

**ET 91 01, il penultimo modello del 2011**

Märklin art. 37581 – (III parte)



Foto n. 1: ET 91 01 Märklin a Vibaden, colorazione e scritte del 1953/1967.

*Presentazione del secondo modello Märklin*

**Brano tratto dalla II parte:**

*Assente, la striscia chiara anche nella colorazione rosso/crema che fu applicata nel 1953. Di quella elettromotrice reale esistono foto a colori, un po' sbiadite dal tempo. In questa nuova veste cromatica la Trasparente viaggiò sino al 1971 (N. di A. aggiunta: nel 1968 fu però cambiata la numerazione), con identici pantografi a forbice, di tipo moderno, ma con gli usuali fanaloni.*

**Il modello della [foto n. 1](#) è il secondo della Märklin, ha ora l'iscrizione ET 91 01 ed è stato fotografato durante le prime prove a Vibaden.**

**Come vedete ancora non sono inseriti il macchinista ed i passeggeri.**

**I pantografi si alzano correttamente anche molto in alto anche se, nella [foto n. 2](#), il tratto di linea aerea è particolarmente basso a causa della salita/discesa in prossimità della galleria, che nella foto è a poche decine di metri (in H0) a destra.**



Foto n. 2: ET 91 01 Märklin a Vibaden, pantografo in un punto con linea bassa.

### *Istruzioni ancora carenti*

Da qualche tempo mi tocca rimbocarmi le maniche sempre di più per scoprire i diversi errori dei libretti d'istruzione Märklin. A volte non riesco nemmeno a scovarli tutti.

### *Un trucco per non invertire la cassa*

In questo libretto per esempio viene riproposta la silhouette della 491 001, che, come è noto anche ai *sassi*, aveva due diversi tipi di pantografi. Ergo quel disegno (della [foto n. 3](#)) non serve a nessuno che abbia acquistato la seconda versione, che ha pantografi a forbice identici. Inoltre sempre nel disegno sembra che i contatti tetto/cassa siano a “V” rovesciate, aperte in basso... un partenopeo direbbe: “Quando mai!”. E avrebbe ragione, perché si vedono bene nelle [foto n. 4 e n. 5](#) che i suddetti contatti altri non sono che lamelle piegate che vanno a toccare i relativi contatti sui tetti. Quindi sarebbe più corretto far capire ai märklinisti che, dove ci sono tre lamelle sulla sommità della “ritirata” centrale, quello è la zona del tetto con tre contatti e dove ce ne sono due ecc ecc. Chissà se alla Märklin esiste un *ufficio per la complicazione delle cose semplici*?

Non me ne ero accorto, per la prima “Trasparente” nemmeno io.

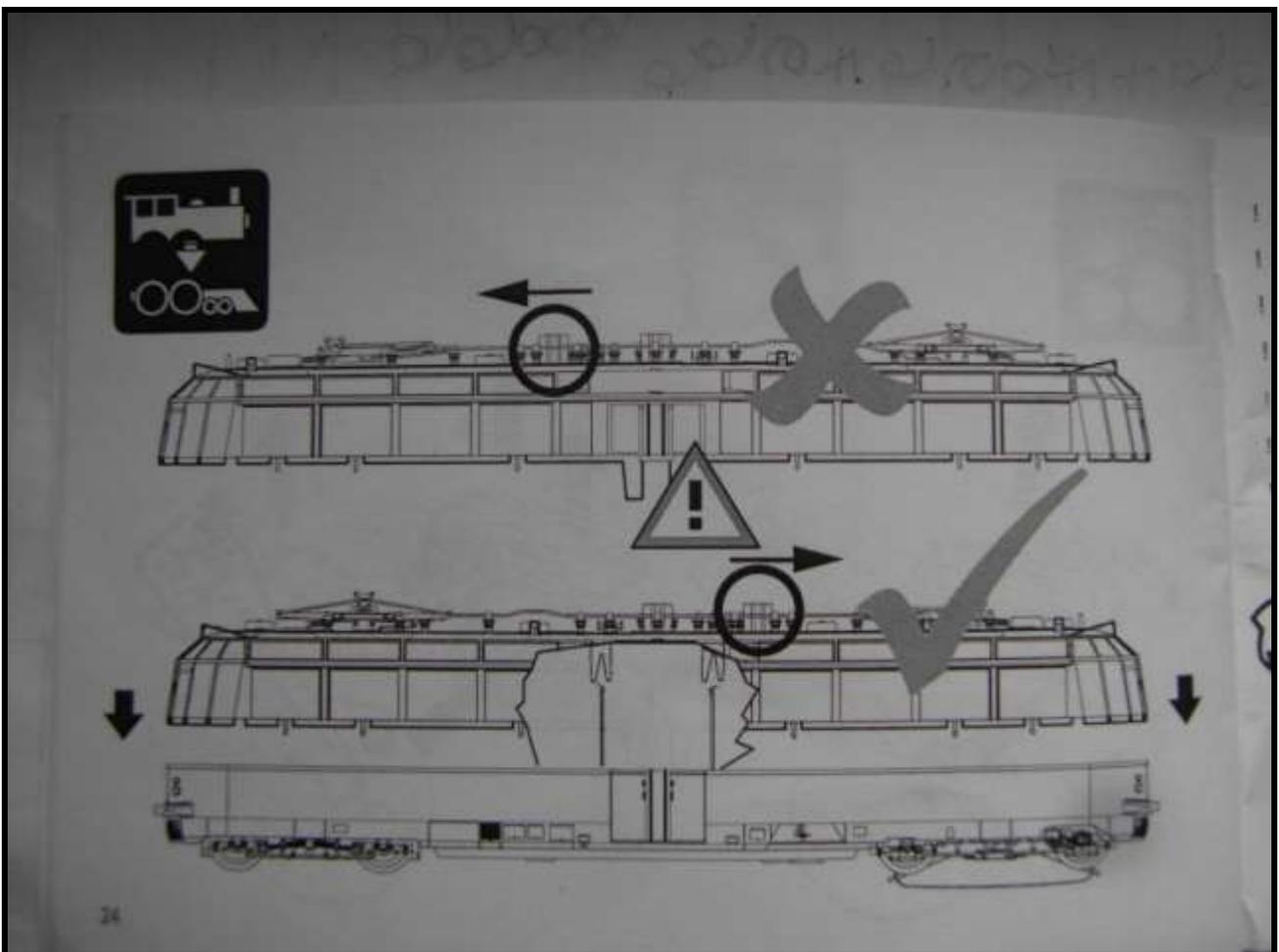


Foto n. 3: ET 91 01 Märklin, istruzioni che raccomandano di non invertire la parte superiore, ma è erroneamente ancora presente il pantografo a ginocchio!

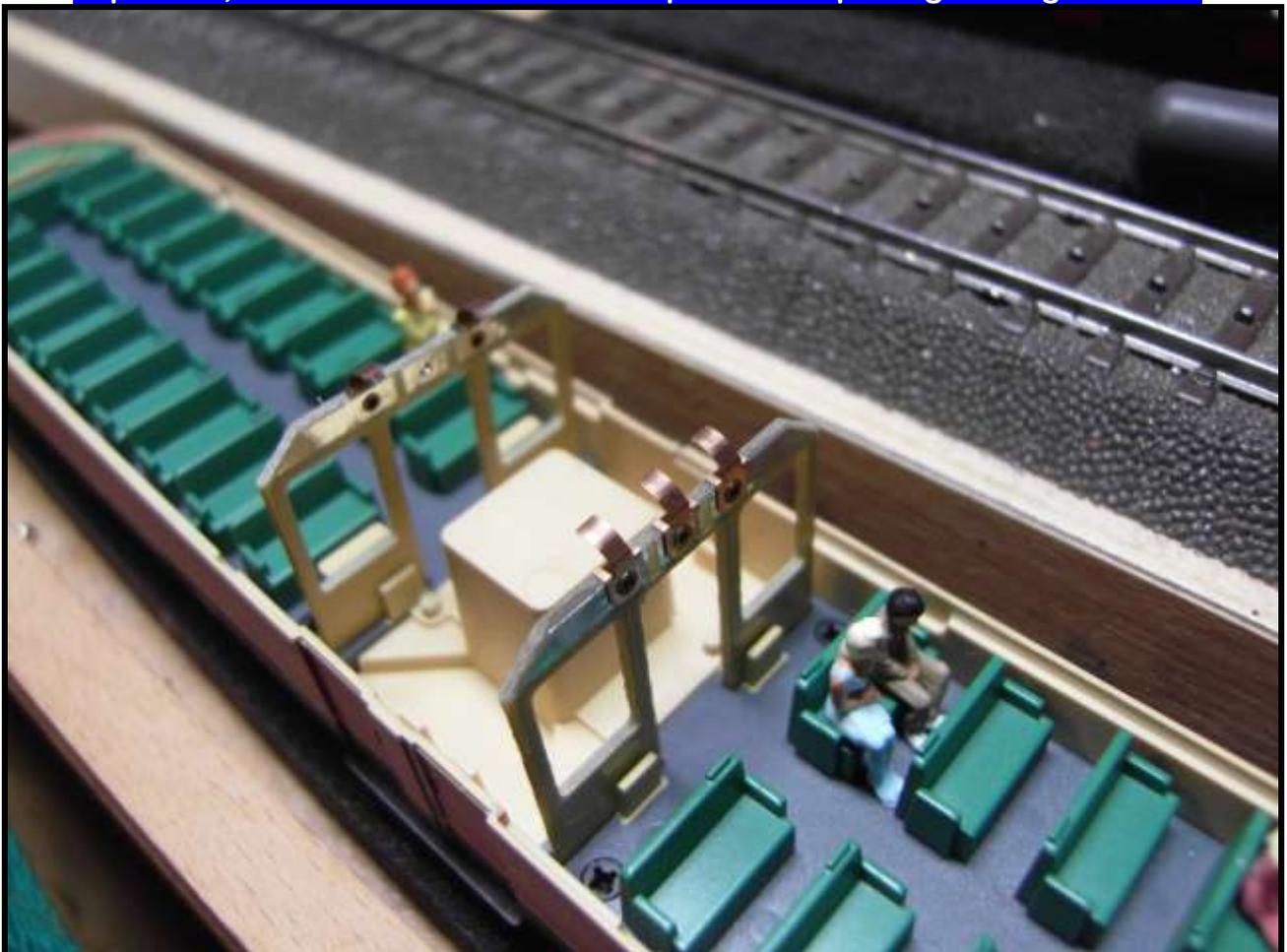


Foto n. 4: ET 91 01 Märklin, le lamelle di contatto, 3 nel lato in primo piano

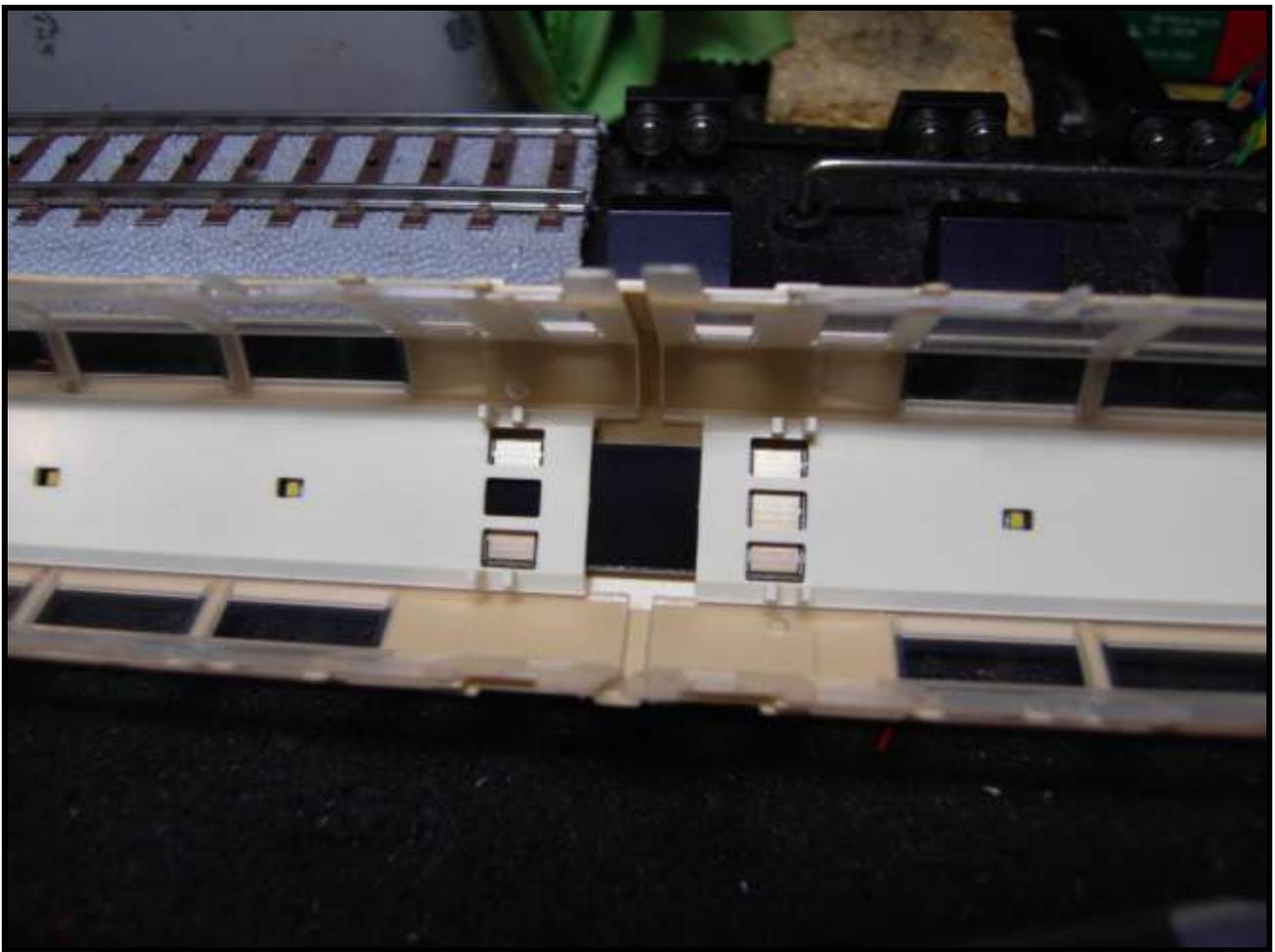


Foto n. 5: ET 91 01 Märklin, le lamelle di contatto sul tetto 3+2 per lato

### *Nelle istruzioni un pantografo alla rovescia*

Chiedo ancora scusa, ma non mi ero inoltre accorto nella I parte di questo Capitolo dedicato alla “Trasparente” (torna alla [foto n. 20](#) della I parte), che il pantografo a forbice, nelle istruzioni, è posizionato al... contrario! E l'errore è stato ripetuto (galeotto fu il *copincolla...*) in questa seconda versione ([foto n. 6](#)): dunque è corretta la posizione del pantografo sinistro, che ha la diagonale di rinforzo internamente e non tocca la sovrastruttura che nasconde il motore che, al vero, serve a sollevare il pantografo (consulta per saperne di più espressamente il [Capitolo 41°](#) III parte, aggiornato nel giugno 2011); è del tutto errata la posizione del pantografo destro, nel disegno, il cui braccio diagonale colpirebbe la suddetta struttura e potrebbe oltretutto rovinarla, se abbassassimo il pantografo, il tutto si comprende bene dalla [foto n. 7](#). È vero che i märklinisti esperti avrebbero subito capito l'errore, ma un neofita?

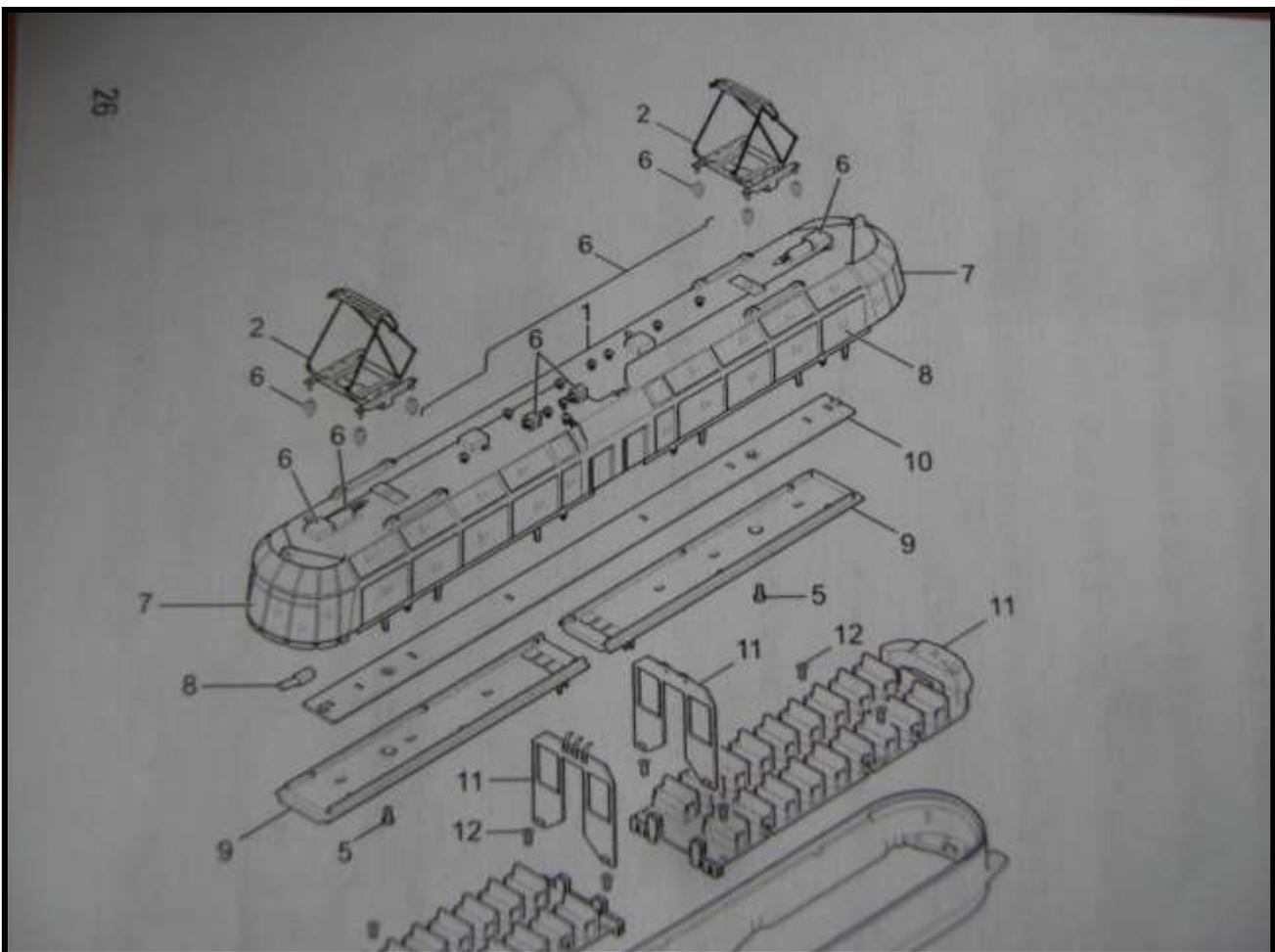


Foto n. 6: ET 91 01 Märklin, a rovescio il pantografo destro, corretto il sinistro



Foto n. 7: ET 91 01, il pantografo abbassato non colpisce la sua apparecchiatura di sollevamento se la diagonale di rinforzo è posizionata internamente.

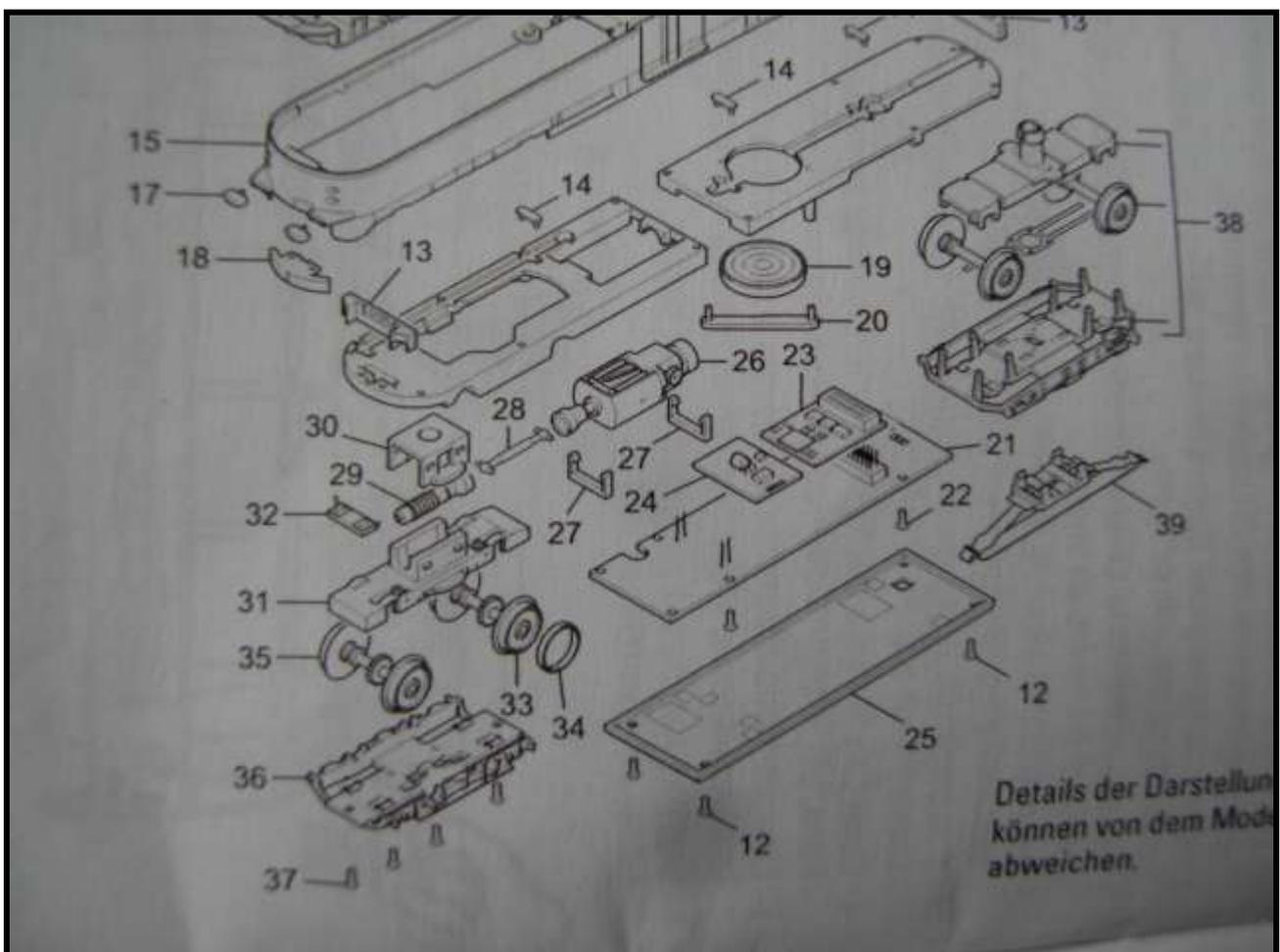
### *Ma dove sono le cerchiature?*

Proseguendo, sempre nell'esploso a pag 26 del libretto (parte bassa del disegno, **foto n. 8**) si vede che le cerchiature (per la verità ne viene indicata solo una, ricambio n. 34) sono posizionate nell'asse interno motorizzato.

Ma nella **foto n. 9**, i due anelli di gomma sembrano posti in diagonale opposto su due assi e il disegno non lascia dubbi...

Poi nella **foto n. 10**, che spiega come sostituire le cerchiature usurate e di cui mi sono già occupato nella I parte di questo **Capitolo 50°**, gli anelli sono posti su un solo asse e ciò è definitivamente confermato dalla mia **foto n. 11** del modello reale.

Chi avesse acquistato il secondo modello ora sa con precisione dove sono le cerchiature.



**Foto n. 8: nell'esploso le cerchiature sembrano posizionate sull'asse interno**

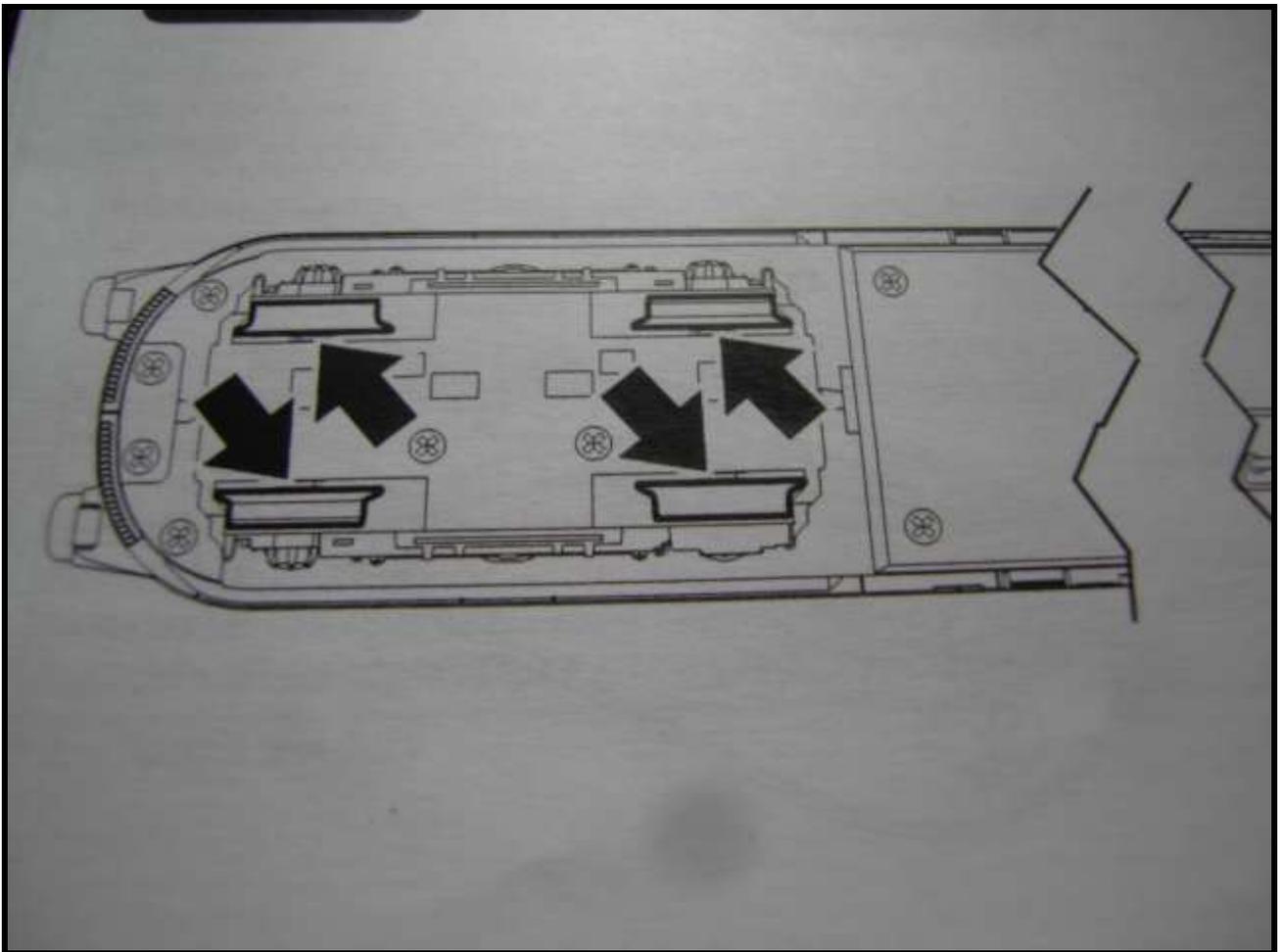


Foto n. 9: ET 91 01 Märklin, le cerchiature sembrano messe in diagonale

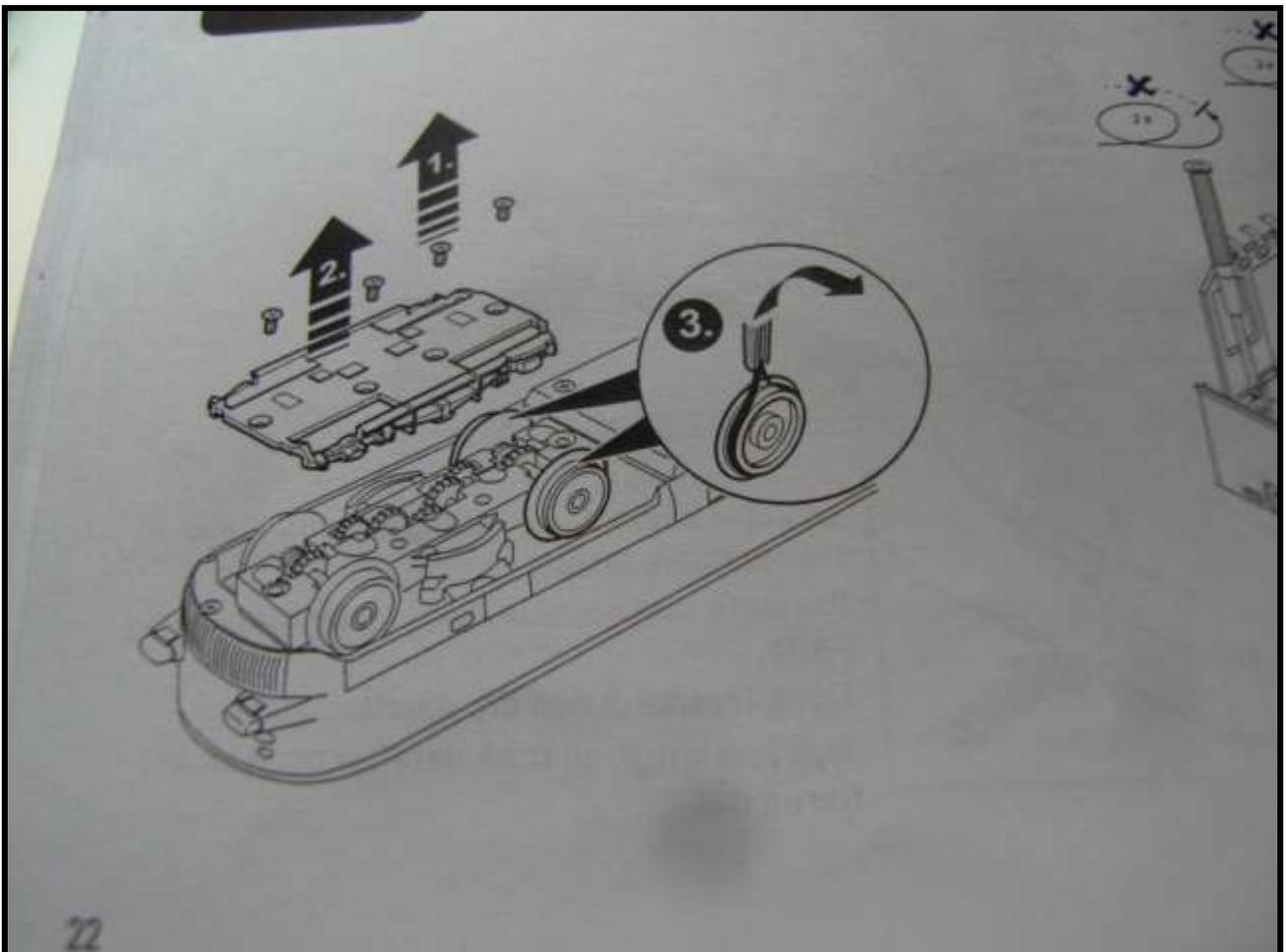


Foto n. 10: ET 91 01 Märklin, le cerchiature ora sembrano su un solo asse

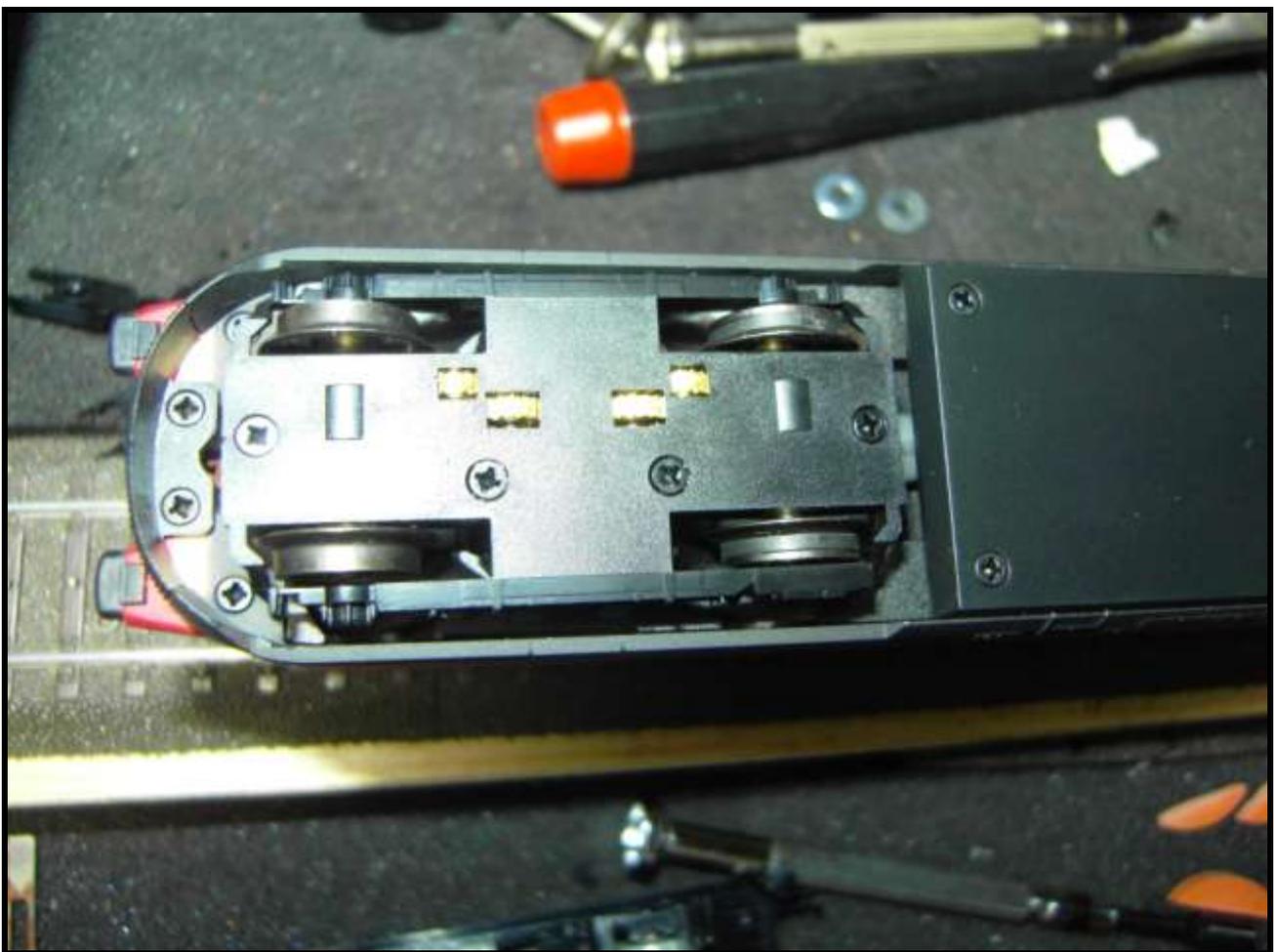


Foto n. 11: ET 91 01 Märklin, le cerchiature SONO su un solo asse

### *Ho causato Un problema nel mantello*

Purtroppo per aprire questo modello è necessario esercitare una certa pressione sulle vetrate. Ribadisco che, alla lunga, si renderà comunque necessario fare questa operazione perché, anche se non voleste mai inserire i passeggeri nella vostra elettromotrice e la voleste mandare in giro desolatamente vuota (come un'ET 91 01 *fantasma!*), dovrete prima o poi ingrassare il motore e quindi...

Orbene, o dovrei dire *ormale*, questa volta ho esagerato con la pressione esercitata, oppure la plastica era troppo aderente o montata a verniciatura non del tutto asciutta, insomma, mentre la prima volta la 491 001 mi si era aperta senza problemi, questa seconda *Trasparente* mi ha dato dei grattacapi, col risultato che il braccetto, 3° da sinistra nella [foto n. 12](#), della vetrata laterale, è letteralmente *esploso* e lo si capisce solo portando ad alto ingrandimento proprio la [foto n. 12](#).

Questa estrusione, come vedete, faceva curvare la vetrata in fuori.

Ho pensato persino ad un errore di montaggio, ma per fortuna ho rivisto le foto di quel lato e ho capito che dovevo intervenire io per il mio errore. *Ho sbagliato certo, ma non si poteva evitare un'operazione tanto rischiosa per aprire questa benedetta parte superiore?*

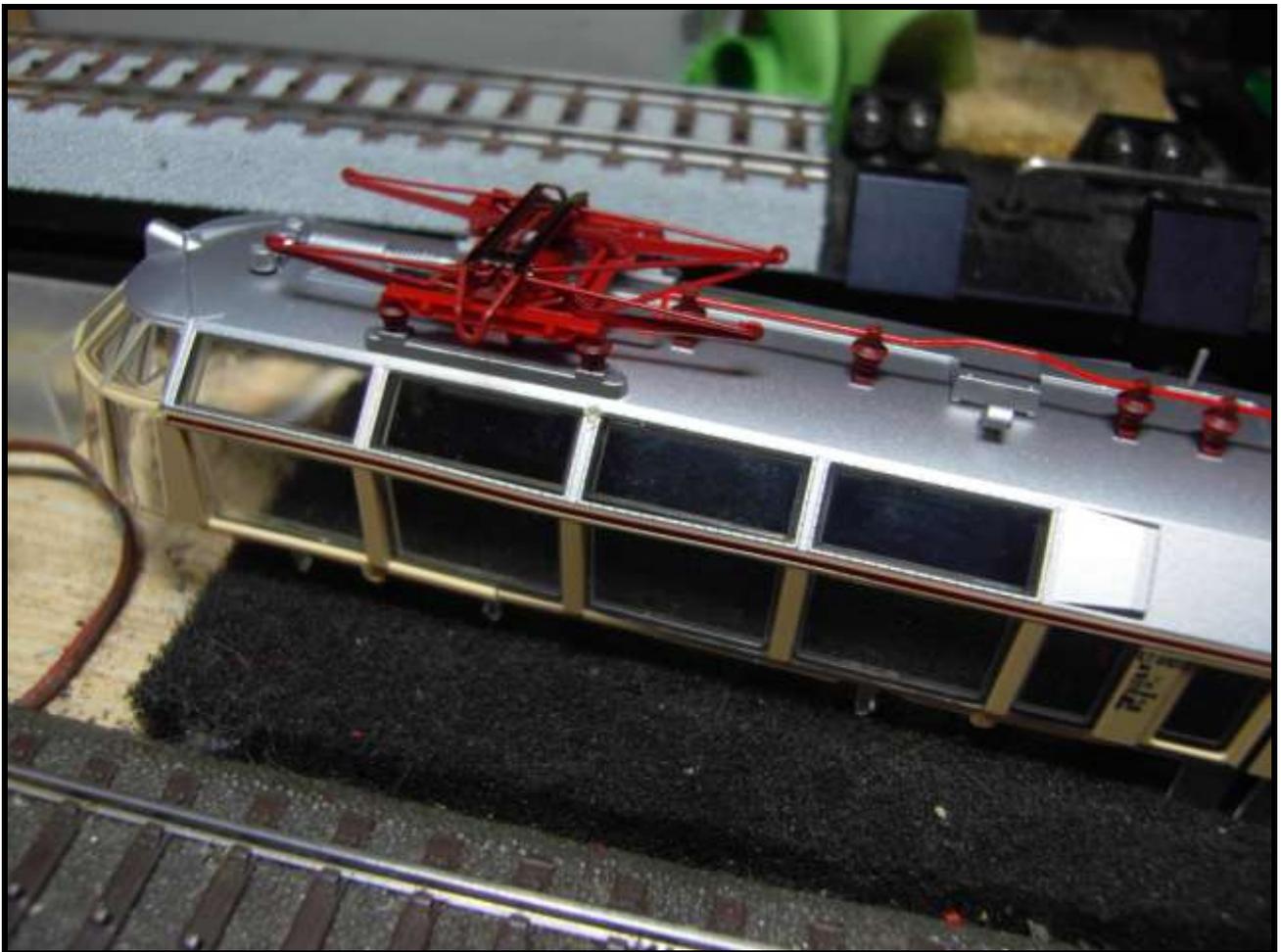


Foto n. 12: ET 91 01, il 3° braccetto della vetrata superiore è spezzato e porta all'esterno tutta la vetrata.



Foto n. 13: ET 91 01 Märklin, il terzo braccetto della vetrata superiore non

presentava alcun difetto prima dell'apertura ed è stato causato dalla pressione esagerata, da me esercitata, durante l'apertura della parte superiore.

### *Apertura e sistemazione dei passeggeri*

Dopo la faticosa apertura di questo, mio modello, ho iniziato a posizionare i vari personaggi. Ne entrano, occupando tutti i sedili, più di 40... una bella spesa. Mi sono preoccupato di non usare personaggi identici ai primi e ne ho fissati quando possibile due su ogni sedile.

Operazione, quella dell'incollaggio, che implica pazienza e tempi più o meno lunghi a seconda del tipo di colla usato.

Consigli con i collanti:

- a) con il Vinavil, o colle simili, non si rischia di rovinare la plastica dei sedili e una volta asciutta la colla è del tutto invisibile.
- b) Con le colle ciano acriliche si rischia di non avere nel tempo una tenuta perfetta e se imbrattate un sedile...
- c) Con le colle tipo Bostik si lavora bene, ma è necessario, per la "Trasparente", la massima precisione: non vi sono infatti pareti o scompartimenti che possano mascherare o nascondere errori di sbavature.

**Marche usate: Noch, Märklin e Preiser**



Foto n. 14: ET 91 01 Märklin, incollati i primi passeggeri



Foto n. 15: ET 91 01 Märklin, i nuovi passeggeri della Noch



Foto n. 16: ET 91 01, al termine dell'incollaggio i passeggeri saranno più di 40

## *Collaudo a Vibaden*

Dopo aver completato *l'umanizzazione* della Gläserne, è iniziato un collaudo di circa 30 minuti, simile a quello già descritto per il primo modello Märklin.

Unica differenza è che la elettromotrice ha viaggiato per la maggior parte del tempo nel cerchio interno che, percorso correttamente per la Germania a destra, comporta una salita e una livelletta in galleria che raggiunge il 42‰ (foto n. 22).

Per saperne di più consultate il mio **Capitolo 52°**, dedicato alla “Ludmilla”, nella II parte, al paragrafo “Prove finali a Vibaden e la salita della Schattenbahnhof”.



Foto n. 17: ET 91 01 Märklin, foto del collaudo a Vibaden



Foto n. 18: ET 91 01 Märklin, transito senza problemi sui deviatoi lunghi



Foto n. 19: ET 91 01 Märklin, il tetto è leggermente invecchiato



Foto n. 20: ET 91 01 Märklin, una foto ad altezza d'uomo in 1:87!



Foto n. 21: ET 91 01 Märklin, sta per affrontare una dura salita



Foto n. 22: ET 91 01 Märklin, la dura salita dentro la galleria di Vibaden



Foto n. 23: l' ET 91 01 Märklin riceve il *via libera* sul primo binario di Vibaden



Foto n. 24: l' ET 91 01 Märklin manovra su diversi deviatori

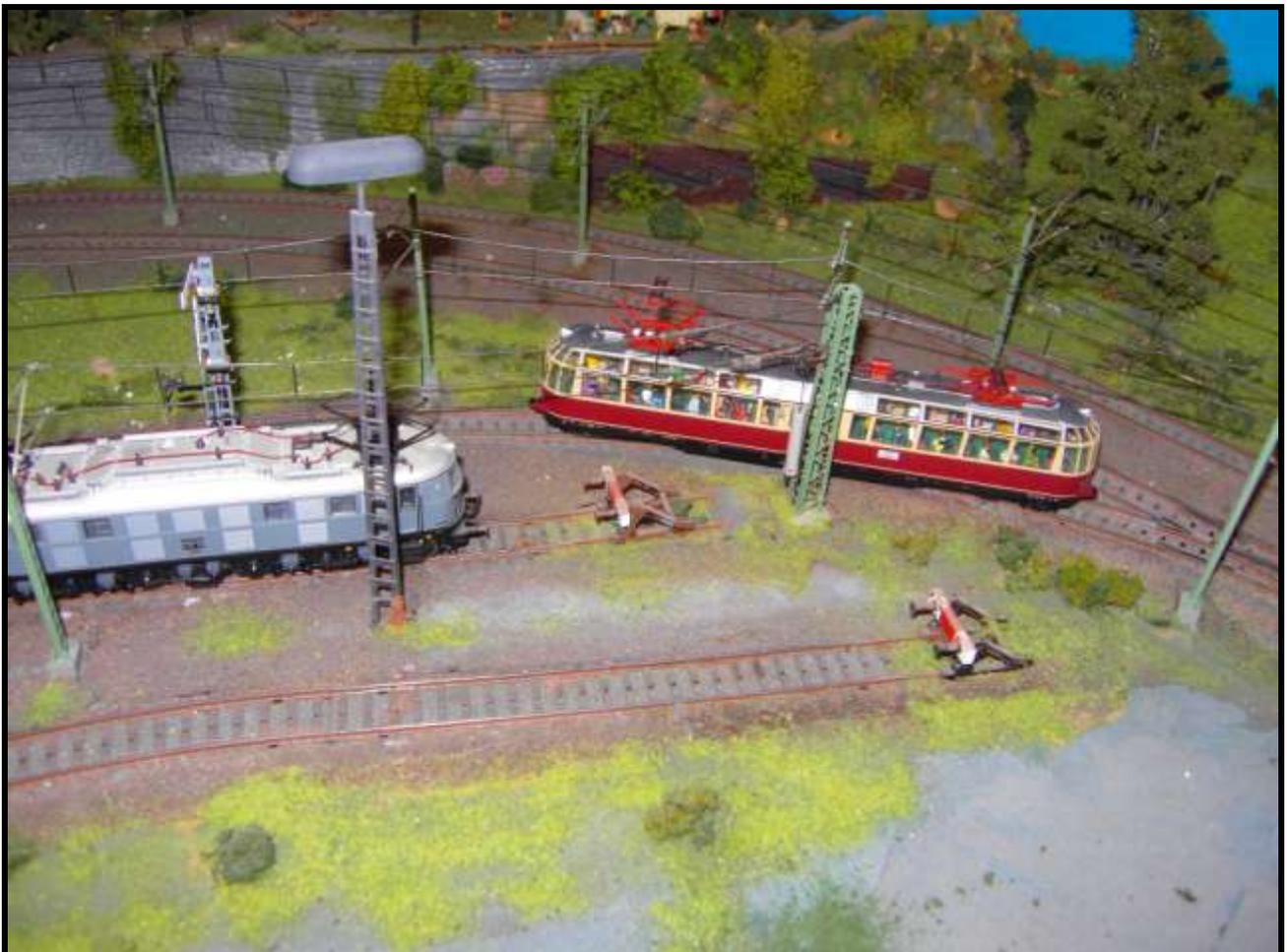


Foto n. 25: l'ET 91 01 Märklin si dirige nella zona dei deviatori stretti



Foto n. 26: l'ET 91 01 Märklin esce dalla zona della linea aerea per essere ricoverata in vetrina sino all'arrivo del 1953!

### *Regolazioni e nuovo annuncio di viaggio*

La regolazione standard (valori 255) con la CS 2 (60214) di ritardo per l'accelerazione ed il rallentamento consentono una partenza ed un arresto dolce ed estremamente realistico.

*L'annuncio di viaggio*, nella seconda versione di questa elettromotrice, è abbastanza ben udibile e comprensibile (agli *stranieri*, s'intende!), inizia con un "Damen und Herren..." e poi, con un augurio di una buona giornata turistica in ET 49 01. Alla presenza dell'amico Tito Myhre è stato così tradotto in grandi linee: "Signore e signori, le Ferrovie Federali vi augurano una buona giornata ecc".

### *In conclusione*

Modelli più belli e ben funzionanti è difficile immaginarli.

Dopo aver penato per anni nel tentativo di far viaggiare le mie *altre Trasparenti* sui i miei plastici senza che accusassero incertezze, penso soprattutto ai vecchi binari "K", posso finalmente disporre di due mezzi bellissimi e che si possono lasciare persino nuovi di zecca, tanto erano sempre curati e coccolati.

**Ribadisco il consiglio: se, ahimè, con le vere ET 91 01 e/o 491 001-4 non si può più viaggiare, almeno acquistate un biglietto (va bene, volevo dire staccate un assegno!) per farvi un giretto con almeno una delle sue gemelle, in tutto e per tutto, della Märklin!**

***Quanto pesano e ricambistica***

<b>Elettromotrici</b>	<b>491 001-4 art. 37580</b>	<b>ET 91 01 art. 37581</b>
Peso* (senza passeggeri)	<b>237 grammi</b>	<b>239 grammi</b>
pantografi**	<b>152560 + 152559</b>	<b>152560 x 2</b>
pattino	<b>138079</b>	<b>138079</b>
cerchiature	<b>656500</b>	<b>656500</b>
illuminazione	<b>154575 (LED)</b>	<b>156781 (LED)</b>
carboncini	<b>Assenti nel 156328</b>	<b>Assenti nel 156328</b>

\* nella ET 9101 il 2° pantografo a forbice pesa 2 gr. circa di più

\*\* nella ET 9101 sono uguali

**(fine III parte )**

**Gian Piero Cannata**

