

## Digitalización de a BR64 de Minitrix (Referencia 2030)

Rafael Lairla



Vamos a digitalizar una BR64 de la marca Minitrix referencia 2030, una maquina pequeña y un poco complicada de digitalizar a causa del poco espacio que ofrece esta maquina dentro de su habitáculo, para ello utilizaremos un deco Uhlenbrock 73400, que aunque tiene poca potencia de aguante ( 0,6 A ), es el mas pequeño que ofrece el mercado actualmente.

Estas maquinas realizaron buenos servicios el Alemania en los años 30, 40 y 50, llevando trenes de pasajeros y trenes de mercancías. No era muy potente pero era bastante versátil en los trabajos que realizada.

Empezaremos quitando la tapa de la caldera, allí se esconde un pequeño tornillo que deberemos destornillar y a continuación tiraremos hacia arriba la parte delantera de la maquina, conforme se aprecia en la foto de la derecha.

Seguidamente, quitaremos una pieza de plástico que es la encargada de dar

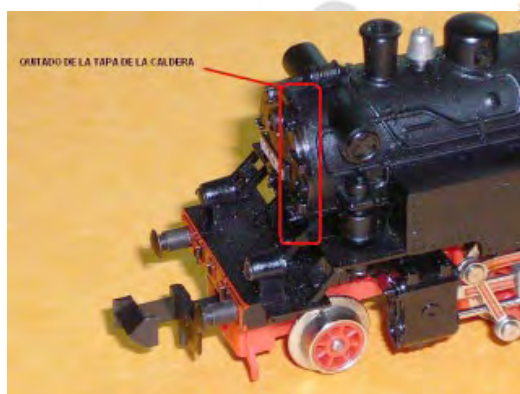
contacto al motor mediante unas pletinas, tensión a uno de los polos de una bombilla y es allí donde se aloja el temido condensador y la bobina de choque.

¿ Porque quitar esa parte?, pues muy sencillo, por dos razones, la primera ya lo he comentado antes, eliminación del condensador y de la bobina de choque y la segunda, esa pieza nos va a estorbar a la hora de colocar el deco. Sin el quitado de esta, posiblemente el deco no cabria.

Elimina-

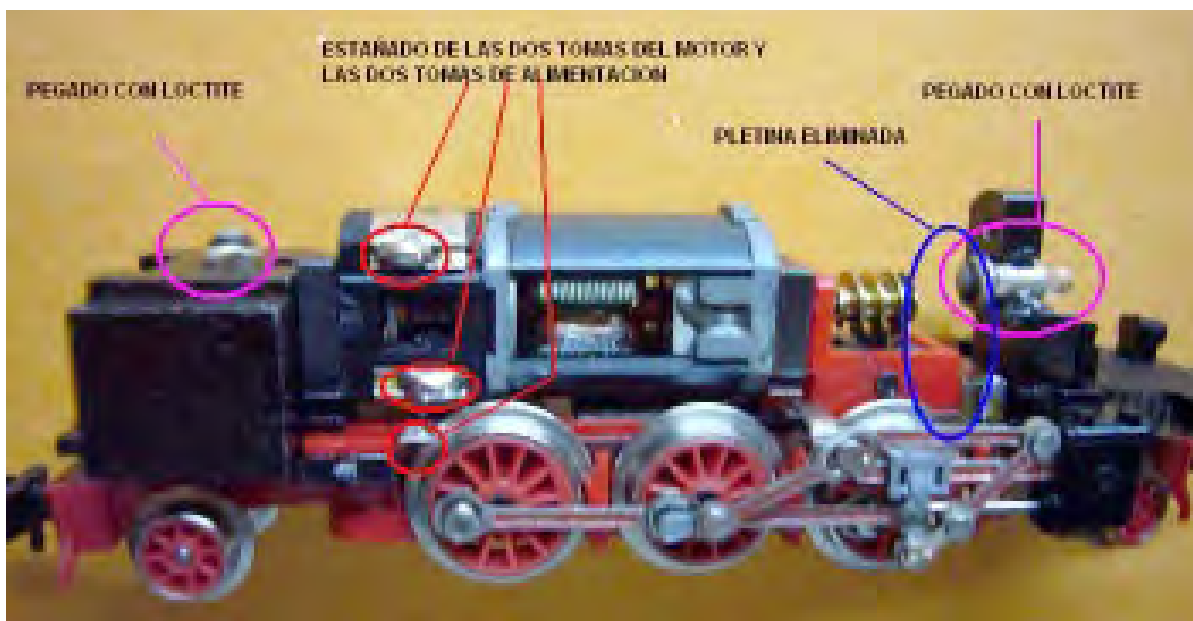
da esta parte, empezaremos a trabajar sobre el chasis haciendo varias operaciones, la primera será la eliminación de la lengüeta de contacto que lleva al bombilla delantera, cortándola con una tijera con un poco de cuidado.

Al quitar las dos lengüetas de contacto de las dos bombillas, estas se quedan locas sin sujeción, dándoles en uno de sus extremos (sin invadir las zonas de contacto eléctrico), un poco de loctite



gel con resina de caucho, es un pegamento igual que el loctite pero parece gel y no gotea ni se escurre, es muy practico para estas operaciones, lo comercializa Ceys.

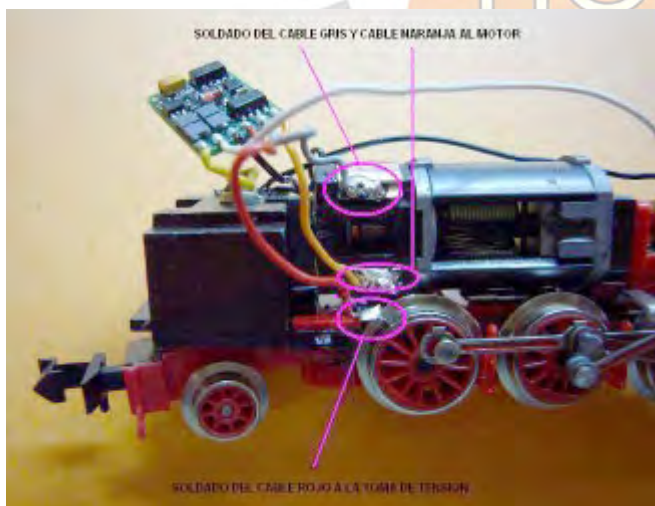
Estañaremos los dos pequeños contactos de salida de tensión que se encuentran al lado de las ruedas, y también haremos lo propio con los dos contactos del motor, estos últimos aplicando el menor



calor posible para no dañar los contactos internos de las escobillas del motor.

Yo lo que suelo hacer con los decos que no tienen funda termo-retractil de protección es darle con un spray especial un recubrimiento de barniz sobre el deco para protegerlo de posibles malos contactos de este con alguna parte del chasis o de la carcasa.

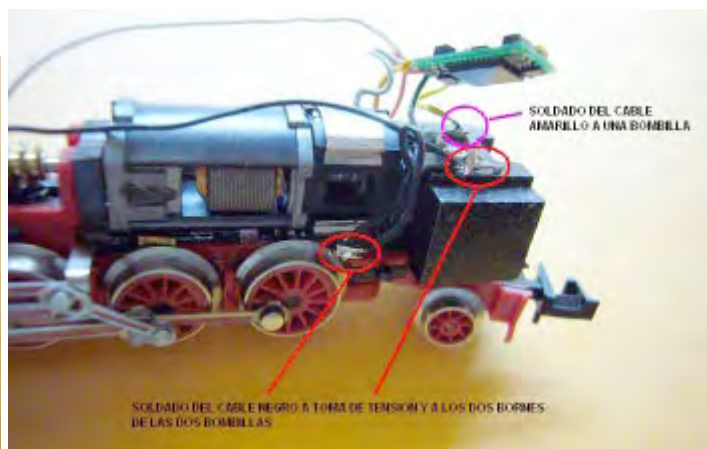
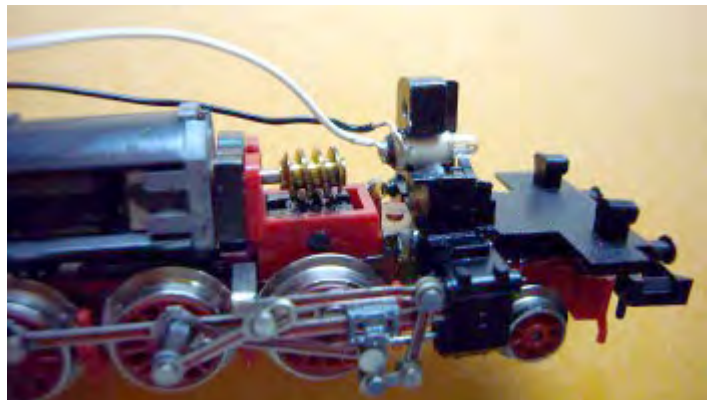
Ahora ya entraremos en las soldaduras a realizar en el chasis, el cable rojo a una de las tomas de tensión de la maquina, el negro al otro extremo de conexionado de tensión, los cables gris y naranja a las dos tomas de contacto del motor, el cable amarillo a la parte central del casquillo de una bombilla y el cable blanco a la otra parte central del casquillo de la otra bombilla.



En las fotos se aprecian las conexiones a realizar.

Ahí que tener en cuenta una cuestión, al quitar la pieza de conexionado general que llevaba, hemos eliminado el conexionado común de las bombillas, teniendo que llevar dos cables de la toma del negro (común), a los dos casquillos laterales de las bombillas, en la foto anterior se aprecia como se conectan estos cables auxiliares que tenemos que poner y en la foto de abajo vemos el conexionado de la bombilla delantera.

Digitalización de a BR64 de Minitrix (Referencia 2030)



Realizadas todas estas operaciones, probaremos sobre vía el funcionamiento de la maquina para apreciar cualquier fallo si lo hubiera para poderlo corregir.

Realizadas las comprobaciones, cubriremos con cinta aislante el deco y los dos cables que van hacia la bombilla delantera, uniendo con cuidado la carcasa con el chasis.



He aquí el resultado satisfactorio de la digitalización de esta maquina, dando un gran resultado en nuestras maquetas, tanto en su estética (es muy bonita), como en su funcionamiento.

A continuación voy a hacer una pequeña relación de CV,s que se pueden utilizar para el buen funcionamiento de esta maquina que son recomendables introducir aunque en ciertos valores se pueden cambiar a gusto del consumidor. Con estos valores da un aire muy realista del rodaje de esta maquina.

- CV 1: Dirección de la maquina = Por defecto es la dirección 3.
  - CV 2: Tensión mínima de arranque = 10
  - CV 3: Tensión de aceleración = 3
  - CV 4: Temporización de frenado = 2
  - CV 5: Velocidad máxima = 30
  - CV 6: Velocidad media Vmid = 15
  - CV 8: Reset del decodificador = 8
- ( Activamos maniobras con la F3 )

Espero que la explicación haya sido fácil de entender con las fotos como ejemplo practico a la hora de la digitalización de la maquina.

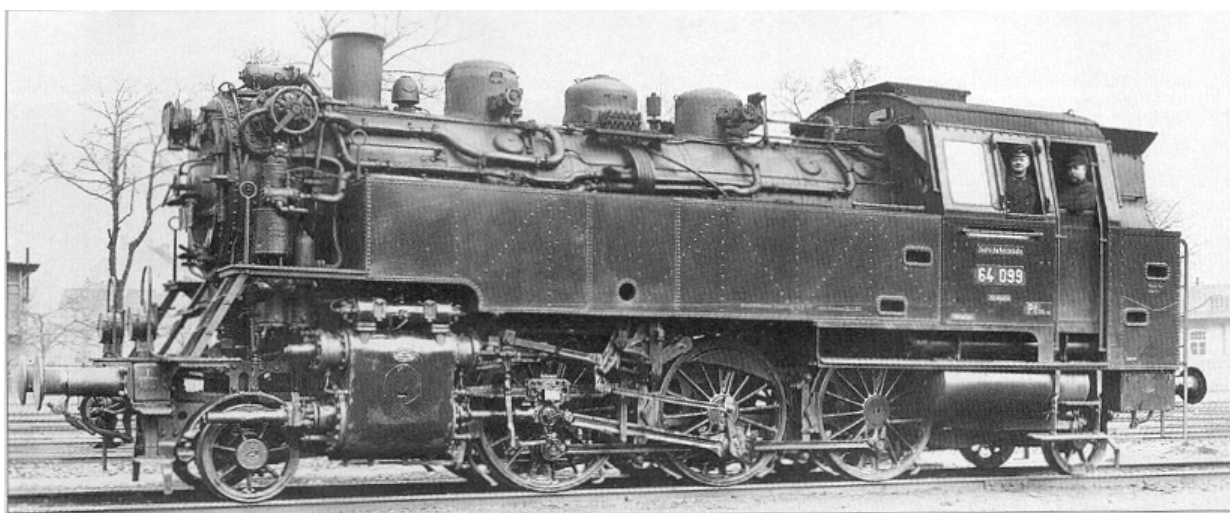
Rafael Lairla Sisamon ( Persy31 )

A continuación una pequeña reseña historica de la BR64 realizada por el compañero Jose Luis Monforte

## BR64 Un poco de Historia

Jose Luis Monforte

El programa de estandarización emprendido por la DRG, también abordó las locomotoras destinadas a líneas secundarias. Se intentaba apartar series “viejas y cortas” procedentes de los ferrocarriles de los landers. El fruto de esta “normalización” fueron las series 24 y 64.



Estas locomotoras de concepción unificada, su diseño básico es prácticamente común. a diferencias de una notable cantidad de “fiascos” creados por la oficina de diseño de la DRG, no solo resultaron unas buenas máquinas, sino que aportaron rendimientos por encima de las expectativas en ellas depositadas.

### BR24

Construcción entre 1928-1940 96 unidades  
 Potencia 920 CV  
 Peso 57,4.T  
 La velocidad máxima era de 90 Km/h

### BR24's .....raras.

En 1932 la DRG trato de convertir dos unidades en locomotoras de alta presión, a ambas les fue instalada una caldera de 25 bar y 2 cilindros de doble expansión, el experimento fue un éxito en pruebas, pero las calderas no aguantaron y ya la DB las devolvió a su estado natural.

### BR64.

Esta fue la versión “reversible” de la 24, gracias a su simetría podía llevar la marcha de 90 Km/h en ambos sentidos sin necesidad de placa. De su versatilidad y eficacia hablan las unidades construidas.  
 Construcción entre 1928-1940 520 unidades  
 Potencia 950 CV  
 Peso del orden de 75 T.  
 La velocidad máxima era de 90 Km/h

### DATOS COMUNES A AMBAS SERIES

2 cilindros de 500\*660  
 Ruedas motrices d=1500 mm.  
 Presión de timbre 14 bares  
 Llevaban 3 domos. ¿Raro no? Uno era el regulador, otro el arenero y....¿el tercero? se trataba de un filtro-parrilla para purificar el agua.  
 Construidas por Henschel & Son en Kassel.

## BR64 Un poco de Historia

### HABLEMOS DE ESCALA N

En el mundo de HO los dos grandes de Europa Märklin y Fleischmann se lanzaron a la fabricación de la serie 24, no así la 64, la cual misteriosamente fue despreciada. Sus copistas oficiales, Paya con Märklin y JYESA con Fleischmann, sacaron a su vez sus versiones más o menos bien copiadas, más menos que más. En N es Minitrix, cuando era alguien, el que nos pone la gama a nuestra disposición.

#### BR 64

En 1970 Minitrix saca un modelo, que identifica como DRG/DB. Ref. 2030, que es la que se digitaliza en este artículo. No tengo datos del tiempo que estuvo en catálogo. Entre 1988-1993 aparece en versión DRG como 64 089 Ref. 12026. Entre 2000-2001 aparece en versión DRG como 64 089 Ref.12011. Fleischmann saca una magnífica versión de la 24047 con ref. 7141 en el 2003.

#### BR24

En 1973 y hasta 1981 aparece la 24052 Ref. 2028 Matriculada en DRG Ref. 2028. En 1982 y hasta 1985 cambia el número de matrícula pasando a 24043 DRG. En 1985 y hasta 1988 cambia la referencia a 12028. DRG. En 1988 y hasta 1995, año del crack de Minitrix existe una DRG 24058 con Ref. 12027. Fleischmann saca otra MAGNÍFICA versión de la 64345 con ref. 7063 en el 2003.

Jose Luis Monforte

