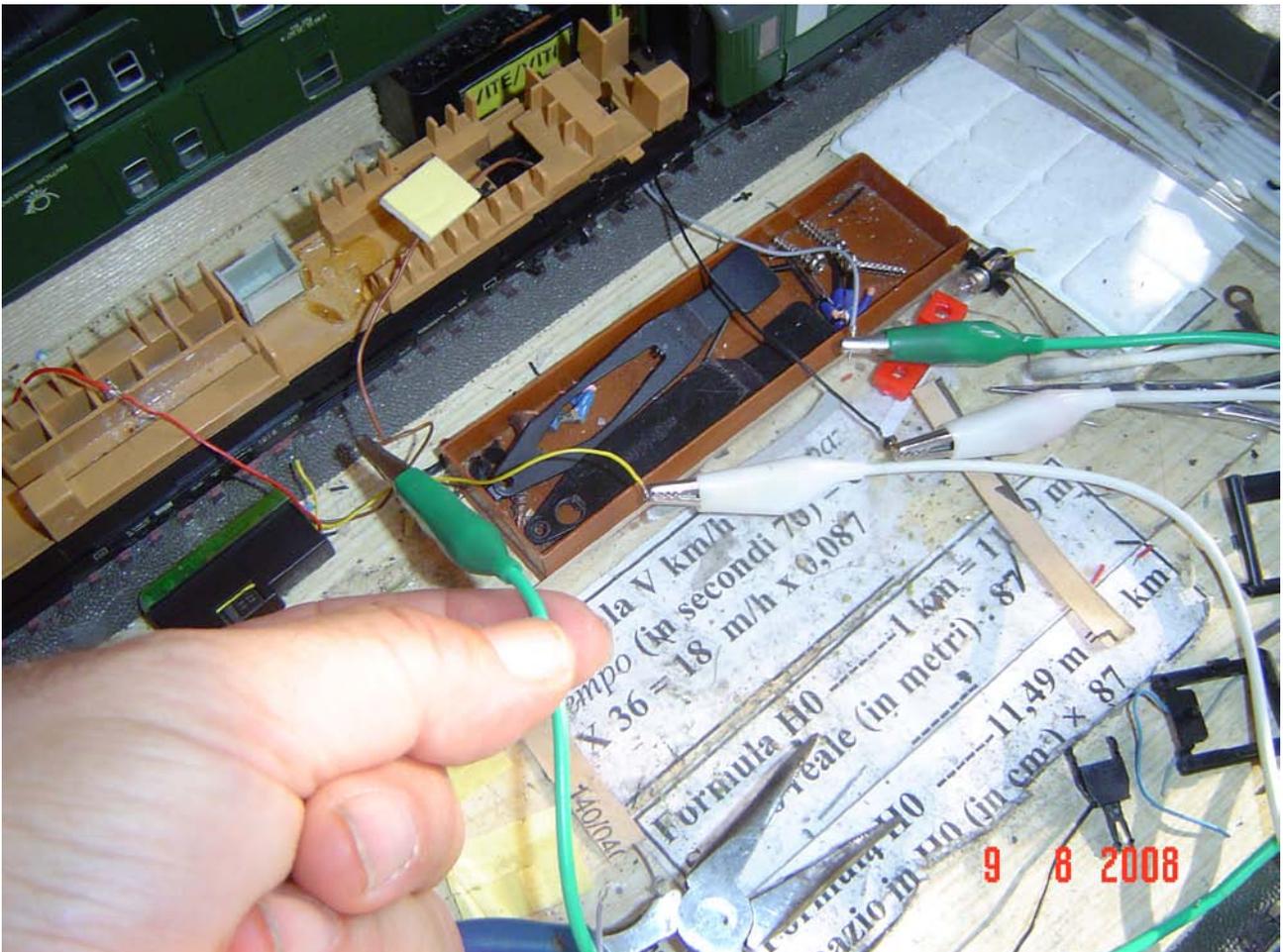


RECUPERARE VECCHI DECODER È UTILE

Nel 13° Capitolo di questa serie di CD, a pag. 19, citavo un detto contadino sui *poveri maiali* e quest'ultimo lavoro conferma ancor più che della Märklin, come per il povero suino, *non si butta nulla*, ma, con un po' di inventiva, si può recuperare ed utilizzare quasi tutto. Rileggete a tal proposito anche il lavoro del fermodellista Domenico Cusimano a pag. 54, sempre nel 13° Capitolo di questi CD.



Prove con i vecchi decoder (foto n. 1)

Avevo dei vecchi decoder Motorola, quelli, per intenderci, che erano privi di funzioni, ma che avevano i regolatori per l'accelerazione e la frenatura. Simili decoder erano stati forniti dalla Märklin nel periodo di transizione che si concluse quando la Motorola, pur lasciando i due regolatori di accelerazione e frenatura solo regolabili manualmente, li sostituì con gli articoli Digital 60901 e 60902, dotati di funzioni quali la **F 1** per il fumo, la **F 2** per i suoni o il telex, la **F 3** per rumori o altro e

la **F 4** che disattivava la regolazione manuale della accelerazione e frenatura, temporaneamente. Questi decoder possono essere agevolmente manovrati con la 6021 o dai suoi terminali remoti F 80 (**foto n. 2**). Nessun problema con la Central Station, prima o *seconda* versione, almeno a sentire le indicazioni della Märklin. Tutto è da verificare...



L' F 80, terminale remoto della Control Unit 6021, con la function accesa (foto n. 2)

Oramai con l'avvento del Systems MFX per i vecchi, ed enormi, primi decoder, e ce ne sono anche di primissima generazione (usciti nel 1985) che sono delle autentiche *corazzate*, sarebbero tempi bui.

Perché allora non utilizzarli per far accendere o spegnere le luci di carrozze passeggeri?

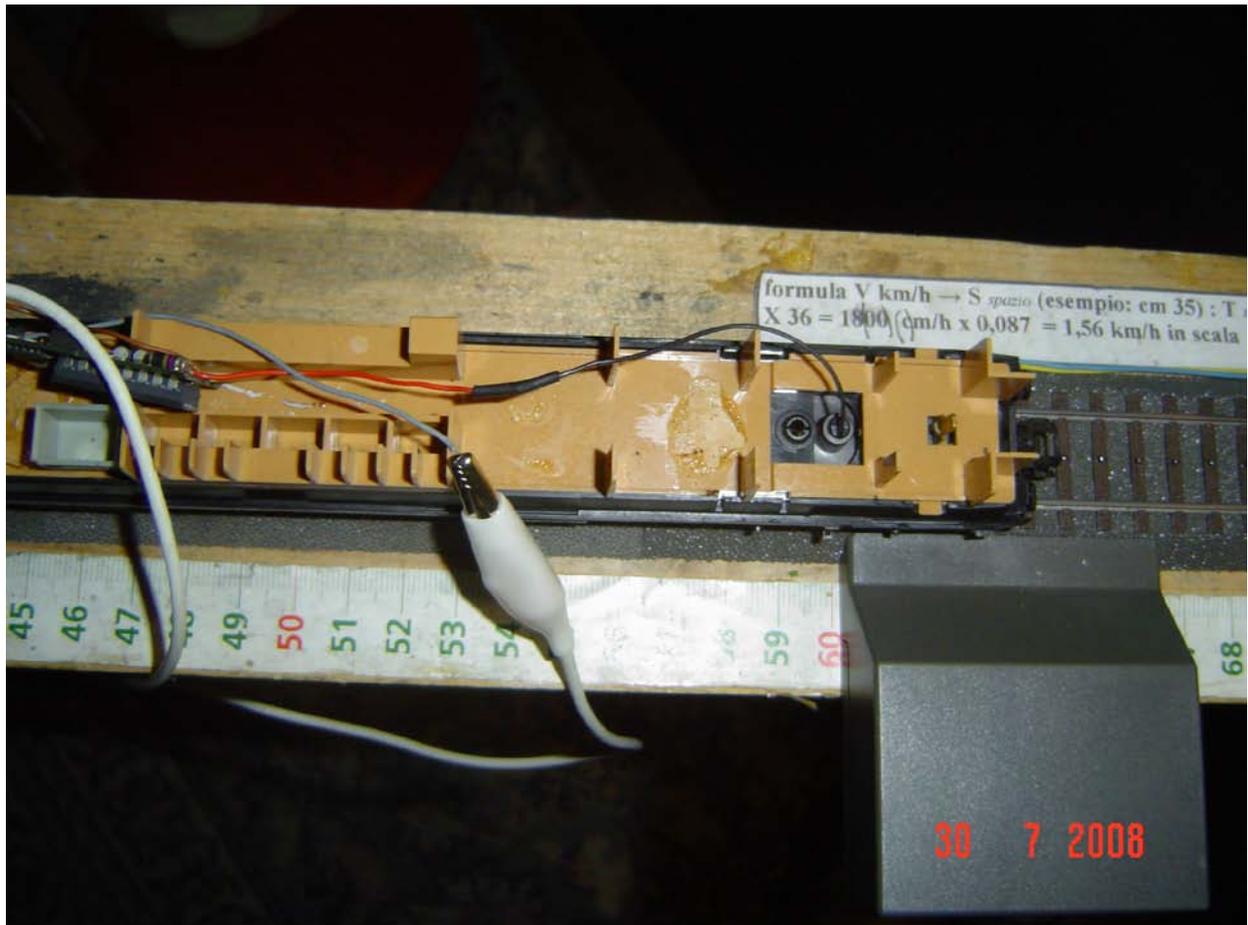
Essenzialmente questi decoder hanno tre uscite che ci interessano:

- **filo rosso**: da collegare al pattino inserito sotto il carrello;
- **filo marrone**: da collegare alla lamella di massa posta tra il carrello ed un contatto Bipolare (convenzionalmente si utilizza sempre il cavo grigio); oppure, in caso di utilizzo dei recenti ganci conduttori sezionabili, dovrebbe essere collegato solo alla lamella di massa

posta tra il carrello;

→ **fili gialli**: da collegare (uno solo!) al secondo contatto bipolare (filo nero convenzionalmente); se utilizzate poi i ganci sezionabili dovete collegare un filo giallo al contatto del gancio. Come procederete sta a Voi solo decidere: o con il macchinoso sistema Märklin, o con il metodo, da me ideato, e che potete consultare nel Capitolo 1° “I ganci conduttori di corrente” in questa serie dei miei CD.

Nella **foto n. 3** si può notare che in vecchi decoder, che abbiano subito modifiche, può rimanere un filo di funzione (sia essa luminosa o di altro genere) di colore diverso (qui grigio) e sempre nella **foto n. 3**, seguendo le due banane bianche di collegamento *volante*, si può vedere che il pattino, il cui filo nero è stato già saldato al rosso proveniente dal decoder, è meglio posizionarlo sempre dove si trova il gancio normale e quindi dove sarà agganciato ad una locomotiva e/o ad un altro spezzone di convoglio per composizioni varie, movimentazioni o semplici manovre. Questa precauzione fa sì che il pattino non incontri inciampi di sorta e sia agevolata la rotazione del pattino, che segue sugli scambi l'asse del carrello. A tale proposito rileggete sempre il solito Capitolo 1° già citato. Rammento inoltre che i restanti fili di colore **verde**, **azzurro** o altri, vanno tagliati o isolati (erano per il motore).



A destra il filo collegato tra pattino e decoder; banane bianche per il filo di funzione (foto n. 3)
Nelle **foto n. 4** e **5** le prime prove di collegamento tra il bagagliaio dotato di decoder ed una carrozza passeggeri.



Collegamento con *banane* bianche per il filo di funzione (foto n. 4)



Le luci vengono accese tramite il decoder del bagagliaio (foto n. 5)

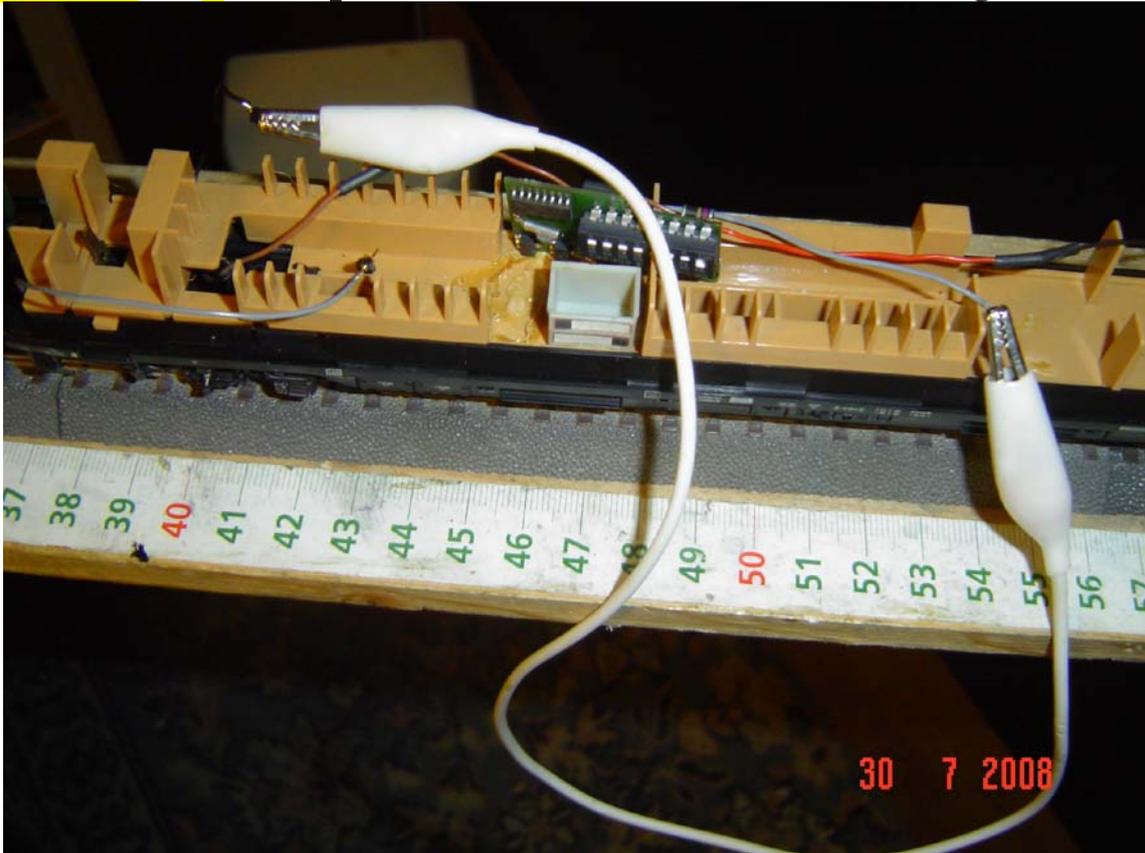


Collegamento con *banane* bianche per il filo di funzione, gli altri sono già saldati (foto n. 6)

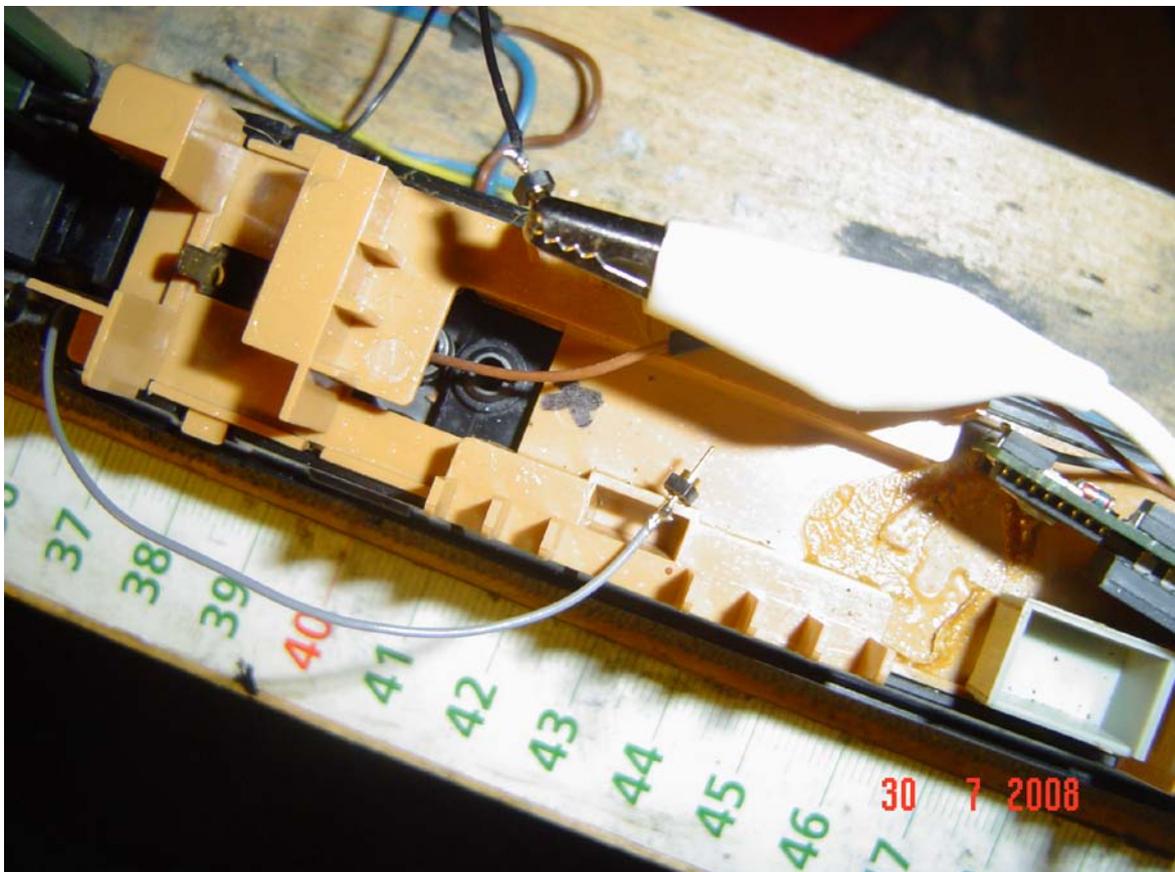
Nelle **foto n. 6** si può ben notare:

- a) il filo nero (di tale colore è fornito dalla Märklin stessa *forse* perché il rosso era troppo appariscente) proveniente dal pattino è stato saldato al rosso del decoder;
- b) il filo marrone, a sinistra è stato saldato al filo egualmente marrone del decoder;
- c) il collegamento tra il filo di funzione (qui grigio, ma di solito è giallo) e il filo nero del contatto del gancio bipolare viene realizzato, *volante*, con le due banane bianche durante le prove; nella **foto n. 13** il filo è invece correttamente giallo (altro decoder);
- d) il filo grigio, proveniente dal contatto bipolare (lasciato penzoloni a sinistra in basso, sull'arredamento del bagagliaio nella foto), sarà in seguito saldato alla massa generale e, a tale proposito, ricordo che in tal caso la corrente di massa sarà certamente più sicura perché il decoder potrà utilizzare anche i contatti di tutte le carrozze agganciate con i *bipolari*.

Le foto n. 7 ed 8 sono più ravvicinate e chiariscono i collegamenti.



Collegamento con *banane* bianche per il filo di funzione, gli altri sono già saldati (foto n. 7)

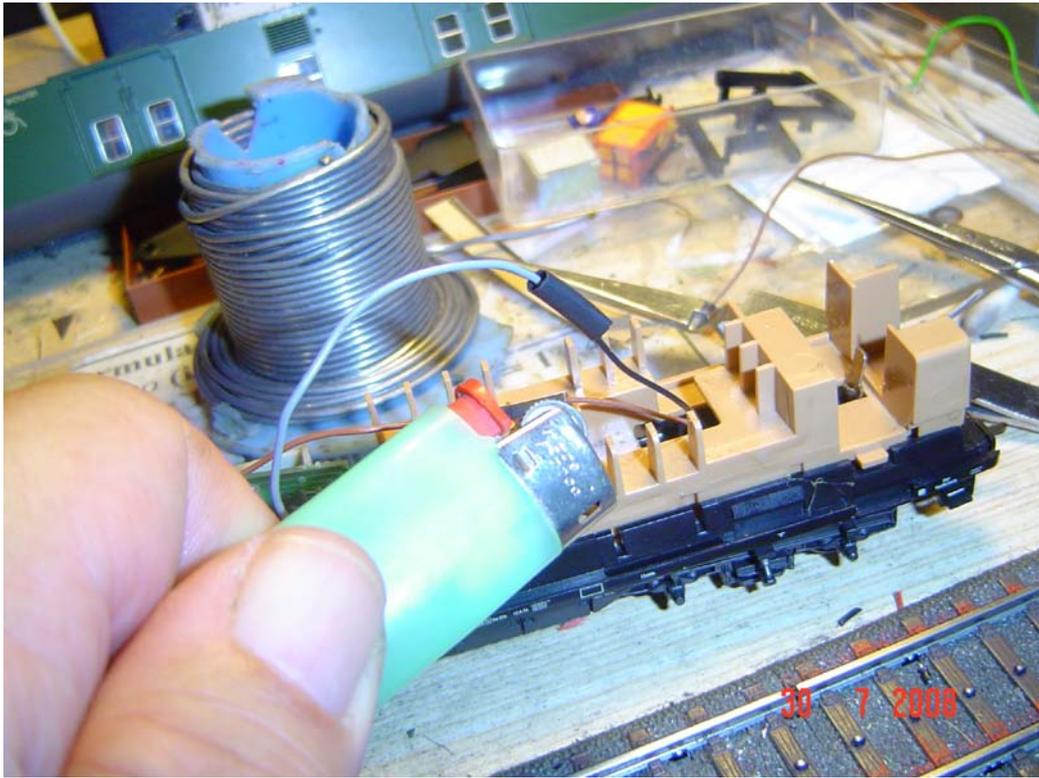


Il cavetto grigio bipolare sarà saldato alla massa generale (la presa verrà eliminata) (foto n. 8)

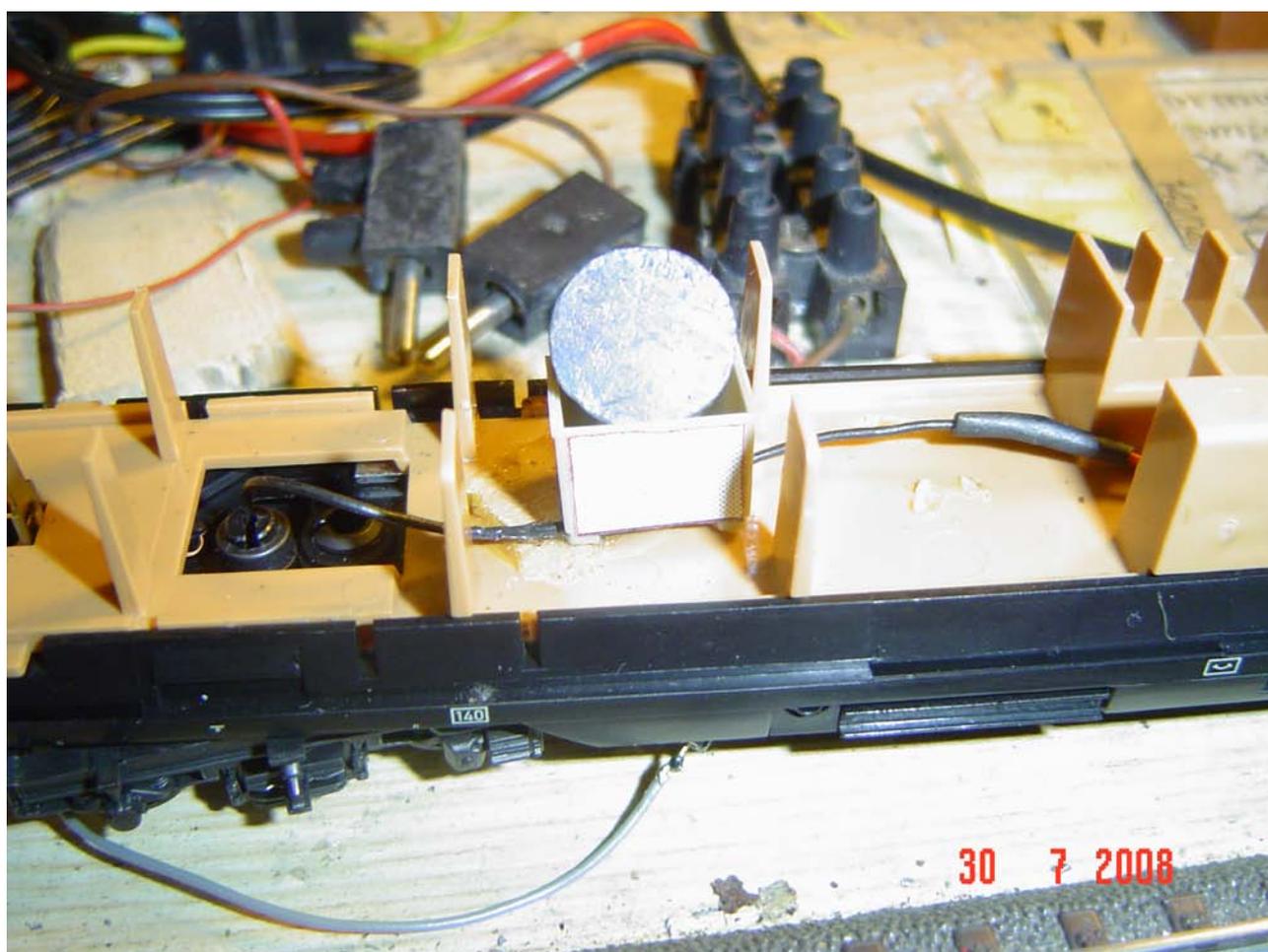
Terminate le prove si passa sul banco di lavoro a saldare i vari cavetti. Si utilizzeranno per le giunzioni le guaine termostringenti come si è ampiamente parlato, da pagina 9 in poi, nel Capitolo 13° di questa serie di CD. L'operazione viene qui sintetizzata nelle **foto n. 9, 10 e 11.**



Saldature dei vari cavetti, la guaina copre le giunzioni (foto n. 9)



Con un semplice accendino si fissa la guaina che copre le giunzioni (foto n. 10)



I cavetti, possono essere tenuti bassi con delle ceste per le merci (foto n. 11)

In particolare un *trucco* per tenere bassi i vari cavi nei bagagliai dotati di ampie finestrate ed impedirne la vista, nella **foto n. 11**: un carrello-cesta, per posta o merci varie, viene incollato (e tenuto fermo per un paio d'ore da un peso), mentre il cavetto viene lasciato scorrere liberamente sotto le ruote (finte!) del cesto. Con vari metodi si può impedire l'incollaggio accidentale del filo (goccia d'olio o rimanendo un paio d'ore a fargli fare... su e giù!).

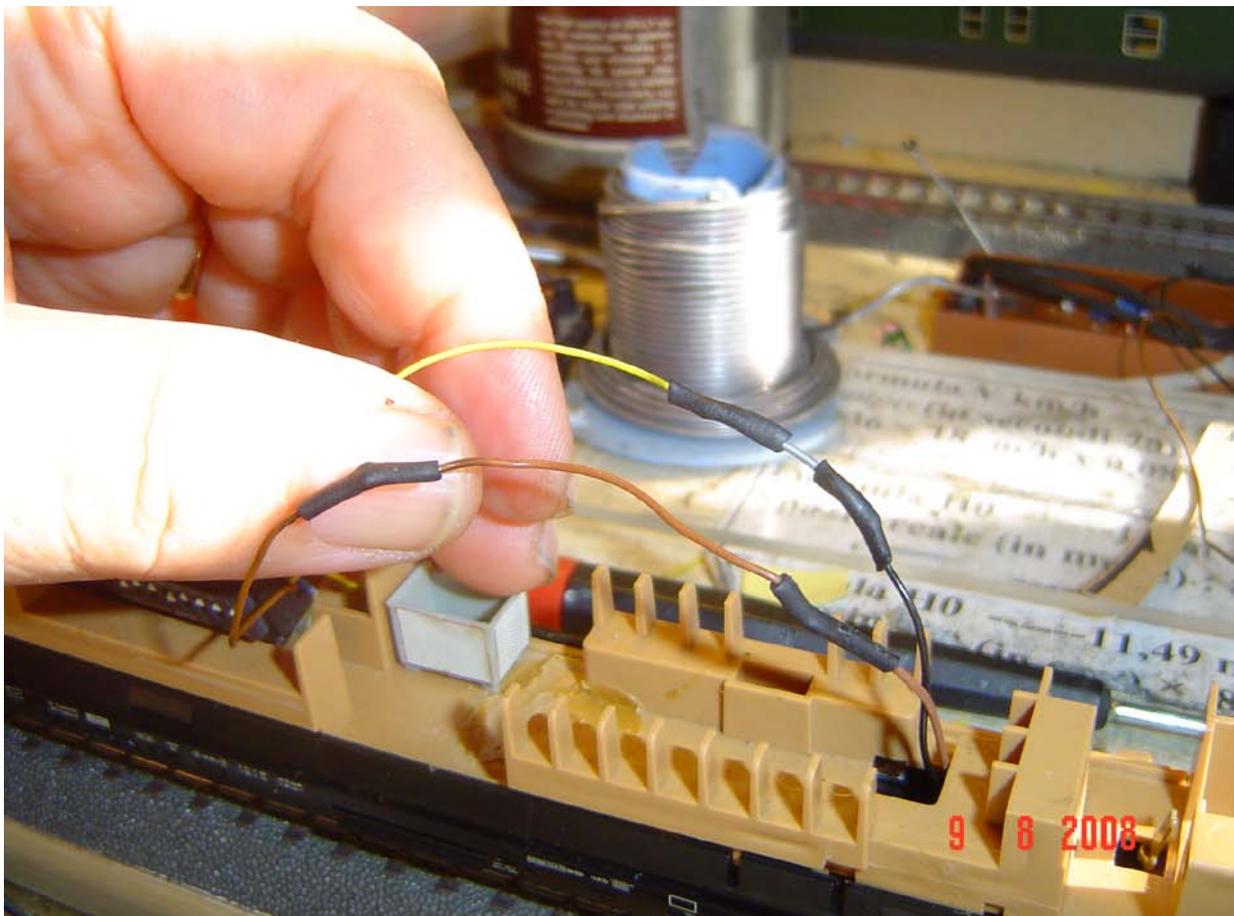
Per mascherare la vista del decoder nella zona di smistamento della posta, si possono oscurare parzialmente i finestrini con tendine di colore giallastro, o coprire con cartoncini bianchi (che potrebbero imitare i pacchi di lettere) la zona in questione. Queste possibili soluzioni le potete vedere nella **foto n. 12**.

Per altri bagagliai, dotati di poche aperture esterne tutto sarà più facile (vedi la **foto n. 15** del bagagliaio azzurro).

Attenzione a non coprire troppo il decoder che tende come tutti questi componenti elettronici a scaldarsi durante l'utilizzo.



Cartoncini bianchi a copertura del decoder (foto n. 12)



I fili, protetti dalle guaine, sono garanzia di ordine e sicurezza di contatto (foto n. 13)



La prima prova, elettronica, sul banco di lavoro (foto n. 14)

COLLAUDI

Terminata la saldatura si deve passare ai collaudi che sono praticamente due: il primo di tipo elettronico sul banco di lavoro, il secondo di tipo meccanico su strada... ferrata!

Nella **foto n. 14** si può osservare che la carrozza passeggeri si illumina se collegata correttamente al suo *bagagliaio decoder*!

CONSIGLIO vivamente di provare, carrozza per carrozza, tutte quelle che intendete abbinare al bagagliaio.

PERSONALMENTE, ma potete fare come volete, io ho per tutte le mie carrozze munite di gancio bipolare usato questo metodo che, provato su scambi e curve da plastico anche da 36 cm di raggio (con qualche difficoltà) non ha mai fatto deragliare alcun convoglio:

- 1) il gancio senza funzioni (normale corto) viene sempre abbinato al carrello dotato di pattino.

- 2) Qualunque pattino già presente nelle carrozze per l'illuminazione deve essere **ELIMINATO!** Questo porterebbe direttamente la corrente di trazione nel decoder passando però tramite il filo di funzione arrostendolo letteralmente (ovvero, mi è successo!). Il collegamento eliminato deve essere comunque ripristinato nel corredo della illuminazione stessa, altrimenti non ci sarà nessuna luce accesa! Il vantaggio è notevole un solo pattino per molte carrozze = migliore scorrevolezza!
- 3) I ganci bipolari è sempre meglio non abbinarli a carrelli dotati di pattini. Questo non dovrà mai accadere in questo caso (punto 2)!
- 4) I soffietti chiusi bisogna ricordarsi di collocarli tra locomotiva e bagagliaio vedi la **foto n. 16** e questo perché non si può, di norma, passare dalla locomotiva al carro bagagli e viceversa.
- 5) I soffietti estesi sono da collocare tra bagagliaio e prima carrozza passeggeri abbinata, vedi le **foto n. 15** e **17**.
- 6) In bagagliai con finestrini stretti si può adagiare semplicemente il decoder senza troppe precauzioni (vedi le **foto n. 18** e **19**), al più si può collocarlo verticalmente (consigliabile) e fermarlo con del nastro biadesivo, per evitare scossoni.



Un bagagliaio stile anni Cinquanta dotato di decoder (foto n. 15)

Il collaudo sul binario è come è ovvio di importanza fondamentale. Tuttavia se si sono provati i ganci conduttori e si è constatato che si muovono senza intoppi nel timone d'allontanamento non ci sono mai delle vere sorprese negative. Ci si deve fare la mano, questo è sicuro. Ho incontrato difficoltà con pattini che, inspiegabilmente, causavano cortocircuiti al passaggio su qualunque deviata: è bastato sostituirli e tutto è tornato nella norma. Le cause?

- a) Lamelle piegate, possono entrare in collisione con le ruote nelle curve o nei sopralzi dei deviatori;**
- b) Errore nel numero di catalogo (calcolate che oramai si deve essere ben ferrati, visto il crescente aumento di articoli specifici).**
- c) Cause non precisabili come per esempio nel caso del convoglio dello scorso anno composto da una 218 DB AG e da tre carrozze Silberling rosse. Se ne è parlato negli Aggiornamenti del mio libro per il caso occorso all'amico Mauro Cozza.**



Il soffietto ripiegato tra loco e bagagliaio, notare il gancio normale corto (foto n. 16)

Ricordo, ma non ce ne dovrebbe esser bisogno, che per smontare i mantelli delle carrozze o dei bagagliai in generale è oramai sufficiente allontanare i soffietti, che mantengono in pratica bloccato il complesso *telaio-sovrastuttura*. Seguite comunque le istruzioni: ci sono ad esempio delle *carrozze ricostruite* che sono provviste di viti e lo stesso accade per alcune carrozze degli anni Settanta. Non si debbono mai allontanare i respingenti (come avviene per esempio per alcuni rotabili di altre marche), anzi spesso, come nel caso del bagagliaio azzurro, nella Märklin fanno corpo unico con il telaio (foto dalla n. 15 in poi).

Tuttavia questa è una regola che può essere soggetta a cambiamenti.

ASSOLUTAMENTE prestate attenzione ai cavetti: devono essere liberi e non intralciare il gancio.

ASSOLUTAMENTE prestate attenzione alle scalette: un tempo la plastica con cui erano realizzate era robusta, oggi molto meno.

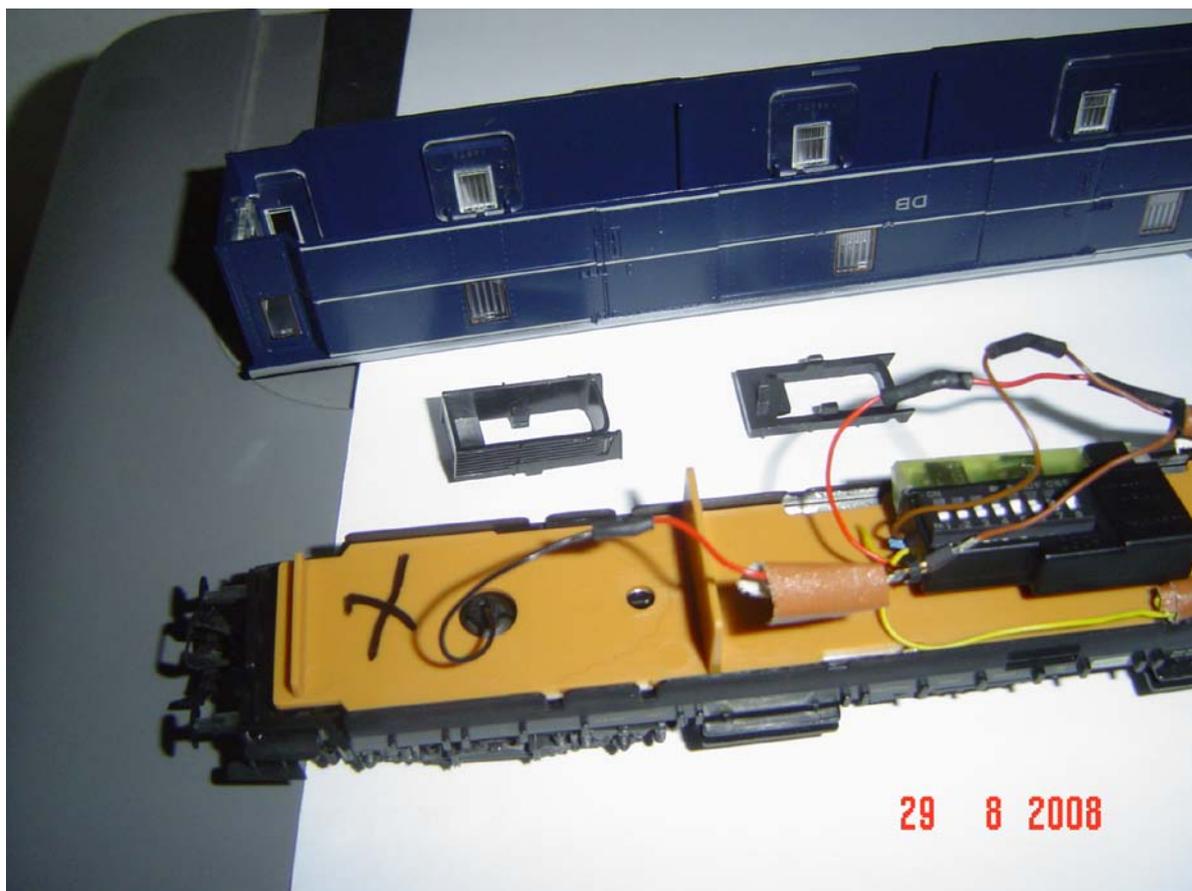
Rileggete con attenzione il Capitolo 1° di questi CD dove sono stati ampiamente trattate queste problematiche.

Chi non potesse reperire il CD può richiederlo alla Ciciesse Model di Milano o direttamente al sottoscritto ai numeri telefonici 3398734735 (TIM) 3476757098 (VODAFONE)



Il soffietto esteso tra bagagliaio e una carrozza, notare il gancio bipolare (foto n. 17)

Nell'ultima foto, la n. 20, si vede perfettamente che i cavi entrano nella carrozza passando agevolmente nel foro predisposto per l'incastro del pattino. Il cavo grigio collega la massa generale ed il nero proviene dal decoder e dal suo filo di funzione.



In bagagliai con finestrini stretti il decoder può essere adagiato semplicemente (foto n. 18)

COME FAR FUNZIONARE IL DECODER

In pratica, si imposta un codice Motorola, operando sui contatti bianchi (visibili nella **foto n. 18**) e ponendo su **on** uno o più di questi (parlo per quanti abbiano visto solo decoder mfx), si richiama poi il codice scelto e si pigia sulla 6021 il pulsante *function*, mentre con la Mobil Station si deve ad esempio prima richiamare il codice dal *datbank* e poi spingere il pulsante con il pittogramma della lampadina accanto al pulsante STOP. Invertendo la marcia le luci si spengono e si spengono egualmente pigiando di nuovo i suddetti pulsanti, nella 6021 *function* e la lampadina nel Systems, ergo avete due possibilità per spegnere le luci del convoglio.

Per non lasciare niente al caso se utilizzerete un decoder più sofisticato (oggi ve ne sono in commercio a basso prezzo forniti dalla Märklin) potrete collegare le luci ad una delle funzioni previste (F 1 o pittogramma per il Systems), ma in questo caso le illuminazioni si spegneranno *solo* tramite il pulsante di funzione corrispondente.

Io ho realizzato tre bagagliai dotati di decoder ed utilizzo ambedue le possibilità. Nella **foto n. 19** il carrello dotato di pattino.



Vista laterale del carrello dotato di pattino, il nastro serve per tenere bassi i fili (foto n. 19)

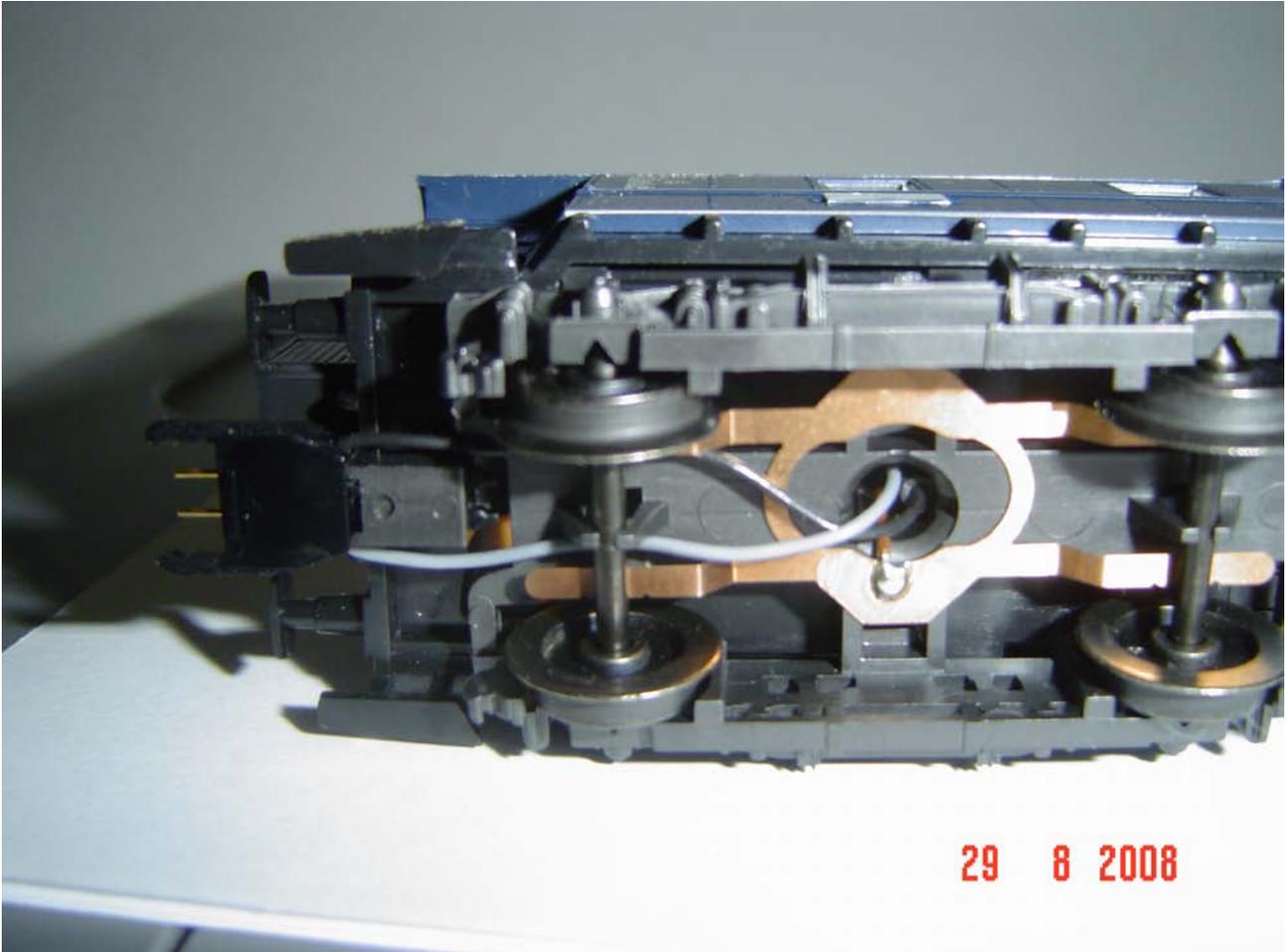
RISCHI DI INSUCCESSO

Se, come ho già preavvertito, abbinerete al bagagliaio una carrozza già dotata di pattino, il decoder si rovinerà immediatamente, sia utilizzando i ganci bipolari che il gancio conduttore di corrente unipolare. È assolutamente necessario perciò eliminare tutti i pattini preesistenti e poi procedere al collaudo elettronico.

Importantissimo che le polarità vengano rispettate (vedi la **foto n. 20**). Sempre nella **foto n. 20** si vede che il sottoscritto usa questo metodo:

- a) il *bipolare maschio*, proveniente dal bagagliaio, è posto in posizione tale che i due *rebbi* (come fossero delle forchette) d'aggancio sono predisposti in basso, mentre (senza foto) quelli della spina *femmina* della carrozza sono rovesciati in alto. Se non lo sapete non è possibile nessun aggancio senza questa inversione alternata dei rebbi.

- b) I cavi che passano nel grande foro nel sottocassa debbono essere liberi, come si dice, *debbono avere gioco*.
- c) Le polarità debbono essere rispettate anche nei collegamenti alle piastre d'illuminazione! Inutile elencare gli articoli: sono troppi!



Passaggio dei cavi che entrano dal foro predisposto (foto n. 20)

UTILITÀ

Sappiate che poter spegnere le illuminazioni delle carrozze, e parlo soprattutto di quelle dotate di lampadine ad incandescenza, è utile per non aggravare la richiesta di energia verso le Control Unit o la Central Station. Non sono rari i casi in cui la Central abbia segnalato ad amici quali Mauro Cozza o Domenico Cusimano il superamento del carico sopportabile, a volte con fastidiose perdite di memoria...

La Control Unit non lo segnala neanche... si spegne!

Risparmiare energia si può, basta un po' d'inventiva.

Anche la Märklin sta presentando (come per l'ultimo gruppo di carrozze Rheingold) bagagliai dotati di funzioni, segno evidente che tale necessità è sentita da migliaia di fermodellisti. E la lingua batte dove...

Gian Piero Cannata

