

HO PROVATO PER VOI LO SPAZZANEVE ROTATIVO SCHNEESCHLEUDER 834

Märklin art. 26833 mfx – 28830 Motorola –

II PARTE LO SPAZZANEVE E IL SUO TENDER



Foto n. 1: le scritte complete dello Schneesleuder 834 e del tender.

Lo sgombraneve Märklin ha il mantello di metallo e un peso non indifferente che si avvicina al mezzo kilogrammo. Per evitare un ulteriore aggravio alla pur potentissima Br 055 848-6 , destinata nelle intenzioni della Casa di Göppingen solo al traino e alla spinta dello Schneesleuder, il tender è leggerissimo in materiale plastico e come lo spazzaneve ha numerose e complete scritte (**foto n. 1**).

I copricarrelli di entrambi i mezzi trainati sono ben incisi, ma per mettere in risalto le balestre o i molloni è necessario sporcarli un po' (**foto n. 2**). Il tender ha sei portelle apribili (**foto n. 4**), il carbone, ben riprodotto (**foto n. 3**), è infatti accuratamente protetto dalla neve, dato che questi mezzi sono impiegati in situazioni... estreme.



Foto n. 2: le balestre nello Schneeschleuder 834.

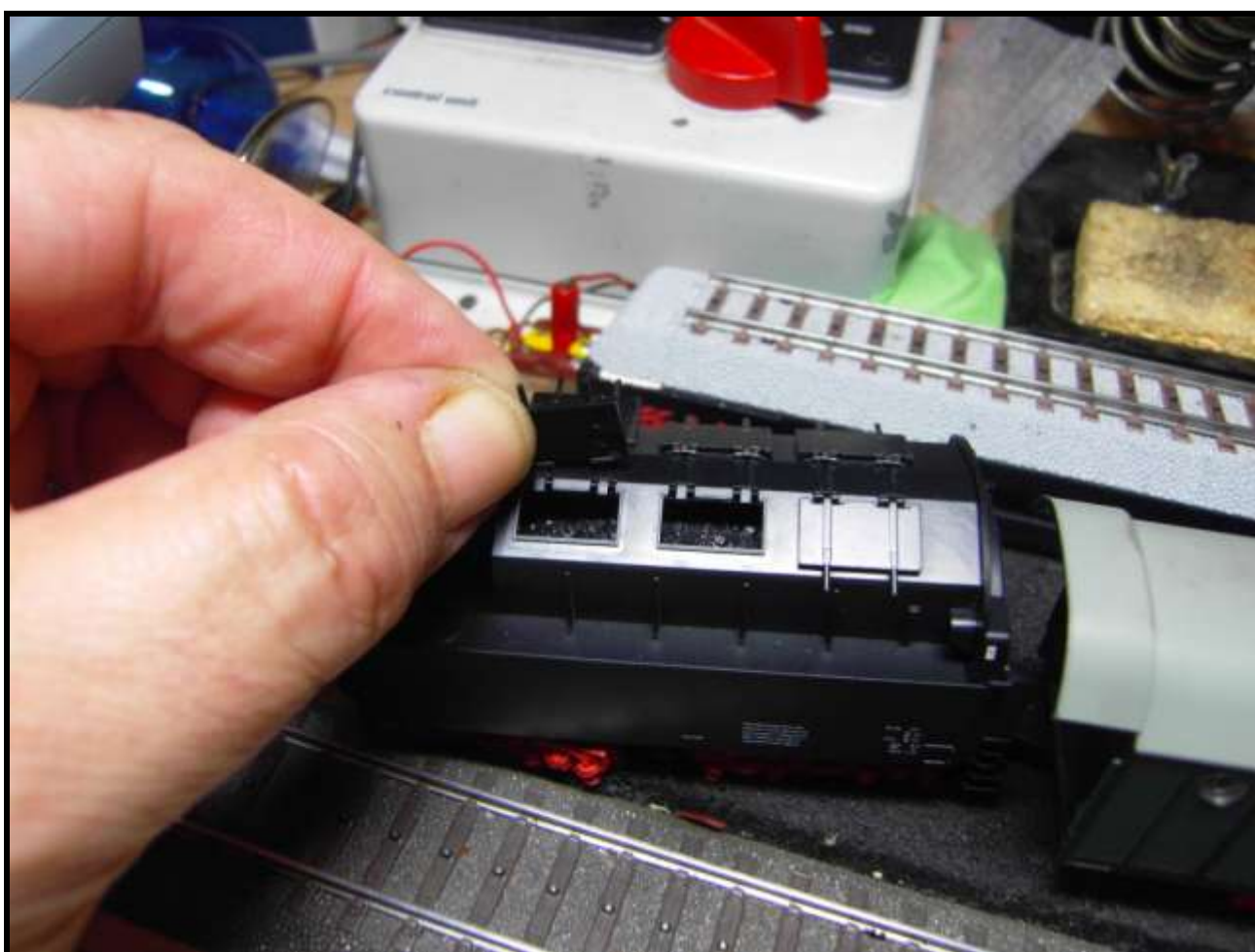


Foto n. 3: le portelle apribili del tender dello Schneeschleuder 834.

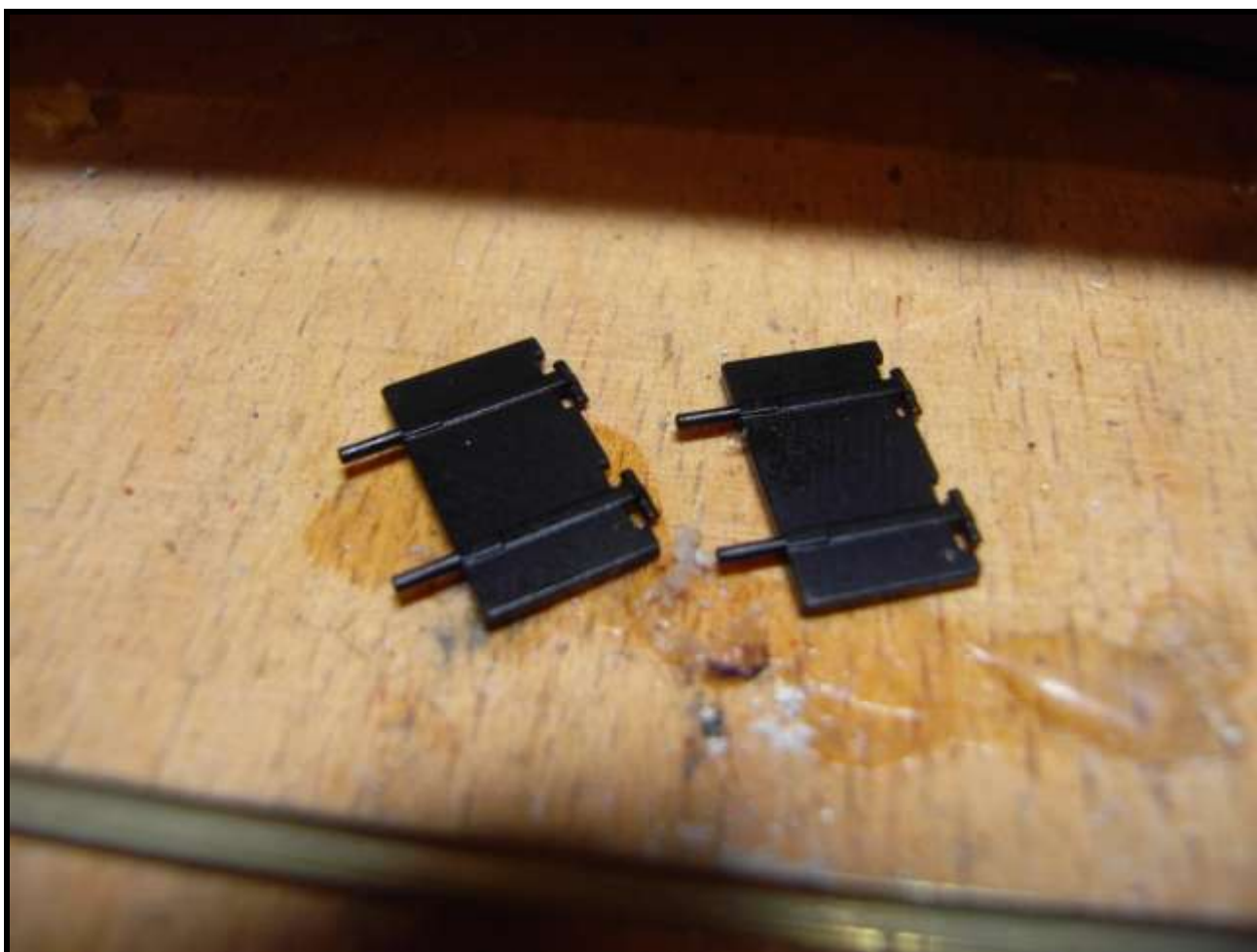


Foto n. 4: le sei portelle del tender sono staccabili.

AVVICINARE IL TENDER

La manovra per accostare di più il tender allo sgombraneve, lontano in modo irrealistico, è più semplice che nelle loco a vapore, in quanto il pattino dello Schneeschleuder è posizionato sotto il carrello posteriore ben lontano dall'aggancio (**foto n. 2**), quindi non intralcerà la manovra d'avvicinamento. Calcolate che comunque il tender dovrebbe essere totalmente accostato, nella **foto n. 7** si vede però che resta uno spazio, mentre al vero la copertura del personale di macchina era totale.

Sempre tenendo ben fermi, e soprattutto dritti, i due capi da stringere, esercitate una pressione leggera, ma decisa, fino a portare l'aggancio dalla posizione iniziale (**foto n. 5**) a quella ravvicinata (**foto n. 6 e n. 7**); se non riuscite subito, o avete timore di piegare il timone o l'innesto, potete anche aiutarvi con una goccia *micro* di olio Märklin (non c'è alcun contatto elettrico tra tender e spazzaneve).

Sarà necessario quindi provare la transitabilità sul vostro impianto dei due mezzi accostati (**foto n. 8 e n. 9**), a meno che non decidiate di utilizzare lo spazzaneve solo su un diorama a tema... nevoso e su una tratta dritta.

Comunque, dalle prove da me effettuate sul mio Vibaden, non sembra vi siano soverchi problemi ad affrontare ad esempio le curve e controcurve dei deviatori da 30°.

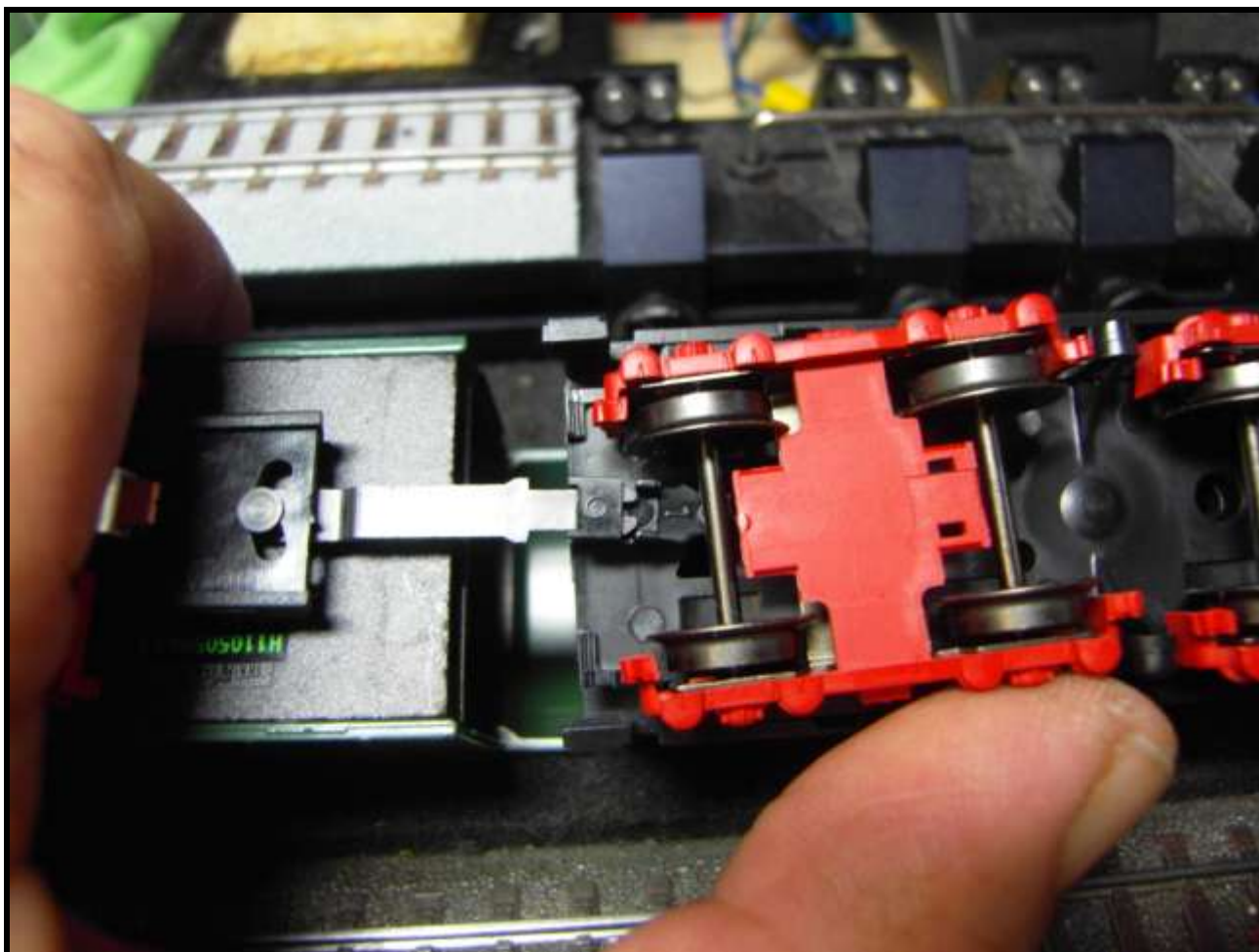


Foto n. 5: aggancio in posizione originaria tra tender e spazzaneve.

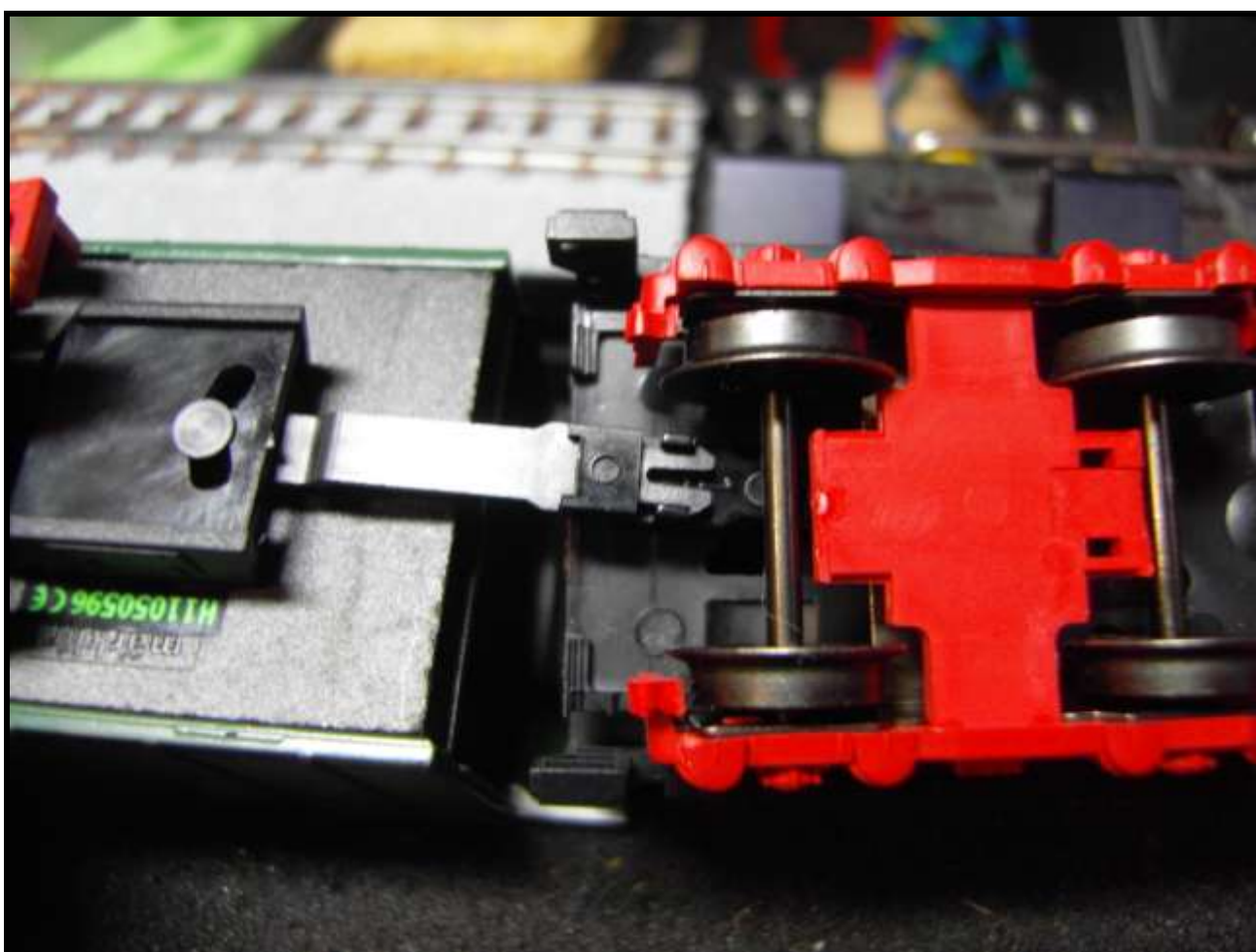


Foto n. 6: aggancio in posizione corta tra tender e spazzaneve.



Foto n. 7: aggancio in posizione corta tra tender e spazzaneve, resta comunque un certo spazio tra i due carri inesistente al vero.



Foto n. 8: prove su curve Märklin art. 24230.



Foto n. 9: pure se accostato lo spazzaneve transita agevolmente su deviatori da 30°.

SMONTARE IL MANTELLO

L'operazione è quantomeno semplice: una sola vite (**foto n. 10**).

Allontanando il pesante mantello (**foto n. 11**) si nota che, al centro del circuito stampato, a sinistra della sede circolare per la vite (molto corta e facile da smarrire), spunta la lamella del contatto per il dispositivo fumo **7226**.

Anche se lo Schneeschleuder non ha un motore di trazione, essendo folle, ha comunque il motore della fresa che seppure raramente dovrà pur essere lubrificato, gli ingranaggi li potete vedere nella **foto n. 12**, a sinistra della lamella del dispositivo fumo. Infine si dovrà aprire in caso, spero rarissimo, di sostituzione dell'altoparlante o per meglio estrarre il dispositivo fumo che si può sempre rovinare.

Per massima precisione vi debbo tuttavia precisare che si parla nelle istruzioni esclusivamente di lubrificazione degli assi, con un disegno.



Foto n. 10: una sola vite da allentare per separare il mantello dello sgombraneve.

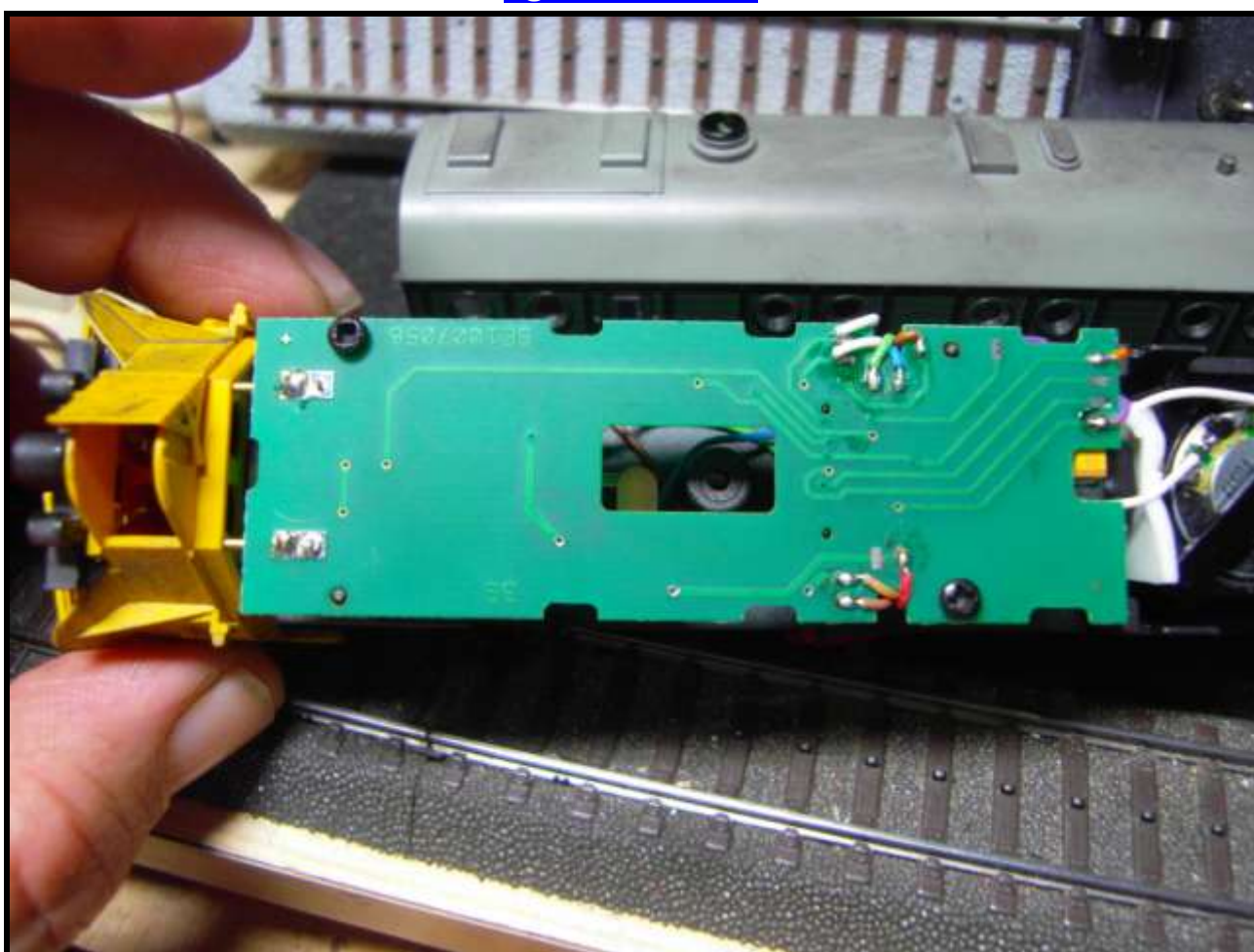


Foto n. 11: il circuito stampato, si nota la lamella del dispositivo fumo.

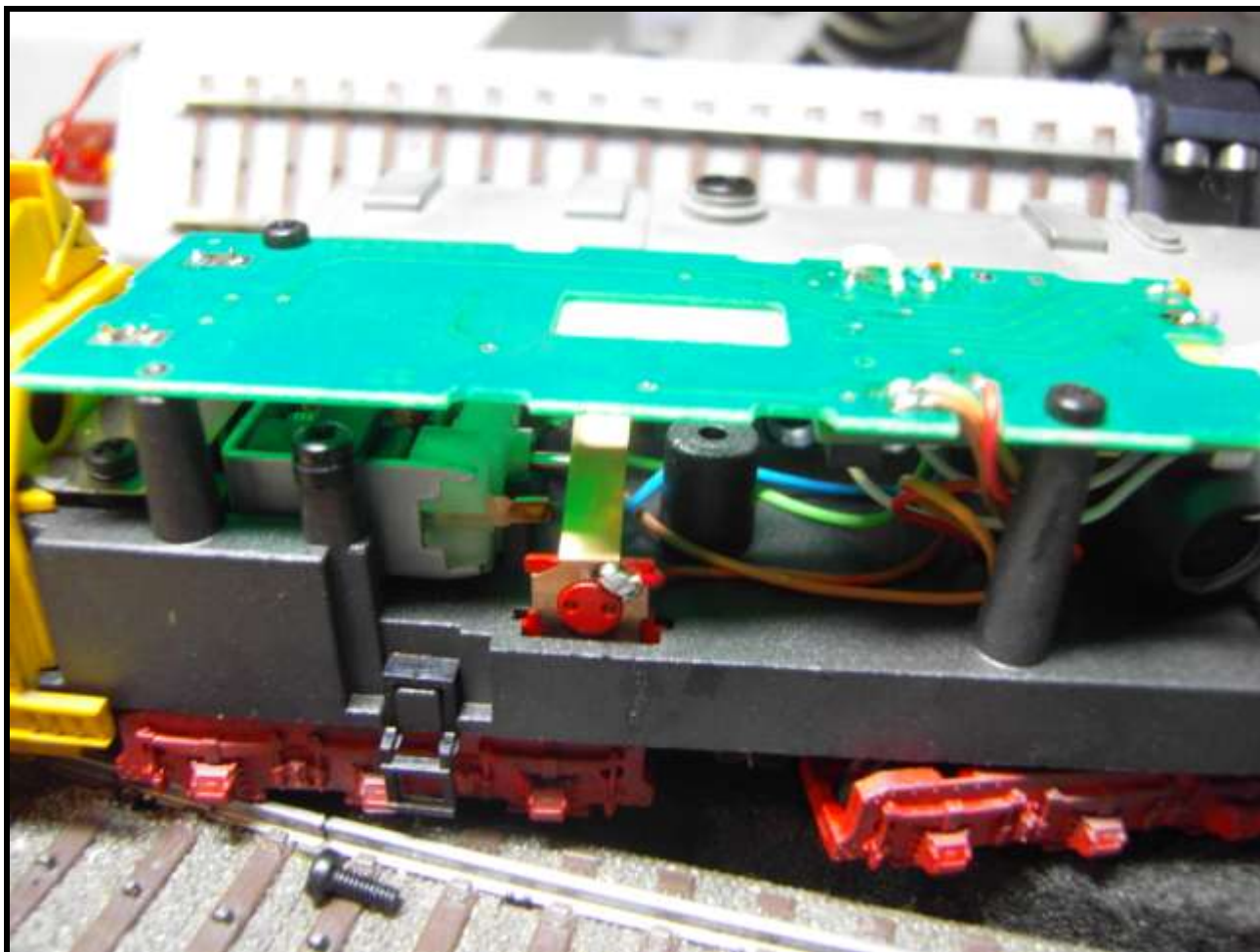


Foto n. 12: il motore della fresa a sinistra, al centro la lamella del dispositivo fumo.

La posizione della lamella (foto n. 12) del dispositivo fumo è ottima, *per evitare comunque* che possa sfiorare, una volta totalmente pressata dal grosso cannello del 7226, un qualunque contatto *elettrico/digitale*, ho provveduto, per estrema precauzione, a interporre, *ovviamente sotto la lamella*, un materiale isolante morbido, utilizzando, in pratica, i biadesivi *ad abundantiam* inseriti nelle confezioni delle nuove illuminazioni interne a led (73400, o 73401).

Forse non in questo specifico caso, ma certamente in qualche modello di locomotiva a vapore, questa precauzione serve ad evitare che la lamella di contatto possa interferire con decoder o altro. Se non vi è spazio sufficiente, si può impiegare del semplice nastro telato.

Uso da tempo isolare persino dei decoder non ricoperti da capsule rigide o morbide (come ora fa sempre di più la Märklin), perché ho riscontrato dei pur rari *problemi* persino in locomotive assemblate dalla Casa madre.

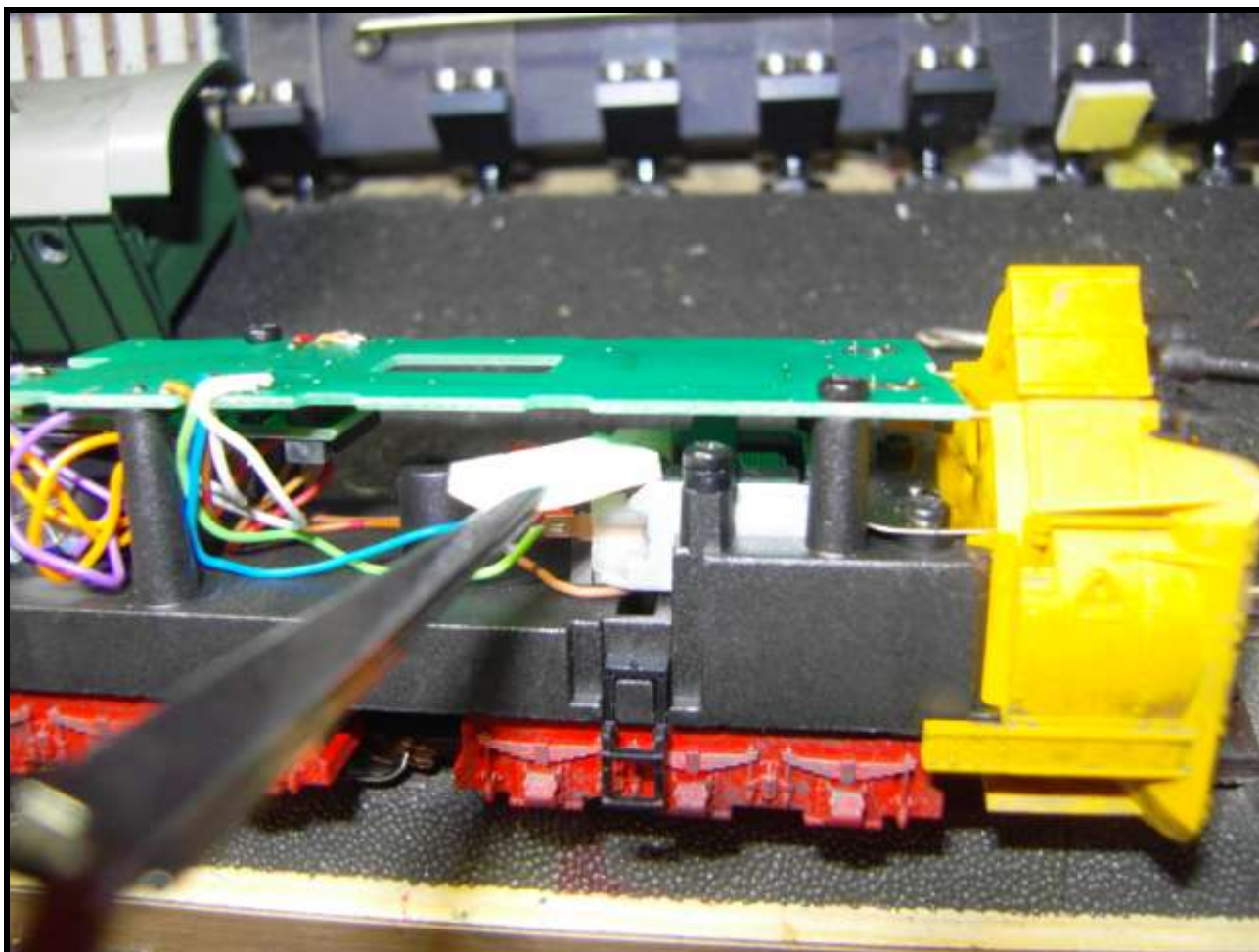


Foto n. 13: inserimento di un supporto isolante sotto la lamella del contatto per il dispositivo fumo.

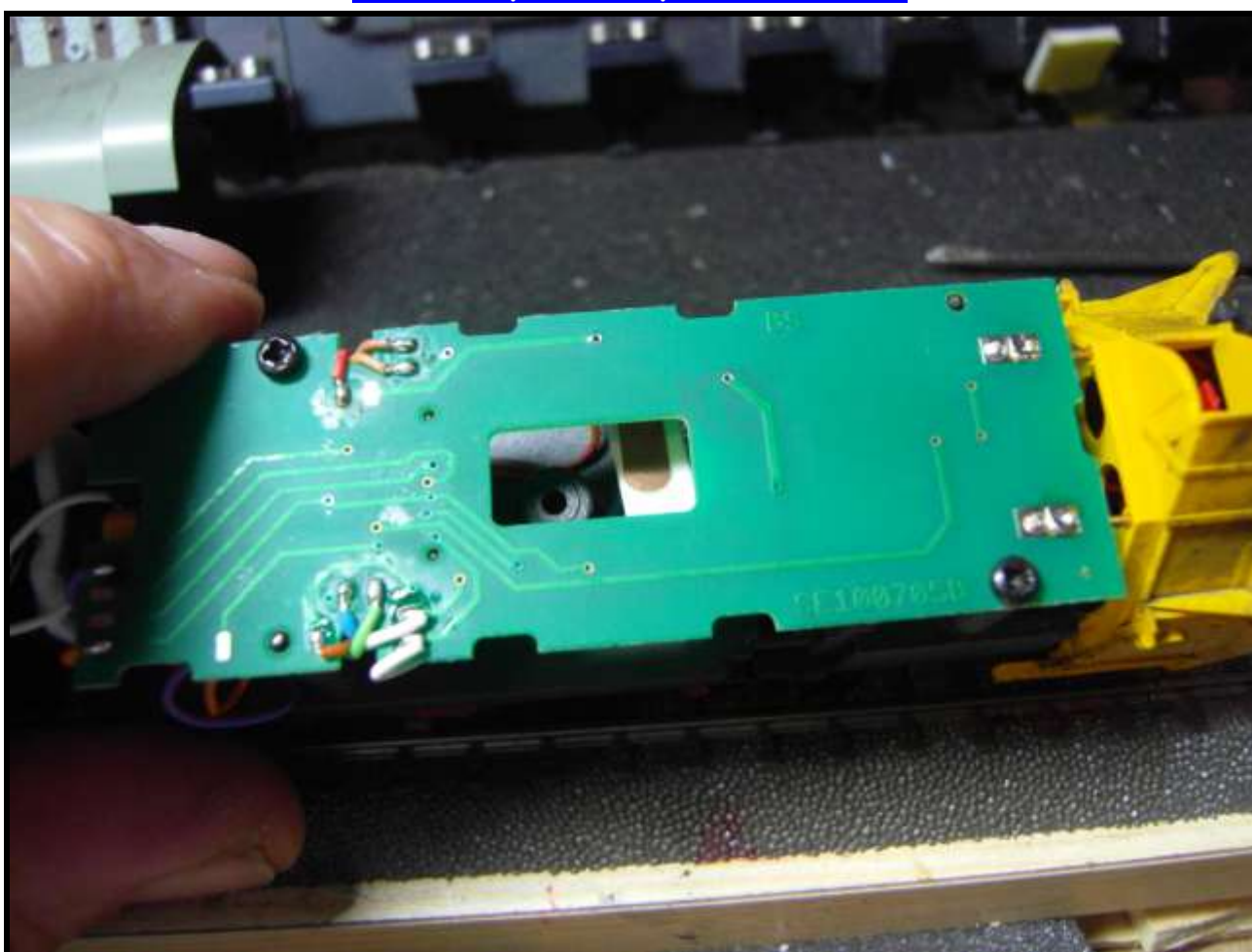


Foto n. 14: vista dall'alto del supporto isolante posizionato.

IL DISPOSITIVO FUMO 7226

Una volta inserito a fondo il cannello dall'alto si effettueranno le prove specifiche per provarne la funzionalità (foto n. 15 e n. 16).

Unica raccomandazione, in caso di mancato funzionamento con il contatto F1, di ricordarsi che un cannello del fumo non funziona se:

- 1) vi è stato immesso troppo liquido fumogeno, è allora sufficiente risucchiare un po' con la siringa;
- 2) il filamento della base non tocca la lamella (specie nel 72270);
- 3) il contatto sul binario non funziona (io e Tito Myhre abbiamo riscontrato che il pattino dello spazzaneve non si collegava in modo perfetto, per una sua lamella troppo pressata);
- 4) il dispositivo 7226 è bruciato.
- 5) Non avete riavvitato a fondo la vite o le viti del mantello, che fanno da contatto tra la massa del dispositivo ed il mantello stesso.

Infine ricordo che, per un difetto di progettazione iniziale, corretto recentemente dalla Märklin (con una lamella speciale), le vecchie Br 85 possono non “fumare” una volta richiuse, vi consiglio di consultare il mio 29° Capitolo II parte per saperne di più.



Foto n. 15: con una siringa si provvede a caricare il dispositivo fumo.

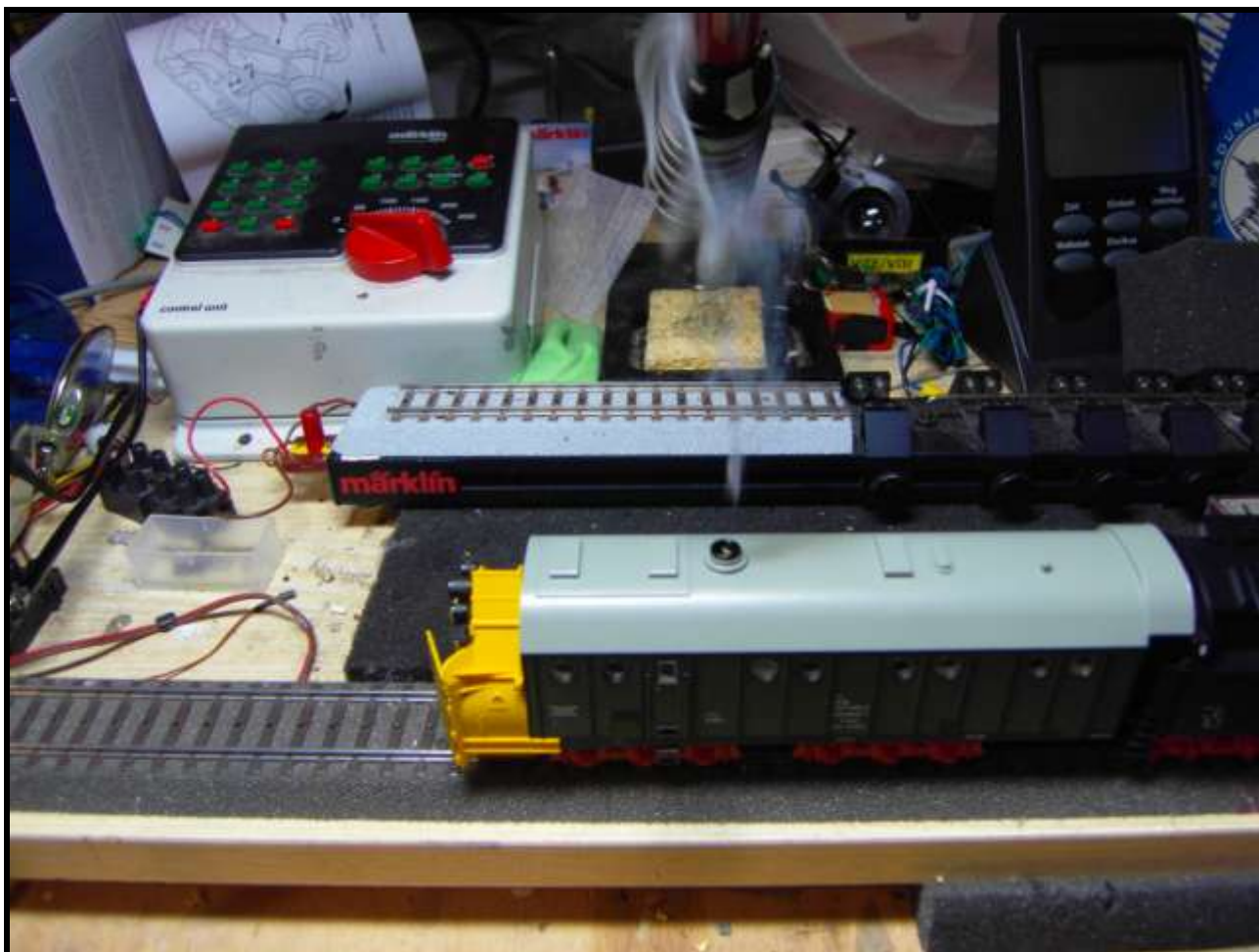


Foto n. 16: prova di funzionalità sul banco di prova, alimentato da una Control Unit 6021, del dispositivo fumo.

LE FUNZIONI MECCANICHE, SONORE E LUMINOSE

Lo Schneeschleuder è un trainato, perciò non ha di certo la funzione sonora dello stridio dei freni, non necessita dunque di particolari regolazioni. Il rumore è accettabilmente alto e realistico, non serve abbassarne l'intensità perché al vero fanno un bel fracasso.

Tramite l'inversione di marcia si può far ruotare la fresa rossa in senso orario o antiorario.

Volendo si potrebbe regolare la durata dell'azione della fresa rotante, ma dovendo io usare il mezzo con una Mobile Station 1 o con la nuova Mobile Station 2, comunque separate dalla mia Central Station 2, questa temporizzazione non sarebbe recepita, come ho spiegato proprio all'inizio della **8ª parte del mio 40º Capitolo...** perciò è inutile da attuare.

L'unica funzione luminosa riguarda la possibilità di accendere a piacimento il faro da lavoro o le due luci di linea (**foto n. 17 e n. 18**).

Del dispositivo fumo ne abbiamo già parlato.



Foto n. 17: proiettore da lavoro acceso.



Foto n. 18: luci di linea accese e commutabili in modo digitale.

INVECCHIAMENTO NECESSARIO

Senza esagerare, tanto poi la neve coprirebbe tutto, si può passare un po' di grafite sui carrelli, sulla fresa e sui portelloni, nonché sulla turbina a getto orientabile di un giallo sfacciato (foto n. 19).

Naturalmente uno spazzaneve, anche se poi ricoverato nei mesi primaverili o estivi, sarà sempre soggetto a corrosioni e graffi proprio per l'immane sforzo che la turbina è costretta ad esercitare intaccando il manto ghiacciato.



Foto n. 19: una leggera invecchiatura della turbina e dei carrelli.

MIGLIORIAMO LA BR 055 848-6, LE FOTO DELLE PROVE

Vi rimando al mio **60° Capitolo** per quanto riguarda la storia di questo vecchio e fortunato gruppo e le varie indicazioni e curiosità dei modelli Märklin. Per quanto riguarda questa macchina ho scelto di modificare la parte anteriore (foto n. 20), ho eliminato l'enorme porta gancio come ho descritto nel capitolo specifico, e inserito aggiuntivi di tipo artigianale o industriale (Roco). La vaporiera spingerà così nel diorama innevato lo spazzaneve, senza che il gancio di questo possa interferire con gli aggiuntivi, mentre in una simulazione ambientata a Vibaden lo Schneeschleuder potrà essere o trainato dalla Br 055 che utilizzerà il gancio modellistico posteriore, o spinto da una diesel (foto n. 21, n. 22 e n. 23).



Foto n. 20: pancone anteriore della Br 055 848-6 con tutti gli aggiuntivi.

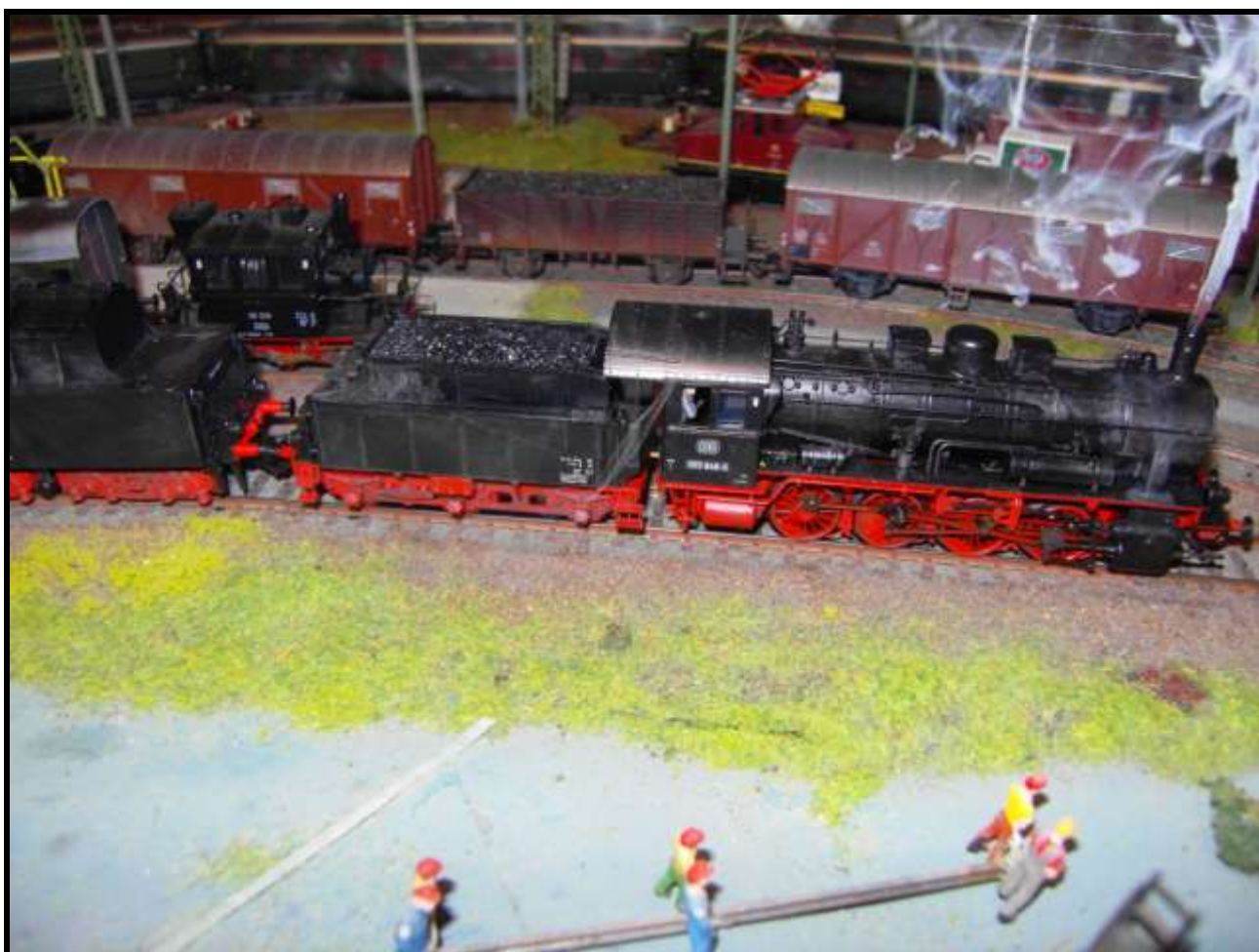


Foto n. 21: la Br 055 848-6 traina lo spazzaneve a Vibaden.



Foto n. 22: la Br 055 848-6 spinge lo spazzaneve a Vibaden.



Foto n. 23: una 212 spinge lo spazzaneve verso lo scalo merci.

(fine II parte)

Gian Piero Cannata

