

PROVE E CONSIGLI SUL GRUPPO (BR) 24



Foto n. 1: incontro tra novità del 2008: a sinistra la “povera” Br 24 016, a destra la “faraonica” Br 64 250

I PARTE Märklin art. 36240 – 36242 e altri-

Nell'autunno 2008 arrivò la prima “rinnovata” Br 24, 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.

L'ultima Br 24, *con il numero di serie 047*, è arrivata sempre in autunno, ma del 2013. Quest'ultima è stata marginalmente rinnovata nella estetica, ma è stata finalmente dotata di decoder mfx con suoni completi e *vivaddio* del contatto fumogeno disattivabile!

IL MODELLO DEL PASSATO, IL SUO VALORE AI GIORNI D'OGGI

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.

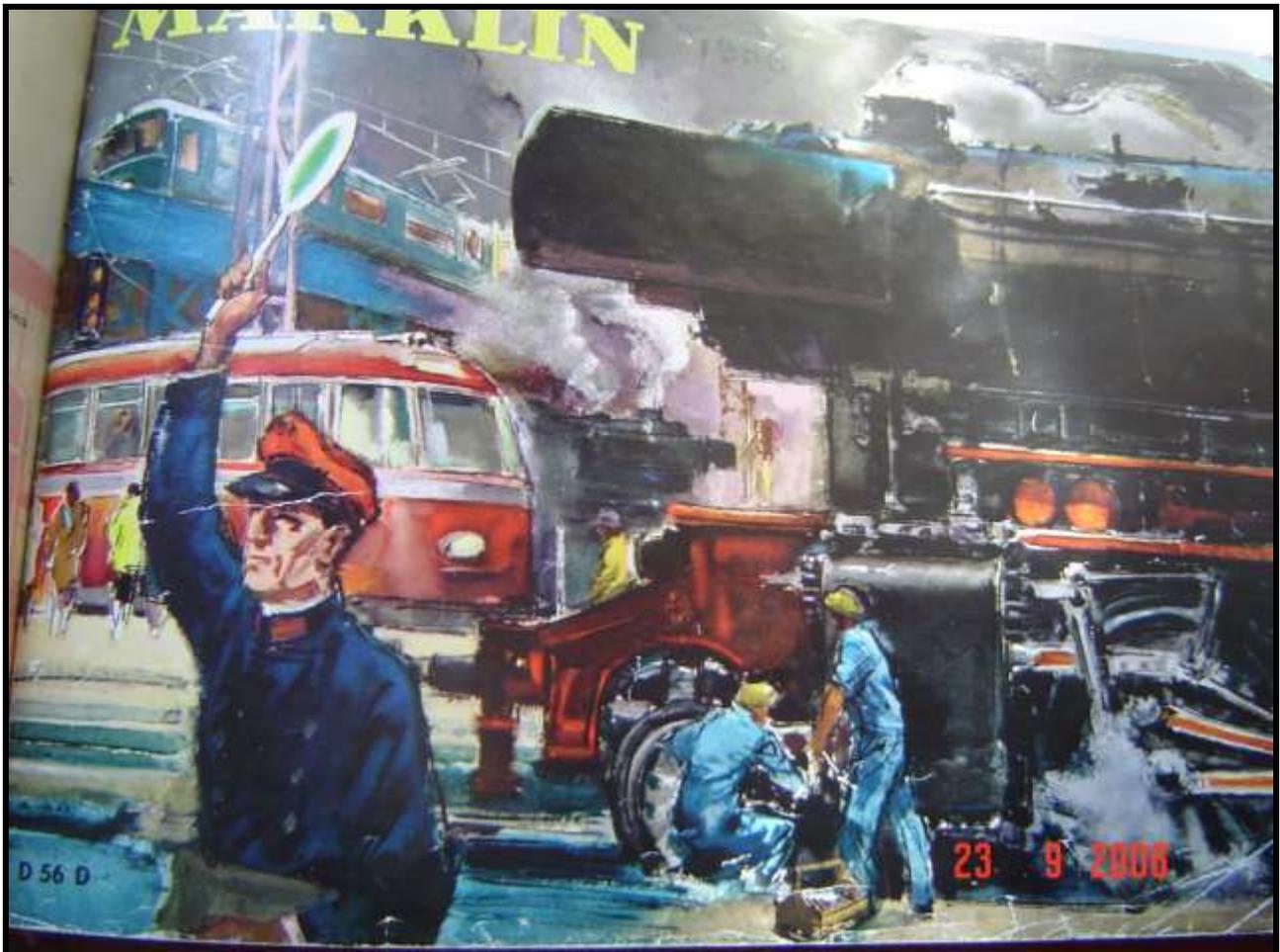


Foto n. 2: catalogo in tedesco del 1956 (p.g.c. della Märklin, collezione Cannata)

*** 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 vecchia Br 24 sotto il numero di catalogo **30032**. La *novità*, chiamiamola così, consisteva nel tender, che era a carrelli (4 assi), come per le 03, da cui era stato recuperato, probabilmente anche nella realtà, 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.



Foto n. 3: 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 è 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 grande passo avanti necessario per la riproduzione di particolari minuti, perchè la tecnica di fusione del tempo, non rendeva possibile con il metallo se non in modo grossolano la realizzazione in scala H0 (accZERO) di tubature, pompe e corrimano sulle complicate caldaie nei modelli di loco a vapore (pensate che oggi si parla di *fusione sotto vuoto*, come per le Br 55 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.



Foto n. 4: 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 possiedo, 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!)



Foto n. 5: 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 SULLE NUOVE BR 24

Una premessa: la locomotiva del 2008 venne inserita nel programma "Hobby", ovverosia tra le loco economiche di ultima generazione. Ergo, non si poteva sperare in una riproduzione della caldaia così sofisticata come nella Br 64 (simile solo nel reale) e il confronto tra [le foto n. 6, n. 7 e n. 8](#) è chiarissimo.

Tuttavia, rispetto al passato remoto e recente le Br 24, hobby o mfx, hanno 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, pur se improponibile il confronto con le Br 03, 23,

64, 94 e 58 di oggi (2013), non dimentichiamo, che questi gioielli hanno però un costo più che triplo rispetto alla Br 24 serie hobby e doppio rispetto alla Br 24 047 mfx.

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 è finissimo.

Dal 2008 ad oggi sono state via via proposte altre Br 24, con diversa numerazione, ma sostanzialmente identiche ed una con i parafumo Witte, alcune abbinate a convogli altre proposte singolarmente, solo quella del 2013, Exclusiv, è stata però dotata di decoder mfx e estese funzionalità sonore: il dettaglio nella **terza parte** di questo Capitolo.



Foto n. 6: confronto tra caldaia con tubazioni e particolari riportati in Br 64 e...



Foto n. 7: nella Br 58 1836 tubazioni e particolari riportati e...



Foto n. 8: nella Br 24 047 (come per la 016) solo tubature stampate in rilievo.

COSA MI È PIACIUTO

Ho già riferito della caldaia (perché metallica) e del biellismo. La cabina è totalmente libera (foto n. 9 e n. 10), inserirvi il Personale di macchina è facilissimo e non mancano i vetri nella cabina ed un accenno (robusto e già applicato) e dei piccoli deflettori (però non trasparenti) ai lati delle ampie fenestrate.



Foto n. 9: cabina libera, finestrini con vetri applicati e deflettori

Le cabine non sono assolutamente rialzate, come avviene spesso per i soliti adattamenti modellistici, il macchinista non andrà limato (piedi o più su) come accade in altri modelli, addirittura è persino... basso!

Nella nuova Br 24 047 sono stati applicati i simboli antinfortunistici (piccole saette su fondo bianco, foto n. 10), la cabina è sempre totalmente libera, inserirvi il Personale di macchina è agevolato dal fatto che i *due* sono già nel corredo di fornitura della macchina nuova foto n. 11.

In fin dei conti nell'ultima Br 24 047 è presente: decoder mfx, suoni e funzioni estese, dispositivo fumo e personale di macchina... il tutto con un prezzo assolutamente abbordabile.



Foto n. 10: Br 24 047, simboli antinfortunistici applicati su cabina e duomo.



Foto n. 11: Br 24 047, in fase d'invecchiatura e con il macchinista già affacciato.

I parafumo Wagner (**foto n. 12**) sono sottilissimi, di metallo e molto robusti e, quando si parlerà della introduzione del dispositivo fumo (nella Br 24 016 del 2008), saprete come li ho testati!

Le scalette anteriori, che consentivano al personale di macchina di salire sulla piattaforma zigrinata anteriore per aprire ed ispezionare la camera a fumo, od intervenire su apparecchiature e fanali, non sono finissime, è vero, ma almeno non si spezzano come in altri prodotti di recente produzione della Märklin. Non sono filiformi i mancorrenti di salita, furbamente ricavati su base piatta (chiarissimo nella **foto n. 11**), sicché sono sia robusti e quindi maneggiabili anche da neofiti e sia esteticamente validi se visti di fianco (si vede bene nella **foto n. 10**).



Foto n. 12: parafumo Wagner nella Br 24 016, sul ponte girevole.

Sul pancone anteriore (in plastica, **foto n. 12** e altre) c'è solo il foro per il gancio realistico. Buona, ma non certo ottima la riproduzione del volantino della camera a fumo.

Nella nuova Br 24 047 la chiusura è priva di volantino (**foto n. 15**).

Sono ben riprodotti e robusti tutti i corrimano della cabina di guida (**foto n. 10, n. 11 e n. 13**).

Per quanto riguarda il tender consultate anche il paragrafo:

“IL MISTERO DELLE MISURE”



Foto n. 13: corrimano e scalette fini e robusti della cabina, accostato il tender.

GLI AGGIUNTIVI

Mi preme segnalare che, grazie ad un provvidenziale omaggio di un caro amico e appassionato (*italianista*, ma non solo) quale Marco Briziarelli, già da me segnalato più volte, sono riuscito ad utilizzare un gancio realistico che vedete nella **foto n. 14**, acquistabile (in una confezione ve ne sono 10) dal Pool a cui fa capo la Rivarossi; per inserirlo al posto del gancio semplificato fornito dalla fabbrica sarà sufficiente ripassare il foro originale con punta da 1,1, 1,2 mm ed innestarlo a pressione. La Märklin non fornisce aggiuntivi, nemmeno il gancio realistico chiuso, mancando i fori per i tubi dei freni anche le tubature non sono previste in consegna.

Se il foro per il gancio risultasse per errore troppo grande (ma, per carità, non usate una punta da 1,5 mm!) sarà necessario incollare il gancio con pochissima colla tipo Bostik trasparente.

Il semplificato gancio originale Märklin, e quello enorme modellistico tipo “corto”, si dovranno invece lasciare se si volessero utilizzare le Br 24 in trazione a marcia indietro.



Foto n. 14: il gancio art. HC8053 applicato sul pancone anteriore.

Sul pancone anteriore (foto n. 15, n. 16 e n. 17) bisogna praticare due fori per i *nostri* tubi dei freni: prima si dovranno eliminare 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). I tubi dei freni possono essere scelti tra quelli forniti dalla Märklin (per altri modelli), per la verità in scala, ma privi dei rubinetti e quindi non eccezionali, e tra quelli forniti come ricambi dalla Roco, da acquistare in apposite bustine se si usano questi ultimi bisognerebbe arrivare con le punte a 1,3 (max 1,4 mm).

Il rec-vapore per il riscaldamento del treno (solo nella foto n. 15 è visibile) è anch'esso della Roco ed è applicato, previo incollaggio dal basso, a sinistra (guardando di fronte la macchina) tra il gancio ed il tubo del freno destro (sempre però a sinistra guardando di fronte).



Foto n. 15: la Br 24 047, pancone anteriore con tutti gli aggiuntivi applicati.



Foto n. 16: scalette laterali robuste e bei fanali nella Br 24 016, sul ponte girevole.



Foto n. 17: sul pancone è presente solo il foro per il gancio, non per i tubi/freni.

MOTORIZZAZIONE

La motorizzazione è ottima in entrambi i modelli, anche se, lo costaterete al termine della terza parte, si tratta di due prodotti dalla numerazione diversa (*negli esplosi però sono apparentemente identici*). Il ronzio che emette il motore non è fastidioso, semmai poco realistico. Le locomotive partono e rallentano con dolcezza, mantengono, senza incertezze una velocità minima di circa 3 km/h (1 cm al secondo), meno che a passo d'uomo. Purtroppo la loro regolazione di fabbrica è da... Ferrari! Quindi non si deve esagerare con la manopola di comando (nessuno ci obbliga), ricordandoci che le *vere* Br 24 raggiungevano al massimo i 90 km/h. Però si può intervenire regolando con la Mobile Station 1 e/o 2 anche se l'operazione per la *prima* Br 24, la 016 e tutte le altre FX semplici, non è facilissima, per non dire altro. Ovvio che con le **Central Station 60212/60213/4/5** tutto è più semplice. A questo punto vi ritroverete una loco lenta, come nella realtà (io ho regolato la velocità massima al solo 50%), dolcissima nella accelerazione e nella frenatura. Con la Br 24 047 del 2013 (**art. 36242**) è tutto possibile, ma se si altera il fattore del rallentamento, come mi piacerebbe fare, lo stridore dei freni sparisce, come accade per altri decoder. Con la nuova Br 24 047 del 2013 (**art. 36242**) è impossibile udire il ronzio, a meno di non eliminare (?) il rumore della macchina a vapore.

Del fatto che abbia la prima Br 24 016 (e non ripeterò più la cosa: *anche le altre*) il contatto per il dispositivo fumo, cosa che *dovrebbe* pendere a favore della locomotiva, è *meglio proprio* che se ne parli nel paragrafo successivo!

COSA NON MI È PIACIUTO, COME OVVIARE

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

Ovviare non è affatto difficile: si deve usare un colore rosso acceso non lucido (meglio acrilico) e un pennellino sottile. Se il biellismo copre il centro della ruota si deve con dei cavetti collegare la loco ad un trasformatore e far fare un mezzo giro alle ruote.

Seguite le **foto n. 18 e n. 19**, è **IMPORTANTE**, però, non forzare mai le ruote ed il biellismo meccanicamente.

Ultima accortezza è quella di attendere con *pazienza* l'essiccazione del colore prima di verniciare un altro lato o invecchiare le ruote.

La mancanza dei fori per i tubi dei freni è per me fastidiosa.

Il biellismo è troppo lucido, specialmente la manovella del *Settore* (che manovra la biella del cassetto di distribuzione) è troppo chiara, come il glifo per l'inversione di marcia (al vero). Invecchiando con la grafite si migliora la situazione. Dell'assoluta mancanza di tubature sotto la cabina ne parlerò nella seconda parte.



Foto n. 18: si verniciano i centri delle ruote con rosso acceso; notare il filo del brutto contatto elettrico, proprio sotto la targa della locomotiva.



Foto n. 19: si verniciano i centri delle ruote con rosso acceso

Confrontando le caldaie della Br 64 e della Br 24 certo la differenza è notevole. Tuttavia ogni particolare sarà più staccato dal substrato grazie all'invecchiamento prodotto dalla grafite e anche la colorazione troppo semilucida e nera, assolutamente poco realistica, sparirà.

Nelle **foto n. 20 e n. 21** *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.

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.



Foto n. 20: nella Br 64 una miriade di particolari riportati.



Foto n. 21: nella Br 24 i particolari sono stampati e la grafite li esalta.

IL DIFFICILE SMONTAGGIO

Ecco di seguito riprodotte (foto n. 22) le istruzioni per lo smontaggio di cabina (nel riquadro) e caldaia: ebbene sono lacunose ed inesatte!

Le due uniche viti (nel cerchio) ve le ho anche fotografate (foto n. 23) 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!

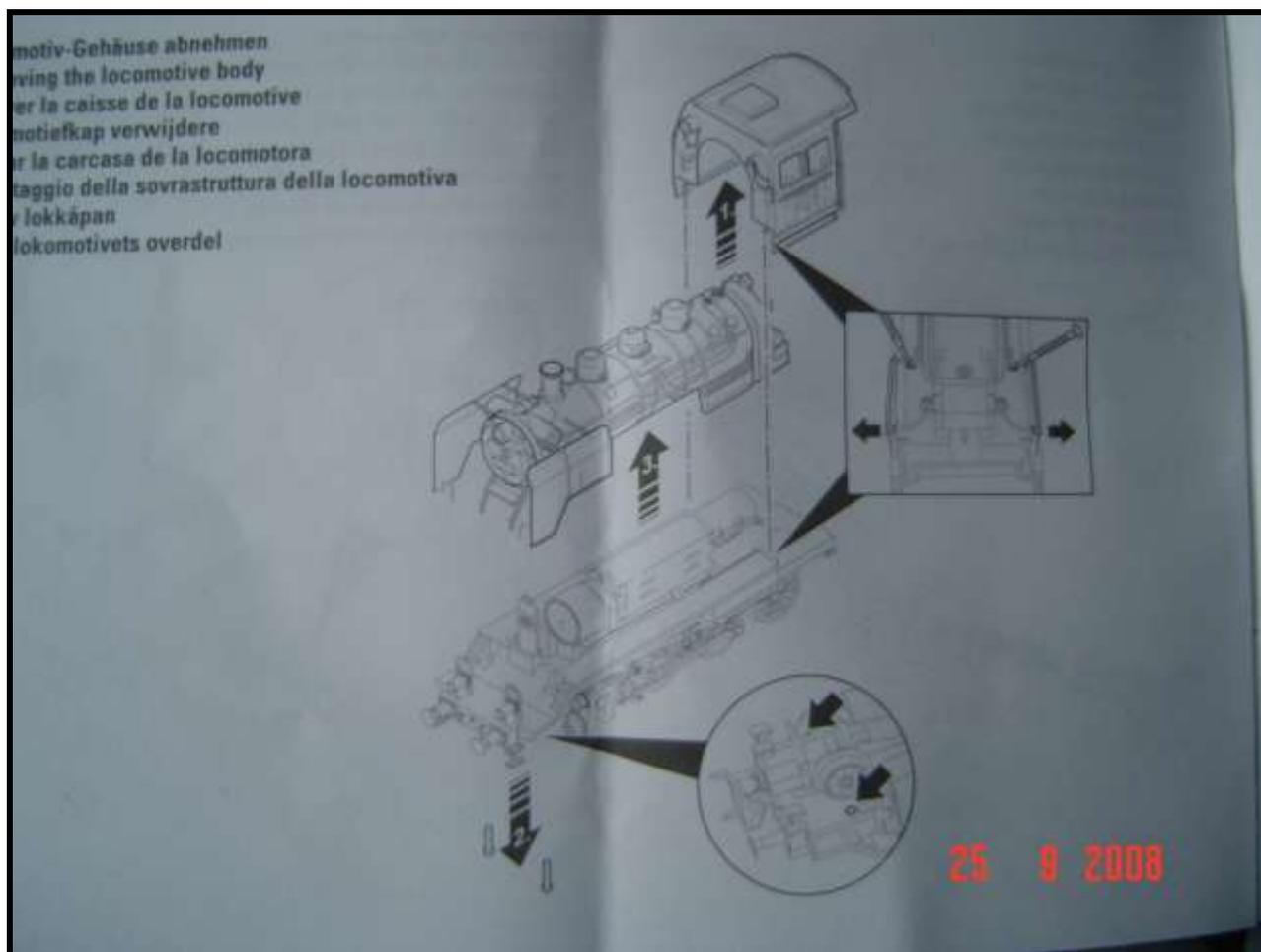


Foto n. 22: le istruzioni (?) per lo smontaggio del mantello



Foto n. 23: una delle 2 UNICHE VITI da svitare, l'altra è nascosta dal carrello!



Foto n. 24: NON SVITATE assolutamente le 3 viti vicine al tender, una trasmette anche il contatto, rivedi anche la foto n. 18!

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 (**foto n. 18 e n. 24**), 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 tentare 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 n. 25 e n. 26** del montaggio sulla Br 64, riprese dal **14° Capitolo**.

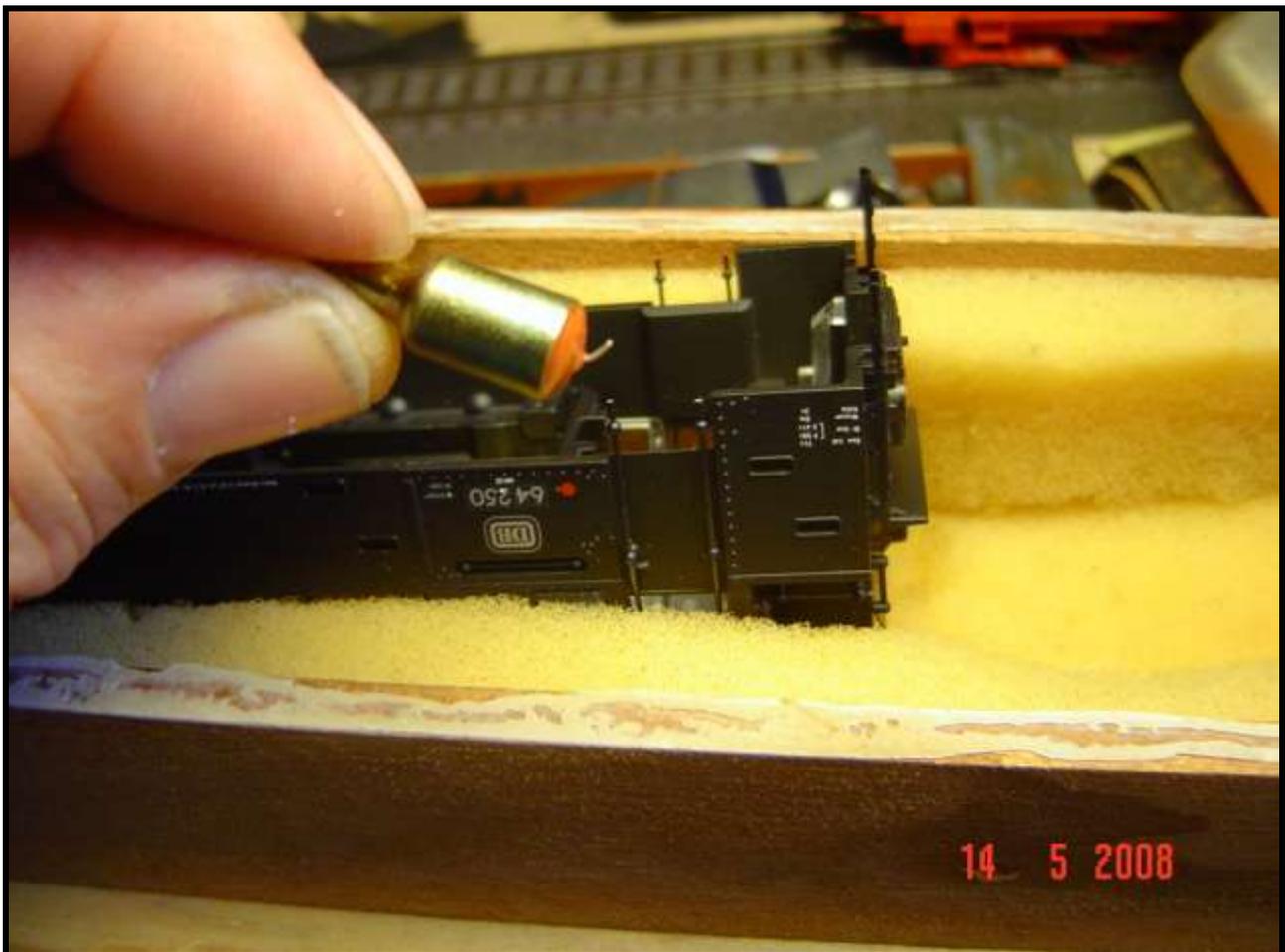


Foto n. 25: corretta piegatura della lamella di contatto nel dispositivo 72270.

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).

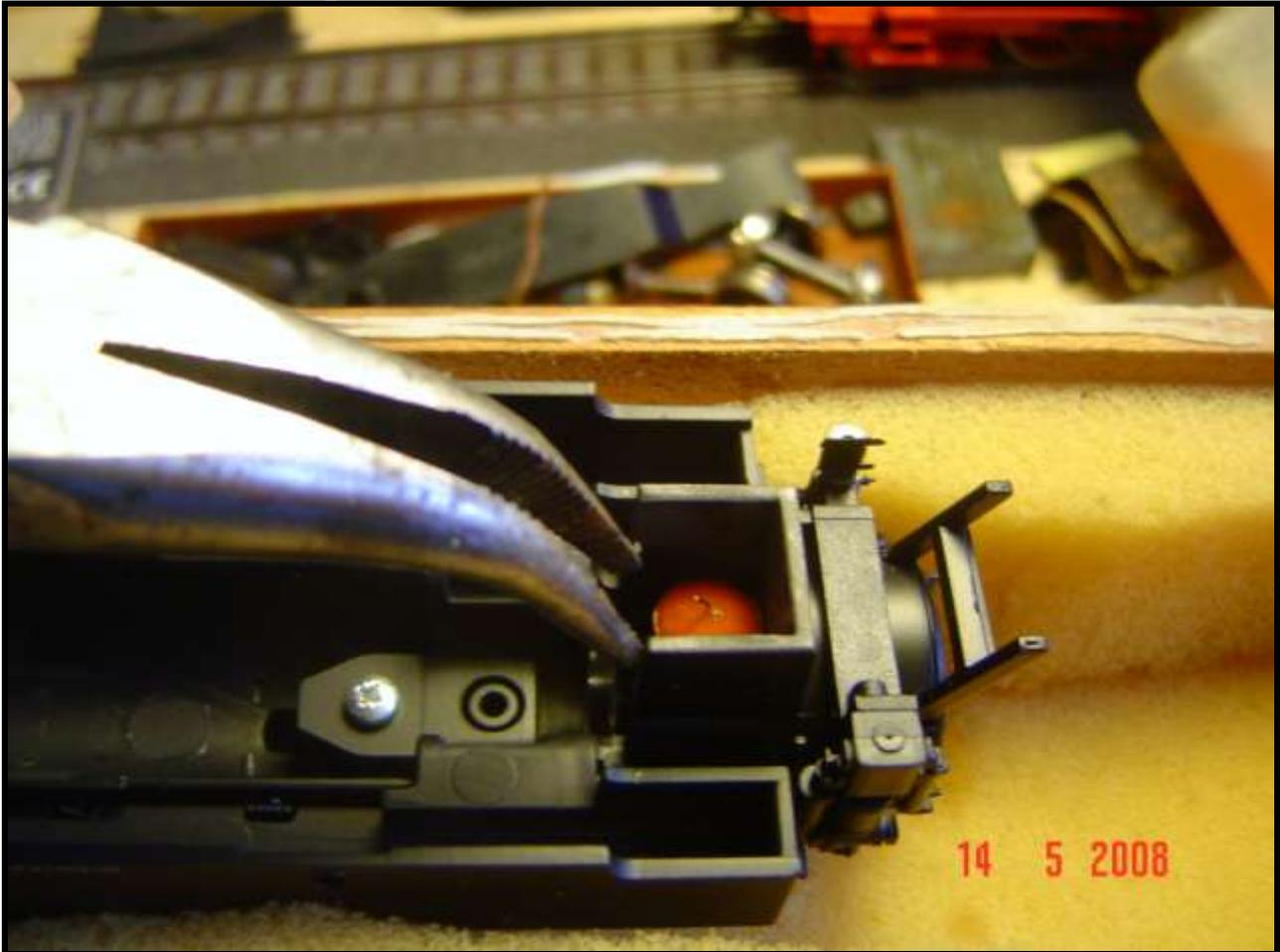


Foto n. 26: il contatto nel dispositivo fumo 72270 indirizzato all'indietro, nella foto è ancora utilizzata un pinza a becchi curvi.

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**!

Ripropongo per chiarezza anche due foto tratte dalle II parte del mio **75° Capitolo**, quello scritto sulla Br 94 1343, **foto n. 27 e n. 28**.

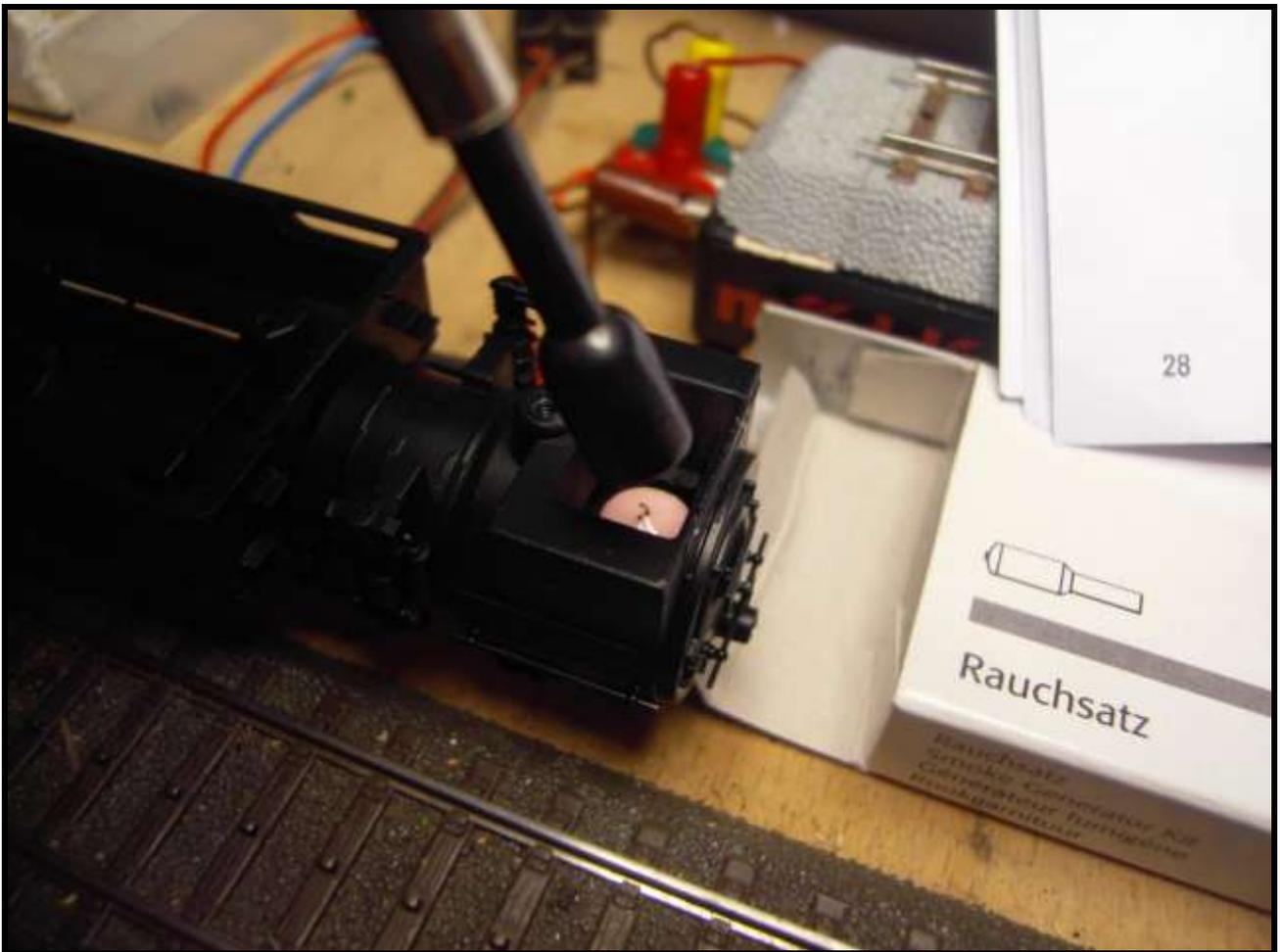


Foto n. 27: con la chiave a tubo si spinge senza danneggiare il contatto.

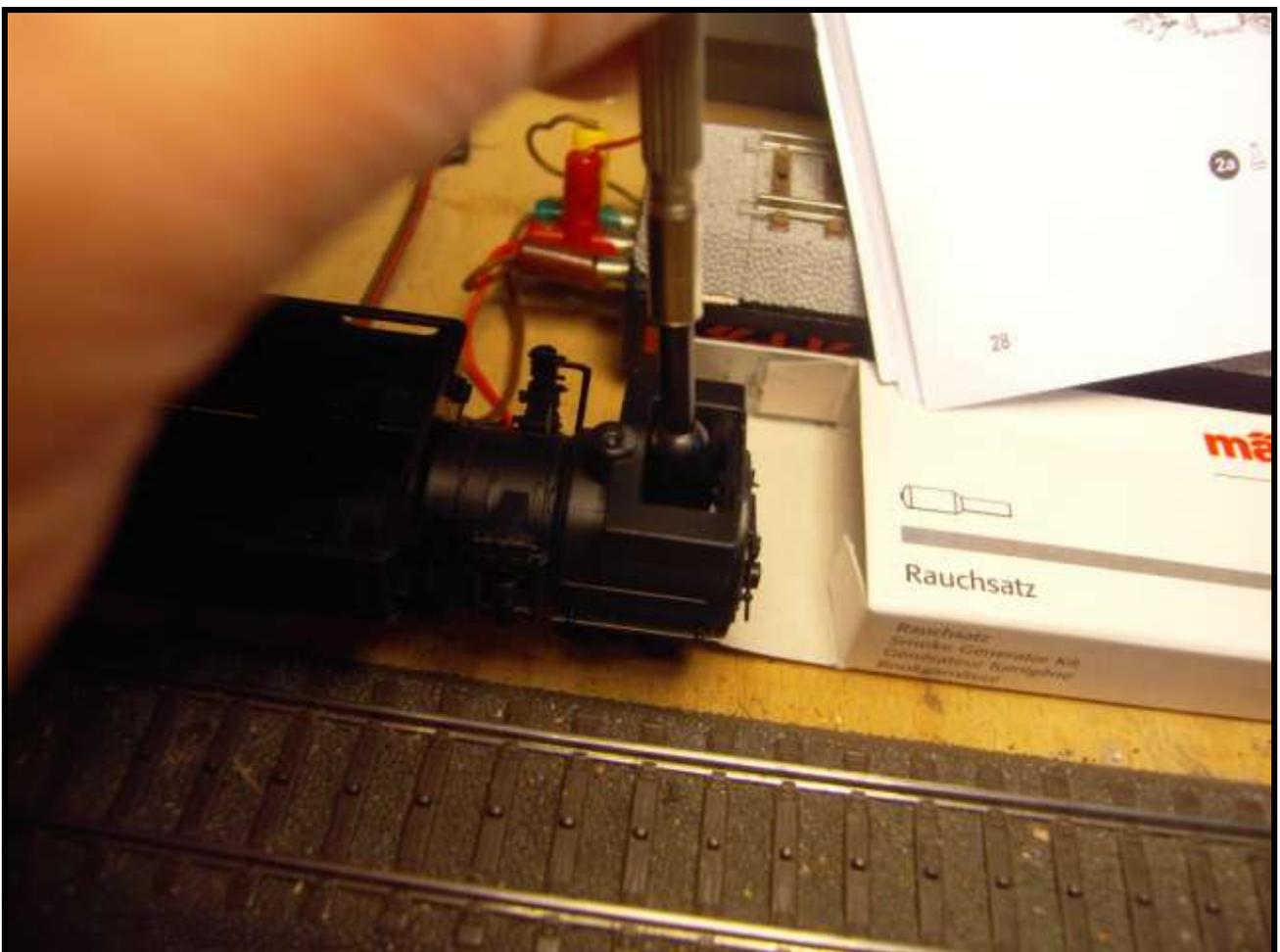


Foto n. 28: operazione completata e il 72270 è spinto a fondo.

PER AGEVOLARE LO SMONTAGGIO

Per ovviare invece al problema del difficile smontaggio 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

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 di una elegante locomotiva un *orrido gancio ad uncino*, 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!

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

