

RAFFRONTO TRA

CONTROL UNIT (6021),

CENTRAL STATION 1 (60212),

CENTRAL STATION 2 (60213/4)

III parte: Central Station 1 60212

ENTRARE O NON ENTRARE IN AUX?

A questo punto, per me, non ha senso entrare in ulteriori dettagli perché nasce il sospetto che questi nuovi decoder Märklin possano non “digerire” le molte modifiche che sarebbero, e sottolineo sarebbero, possibili entrando non solo in AUX, ma anche negli altri *parametri* che avete già visto nella **foto n. 18** della II parte e rivedrete a sinistra nella **foto n. 8**, relativi a impostazioni varie quali ritardi di accelerazione e frenatura, curve d’accelerazione, volume ecc, possibili con la CS 1.

In anteprima ecco un problema nato recentemente con una 218, novità del 2010 già consegnata (**foto n. 2**):

- portata sul banco prova l’ho, tramite la CS 1, regolata per un adeguato (per il mio gusto personale) ritardo d’accelerazione e rallentamento (**foto n. 1**).
- Riportata sul l’impianto di Vibaden, già gestito dalla CS 2, una amara sorpresa... la diesel era piantata e non si muoveva di un solo millimetro anche se il rombo dei motori si alzava potente. Si muoveva solo inserendo la funzione (ex F4) del controllo diretto!
- Ritorno allora al banco di prova, regolo del 30% in meno il ritardo impostato... intuizione? Con i computer mi capita spesso di azzeccare la mossa giusta.
- Rimessa sui binari del plastico la 218 è tornata normale, non solo, ho potuto, tramite la CS 2, regolare ancora le opzioni precedenti, affinandole al meglio. Questo lo vedrete nella parte dedicata alla CS 2.



Foto n. 1: la 218, del 2010, con decoder mfx attuale sul banco di prova.



Foto n. 2: la 218, del 2010, con decoder mfx attuale.

Allora che sta succedendo? Non lo so con certezza, ma avendo già trasferito dalla gestione della CS 1 a quella della CS 2 circa 246 mezzi (di cui almeno 64 mfx), mi sembra molto strano che *proprio* l'ultima macchina non accetti alcuni parametri impostati dalla CS 1. Inoltre sappiate che la stessa 218 viaggiava tranquillamente se gestita dalla... 6021, anche se parametri non venivano accettati dalla CS 2.

Potrebbero essere stati modificati dei componenti dei decoder? Mistero! La Control Unit poi non fa testo, in quanto per dirla in termini semplici semplici... è di *facili costumi*!

Circa un mese dopo...

La quasi certezza è venuta dal fatto che sia la Br 023 004, abbinata ad un convoglio di 3 Silberling, una delle ultime novità consegnata del 2009 (foto n. 3), sia un'altra novità, arrivata a marzo 2010, cioè la Br 044 671-6 (foto n. 4), si siano dimostrate refrattarie alle modifiche alla accelerazione e frenatura operate con la CS 1 e la 044 addirittura oltre che immobile, come la 218, non emetteva neppure un suono, al massimo erano attive funzioni come quella delle luci o del fumo, comunque è stato necessario resettare (vedi l'approfondimento nella IV parte) la vaporiera e modificarla direttamente sull'impianto.



Foto n. 3: la 023, del 2009, con decoder mfx attuale.



Foto n. 4: la 044 671-6, del 2010, con decoder mfx attuale.

Circa due mesi dopo...

Consultate l'ultima parte (la XI) di questo 40° Capitolo e troverete le soluzioni che sono state trovate per risolvere questi problemi con i decoder dell'ultima produzione Märklin, in attesa dei futuri sviluppi che porteranno, forse ben prima di quanto si possa credere, nuove locomotive con codice 60000!

NESSUN PROBLEMA CON I DECODER MOTOROLA (O QUASI)

A parte il problema della nomenclatura e numerazione, ampiamente discusso nella II parte ("Il problema dei nomi"), i decoder Motorola si collegano alla CS 1 senza alcuna particolare difficoltà.

Del resto è una prerogativa di quei decoder che, come è noto a chi in passato ha acquistato tali prodotti, in pratica sono i veri protagonisti del sistema Digital: una loco dotata di un Motorola non può essere modificata da una Mobile Station, o dalle Central perché, parlo per i neoappassionati, soltanto aprendo la macchina si può agire con micro cacciaviti sui regolatori elettronici, per lo più due, uno per la velocità

ed uno per il ritardo di accelerazione e frenatura. Per non tralasciare nulla ricordo che la Motorola negli ultimi modelli stava studiando nuove sonorizzazioni, secondo me insuperabili e insuperate quali: il tentativo di inserire il rumore della frenatura, che fu sperimentato in una serie speciale di 151, dotata del primo motore C-Sinus nel 2003 con la macchina 151 017-1, articolo 39581. Proprio nelle istruzioni era specificato che solo in alcune macchine (ebbi tramite Luca Micheli la buona sorte di averne una) era attiva la funzione 2 che riproduceva uno stridio dei freni molto realistico, ma attivabile solo manualmente e quindi primitivo rispetto a quello attuale che è in dipendenza della velocità impostata (**foto n. 5**, scattata a Vibaden, della 151 017).



Foto n. 5: la 151, del 2003, con decoder Motorola dotato di tromba e fischio dei freni da attuare manualmente.

Il fischio, con eco, fu inserito invece nella Br 043 131-2, articolo 37885 del 2003/04 serie **EXCLUSIV** che vedete nella **foto n. 6**.

I suoni Motorola potevano essere regolati, solo per il volume, sempre aprendo la carrozzeria con un terzo potenziometro. Prima che qualcuno dica: “Cannata mi sa non ricorda che...”, lo so, vi erano (poche accezioni) casi (in qualche vagone con funzioni tipo quelli

abbinati alla gru Goliath), in cui si poteva operare sul decoder senza smontare tutto, tramite sportelli; per esempio in alcune locomotive a vapore si poteva lavorare sul decoder sollevando la riproduzione del carbone.. e vi erano altre soluzioni.

Per finire ricordo che di norma i micro contatti bianchi da spostare per regolare i codici erano 4 nei Delta e 8 nel Digital, ma in alcune vaporiere per regolare i colpi di scappamento vi era un 9° contatto e persino un 10°. Finiamo però se non si esce troppo fuori tema.



Foto n. 6: la 043, del 2004, con decoder Motorola e fischio speciale.

Nel 2004 la Märklin però si era o si stava accordando con la ESU e quella fugace e, secondo me, tardiva sperimentazione non ebbe più un seguito.

Veniamo a descrivere le semplici operazioni per accedere ad un decoder Motorola.

- 1) Si sfiora con la bacchetta la loco scura nel riquadro della CS 1 relativo alla loco con decoder Motorola (foto n. 7).
- 2) Si sfiora con la bacchetta Lok bearbeiten (o *edit locomotive* in inglese), foto n. 8.
- 3) Appare il riquadro informativo (foto n. 9) e qui si può operare inserendo o meno il cosiddetto codice *SNIFFER*, con il quale la

macchina (o le macchine Motorola o, come ho già detto nella II parte, mfx, dotate dello stesso codice) possono essere prese in carico dalla 6021 (Control Unit) periferica o da uno o più f 80 collegati come nella **foto n. 11**. Importante sapere che per le loco con decoder Motorola il codice principale (in alto nella **foto n. 9**) e quello *sniffer* debbono coincidere, mentre potrebbe essere diversificato per le loco mfx, complicando tuttavia la vostra gestione dell'impianto ai limiti della follia...

- 4) Invece con le Motorola non è consentita nessuna operazione entrando nell'*Erweitert* (**foto n. 10**), perché, come ho già spiegato, solo intervenendo materialmente all'interno della macchina si possono modificarne i parametri..

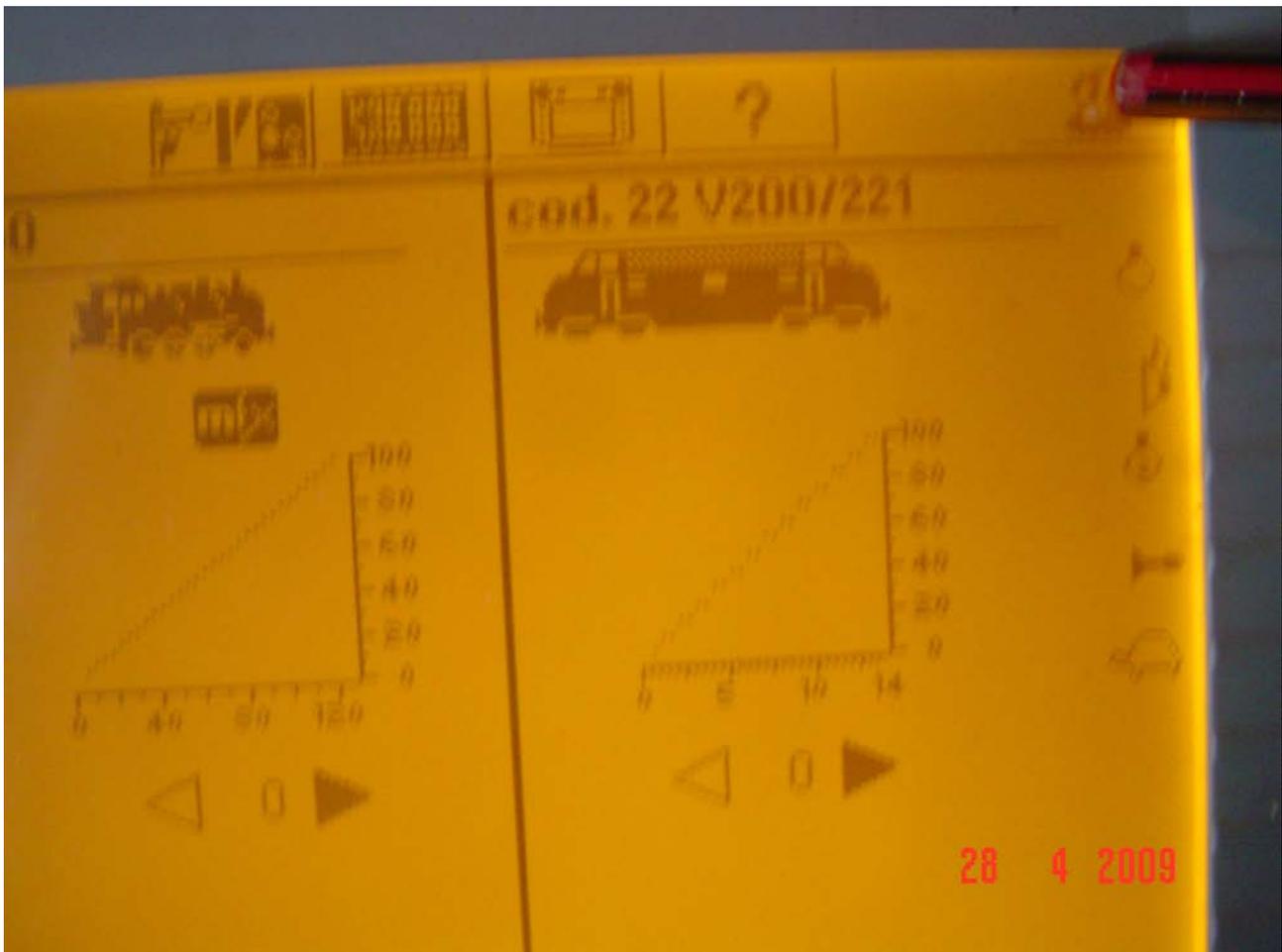


Foto n. 7: la bacchetta sfiora la loco scura nel riquadro della CS 1

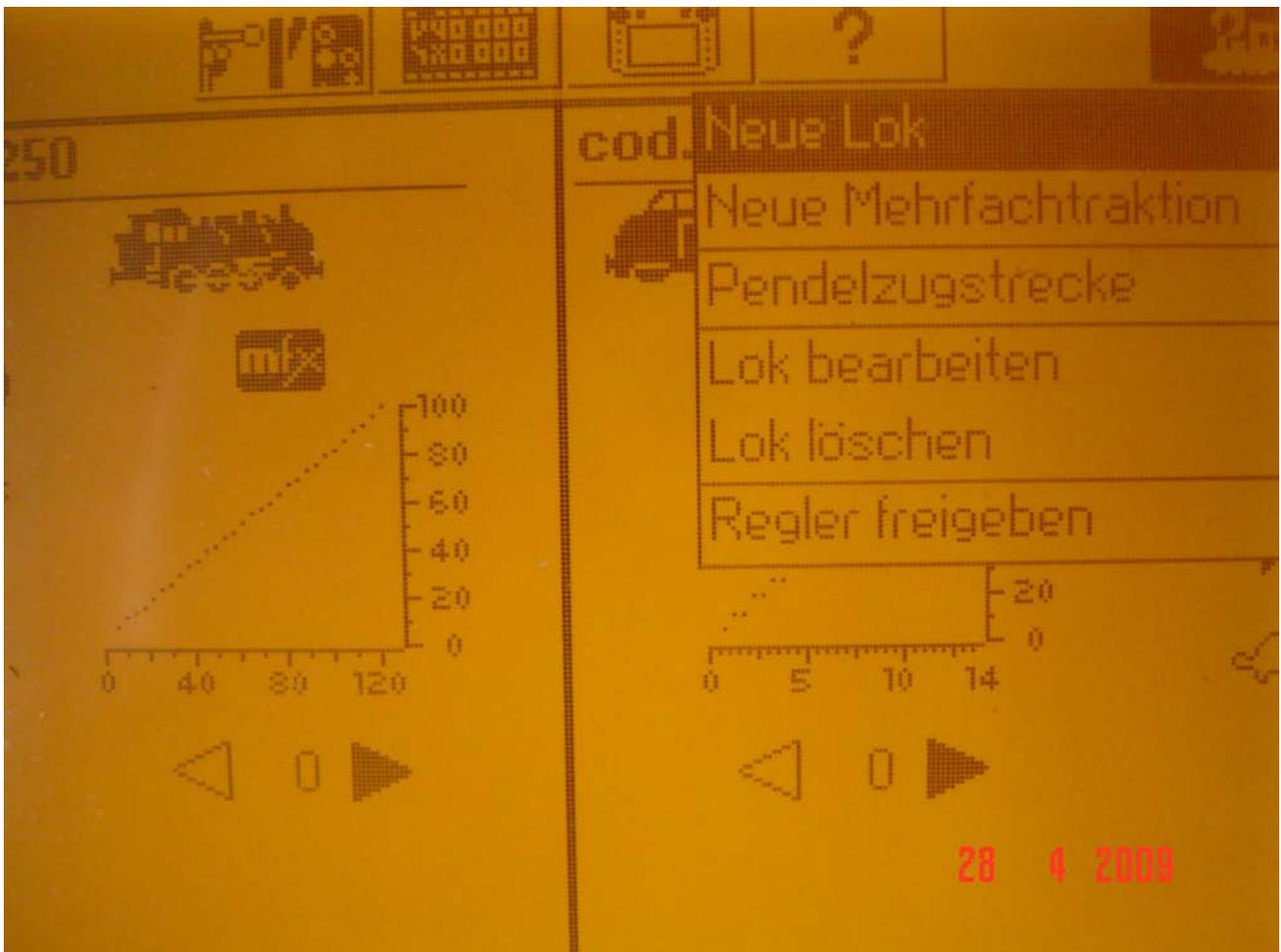


Foto n. 8: si apre il riquadro e si sfiora Lok bearbeiten o edit locomotive.

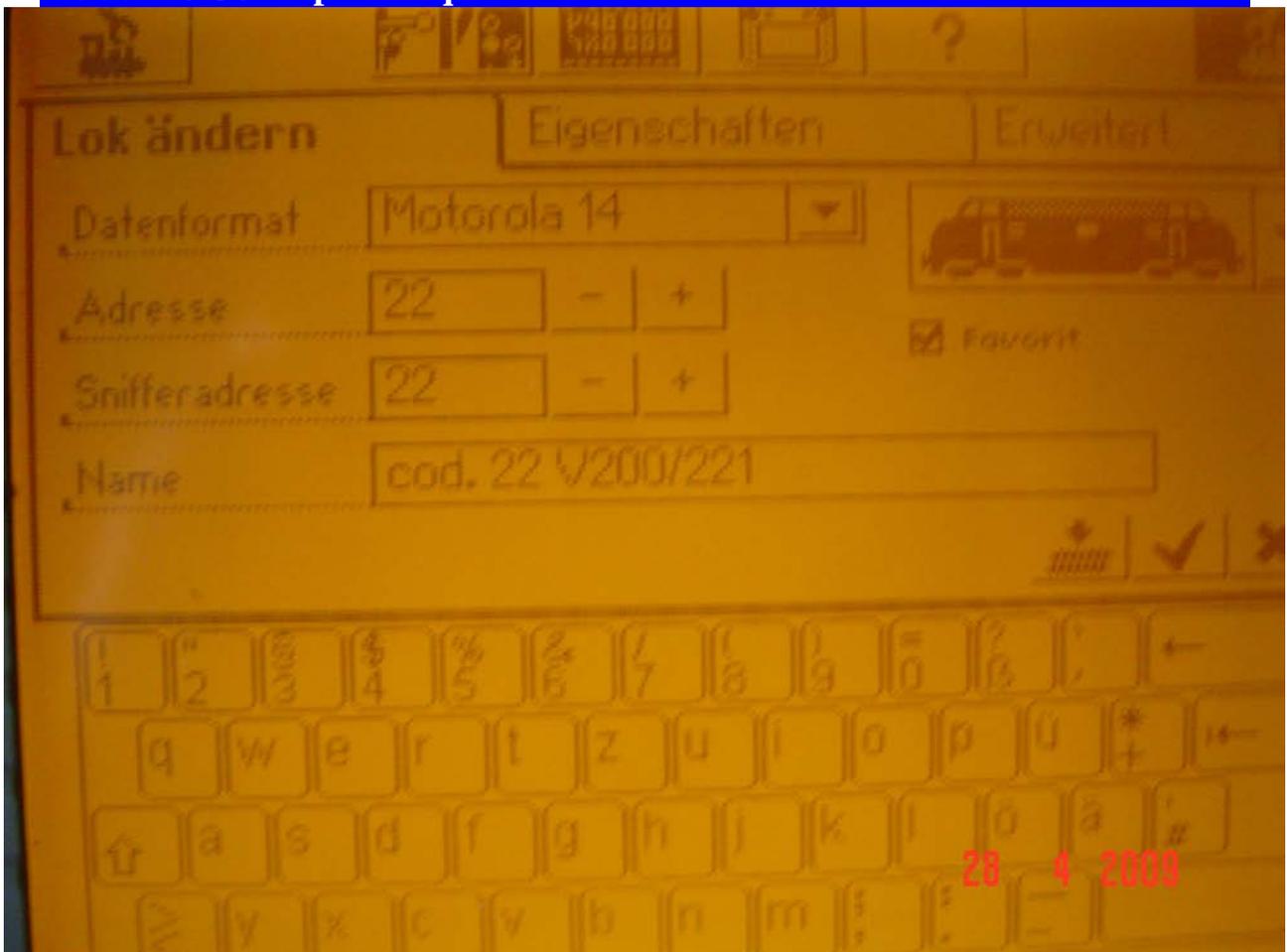


Foto n. 9: appare il riquadro informativo per il Motorola.

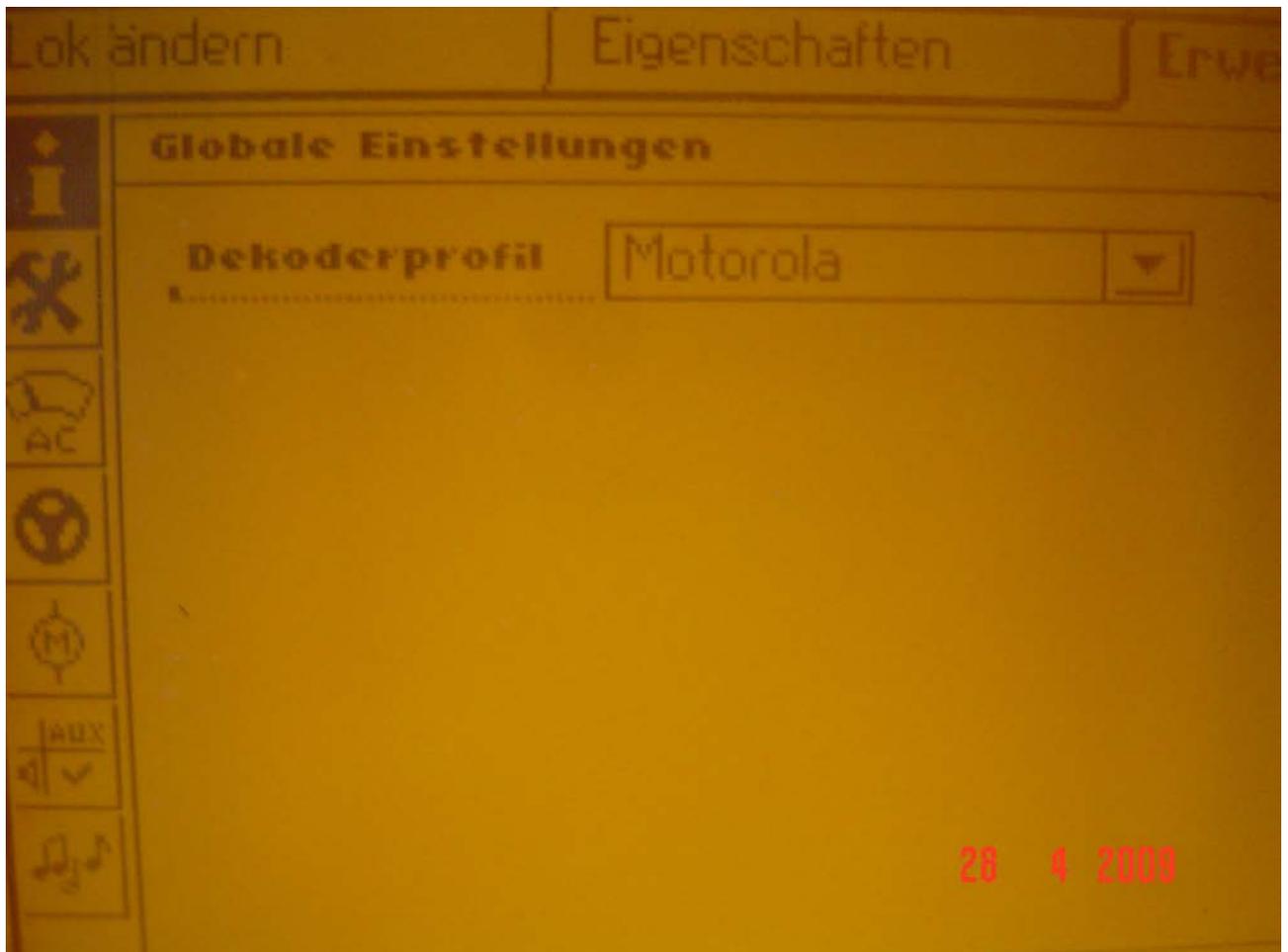
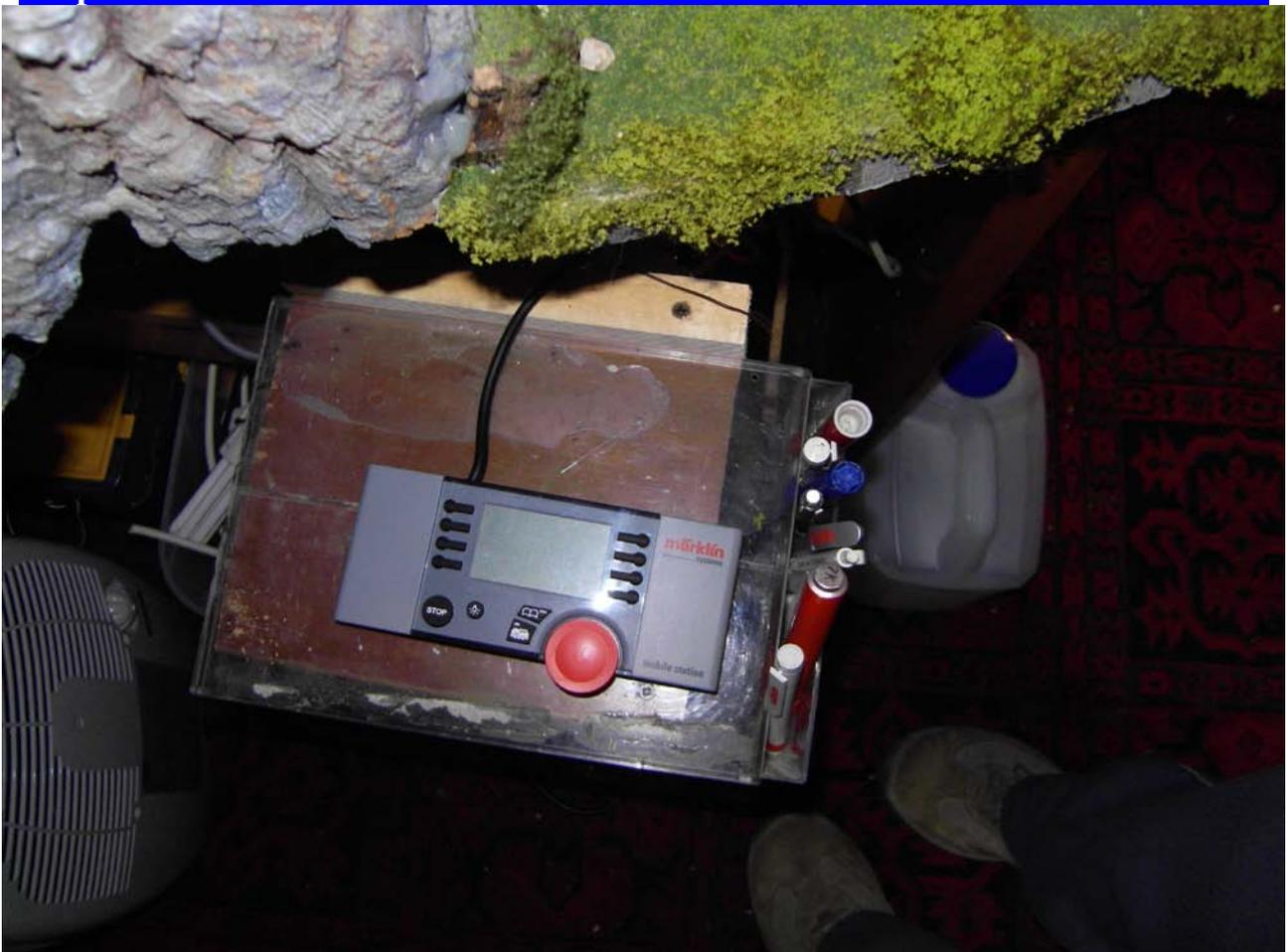


Foto n. 10: nessuna operazione è consentita su un Motorola.



Foto n. 11 e 12: nuova collocazione delle 6021+ f 80 vicine al ponte di ferro nel plastico di Vibaden. Attualmente il tutto è sostituito da una Mobile Station.



PREGI DELLA CENTRAL STATION

- a) grande versatilità nell'impostazione dei parametri, ovviamente solo nelle macchine dotate di decoder mfx (luci lampeggianti, fari che si accendono lentamente ecc);
- b) Touchscreen, seppure limitato;
- c) possibilità di spostare le funzioni in modo tale che anche chi possiede la vecchia 6021 possa ascoltare un suono o vedere un effetto luce (quale il riverbero delle braci ecc), collocando nella cerchia dei primi pulsanti "F" una funzione altrimenti relegata nell'ambito delle altre 8, 12 o persino 16 possibili posizioni!
- d) Possibilità di modificare anche i pittogrammi esplicativi;
- e) piastra del basamento orientabile;
- f) possibilità, con un piccolo tocco nel triangolo della velocità, di far decelerare una loco più o meno rapidamente (a seconda del parametro di decelerazione da Voi inserito), come vedete nelle **foto n. 13 e n. 14**. La decelerazione è pressoché istantanea se invece avrete già codificato la funzione (ex F4 nella Control Unit) del controllo diretto; questa nella CS 1 e nelle sue Mobile Station è rappresentata graficamente da un triangolo che vedete nelle **foto n. 13 e n. 14**.

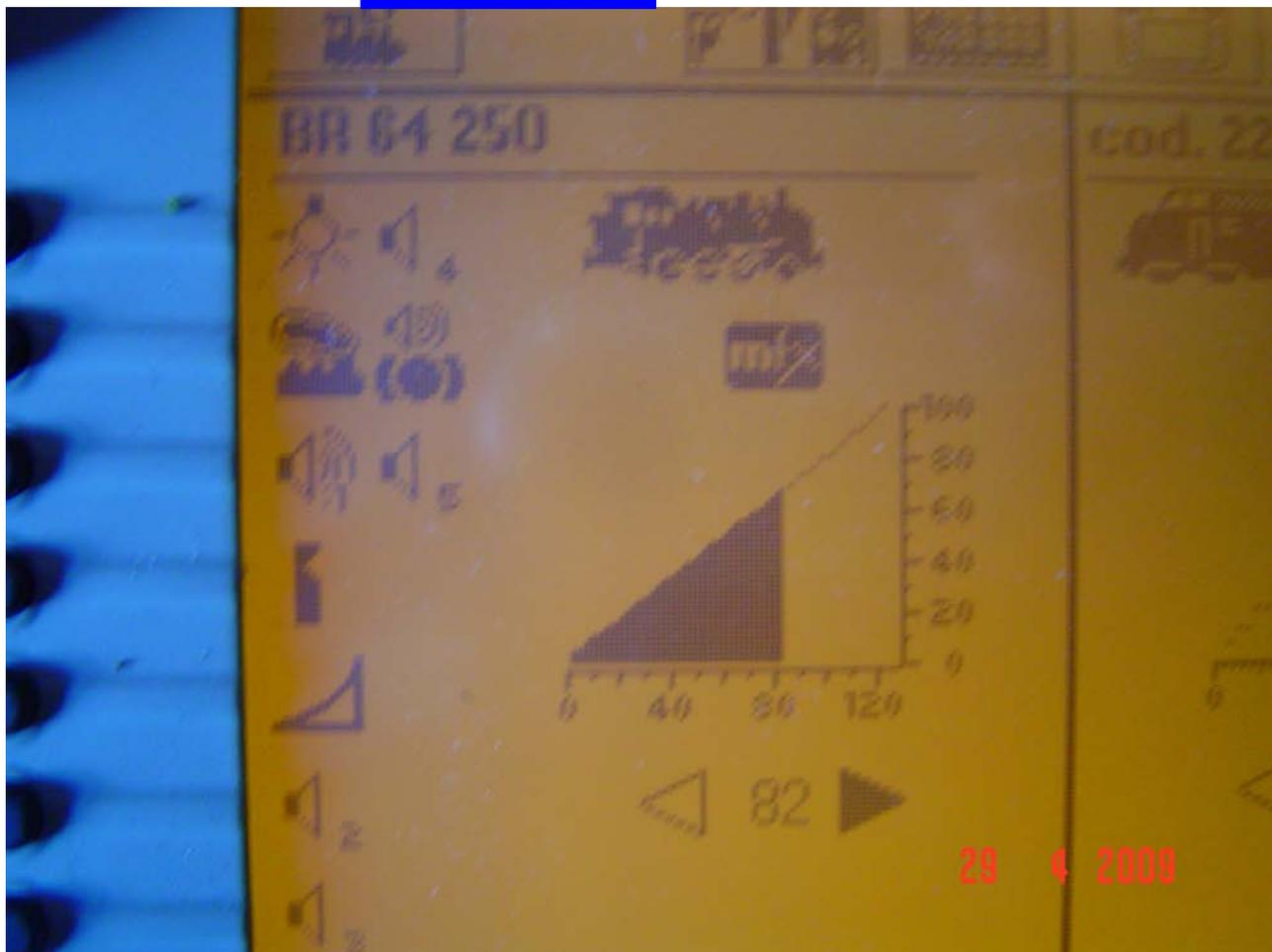


Foto n. 13: triangolino che indica la velocità impostata con la manopola

rossa, qui relativa alla vaporiera Br 64 250, che si scurisce con l'aumentare della stessa; il triangolo più piccolo a sinistra è il pittogramma del controllo diretto.

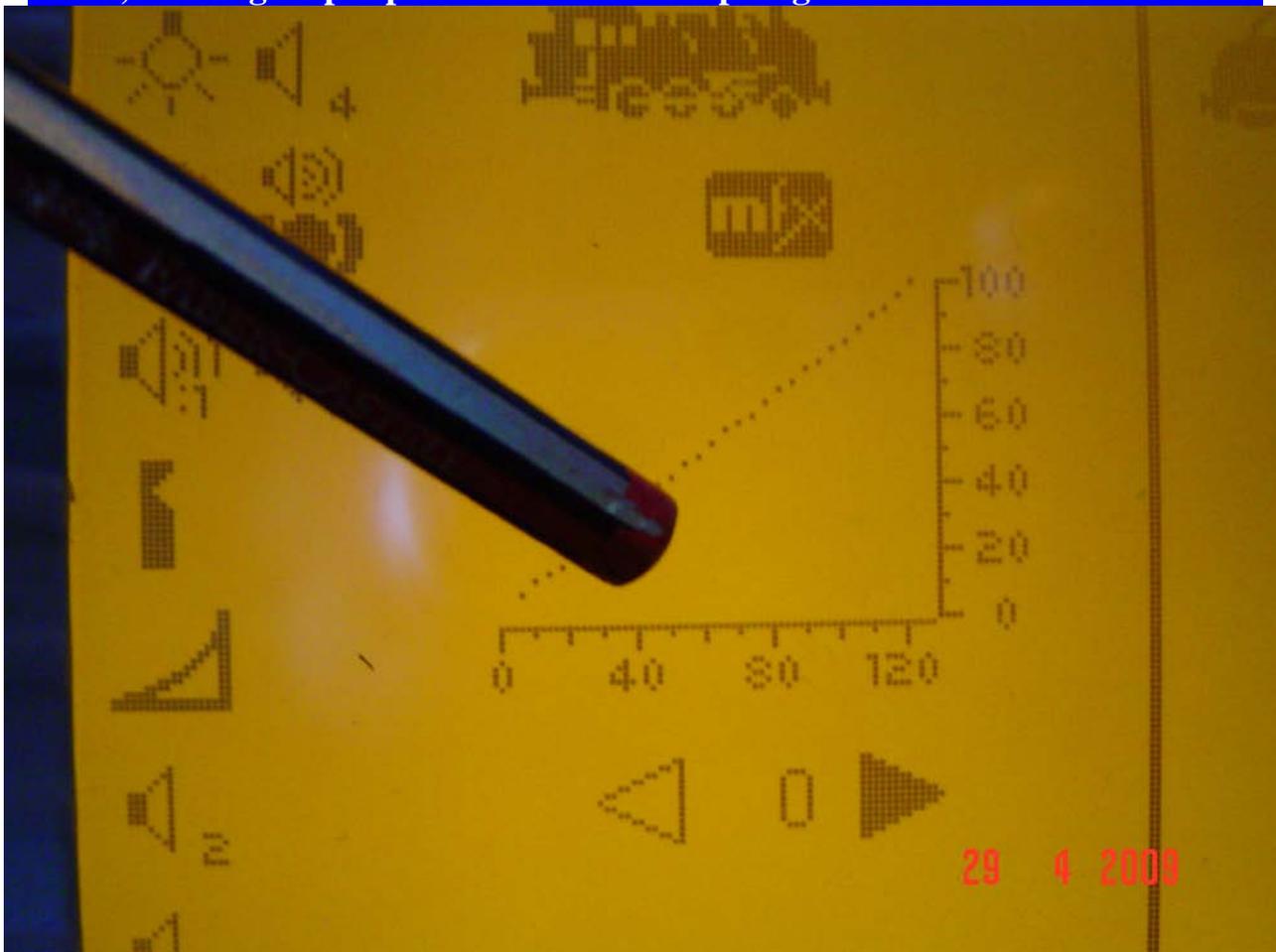


Foto n. 14: toccando il triangolino della velocità si ottiene la decelerazione più o meno lenta, in dipendenza dell'impostazione da voi scelta.

g) Possibilità di invertire la marcia senza operare sulla manopola rossa, toccando con la bacchetta (meglio se a macchina ferma) uno dei triangolini posti tra l'indicatore numerico della velocità (si vede meglio nella [foto n. 15](#)). Se il simbolo venisse toccato mentre la locomotiva è in marcia si ottiene l'arresto, l'inversione immediata della direzione e, se non si è inserito la funzione del controllo diretto, la lenta ripartenza e il raggiungimento della velocità nella direzione inversa. Ma, attenzione nelle ultime mfx Märklin ([vedi foto n. 16](#)) questo non avviene sempre, alcune macchine possono rallentare, fermarsi e poi ripartire all'indietro con tanta lentezza che se avete usato quel sistema per evitare un disastro ferroviario... insomma potreste ritrovarvi con qualche danno serio!

Per saperne di più consultate di volta in volta i sottocapitoli del 44° "Ho smontato per voi".

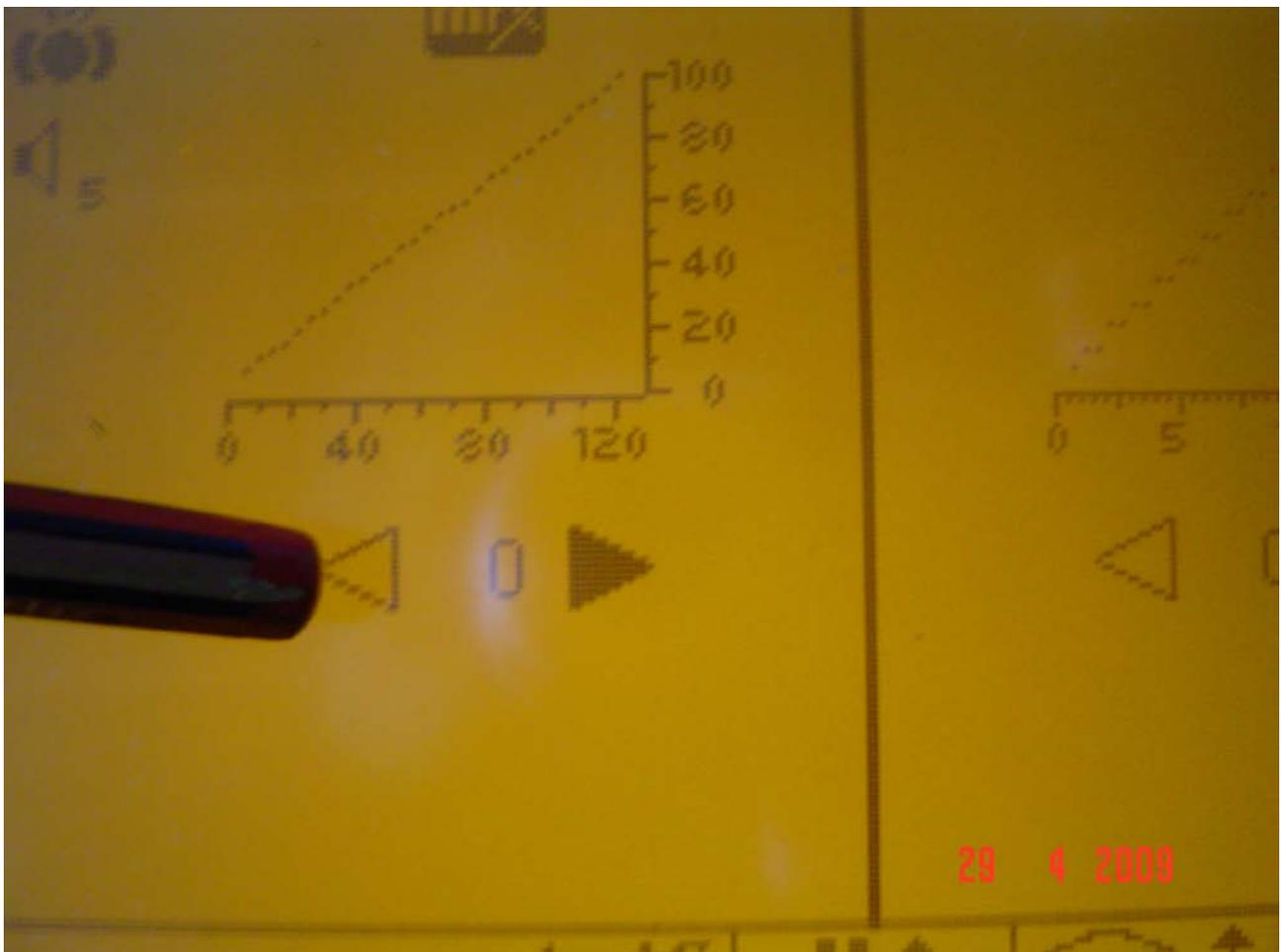


Foto n. 15: toccando il triangolino della direzione di marcia si ottiene, a macchina ferma, il cambio di direzione; a macchina in moto la decelerazione e di seguito l'accelerazione nella direzione impostata.



Foto n. 16: non tutte le nuove macchine mfx reagiscono allo stesso modo.

COME CREARE UNA DOPPIA TRAZIONE CON LA CENTRAL STATION 1

Seguendo le **foto dalla n. 17 alla n. 40**, potrete creare una doppia trazione che in tedesco (lingua che preferisco con la CS 1) suona come: **MEHRFACHTRAKTION**.

Si ricorda che, al di là della metodica, nelle due Central Station 60212 e 60213/4, le macchine accoppiate debbono essere molto simili per forza di trazione e velocità. A tale proposito leggete anche la IX parte di questo 40° Capitolo, dedicata alla creazione di una M.U. nella CS 2.

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Creando una M.U. (Unità di Trazione) sia nella CS 1 che nella CS 2, la Märklin stessa raccomanda di creare un'accoppiata con macchine simili e quindi non aspettatevi miracoli, a meno di non modificare all'eccesso le caratteristiche di marcia della *coppia*. È importante che se si crea una doppia con una sola macchina o un trainato dotato di rumori quello sonorizzato sia al primo posto. Ad esempio nella doppia tra 120 e 150 (**foto n. 25 e n. 26**) sarebbe stato meglio invertire le due macchine in quanto è la 150 ad avere più suoni (fischio e ventilatori).

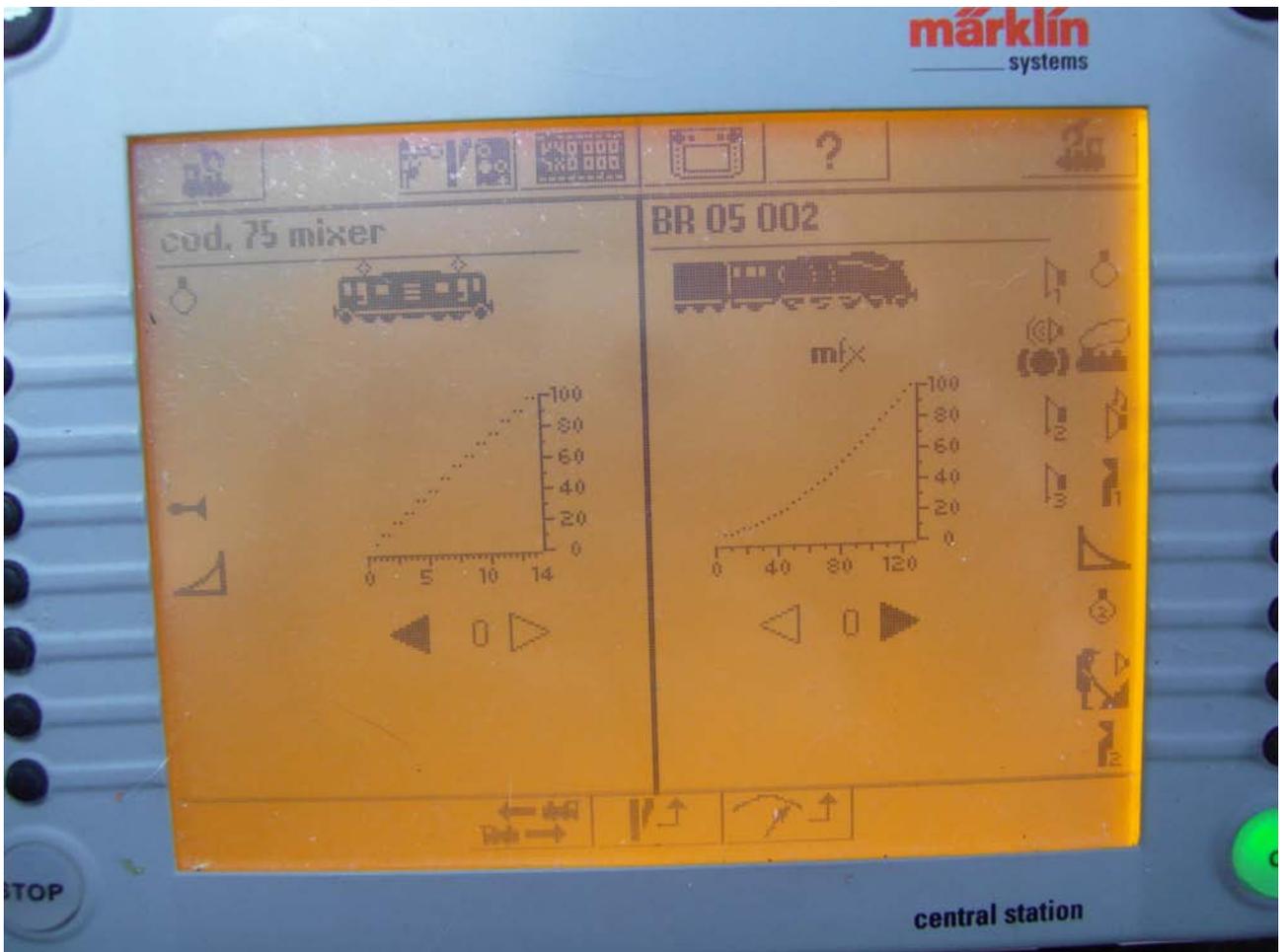


Foto n. 17: quadro iniziale nella CS 1

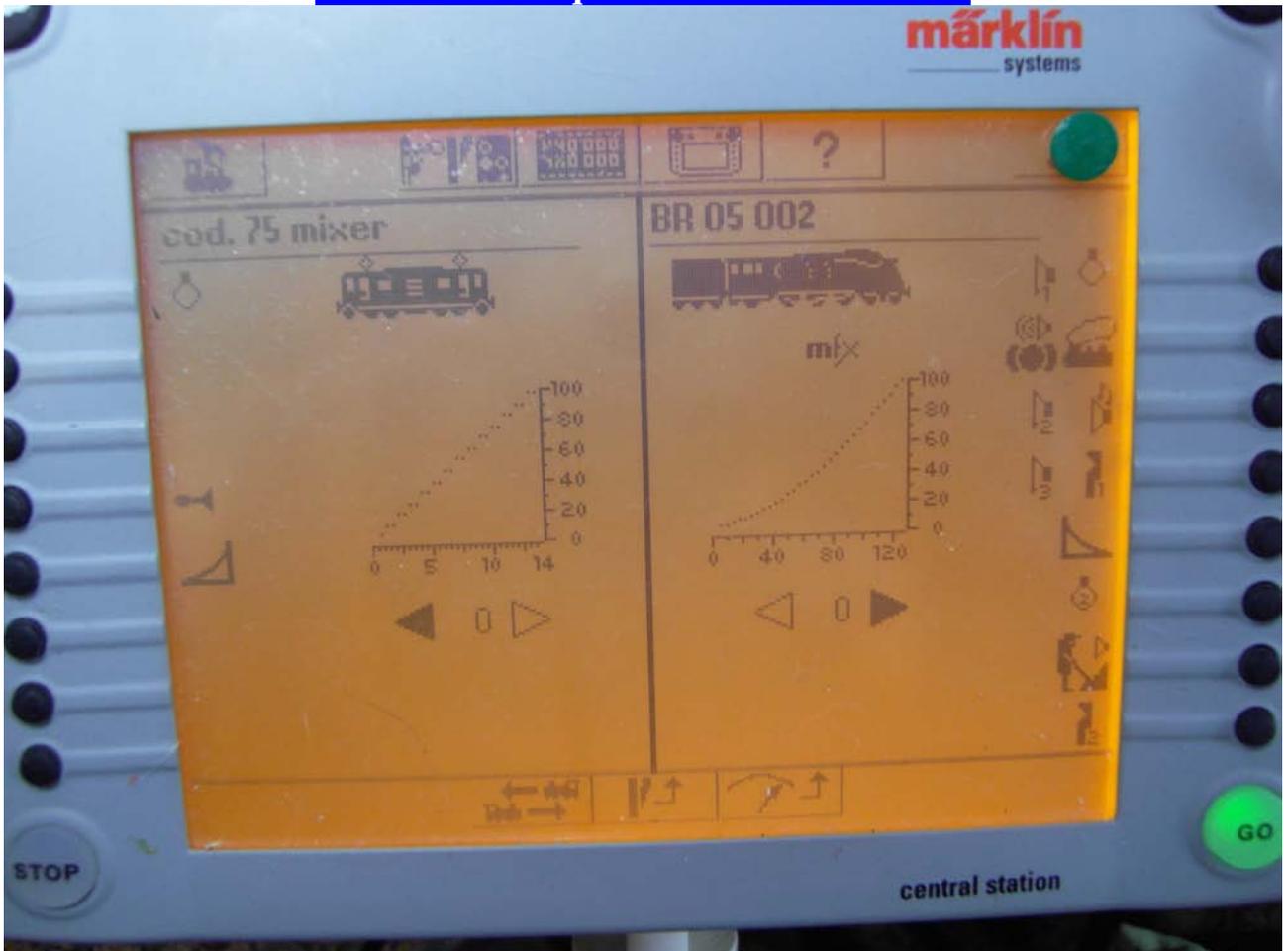


Foto n. 18: toccare il simbolo indicato dal cerchio verde

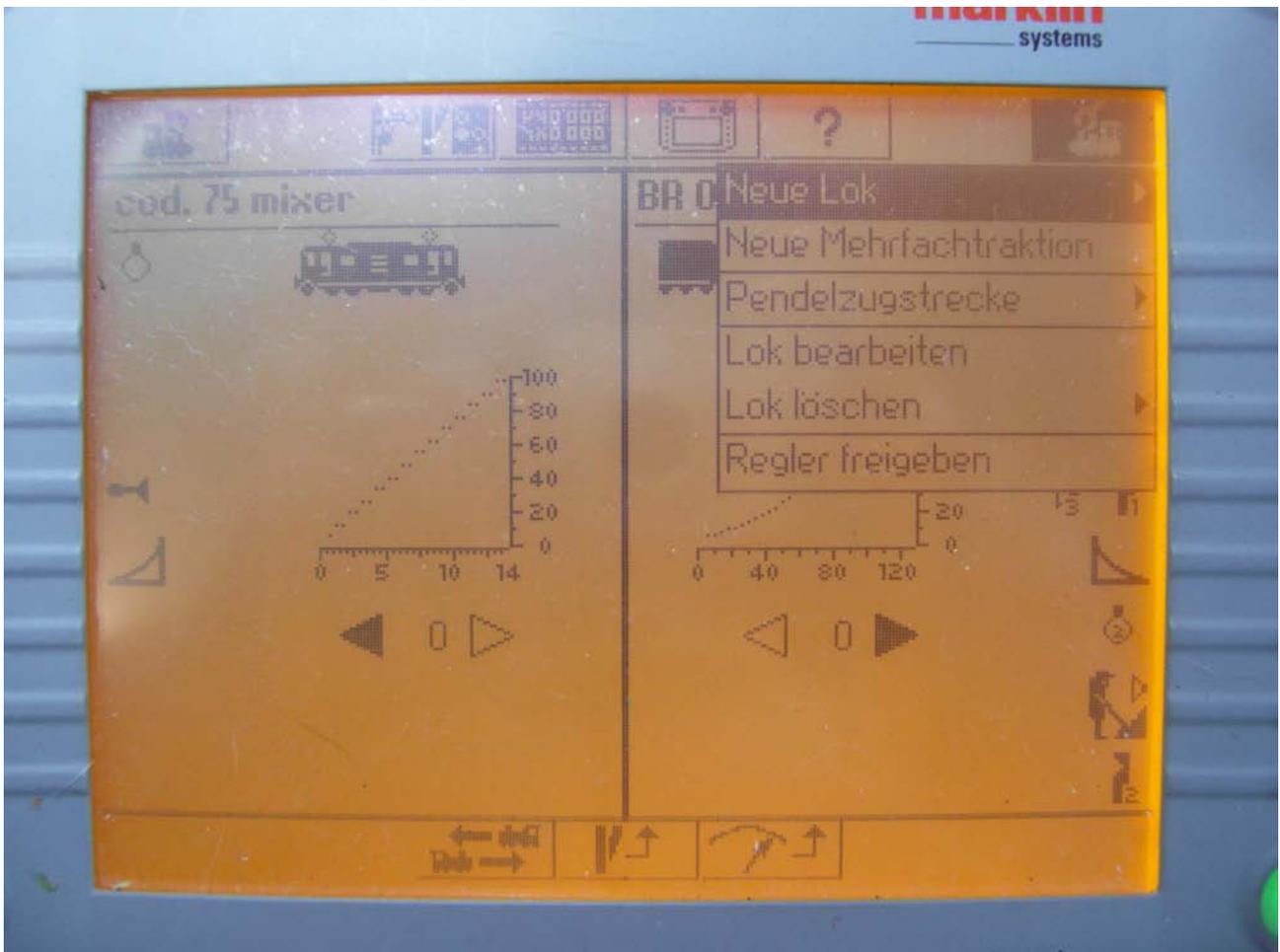


Foto n. 19: si apre il campo di varie possibili modifiche

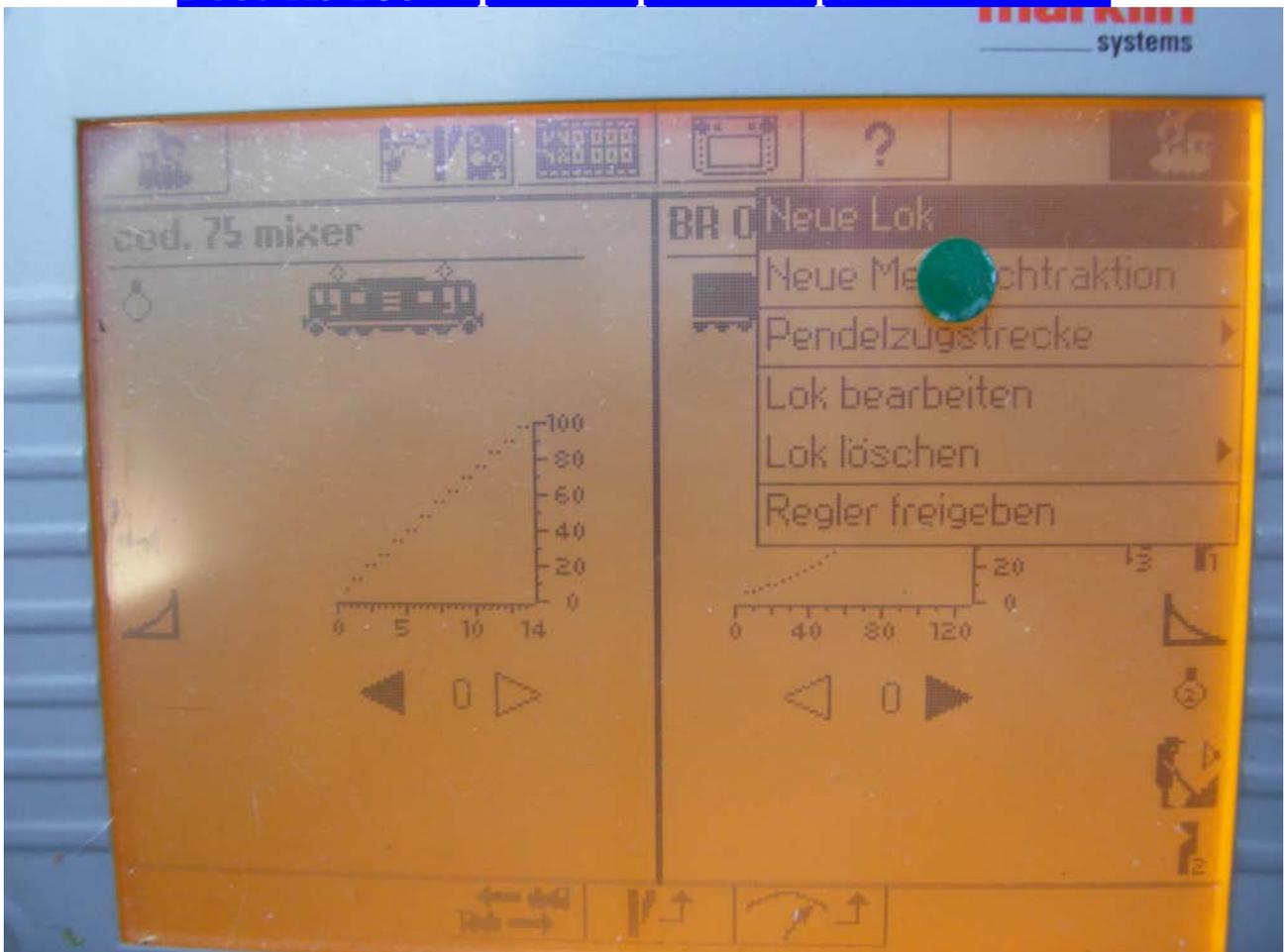


Foto n. 20: toccare Mehrfachtraktion indicato dal cerchio verde

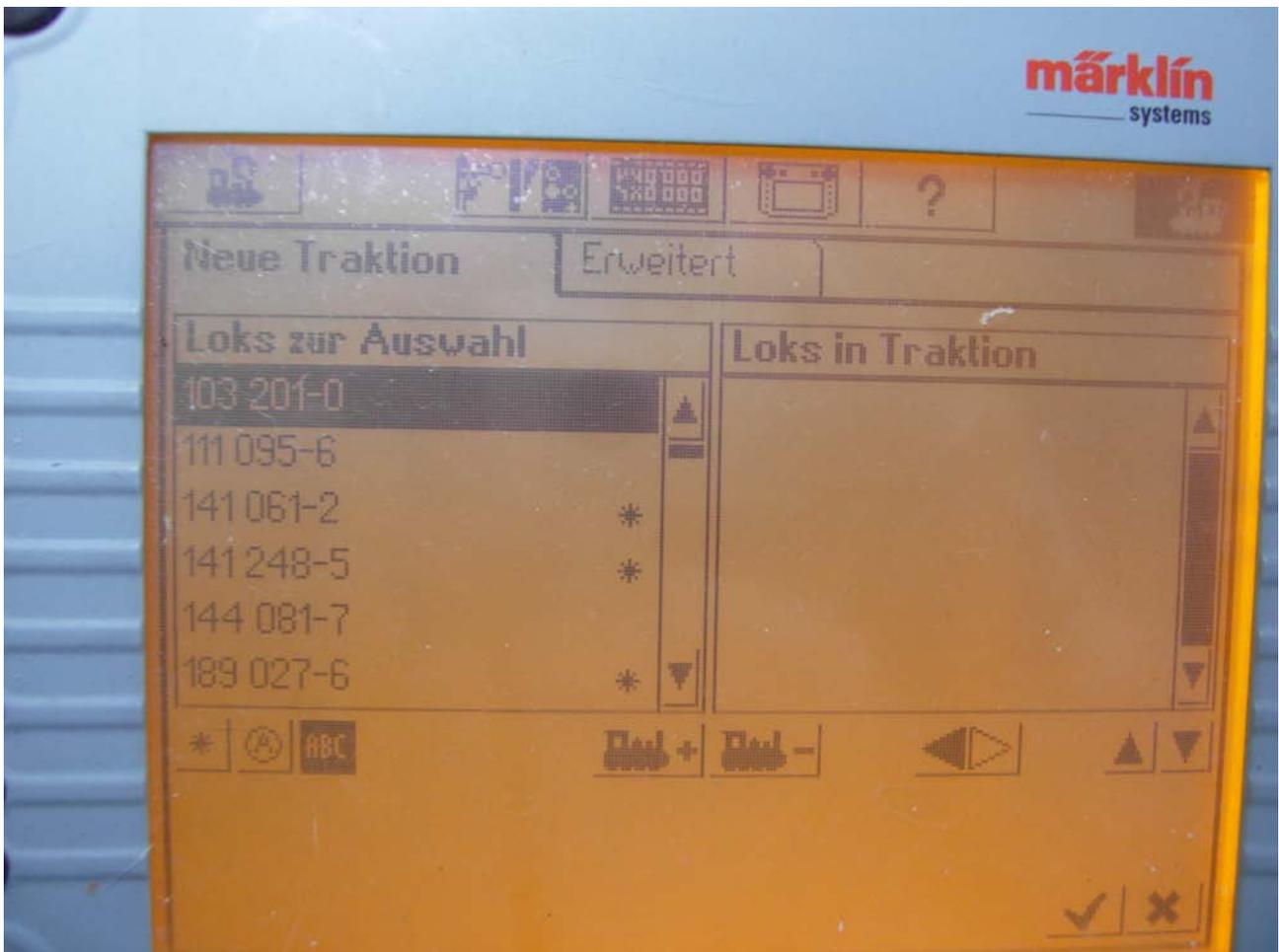


Foto n. 21: si apre il campo delle doppie trazioni

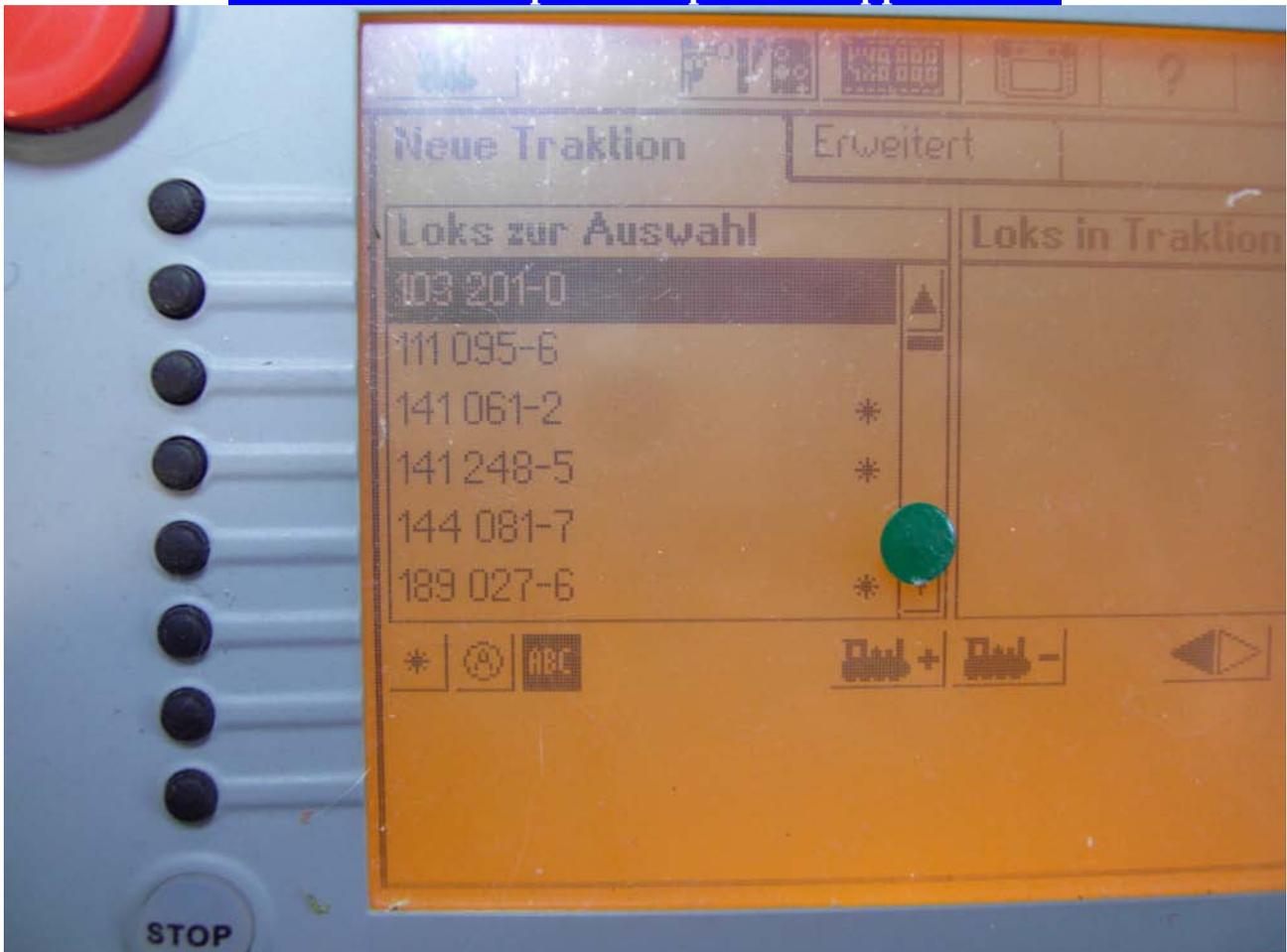


Foto n. 22: ricerca di loco da abbinare tramite la barra di scorrimento

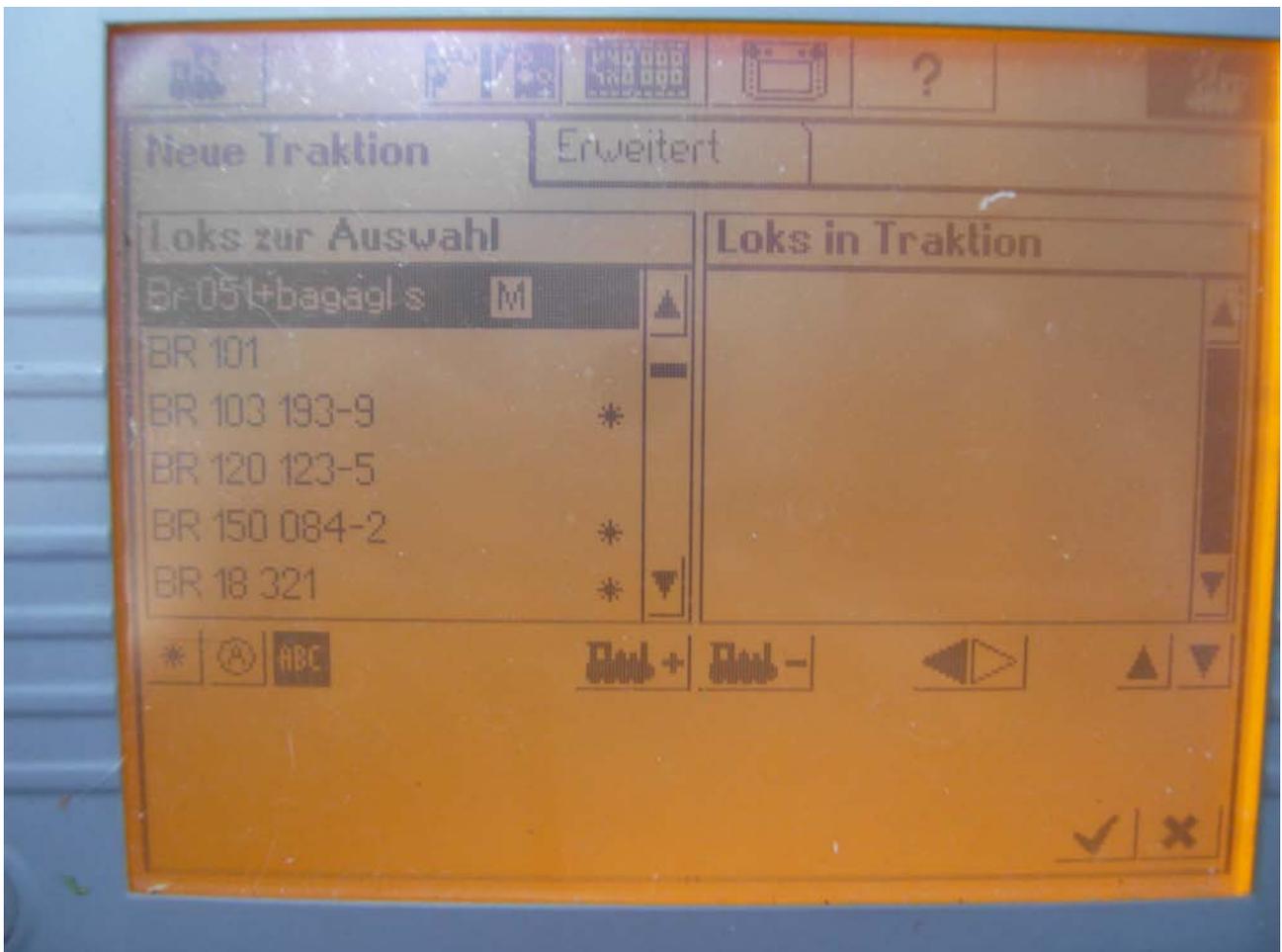


Foto n. 23: trovate due loco da abbinare tramite la barra di scorrimento

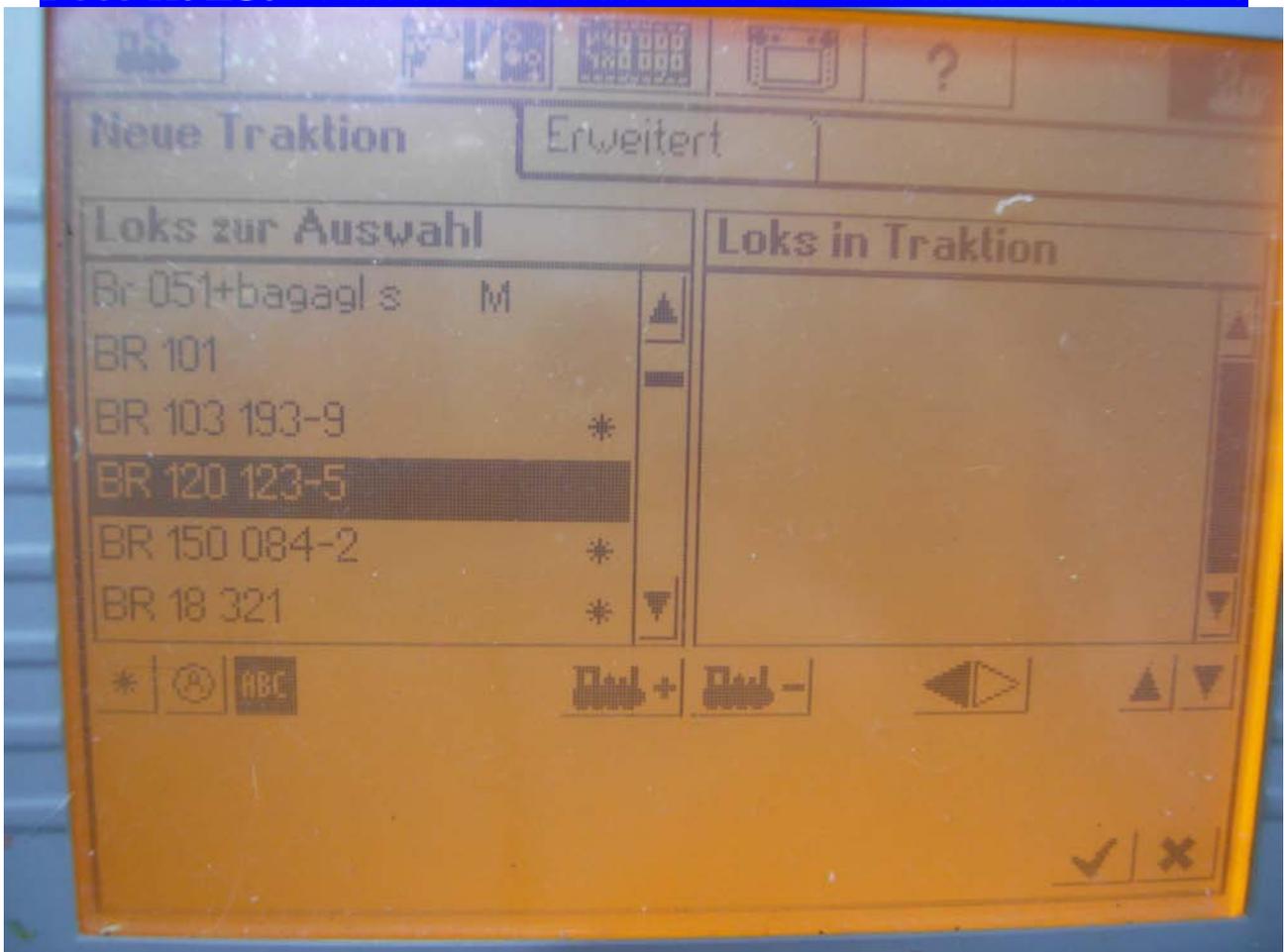


Foto n. 24: si tocca ed evidenzia la prima loco (es. la 120 123-5)



Foto n. 25: si carica (+) la prima loco (es. la 120 123-5)

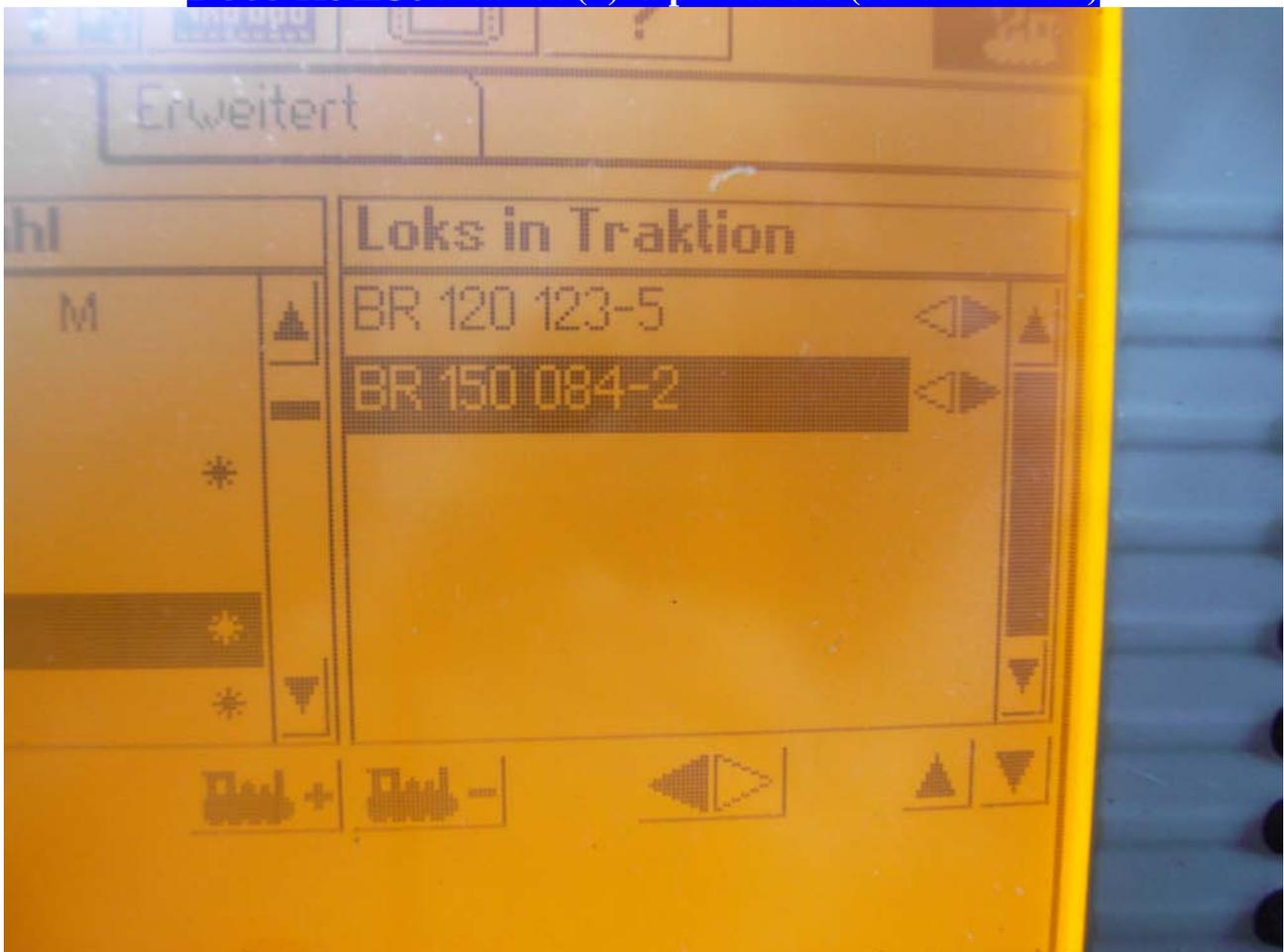


Foto n. 26: si carica (+) la seconda loco (es. la 150 084-2)

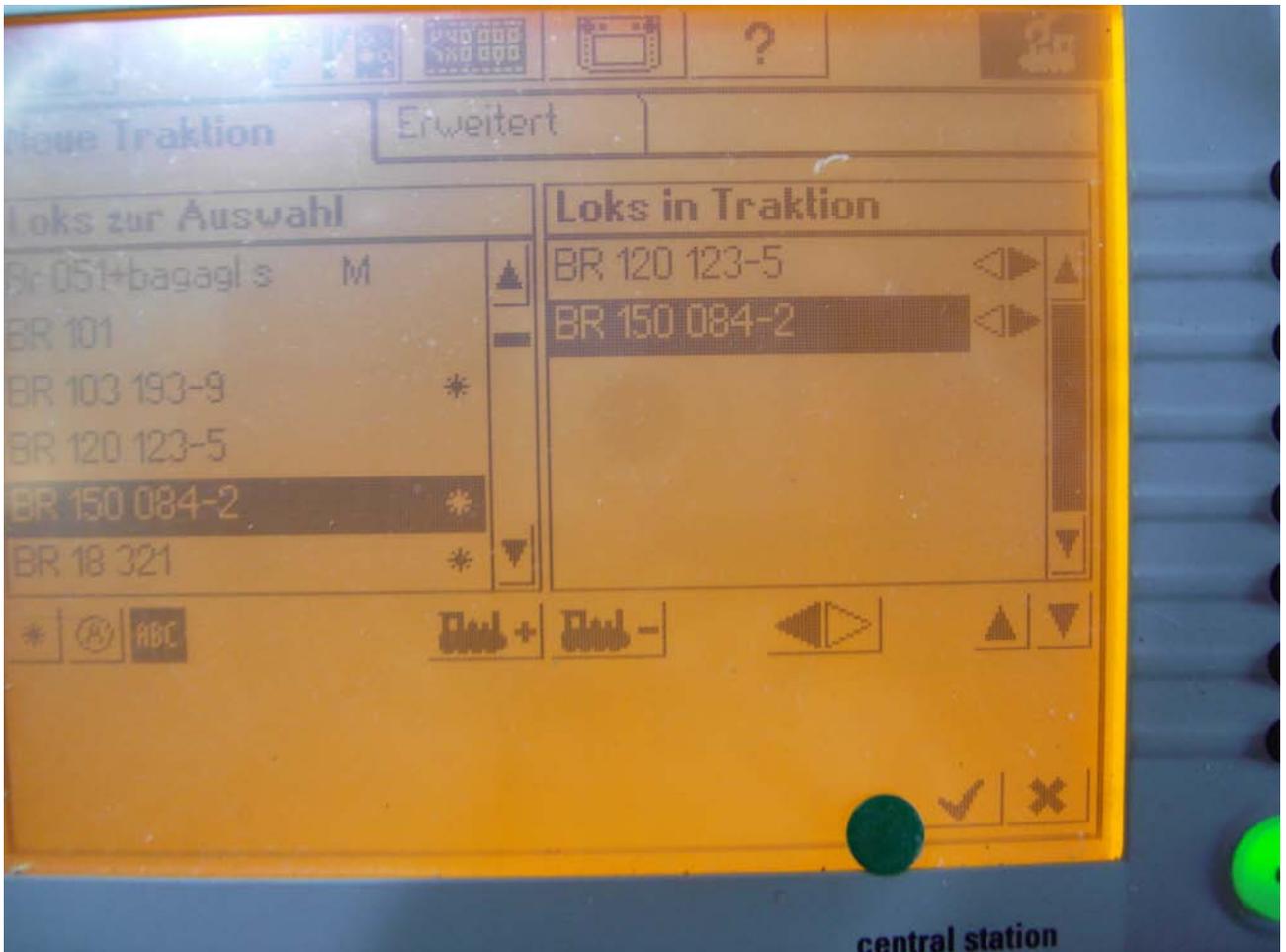


Foto n. 27: si conferma la doppia trazione scelta toccando l'uncino



Foto n. 28: la doppia appare con un nome generico: Neu (nuovo)



Foto n. 29: per cambiare nome si tocca il simbolo indicato dal cerchio verde

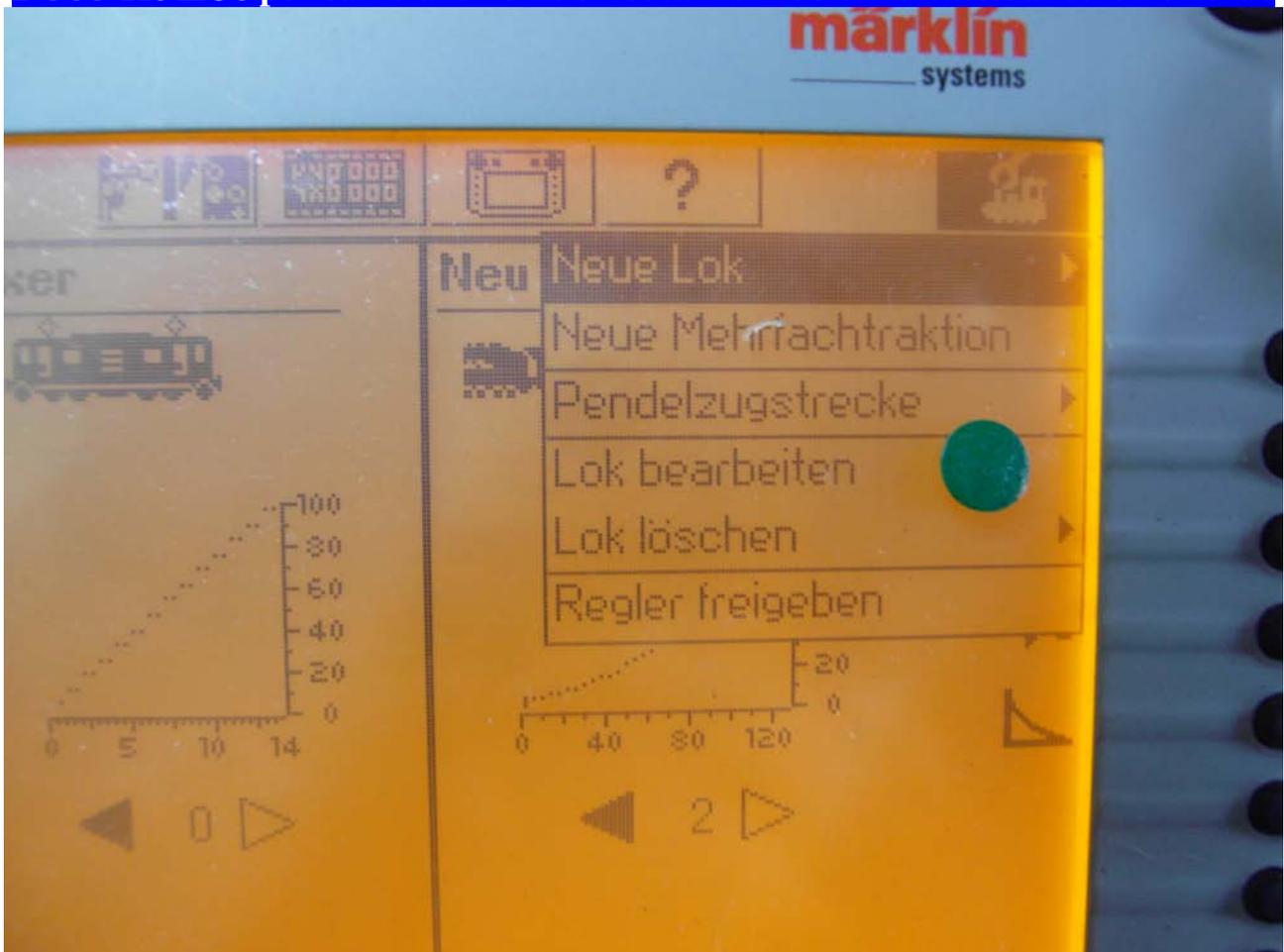


Foto n. 30: per modificare si tocca il simbolo indicato dal cerchio verde

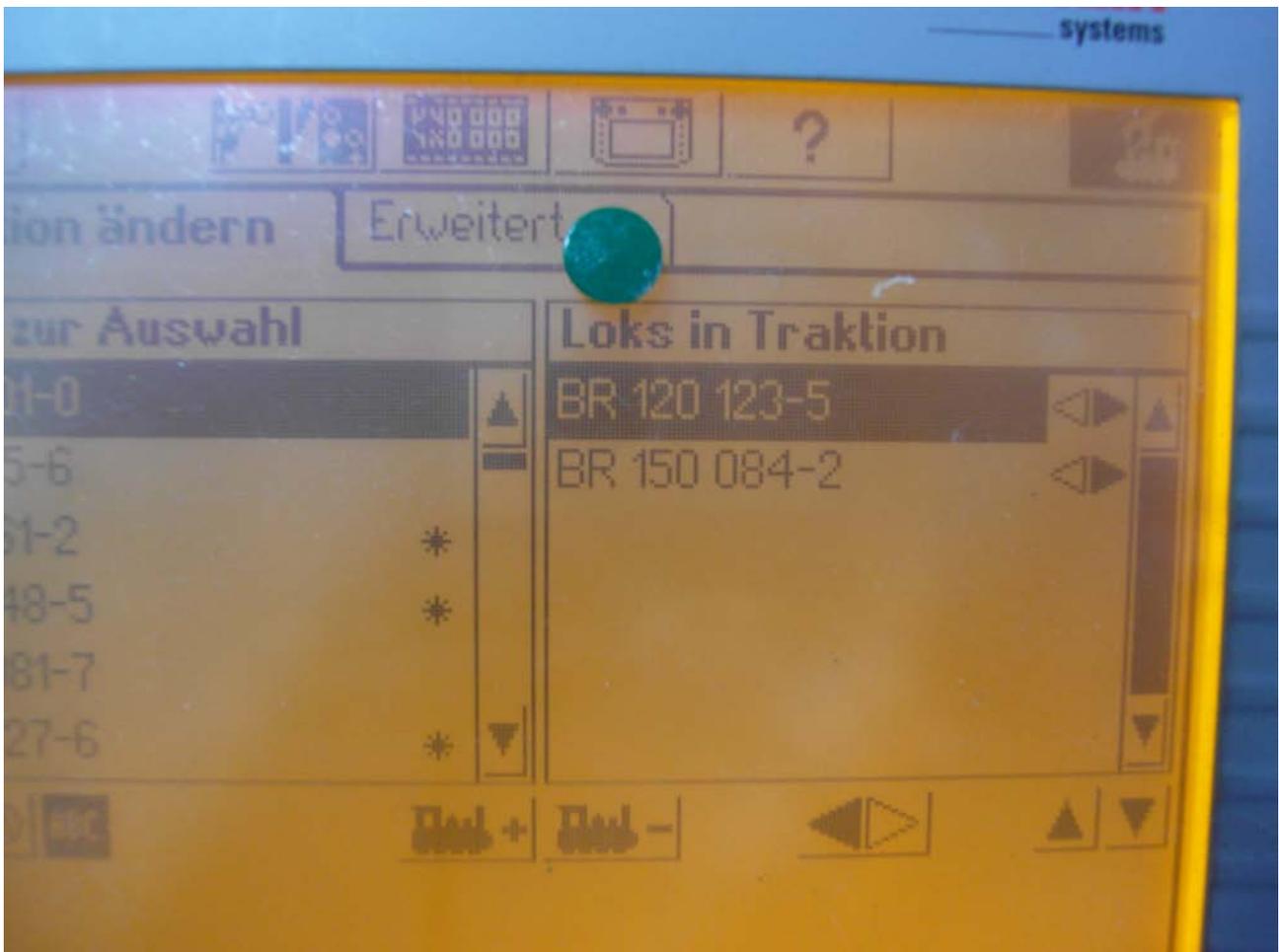


Foto n. 31: per modificare si tocca la dicitura **Erweitert** (proprietà)

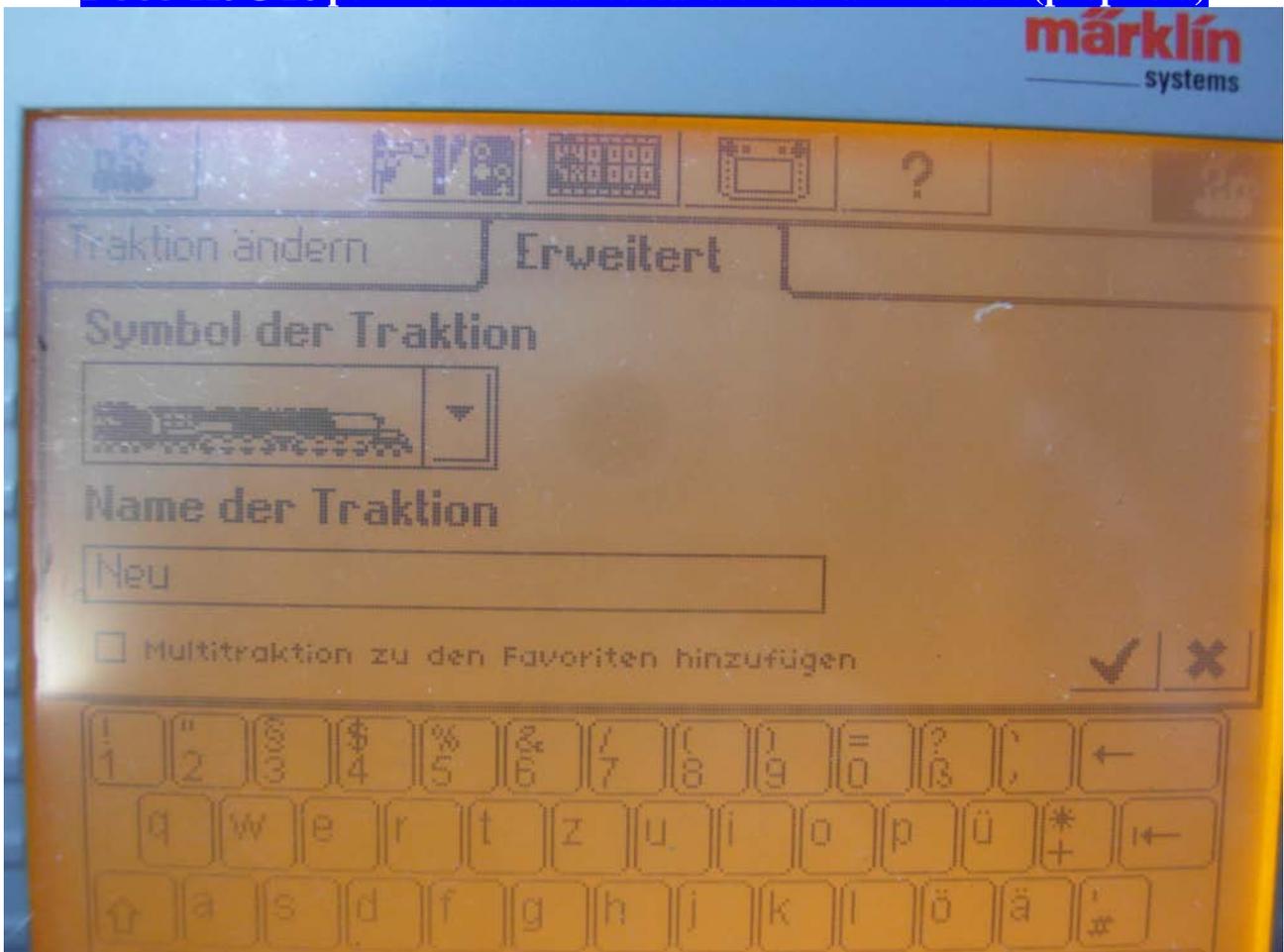


Foto n. 32: per modificare il nome si usa la tastiera

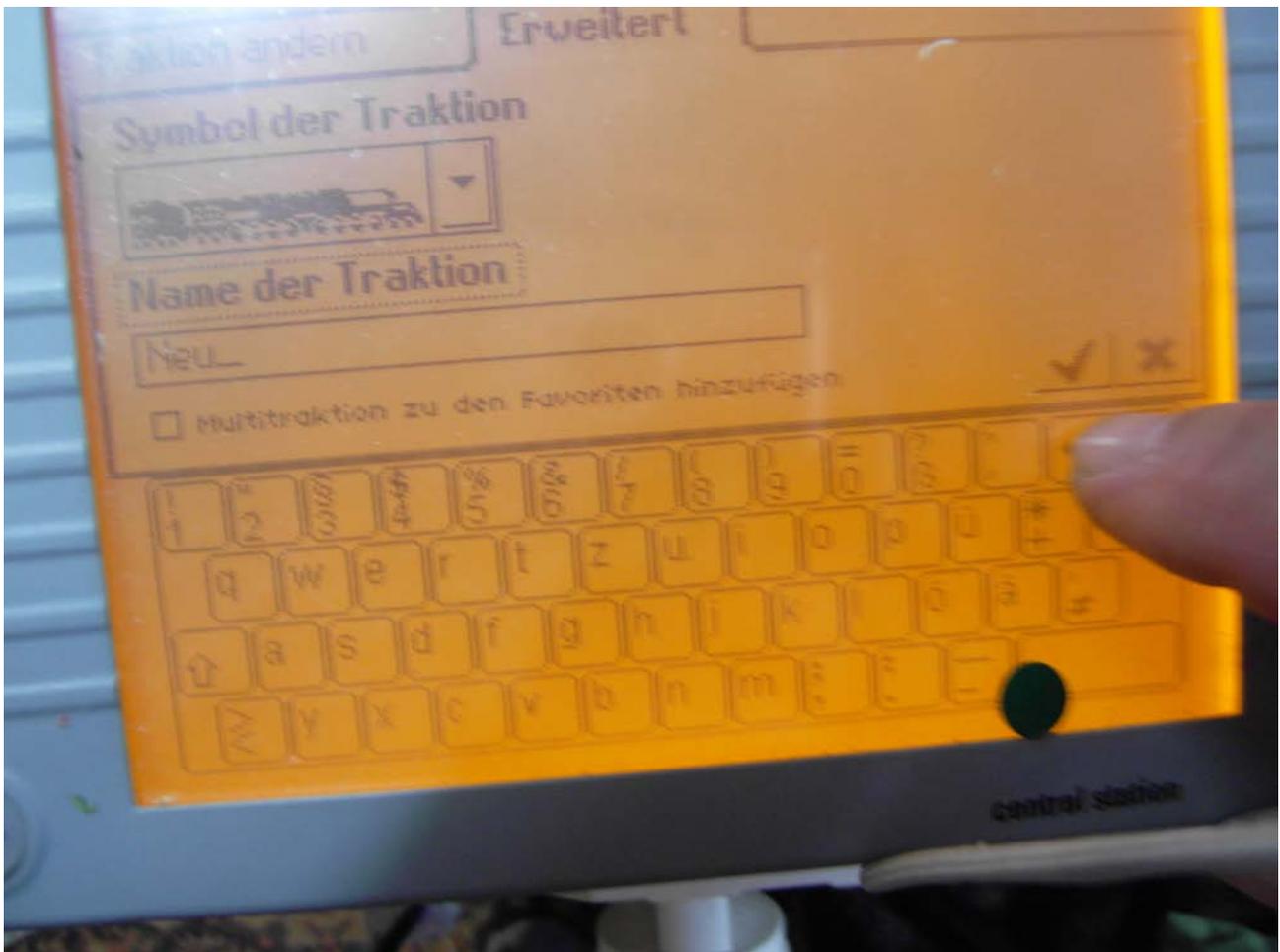


Foto n. 33: per modificare il nome si usa la tastiera

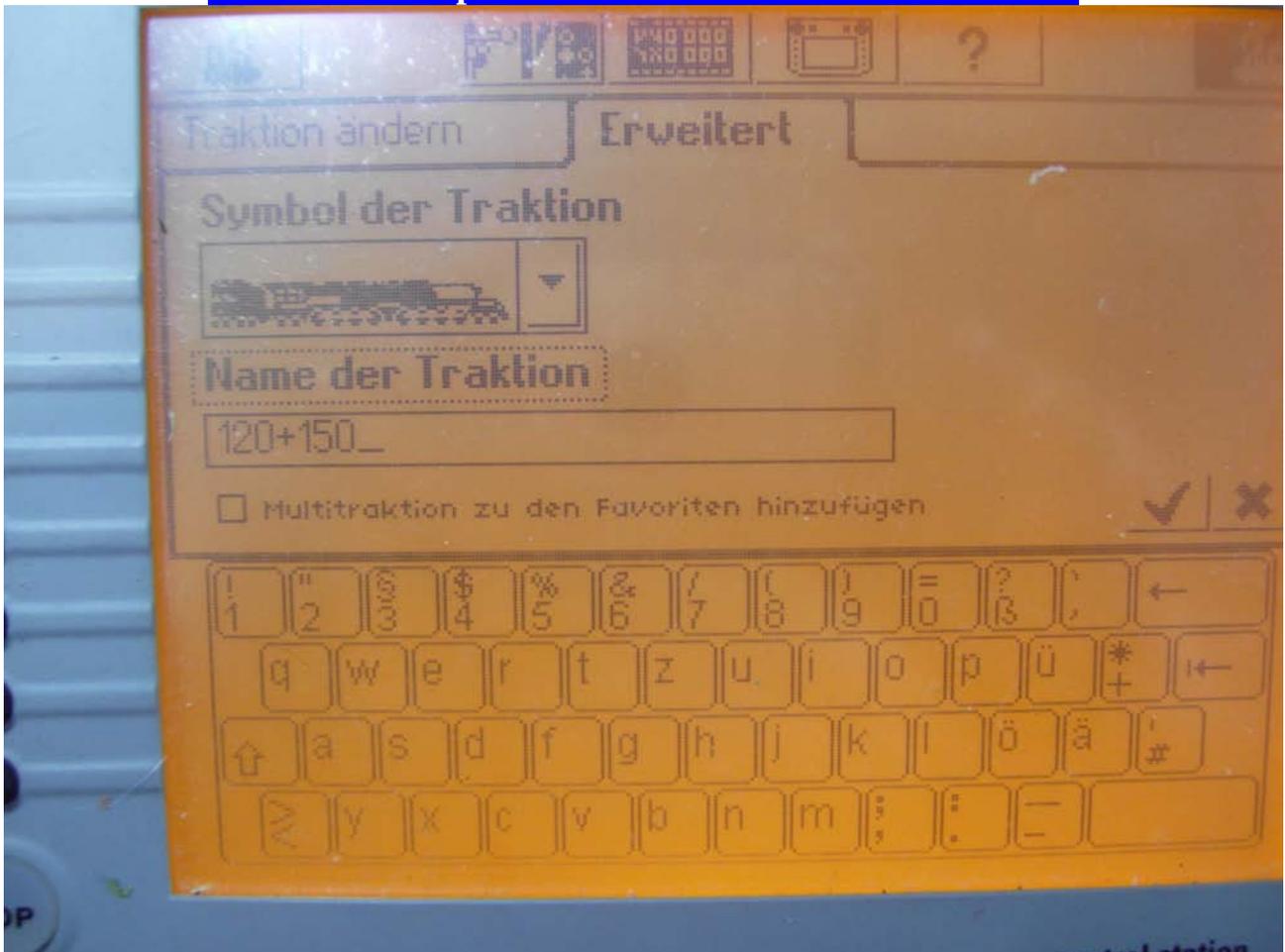


Foto n. 34: nome modificato (possibile anche un nome di fantasia)

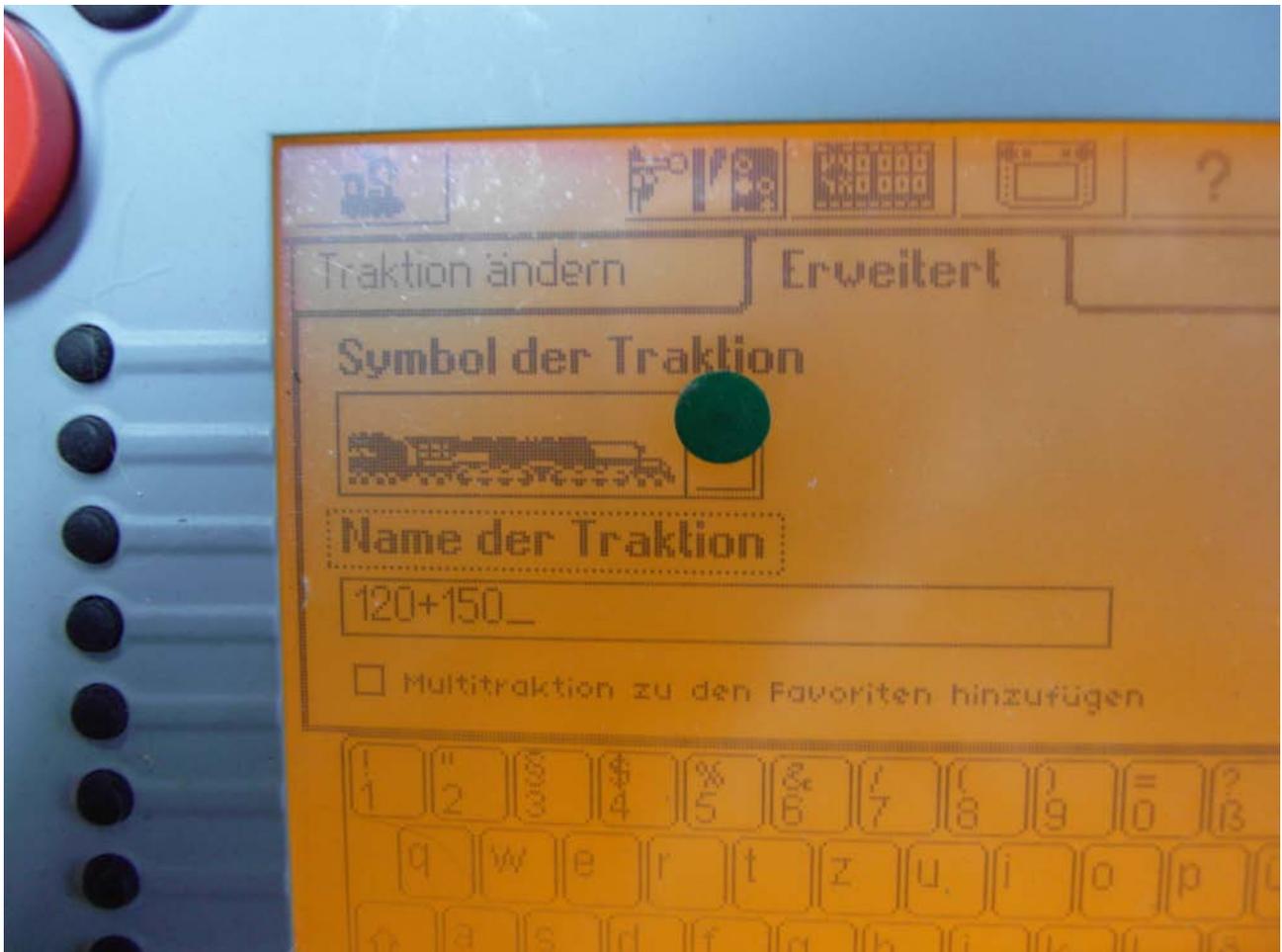


Foto n. 35: per modificare il simbolo della doppia si tocca il riquadro

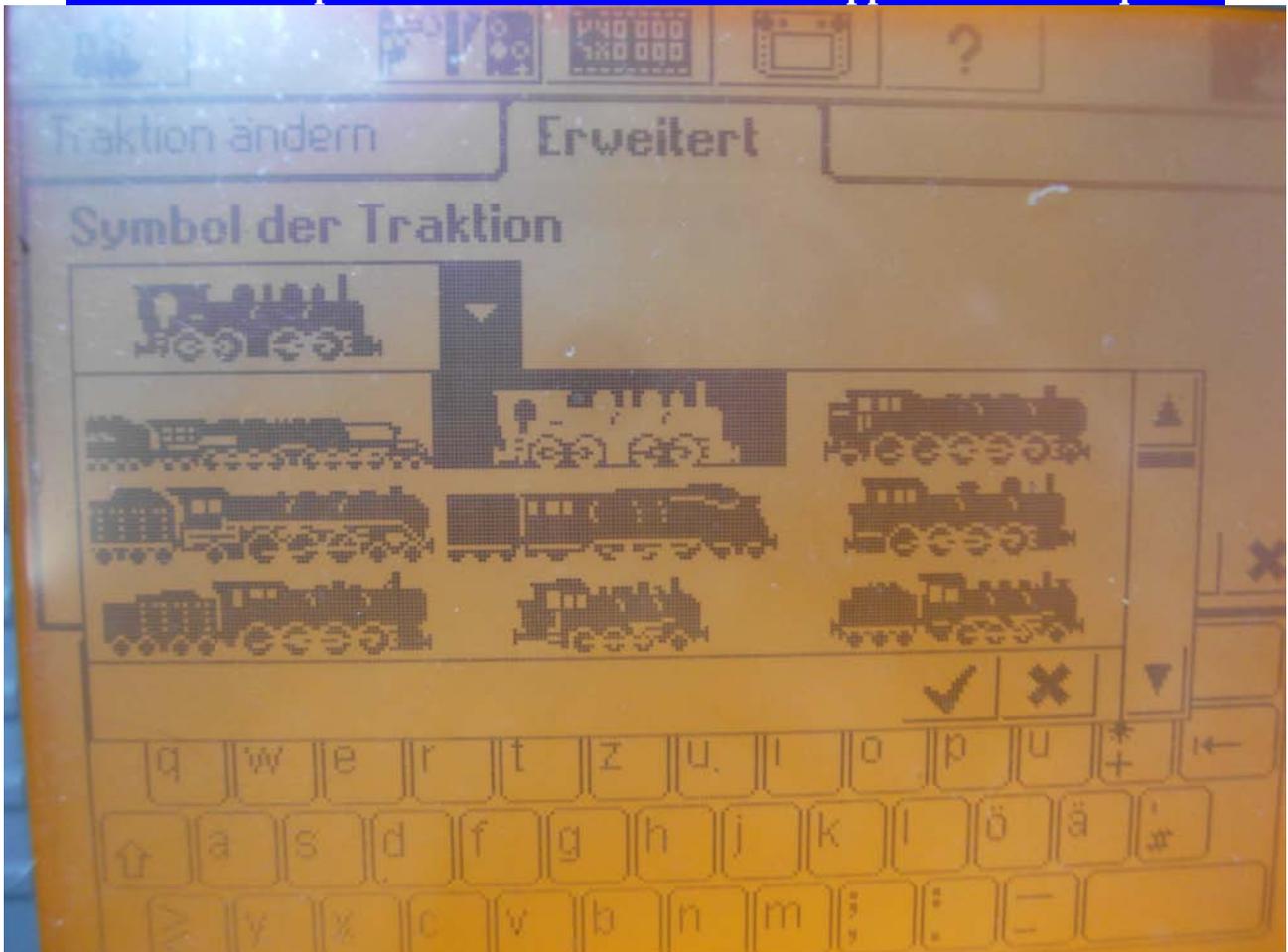


Foto n. 36: scelta dei simboli, utilizzare la barra di scorrimento

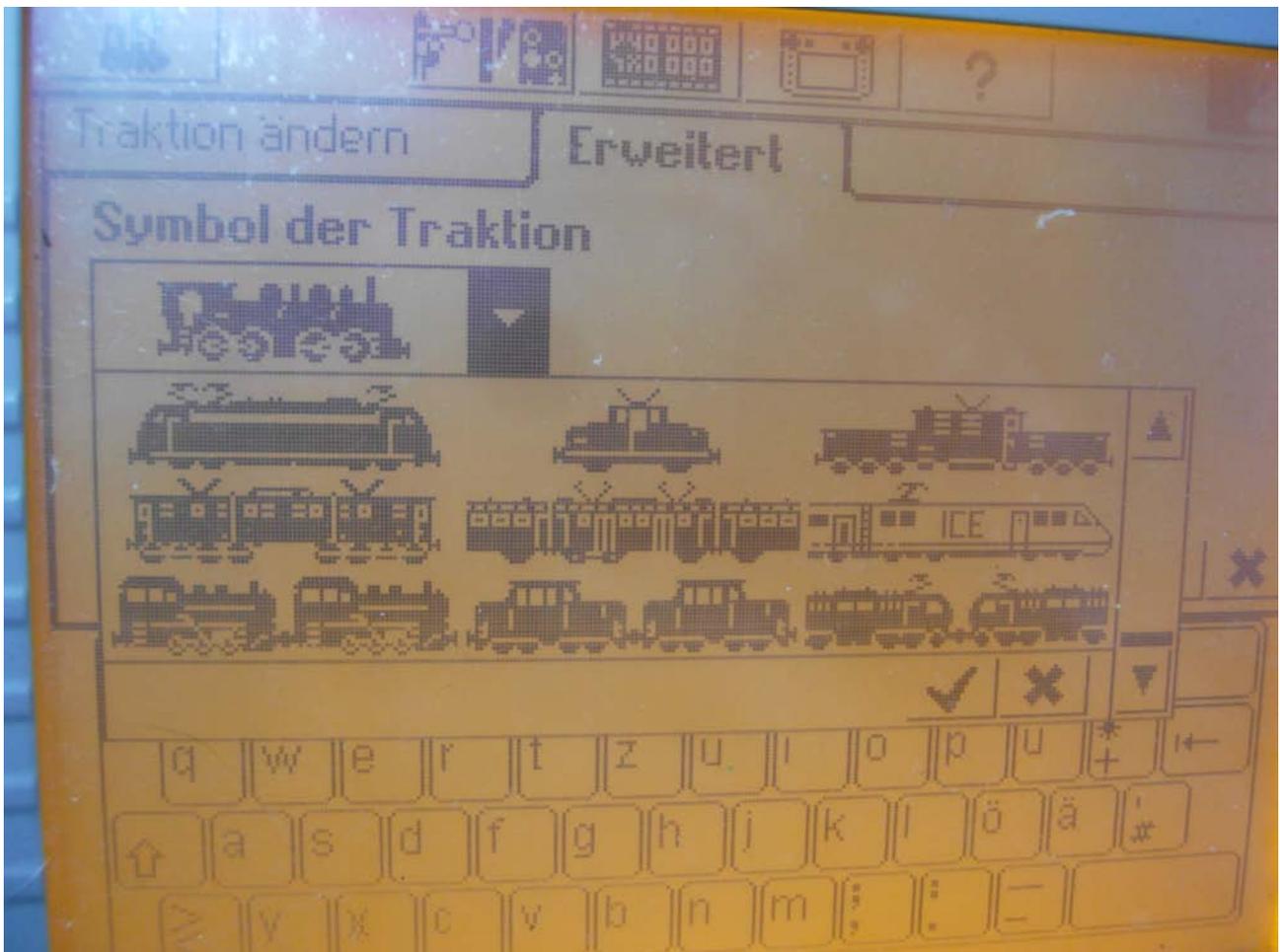


Foto n. 37: scelta di un simbolo.

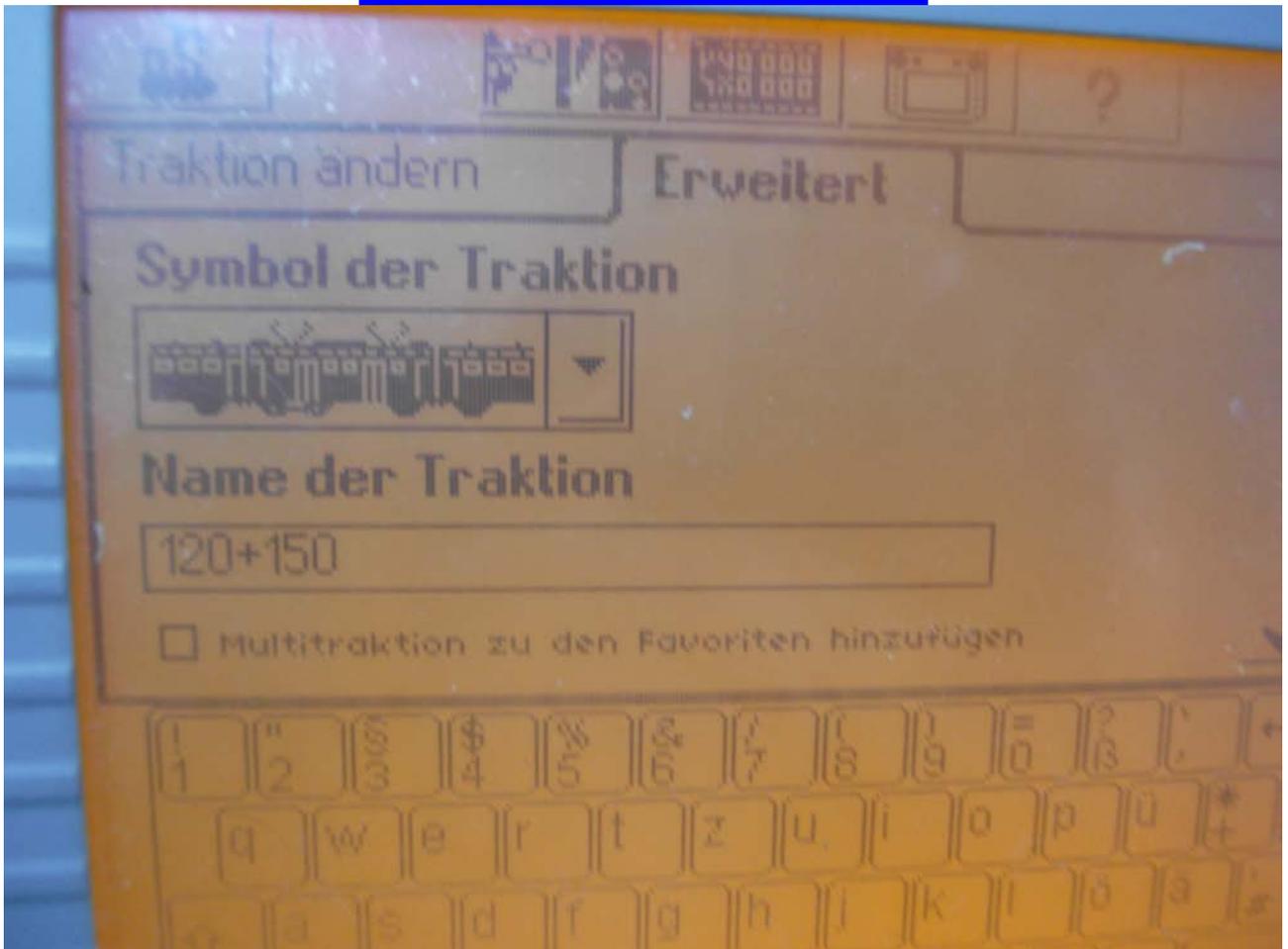


Foto n. 38: scelta di un simbolo.

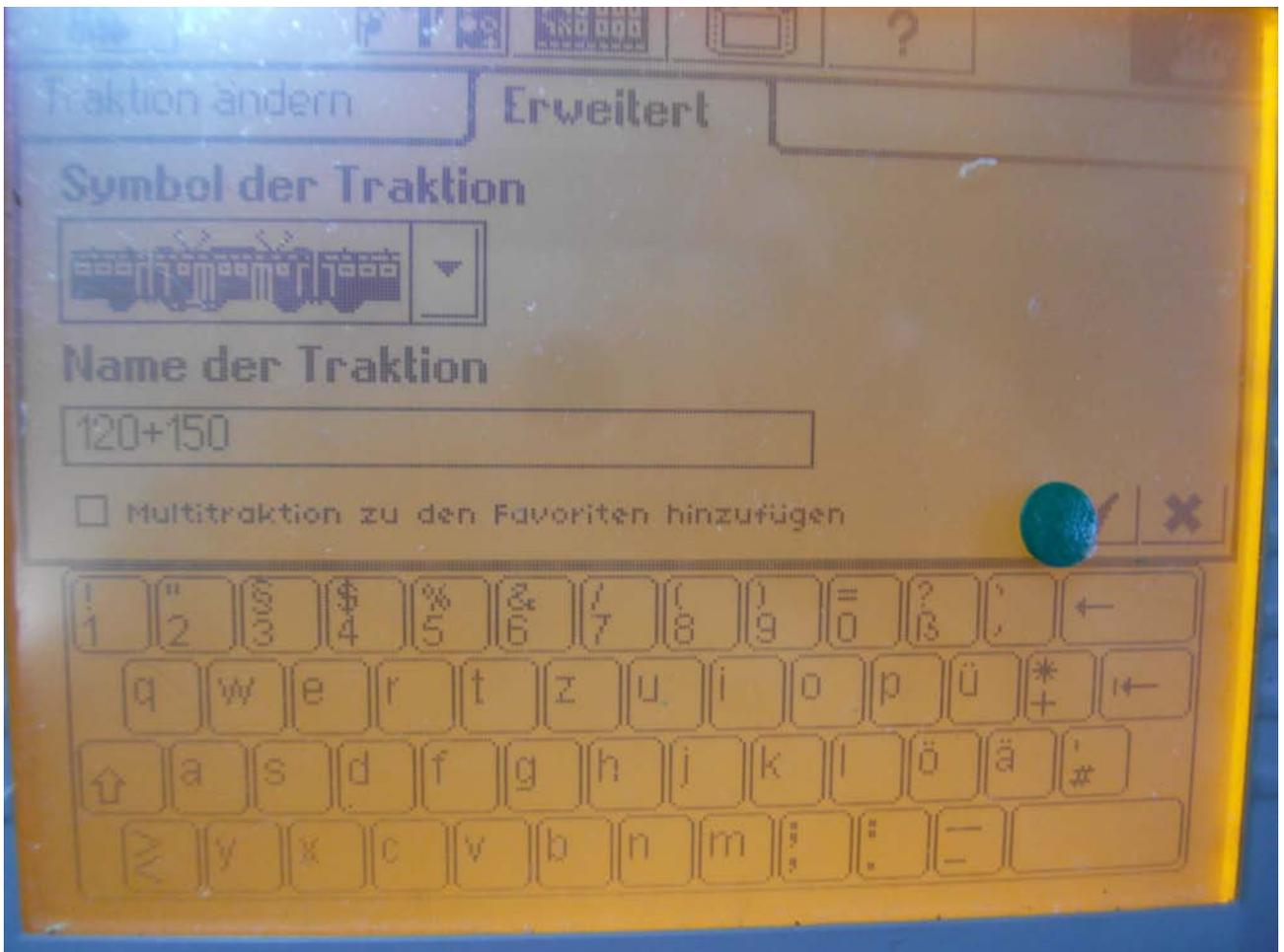


Foto n. 39: conferma della scelta di un simbolo.



Foto n. 40: il nuovo simbolo e il nuovo nome della doppia trazione.

(Fine terza parte)