

CONSIGLI SUL GRUPPO (BR) 24

Gian Piero Cannata



Incontro tra novità del 2008: a sinistra la “povera” Br 24 016, a destra la “faraonica” Br 64 250

GRUPPO (BR) 24

Arrivata in autunno, mesi dopo la “consorella” Br 64 (al vero i telai e le caldaie erano costruite in modo simile), questa locomotiva a vapore (nel reale) era assente dal 2005 dal catalogo della Casa di Göppingen. La vecchia loco FM 800, dal costo di 27,50 Marchi*, era uscita per la prima volta nel... 1956! Rimase in produzione praticamente per 49 anni, salvo variazioni di nomenclatura, la prima avvenuta già nel 1957 quando divenne 3003 e piccole varianti che non modificarono in sostanza mai la prima locomotiva che aveva il ragguardevole costo di 6900 lire italiane nel 1958**, ma che, a causa del momento nero per il fermodellismo mondiale, era precipitato a £ 7680 nel 1968, in pratica all'incirca £ 4500 del 1958, calcolando l'inflazione che *galoppava* come e più di oggi.

** Nota storica sul DM o Deutsche Mark: nel 1948 la parità con il dollaro fu fissata a 3,3 DM per 1 \$ USA che, per chiarire le idee, quando ero un fanciullo valeva stabilmente 625 lire italiane, ne consegue che un Marco tedesco all'epoca valeva intorno alle 190 lire. A causa dei costi d'importazione il prezzo della FM 800, o 3003, lievitava in Italia da 27,5 DM (valore nominale Lit. 5300) in Germania, a 6900 lire a casa nostra.*

Da segnalare che nel 1958, circa, furono proposte anche 2 confezioni considerate molto economiche e appetibili: la **3103** (loco e 3 carrozze a due assi tipo Donnerbüchse) e la **3203** (con tre carri classici della III epoca), le loco inserite nelle scatole non cambiavano però il numero di serie che rimaneva sempre il 24 058.



Il catalogo, in lingua tedesca del 1956 (p.g.c. della Märklin, collezione Cannata)

***Per dare un'idea ai giovani fermodellisti: nel 1958 il prezzo di una corsa in autobus a Roma costava in media circa £ 20 (il prezzo variava a seconda del percorso), con £ 5/10 si potevano acquistare dei lupini prima d'andare a scuola. In un ristorante romano di lusso, come il famoso "Meo Patacca" il prezzo faraonico di una cena (spettacolo danzante compreso) non superava £ 2.500!*

Nel 1998 fu proposta una variante della Br 24 sotto il numero di catalogo 30032. La novità, chiamiamola così, consisteva nel tender, che era a carrelli, come per le 03 da cui era stato, probabilmente nella realtà, e nel modellismo di conseguenza, importato nel tentativo di aumentare l'autonomia di una locomotiva affidabile e sino al 1966,

anno in cui il Gruppo fu radiato dal servizio attivo presso le DB, utilissima su linee secondarie non raggiunte dalla elettrificazione.



Nel catalogo, in lingua tedesca il prezzo i DM del 1956 (p.g.c. della Märklin, collezione Cannata)

La 30032, brutta per la verità come la 3003, rimase in catalogo per tre anni circa; nel 2003 fu sostituita dalla 30033 una Br 24 per la prima volta con modulo elettronico Delta, tornata senza il tender a carrelli, ma con il suo “classico” a tre assi, cambiò inoltre il numero di servizio in 24 020, fu migliorata la verniciatura... una bambola riciclata con un nuovo vestitino. Attualmente era fuori produzione dal 2005.

UN GIUDIZIO SULLA 3003

Non sarebbe corretto fare un paragone tra una locomotiva-giocattolo realizzata quando il sottoscritto frequentava la Prima Elementare e quelle di oggi, se non fosse che la Märklin si è praticamente ostinata a proporla per quasi mezzo secolo e che quindi, inevitabilmente, il modello 3003 si è più volte scontrato con i miglioramenti attuati in ogni epoca fermodellistica.

La carrozzeria era in *termoplastica*, allora considerato un passo avanti necessario per la riproduzione di particolari minuti, perchè la tecnica di fusione del tempo, non rendeva possibile se non in modo grossolano la realizzazione in scala H0 (accazero) di tubature, pompe e corrimano sulle complicate caldaie (metalliche) nei modelli di loco a va-

pore (pensate che oggi si parla di *fusione sotto vuoto*, come per le Br 55, 055 ecc, tecnica di derivazione spaziale!).

La Br 24 era considerata nel 1956 un Unverwüstliches Modell, cioè un *modello indistruttibile*, come potete leggere nel catalogo del 1957 in italiano, che riporta anche una concisa descrizione della loco vera.



Nel catalogo, in lingua italiana, il prezzo era di Lit. 6900 del 1957 (p.g.c. della Märklin, collezione Cannata)

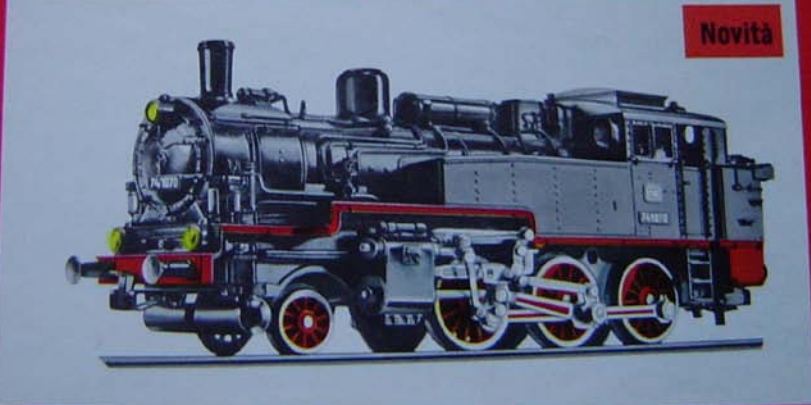
- a) Il biellismo era spropositato, per gli occhi *s sofisticati* dei giorni nostri; dal cilindro si muoveva in basso uno stantuffo.
- b) ruote e razze erano da Big Boy;
- c) non c'era il minimo accenno ai ceppi dei freni (dell'argomento in generale se ne è parlato e riparlato);
- d) Non avendo mai acquistato il modello non so dirvi se nelle prime produzioni le lampadine fossero o meno enormi. Per certo la Br 74, che ancora posseggo, aveva delle riproduzioni accettabili dei fanali anteriori e, la suddetta altri non è che una Br 24, almeno per quanto riguarda il passo ed il telaio (potete confrontare i due modelli nelle foto dei cataloghi, 1957 per la 24 e 1968 per la novità Br 74, che i Märklinisti dovettero attendere ben 12 anni!)

MARKLIN

BR 74 - un modello **MARKLIN** richiesto

3095
Lit. 7920,-

Novità



24 9 2008

la più alta perfezione tecnica - per il più grande entusiasmo degli amici fermodellisti.

MARKLIN

antroddestinta T 12 fu
nell'anno 1902 alla KED
tegoria 74 venne tro-
trano passeggeri nel
rimento nella città di
si bene confermata che
circa 1000 di queste
servizio. Dopo l'elet-
di Berlino queste
in molti centri come
rearsi e per vari ser-
condo della serie di
i respingenti variava
so di servizio circa
marcia 80 Km/h. La
mentaneamente desti-

dello della categoria 74 delle Ferrovie
essione degli assi 1"U - 4 assi - 2 cerchia-
della forza di trazione - Riproduzione
r - Inversione automatica di marcia a
è premuto al binario da una molla.
nto - 3 luci frontali riflesse - Mantello
o-fusione di zinco - Gancio anteriore
ciamento preliminare, posteriormente,
zza fuori respingenti 13,5 cm

Nel catalogo, in lingua italiana del 1968, la nuova Br 74 (p.g.c. della Märklin, collezione Cannata)

Assurdo cavillare sul passo, sul diametro delle ruote, sul numero delle razze (13, contro le 16 del prototipo ad esempio): era un giocattolo robusto che doveva resistere ai maltrattamenti dei bambini, non di più. Non l'ho ancora detto ma, essendo le carrozzerie in termoplastica, sia la Br 24 che la Br 74 erano virtuose e... non fumavano!

UN GIUDIZIO INIZIALE SULLA NUOVA BR 24

Una premessa: questa “nuova” locomotiva viene inserita nel programma “Hobby”, ovverosia tra le loco economiche di ultima generazione. Ergo, non ci si può aspettare una riproduzione della caldaia così sofisticata come nella Br 64 (simile solo nel reale) e il confronto tra **le due foto** seguenti è chiarissimo.



Confronto tra la caldaia con tubazioni e particolari riportati nella Br 64 e...



e... nella Br 24, che ha solo le tubature stampate in rilievo.

Tuttavia, rispetto al passato remoto e recente la Br 24 ha una nuova caldaia in metallo e solo la sovrastruttura della cabina è in plastica. Valvole di sicurezza, fischio e volantini sono tutti stampati e non proprio finissimi, improponibile il confronto con la Br 64 che, non dimentichiamolo, ha però un costo più che triplo rispetto alla Br 24. Comunque le razze delle ruote sono finissime ed in numero corretto, non mancano certo i ceppi dei freni, il settore è addirittura oscillante ed il biellismo sembra addirittura più in scala che nella Br 64! In realtà, se confrontate la foto iniziale di questo capitolo vi accorgete che il

biellismo nei due modelli è praticamente identico, ma nel pre-catalogo 2008, per la fretta d'allestire un prototipo della "ricca" Br 64, è stata presentata una riproduzione grossolana del biellismo della loco-tender e, mistero dei misteri, una perfetta riproduzione di quello della 24, uscita sul mercato mesi dopo (?).

COSA MI È PIACIUTO

Della caldaia (perché metallica) e del biellismo ho già riferito.
La cabina è totalmente libera, inserirvi il Personale di macchina è facilissimo e non mancano i vetri nella cabina ed un accenno (robusto e già applicato) dei piccoli deflettori ai lati delle ampie fenestrate.



Cabina libera, finestrini con vetri applicati e deflettori

I parafumo Wagner sono sottilissimi, di metallo e sufficientemente robusti e, quando si parlerà della introduzione del dispositivo fumo, saprete come li ho testati!



Parafumo Wagner nella Br 24, sul ponte girevole.

Le scalette anteriori, che consentivano ai fochisti di salire sulla piattaforma zigrinata anteriore per aprire la camera a fumo, non sono finissime è vero, ma almeno non si spezzano come in altri prodotti di recente produzione della Märklin.



Scalette laterali robuste e bei fanali nella Br 24, sul ponte girevole.

Sul pancone anteriore (in plastica) c'è almeno il foro per il gancio realistico. Buona la riproduzione del volantino della camera a fumo.



Sul pancone è già presente il foro per il gancio, ma non quelli per i tubi dei freni.

Sono ben riprodotti e robusti tutti i corrimano della cabina di guida. La motorizzazione è ottima, la locomotiva parte e rallenta con sufficiente dolcezza, mantiene, senza incertezze una velocità minima di circa 3 km/h (1 cm al secondo), meno che a passo d'uomo. Purtroppo la regolazione di fabbrica è da... Ferrari! Quindi ci si deve ricordare di non esagerare con la manopola di comando (nessuno ci obbliga) ricordandoci che raggiungeva al massimo i 90 km/h. Però si può intervenire regolando digitalmente le impostazioni da *trenino* di una volta. Nonostante non mi sia stato possibile variarne i parametri, con la Control Unit 6021 (a volte capita con le FX economiche), è assolutamente possibile con la Mobile Station a patto di (telefonare a Franco Spiniello) digitare dal Databank il codice **36850**, variare dopo il riconoscimento (la Mobile segnala un'elettrica Br 185) il codice da 24 a 78 e quindi se-guire la procedura per mutare nome, velocità massima, accelerazione e decelerazione. Ovvio che con la Central Station 60212 tutto è più semplice. A questo punto vi ritroverete una loco lenta, come nella real-tà (io ho regolato la velocità massima al solo 50%), dolcissima nell' ac-celerazione e nella frenatura, è possibile anche eliminare le varianti inserite ed utilizzare la loco con il comando diretto (F 4 per chi ha la Control unit) . Il ronzio che emette il motore non è fastidioso, semmai poco realistico. La velocità minima resta invariata.

Il tender sembra essere quello della 30033 che già presentava scritte migliorate e chiodature in scala.

Del fatto che abbia il contatto per il dispositivo fumo, cosa che dovrebbe pendere a favore della locomotiva, è meglio che se ne parli nel paragrafo successivo!



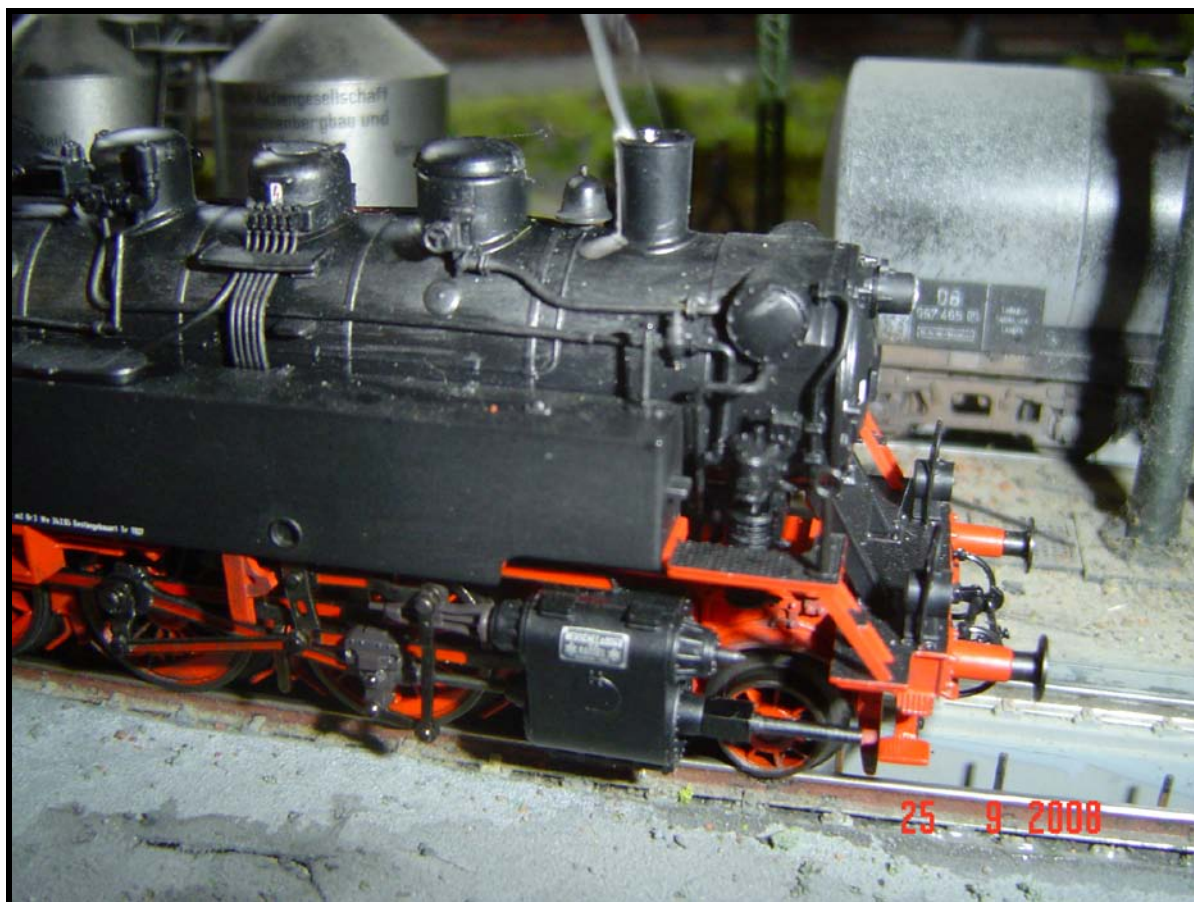
Corrimano e scalette fini e robusti della cabina, ben accostato il tender (tubature ancora non inserite)

COSA NON MI È PIACIUTO, COME OVVIARE

Per motivi di economia i centri delle ruote non sono verniciati.

Confrontando di nuovo le due caldaie della Br 64 e della Br 24 certo la differenza è notevole. Tuttavia grazie all'invecchiamento prodotto dalla grafite (consulta il mio libro al § 9) ogni particolare sembrerà più staccato dal substrato e poi la colorazione troppo semilucida e nera è assolutamente poco realistica.

Nelle due foto seguenti l'effetto grafite sulla Br 64, che ha anche una miriade di particolari riportati, e sulla Br 24 dove la sporcatura ha il pregio di esaltare le tubature. Questa esperienza è valida anche per le locomotive di un recente passato quali le Br 03, 41, 78 e 86 e varianti.



Nella Br 64 una miriade di particolari riportati

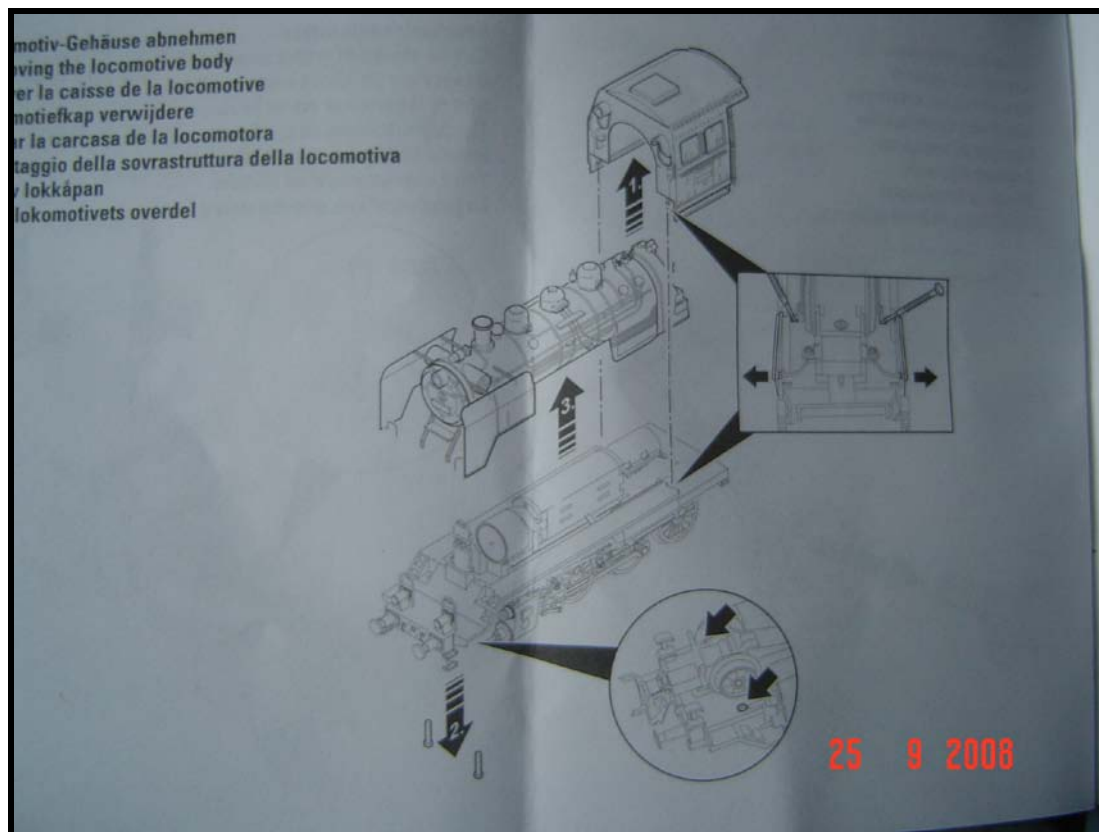


Nella Br 24 i particolari sono stampati e la grafite li esalta

Il dispositivo fumo ha il contatto fisso e quindi la locomotiva, se viene applicato il 72270 deve essere di continuo rifornita e non si può lasciarla certo su di un binario alimentato... e non è l'unico problema.

IL DIFFICILE SMONTAGGIO

Ecco di seguito riprodotte le istruzioni per lo smontaggio della cabina (nel riquadro) e della caldaia: ebbene sono lacunose ed inesatte!



Le istruzioni (?) per lo smontaggio del mantello

Le due uniche viti (nel cerchio) ve le ho anche fotografate e vi debbo caldamente avvertire: solo quelle due sono da svitare!

Per individuarle basta spostare leggermente a destra o a sinistra il carrello portante anteriore e per evitare guai ricordatevi di usare dei cacciaviti a stella della Märklin o comunque del tipo a testa ampia, rovinarle è facile e sono necessarie per la trasmissione elettrica del dispositivo fumogeno una volta che lo avrete inserito nel comignolo della loco dal basso... eh già.

Prima di tutto però bisogna allontanare la cabina di guida (nel riquadro delle istruzioni) che è in termoplastica e per farlo bisognerebbe essere degli scimpanzè, ovvero dei *quadrumani*: due mani fanno leva sugli incastri ed altre due (??) allargano le fiancate della cabina, alla fine ci si riesce, ma attenti a non forzare si potrebbe rompere il riquadro che, nelle foto precedenti, è ben visibile sotto la cabina stessa! Se avete un amico fermodellista, una moglie o una compagna, fatevi aiutare!



Una delle 2 UNICHE VITI da svitare, l'altra è nascosta dal carrello portante!

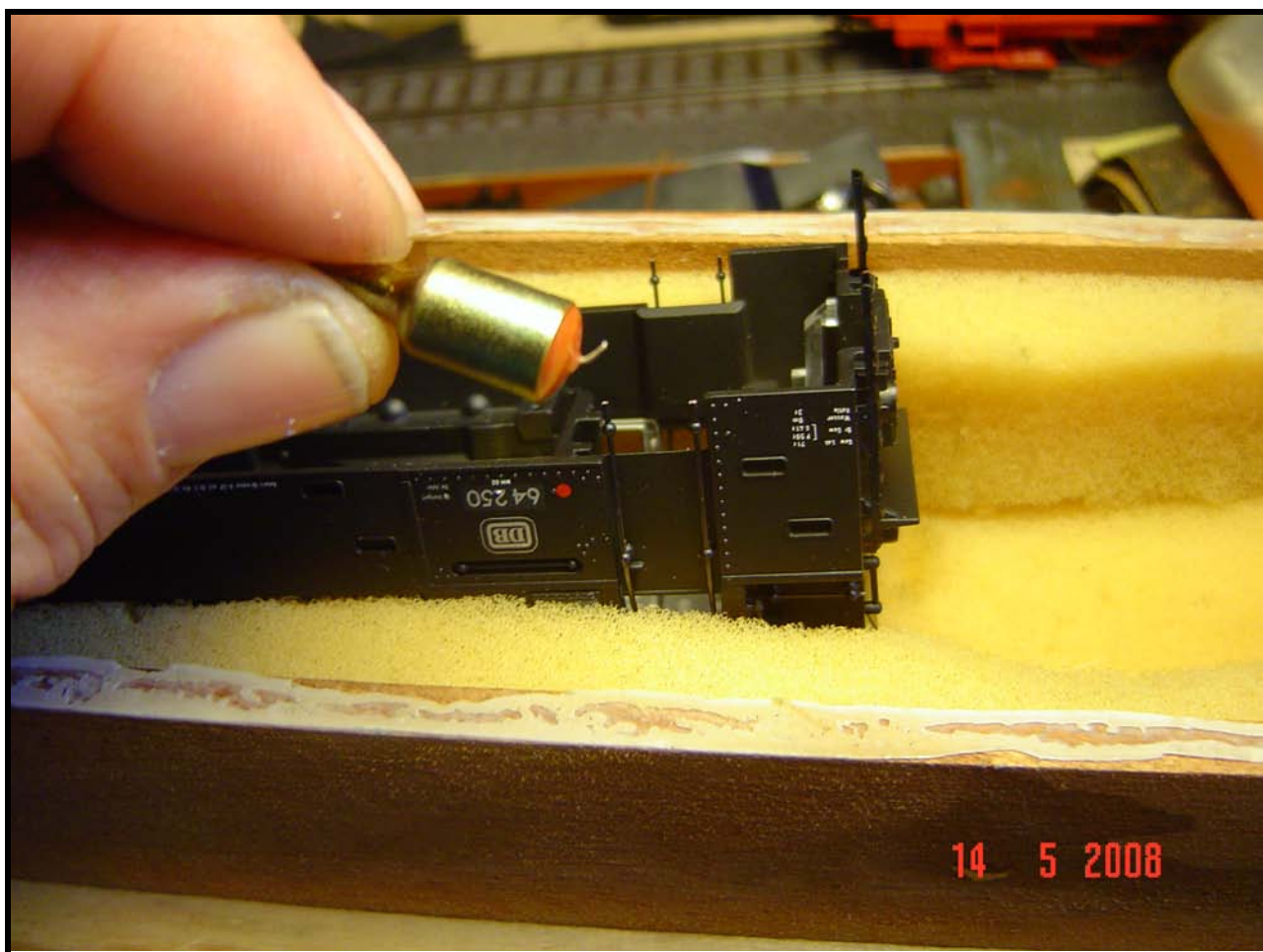


NON SVITATE assolutamente le 3 viti vicine al tender, trasmettono anche il contatto

A questo punto, secondo le istruzioni, basterebbe sollevare e l'intero blocco caldaia/forno e dovrebbe venir via semplicemente verso l'alto... pia illusione! Se è necessario un particolare movimento non si sa! Spero che per il mio caso si sia trattato di un difetto della mia Br 24 personale, ma vi assicuro che mi sono dannato 10 minuti per riuscire a

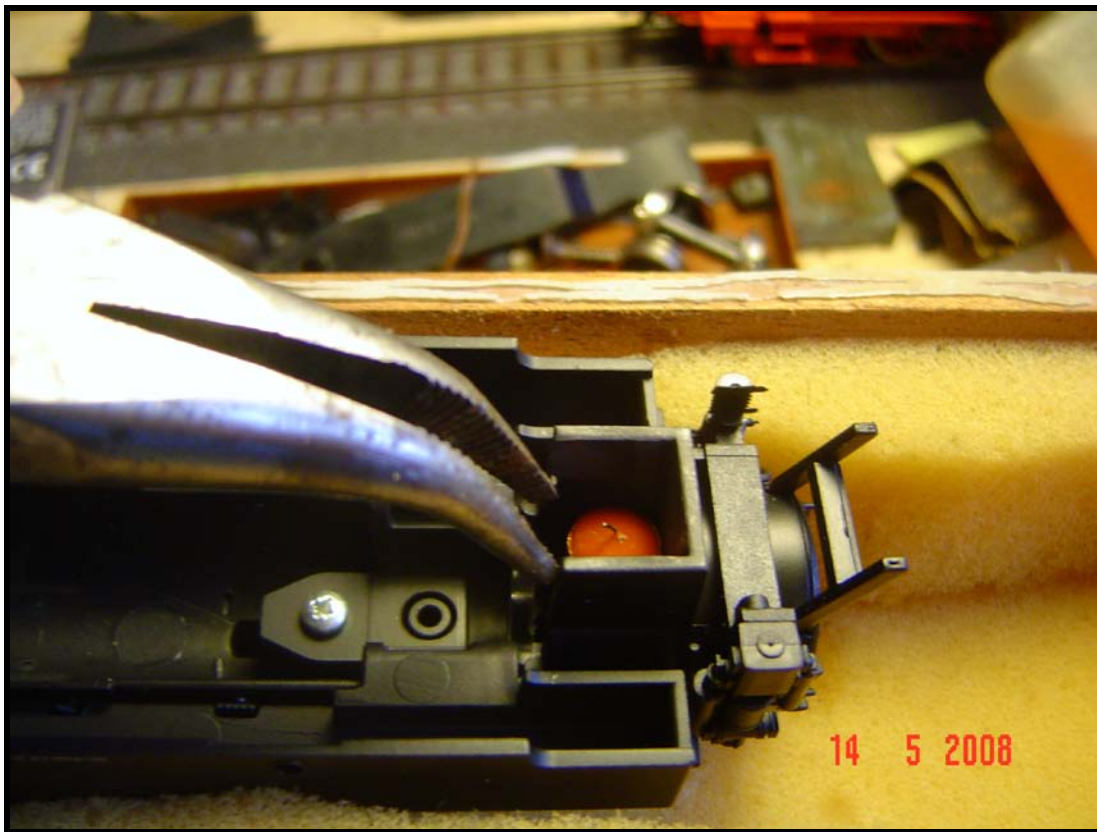
sollevare il tutto. **Non ci sono foto perché ero furioso.** A questo punto sarete TENTATI di svitare qualche altra... vite, non lo fate!!!

La parte anteriore si muoveva, ma la zona del forno (prima coperta dalla cabina) era inamovibile! Dopo aver forzato e quasi piegato un deflettore Wagner (ecco perché ho detto che sono robusti!), alla fine miracolosamente la zona del focolare si è staccata mostrando il motivo di tanta *pertinacia*: gli incastri che tengono fissata la zona del forno sono robusti e metallici (!) e quindi è del tutto inutile cercare di smuoverli con un cacciavite! Non posso commentare come vorrei la faccenda per pudore. Il contatto del cannellino deve essere piegato secondo le istruzioni della Märklin, per questo ripropongo le foto del montaggio sulla Br 64, riprese dal 14° Capitolo di questi CD.



Corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo fumo 72270

Il 72270 viene inserito a fondo nel foro della Br 24 con una pinzetta ed il contatto, viene indirizzato sempre secondo le istruzioni accluse alla locomotiva, come per la Br 64 (le foto si riferiscono alla locotender).



Il contatto nel dispositivo fumo 72270 indirizzato all'indietro

Per ovviare al problema ho limato leggermente gli incastri sotto il forno, sino a che ho potuto sollevare ripetutamente la caldaia, senza rinunciare ad una corretta tenuta. D'altra parte se si dovesse bruciare il dispositivo fumo o si rendesse necessario (dopo 40 ore d'esercizio) ingrassare, secondo le istruzioni, la vite senza fine del motore, accessibile solamente allontanando il complesso cabina/forno/caldaia, l'operazione non potrebbe essere evitata ed è quindi inutile pensare di aggirare l'ostacolo non installando il 72270.

La lamella di contatto per il cannello/fumo è delicata e tende a piegarsi troppo: consiglio di provare subito l'emissione del fumo, DOPO però aver avvitato almeno una delle due viti anteriori, perché senza di esse la massa del telaio non si trasmette al comignolo e SOPRATTUTTO PRIMA di aver incastrato di nuovo la cabina in termoplastica.

Accertatevi che cabina/forno/caldaia si siano ricollocati perfettamente: mi è capitato di aver trascurato il particolare ed ho sentito una sofferenza nella trasmissione, avevo già ripristinato la cabina al suo posto ed ho dovuto ripetere tutta la procedura...! (Censura!)

Il gancio anteriore, come al solito, è enorme e rovina esteticamente il buon pancone anteriore. Ci sono due scuole di pensiero che sono pro o contro l'operatività di ambedue le testate: su Eisenbahn Journal del settembre 1988 ho visto un modellista tedesco migliorare la Br 18 della Rivarossi con una miriade di particolari, ma, anche, applicare sotto il

pancone anteriore un *orrido gancio* ad uncino, in una elegante locomotiva che poi era prettamente usata a marcia avanti... sono gusti.

Personalmente, chi ha letto il mio libro lo sa bene, sono convinto che almeno una testata debba essere realistica, salvo il caso di locomotive prettamente bidirezionale (Br 78, Br 85 a vapore o loco dotate di telex), ergo ho eliminato come nella Br 64 il gancio anteriore... zac!

Sul pancone anteriore bisogna praticare due fori per i tubi dei freni: prima si eliminano con un cutter le imitazioni tronche delle manichette (fortunatamente come ho detto il pancone è in plastica), poi si rende necessaria mano ferma e buone punte da 0,8/1 mm (foro iniziale), se si usano tubi Roco bisognerebbe arrivare a 1,3 mm (si può usare la punta da 1,5 mm senza ripassare nei fori).

Inutile dire che tutto ciò non semplifica la vita a noi fermodellisti.

La riproduzione del carbone nel tender è sufficiente, ma non guasta qualche granello di vero carbone in più qua e là.

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 dai modellisti del '75) con un altro rinnovato, soprattutto nel biellismo, che apparve pressoché perfetto. Naturalmente aggiungo solo che all'epoca ruote e bielle erano lucenti, ma nessuno ci faceva caso, io possego tale modello (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 della Fleischmann è accostato perfettamente alla cabina del Lokführer tanto che sembra un tutt'uno; orbene, quando nel precatalogo di quest'anno 2008 è stata presentata la Br 24 della Märklin, ad essa è stata accreditata una misura di 194 mm. **È falso!** Il tender della "nuova Br 24" della Casa di Göppingen non è accostato affatto e la misura è sempre di circa 200 mm ai respingenti... e si nota se si confrontano i modelli. Ma, come è chiaramente scritto nel Catalogo, 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 abortito strada facendo.

CONFRONTO FOTOGRAFICO TRA MODELLI

Avendo acquistato nel 1989 anche la rinnovata Br 24 Fleischmann, posso confrontare le due loco e valutarne pregi e difetti.



Foto A: confronto tra riproduzione del carbone e distanza dei tender

[La Br 24 Märklin è sempre in primo piano]

Si noti che la riproduzione del carbone nella Märklin è senz'altro più realistica; nonostante che la Br 24 Fleischmann sia di materiale plastico i particolari stampati sulla caldaia non risaltano come nella rivale; nella Fleischmann manca la campana; la grafite migliora l'aspetto già metallico della locomotiva Märklin; ricordiamoci 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; il tender Fleischmann appare (come al vero) incollato alla cabina!

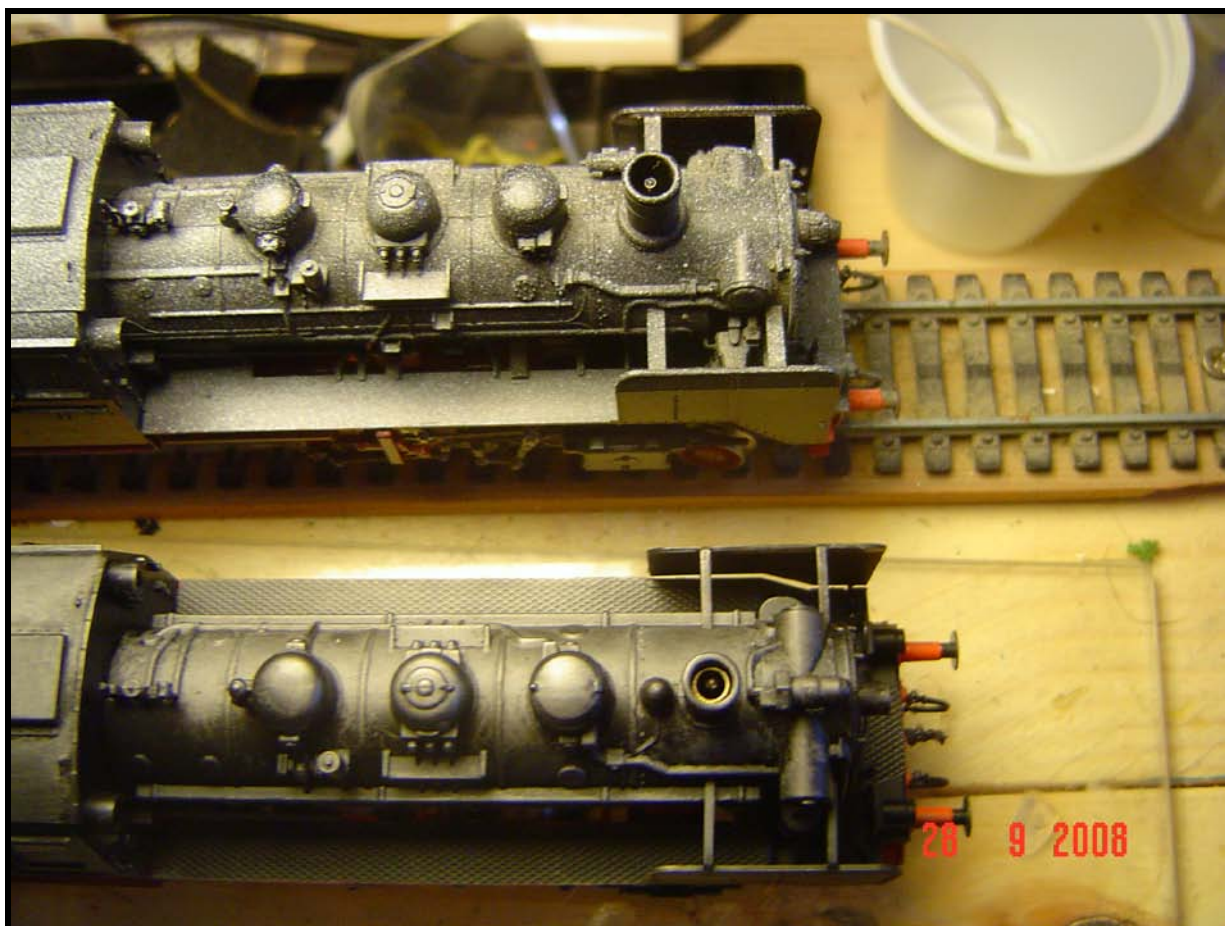
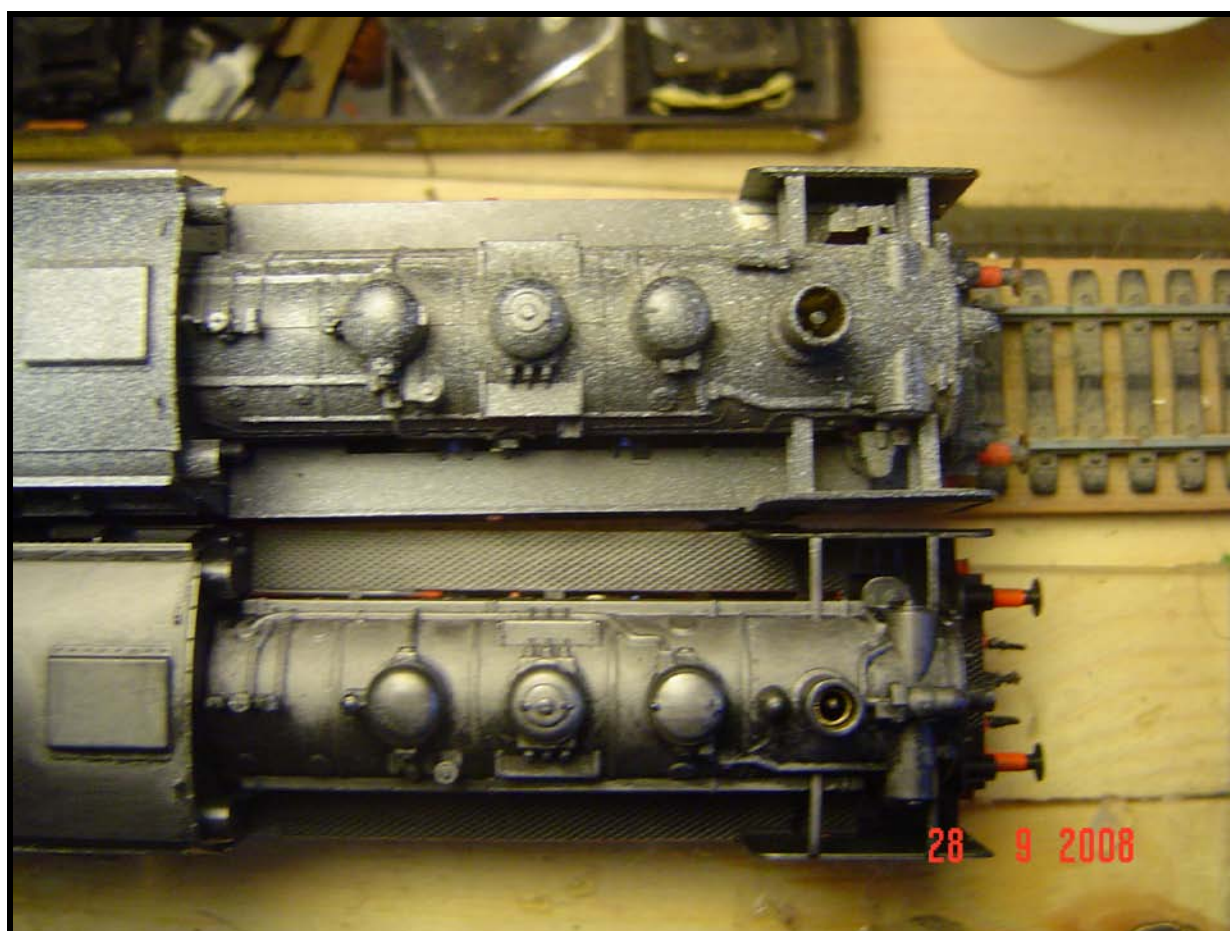


Foto B e C: confronto tra riproduzione dei particolari sulla caldaia



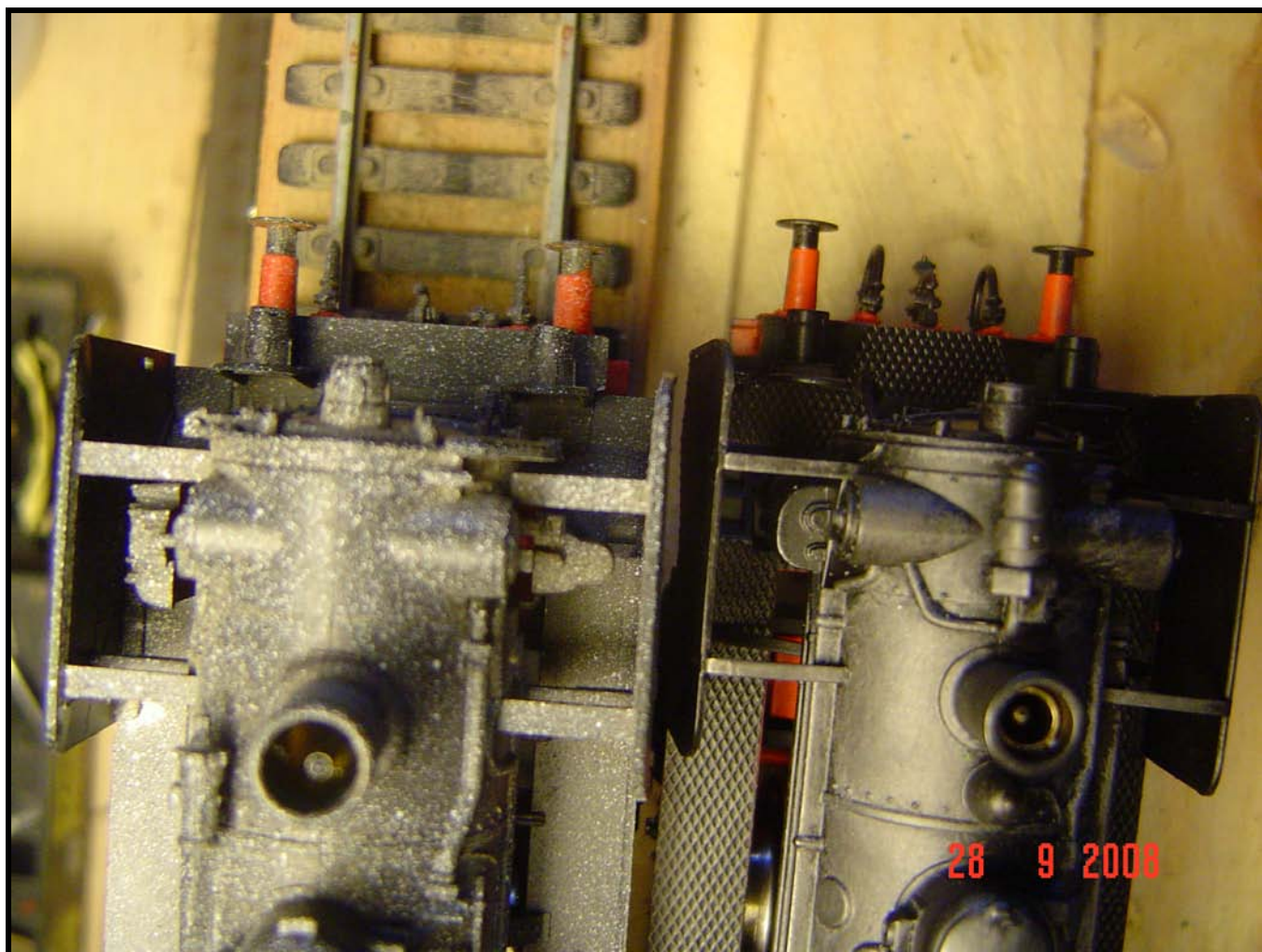


Foto D: confronto tra lunghezze e sostegni per i parafumo Wagner

La struttura di metallo della locomotiva Märklin regge senza dubbio il confronto con la rivale Fleischmann, dall'inquadratura dall'alto della **foto D** 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, perché metallici, della Br 24 Märklin e solo in quest'ultima è stata rispettata la scala H0, per larghezza e spessore dei parafumo.

La zigrinatura delle zone laterali di calpestio dei cosiddetti *praticabili*, sono eccellenti solo nella Br 24 Märklin.

In generale i particolari stampati sul metallo appaiono più incisi e meglio evidenziati, l'invecchiatura sul modello 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 grossolano, alcune tubature sono riprodotte in modo specificatamente diverso, ma sono comunque (tranne che per la leva d'inversione di marcia) più riuscite nella nuova Br 24 della Casa di Göppingen.

A causa della diversa distanza dei tender le loco hanno una diversa lunghezza e si nota bene nella **foto D** presa dall'alto. Qui senza dubbio

la bilancia pende a favore della Br 24 Fleischmann più corta di 6 mm rispetto alla Märklin... almeno.

La riproduzione delle aste d'appiglio, delle valvole di sicurezza nella Märklin sono più fini.

In ambedue le macchine mancherebbero del tutto le tubature che partono dal serbatoio del lato destro... io mi sono arrangiato a migliorare questo aspetto nella mia 24 (Märklin), il risultato nella [foto E.](#)

C'è da dire che, trattandosi di tubature influenti 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. L'economia va bene, però senza esagerare.



[Foto E: eccessiva distanza del tender nella loco Märklin. Le nuove tubature](#)

Leggete quindi anche il paragrafo seguente.

PROVE LIMITE IN LINEA

Ho testato la Br 24 Märklin in retromarcia, in salita su deviatori stretti e lunghi “C” (24611/12 o 24711/12) con un carico medio di tre carrozze: nessun problema è stato riscontrato. Infine ho fatto percorrere alla locomotiva dei cerchi interni del mio impianto che presentano severe difficoltà in quanto la Br 24 ha dovuto trainare 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. Ho riscontrato solo una lieve sofferenza nelle curve, mentre l'intero convoglio era ancora tutto o quasi nella galleria in forte pendenza, nessun slittamento. Niente male per un “Cavallo della Steppa”!



Prove in linea dapprima con un semplice convoglio con 3 carrozze a passo d'uomo



Con piccoli convogli nessun problema!



Anche con convogli medi nessun problema!



Partenza dalla stazione di Vibaden con un convoglio di 21 pezzi, tra carrozze e carri



Il convoglio sembra non finire mai



La Br 24 affronta la lunga salita dopo il ponte e sotto la galleria



Il convoglio di 21 elementi, tra carrozze e carri



Ecco la coda: ha impiegato 25 secondi per sfilare sul doppio ponte ad arco



Nella galleria di Vibaden la salita arriva al 40% (il convoglio della Br 24 è il centrale)



Solo una minima incertezza nelle curve, ma la Br 24 è promossa!

CONSIDERAZIONI E FOTO A VIBADEN

Il costo ragionevolmente basso, la motorizzazione ottima se regolata in modo digitale su parametri più consoni al tipo di macchina reale, sono di certo a favore di un giudizio finale.

È ambientabile, data la presenza del biscotto DB, tra il 1955 ed il 1966. 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 la locomotiva è più che adeguata al tipo di uso che affrontava nella realtà, come avete letto e visto nel paragrafo precedente.

Le foto successive ritraggono la mia Br 24 in piena azione sul plastico di Vibaden nelle varie ambientazioni possibili:

- a) mentre esce dalla rimessa**
- b) mentre si dirige verso la fossa di visita, tra fumo e sbuffi**
- c) isolata in piena linea, incontrando una Br 64**
- d) a ritroso sul cerchio esterno per prove di collaudo**



La Br 24 esce dalla rimessa di Vibaden



Tra fumo e sbuffi si dirige verso la fossa di visita



Isolata incontra un convoglio trainato da una Br 64



A ritroso sulla linea esterna durante un collaudo



La mia personalizzata Br 24 si dirige verso il ponte girevole

UN GIUDIZIO FINALE

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*.

Gian Piero Cannata

