

RAFFRONTO TRA CONTROL UNIT (6021), CENTRAL STATION 1 (60212), CENTRAL STATION 2 (60213/4)

II parte: Central Station 1 60212

LA MIA ESPERIENZA PERSONALE

Già nel 2007 mi resi conto che l'evoluzione delle Funzioni operative, sonore e luminose dei modelli Märklin era così avanzata che, se fossi ostinato ad operare solo con la vecchia 6021, mi sarei ben presto dovuto accontentare di modelli "handicappati". Sentivo però anche qualche lamentela di troppo sulla nuova strada intrapresa dalla Casa tedesca in collaborazione con la ESU: alcuni modelli avevano accusato problemi elettronici. In realtà nel 2007 avevo avuto tra le mani una Central Station 1, ma, debbo dirlo, dopo un paio di giorni di prove varie, fui costretto a rimandarla indietro: metteva in crisi alcune doppie trazioni tra decoder Märklin ed Esu, mi sembrò non adatta ad uno che aveva accumulato e modificato quasi 200 mezzi di trazione. Poco tempo dopo arrivò la notizia dell'aggiornamento "di massa" per le Central 1. Se lo volete sapere fui felice di non essermi precipitato all'acquisto della *novità* (anche per i costi). Del resto avevo atteso tanto a lungo a "digitalizzarmi" (solo a partire dal 2001) che avevo evitato molti dispiaceri economici, a suo tempo. Pensate solo alle *primitive* 6020, alle *iniziali* locomotive (serie 36...) prive di rallentamento o di suoni del 1985 ecc ecc.

Nel 2008 arrivò la presentazione della nuova CS 2 e l'invito palese alla "rottamazione" della CS 1. Non che avessi cambiato opinione sui difetti del sistema ESU/Märklin, ma la conseguente caduta a picco del prezzo di una "vecchia CS 1" (vecchia? E a solo due anni?) mi convinse a sperimentarne l'uso ([foto n.1](#))... nel frattempo se c'erano problemi nelle nuove Central 2 (mfx tutto Märklin) sarebbero saltati fuori!

L'ARRIVO E L'INSTALLAZIONE

Arrivata in settembre 2008 ho impiegato qualche giorno per affinare il sistema di immagazzinamento dati (leggi la parte "L'errore iniziale").
Vi prego caldamente di seguire le prossime istruzioni non tralasciando neanche una parola e, quanto a me, cercherò d'essere chiarissimo.



Foto n. 1: Central Station a Vibaden montata il 30 ottobre 2008

TEMPO D'ACCENSIONE

Cronometro alla mano, la Central Station 1 (articolo 60212) diviene operativa in 1 minuto e 38 secondi circa. Lo scarto negativo con la Control Unit è incolmabile...

ALIMENTAZIONE

Vale quanto detto per la Control Unit, ma se era possibile gestire un plastico medio con un trasformatore del tipo 6002 da 52 VA (lo potete trovare nei cataloghi successivi sotto il numero di articolo 6003), con la Central 1 è necessario disporre di tutta la potenza possibile ed utilizzare quello da 60 VA (tipo articolo 60052).

SPEGNIMENTO

La CS 2 è in pratica un sofisticato Database, non un vero computer, non è perciò obbligatorio seguire particolari indicazioni di chiusura: è sufficiente interrompere l'alimentazione ed avere l'accortezza di lasciare che si concluda la fase di spegnimento. In caso di interruzioni di energia elettrica non ci sono grossi rischi.

L'ERRORE INIZIALE

Privo di esperienza ho, appena possibile (**foto n. 1**), installato sul banco di comando la nuova Central, questo è sbagliato se avete come me una zona comandi malamente accessibile. In pratica avevo *caricato* nella CS 1 appena un 25% di loco (quasi tutte mfx) e mi ritrovai a fare ogni giorno a *carponi*, di qua (dove vi sono le vetrine) e di là (dove era la CS1) per installare e provare almeno duecento mezzi di trazione o trainati con funzioni. Li prendevo dalle vetrine, li poggiai sull'asta di manovra, approntata per il collegamento come binario d'ingresso, poi tornavo nella zona vetrine, allontanavo le macchine rubricate e ricominciavo daccapo: la faccenda è durata più di un mese!

IL PROBLEMA DEI NOMI

Non so perché, ma è certamente una stranezza o forse un errore, le locomotive (osservate bene la **foto n. 2**) vengono classificate così, come capita, non voglio esser cattivo, ma è la realtà.

Non si capisce infatti perché alcune volte viene anteposto "Br", che in tedesco è la sigla Baureihe (gruppo) e a volte no. Come vedete la 141 non ha la sigla Br e la 150 sì. Attenzione, il "nome" della loco viene programmato in Fabbrica, da Tedeschi!

Per trovare dunque velocemente dalla lista, che appare nella **foto n. 2** codificata per i "preferiti", una loco mfx o no si deve, così come poi ho fatto con la CS 2, cambiare il nome a tutti i nostri mezzi trainanti o trainati, razionalizzandolo e scegliendo una linea comune, o si deve digitare sulla tastiera il codice indicato nelle istruzioni e disporre perciò di una lista (scritta) già predisposta e personale.

Nella terza parte vi indicherò come ho proceduto per la CS 2.

Tutto questo era fortunatamente compensato dal fatto che, avendo una ottima memoria, uno schema cartaceo preparato al computer, io utilizzavo sempre la **tastiera virtuale** della CS 1 qui a sinistra, nella **foto n. 2**, che consentiva il richiamo istantaneo di una loco classificata e codificata. Questa tastiera è addirittura più rapida di quella della Control Unit in quanto non è necessario per i primi 9 codici (da 01 a 09 nella 6021) anteporre lo zero (0) e quindi si deve ad esempio

richiamare il codice 2 senza scrivere 02, come vedete nella **foto n. 3**. La tastiera compare però a destra se richiamate l'elenco loco da destra, spingendo il simbolo della loco bianca su fondo nero (quelli vicini alle manopole rosse come nella **foto n. 1**).

Anche qui i codici sono i soliti 80, ma se non viene inserito il codice *SNIFFER*, le macchine dotate di decoder mfx anche se vengono richiamate in contemporanea con loco che hanno lo stesso codice e che, utilizzando la Control Unit 6021 (rileggi anche la I parte di questo 40°) partirebbero insieme, con la CS 1 non vengono attivate. Neanche una loco dotata di decoder Motorola del resto viene richiamata se ha lo stesso codice numerico di una mfx. Praticamente potete avere tutta una serie di 218 (tutte dotate di codice di fabbrica 21) e non correrete il rischio che si muovano tutte insieme o insieme ad una locomotiva Motorola... salvo strane interferenze, accadute con i primissimi mfx.

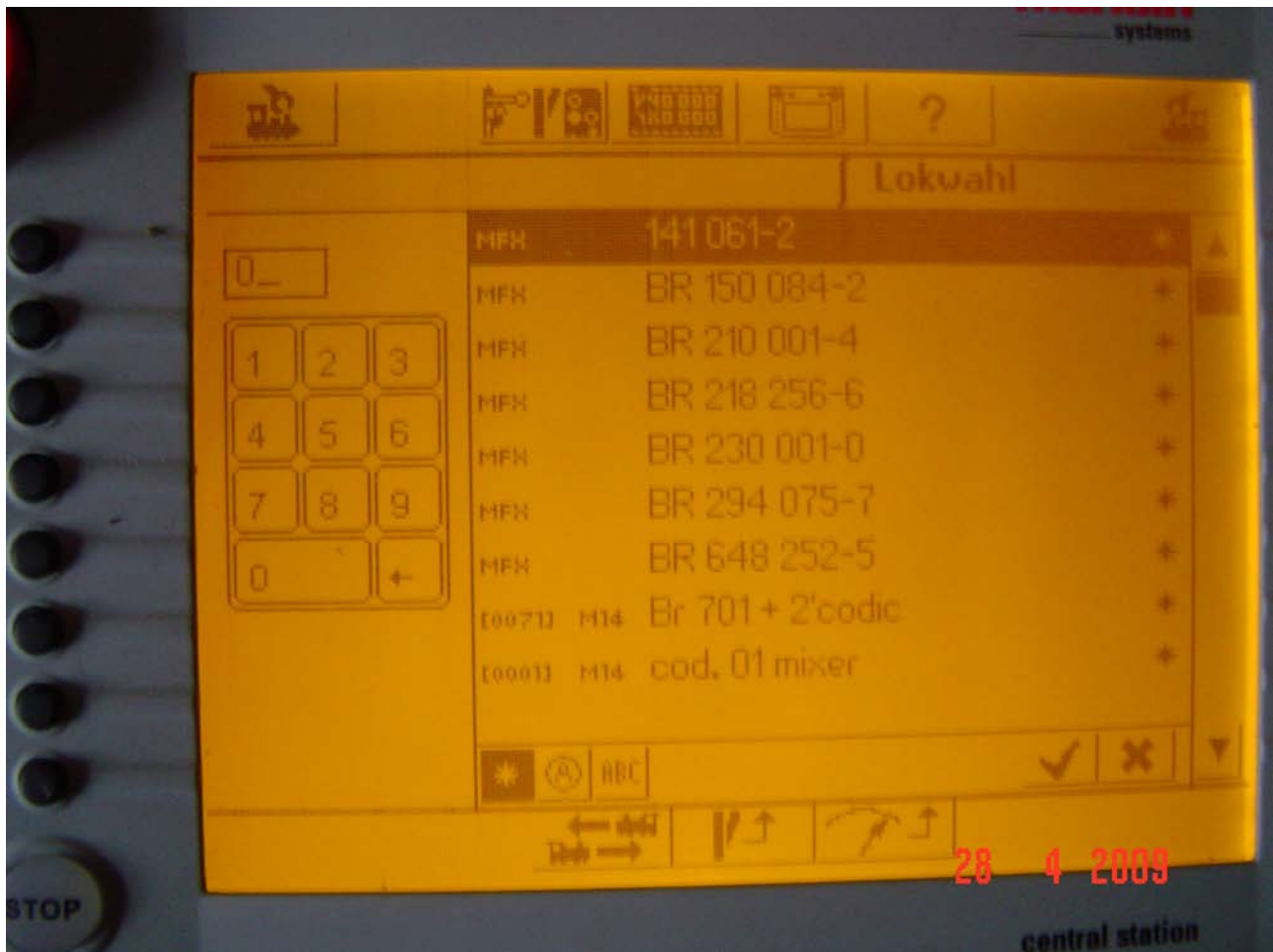


Foto n. 2: la classificazione automatica dei decoder mfx presenta evidenti incongruenze e la Central Station li mette in evidenza (leggi nel testo)



Foto n. 3: la tastiera virtuale consente un richiamo istantaneo dei decoder (Motorola o mfx) e non è più necessario anteporre lo 0 per i primi 9 codici

Consiglio per i possessori della CS 1: meglio programmare le loco Motorola con codici da 1 a 80 solo indicando un codice generale: io ho scelto la dizione partendo dal “cod. 01 mixer”, per arrivare al “cod. 80 mixer”, ora vi spiego perché....

Al più se un solo Gruppo di loco è rubricato sotto un solo codice si può aggiungere anche il nome della loco o del Gruppo specifico (come vedete dall'esempio della **foto n. 4** per le V 200/221, tutte insieme nel codice 22). Questo perché, come molti già sanno, io *personalmente* seguo una cronologia storica per i mezzi DRG, DB, DR, DB AG e, naturalmente, le V 220.1 non convissero con diesel 221, se non forse per pochi giorni e solo durante le procedure di riclassificazione avvenute nell'aprile del 1968. Utilizzando così il medesimo codice si può gestire il tutto senza creare *errori storici!*

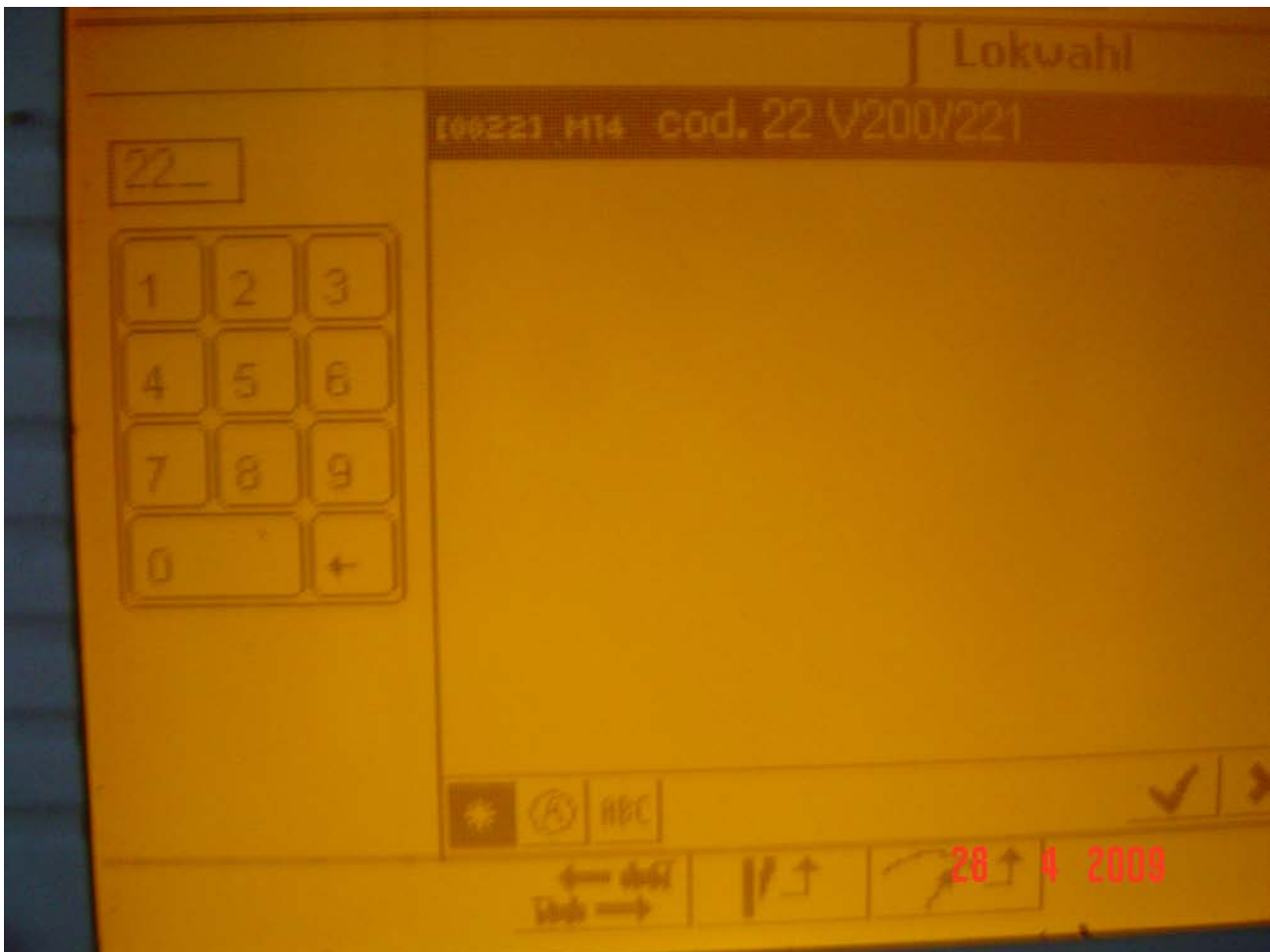


Foto n. 4: la tastiera virtuale richiama un gruppo di loco diesel V 200/221 che non furono mai insieme storicamente perché macchine identiche, ma con numerazione cambiata dopo il 1968 (al vero).

È invece poco utile rubricare una loco con lo stesso codice Motorola per chiamata “nominale”.

FACCIO UN ESEMPIO: seguite la sequenza fotografica dalla **foto n. 5** alla **foto n. 9**.

Foto n. 5 e n. 6: nessun problema se, come nelle foto esemplificative, sono richiamate una loco mfx (a sinistra la Br 64 250) ed un codice Motorola (sempre nella stessa immagine un codice 12). Nulla cambia se la mfx è a destra o se vengono richiamate due mfx (anche se dotate dello stesso codice in Fabbrica) o due Motorola con codici diversi.

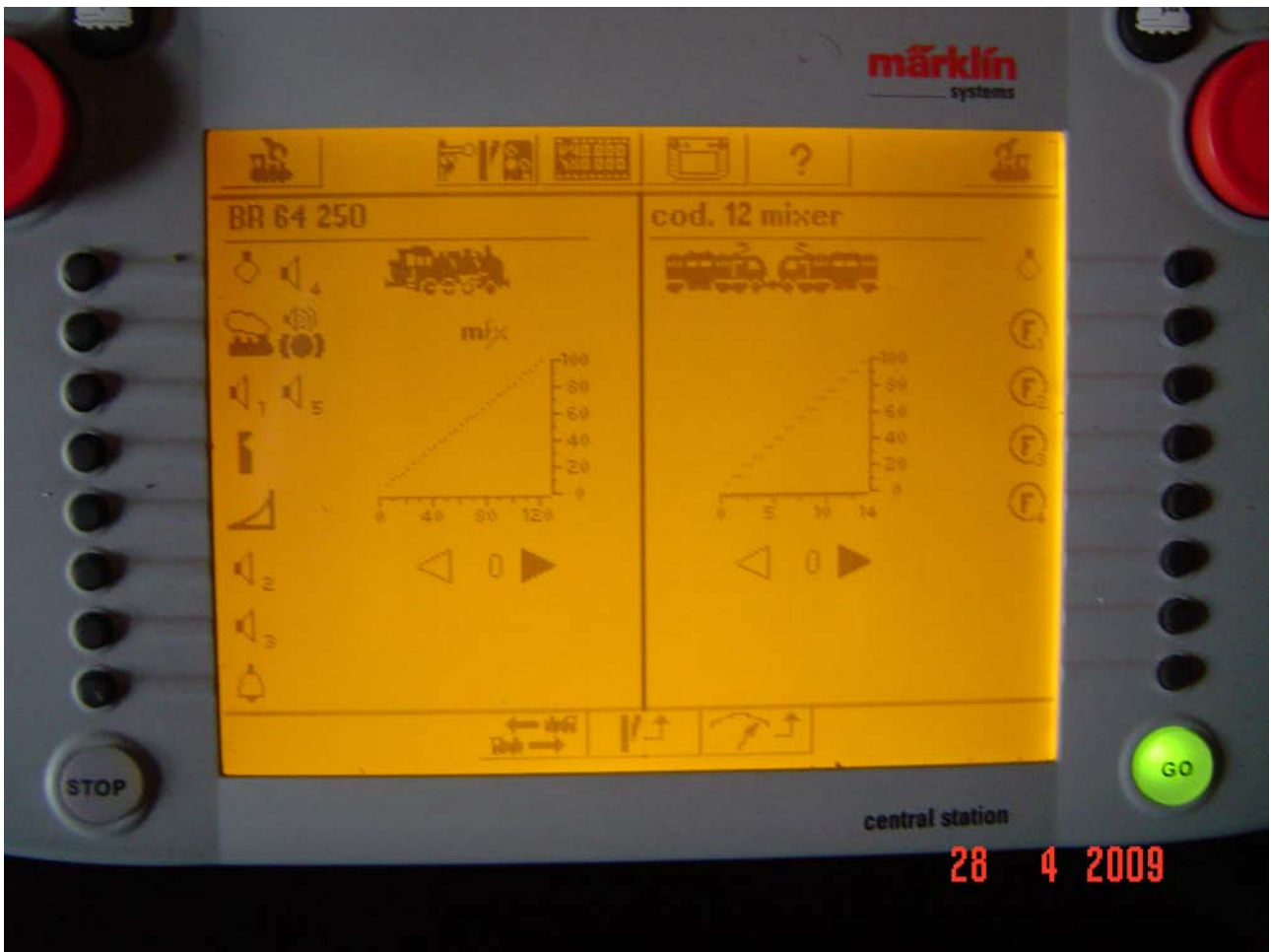


Foto n. 5 e n. 6: nessun problema se sono richiamate loco mfx o Motorola



Foto n. 7 e n. 8: il problema nasce se, come nelle foto esemplificative, avessi una Br 01, codificata 01 mixer, e una Ae 6/6 (a cui potrei aver assegnato lo stesso codice 01). Se, provassi a manovrare con una delle due mi troverei, se compaiono contemporaneamente sulla tastiera, con il *famigerato* segnale di blocco: 1-80. Questo avviso segnala che, se per ipotesi volessi far viaggiare in coppia queste due loco (non pensate male non sono il tipo da mescolanze anacronistiche e incompatibili!) potrei usare solo la Control Unit 6021!

Vengono poi, se avete richiamato due macchine con lo stesso codice, bloccate le funzioni di quella messa in movimento per seconda... insomma un gran caos!

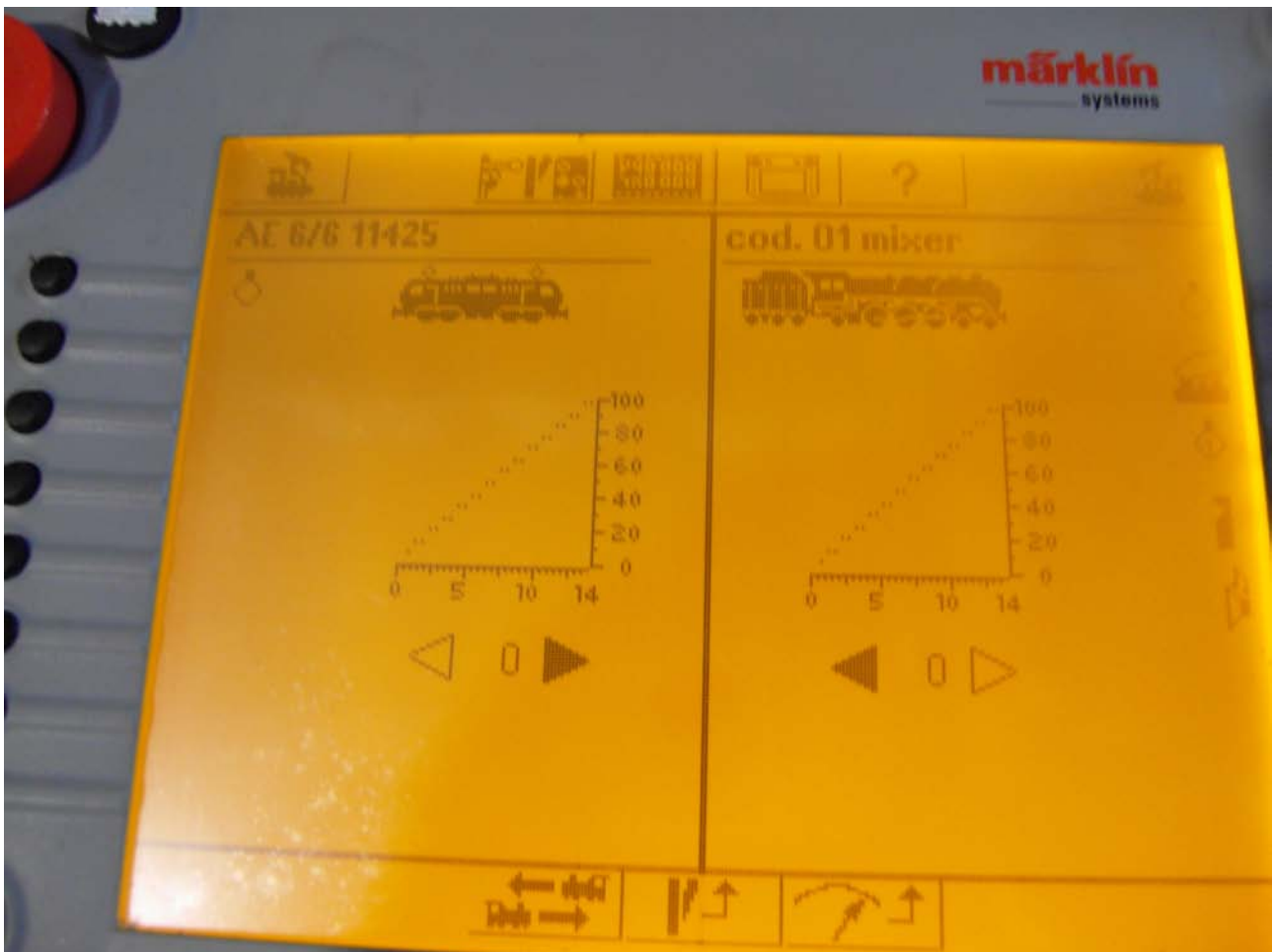


Foto n. 7: il problema nasce se sono richiamate due macchine Motorola dotate dello stesso codice!

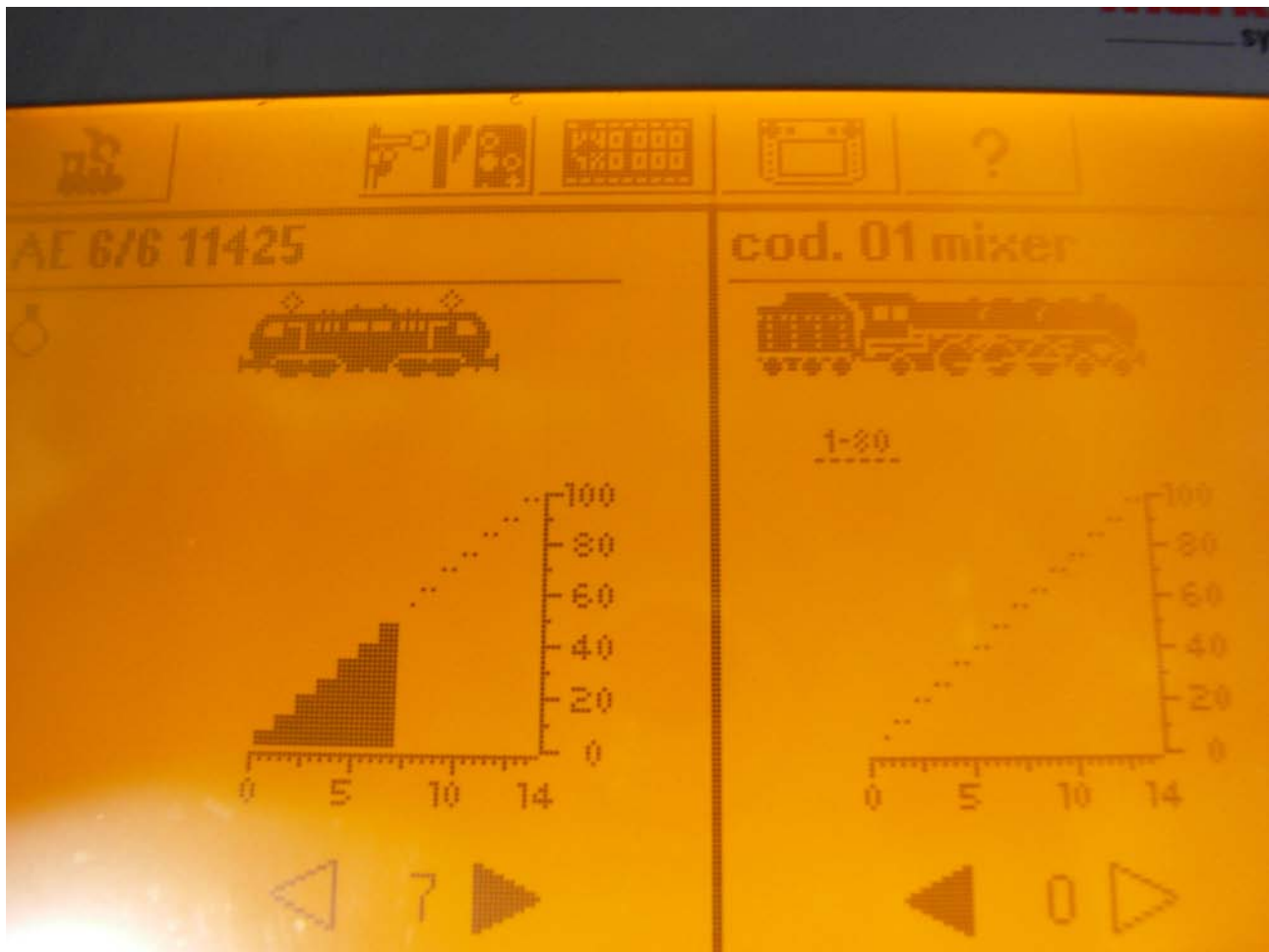


Foto n. 8: se si cerca di far viaggiare una delle due nell'altra compare il segnale di blocco 1-80 e non è più possibile attivare la marcia o le funzioni sulla seconda loco Motorola

Foto n. 9: per riattivare la loco bloccata è però sufficiente allontanare l'altra Motorola (sostituendola con un'altra). Solo allora si può farla viaggiare e sbloccare le sue funzioni.

Tuttavia questo particolare comando può influire anche nella gestione della CS 1 abbinata ad una o più Mobile Station, ma di questo mi occuperò nella III parte di questo grande Capitolo 40°.

Nella stessa **foto n. 9** viene presentata una mia particolare Ludmilla dotata di funzioni sonore, in quanto frutto dell'unione (M. U.) di due decoder uno FX e l'altro MFX (dotato di altoparlante) in cui il codice dominante è quello mfx, inoltre la stessa M.U. possiede un codice comunque diverso.

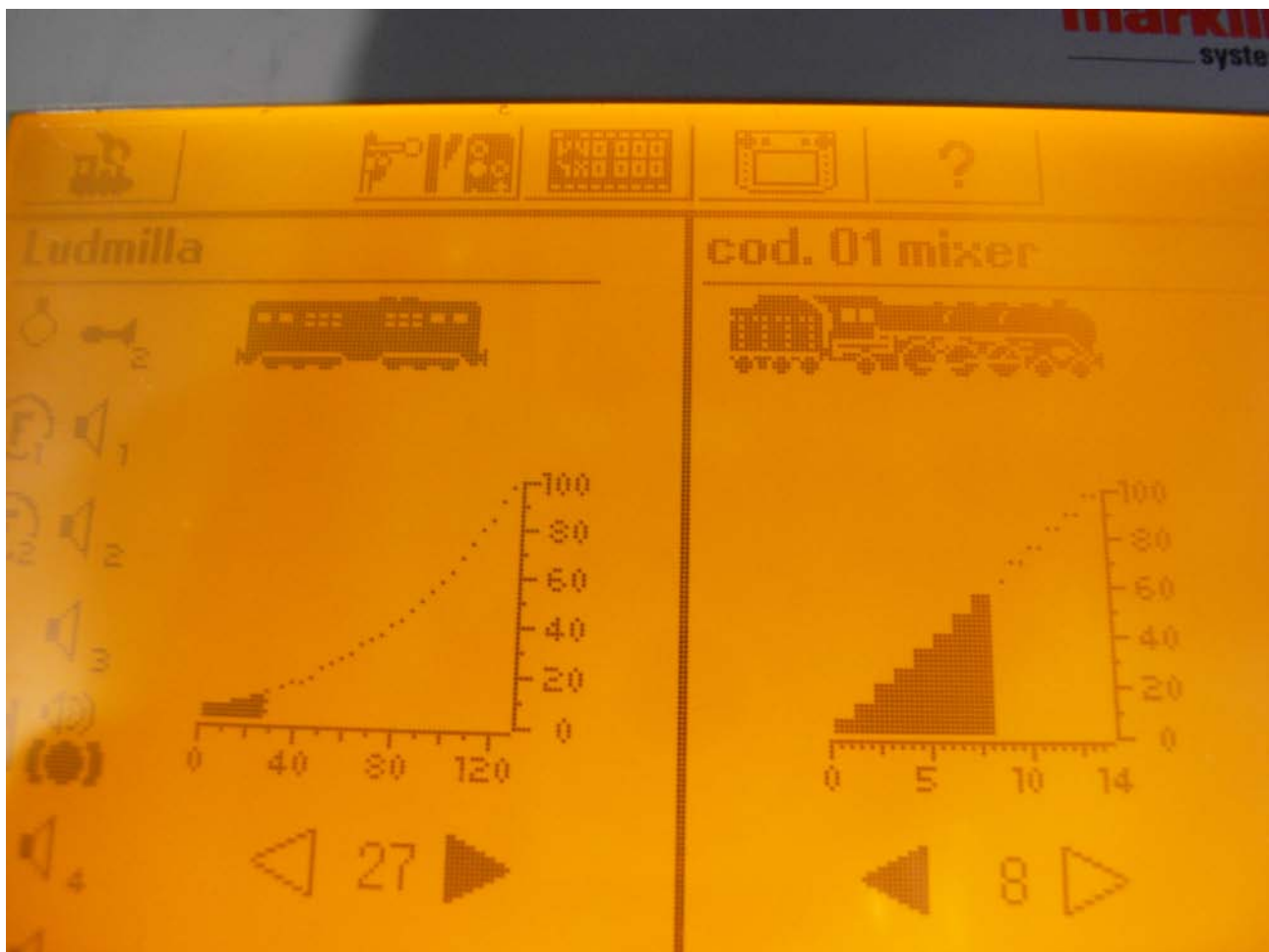


Foto n. 9: per far viaggiare di nuovo la locomotiva bloccata è sufficiente allontanare quella dotata dello stesso codice

PROBLEMI CON LA CONTROL UNIT

Ho esaurientemente trattato il tema nella prima parte del capitolo 40°.

PROBLEMI SUL BINARIO DI PROGRAMMAZIONE

Non sempre, ma con una alta percentuale di casi, se una locomotiva mfx (qui nella **foto n. 10** l'esempio con la Br 64), pur correttamente già caricata da tempo (più o meno lungo), viene riportata sul binario di ingresso per modificare dei parametri, viene accettata dalla CS 1.



Foto n. 10: la locomotiva Br 64, pur sul binario di programmazione, non viene riconosciuta dalla CS 1

Dopo aver toccato con la bacchetta l'icona della loco scura, invece di accedere al menù delle programmazioni può apparire il quadro della **foto n. 11** che segnala (traduco dal tedesco) che la Br 64 non si trova (?) sul binario speciale (detto di programmazione).

Si deve allora cancellare la loco (tranquilli, non si perde quanto già programmato per la loco specifica), attendere di nuovo il suo lungo caricamento, e quindi procedere alla nuova modifica da voi programmata (nome, codice o altro). La macchina cancellata sparisce anche dall'elenco generale.

Ma andiamo per ordine, perché la vista di quell'avviso, che vedete sempre nella **foto n. 11**, può sconcertare la prima volta.

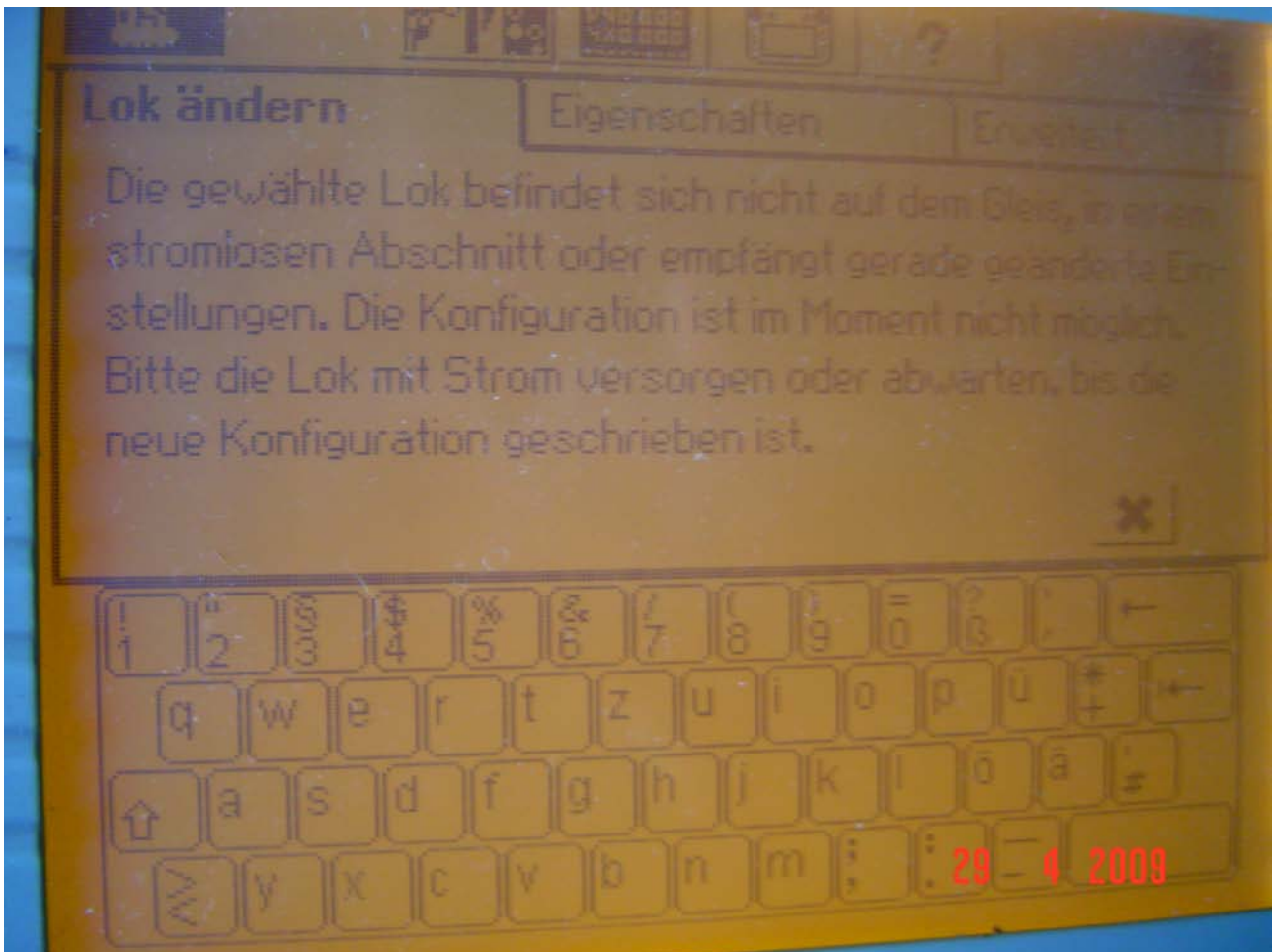


Foto n. 11: appare la dicitura che avverte (?) la mancanza di una loco!

La procedura, qui in tedesco, lingua a me più congeniale dal punto di vista tecnico, è la seguente:

- 1) assicuratevi che sul binario di programmazione vi sia una solo loco (specialmente una sola mfx!);
- 2) pigiate, come nella **foto n. 12**, la barra Lok löschen (in Inglese *delete locomotive*);
- 3) pigiate la barra löschen che, sempre nella **foto n.12**, si apre per conferma della cancellazione (inglese, *delete*);
- 4) appare la scritta, **foto n. 13**, Keine Lok ausgewählt. Traduzione letterale, *nessuna locomotiva selezionata* e qualche secondo dopo appare l'icona di caricamento mfx, su fondo scuro, che impiega circa un minuto per riprendere in carico la macchina;
- 5) quando l'icona (mfx) si è completamente scurita la loco non riconosciuta rientra nell'elenco generale e può di nuovo essere programmata, **foto n. 14 e n. 15**.

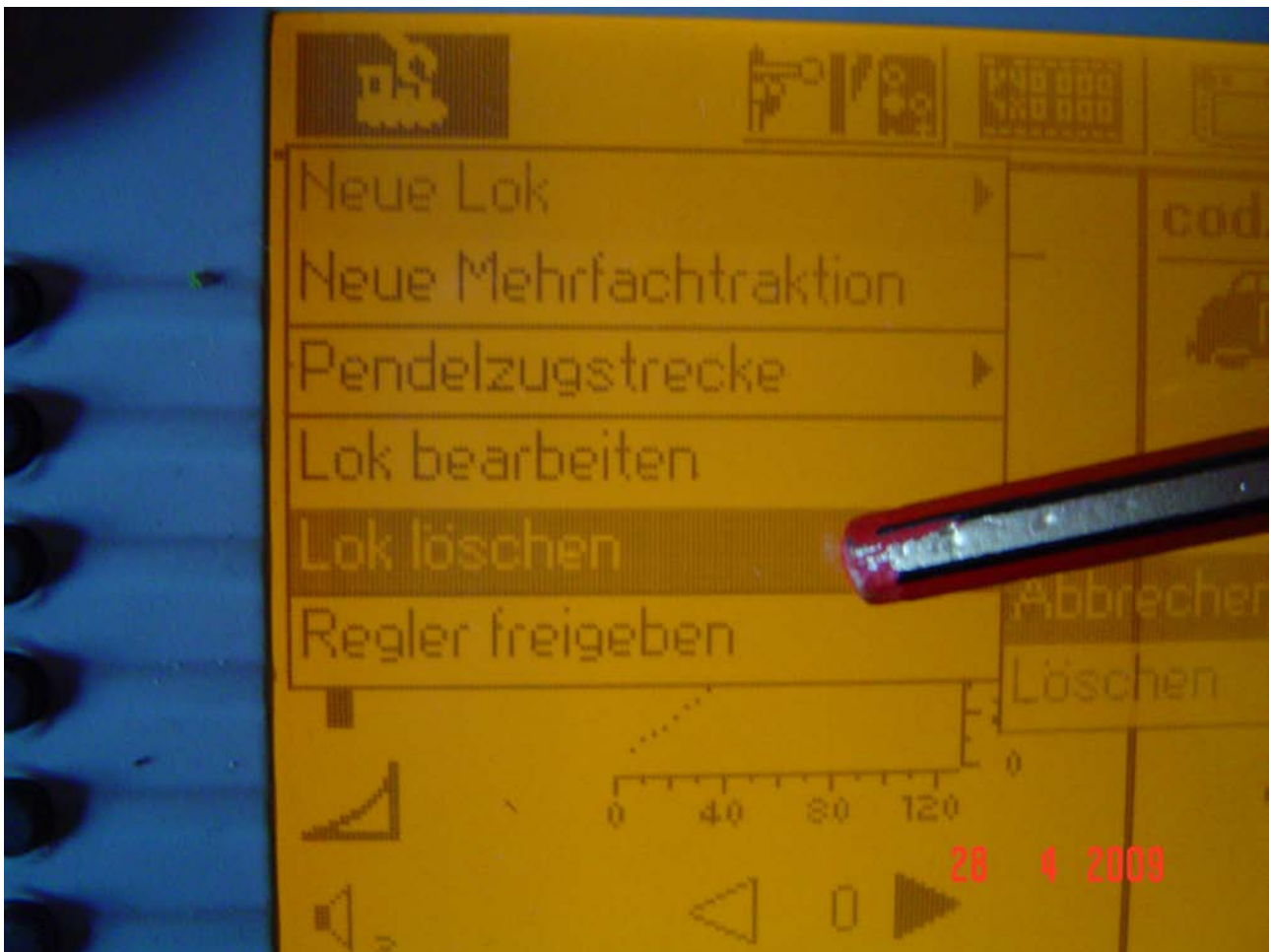


Foto n. 12: pigiate Lok löschen e di seguito löschen (in basso a destra)

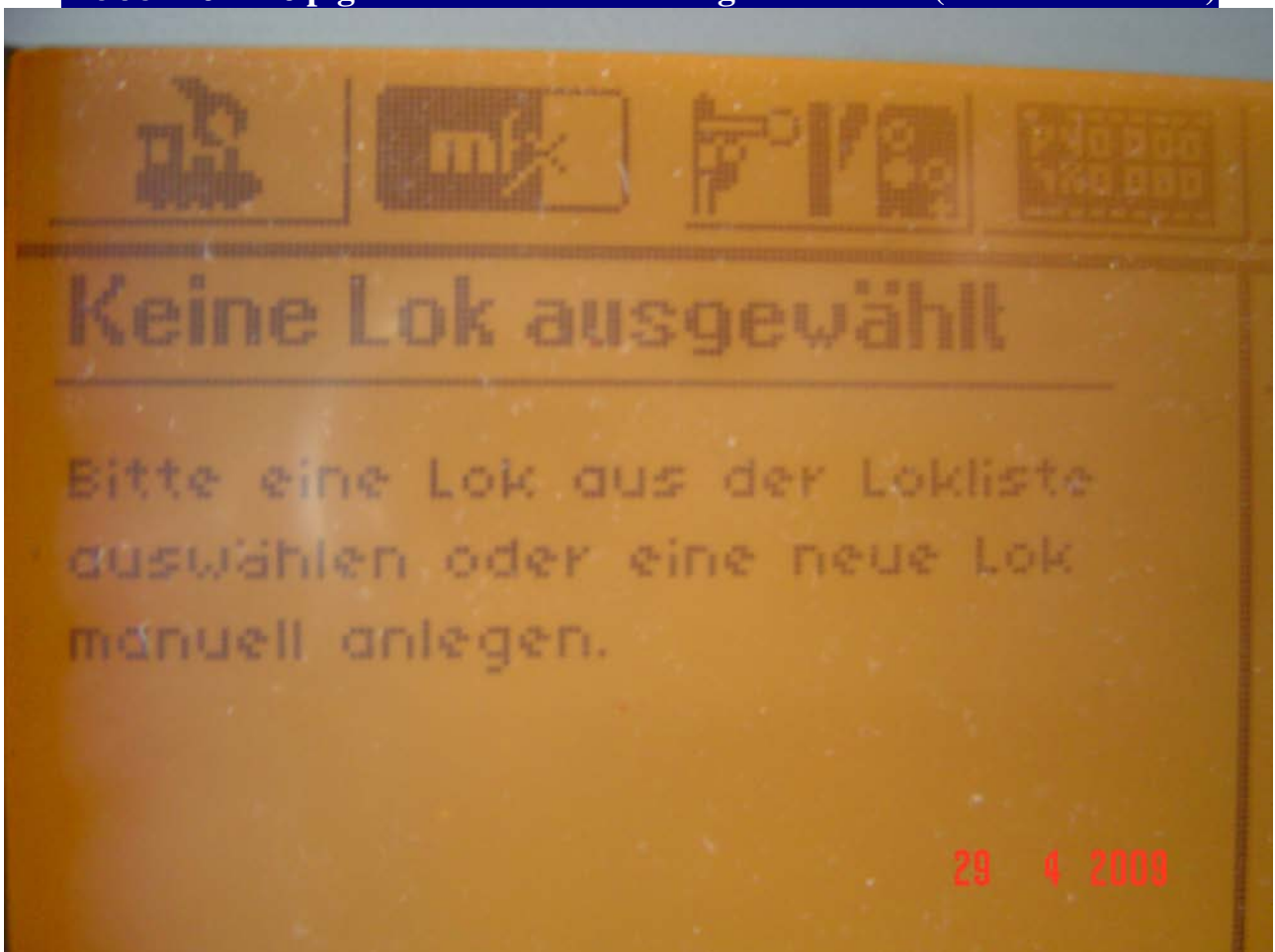


Foto n. 13: la dicitura Keine Lok ausgewählt e l'inizio del ricaricamento

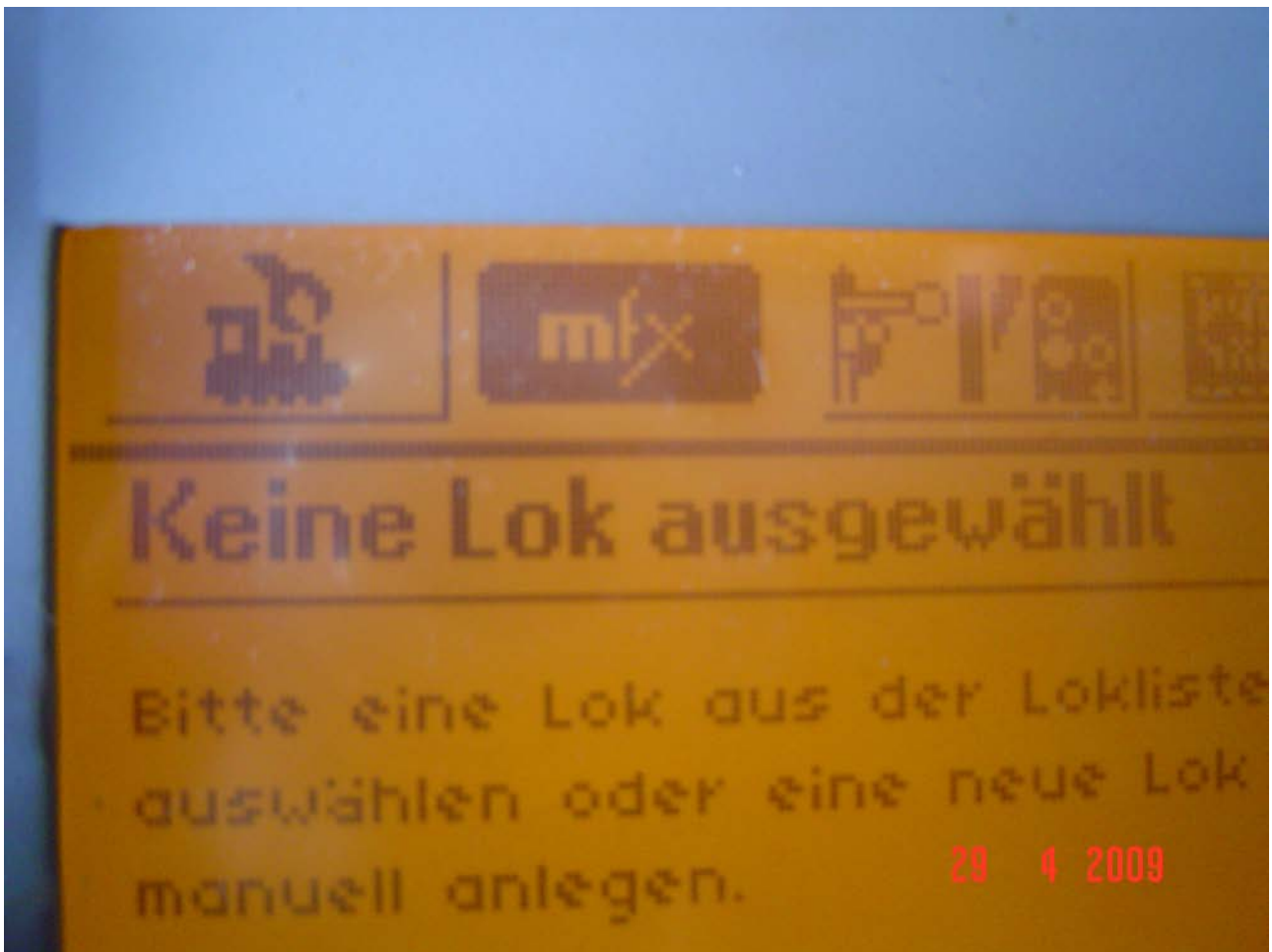


Foto n. 14: icona di carico completamente scurita



Foto n. 15: la Br 64 riappare allora nell'elenco sotto il suo codice.

Dopo tutto questo complicato meccanismo si può procedere a modificare la macchina prescelta, qui l'esempio è con la Br 64 250 del 2007.

- a) si tocca con la bacchetta la loco scura in alto a destra o sinistra del riquadro luminoso;
- b) lo stesso simbolo si scurisce ed appare il riquadro della **foto n. 16** dovete allora sfiorare la riga "Lok bearbeiten" (in inglese *edit locomotive*) e di seguito appare il riquadro specifico della Br 64 come nella **foto n. 17**.
- c) Si sfiora la dicitura "erweitert" (in inglese *expanded*) facendo finalmente apparire il riquadro della **foto n. 18**.

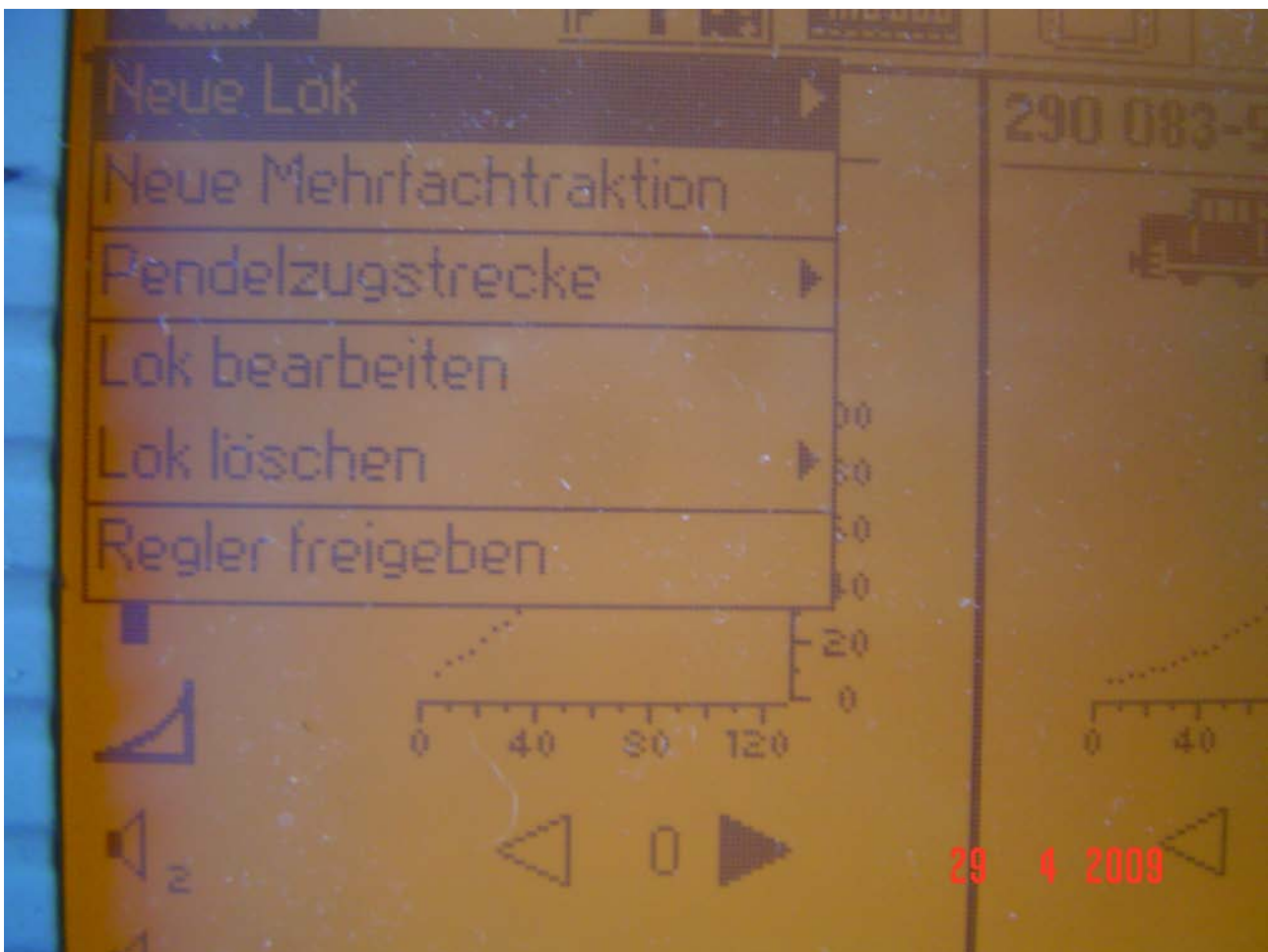


Foto n. 16: il riquadro che appare, qui in lingua tedesca.

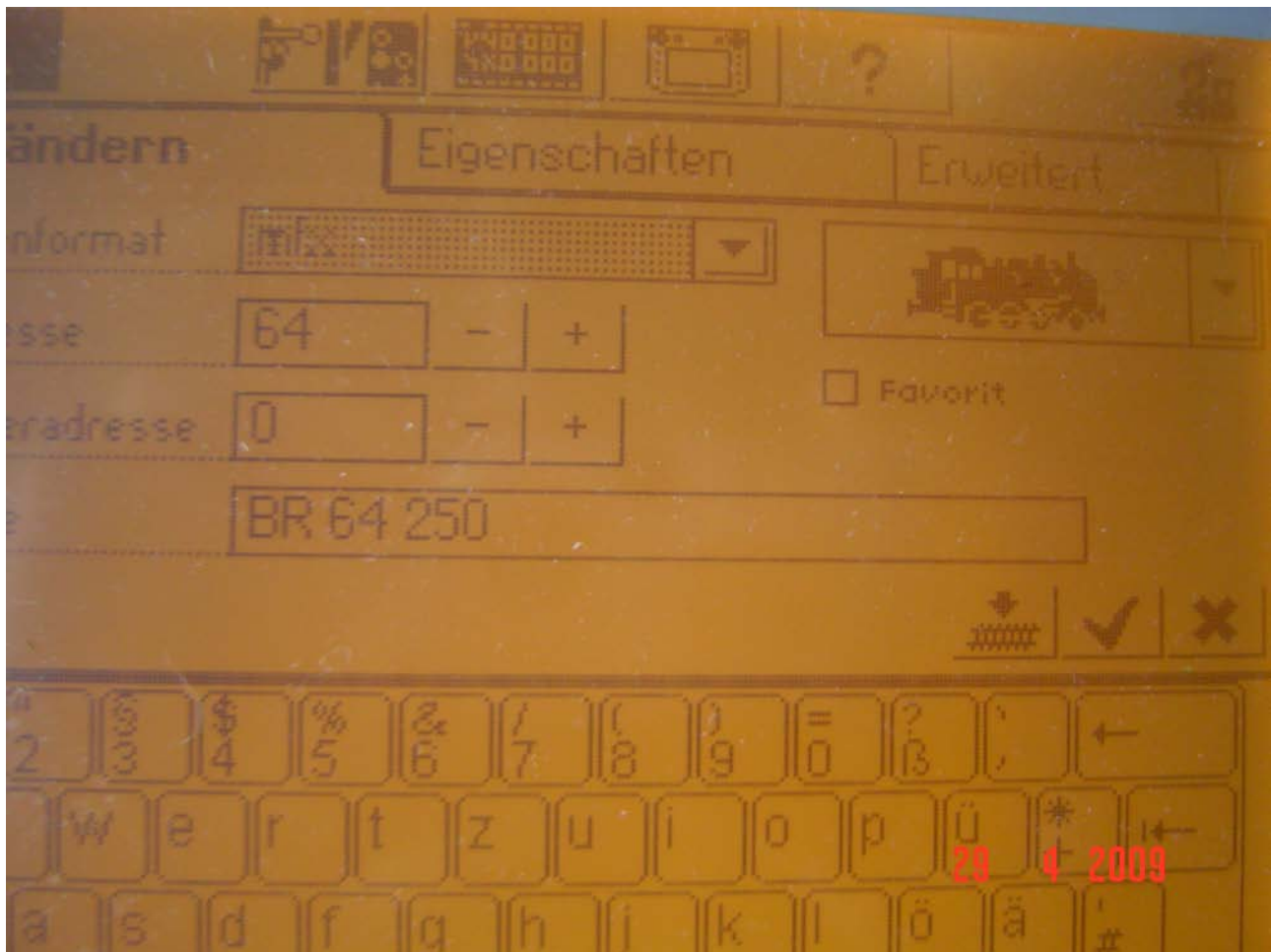


Foto n. 17: il riquadro specifico per la Br 64 250

- d) Il riquadro della **foto n. 18** consente l'accesso a tutta una serie di possibili modifiche ben descritte nelle istruzioni della CS, anche in italiano. Le mie note chiariscono alcuni passaggi, come dire, saltati bellamente nella traduzione.

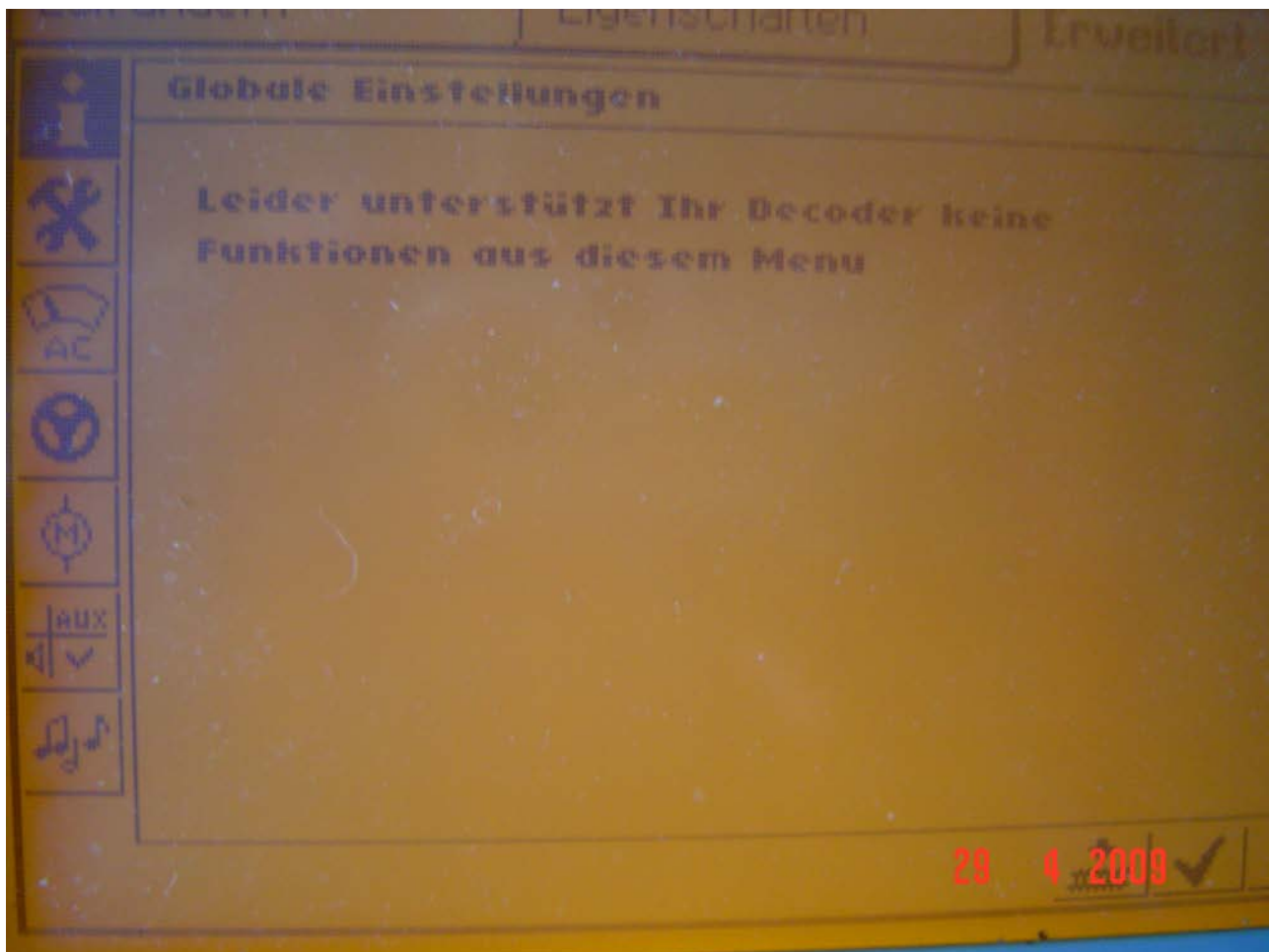


Foto n. 18: selezionando AUX si può entrare nei parametri di programmazione delle luci e del dispositivo fumogeno

ENTRANDO IN AUX

Queste note ulteriori sono estremamente importanti per un risvolto **potenzialmente pericoloso** per i decoder, causato da tentativi di sperimentazione, pur lodevoli. Questi esperimenti non sono vietati con note specifiche nelle scarse istruzioni, tuttavia un fermodellista impegnato ha recentemente fatto, e per iscritto, una richiesta di chiarimenti proprio alla Casa di Göppingen...

La risposta? Nello specifico chiarisco che si chiedeva quale impatto potesse avere il dispositivo SMOKE su loco dotate di fumo. Bene, dicevo che la risposta **UFFICIALE** sconsiglia l'utilizzo di tale modifica, che, a ben vedere non esiste più nella nuova CS 2, come opzione.

Sarebbe meglio, secondo me, che la Märklin dedicasse più attenzione nelle istruzioni annesse ai suoi modelli...!


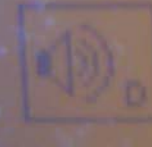
Vi siete incuriositi? Bene, ecco come si fa ad inserire lo *smoke*, ma vi prego lasciate perdere!

- 1) si scurisce la dicitura AUX del dispositivo fumo (che veniva gestita nella 6021 tramite l'F1). Il tutto nelle **foto n. 19 e n. 20**.

			Licht vorne	Licht hinten	AUX 1	AUX 2
F0		V.	✓			
		F.		✓		
F1		V.			✓	
		F.			✓	
F2		V.				
		F.				

29 4 2009

Foto n. 19: icona AUX del dispositivo fumo comprende due righe

		Eigenschaften	Funktionszuordnung				
			Licht vorne	Licht hinten	AUX 1	AUX 2	AUX 3
	V.		✓				
	F.			✓			
	V.				✓		
	F.				✓		
	V.						
	F.						

29 4 2009

Foto n. 20: si scurisce, sfiorandola, l'icona AUX

- 2) Compare il quadro Dimmer e sfiorando la freccia a destra si accede ad altri possibili parametri, tra cui lo smoke! Questo è ben visibile nelle **foto n. 21 e n. 22**.
- 3) Per arrivare allo smoke si deve far scorrere verso il basso, con lo sfioramento, la barretta nera a destra (**foto n. 22**).
- 4) Il Dimmer, cioè il commutatore oscurante, si può portare al valore massimo come nella **foto n. 21**. Ma, mentre nel valore massimo iniziale (in pratica Dimmer su Dimmer!) non ha un effetto pericoloso per il decoder, mentre gestisce la funzione fumogena, se il Dimmer viene utilizzato per la sottounità smoke può, alla lunga, destabilizzare l'mfx!



Foto n. 21: il Dimmer al valore massimo

Ma allora perché inserire una tale bomba nelle loco a vapore? Perché, se fosse scevra da rischi, sarebbe (io l'ho sperimentato) veramente un effetto speciale con i fiocchi, anzi con gli... sbuffi!

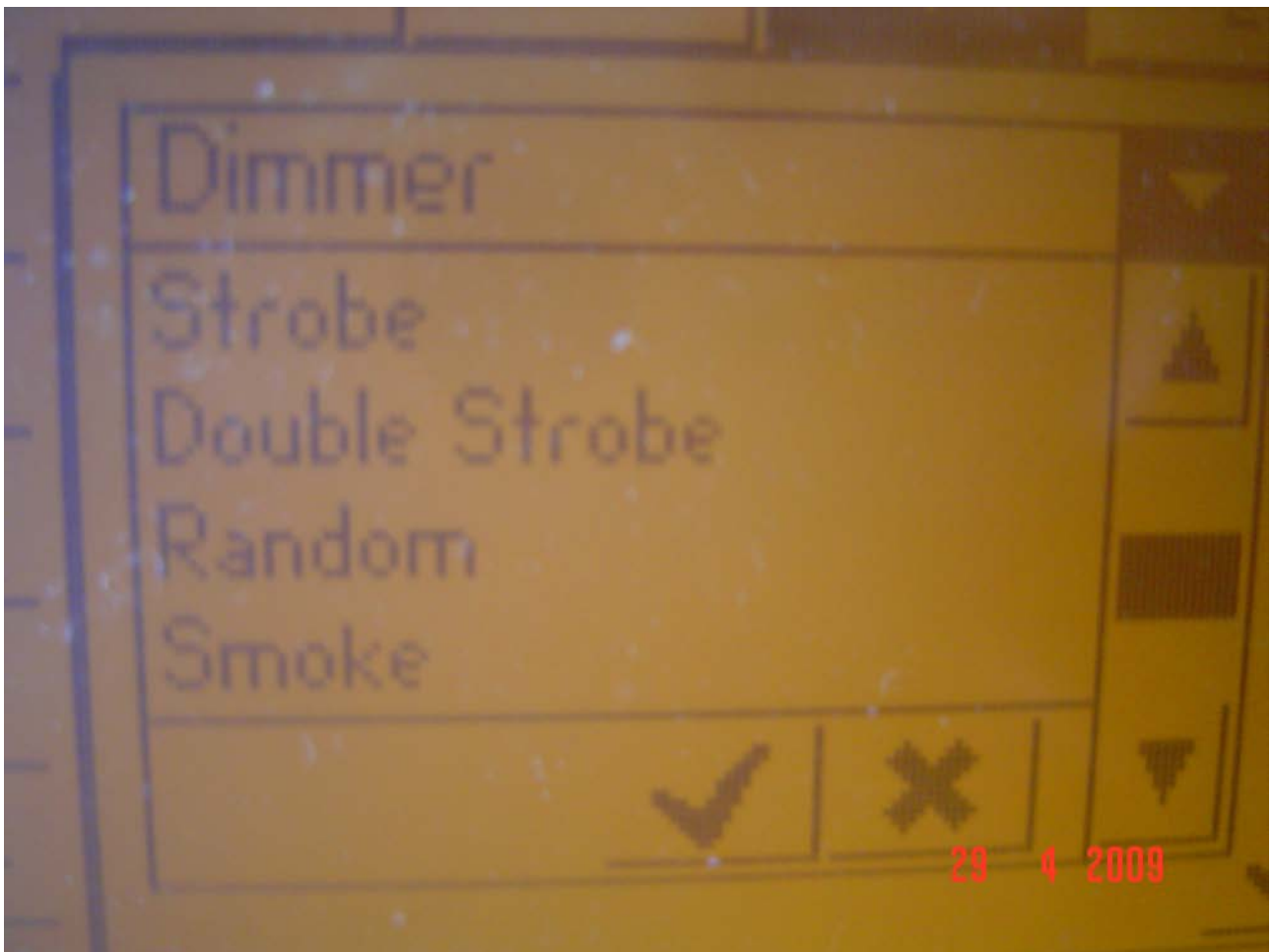


Foto n. 22: la barra di scorrimento

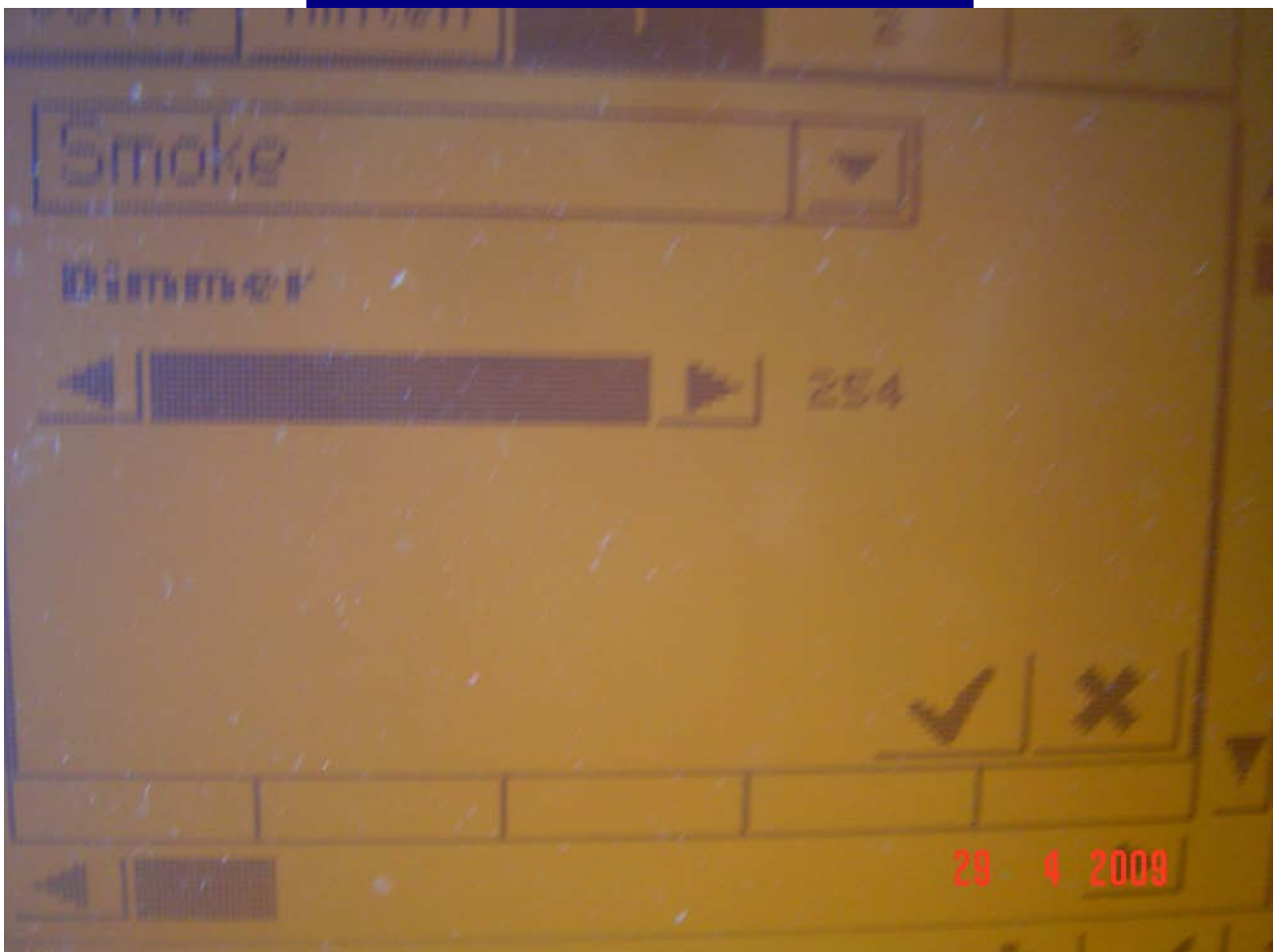


Foto n. 23: il Dimmer per lo smoke portato al massimo!

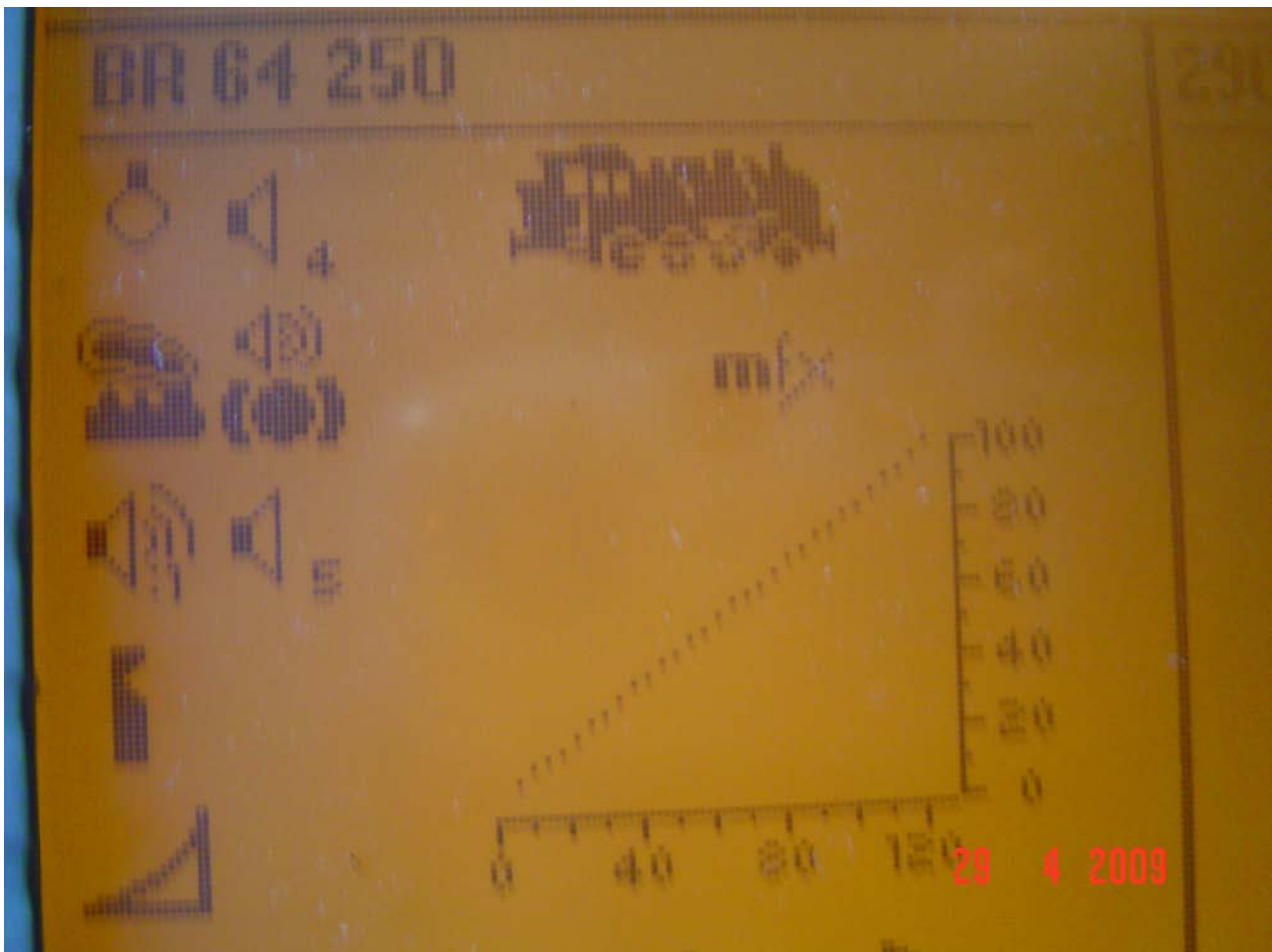


Foto n. 24: l'icona del fumo non subisce variazioni visive.

Come vedete nella **foto n. 24** nulla cambia nell'icona della Br 64 dopo la modifica ma... molto cambia nell'uso sul plastico!

Nelle **foto n. 25** si osservi la Br 64 ferma in stazione davanti al semaforo di uscita del primo binario di Vibaden che segnala divieto di superamento (cioè rosso!). Dal suo comignolo, nonostante che la sua funzione sia attiva, esce un... *fil di fumo!*

Nella **foto successiva, la n. 26**, non appena si prova ad avviare la macchina (nella 64 250 si attiva uno sbuffo di vapore molto realistico!) dal comignolo s'innalza una nuvola bianca che si attenuerà non appena la nostra vaporiera si fermerà di nuovo: vi assicuro l'effetto è fantastico.

Tuttavia la mia Br 64 250, dopo alcune settimane, è improvvisamente *impazzita* e il suo decoder, in garanzia, è stato sostituito in Germania.

Recentemente una Br 23 (la 23 001 del 2009) ha iniziato a distorcere i suoni dell'altoparlante, così per sicurezza l'ho resettata eliminando il possibile inserimento del dispositivo "SMOKE".

Naturalmente non sono certo il colpevole sia stato smascherato, sono infatti possibili anche altre cause per tali difetti, io però vi ho avvisato!



Foto n. 25: la Br 64 ferma al semaforo fuma pochissimo



Foto n. 26: la Br 64 in partenza inizia a fumare al massimo!

(Fine seconda parte)