

## LA BR 94 MÄRKLIN I PARTE

- Märklin art. 37160, 37165 DB e 37161 ÖBB -

### Modelli precedenti o simili degli anni Ottanta

1) Fleischmann, la stessa macchina in versione DR e DB e...

In passato **Fleischmann** aveva già riprodotto questo tipo di locomotiva da manovra: la 94 1730, la loco *vera* oggi è in salvo in uno dei tanti musei tedeschi. La Casa di Norimberga ne preparò *una jolly* anche per il mercato... europeo come **articolo 4095** con iscrizioni annesse alla confezione (autoadesivi!) per la *austriaca* 694, la *francese* 050. TA. I, l'*olandese* NS 9062 e per il *nostro* mercato italiano come FS 897 001 (la famosa "Pierina"). Tutti questi modelli erano lunghi 14,55 cm.

Ovviamente se vi fossero diversità nella posizione di duomi, pompe, dinamo ecc, nei prototipi delle altre Amministrazioni, all'epoca (anni Ottanta) non aveva molta importanza, o meglio, le critiche fioccarono specialmente per quella *italiana*. Grazie all'amico Marco Briziarelli, *italianista* da sempre, so che poi fu realizzata anche la 897 002 FS.

2) Roco, una loco da manovra simile, la Br 93, di varie Amministrazioni

La **Roco** invece aveva, *sempre in quegli anni*, realizzato un modello della T 14 da manovra, per non entrare in concorrenza con la Casa di Norimberga, che era più lungo (15,9 cm circa **articolo 43254**).

Questa locomotiva aveva 4 assi motori e 2 portanti, per le DR/DB era iscritto come Gruppo 93.

In catalogo vi era anche una versione anni Trenta DR e, per il mercato europeo, erano state preparate due versioni: una austriaca, la ÖBB Br 93, e per le SNCF la 141 T.A., tutte però già marcate e con particolari diversi, come comignoli, carbonaie ecc.

### La nuova Br 94 1343 Märklin

Le nuove Br 94, inedite per la Märklin, sono arrivate nell'autunno 2012 sul mercato italiano, nelle **foto n. 1 e n. 2** la 94 1343, **art. 37160**, di questo modello mi occuperò espressamente, e l' **art. 37165**, la 94 713.

La vaporiera da manovra è lunga 14,6 cm e porta il codice Motorola **mfx** "16" *in ricordo* della sua denominazione di origine prussiana T 16. È dotata di ben 16 funzioni (il *numero 16* è ricorrente e non a caso!), esteticamente si distingue da quello, come dire, *povero* (perché privo di tutte le funzioni sonore), oltre che per la diversa numerazione, anche per la presenza sul tetto della cabina della vistosa antenna radio che,

*preciso subito*, è assolutamente in scala, viste le immagini delle reali 94, anche se potrebbe non sembrarlo, ma la tecnologia radio era quella degli anni Sessanta (ricordate com'erano lunghe le antenne poste sui tetti delle auto dei radioamatori CB?).

Ad un primo sguardo la macchina appare ottima dai due lati, tubature (stupende quelle dal preriscaldatore) e corrimano tutti riportati; solo dei cavi elettrici finissimi sono stampati: per esempio quelli del terzo faro sulla portella della camera a fumo; i tiranti che vanno al duomo sono stati rivisti rispetto a quelli delle Br 55 DB (*poi spiegherò*).

La colorazione rispecchia quella di una locomotiva nuova e uscita dalla fabbrica cinque minuti prima, in una *giornata di bel tempo*.

È ovvio che pompe, campana (seppur brunita), dinamo, valvole ed altro siano nuovi di zecca.

Le varie scritte sono impeccabili, peccato solo che le targhe non siano in rilievo, anche se, tra grossolani pezzi di plastica applicati e queste targhe stampate, propenderei per la stampigliatura Märklin.

La locomotiva è ambientata nel 1960 o giù di lì, coerentemente alla targa con “biscotto” e ai piccoli cartelli antinfortunistici bianchi con il simbolo della saetta (che ricordavano al personale DB quanto fosse pericoloso salire sulle casse dell'acqua in presenza di linea aerea!).

Le chiodature sono finissime (ci saranno tutte? Non mi interessa)

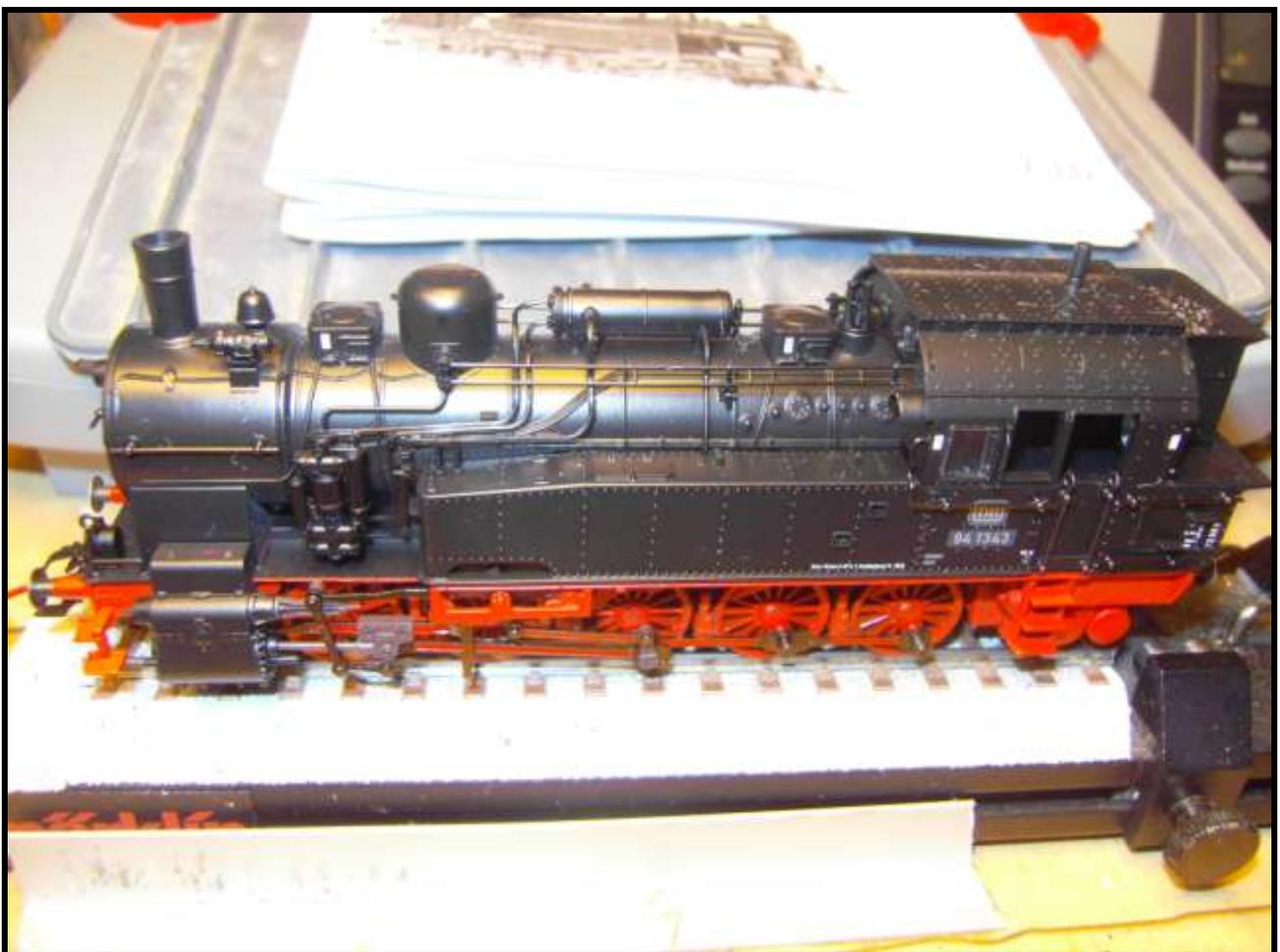


Foto n. 1: Br 94 1343 a Vibaden lato sinistro.



Foto n. 2: Br 94 1343 a Vibaden lato destro.

## Biellismo

Merita uno sguardo più che attento il biellismo e, anzitutto, ho tirato *un sospiro di sollievo* vedendo, nella [foto n. 4](#), l'ultimo tratto della lunga biella d'accoppiamento fra i cinque assi accoppiati che, nella [foto n. 3](#), quella di presentazione del modello, era prima chiaramente posticcia, arrangiata e grossolana. Per identificare quanto detto sopra, osservate, a destra della [foto n. 3](#), il pezzo di *biellone* tra il primo ed il secondo asse, partendo dal gruppo cilindri, e confrontatelo con quello del modello in commercio. Inoltre, sempre nella famigerata [foto n. 3](#) (dopo spiegherò che va bene solo per l'*icona* della CS 2), si noti la mancanza dei ceppi dei freni nel 1° e 2° asse, sempre partendo da destra e dal gruppo cilindri. Nel modello poi prodotto dalla Märklin *salomonicamente* è stato, però in parte, corretto l'errore del prototipo in H0 ed almeno il secondo asse ha il ceppo del freno, manca invece in quello più vicino al gruppo cilindri, ma dalle foto vere visionate, ci dovrebbe essere, anche se praticamente invisibile.

Per il resto oramai siamo abituati ad una certa perfezione, scala H0 permettendo, e ([foto n. 4 e n. 5](#)) testa a croce, distribuzione, manovelle e bielle sono praticamente perfette, ma, se proprio si deve trovare *il classico pelo nel classico uovo*, direi che la manovella del settore, incapsulata, come avviene da tempo, ha la biella sovradimensionata.



Foto n. 3: Br 94, foto per l'icona, confrontate la biella con la foto n. 4.

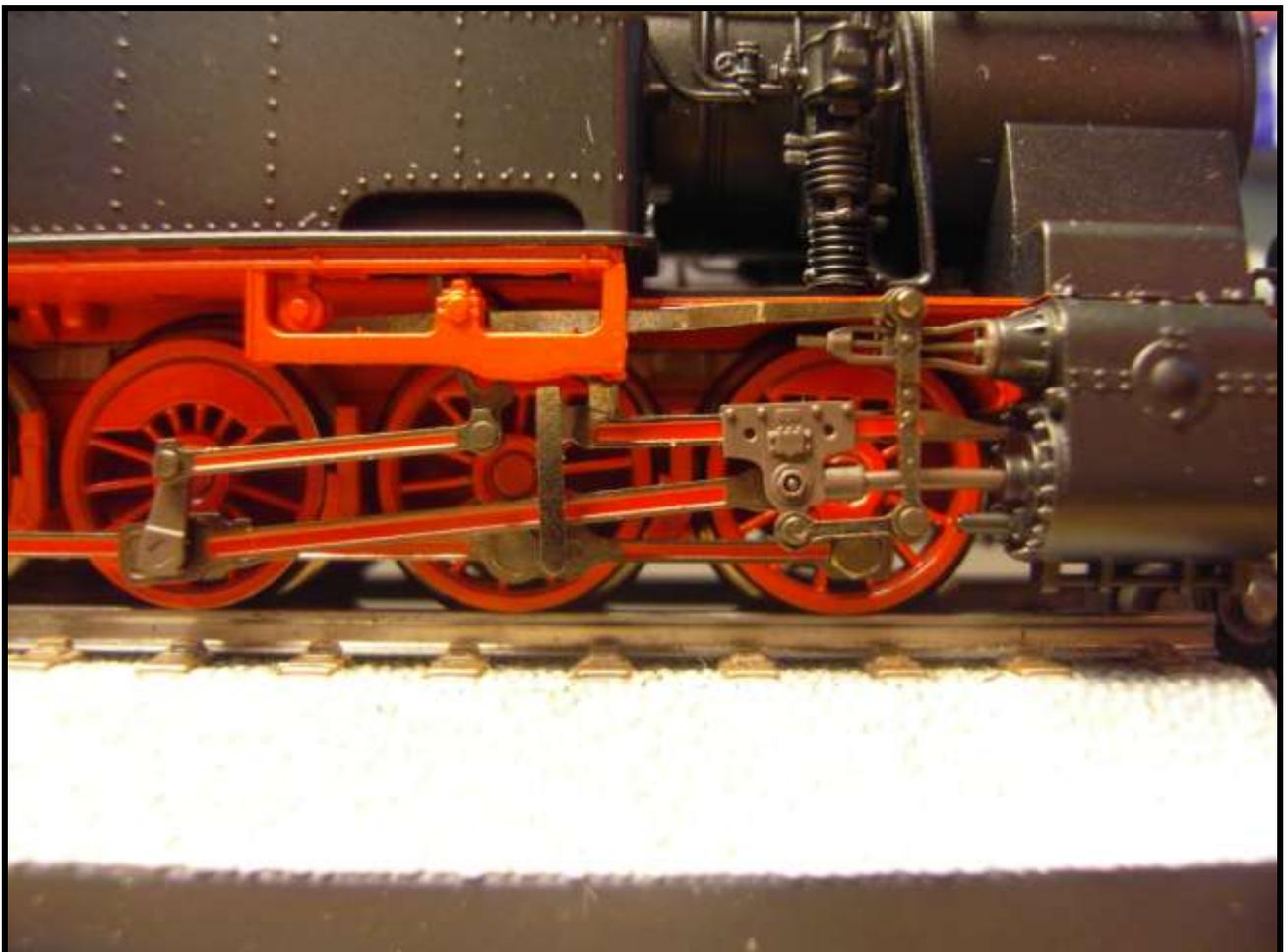


Foto n. 4: modello finale e l'ultimo tratto della biella d'accoppiamento.

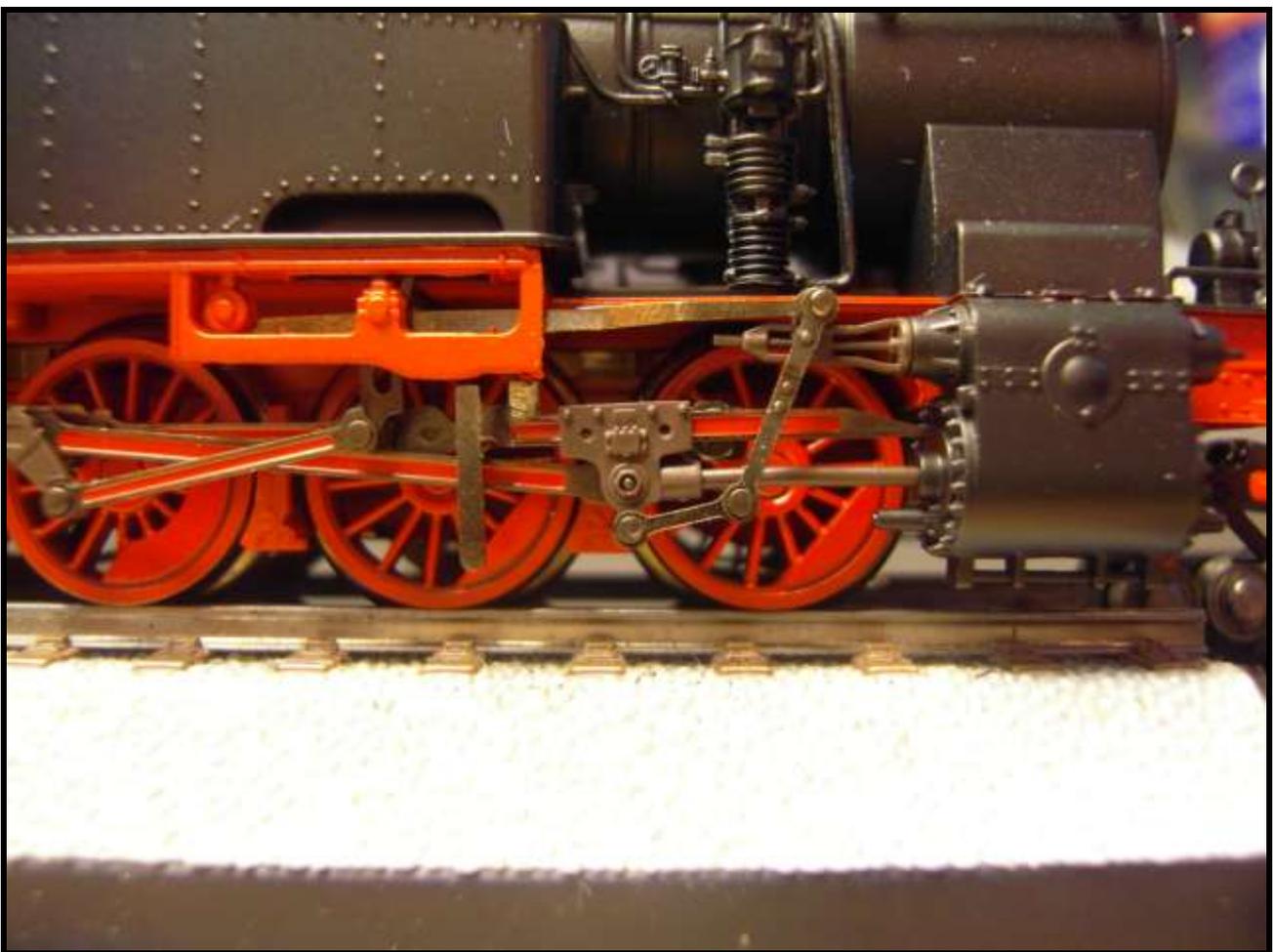


Foto n. 5: la Br 94, movimento del biellismo nel modello in commercio, mancano ancora le custodie delle aste degli stantuffi.

### **Caricamento e regolazioni e l'icona che non c'è**

Una volta posta sul binario di programmazione, della Central Station, la nostra loco appare come nella [foto n. 6](#): si nota subito la mancanza dell'icona sostituita dai [???](#). Poi è stata realizzata da me ([foto n. 8](#)).

Novità è il rumore dell'agganciamento, veramente realistico, attivabile tramite una pressione sul simbolo (nuovo?) in basso, ma a sinistra del simbolo del fischio, nella stessa [foto n. 6](#): la funzione è a *impulsi* e non deve essere temporizzata. Migliorato il suono rispetto al “clic” del *Cocodrillo* ultimo uscito nel 2011 (vedi il [capitolo 68°](#)).

Ulteriore novità la simpatica chiacchierata tra macchinista e dirigente del movimento carri: si sente perfettamente il rumore del rilascio, un fruscio secco, tipico delle comunicazioni radio in *simplex*. Per questa nuova funzione sonora la CS 2 ha come simbolo un altoparlante da stazione o banchina, lo potete vedere, a partire dalla [foto n. 6](#), subito sopra il simbolo del rumore d'aggancio.

Una sorpresa invece, nella vecchia CS, 1 il simbolo della radiolina (!), probabilmente ideato per la *super Big Boy*, che vedete nella [foto n. 7](#), evidenziato da una bacchetta, *francamente*, mi sembra più azzeccato.

Si può rallentare l'accelerazione, ma il rumore della frenata sparisce se si esagera con il ritardo, conviene operare sempre manualmente.



Foto n. 6: ecco come appare la Br 94 nella CS 2 (aggiornata).

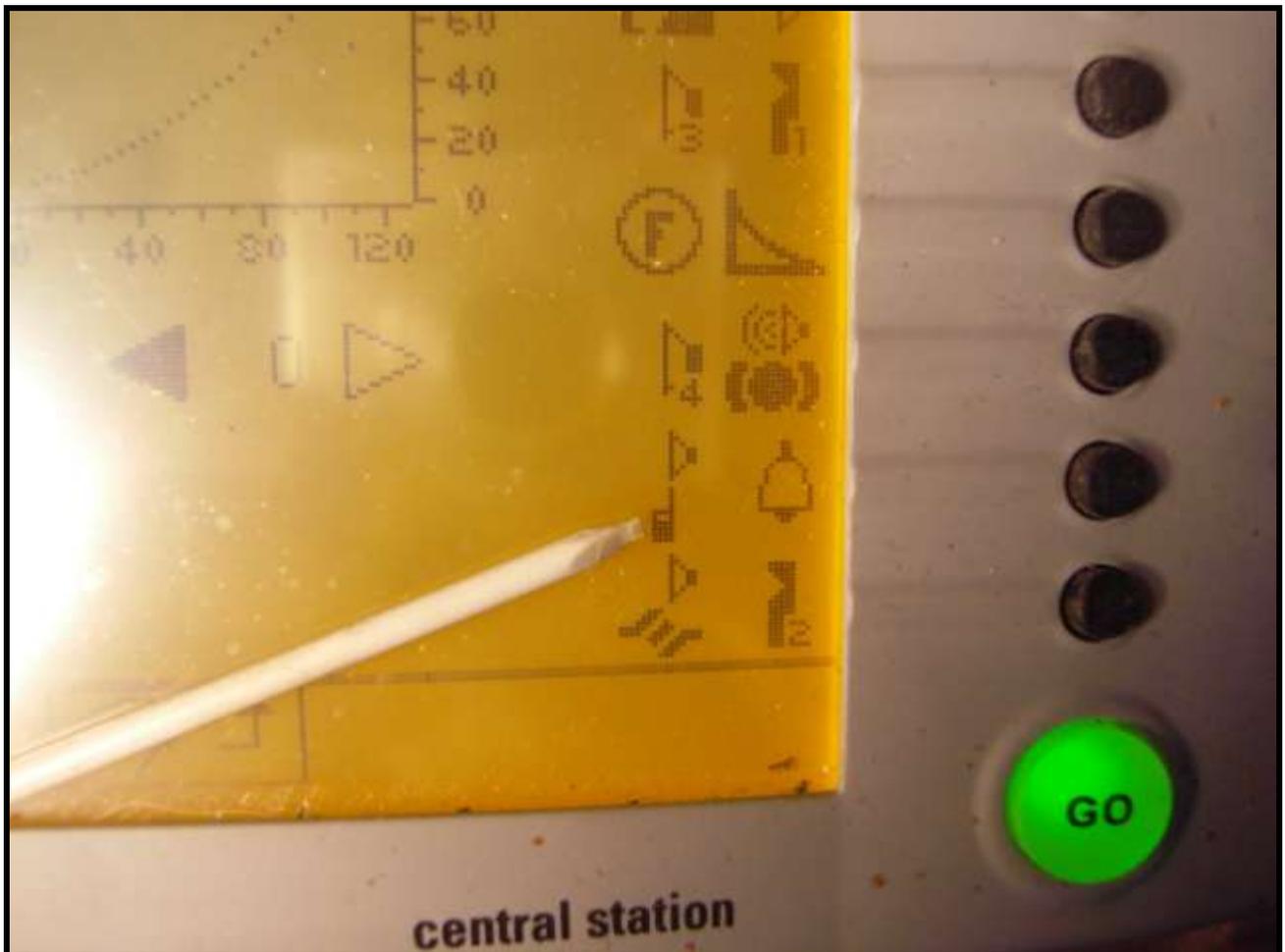


Foto n. 7: nella vecchia CS 1 appare però il simbolo della radio, indicato dalla bacchetta.

L'icona/figura che appare nella **foto n. 8** è stata ricavata da una mia foto del precatalogo, secondo il metodo che vi ripropongo nella tabella tratta dal mio **Capitolo 51°**. La *mia* icona della Br 94 1343 mette in evidenza persino l'antenna radio!



**Foto n. 8: ecco l'icona della Br 94 (realizzata da me).**

### ***UNA FOTO PER L'ICONA, COME SALVARLA***

Avendo un cospicuo numero di macchine (...), non sempre riesco a trovare l'icona giusta. Ho così deciso di crearmi una sala di posa dove fotografare quelle mie locomotive, che non sono riuscito a trovare negli aggiornamenti e poi, come si dice "chi fa da sé...".

Dopo aver scattato e scaricato nel computer una foto digitale, tramite il programma IrfanView, la visualizzo sullo schermo, entro in Image e da lì scelgo la riga Resize/Resample.

Appare allora un mini schermo sulla foto chiamato: **Resize/Resample image**

Su fondo blu compare a sinistra un valore Width variabile a seconda della qualità della foto: orientativamente può spaziare tra 1000, 2048 o 4384 ecc., questo valore dipende dal tipo di fotocamera.

A destra il valore Height che può spaziare da 575, 1536 o 3288 ecc.

**ATTENZIONE!** Grazie ai consigli di Mauro Cozza ho capito il motivo per il quale, inizialmente non riuscivo a modificare l'immagine:

bisogna infatti eliminare l'opzione (un quadratino siglato) con la scritta → **Preserve aspect ratio**, fatelo e tutto procederà liscio.

**Nota aggiunta:** si può iniziare a provare dando al Width il valore 100 e all'Height il valore 80, poi se la immagine appare distorta, si possono variare i miei valori indicativi.

Ho trovato, dalle icone a suo tempo fornitemi dall'amico Tito Myhre, un'altra immagine, ripresa dalla Br 94 Fleischmann, l'ho installata al posto della mia (foto n. 9), ma l'ho dovuta sostituire di nuovo per due motivi: il principale è che l'immagine è meno nitida, poi nella stessa foto n. 9 si vede che la freccia della direzione di marcia non è coerente con una locomotiva a vapore che, per la Märklin nelle icone, deve essere sempre diretta verso destra.

Invece di impazzirmi a modificare la brutta immagine, invertendola per esempio, ho preferito optare per la mia...



Foto n. 9: altra immagine della Br 94 (che però viaggia verso sinistra).

## La forza di trazione

La nuova locomotiva pesa 283g, 30g in più delle recenti Br 64/064, 85g in meno delle ultime Br 055, tender da trascinare compreso.

Ha solo due cerchiature, sul penultimo asse (foto n. 10), ma è tanto ben equilibrata da risultare un vero “bufalo nero”, questo è il nomignolo che gli avevano appioppato quei *mattacchioni* dei ferrovieri tedeschi, Sul mio, *ripeto mio*, banco dinamometrico (foto n. 11) ha superato dei locomotori elettrici e diesel, più pesanti, trainando, senza slittare e da ferma, un secchiello carico di 123g (55g in più di una Br 55!).

La tabella dopo le foto è tratta (sintetizzata) dal mio **Capitolo 31°**.

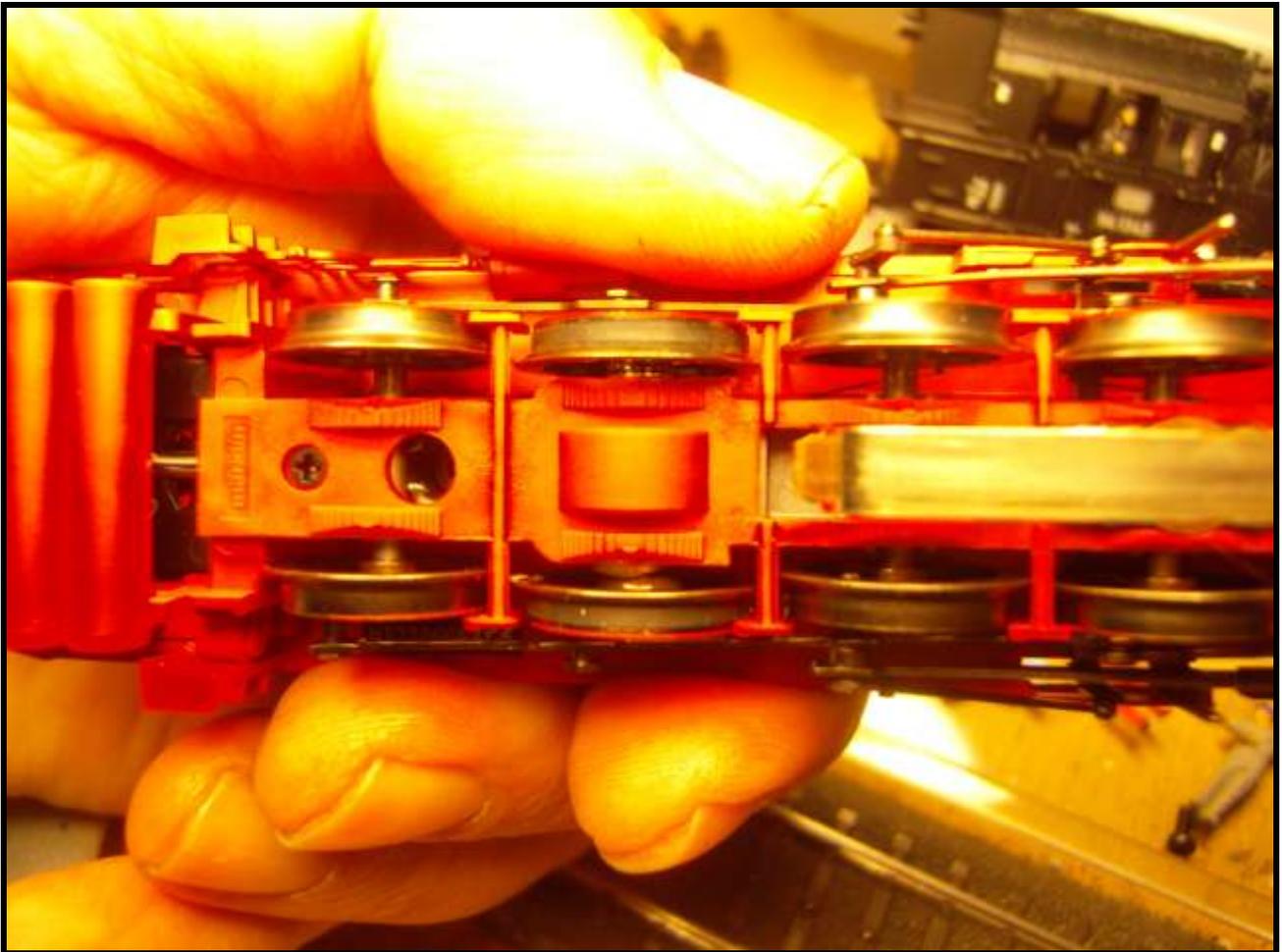


Foto n. 10: solo due le cerchiature d'adesione.



Foto n. 11: un vero portento la Br 94 1343 sul banco dinamometrico.

<b>Br 012</b>	cod. 34	<b>Grammi 125</b> (elaborato)* art. mixer*
<b>Br 23 002 DB</b>	mfx cod. 23	<b>Grammi 124</b> art. 39235
<b>Br 94 1343</b>	mfx cod. 16	<b>Grammi 123</b> art. 37160
<b>Br 05 001</b> (C-Sinus I versione)	cod. 05*°	<b>Grammi 120</b> art. 37050
<b>151 017-1</b> (I C-sinus)	cod. 36	<b>Grammi 116</b> art. 39581
<b>Br 011</b> (m. magnete permanente)	cod. 11°	<b>Grammi 110</b> (mixer)
<b>118</b>	cod. 69	<b>Grammi 110</b> (mixer)
<b>151</b> (m. magnete permanente)	cod. 15	<b>Grammi 108</b> art 3058 elaborato
<b>221</b> (C-sinus I versione)	cod. 30	<b>Grammi 103</b> art. 39821 (mixer)
<b>194 158</b> (C-Sinus I versione)	cod. 10	<b>Grammi 100</b> art. 39223
<b>Br 55 5555</b>	cod. 59	<b>Grammi 68</b> (art. 34550 elaborato)

## **Allontanare il mantello e le Istruzioni sbagliate**

Non è il primo svarione, e non sarà l'ultimo se i libretti continueranno ad essere stampati prima della produzione finale dei modelli.

Le istruzioni stavolta sono *fuorvianti* e persino pericolose, anch'io, che non sono alle prime armi, sono incappato in un'inutile serie di errori.

**Foto n. 12:** nel libretto viene segnalata la necessità (come punto **1**) di allontanare il pattino e poi svitare due viti (**2a** e **2b**).

**Foto n. 13:** ho allontanato il pattino secondo le istruzioni.

**Foto n. 14:** ma le 2 viti che si trovano lì sotto non sono da svitare, ce se ne accorge, perché il mantello non si muove... sono le viti del carter!

**Foto n. 15:** l'inutile allontanamento delle due viti da rinserrare subito.

**Foto n. 16:** la 1<sup>a</sup> vite da togliere si trova invece proprio sotto la molla del portagancio, per non danneggiarla operate con cautela (parlo per chi volesse conservare il gancio modellistico).

**Foto n. 17:** la 2<sup>a</sup> vite da allentare si trova in un profondo foro, vicina a quella del gancio posteriore, al centro dell'ultimo asse accoppiato, cioè quello sotto la cabina del personale di macchina.

**Foto n. 18:** ora il mantello si separa facilmente dal corpo principale.

**Foto n. 19:** il mantello allontanato mette in evidenza che la cabina di guida è estremamente ristretta in altezza.

**Foto n. 20:** il pattino è inutile toglierlo, le viti, anteriore e posteriore, si svitano e stringono senza problemi anche lasciandolo al suo posto.

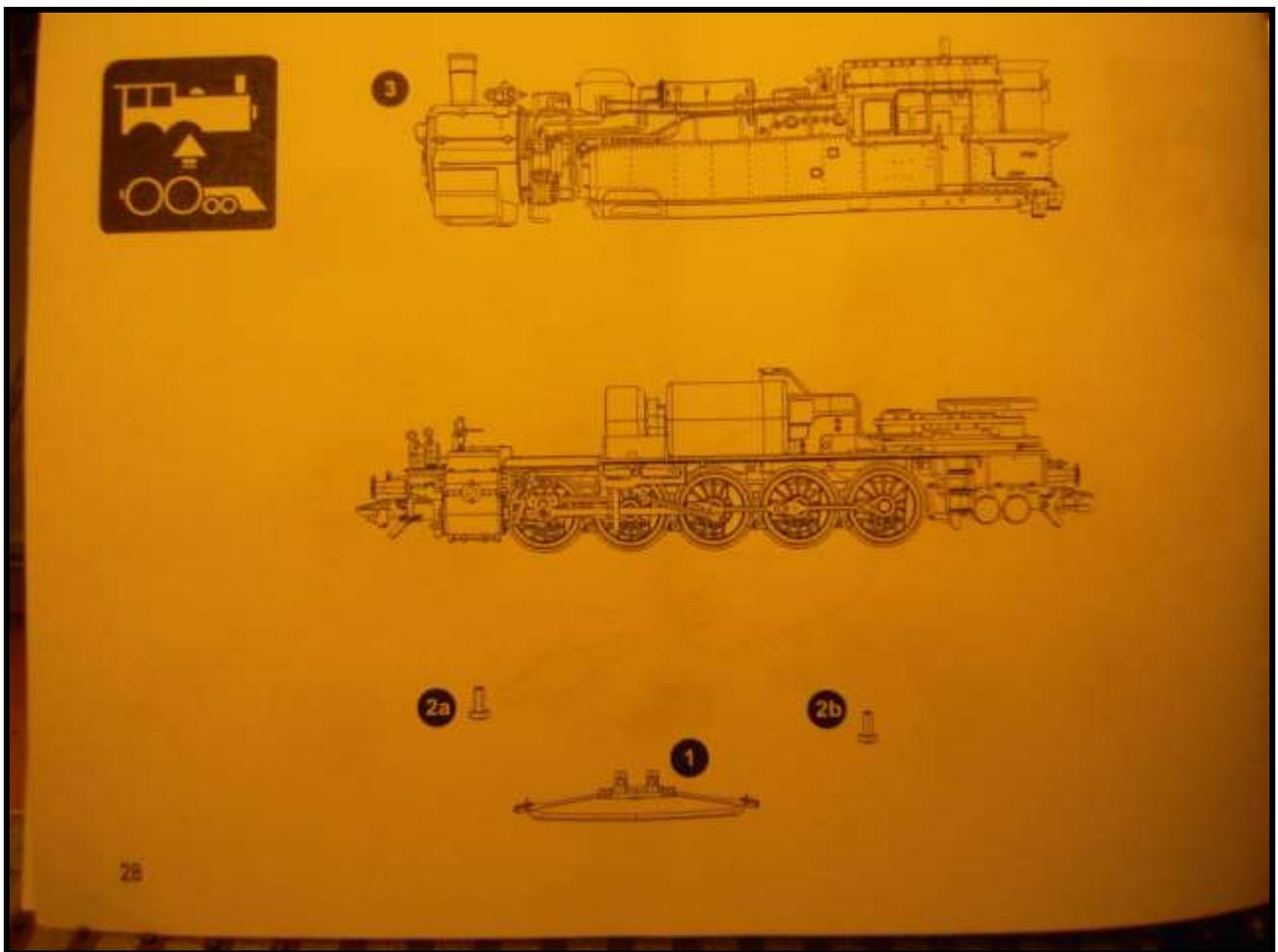


Foto n. 12: istruzioni fuorvianti per allontanare il mantello!



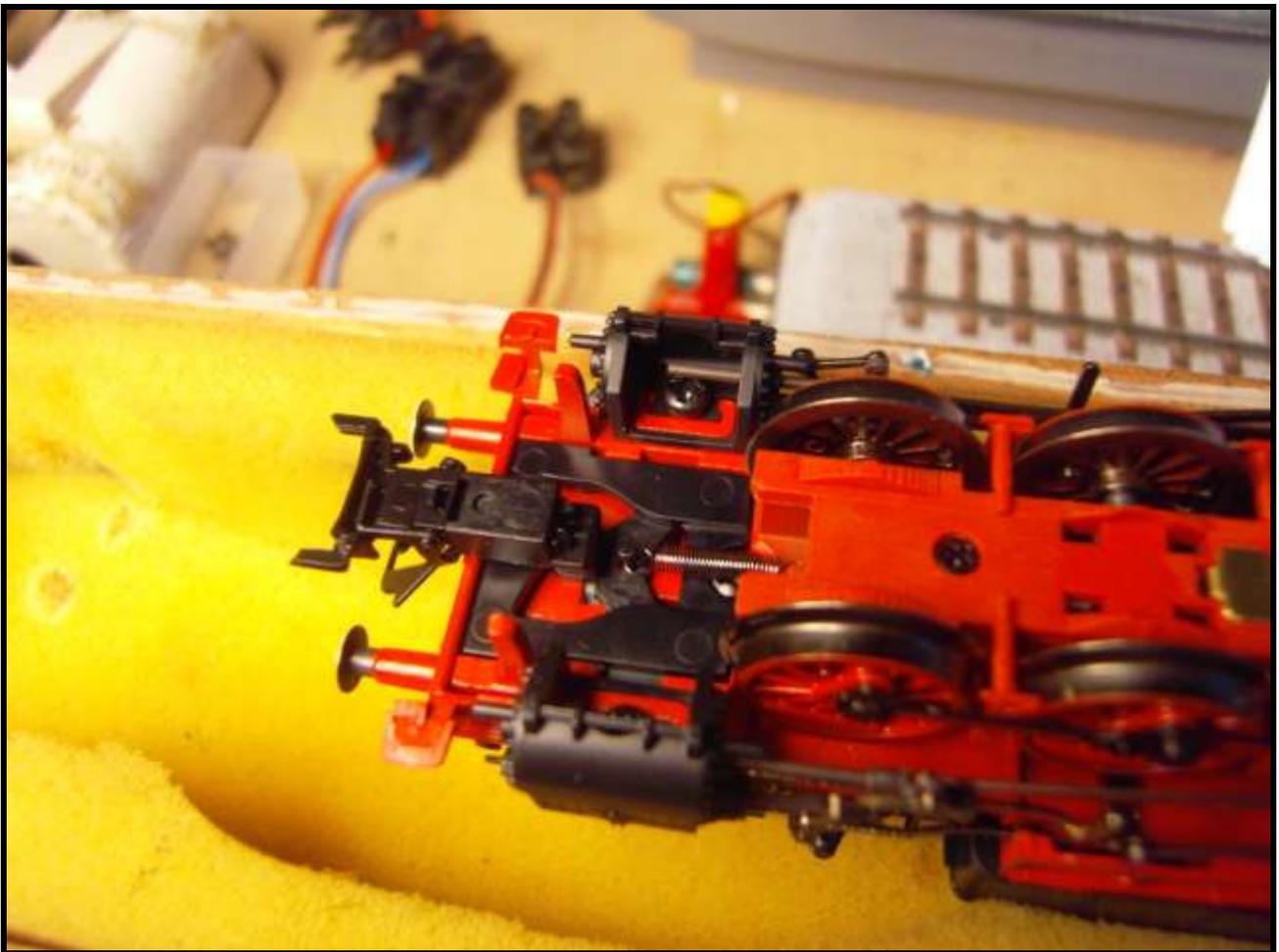
Foto n. 13: si allontana il pattino (?) seguendo le istruzioni...



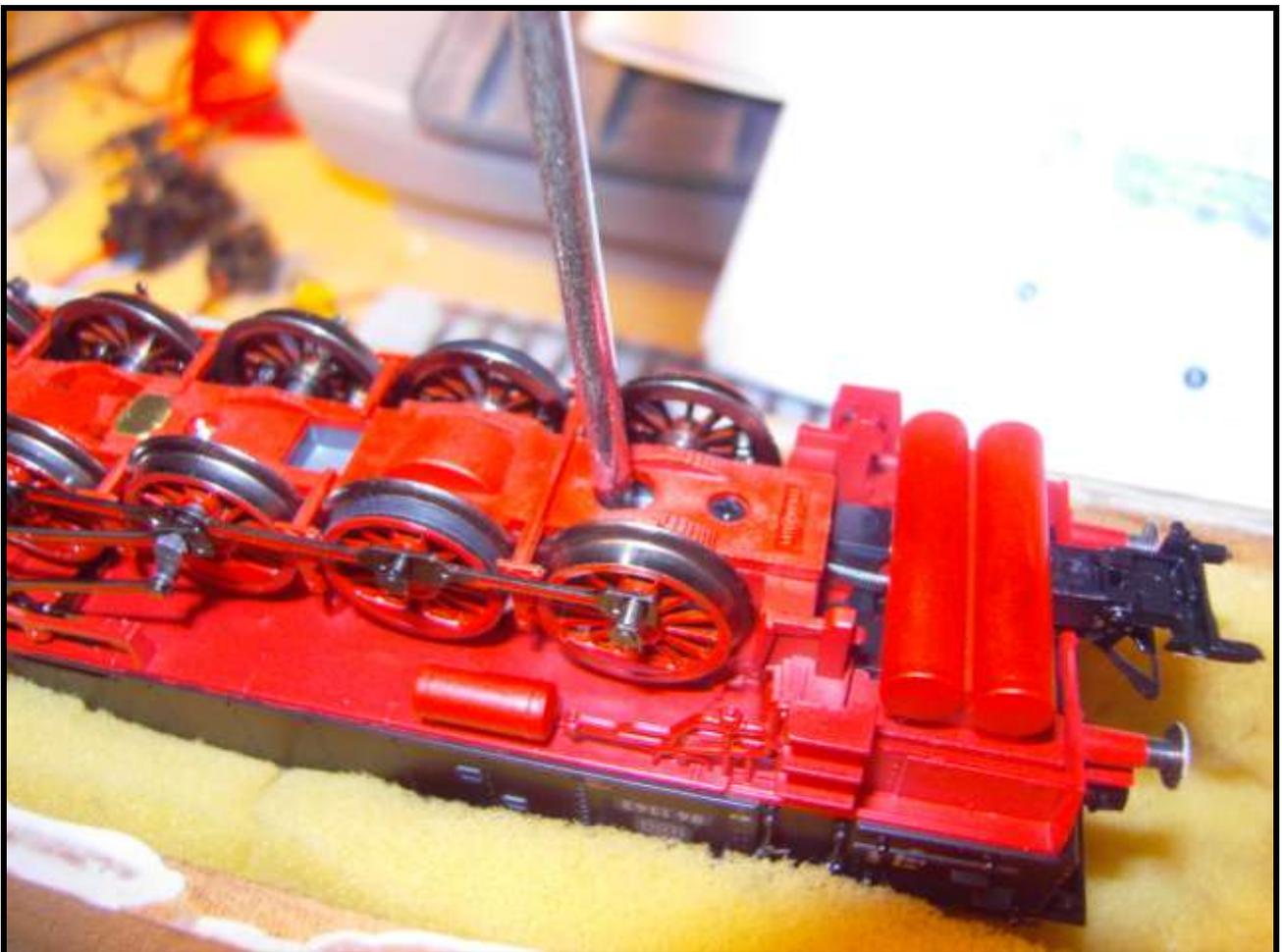
**Foto n. 14: le viti ci sono sotto il pattino, ma non si devono svitare!!**



**Foto n. 15: ho provato, ma ho subito capito che erano le viti del carter!**



**Foto n. 16: ecco la 1ª vite da togliere, è sotto la molla del portagancio.**



**Foto n. 17: ecco la 2ª vite da togliere, è in un foro posteriore.**

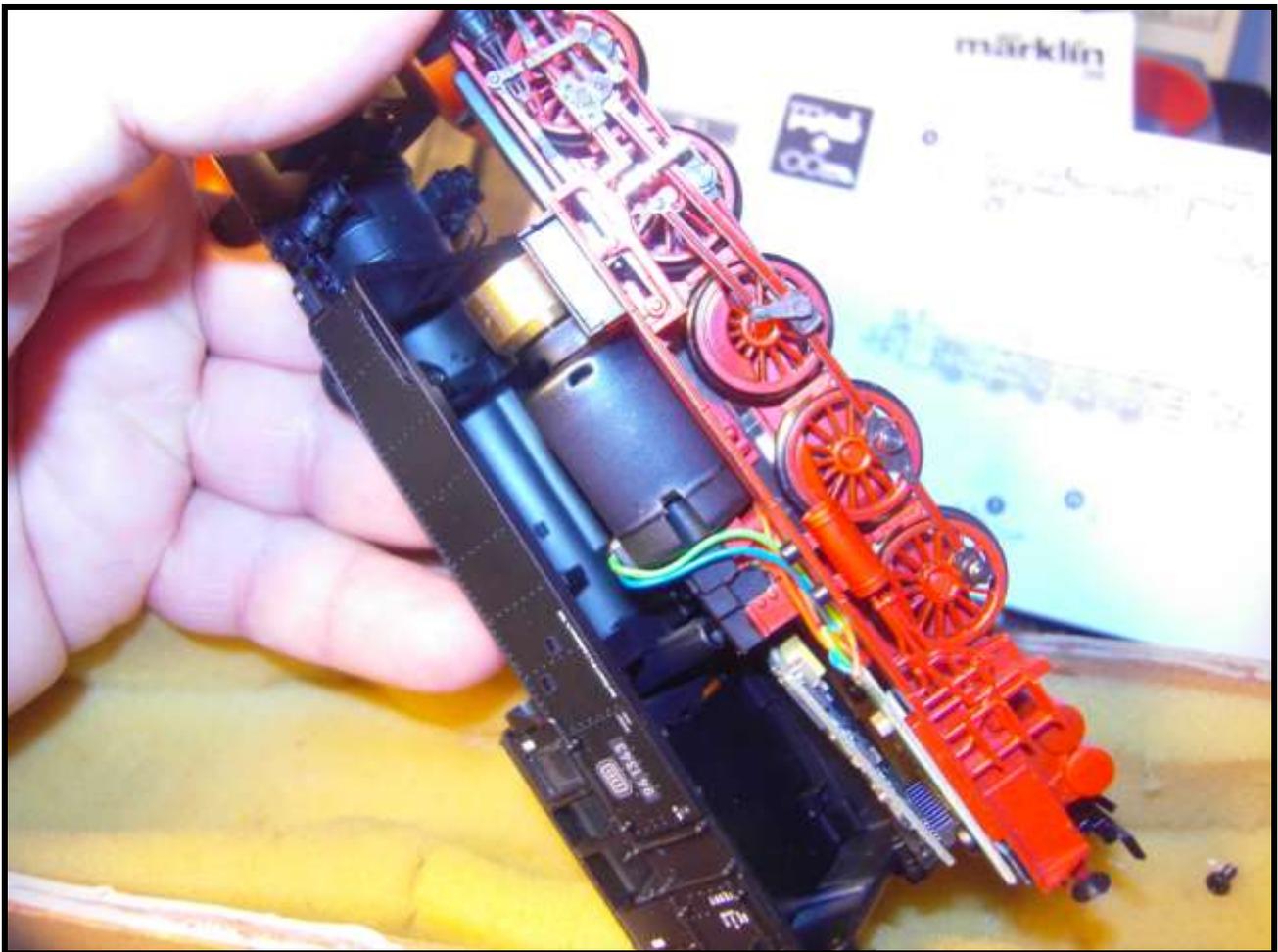


Foto n. 18: ora il mantello si allontana con estrema facilità.

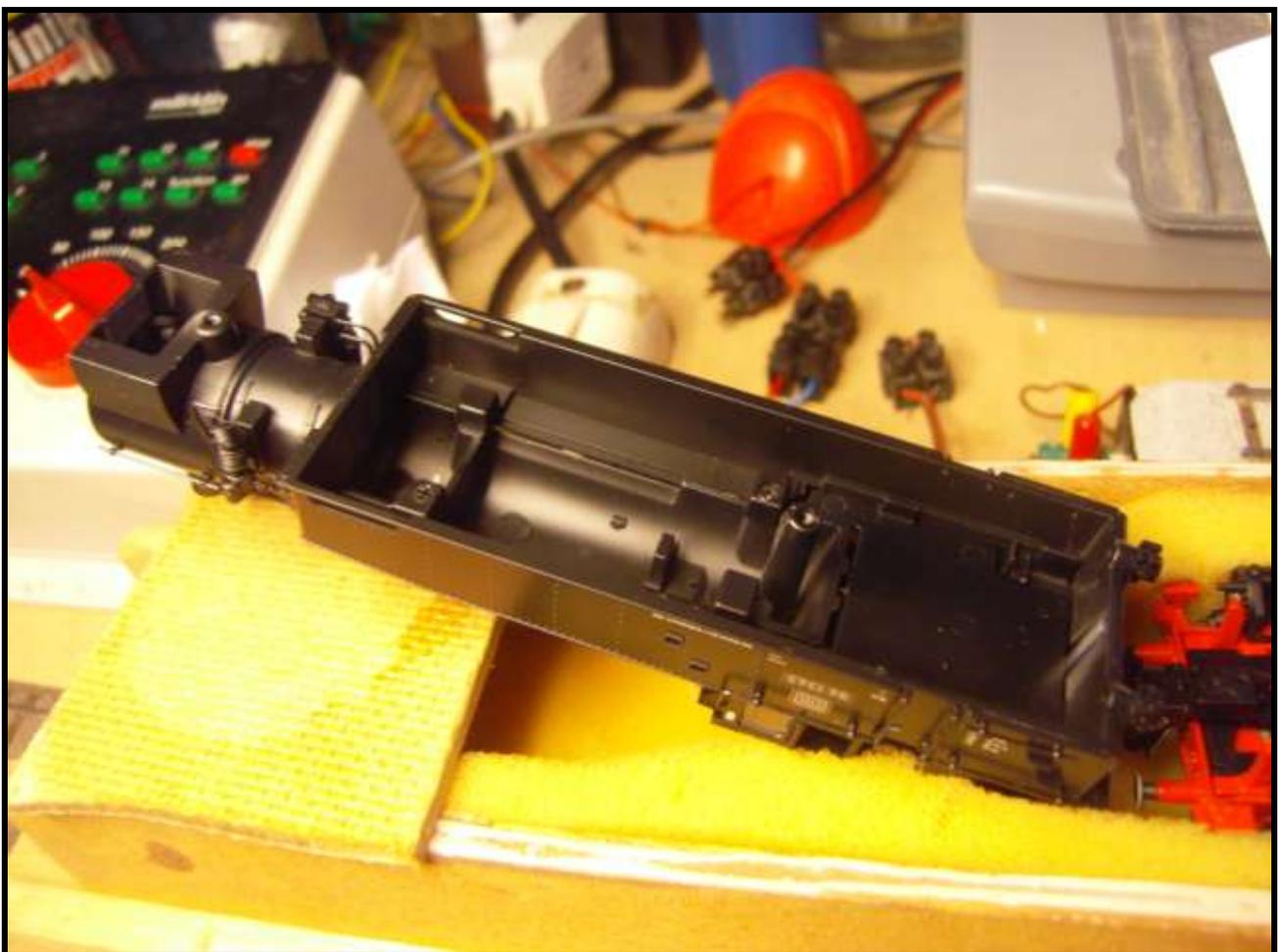


Foto n. 19: Br 93 1343, notate la zona macchinisti ristretta in altezza.



**Foto n. 20: il pattino dunque è inutile allontanarlo.**

Qualcuno potrebbe obiettare che nel libretto, tornate alla **foto n. 12**, la posizione delle viti da togliere è correttamente segnalata, infatti basta prendere una squadra, tirare le linee rette, effettuare alcuni calcoli geometrici... scherzo naturalmente, perché il vero errore grave è far allontanare il pattino, azione inutile e persino rischiosa: chi non è un esperto può rovinare un aggancio in plastica, o non spingere poi sino in fondo l'organo di presa di corrente.

(fine I parte)

Gian Piero Cannata

