nuova* Br 24 047, è certamente quasi ciò che ci si doveva attendere dalla Märklin e che auspicavo proprio nel mio giudizio finale espresso

5 anni fa, unico rammarico per la locomotiva del 2013: la mancanza delle tubature sotto la cabina e qualche particolare più marcato o, magari, riportato, i soli simboli antinfortunistici sono poca cosa.

IL GIUDIZIO FINALE DEL 2008

Un giudizio finale si può racchiudere in poche parole: ottima l'idea di migliorare il vecchio modello dotandolo di una caldaia in metallo, fumo e splendido biellismo... con un po' di accortezza in più (contatto disinseribile del dispositivo fumo, qualche altro particolare riportato e soprattutto un più semplice smontaggio della caldaia) la Br 24 sarebbe stata la degna alter ego della Br 64 del 2008 e non la sorella povera. Non ha suoni, ma, abbinandola a carri o carrozze provviste di rumori, si potrà godere di una sbuffante loco a due cilindri...

Per quanto riguarda la forza di trazione c'è da dire che le locomotive sono più che adeguate al tipo di uso che affrontavano nella realtà, come avete letto e visto nella precedente **II parte di questo Capitolo**.

Aggiungo solo che il pesante convoglio passeggeri (due carrozze sono dotate di pattino), che si vede trainare nelle **foto** dalla **n. 12 alla n. 19**, non sarebbe alla portata delle nuove Br 38 e metterebbe in difficoltà anche le potenti 01 (con caldaia vecchia, ma modelli recenti dal 2006 in poi). Le foto successive ritraggono le mie Br 24 in piena azione sul plastico di Vibaden in varie ambientazioni possibili.



Foto n. 2: la Br 24 016 esce dalla rimessa di Vibaden



Foto n. 3: tra fumo e sbuffi la Br 24 016 si dirige verso la fossa di visita, l'ambientazione è correttamente degli anni Cinquanta.



Foto n. 4: la mia personalizzata Br 24 016 si dirige verso il ponte girevole.



Foto n. 5: la nuova Br 24 047 si dirige verso i binari principali.



Foto n. 6: la nuova Br 24 047 a ritroso verso i binari principali.



Foto n. 7: intanto la 212 105-1 si sgancia dal convoglio sul 5° binario.



Foto n. 8: la 212 105-1 lascia il compito di traino alla Br 24 047.



Foto n. 9: la Br 24 047 manovra per agganciare il convoglio.



Foto n. 10: la Br 24 047 a ritroso tra rotabili del 1988/1990.



Foto n. 11: la Br 24 047 sta per agganciare il convoglio.



Foto n. 12: la Br 24 047 riceve il *via libera* dal semaforo del 5° binario.



Foto n. 13: la Br 24 047 traina il convoglio tra elettriche di 25 anni dopo!



Foto n. 14: la Br 24 047 traina tranquillamente il pesante convoglio.



Foto n. 15: la Br 24 047 in piena corsa con il pesante convoglio.



Foto n. 16: la Br 24 047 in piena corsa con il pesante convoglio.

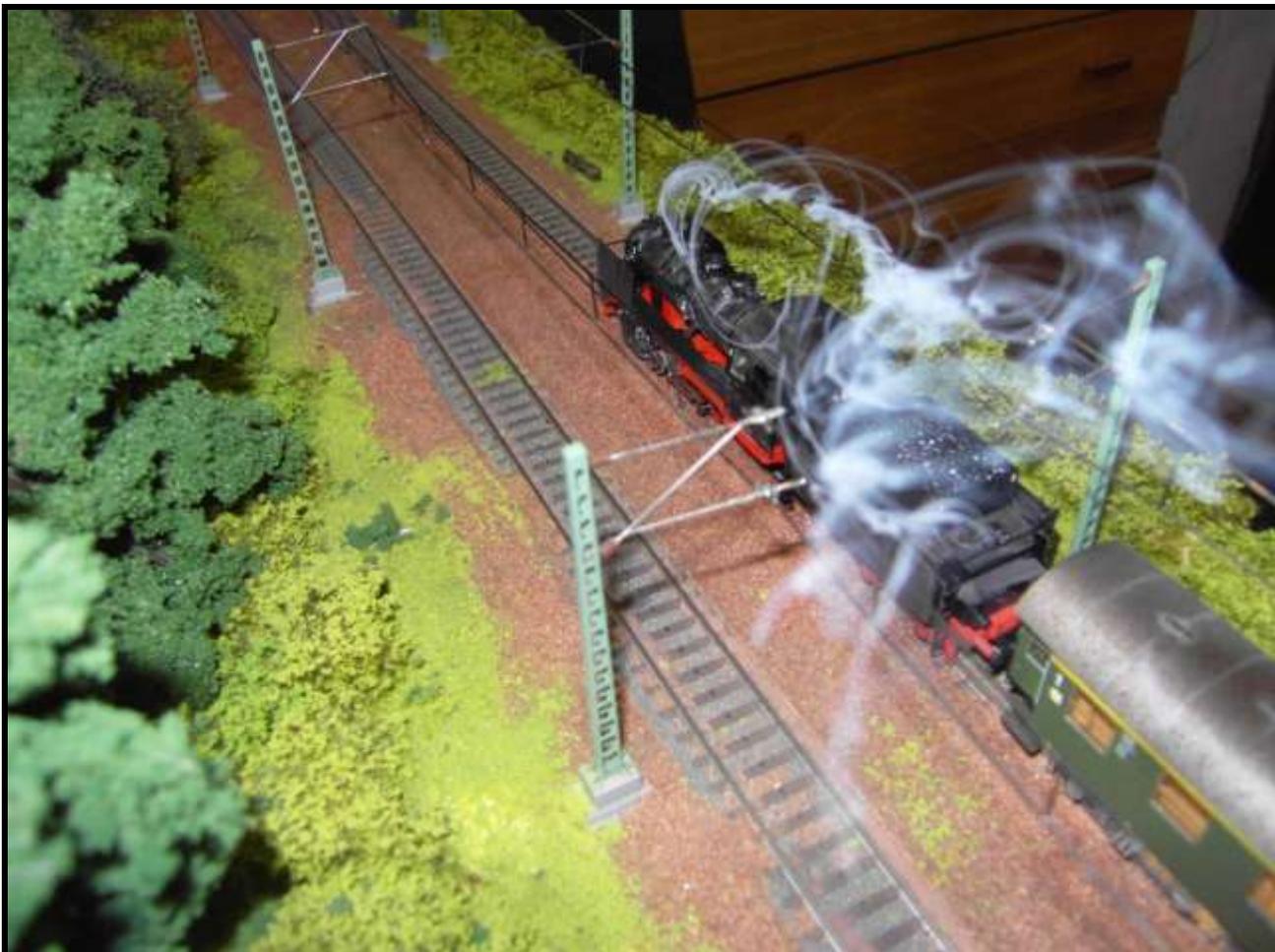


Foto n. 17: la Br 24 047 tra sbuffi di fumo è uscita dalla galleria di Vibaden.



Foto n. 18: la Br 24 047 con il pesante convoglio rientra in stazione.

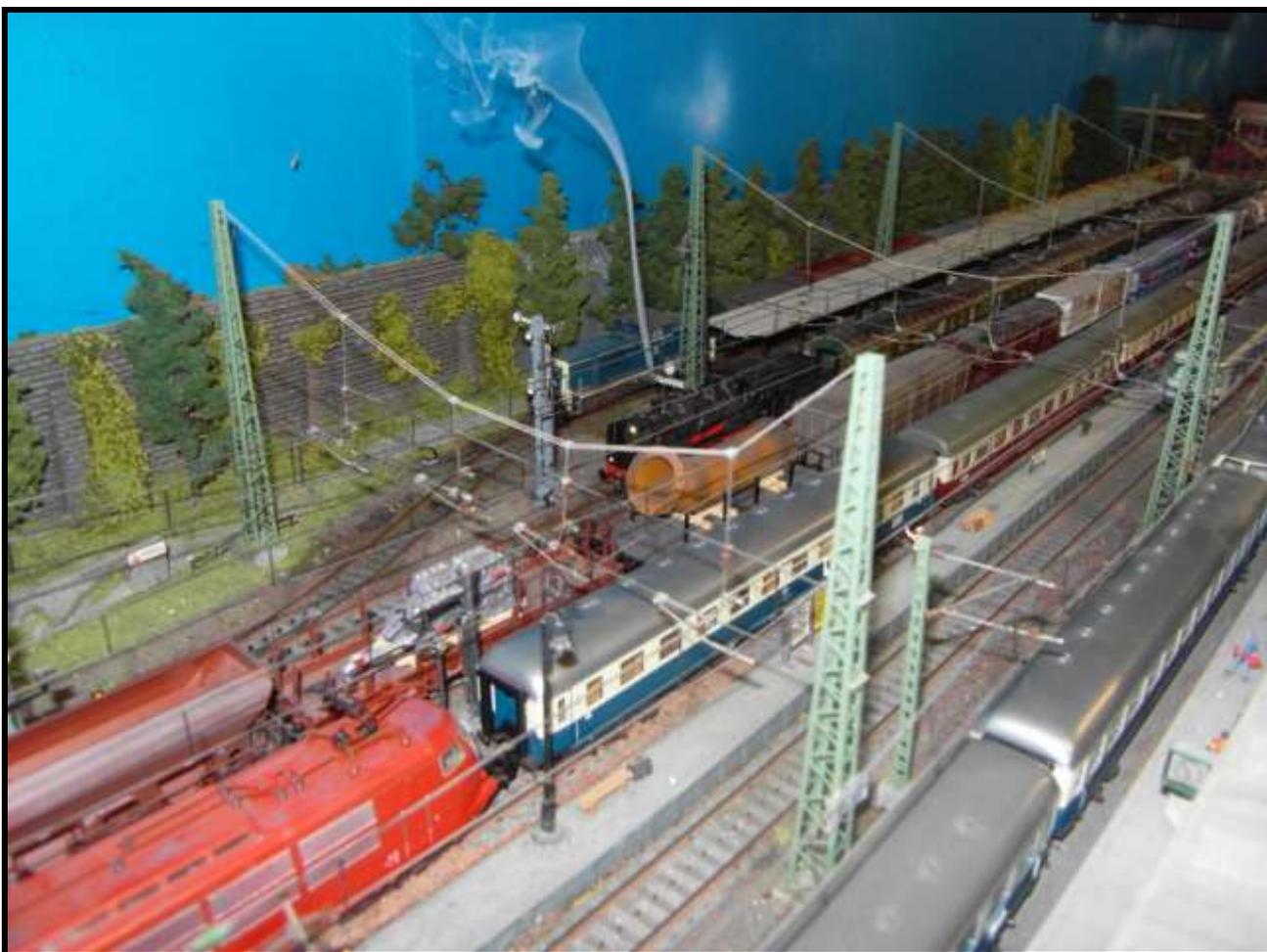


Foto n. 19: la Br 24 047 si sgancia dal convoglio.



Foto n. 20: la Br 24 047 manovra ora sul 1° binario.



Foto n. 21: la Br 24 047 a ritroso verso il deposito.



Foto n. 22: la Br 24 047 sul ponte girevole.



Foto n. 23: la Br 24 047 dal ponte verso le fosse di visita.



Foto n. 24: la Br 24 047 scarica le ceneri nella fossa centrale.



Foto n. 25: la Br 24 047 al rifornimento dell'acqua.

UNA PRECISAZIONE SUI VARI MODELLI PRESENTATI DAL 2008

Nel corso di questi ultimi sei anni la Märklin ha presentato diversi modelli dopo il primo [art. 36240](#), Br 24 016, che ha i parafumo grandi tipo Wagner, il contatto per il fumo fisso e la portella della camera a fumo con volantino. Una stranezza in questo primo modello: è sempre rappresentato con una leva d'inversione di marcia molto fine, ma in realtà è come si vede per esempio nella [foto n. 4](#) e in altre.

La Br 24 026, [art. 36241](#), ha i parafumo piccoli tipo Witte, ha la leva d'inversione di marcia grossa, il contatto per il fumo fisso e la portella della camera a fumo è priva di volantino.

La Br 24 014, [art. 29240](#), abbinata ad un convoglio misto con un carro e due Donnerbüchse, ha i parafumo grandi tipo Wagner, la leva il contatto d'inversione di marcia grossa, ma non si parla più nel catalogo del contatto per il fumo (?) e la portella della camera a fumo ha il volantino.

La Br 24 047, [art. 36242](#), ha i parafumo grandi tipo Wagner, ha la leva d'inversione di marcia grossa, il contatto per il fumo disattivabile e decoder mfx, la portella della camera a fumo è priva di volantino.

È probabile che vi siano stati altri modelli, e del resto anche quest'ultimo del 2013 è MHI, cioè in edizione limitata.

QUANTO PESANO E RICAMBISTICA

(macchina uscita nel 2008)

| | |
|-------------------|-----------------------------------|
| Locomotiva | Br 24 016 DB art. 36240 |
| peso | 290 grammi |
| pattino | 225 647* |
| cerchiature | 129408* |
| dispositivo fumo | 72270 (montaggio da sotto) |
| illuminazione | LED |
| carboncini | Assenti nel motore 129454 |

(macchina uscita nel 2013)

| | |
|-------------------|---|
| Locomotiva | Br 24 047 DB art. 36242 |
| peso | 290 grammi |
| Pattino* | E225 647 |
| cerchiature* | 7153 |
| dispositivo fumo | 72270 (già montato dalla fabbrica) |
| illuminazione | Led |
| carboncini | Assenti nel motore E190778 |

*nuova o precedente numerazione ricambi

Questo 83° 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 stampa”

(III parte e fine)

Gian Piero Cannata

