

# RAFFRONTO TRA

## CONTROL UNIT (6021),

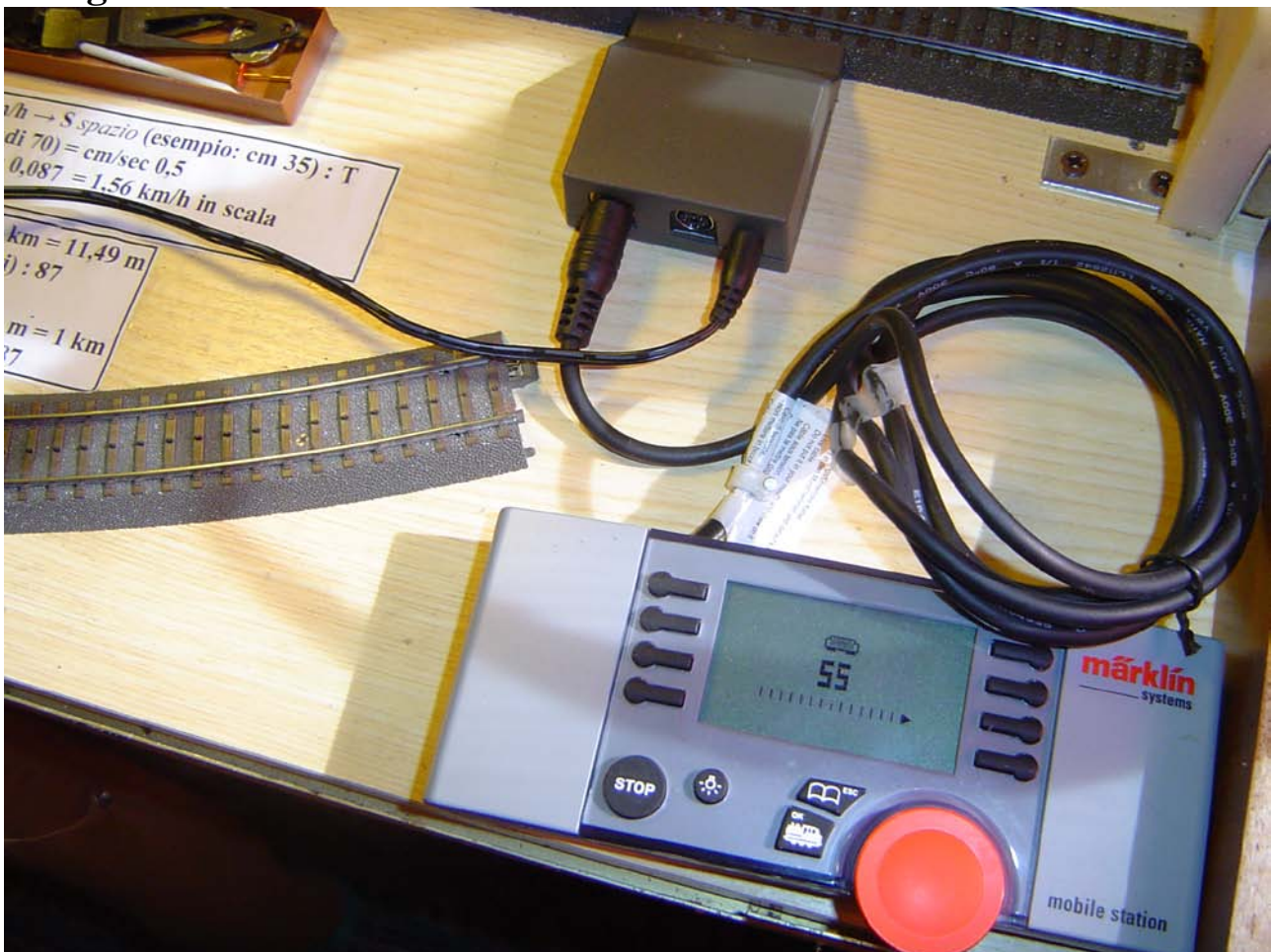
## CENTRAL STATION 1 (60212),

## CENTRAL STATION 2 (60213/4)

### IV parte: Central Station 1 60212

#### PROBLEMI CON LA MOBILE STATION

Come siano arrivati a complicare tanto le cose, direbbe Don Abbondio “Sino a questo segno!”, non è chiaro. Una Mobile, per essere collegata ad un piccolo impianto, ha bisogno intanto di uno strano binario *speciale*, difficile da mimetizzare, art. 24088 (foto n. 1). Questo ha il solo pregio di poter gestire due Mobile, tramite due grossi attacchi, mentre il terzo riceve la corrente da un trasformatore come quello, preso da una confezione, della foto n. 2. Nella foto n. 1 l’energia arriva dal filo più piccolo, che proviene da sinistra. Il piccolo spinotto viene inserito nello zoccolo dell’*accrocco*, scusate volevo dire del binario speciale, mentre, tramite il grosso spinotto della Mobile, vengono trasmessi e ricevuti dati dalle locomotive. Nella foto n. 1 è collegata una sola Mobile.



**Foto n. 1:** una Mobile Station inserita negli attacchi del binario speciale

**Gli attacchi multipolari della Mobile (spinotto grosso) sono delicati e, a via di mettere e cavare, si possono piegare. Insomma non sono l'unico che li abbia danneggiati (attualmente ne ho ben 2 da riparare in Assistenza a Milano!). Un commento autorevole viene da Paola Spiniello che mi rammenta, anni fa, il cospicuo numero di Mobile 1 rovinato subito dopo le feste natalizie ed inviate in Germania. Secondo Paola Spiniello questo avveniva a causa del fatto che queste piccole centraline erano di solito inserite nelle confezioni iniziali per ragazzi!**



**Foto n. 2:** un trasformatore (da una confezione) per la Mobile Station

**Chi possiede un piccolo o medio impianto e non più di una dozzina di locomotive, in realtà sarebbe già soddisfatto. Dovrà però gestire tutti gli apparati elettromagnetici (deviatori, semafori e sganciatori) in modo analogico tradizionale (termine cortese, usato al posto di... vecchio).**

**Chi ha un medio impianto con “vecchio” binario K sappia che, con un po’ di ragionamento, si capisce che per collegare una o due Mobile a quei binari, tramite una derivazione dal binario di contatto “C”, siano alla fine sufficienti i classici due cavetti (uno rosso per il B e l’altro marrone per la massa O) saldati alle normali lamelle di contatto del binario *speciale* (??) di collegamento, come nella **foto n. 3**, l’attacco lì è “volante”, ma si può mascherare nella consolle, per esempio.**



C'è anche uno speciale binario per il "K", art. 60115, che comunque, vi complica le cose, perché usandolo sareste stati costretti a scalzare un tratto di linea già posato. Nessuno però vi impedisce di creare, con il 60115, un attacco simile a quello della **foto n. 3**, che, personalmente io preferisco e, vi assicuro, funziona benissimo.

Perciò chi volesse sostituire la Control Unit (6021) con le Mobile, che vi permetterebbero di gustare almeno 9 funzioni (luci comprese) lo può fare. Naturalmente c'è da mettere in conto che le macchine mfx si caricano è vero automaticamente, ma non si possono gestire più di 10 locomotive alla volta (per caricarne un'undicesima, dodicesima ecc se ne dovrà di volta in volta cancellarne un'altra) e non pensiate che con 2 MS 1 si possa aggirare l'ostacolo, e giocare al raddoppio: è sempre una MS 1 che comanda la danza, l'altra è solo succube e *serva* della prima! Poi non dimenticate che per caricare una loco Motorola (nella **foto n. 1** è visibile nel display una Br 55) ci vuole un certo tempo, ben superiore a quello che si impiega con la Control Unit: se siete esperti si va da un minuto contro i due secondi della 6021! Il tempo peggiora di molto poi se estrapoliamo dal *data base* una macchina, sempre codice Motorola. Come ho detto prima, solo chi ha poche loco non ha grosse complicazioni. Collegando più Mobile alla CS 1 di un grosso impianto, **RICORDO** che non si può usare il binario speciale (sia quello per il "C" che quello per il "K").

Ma, a parte questa semplificazione, nascono invece altre complicazioni, infatti:

- 1) si è resa necessaria una sorta di centralina di derivazioni, il cosiddetto Terminal (art. 60125 che vedete nella **foto n. 4**) con un cavo (bus dati) che si collega alla CS 1;
- 2) è prevista anche una prolunga per grossi impianti (art. 60126);
- 3) le prese del Terminal però NON accettano direttamente (!!) la o le Mobile che hanno così bisogno di un cavetto adattatore (art. 610479) che vedete sempre nella **foto n. 4**. Il complesso cavo/adattatore+cavo/Mobile Station è per di più pesante e tende a falsi contatti come vedete nella stessa **foto n. 4**. Sembra un ginepraio per farci spendere di più...
- 4) Basta un piccolo errore e l'attacco della Mobile al cavetto si può rovinare. C'è una freccia che segnala il corretto inserimento, ma si sa... *chi legge le istruzioni?*
- 5) Si può rovinare anche il connettore del 60125, che si collega alla Central Station 1, sempre per lo stesso motivo: si può piegare uno degli spinotti, che sono di diametro minimo e consistenza...

non mi fate dire di più! Direbbe un toscano:”Plug &play, ‘na bella sega!”



**Foto n. 3:** una Mobile Station inserita negli attacchi del binario speciale può essere collegata ad un impianto, già preesistente realizzato con binario “K” (qui l’attacco è spartano con un mammut), tramite un paio di cavetti saldati allo stesso strano binario speciale.



**Foto n. 4:** il Terminal che può essere collegato o alla Central Station o a un altro Terminal, o ad una prolunga; i suoi 4 attacchi per Mobile Station devono essere completati da cavetti adattatori (qui due, a destra nella foto).

## LA MOBILE STATION E IL DIFFICILE SISTEMA DI COMANDO

Abituati per tanto tempo a un semplice sistema di comando, *qualcuno* ha usato il sistema analogico o la 6020 (poi migliorata con la 6021) per oltre 20 anni, non sempre si riesce di primo acchito a capire il funzionamento della Mobile. Anzitutto le locomotive vanno caricate nella piccola memoria della Mobile. E subito qui arriva un'altra complicazione (seguite tramite la **foto n. 5**):

- a) se la Mobile Station 1 (che chiameremo da ora MS1) è senza il controllo di una CS si dovrà spingere il pulsante **ESC** (libro aperto, bianco, su fondo nero) e seguendo le istruzioni allegate alla MS 1, memorizzare le loco o tramite il data base (non sempre aggiornato), o con un sistema manuale, secondo il codice (che non garantisce sempre la corretta comparsa delle icone delle funzioni), o, se mfx, vi sarà, dopo pochi secondi di lampeggio, di un microsimbolo nero con la scritta **mfx** in bianco, *l'auto dichiarazione* della macchina e delle sue funzioni



principali, massimo 8 + quella luce, quest'ultima ha il suo simbolo vicino al pulsante dello STOP.

- b) Se una MS 1 viene collegata ad una CS 1 NON trasmette la *sua memoria* a quest'ultima, ma nemmeno perde la *sua*. Da prove fatte, anche dopo mesi, se ricollegata al vecchio binario 24088, isolata dalla CS, rammenta le ultime macchine che avevate in uso quando era senza il "capo"(CS 1).
- c) Se la MS 1 è collegata ad una Central il pulsante ESC non è più attivo, compare soltanto la scritta "Optionen", spingendo il pulsante non accade nulla. Le loco possono essere memorizzate sulla o sulle MS 1 esclusivamente tramite le Central. Ma non posso dilungarmi in questioni che sono descritte nelle istruzioni della CS 1. Sappiate solo che si deve sfiorare il simbolo subito a sinistra del punto interrogativo che vedete nella **foto n. 5**. Se non avete MS 1 tralasciate il tutto. Nella CS 1 le MS 1 possono essere modificate nel nome, esempio: MS scalo merci, MS ponte girevole, MS Schattenbahnhof ecc.



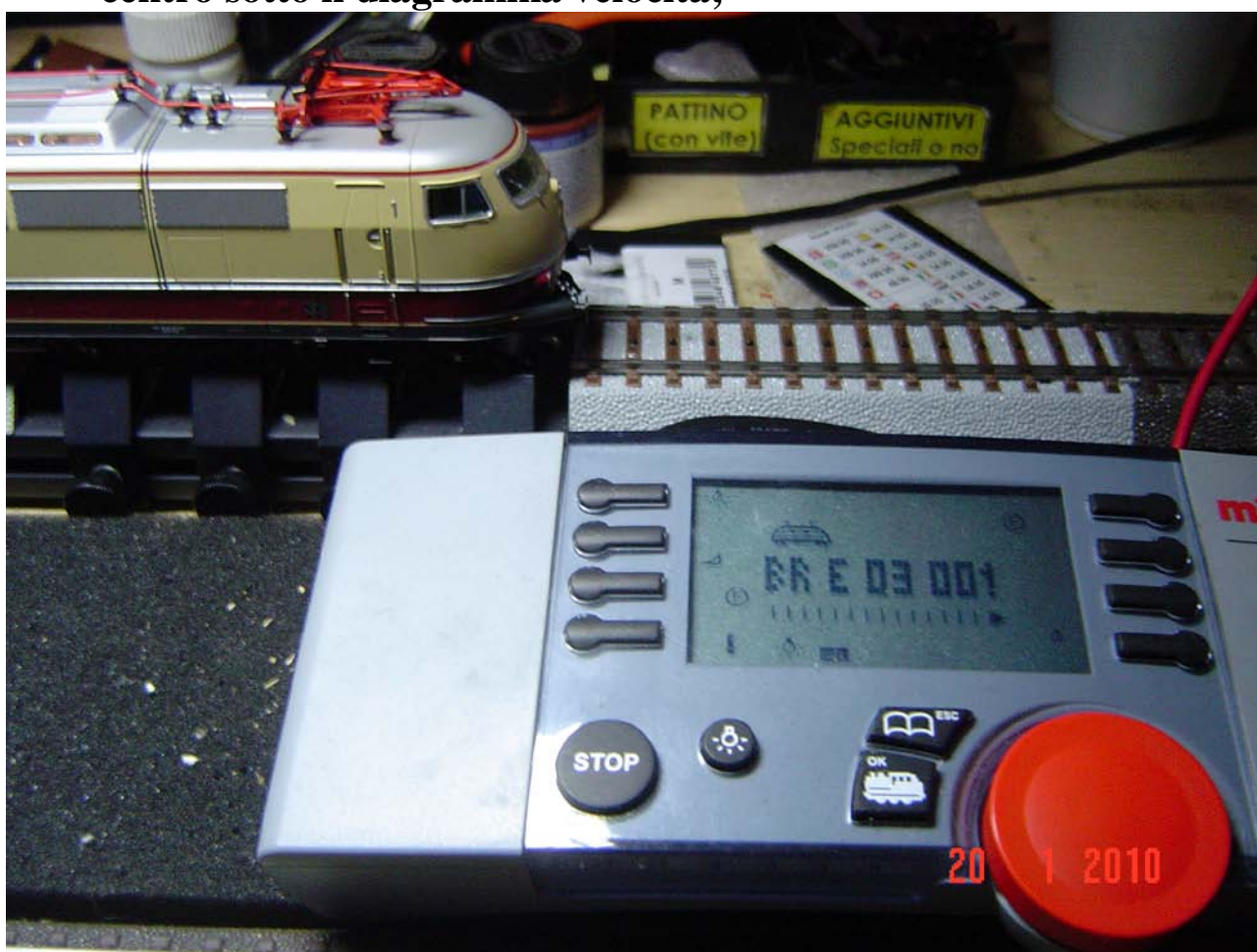
**Foto n. 6:** per accedere alle unità periferiche (Mobile) si deve sfiorare il simbolo a sinistra del punto interrogativo e seguire poi le istruzioni

## LA MANOPOLA ROSSA DELLA MOBILE

La manopola rossa non solo serve per invertire la marcia, ma anche a selezionare una delle 10 loco memorizzabili. Il sistema è perfettamente identico sia che la MS 1 sia isolata o collegata ad una Central (1 o 2). È ovvio che funziona solo se vi avete già memorizzato delle macchine... Una volta spinto il pulsante nero (con la silhouette bianca) si può scegliere quale macchina si vuole richiamare in... servizio.

Come funziona? Ci arrivo:

- 1) si spinge il pulsante nero con silhouette bianca di una Br 89;
- 2) lampeggia la loco, che era dichiarata sul display (per esempio nella **foto n. 6** lampeggerebbe la E 03 001) e appare l'immagine (molto tenue a dire la verità) di un libro aperto, in basso al centro sotto il diagramma velocità;



**Foto n. 6:** la MS 1 con i suoi pulsanti, è qui indipendente da una Central St.

- 3) si fa girare lentamente la manopola rossa sino a che raggiunge la macchina (già memorizzata) che desiderate richiamare;
- 4) si spinge di nuovo il pulsante nero con silhouette di una Br 89 bianca;
- 5) la nuova loco ora è manovrabile e può usare (se le ha) le sue funzioni, richiamate con una pressione sui pulsanti neri laterali (le Mobile non hanno il Touchscreen. Con la manopola rossa,

tornata alle funzioni di regolatrice di velocità, si può accelerare e invertire la marcia (pressione sulla stessa manopola).

**6) ATTENZIONE**, se mentre state girando la manopola rossa inavvertitamente toccate il pulsante con la silhouette della loco, potreste mettere in funzione, senza volere, un'altra macchina. A me è accaduto di aver ritrovato una diesel che, dopo aver percorso a velocità minima 30 di metri di binari, proveniente dai sotterranei della mia Schattenbahnhof, stava per entrare in collisione con un convoglio...!

### **INSUFFICIENZA**

Salta subito agli occhi che la MS 1, rispetto alla MS 2 che è uscita recentemente sul mercato per la *coccolata* Central 2, ha tante pecche: in quanto può gestire *solo* 8 funzioni (come la MS 2), ma non ha tutti i simboli sul display, a volte come nel caso della nuova E 03 001 della **foto n. 5**, le icone sono messe in modo confuso e non risultano nemmeno esplicative. Ma, e questo è paradossale, la MS 1 funziona meglio con la CS 2 che non con la CS 1!

Delle migliorie apportate con la nuova MS 2 ne parlerò nei prossimi sottocapitoli, ora vediamo come si lavora (male) con la Central del connubio Märklin/Esu... la 60212, anche aggiornata s'intende!

### **LA CENTRAL STATION 1 E LA MOBILE STATION 1**

Sembrerebbe impossibile, ma il matrimonio, sarà forse perché tra "consanguinei", non è affatto riuscito! Ecco i vari motivi:

- a) unita alla Central 1 la MS 1 non aumenta le capacità di memoria, e va... bene, anzi male.
- b) Se, dopo l'accensione, sul display della CS 1 compare una loco (lasciata alla fine della sessione d'esercizio precedente), la MS 1 non può in alcun modo comandarla. Si dovrà prima eliminare la macchina dal quadro principale della CS 1 e sostituirla, con una altra.
- c) Se è in azione sulla MS 1 una macchina, la CS 1 NON può scavalcare la sua "periferica" e quindi ritorna la complicazione del punto "B".





**Foto n. 7: un connubio mal riuscito**

**Non c'entra con la MS 1, ma riguarda la Control Unit: almeno la CS 1 è in grado di scavalcare la 6021, azzerando di fatto i comandi della centralina Motorola... e questo è un altro punto a sfavore della MS 1.**

**Insomma, per farla breve, bisognava in continuazione stare attenti a non lasciare sulla CS 1 nulla che poi avrebbe fatto comodo comandare con una MS 1, perché, per esempio, la “periferica” si poteva trovare in una posizione più vicina e quindi più comoda per visibilità e precisione di comando, parlo per quando si effettuano manovre delicate, “a vista”, sul ponte della piattaforma girevole o sulle fosse di visita (vedi le **foto n. 8 e n. 9 e n. 10**). A Vibaden, il mio plastico che tutti avete imparato a conoscere, la Consolle operativa si trova a 4 metri circa in linea d'aria da tutta la zona della piattaforma girevole, oltretutto in posizione diagonale... da quella distanza non è possibile operare con precisione loco gigantesche come le Br 10 o Br 45 debbono entrare e uscire dal ponte girevole con la precisione di un paio di centimetri!**





**Foto n. 8:** una manovra delicata sulla fossa di visita di una Br 23 001



**Foto n. 9:** sulla fossa sono presenti 4 locomotive (a destra un tender isolato)





**Foto n. 10:** a retromarcia lentamente sul ponte della piattaforma, una delicata manovra per una lunghissima Br 45 020

## **PROBLEMI DI QUANTITÀ E DI MEMORIA**

Dall'ottobre 2008 al gennaio 2010 la Central Station, 60212, ha gestito il plastico di Vibaden... se dovessi dare un voto alla sua prestazione, specialmente ora che posso fare un paragone con la nuova Central Station 2, 60214, dovrei scendere molto sotto la sufficienza.

A causa di una mia caduta, a luglio 2009, per ben tre mesi in pratica non ho più acceso la *vecchia* CS 1. Mi aspettavo guai, a causa del lungo *torpore* in cui per forza di cose avevo condannato la centralina, ma con sorpresa non ci furono grossi problemi, che invece arrivarono quando iniziai a caricare gli ultimi arrivi che, per consolarmi dal terribile incidente, mi regalai tra ottobre e dicembre 2009...

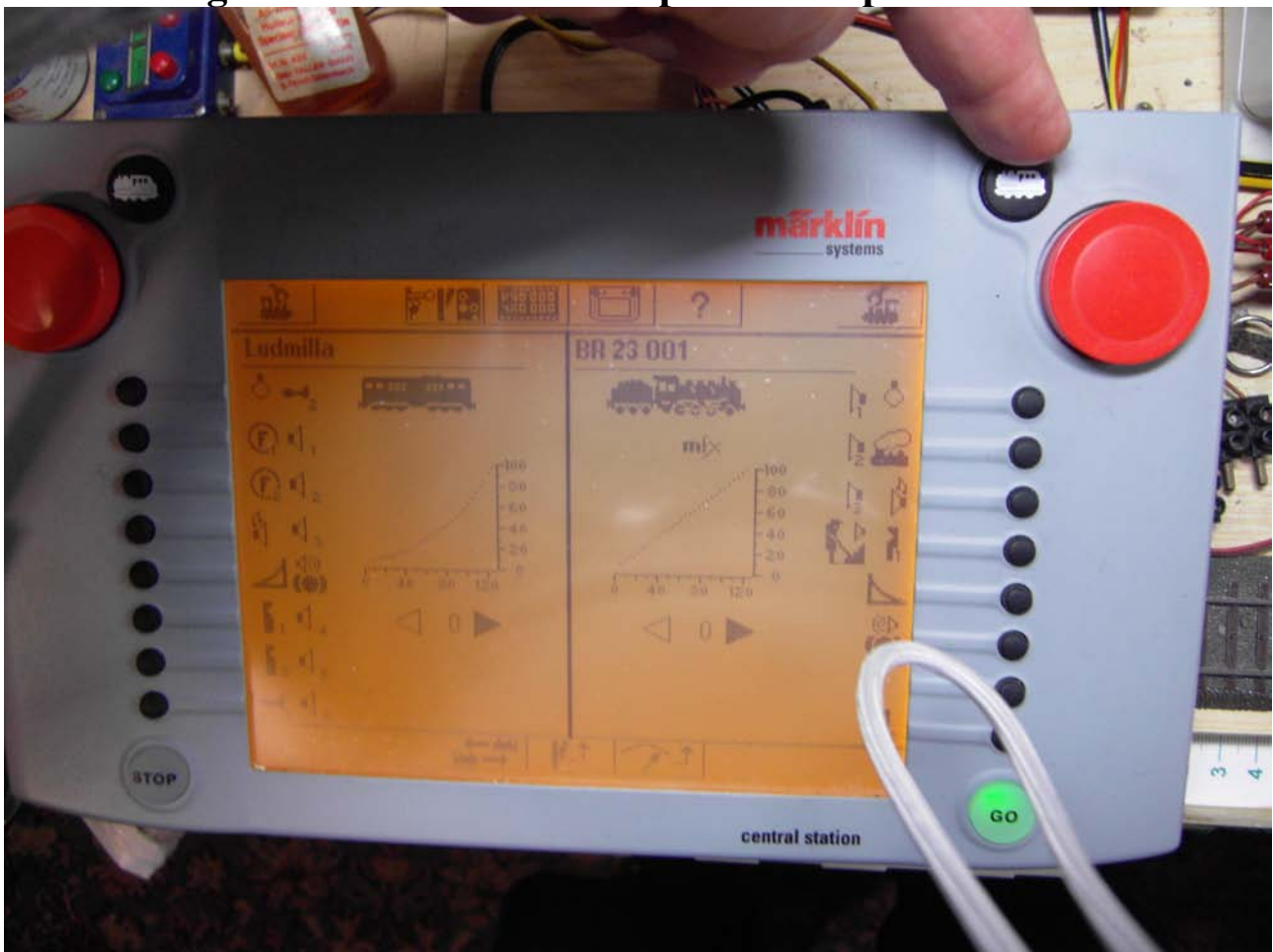
Ebbene, iniziò tutta una serie di "sparizioni" che divennero veramente preoccupanti:

- 1) alcune locomotive (mfx soltanto) come la Br 18 321, la 23 001, la 39 048 o la Br 64 250, pur restando nella memoria della CS 1, non venivano richiamate dopo l'accensione. Una volta toccava a una, un'altra volta ad un'altra, a caso, e senza che la distanza dalla CS 1 fosse influente (vedi le **foto dalla n. 11, alla n. 16**). Se

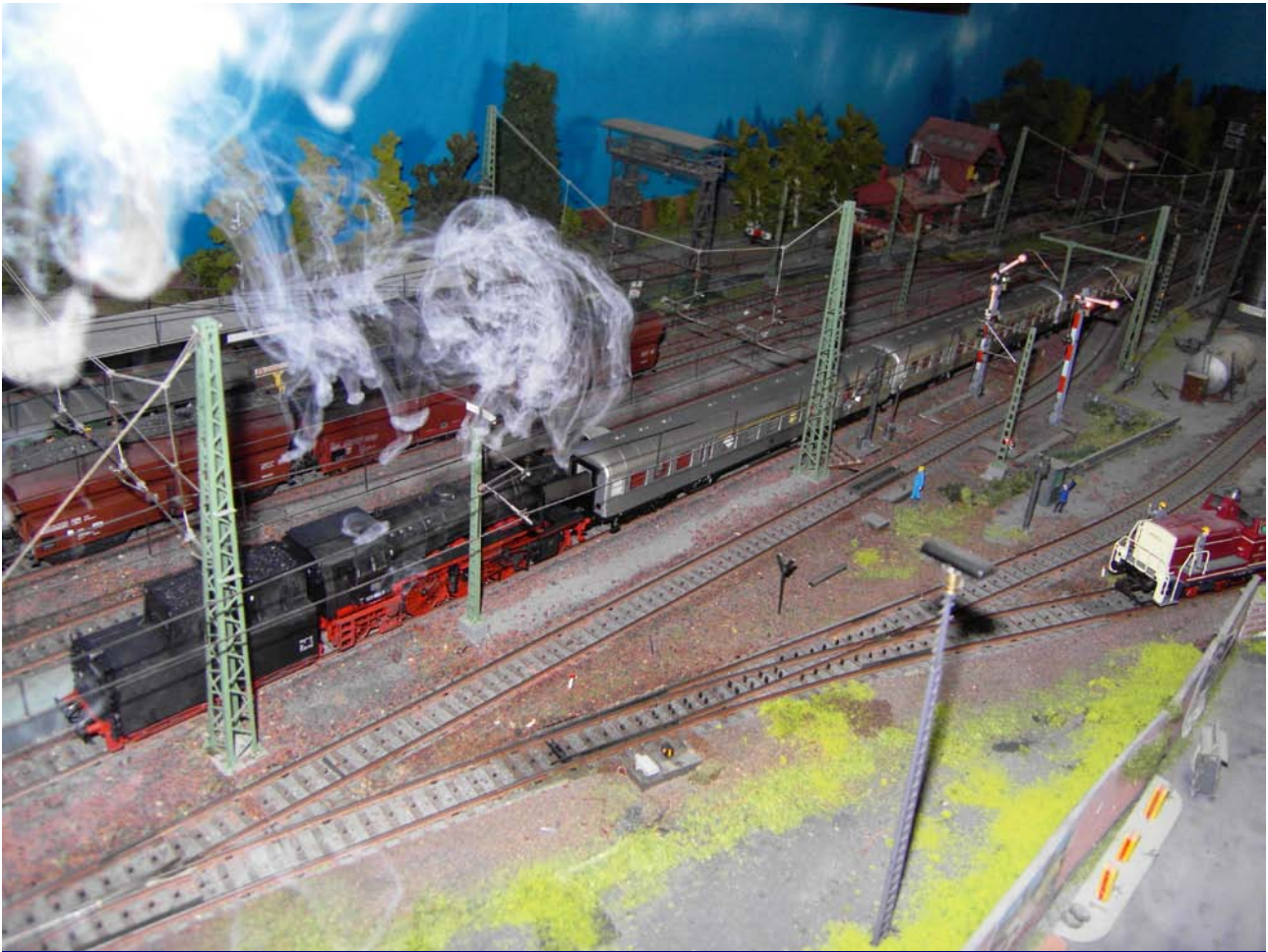


venivano rimesse (manualmente) sul binario di programmazione si “rianimavano” immediatamente, senza comunque la tiritera della comparsa dell'icona mfx da scurire (appariva l'icona solo per un secondo). Nessun parametro veniva comunque cancellato, ma non ritornavano mai attive (nonostante numerosi tentavi e riaccensioni) se non con la manovra già descritta.

- 2) Tutte le Motorola invece erano sempre presenti e nessuna è mai stata “cancellata”.
- 3) Era già difficoltoso, e rischioso, sollevare, in presenza della linea aerea, macchine delicate e ricche di aggiuntivi come quelle descritte al 1° punto, figuratevi che guaio se un intero convoglio si eclissava...! E così fu persino per la Br 023 004, col suo convoglio di Silberling che dovetti lentamente trainare fuori della zona sotto la linea aerea, sganciare e ricaricare sul binario di programmazione!! Anche il “Topo Grigio” subì la stessa sorte (vedi la [foto n. 20](#) e leggi le pagine seguenti!).
- 4) Riuscii a recuperare la Br 18 321, *morta*, bloccata in una zona poco accessibile, trascinandola per la “coda”, cioè trainandola lentamente (per non rovinare le cerchiature!) per il convoglio Rheingold che stava trainando prima di “sparire”.

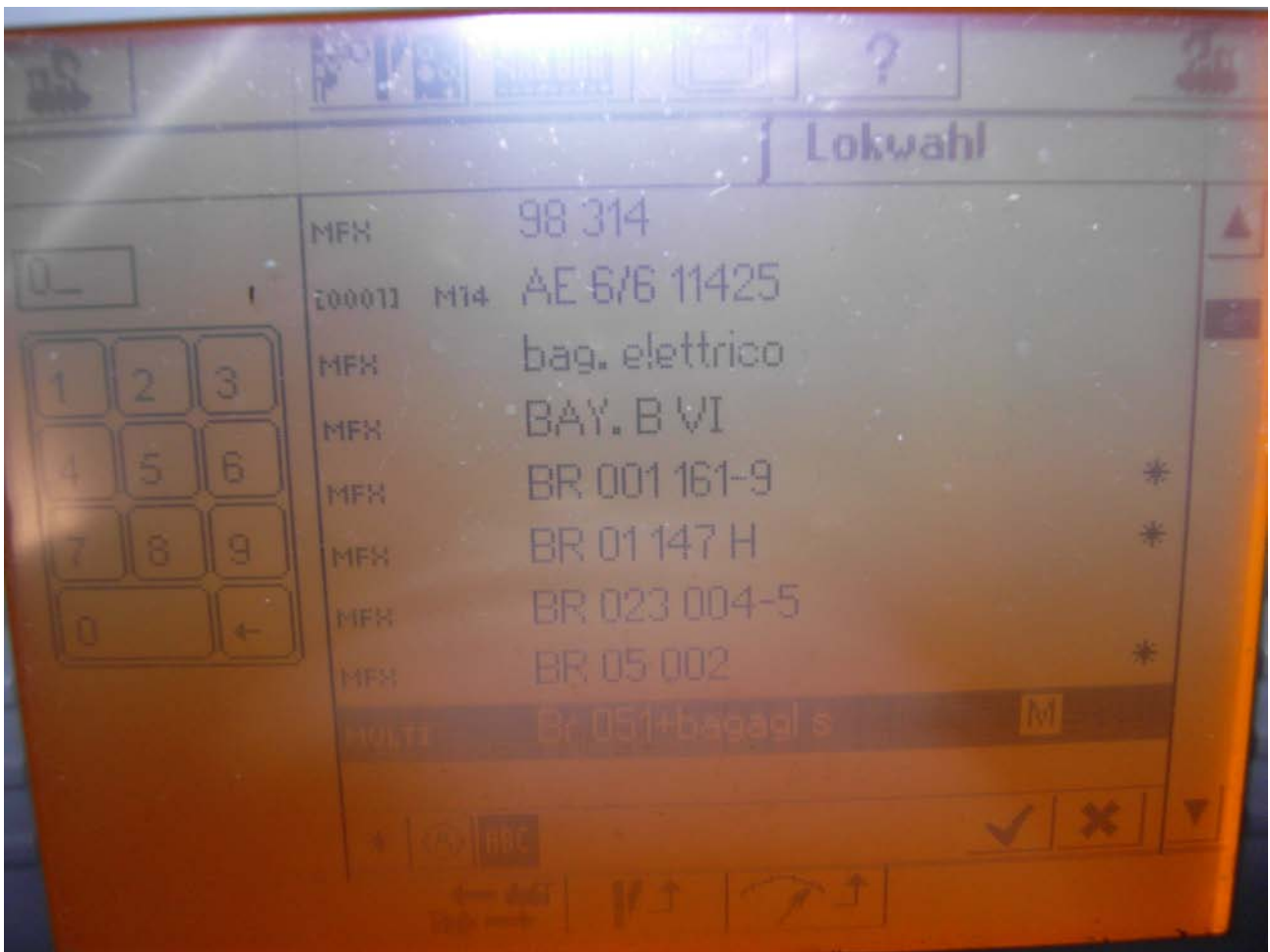


**Foto n. 11:** la Br 23 001 non rispondeva ai comandi, spingendo il pulsante con la loco si verificò che non era sparita dalla memoria della Central Station 1



**Foto n. 12:** anche la Br 023 004 non rispondeva ai comandi, fu difficilissimo allontanare il convoglio bloccato dalla zona della linea aerea, mentre nella memoria della CS 1 tutto sembrava normale!





**Foto n. 13:** la Br 023 004, che non rispondeva ai comandi, era però sempre presente nella memoria della CS 1!



**Foto n. 14:** la Br 64 250, spariva elettronicamente senza apparente motivo.





**Foto n. 15:** la Br 18 321, sparì con tutto il Rheingold elettronicamente.



**Foto n. 16:** anche la Br 39 048, spariva elettronicamente senza motivo.

## UNA DRASTICA DECISIONE

Consigliato da un entusiastico Tito Myhre, un amico di tutti i märklinisti che non ha certo bisogno di presentazioni, ho deciso per l'alienazione della CS 1 e l'acquisto della CS 2, stavolta *di botto* e senza pensare troppo a future miglie e del nuovo apparato e aggiornamenti (che, tra l'altro c'erano già stati per la CS 2).

In realtà *non ne potevo veramente più* in quanto gli episodi strani si erano succeduti con una frequenza che aumentava con l'immissione nella memoria della Central 1 di nuovi mezzi mfx. Eccone un esempio:

- 1) se si utilizzava il dispositivo **RESET** per una locomotiva, ad esempio per ridisegnarne i vari parametri d'accelerazione e rallentamento, uno strano impulso "suicida" si scatenava nelle loco presenti nel plastico... **ATTENZIONE**, il *reset* non veniva effettuato sui binari del plastico di Vibaden, ma sul tratto di programmazione, che era isolato sia nel conduttore centrale sia nei due binari di massa! Ergo lo strano impulso passava attraverso la Central stessa! Cosa accadeva? Semplicemente e drammaticamente... sparivano locomotive (solo mfx), convogli e la mia... pazienza! Anche il fermodellista Domenico Cusimano mi segnalò simili episodi e Mauro Cozza confermò le stranezze.
- 2) Alcuni mezzi, come il VT 08.5, la 141 abbinata ad un convoglio bloccato di Silberling e il nuovo ET 420, impiegavano per tornare ad avviarsi almeno 3/5 minuti. Vedi le **foto n. 17, n. 18 e n. 19**.





**Foto n. 17:** il VT 08.5 impiegava anche cinque minuti per ritornare attivo



**Foto n. 18:** il 141, con il convoglio di Silberling, impiegava anche tre minuti per ritornare attivo





**Foto n. 19:** l'ET 420 a volte è sparito per 30 minuti prima di ritornare attivo

3) Se due convogli mfx, venivano ricoverati nel mio secondo lungo binario di programmazione, non è detto che tornassero in vita, anzi, spesso ne tornava solo uno e, per colmo della iella poteva essere bloccato nei movimenti dall'altro! Questo è successo con il "Topo Grigio" che pesa svariati kilogrammi (foto n. 20), che mi bloccava la Br 023 004 con il convoglio di 3 Silberling (foto n. 21). Per evitare il problema dovetti sezionare in due il binario di programmazione, ovviamente tronco e lungo circa 3 metri: in tal modo prima richiamavo il convoglio posto più vicino all'uscita dalla galleria dove avevo nascosto il binario e poi quello più lontano. La complicazione era notevole e guai a dimenticarsi di sezionare il tutto prima dell'accensione della Central!



**Foto n. 20:** il “Topo Grigio” si bloccò *anche* nel binario di programmazione!





**Foto n. 21:** il convoglio Br 023 + Silberling rimase bloccato dal “topo Grigio” sul binario di programmazione!

- 4) Egualmente questi guai potevano accadere nella *bretella* che vedete nella **foto n. 22**, da sempre il mio binario d'ingresso e poi *programmazione* una volta passato dal sistema Motorola al Systems Esu/Märklin.



**Foto n. 22:** il binario di ingresso o programmazione

- 5) Anche le cosiddette M.U., unità di trazione multiple (in tedesco Neue Mehrfachtraktion, in inglese New M.U. Power) create dal modellista per dare voce a loco mute (abbinamento di un carro sonoro ad una loco a vapore, diesel o elettrica), o abbinare mezzi in doppia trazione, spariscono a casaccio. Alcune M.U. rimangono tutt'ora memorizzate, dopo circa venti mesi (aprile 2010), altre spariscono a distanza di poche ore o giorni. Non sono riuscito a trovare una logica a questi episodi. Non c'entra, almeno così sembra, l'abbinamento tra un carro mfx o ESU (ho anche una coppia di carri merci con decoder e suoni ESU) con macchine mfx o Motorola.
- 6) C'è anche da dire che uno dei motivi che mi indussero a restituire la CS 1 nel 2007, ne ho parlato agli inizi delle pagine dedicate alla 60212, erano stati proprio dei problemi specifici con le doppie trazioni tra una coppia di carri di cui uno Esu (sonoro) e una Br 80 con decoder Motorola, **foto n. 23** di Marco Palazzo.





**Foto n. 23:** la Br 80 abbinata a un carro sonoro ESU ebbe nel mio plastico di Vibaden grossi problemi con la prima versione della CS 1

## **UN TRISTE DECLINO O UNA NUOVA VITA?**

Con la sola Mobil Station 1 già effettuavo piccole operazioni sulle macchine mfx sul banco di lavoro, vedi la [foto n. 24](#).

Svendere la Central Station 1? Non mi è sembrato utile.

Attualmente preferisco utilizzarla per il banco di lavoro per testare e modificare i parametri delle loco mie e di amici che non se la sentono di impegnarsi nel ginepraio di modifiche possibili ([foto n. 25](#)).

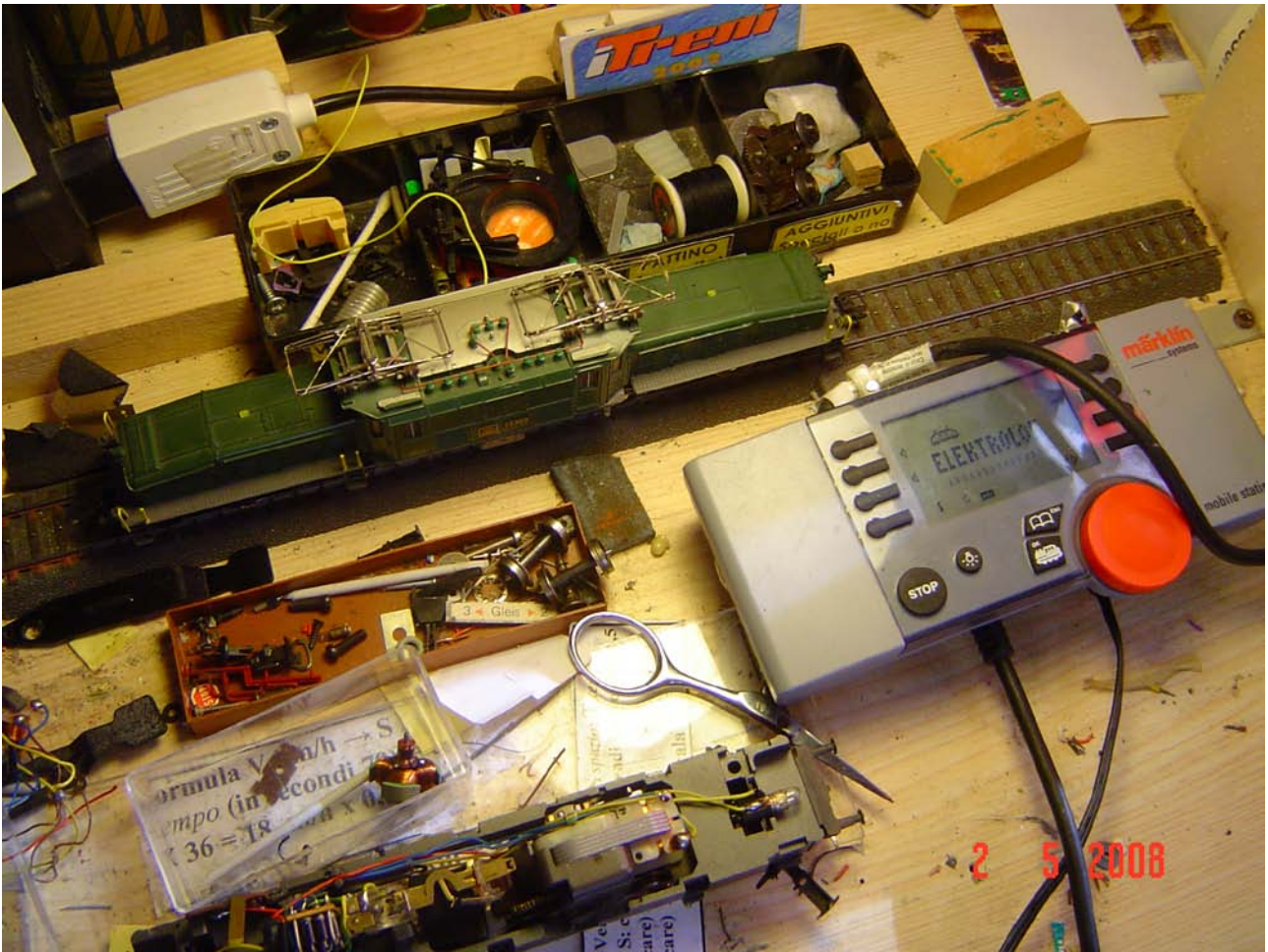
All'orizzonte però sarà comunque difficile sbarazzarsi della "vecchia CS 1" lo leggerete nelle prossime "puntate", ma un accenno ve lo devo: i nuovi decoder Märklin, forniti con le ultime novità 2009/2010 siano refrattari, è vero, a grosse modifiche effettuate con la CS 1, tuttavia le modifiche d'accelerazione e rallentamento, se effettuate con la CS 1, senza esagerazioni, sono realistiche.

Naturalmente migliaia di appassionati in tutto il mondo stanno sperimentando e chi saprà attendere ne trarrà vantaggio.

Quindi non mi sogno nemmeno di rottamare la CS 1 e la curo, come facevo tutte le sere, proteggendola con una spartana copertura di

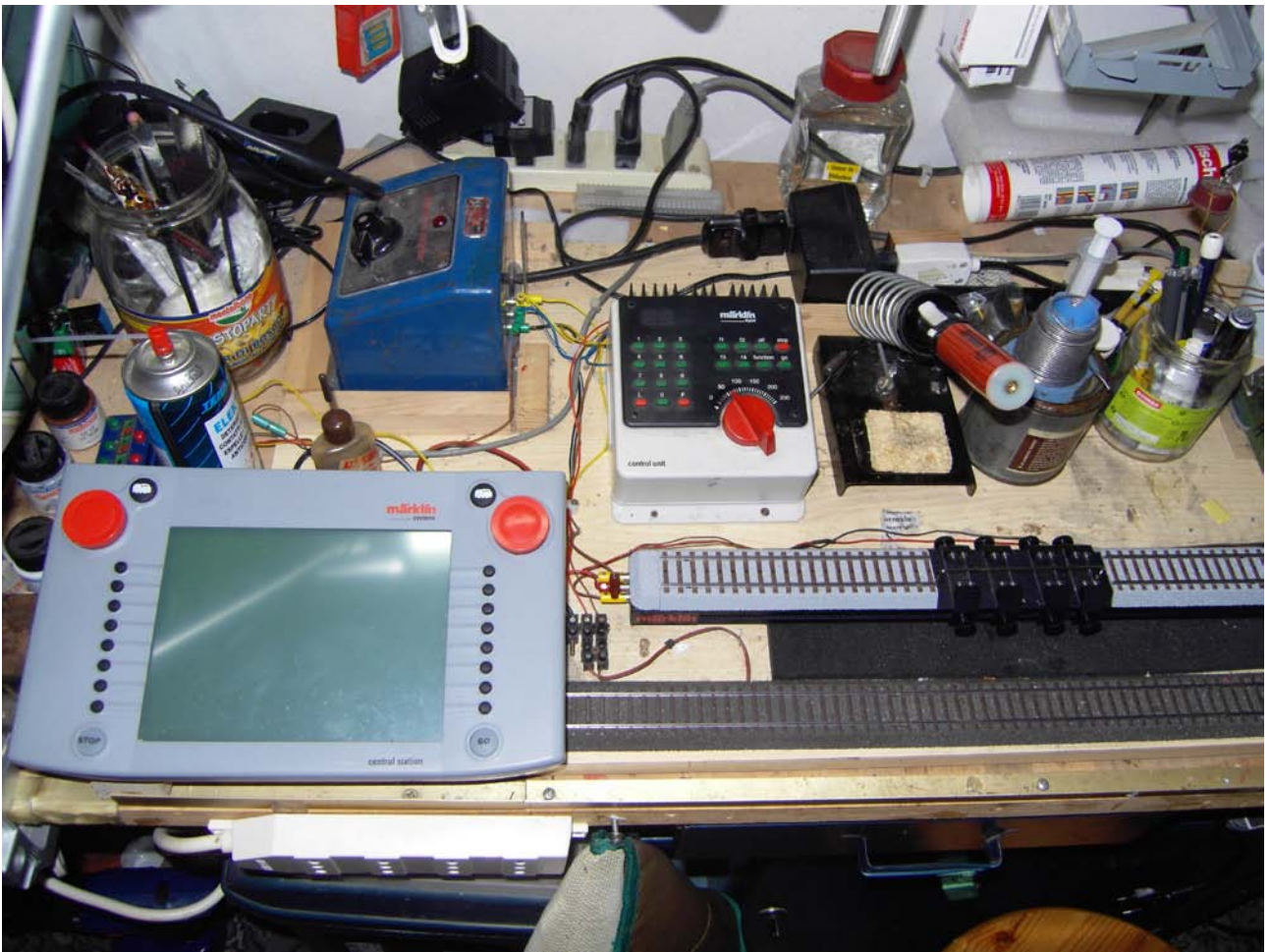
cartoncino (vedi la **foto n. 26**) ideata per preservare il suo schermo dalla polvere...

Vi è inoltre la prevista possibilità di unirla alla CS 2...



**Foto n. 24:** già dal 2008 effettuavo alcune modifiche a locomotive dotate di decoder mfx, sul banco di lavoro con la MS 1.





**Foto n. 25:** attualmente la mia CS 1 è collocata sul banco di lavoro



**Foto n. 26:** mi terrò cara la mia CS 1... vedremo

**(Fine quarta parte)**