

PROVE E CONSIGLI SUL GRUPPO (BR) 24

II PARTE Märklin art. 36240 – 36242 e altri-



Foto n. 1: incontro tra novità del 2013: a sinistra la “faraonica” Br 58 1836 e a destra la “buona” Br 24 047.

IL MISTERO DELLE MISURE

Sia il vecchio modello **3003** Märklin, del 1956, che quello del 1975 della Fleischmann (art. 4140) avevano una misura prossima ai 200 mm (con il tender a tre assi). Nel 1989 la Casa di Norimberga adeguò il suo vecchio modello (considerato già eccellente nel 1975) con un altro, rinnovato soprattutto nel biellismo, che appariva, allora, pressoché perfetto. Naturalmente aggiungo solo che, sempre all'epoca, ruote e bielle erano lucenti, ma nessuno ci faceva caso. Non prevedendo a breve, e giustamente, un miglioramento nella Br 24 Märklin, acquistai la loco Fleischmann (scritte e data delle Revisioni lo collocavano intorno al 1950) che risultò accorciato di circa 5 mm e raggiunse così i 195 mm.

Il tender era accostato perfettamente alla cabina del Lokführer tanto che sembrava un tutt'uno.

Quando nel pre-catalogo del 2008 fu presentata la Br 24 della Märklin, ad essa fu accreditata una misura di 194 mm. **È falso!**

Il tender delle “nuove Br 24” della Casa di Göppingen è stato è vero più accostato (sbagliavo nel mio **Capitolo 21°** ad accreditargli una misura prossima ai 200 mm, non avevo usato una squadra speciale che ora utilizzo) e la misura è ora di circa 197 mm ai respingenti.

Tanto, come è chiaramente scritto nei Cataloghi, le *misure non vengono garantite*.

La Märklin ha scelto la *sicurezza* di marcia ed in questo non posso che darle ragione, ha barato però sulla vera misura del suo modello, o forse contava di realizzare un gancio corto tra loco e tender, ma il progetto può essere stato abortito strada facendo (**foto n. 2**).

L'errore è sempre ripetuto anche nel modello del 2013.

CONFRONTO FOTOGRAFICO TRA MODELLI

[La Br 24 Märklin è sempre in primo piano nelle foto dalla n. 2 alla n. 5]

Avendo acquistato nel 1989, come ho già detto, anche la rinnovata Fleischmann, posso confrontare le due loco e valutarne pregi e difetti.

Si noti (**foto n. 2**) che la riproduzione del carbone nella Märklin è senz'altro più realistica; nonostante che la Br 24 Fleischmann sia di materiale plastico i particolari *solo stampati* sulla caldaia non risaltano come nella *rivale*.

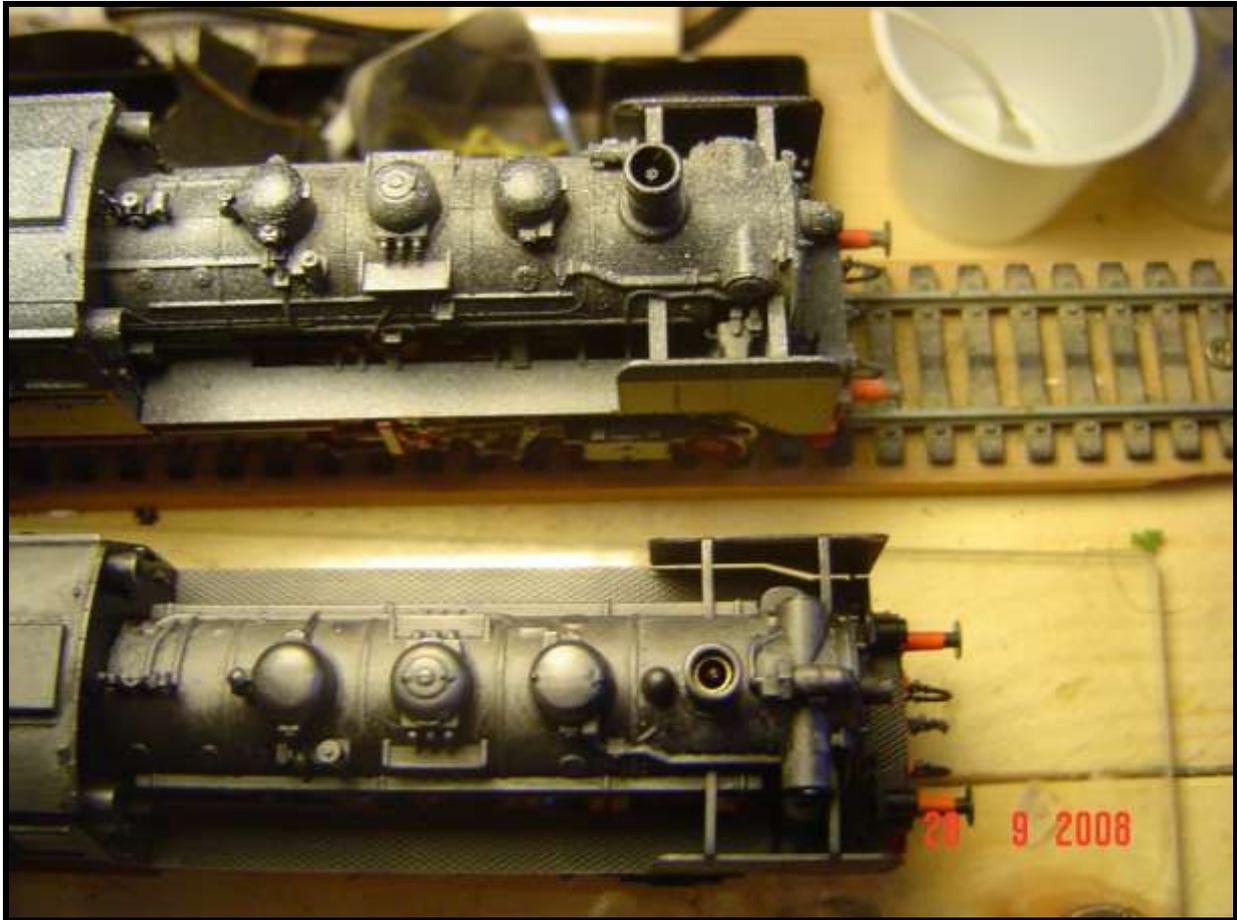


Foto n. 2: confronto tra riproduzione del carbone e distanza dei tender

Nella Fleischmann poi manca la campana, ma è possibile che non fosse installata su tutte le Br 24.

La grafite migliora l'aspetto già metallico della locomotiva Märklin, vedi il confronto nelle [foto n. 2, n. 3 e n. 4](#).

Ricordiamoci poi che la Fleischmann ha la motorizzazione nel tender e questo aspetto è pesantemente negativo, soprattutto se leggerete il paragrafo delle prove effettuate in linea con la Br 24 Märklin.



[Foto n. 3: confronto tra riproduzione dei particolari sulla caldaia](#)

Il tender Fleischmann è però (come al vero) incollato alla cabina!

La struttura di metallo della locomotiva Märklin regge senza dubbio il confronto con la rivale Fleischmann, dall'inquadratura dall'alto della [foto n. 5](#) si vede bene come, per evitare fragilità eccessiva, la Casa di Norimberga abbia dovuto aumentare in modo eccessivo lo spessore dei parafumo Wagner, soprattutto i supporti sono doppi di quelli robusti della Br 24 Märklin (perché metallici!) e solo in quest'ultima è stata rispettata la scala H0, per larghezza e spessore dei parafumo.

La zigrinatura delle zone laterali di calpestio, i cosiddetti *praticabili*, è eccellente solo nella Br 24 Märklin ([foto n. 5](#)).

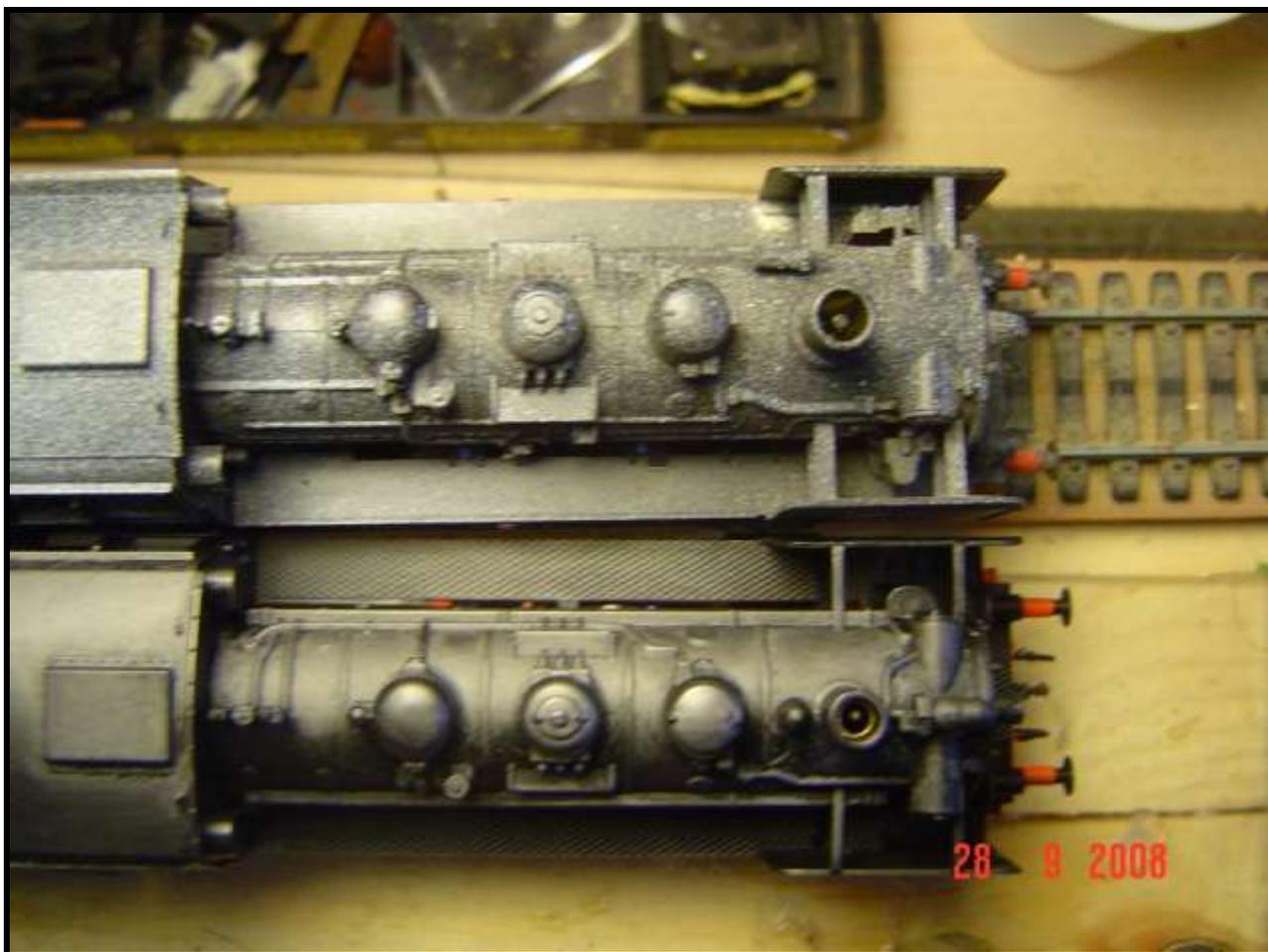


Foto n. 4: confronto tra riproduzione dei praticabili e duomi sulla caldaia

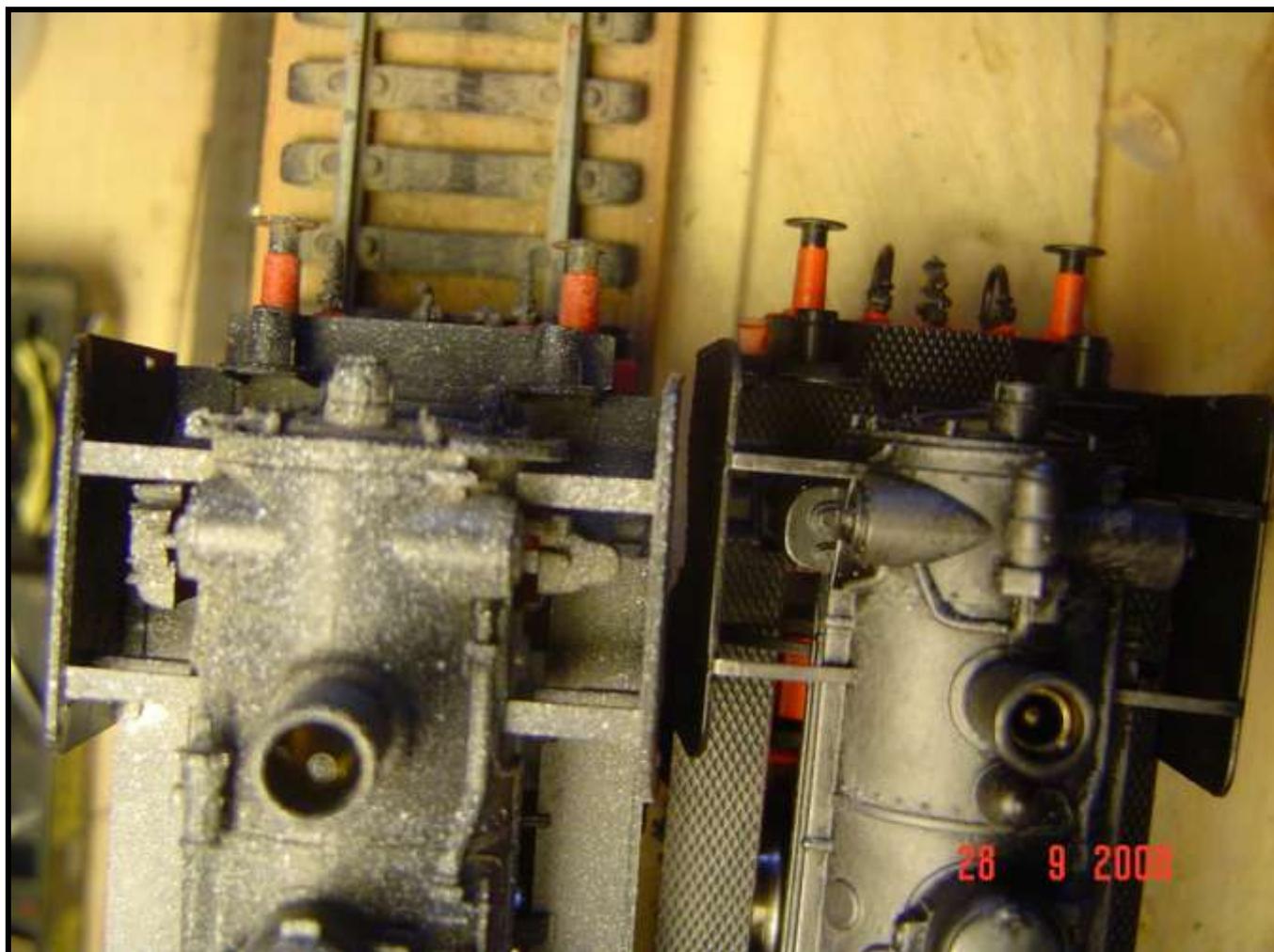


Foto n. 5: confronto tra lunghezze e sostegni per i parafumo Wagner

In generale i particolari stampati sul modello in metallo appaiono più incisi e meglio evidenziati, l'invecchiatura sulla Fleischmann è elevata perché viene utilizzata *da me* come loco destinata alla rottamazione (è solo trainabile e resa perciò folle). A parte ciò il fanale anteriore alto appare più che grossolano (foto n. 5), alcune tubature sono riprodotte in modo specificatamente diverso, ma sono comunque più riuscite nella nuova Br 24 016 della Casa di Göppingen (tutto ciò vale anche per la Br 24 047).

A causa della diversa distanza dei tender le loco hanno una diversa lunghezza e si nota bene nella foto n. 5 presa dall'alto. Qui senza dubbio la bilancia pende a favore della Br 24 Fleischmann più corta di circa 3 mm rispetto alla Märklin.

Essendo quasi tutto in metallo (caldaia e telaio) è stato semplice per la Casa di Göppingen installare un dispositivo fumo (seppure fisso) nelle sue Br 24 iniziali; chi ha un occhio attento (foto n. 5) chiaramente vedrà che anche nella Br 24 Fleischmann fu montato un dispositivo fumo, ma la modifica fu attuata da un abile amico negli anni Ottanta. La riproduzione delle aste d'appiglio, delle valvole di sicurezza e dei meccanismi lancia sabbia nella Märklin sono più fini (foto n. 3 e n. 4).



Foto n. 6: eccessiva distanza del tender nella loco Märklin. Le nuove tubature sotto la cabina sono una modifica personale.

In ambedue le macchine (nella Fleischmann si vede nella [foto n. 2](#)) mancano del tutto le tubature che partono dal serbatoio del lato destro... io mi sono arrangiato a migliorare questo aspetto nella mia 24 016 (Märklin), il risultato nella [foto n. 6](#).
C'è da dire che, trattandosi di tubature ininfluenti per il transito nelle curve in scala H0, perché le Br 24 erano prive di un carrello portante sotto la cabina di guida, non si comprende perché non siano state riprodotte nemmeno nel modello 2013 (cosa che per esempio è stata migliorata nella recente Br 38 del 2012 *con tender a vasca*).
L'economia va bene, però senza esagerare.



[Foto n. 7: la nuova Br 24 047 ancora senza tubature.](#)

INVECCHIATURA CON GRAFITE

Sono costretto a ripetere e riproporre quanto già detto per molte *mie* vaporiere 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... (...) Colleionate? 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*.(...)

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...*

Nelle **foto n. 8 e n. 9** la consueta preparazione della grafite, ottenuta limando una punta di matita anche dura o media.

Mescolando la polvere ottenuta con qualche goccia di liquido per il fumo si ottiene un impasto che viene passato su tutta la macchina, si eviti di coprire le scritte che anche nella realtà venivano ripulite dal personale con uno straccio (si vede da molte foto del reale). In una seconda fase si sfumerà la grafite con un pennello da trucco come ripeto da anni... fregato alla consorte. Seguite le didascalie per le **foto dalla n. 10 alla n. 15**.



Foto n. 8: si prepara la grafite per la nuova Br 24 047.



Foto n. 9: pronta la grafite per la nuova Br 24 047.

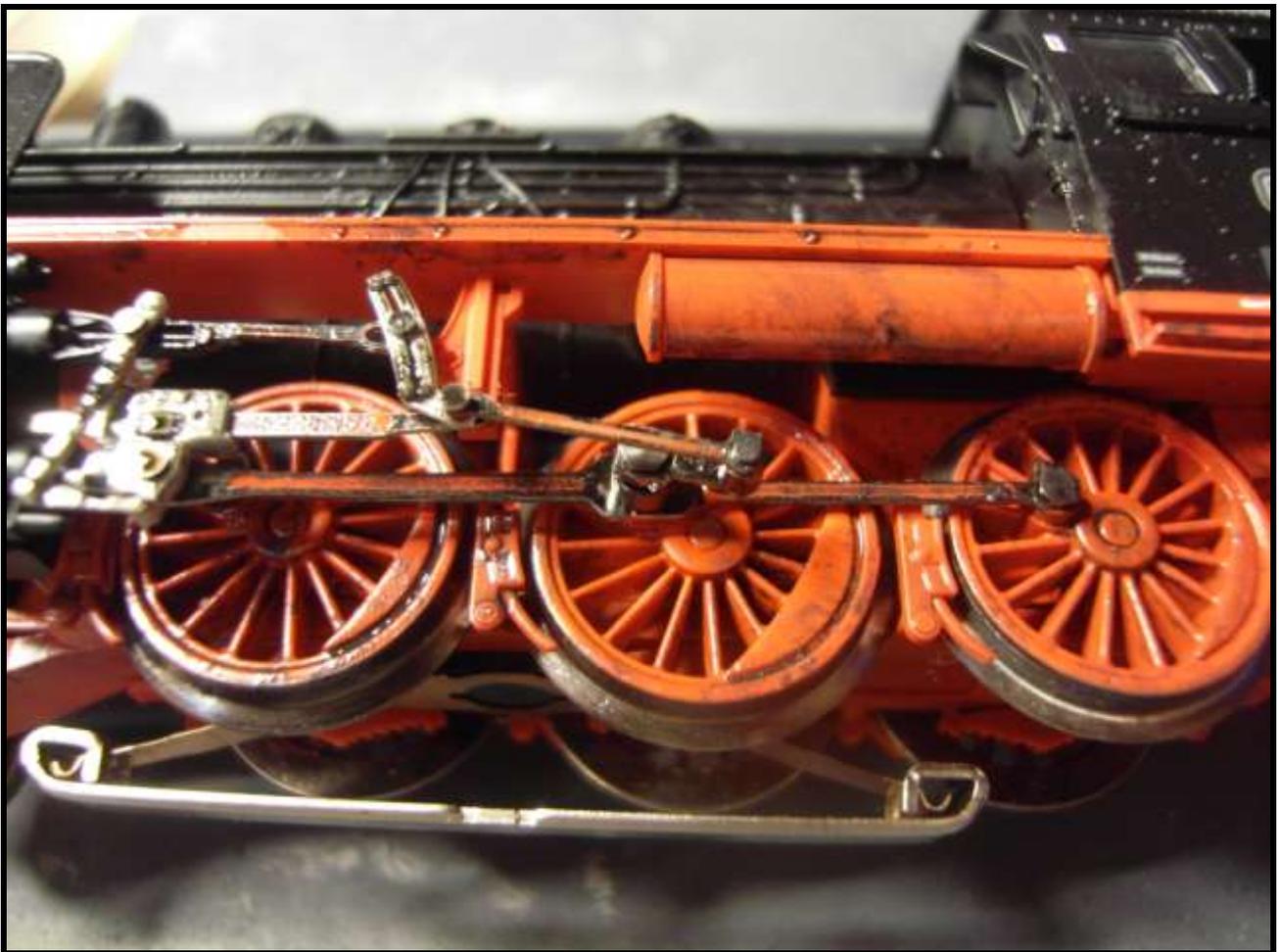


Foto n. 10: si invecchia gradatamente con la grafite anche il biellismo.

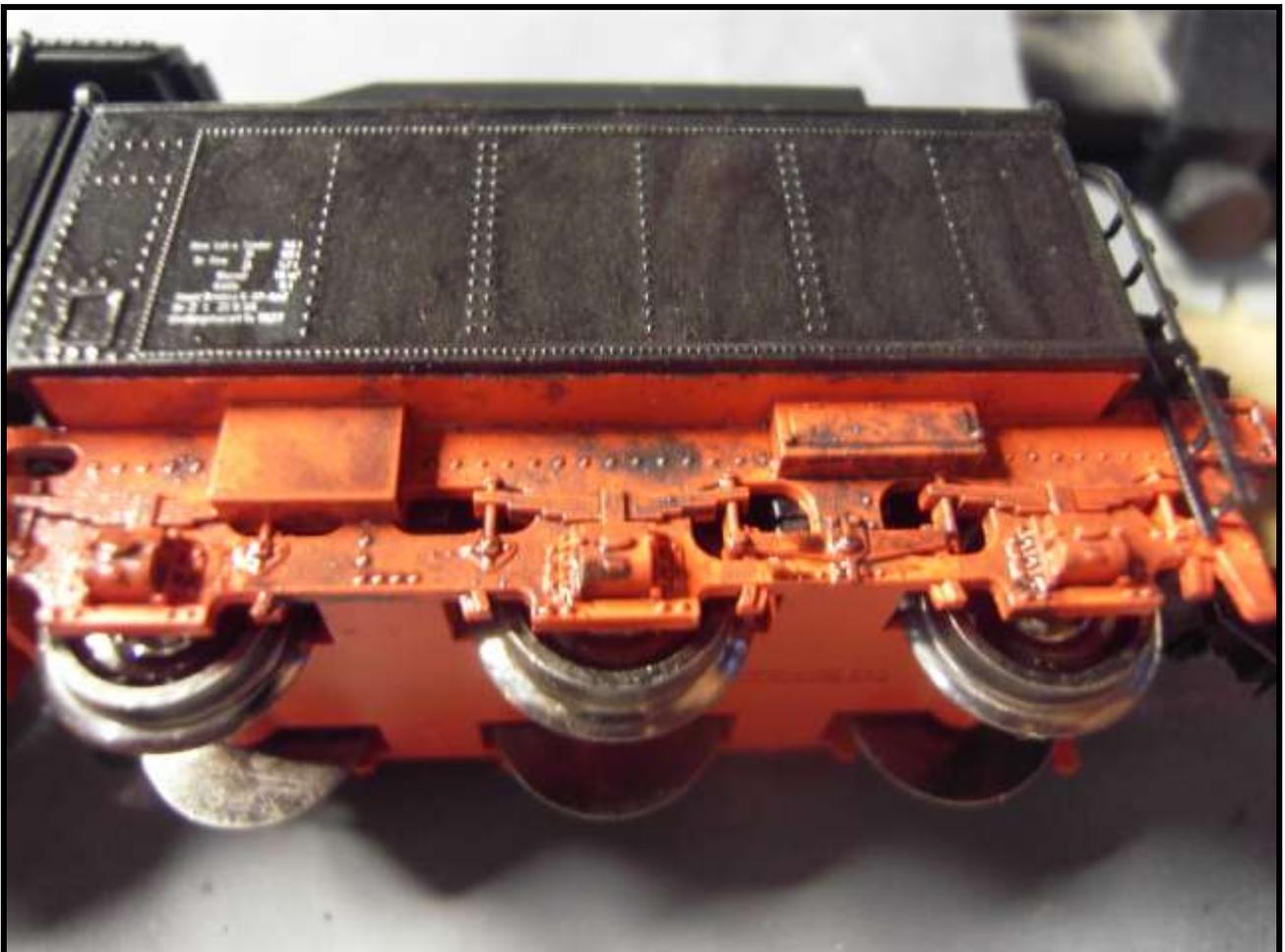


Foto n. 11: si invecchia con la grafite anche il tender.

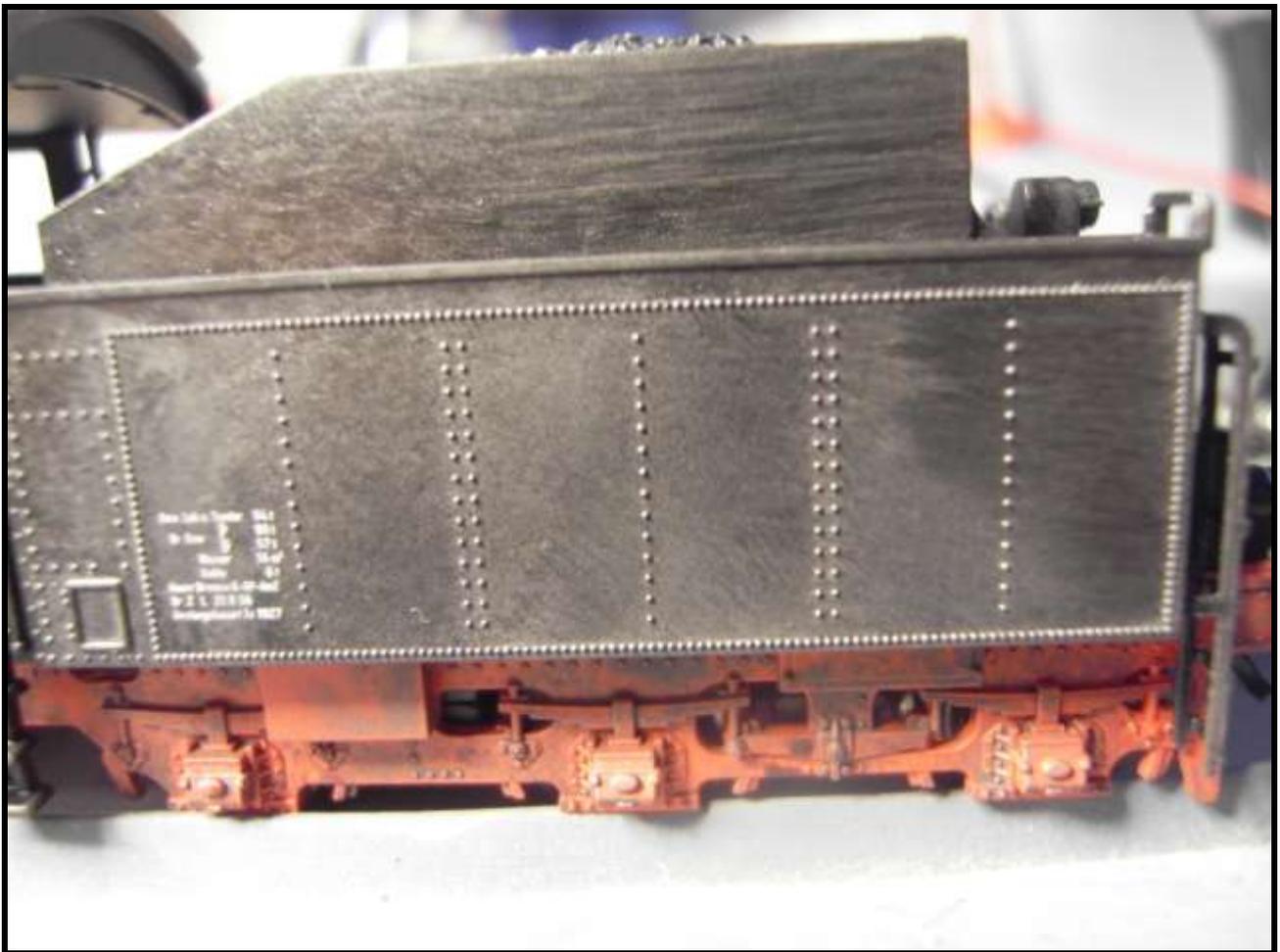


Foto n. 12: si inizia a sfumare la grafite per rendere omogenea la sporcatura.

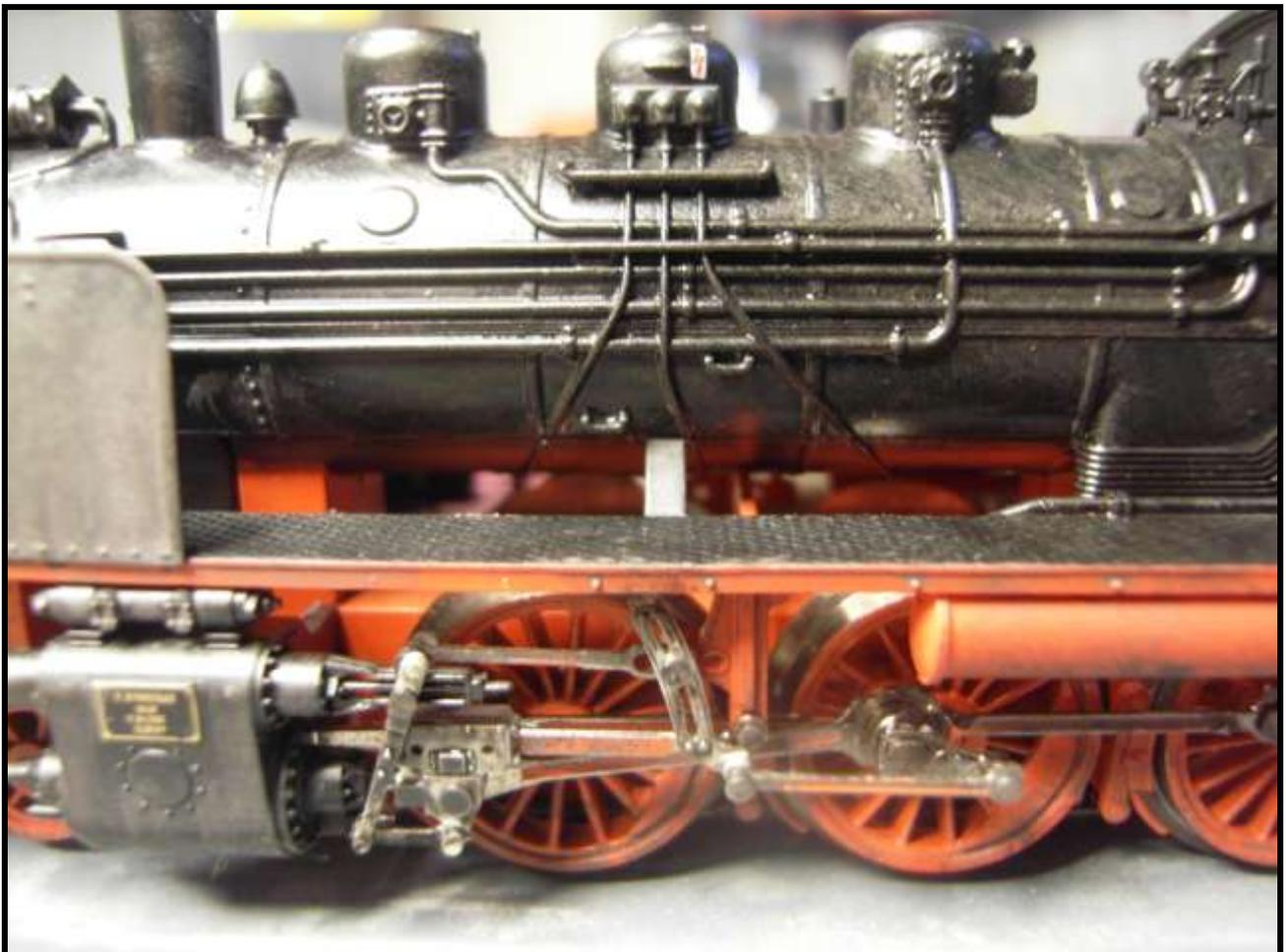


Foto n. 13: si invecchiano con la grafite anche i cilindri e la caldaia.

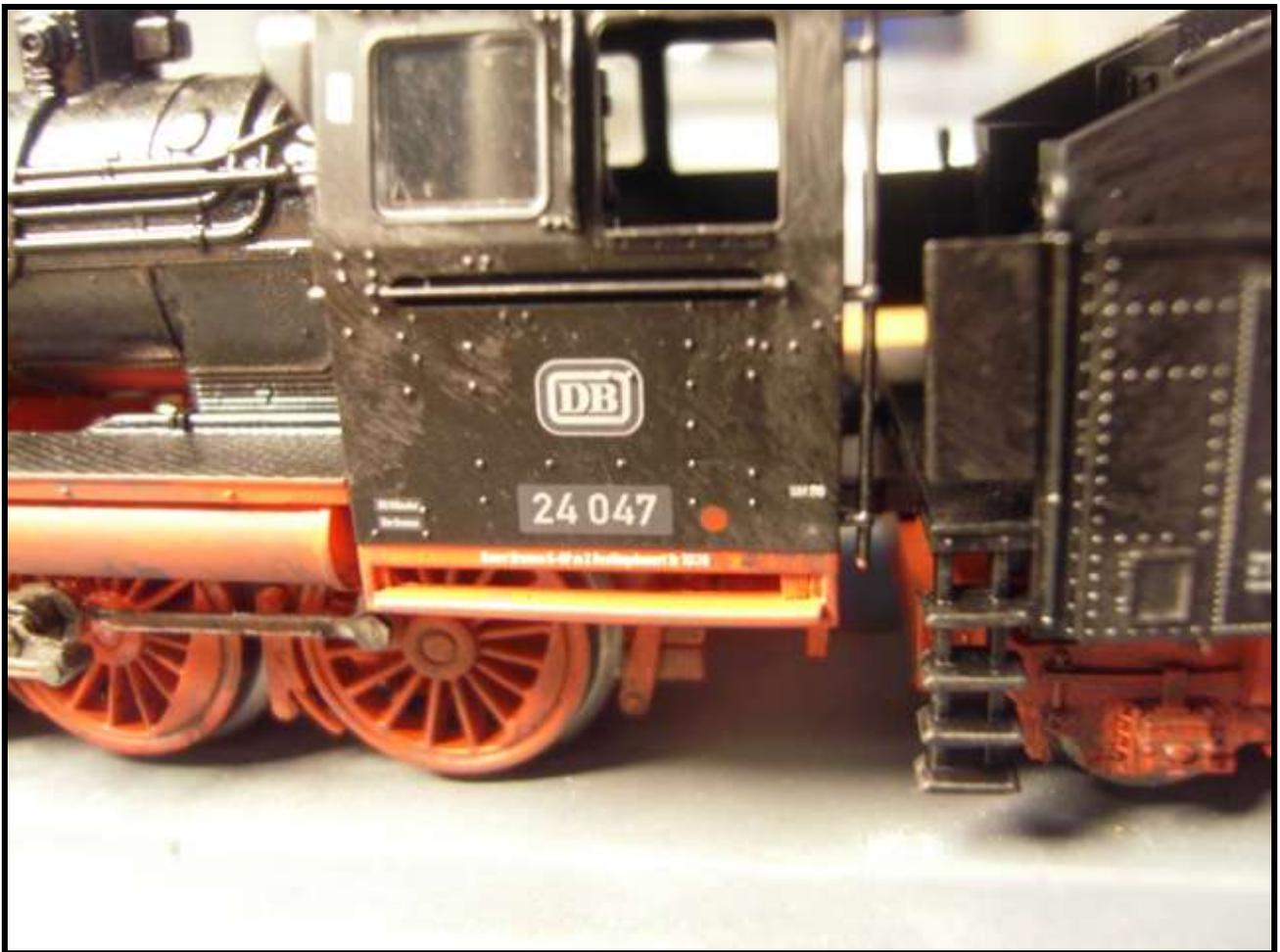


Foto n. 14: si evitino di sporcare con la grafite troppo le scritte.



Foto n. 15: confronto tra la 24 016 (in primo piano) e la Br 24 047.

PROVE DEL DISPOSITIVO FUMO NELLA BR 24 047

Ho tanto penato (vedi la **I parte** di questo Capitolo) per inserire il cannello del fumo nella mia prima Br 24 Märklin, ovviamente essendo già inserito nella seconda Br 24 047 il problema non si è riproposto... Ma come sarà lo smontaggio di questo modello se dovessi un giorno lubrificare il motore? Per ora mi accontento e che la macchina fuma alla grande... ma non sono proprio *ottimista* (**foto n. 16**).



Foto n. 16: prova del dispositivo fumo per la nuova Br 24 047.

PROVE LIMITE IN LINEA

Ho testato le mie due Br 24 Märklin in salita su deviatori stretti e lunghi "C" (24611/12 o 24711/12) con diversi carichi: nessun problema si è evidenziato. Ho fatto percorrere alle locomotive dei cerchi interni del mio impianto che presentano severe difficoltà ed hanno trainato carichi sempre più gravosi, affrontando una livelletta del 40%, per circa 500 m (in scala H0). Sono riuscito a farle trainare sino a 21 tra carrozze e carri a due assi, come dalle sequenze fotografiche a seguire. La lieve sofferenza, che ho riscontrato nelle curve, è dovuta solo a problemi di ganci troppo sollecitati da un numero esagerato di carri e in forte pendenza, ma non ci sono stati slittamenti (**foto n. 17 e n. 18**).

Per la Br 24 047 le prove hanno riguardato il traino di convogli merci sino a 12 carri e (foto n. 19 e n. 20) un pesante convoglio con carrozze ricostruite illuminate e dotate di ben due pattini, montati solo sulle carrozze a carrelli, mentre le Donnerbüchse sono illuminate secondo quanto ho riferito nel mio **42° Capitolo**, specifico.

Niente male per dei “Cavalli della Steppa”!

Solo da segnalare che la Br 24 047 del 2013 è arrivata a Vibaden nel periodo tra il 1988/1993 e quindi è alquanto anacronistica la presenza di questa macchina radiata nel 1965 circa.



Foto n. 17: partenza da Vibaden con convoglio di 21 pezzi, tra carrozze e carri.



Foto n. 18: il convoglio, trainato dalla Br 24 016, sembra non finire mai!



Foto n. 19: Br 24 047, prove in linea con un pesante convoglio con carrozze illuminate.



Foto n. 20: la Br 24 047 in una Vibaden ambientata nel 1990 circa.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

