

## LA DRAISINA BR 701 (ART. 39970)



La nuova Draisina Märklin (foto di G.P. Cannata n. 1)

È arrivata a Vibaden agli inizi del 2008.

Il primo impatto è stato oltremodo positivo, ma raccomando tutti i fortunati possessori di vincere la *frenesia* del momento e di aprire la confezione protettiva solo e *soltanto dopo* aver letto accuratamente le istruzioni! Pazienza, pazienza, pazienza, pazienza.

### ***UN MEZZO VERAMENTE SPECIALE***

Si tratta di un mezzo speciale in tutti i sensi, dotato di tante funzioni che si è reso necessario utilizzare due tipi di codici diversi.

Questo strano dualismo nei comandi (codici 70 e 71 per i possessori di 6021), è dovuto al semplice fatto che, se le funzioni abbinate al primo codice sono spettacolari dal punto di vista sonoro (ben 8 se la 701 viene gestita dalle Central Station 1 e 2!), con il secondo si attivano le funzioni prettamente meccaniche, che consentono il sollevamento e la rotazione della piattaforma di lavoro e del pantografo, funzioni che potrebbero essere esiziali se distattamente avviate durante la marcia regolare della Draisina.



In marcia sarebbe pericoloso muovere la piattaforma di lavoro ed il pantografo  
(foto di G.P. Cannata n. 2)

### ***CONSIGLI UTILI***

È *preferibile* non sollevare il pantografo in assenza della linea aerea: durante una dimostrazione sulla piattaforma girevole ci siamo accorti, io e l'amico Tito Myhre, che il suo abbassamento può risultare difficoltoso se l'archetto si è sollevato troppo (perché non ha trovato l'ostacolo del filo della catenaria).

Verniciare gli isolatori del pantografo sarà possibile solo con un micro pennello e mano ferma (foto n. 10). Non si può di certo (!) svitare il pantografo, né ho inserito dei figurini negli interni. Come per gli Schienenbus, la sostituzione delle cerchiature è un'impresa ardua, quindi meglio evitare slittamenti.

Per i possessori della **6021** (Control Unit), in caso di mancanza di corrente (per un tratto sporco, per esempio), è *assolutamente* preferibile sollevare delicatamente la Draisina, allontanarla dal plastico e poi resettare (solo per chi possiede la Control Unit 6021) spingendo i pulsanti stop e go: infatti, se inavvertitamente avete *smanettato* a vuoto con la manopola di marcia, al ritorno della corrente digitale può verificarsi (come in quasi tutte le loco MFX) una pericolosa partenza a razzo che può, in caso di terribile collisione,

danneggiare i respingenti o distruggere la cerchiatura d'aderenza, dei due non so quale sia il peggior guaio...

**TRUCCO** *La Br 701 potrebbe comunque rimanere memorizzata a gran velocità e quindi, prima di riposizionarla sul plastico, controllatela su una lunga tratta dritta, pronti ad invertire la marcia e ad annullare l'eccessiva velocità.*



**Sarebbe opportuno alzare il pantografo solo sotto la catenaria (foto di G.P. Cannata n. 3)**

Ultima nota riguarda il pattino (**art. 103264**) che, come i più attenti avranno notato, è lo stesso degli Schienenbus; il suo funzionamento è buono, ma non sempre sfugge a qualche “mancamento”, dovuto ad un'imperfetta pulizia delle punte di contatto. Non stupisca poi che la Br 701 sembri un autobus su rotaia e ne abbia la stessa forma e lunghezza: ciò è accaduto proprio nella realtà e la Märklin ha usufruito così dello stampo degli Schienenbus per creare questo piccolo, rumoroso capolavoro di elettronica e meccanica.

*Ricordo che è meglio rivolgersi al proprio rivenditore di fiducia in caso di gravi problemi elettronici o meccanici. Alcune sostituzioni sono possibili solo se effettuate dalla Märklin.*



**La scaletta ruota in modo lento e realistico (foto di G.P. Cannata n. 4)**

Dopo le numerose prove, la 701 è stata ricoverata, per mantenerla al riparo della polvere, nel garage del *Bw*.

È preferibile estendere in una zona priva di linea aerea i parapetti della piattaforma di lavoro o abbassarli sempre manualmente, ma senza timori perché sono metallici. È sufficiente accompagnare delicatamente il movimento e se qualche *criticone* pensa che sarebbe stato meglio motorizzare anche questa funzione, lo *strozzo*.

Confronta le **foto n. 4 e 5**.

Il mio impianto, quando era ancora gestito solo dalla Control Unit 6021 (affiancata da 2 Control 80 f), non mi consentiva di ascoltare la “voce” della Draisina Br 701 al completo (una funzione sonora era poi appannaggio esclusivo della Central Station 1).

Solo sul banco di prova o nella tratta d’immissione al plastico, attenzione quest’ultima del tutto isolata (sia per la corrente di trazione “B” che per la corrente “O” di massa) potevo utilizzare una Mobil Station 1 e udire i suoi molteplici suoni (vedi anche le **foto** del mio **4° Capitolo**).

### ***AMBIENTAZIONE STORICA***

Poiché nella veste presentata dalla Märklin la Draisina spazia temporalmente dal 1968 al 1993, la stessa rimarrà chiusa nel garage

sino al 2005 e, poi, quando torneremo idealmente al 1949, per altri 19 anni sino al 1968.

In tutto la Br 701 resterà inattiva per 25 anni (o, come ho spiegato nel mio libro, per 25 settimane reali).



La Br 701 è pronta per il lungo sonno nel garage del Bw i parapetti metallici della piattaforma di lavoro mobile sono in posizione di riposo (foto di G.P. Cannata n. 5)

## **ESSENZIALE OPERAZIONE DI MANUTENZIONE**

Da quando uscì nel 2003 la Br 103 (foto n. 6), che suscitò grande meraviglia tra gli appassionati Märklin e invidia tra gli eterni detrattori della Casa tedesca, è stata accumulata, da parte dei fortunati possessori di questi locomotori, carrozze ristorante o vagoni prova linea, una grande esperienza. La Märklin, ulteriore plauso, già nei primissimi libretti di istruzioni, raccomandava alcune semplici operazioni da effettuare sui pantografi mobili, ma ciò non toglie che, come mi è accaduto, il filo di un pantografo fosse stato avvolto (certamente in fabbrica) con una spira in meno: e, se il filo è lento, il movimento avviene irregolarmente o cessa del tutto. Spero che non vi accada mai, io ho preso il coraggio a due...*pinzette* ed ho risolto, ma non mi sento di consigliare questa operazione ad altri.



**Primo locomotore Märklin ad avere il pantografo mobile digitalmente (foto n. 6)**



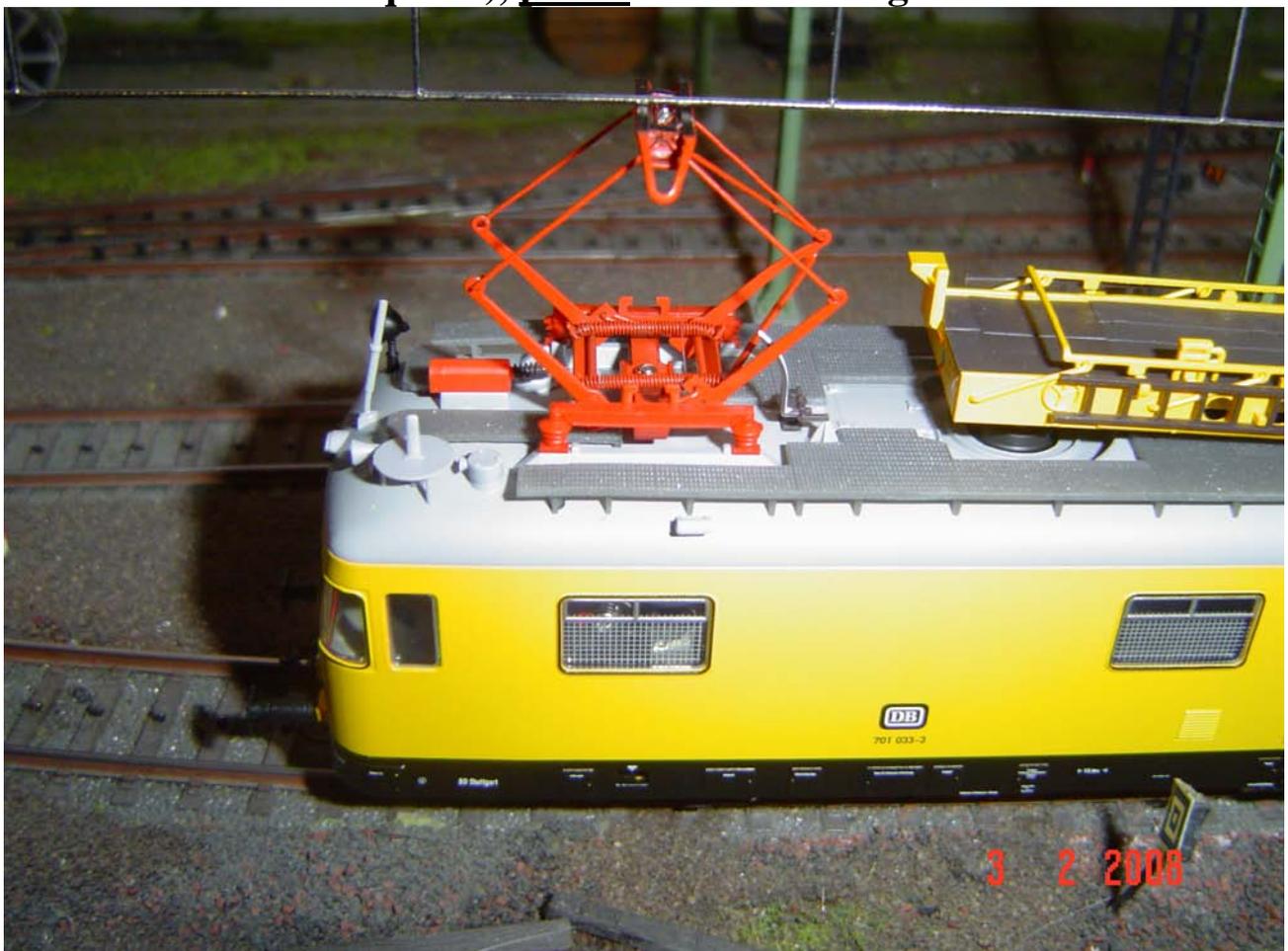
**Il lavoro sulla linea per la manutenzione della catenaria (foto di G.P. Cannata n. 7)**

Questa stupenda Br 701 ha un unico pantografo, che nella realtà serve per testare la tesatura dei fili dopo gli interventi del personale di linea e non certo per l'alimentazione (è una Diesel e si sente bene dal chiasso che fa!). L'archetto è mobile, grazie alle molle viene sollevato, è invece abbassato, come avviene per tutti gli altri pantografi, grazie ad un refe sottilissimo e quasi invisibile. Nelle foto seguenti l'essenziale e semplice operazione da effettuare sul pantografo nel caso di un lungo periodo di quiescenza. Luca Micheli, titolare del negozio Shop in Shop Märklin di Bergamo, mi fece notare queste istruzioni specifiche che persino il sottoscritto, *mea culpa*, aveva bellamente trascurato.

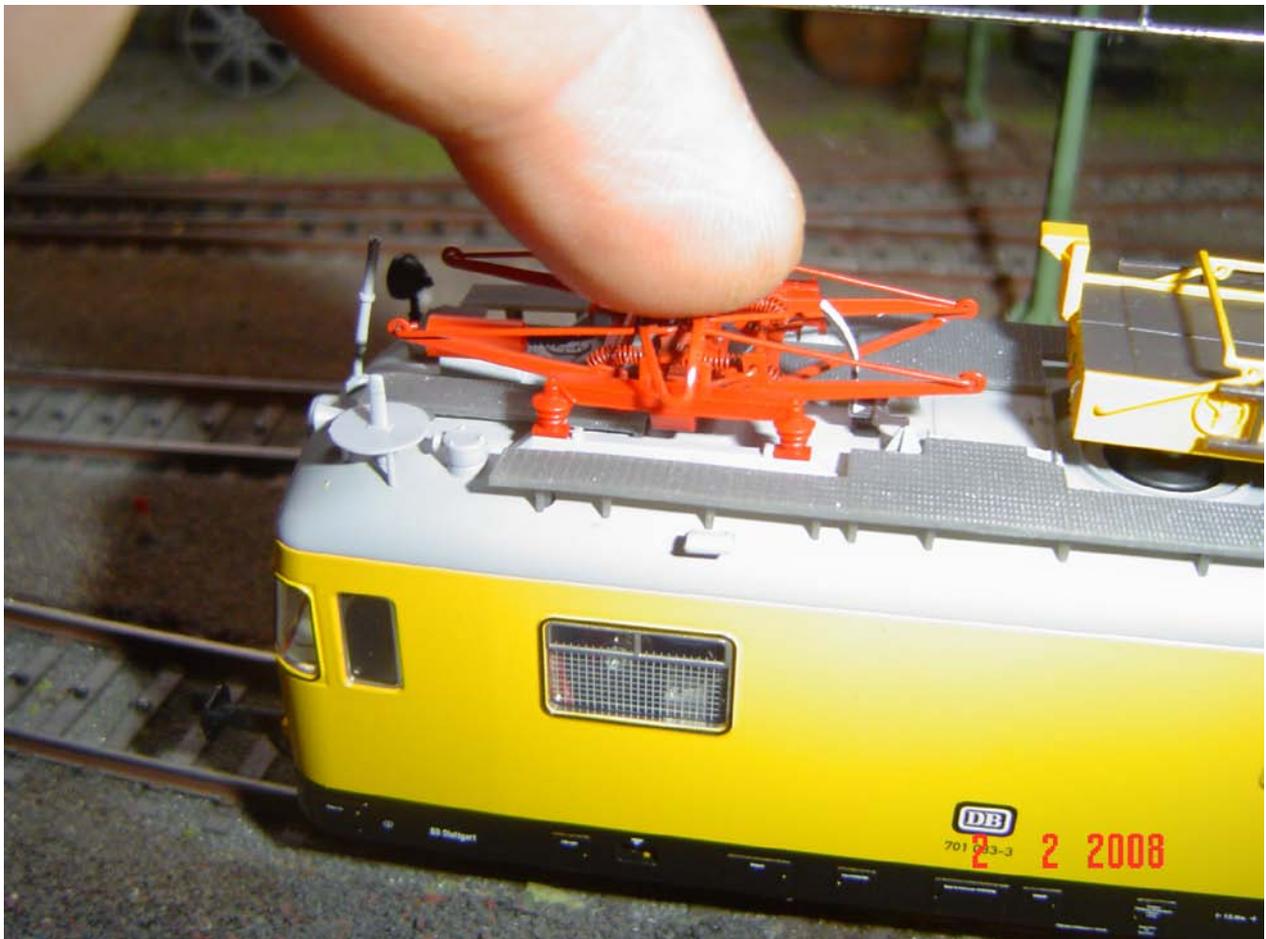
Questa *operazione-riposo* ricordo che va fatta su tutte le loco, carrozze e mezzi di servizio dotati di pantografi sollevabili digitalmente tramite motori piezoelettrici.

Una volta deciso di ricoverare per un lungo periodo un mezzo dotato di pantografo mobile si deve:

- a) sollevare digitalmente il pantografo (come nella **foto n. 8**);
- b) abbassare manualmente lo stesso, incastrandolo delicatamente (**foto n. 9**);
- c) scrivere per prudenza su un foglio (inserendolo nella scatola o in vetrina) che il pantografo si dovrà assolutamente liberare (come avvenuto all'acquisto), prima di rialzarlo digitalmente.



**In questa immagine il filo è quasi invisibile (foto di G.P. Cannata n. 8)**



Si abbassa il pantografo manualmente e lo si incastra (foto di G.P. Cannata n. 9)

**Una forzatura del filo non è auspicabile!**

Nella **foto n. 8** il filo che regola il movimento del pantografo è visibile solo portando a 200% la risoluzione, mentre nelle **foto n. 10 ed 11** l'angolazione della luce mette in evidenza il sottilissimo refe... smascherandolo!



**Il pantografo si alza grazie alle molle ad un filo sottilissimo azionato dal motore piezoelettrico (foto di G.P. Cannata n. 10)**

C'è da dire che questa tecnologia, dopo molti anni di prove, sta dando ottimi risultati, fermo restando che necessita di grande attenzione da parte del modellista proprietario. Nella **foto n. 12** una 701 dal vero.

**TRUCCO** per evitare di danneggiare il meccanismo vi raccomando, quando abbassate manualmente il pantografo per riporre la Draisina 701, di verificare, se necessario utilizzate una lente d'ingrandimento, che il filo sia effettivamente rientrato... io recentemente non l'ho fatto e il micro filo si è impigliato nel pantografo. Quando, alcune settimane dopo ho fatto rialzare l'archetto per un pelo non ho tagliato il refe! Fortunatamente sono intervenuto con un potente visore, ho sganciato il tutto, ma il filo del pantografo si era memorizzato per un sollevamento esagerato: ho dovuto operare con il regolatore F4 (del secondo codice Motorola o FX che sia) per regolarizzare il tutto.  
E non è detto che funzioni!!



**La Draisina con gli isolatori verniciati (foto di G.P. Cannata n. 11)**



**La Draisina ripresa in epoca recente DB AG (foto n. 12, tratta da Internet)**

La Märklin nel 2009, in una serie speciale, ha prodotto la Draisina in colorazione rossa originale serie TVT 621.9 (art. 39971), d'epoca III. Nel 2011 uscirà la versione d'epoca V DB AG (art. 39972), dotata, come quella della **foto n. 12** di pantografo monobraccio. Tutte queste versioni, pur interessanti e per di più prodotte in serie limitate, sono dotate di suoni, ma nessuna ha funzioni meccaniche: quindi niente torretta o pantografo mobile.

### ***QUANTO PESA E RICAMBISTICA***

<b>LOCOMOTORE</b>	<b>Br 701 art. 39970</b>
peso	<b>345 grammi</b>
pattino	<b>103264</b>
pantografo	<b>Rivenditore (sostituibile in Fabbrica)</b>
cerchiatura	<b>7154 (difficile da sostituire)</b>
illuminazione	<b>led</b>
carboncini	<b>Assenti nel motore 230843</b>

Gian Piero Cannata

