

## eIT 1999, l'ultimo modello del 2014

Märklin art. 37582 – (IV parte)

*Arriva nel 2014 il modello Exclusiv della II Epoca DRG!*

Terzo e, per ora, ultimo modello della Trasparente.

Ultimo, ma in realtà ha la livrea (scialba, ma correttamente storica) e la nomenclatura del primo prototipo, databile intorno alla metà degli anni Trenta (foto n. 1).



Foto n. 1: l'eIT 1999 Märklin transita sul passaggio a livello di Vibaden.

*Variazioni estetiche del modello e confronti*

- a) livrea verde bruna dell'epoca impeccabile;
- b) fanaleria e prese d'aria modificate rispetto ai modelli precedenti come al vero;
- c) già dotato di un solo Lokführer (quindi è una automotrice mono-orientabile) e di oltre venti personaggi (con vestiti plausibili per l'epoca) con una colorazione direi poco ricercata;

d) pantografi ben sollevati dalla cassa, ma sempre i soliti con brutte ed inesistenti piegature (vedi la riproposta [foto n. 2](#)), per giunta semplificati, per loro valgono le critiche già da me espresse molte volte (recentemente nei [Capitoli 89° e 90°](#)).

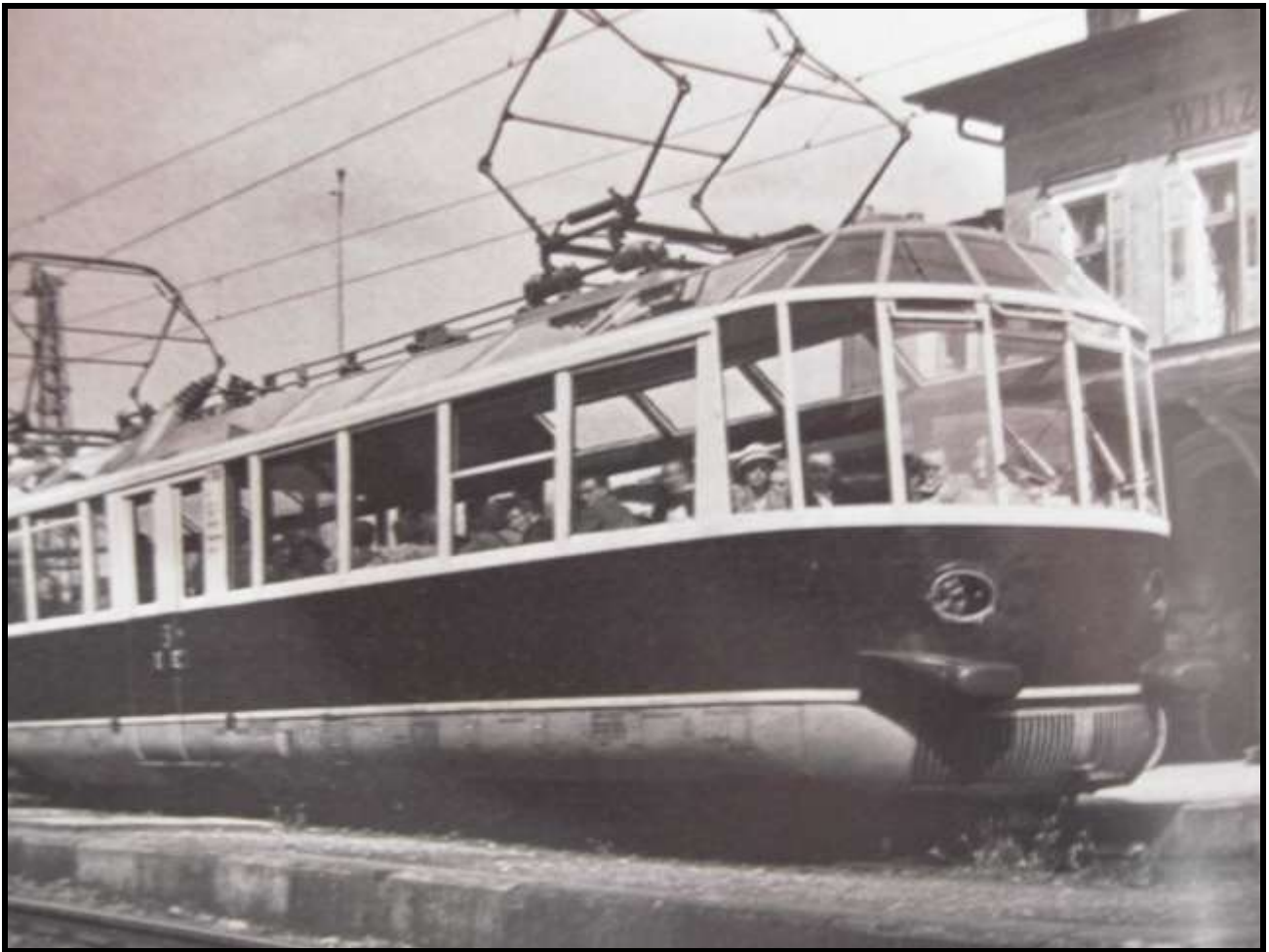


Foto n. 2: pantografi vecchio tipo della Trasparente senza alcuna piegatura.

### *Variazioni elettroniche del modello del 2014*

Per rendere molto appetibile questa automotrice, *fortunata* rispetto alla consorella, distrutta da un bombardamento nel 1943, è stato scelto un decoder mfx+ e una vasta gamma di funzioni luminose e sonore.

Attenzione... se non aggiornate la CS 2 (ultimo del 2014) la cabina di guida che apparirà nel sistema Profi o Specialista sarà quella della [foto n. 3](#), inoltre, e questo è più importante, non apparirà la funzione che si trova subito sotto il simbolo della apertura delle porte, questo è quello che corrisponde all'annuncio di stazione ([foto n. 4 e n. 5](#)).

Senza l'ultimo (a costo di ripetermi) aggiornamento 2014, la eT 1999 ha presentato, almeno nel mio modello, un *problema* d'inversione di marcia non ben identificabile di cui non parlo perché poi, (e *ridagli*) con *l'ultimo* ecc, non si è più presentato.

Per inciso, come spesso accade *l'icona* non appare e va cercata tra le vostre in dotazione o con l'aiuto di internet.



Foto n. 3: cabina di guida moderna che appare per la Trasparente del 1935, senza l'ultimo aggiornamento del 2014.

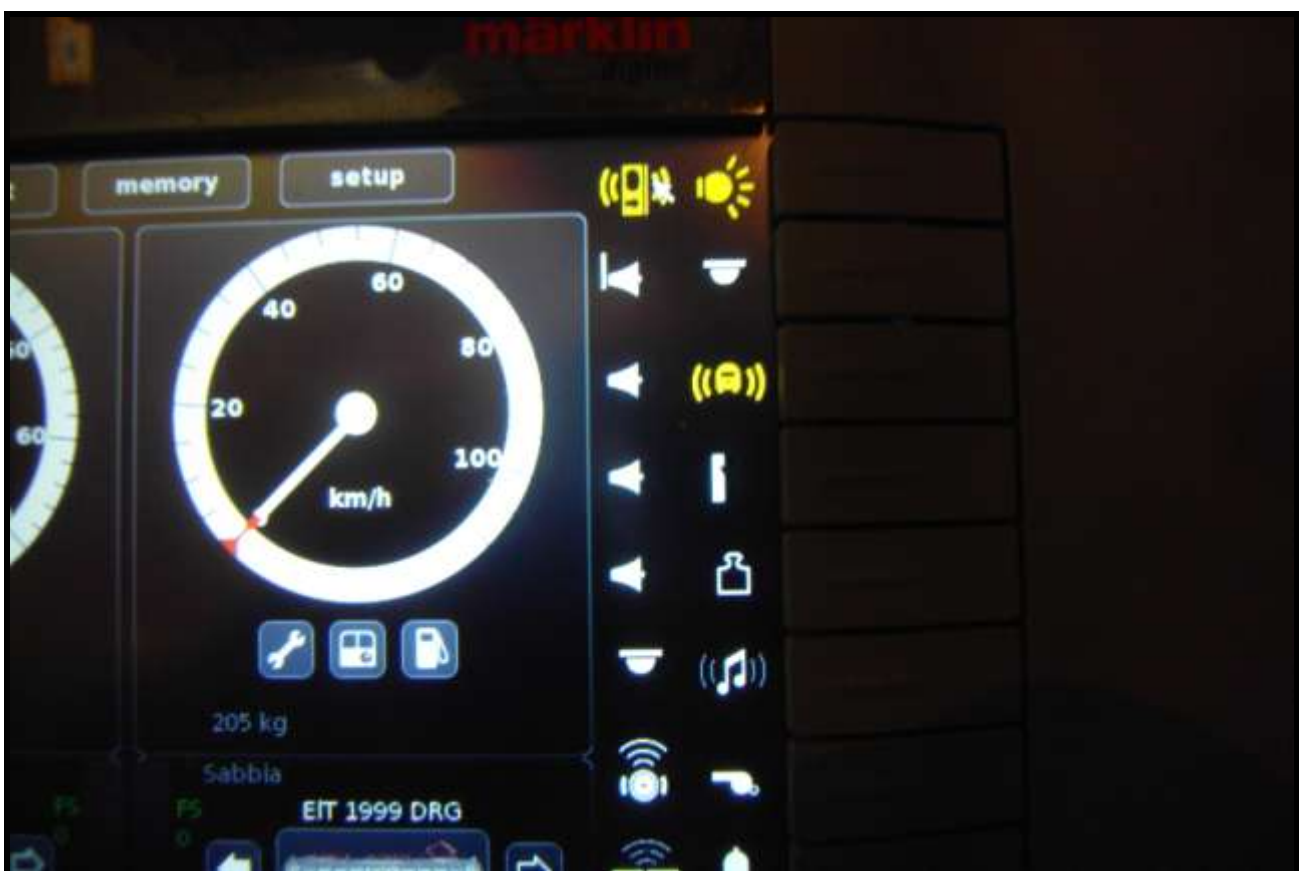


Foto n. 4: la funzione sotto quella dell'apertura delle porte NON appare se non con l'ultimo aggiornamento 2014, inoltre con il simbolo che vedete acceso (quello dell'apertura delle porte) la Gläserne non si muove! -



Foto n. 5: foto ravvicinata del simbolo di annuncio di stazione, subito sotto quello della chiusura delle porte, che non appare senza l'ultimo aggiornamento.

La cabina di guida che appare dopo la suddetta *irripetibile* operazione è quella di una *vera* Gläserne, con tanto di ampi parasole come nella [foto n. 6](#).

La strumentazione appare più che completa e, rispetto alla vecchia, *ma moderna cabina*, più complessa.

Importante ricordare che sia con il tradizionale quadro CS 2 a doppio tachimetro (cioè per due loco, [foto n. 4 e n. 5](#)), come nella funzione “cabina virtuale” la Gläserne non parte se non è stata disinserita la funzione *apertura delle porte...* insomma non si muove se non chiudete e non parte *per il rischio* di far cadere qualche passeggero! Questo accadeva anche al Donald Duck (vedi mio [Capitolo 77°](#) parte II).

Importante ricordare che l'inversione di marcia si può effettuare con la “cabina virtuale” solo a automotrice ferma e poi manovrando con lo stilo (o mouse) la leva delle [foto n. 6](#) e (ravvicinata) [n. 7](#) posizionandola su V o R; nella posizione intermedia, come è posta nella [foto n. 6](#), la macchina non si muove.

L'accelerazione, oltre che con lo stilo, si può attivare tramite la manopola di sinistra, mentre la destra provoca la frenata.

La funzione SiFa, o dell'uomo morto, non è attiva con il tradizionale quadro CS 2 a doppio tachimetro.



Foto n. 6: la cabina di guida di una vera Gläserne con completa strumentazione.



Foto n. 7: l'inversione di marcia si può effettuare con la cabina virtuale solo manovrando, da fermo, e posizionando con lo stilo su V o R la leva indicata dalla freccia del mouse, notate la nuova posizione (a destra) del pulsante SiFa.

Il pulsante SiFa, ora posizionato a destra (foto n. 7), si comanda con lo stilo o con la manopola sinistra, se il vostro impianto è dotato di

altoparlanti esterni si udirà chiaramente ogni 25/30 secondi la parola SIFA! Se non viene spinto il pulsante dopo 3 richieste (scritte o sonore) la automotrice si blocca all'istante... per la morte del Lokführer!!

Il pulsante (realistica, ma noiosa, a dire il vero, la continua *richiesta*) può essere anche disattivato premendolo (con lo stilo virtualmente) per circa 4 secondi e riattivato con la stessa procedura: se disattivato compare un nastro di colore argentato (foto n. 8).

Grazie all'amico Daniele Leporati, ho saputo come poter riattivare questa funzione, che piace molto ai miei nipotini: Daniele ha cercato e trovato su un sito americano le istruzioni, giacché non ne è fatto cenno in quelle scarne, per non dire altro, abbinata alle macchine con cabine moderne o antiquate (come spesso succede).



Foto n. 8: pulsante SiFa disattivato... compare un nastro adesivo, per riattivare la funzione SiFa si deve pigiare con lo stilo per circa 4 secondi e il nastro sparisce. Qui il nastro è comparso nella cabina virtuale della E 93 07.

### *Istruzioni, cambio cerchiature e lubrificazione*

Vi rimando a quanto già ampiamente trattato nelle prime parti di questo Capitolo... purtroppo nulla è cambiato nelle istruzioni, con i soliti errori da me evidenziati.

Ricordo a quanti che, come me, dotano il plastico di linea aerea (anche solo per un *uso estetico*) che alzando entrambi i pantografi si può incontrare una certa difficoltà di transito sotto la catenaria.

*Fortunatamente* almeno *l'esplosivo* è diverso e con giusto riferimento dei pezzi di ricambio adatti a questo modello della II epoca.



Foto n. 9: l'eIT 1999 Märklin con entrambi i pantografi in presa.



Foto n. 10: l'eIT 1999 Märklin entra nella stazione di Vibaden.



Foto n. 11: l'eIT 1999 transita sotto la catenaria moderna di Vibaden.



Foto n. 12: Vibaden, per quanto possibile, ambientata negli anni Trenta.





Foto n. 13: l'eIT 1999 con altri rotabili della II Epoca a Vibaden.



Foto n. 14: l'eIT 1999 Märklin durante le lunghe prove a Vibaden.

## *In conclusione*

Modello che non completa tutte le varianti cromatiche.

Come ho già spiegato nel **Capitolo 64°** (I parte) questa automotrice si trova spaesata sotto la catenaria moderna di Vibaden, ma questo è un problema non risolvibile se non dotandosi di un *secondo impianto*, cosa non proprio facile viste le ristrettezze delle case moderne.

Ormai mancherebbe solamente la variante cromatica dei primi anni Cinquanta e quella *tristemente famosa* per il grave incidente avvenuto all'automotrice panoramica Gläserne il 12 dicembre 1995 e, come è noto, da allora per il terribile impatto, la vera 491 è ricoverata in un capannone presso Augusta, per ora in attesa di...

Ribadisco il consiglio: se, ahimè, con le vere eIT 1999, ET 91 01 e 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!



**Foto n. 1: la 491 (Roco) transita sul passaggio a livello di Vibaden.**

## ***Quanto pesa e ricambistica del 3° modello del 2014***

<b>Elettromotrice</b>	<b>El T 1999 art. 37582</b>
Peso (passeggeri inclusi)	<b>237 grammi</b>
pantografi	<b>E 237 671</b>
pattino	<b>E 138 079</b>
cerchiature	<b>E 656 500</b>
illuminazione	<b>E 156 781 (LED)</b>
carboncini	<b>Assenti nel E 156 328</b>

**Questo 50° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 64 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana\*, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:**

**“questo libro è privo di errori di stampa”**

**Gian Piero Cannata  
Per ulteriori chiarimenti Tel. Wind 3476757098**

**\* alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**



**(IV parte e fine)**