



Foto n. 1: il "Topo Grigio" a Vibaden, perfettamente gestito dalla CS 2

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

VIII parte: Central Station 2 60213/4

**MODIFICHE SULLA DURATA DELLE FUNZIONI NEI
MOTOROLA E MFX**

Attenzione però, poi ne riparleremo, stranamente le Mobil Station 1 non recepiscono tali cambiamenti e quindi, per esempio, i fischi switching restano tali e suonano sino a che non li disattiviamo.

Come vedete nella **foto n. 2**, le funzioni possono essere utilizzate in due modi diversi, inoltre alcune possono essere temporizzate. In teoria potreste dare un periodo di molti secondi a tutte le funzioni, ma per alcune (come i rumori dei motori) è assolutamente sconsigliabile potreste spegnere il suono mentre la vostra loco è in marcia (le prove non le ho fatte, ma se due tacche corrispondono a 12 secondi si può pensare di arrivare a circa 90 secondi).

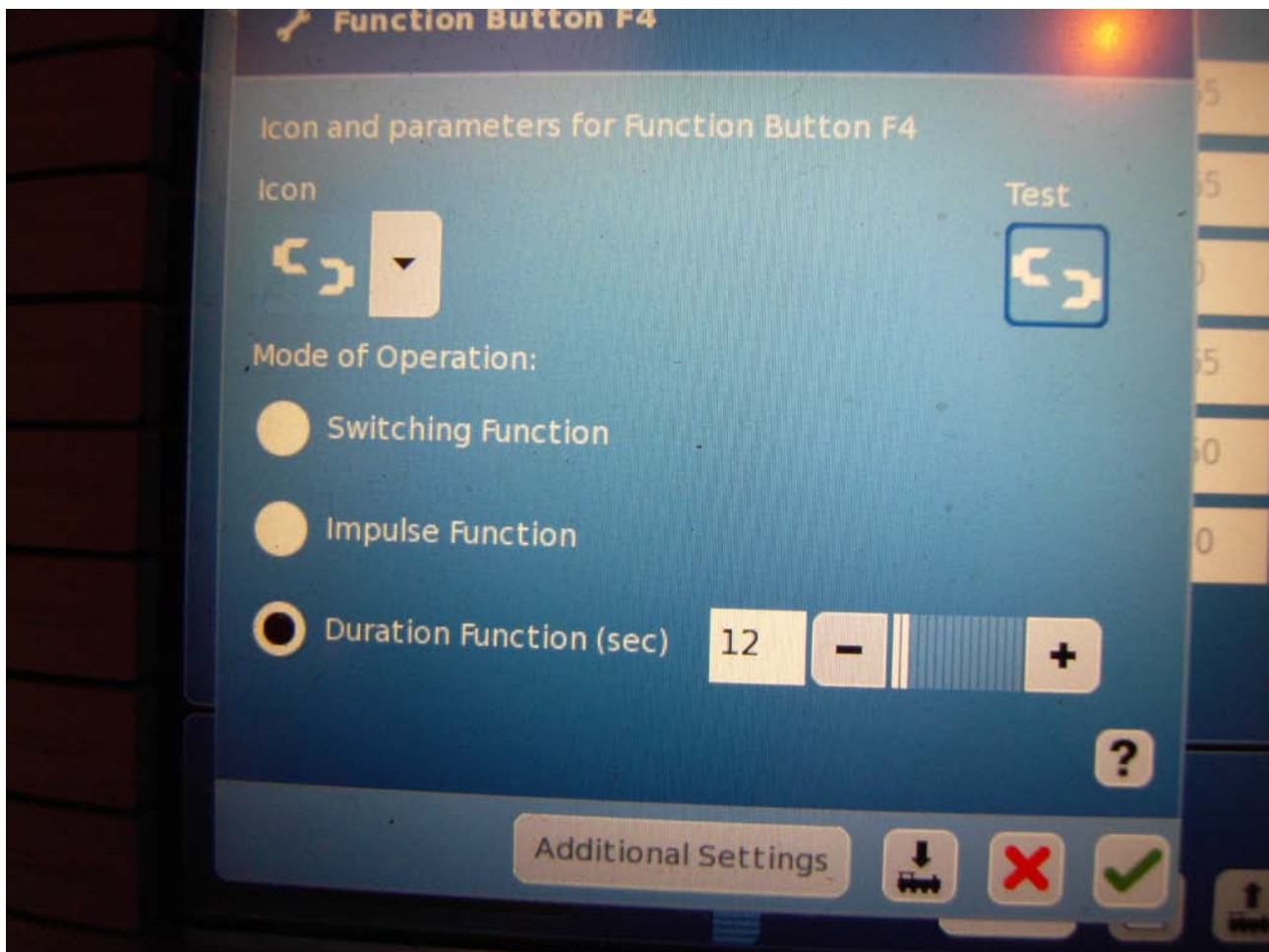


Foto n. 2: tipi di funzioni e possibilità, come nel caso del gancio telex, di disattivare, in un tempo a vostra scelta, la funzione (qui dopo 12 secondi).

- 1) **switching**, ovvero che si attiva, fissa, semplicemente al tocco;
- 2) **impulse**, ovvero che si attiva per il breve tempo in cui il simbolo viene pigiato o cliccato col mouse o la penna.

La terza possibilità riguarda la modifica alla durata (in secondi) di una funzione sonora (ma valgono i *distinguo* di cui parlavo prima), meccanica o luminosa.

Esempi:

- a) la funzione telex è di norma *switching*, ma si può temporizzare per evitare inutili surriscaldamenti ai magneti. Nelle V 90/294, loco diesel da manovra pesante la Märklin (forse proprio per evitare problemi) ha dotato il gancio di un disattivatore. Io, da prove effettuate sul *campo*, uso per le V 60/260/261/361 ecc, o per le loco a vapore, che l'hanno sul tender, un tempo massimo di 12 secondi, sufficiente per una manovra. Si crea sul pannello di controllo, graficamente, l'effetto di un gancio aperto/chiuso e c'è di più: nelle V 60/261/362 degli ultimi anni, mfx o meno, viene anche graficamente segnalato quale dei due ganci sia

attivo (vedi le **foto n. 3 e n. 4**), poiché in queste rinnovate loco da manovra i telex sono indipendenti nelle due testate (in Germania 1 e 2).



Foto n. 3: il gancio telex viene graficamente segnalato se aperto o chiuso



Foto n. 4: ganci telex, disattivati in entrambe le testate di questa 261

- b) Si può cambiare la durata delle sonorizzazioni, come quella che prolunga all'infinito i fischi e rischia di mandarci al manicomio o di rovinare un prezioso altoparlante. Anche uno spalatore di carbone, che *lavorasse come uno schiavo*, più di sei, sette palate di seguito non riesce a darle, per non parlare delle pompe varie o delle *griglie a scuotimento* che più che la cenere scuotono i... nervi! Nella **foto n. 5** potete vedere che ho impostato (si spinge o clicca sul segno + o -) per 4 secondi il suono di quella tromba (o fischio). Tornerà utilissimo, prima di confermare la modifica, il pulsante del test perché, cliccandoci sopra, si potrà valutare se allungare o meno il tempo della funzione sonora. Personalmente per la segnalazione acustica in piena linea (quella per le manovre è brevissima e impostata con il comando *impulse*) regolo il tempo su 2/3 secondi al massimo. Calcolate che il fischio da manovra dura 1 solo secondo, perciò non si può mai confondere.

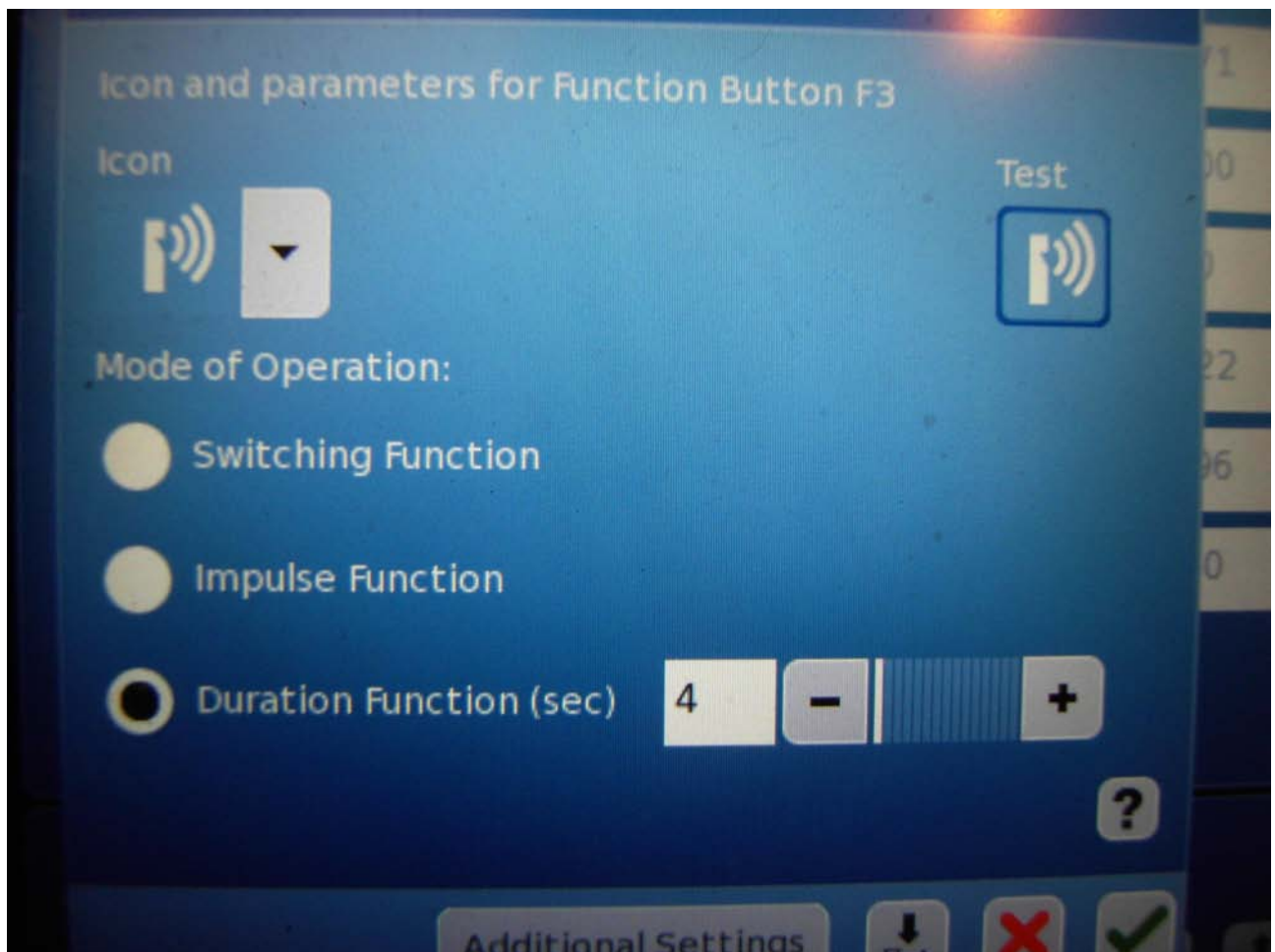


Foto n. 5: la tromba viene regolata per 4 secondi, poi si proverà con il pulsante TEST se diminuire o meno la segnalazione acustica (meglio 2/3 secondi).

- c) Si può temporizzare l'accensione delle luci del biellismo (nelle loco a vapore provviste di tale funzione luminosa, **foto n. 6**).



Foto n. 6: una 01 sul ponte della piattaforma girevole con le luci del biellismo accese

- d) Si può far spegnere la luce dei focolari nelle loco tipo la 01 147 o la 39 048, in questo caso poi si raggiunge il massimo del realismo in quanto si immetteva è vero il carbone aprendo la portella, ma, a parte qualche aggiustamento da parte del fochista per evitare zone poco ossigenate e cattiva combustione conseguente, ci si sbrigava a richiudere quella bocca a dir poco... infernale! Però nella Br 45 020 Motorola (*Insider* del 2002/03, [foto n. 7](#)) NON è possibile temporizzare la luce del focolare perché è collegata al suono della locomotiva. Nelle Br 45 mfx, esempio in quella della serie Bellingrodt, la funzione luminosa è stata diversificata e quindi può essere disattivata a tempo.



Foto n. 7: nella Br 45 020 del 2003 non si può temporizzare la luce del focolare perché abbinato al suono della loco a vapore

UNA SPECIALE MODIFICA AL SIMBOLO DEI PANTOGRAFI MOBILI

Anche scaricando dal data base le poche locomotive Märklin dotate di pantografi mobili, ricordiamo la 103 137-6, la prima, un paio di 152 DB AG e un paio di trainati (tutti con decoder Motorola), il simbolo del 2° pantografo può apparire come nella **foto n. 8**, F3.



Foto n. 8: nella 103 137-6 INSIDER 2004 non appare il simbolo del 2° pantografo mobile

Utilizzando la stessa metodica che abbiamo usato per variare i simboli nella 218 217-8 nelle VII parte di questo 40° Capitolo, sceglieremo, al posto dell'anonimo *F3*, il simbolo del pantografo mobile.

Infine, dopo aver confermato la modifica alla grafica, ci ritroveremo con la nuova simbologia come nelle **foto n. 9 e n. 10**.

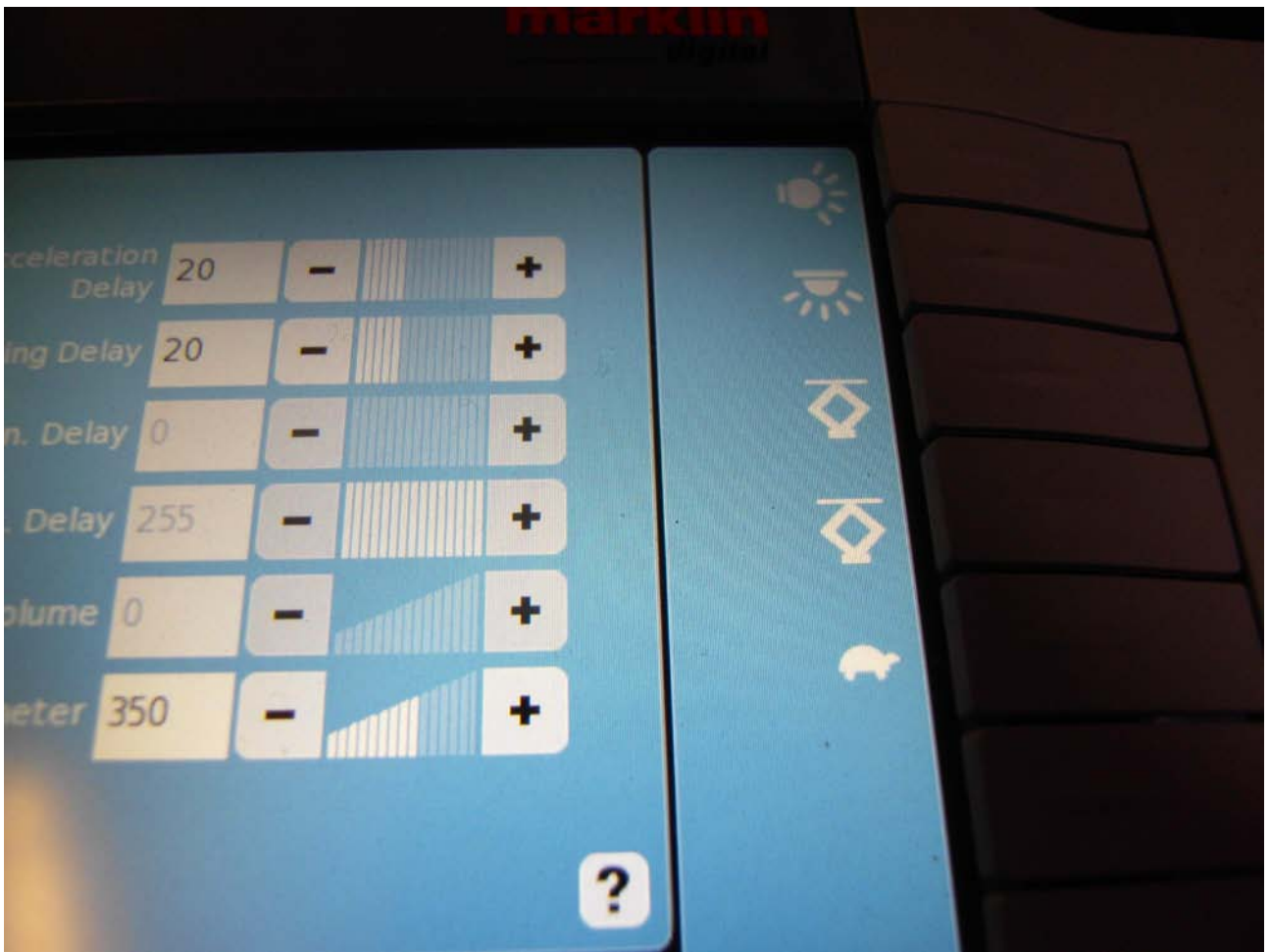


Foto n. 9: sostituito l'F3 con il simbolo del pantografo mobile

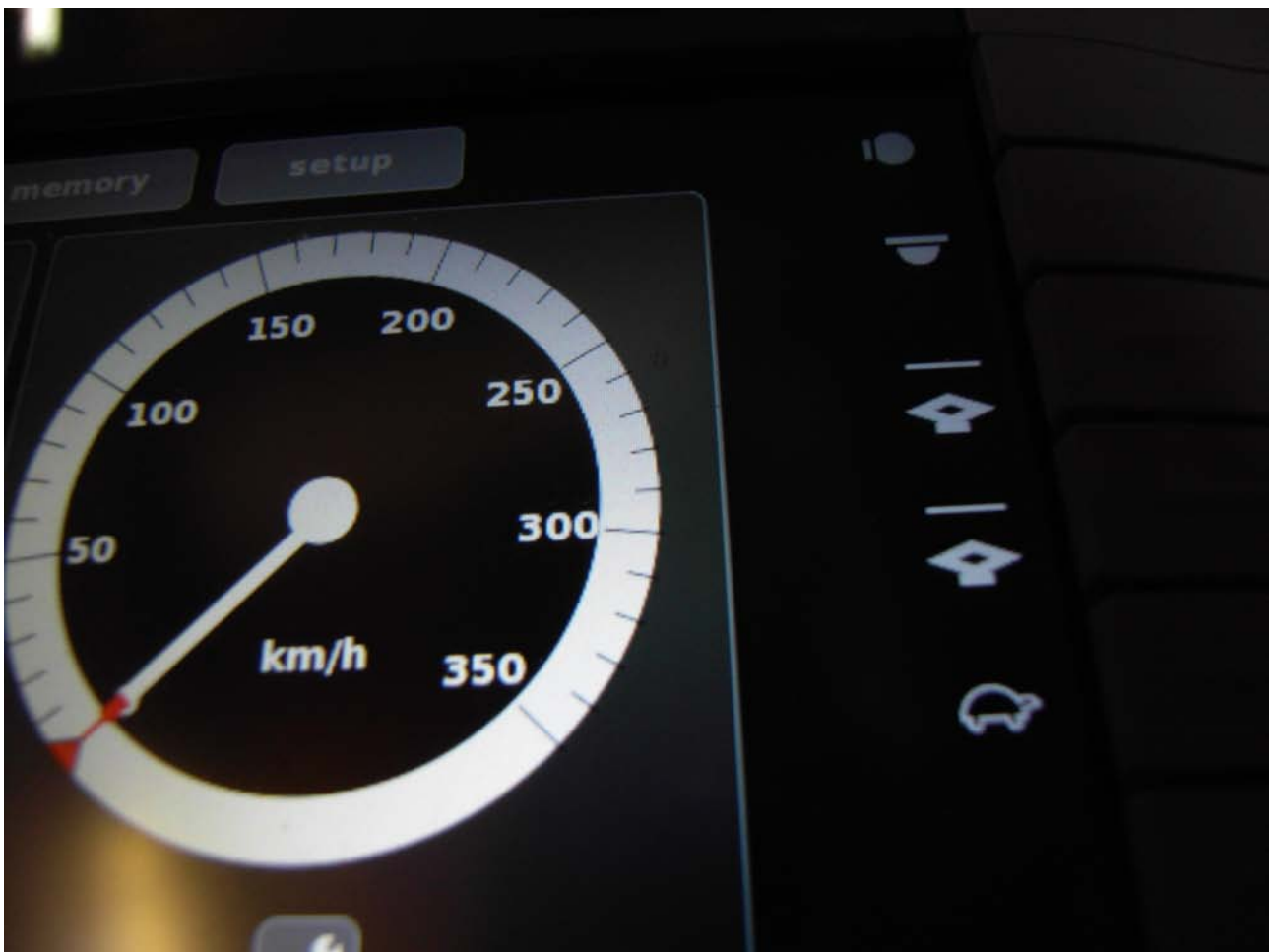


Foto n. 10: dopo la conferma la modifica appare sul pannello controllo

DOPO LA MODIFICA ECCO UN ESEMPIO PRATICO

Seguite ora la sequenza fotografica dalla **foto n. 11 alla n. 31**: tutte le immagini sono corredate di una breve didascalia.



Foto n. 11: la 103 137-6 in primo piano è ferma sul 1° binario a pantografi abbassati, mentre la 103 193-9 è stata sganciata dal suo convoglio nel 3° binario di Vibaden.



Foto n. 12: la 103 137-6 è ancora ferma sul 1° binario a pantografi abbassati mentre la 103 193-9 si comincia a muovere perché il semaforo dà via libera a bassa velocità



Foto n. 13: la 103 193-9 si muove a bassa velocità (simuliamo un guasto)



Foto n. 14: la 103 193-9 attraversa il passaggio a livello e va sotto la cabina di comando



Foto n. 15: alla 103 137-6, sul 1° binario a pantografi abbassati, viene dato il comando di alzare l'archetto posteriore.



Foto n. 16: la 103 137-6 ferma sul 1° binario alza un pantografo



Foto n. 17: la 103 137-6, alimentata dal pantografo accende le luci di testa ed interne, nella simulazione, in quanto i pantografi non trasmettono energia al modello.



Foto n. 18: la 103 137-6 ferma sul 1° binario accende le luci



Foto n. 19: intanto la 103 193-9 si dirige verso lo scalo in attesa di controlli (simulati)



Foto n. 20: la 103 137-6 si muove dal 1° binario per sostituire la 103 193-9



Foto n. 21: la 103 137-6 si dirige verso i deviatori del passaggio a livello



Foto n. 22: alla 103 137-6 viene fatto alzare l'altro pantografo e s'inverte la marcia



Foto n. 23: la 103 137-6 a retromarcia sui deviatori verso il 3° binario



Foto n. 24: la 103 137-6 si attesta sul 3° binario per agganciarsi al convoglio



Foto n. 25: la 103 137-6 pronta a partire dal 3° binario attende il via libera dal semaforo



Foto n. 26: la 103 137-6 traina il convoglio, prima del guasto (simulato) della 103 193-9



Foto n. 27: la 103 137-6 affronta la curva est mentre la 103 193-9 è ferma sul raccordo



Foto n. 28: le 103 e altre locomotive in un'ambientazione del 1976 (tempo di Vibaden)



Foto n. 29: la 103 137-6 ferma sul 3° binario



Foto n. 30: mentre la 103 137-6 è ferma dal 4° binario si muove una 044



Foto n. 31: la 103 137-6 ferma sul 3° binario con le luci interne spente

MODIFICHE A QUALUNQUE DECODER

Le caselle funzione dormienti.

Se avete modificato, o fatto eseguire modifiche, dal Centro Assistenza Märklin, vostre locomotive potete poi sempre richiamare delle *caselle funzione* non presenti, seguendo la metodica descritta nella VII parte, dove, come riferimento, seguite dalla **foto n. 11** in poi.

Un esempio per le vaperiere: la Br 86 che è stata dotata di dispositivo fumogeno, **foto n. 32**; sul pannello di controllo le verrà allora inserito il comignolo là dove c'è la sede della funzione F 1. Attenzione, anche se in precedenza avevate eliminato il simbolo, cliccando sopra lo spazio che è stato annullato, lo potete di nuovo richiamare... in vita.



Foto n. 32: la Br 86 in manovra sull'asta di manovra del deposito di Vibaden, oltre che dei ganci telex (di Fabbrica) è stata dotata di dispositivo fumogeno

Nella **foto n. 33** a destra del pannello di controllo una Motorola speciale che avevo già descritto nella III parte (**foto n. 5**). In quella 151 017 c'era anche il suono dei freni, seppure da attivare manualmente, che viene dunque inserito, insieme alle altre funzioni, al posto di un *anonimo* F2.

Anche i decoder ESU possono essere modificati nella grafica delle funzioni e l'esempio parte sempre dalla stessa [foto n. 33](#), in cui si vede una V 160 029, ESU su base Märklin, che usufruisce, a secondo del periodo storico (simulato sul mio plastico) di due carrozzerie e che quindi sarà modificata sia sostituendo i simboli *numerici*, sia nel nome a cui verrà aggiunto anche la dicitura post 1968 di 216. Verrà però tralasciato il numero specifico delle due loco perché sul pannello del controllo non è possibile inserire più di 14 caratteri tra numeri e spazi.



Foto n. 33: la 151 017-1, a destra, con i simboli già modificati e la V 160 con decoder ESU ancora tutta da ridefinire

Nella [foto n. 34](#) la V160/216 con le varie simbologie ridefinite.

Non posso dimenticare di dirvi che, a differenza della CS 1, nella CS 2 non è (ancora?) possibile spostare le funzioni da una casella ad una altra... tuttavia questa metodica, utile un tempo quando il 99,9% dei plastici era gestito dalle sole 6021, oggi non appare così indispensabile.



Foto n. 34: a sinistra la V 160/216 con decoder ESU e i simboli modificati, notate che in questa loco non è presente il controllo diretto per una modifica di anni fa.

MODIFICHE AI DECODER MFX

Come per la CS 1 i decoder delle mfx si “dichiarano” da soli alla CS 2. Fermo restante quello che si è detto della *strana nomenclatura* creata in Fabbrica, che a volte fa precedere il nome delle macchine dalla sigla Br (Gruppo), a volte no (?), potete comunque cambiare il nome, l'icona i simboli e la durata delle *funzioni* come si è già detto per i decoder Motorola.

Continuamente poi arrivano nuovi simboli negli aggiornamenti.

Ad esempio ecco due **foto, la n. 35 e la n. 36.**

Nella **prima** i nuovi simboli nella Br 23 001 riguardano suoni specifici e sono presenti nella seconda fila, dall'alto in basso, e rispettivamente:

- 1) simbolo del soffio del vapore di scarico;
- 2) simbolo di una pompa d'alimentazione;
- 3) simbolo dello scuotimento della griglia per le scorie;
- 4) simbolo della spalatura del carbone;



Foto n. 35: a sinistra la Br 23 001 con nuovi simboli di funzioni modificati

Nella **seconda foto** segnalo solo il nuovo simbolo del battimento delle rotaie terzo simbolo nell' SVT 137 (seconda fila).

Per la precisione non esiste in catalogo un treno automotore SVT 137 con tutti quei rumori: trattasi di una mia modifica che mi ha fatto *mixare* il telaio motore dell'SVT 04, con la scialba livrea dei primi anni Cinquanta (art. 37774, **foto n. 37**), con la carrozzeria dello splendido SVT 137 DRG (art. 37770. **foto n. 38**) uscito nel 2004, ancora senza decoder mfx e con solo il suono di una tromba.

Perché l'ho fatto? Perché l'Amburghese Volante degli anni Trenta è attivo sul mio impianto per tutto il periodo dedicato alle DRG, tra il 1931 e il 1940, poi viene riattivato in epoca attuale per uso museale.

L'altra brutta versione è attiva solo per un paio di settimane/anni a Vibaden e poi viene sostituita, dal 1954, dall'SVT, FT 231, in livrea rossa (**foto n. 39**).



Foto n. 36: a sinistra l' SVT 137 (personalissimo) con il terzo simbolo dall'alto, non in funzione, che attiva il rumore del battimento delle rotaie, molto d'effetto



Foto n. 37: l' SVT 04 con la scialba livrea degli anni Cinquanta



Foto n. 38: l' SVT 137 con la sgargiante livrea degli anni Trenta



Foto n. 39: l' SVT FT 231 con la sgargiante livrea rossa del 1954

MODIFICHE OPERATIVE SUI DECODER

(SI RINGRAZIA FRANCO SPINIELLO PER L'AIUTO PREZIOSO)

(SI RINGRAZIA IL MODELLISTA MAURO COZZA PER LE PRECISAZIONI)

Con la **foto n. 40** entriamo brevemente a descrivere le modifiche che si possono effettuare con la CS 2 nelle mfx tramite la schermata delle impostazioni.

Seguendo le **foto sino alla n. 46** potete capire il procedimento.

Naturalmente ci si deve ricordare che qualunque modifica dovrà poi essere sempre confermata, altrimenti come vedete dalla **foto n. 45**, la variazione rimane, per così dire, *in pectore* e con grafica segnalata in colore giallo sino alla conferma.

COME PROCEDERE

- 1) si entra nelle impostazioni cliccando la chiavetta inglese come nella **foto n. 40**;



Foto n. 40: entriamo nella schermata della 218 231-9 cliccando la chiavetta inglese

2) si apre la schermata della 218 che vogliamo modificare, come vedete nella **foto n. 41**. Nella **foto n. 42** il lato della schermata in cui appaiono i valori modificabili.

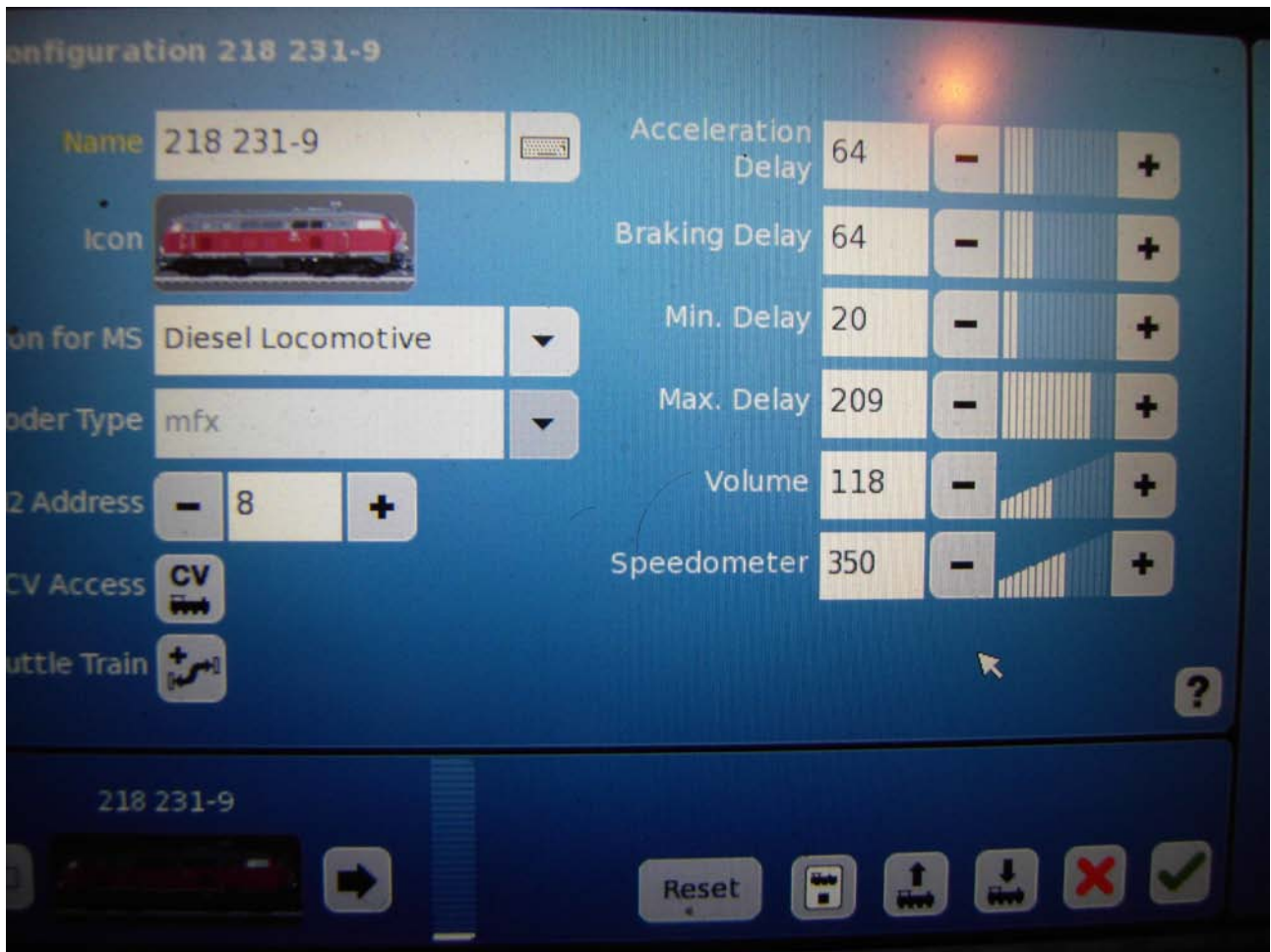


Foto n. 41: si apre la schermata della 218 231-9

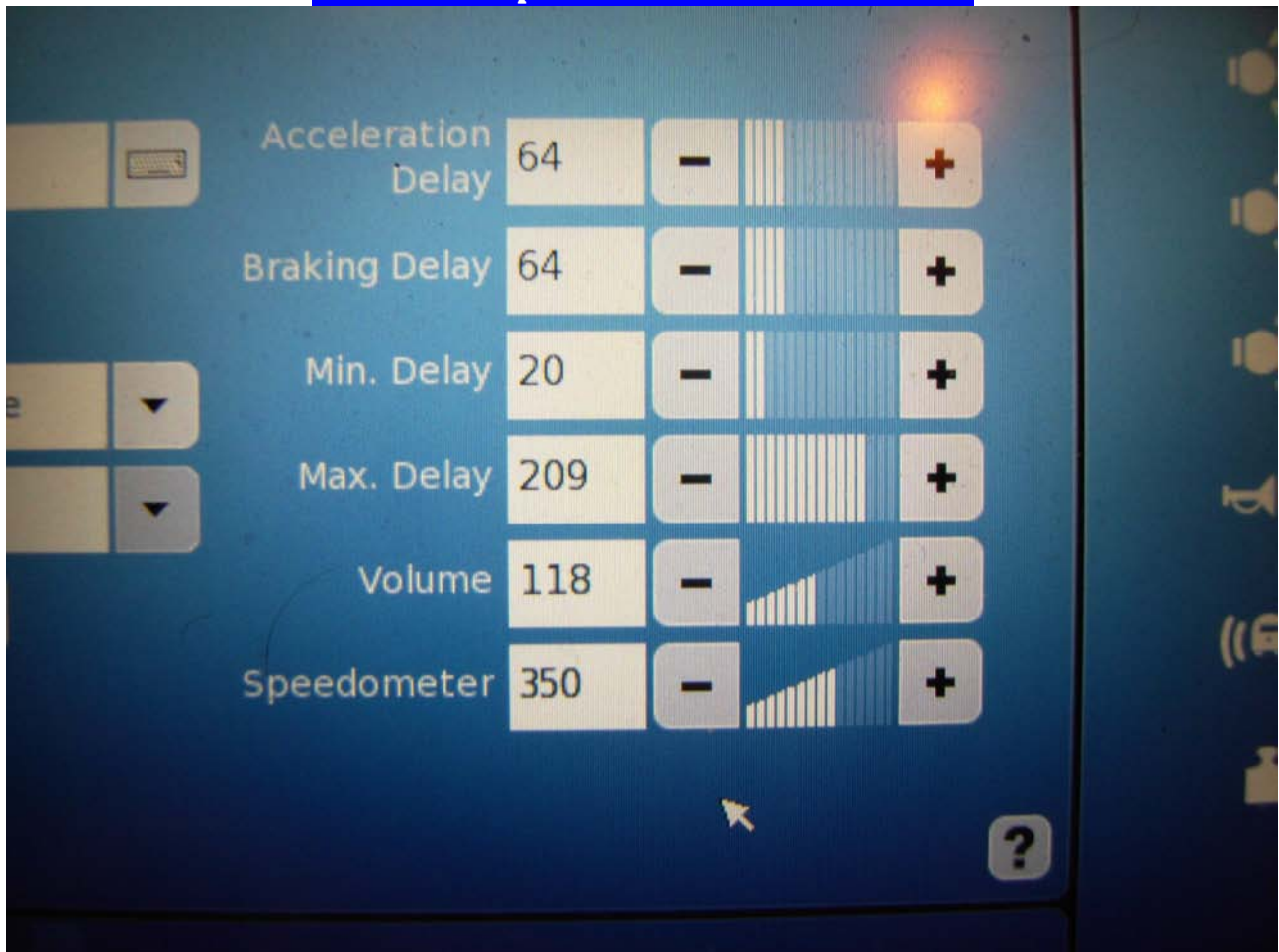


Foto n. 42: il lato destro della schermata con le possibili modifiche operative della 218

- 3) si tocca per qualche secondo il valore del numero che si vuole variare (esempio il *valore 118* del Volume della 218 231-9 della [foto n. 43](#)), si apre allora la tastiera numerica: in tal modo si evita la lungaggine di premere con la penna o il mouse sui [simboli + e -](#) operazione francamente snervante.
- 4) Si effettua la variazione (per esempio si porta il valore a 45) e si clicca sul primo uncino colmato (come si vede nella [foto n. 44](#)).
Attenzione! Il valore sulla schermata rimarrà in colore giallo, come nella [foto n. 45](#), sino a che...
- 5) Non confermerete la variazione cliccando sul simbolo della locomotiva con freccia rivolta verso il basso (il simbolo è subito a sinistra della X in rosso nella [foto n. 46](#)), attendete il messaggio di conferma. Nella [foto n. 46](#) sto modificando un'altra locomotiva: la Br 044 671-6, alla quale sono riuscito a far emettere i rumori della frenata che sembravano assenti (*segreto? No. È sufficiente variare il valore del ritardo del rallentamento.*)
- 6) Potete a questo punto attivare il suono anche con la schermata azzurra aperta, tramite il pulsante del test ([foto n. 5](#) di questa VIII parte) e sentirete l'evidente variazione.

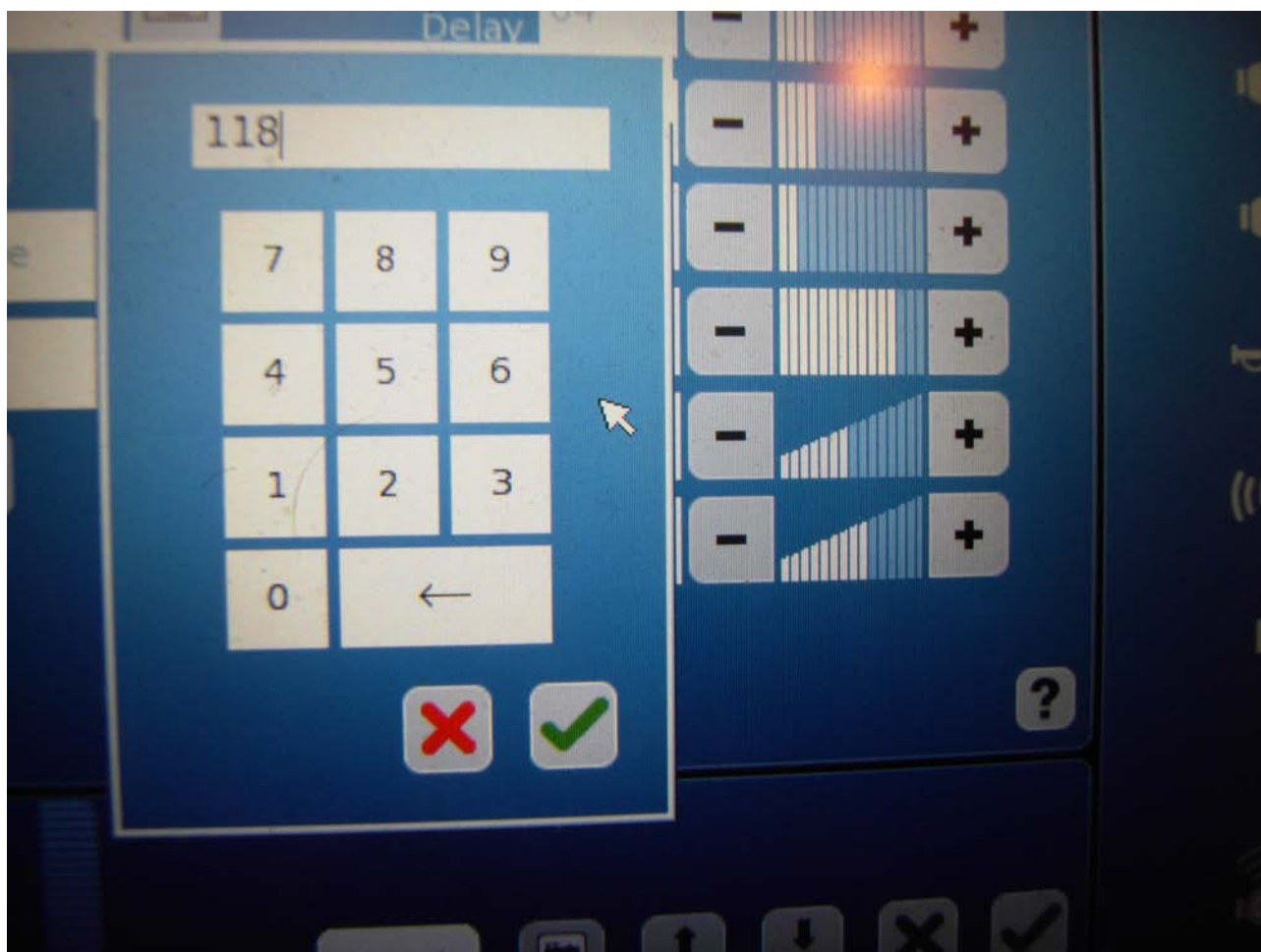


Foto n. 43: tenendo la freccia sul numero (es Volume) si apre la schermata relativa

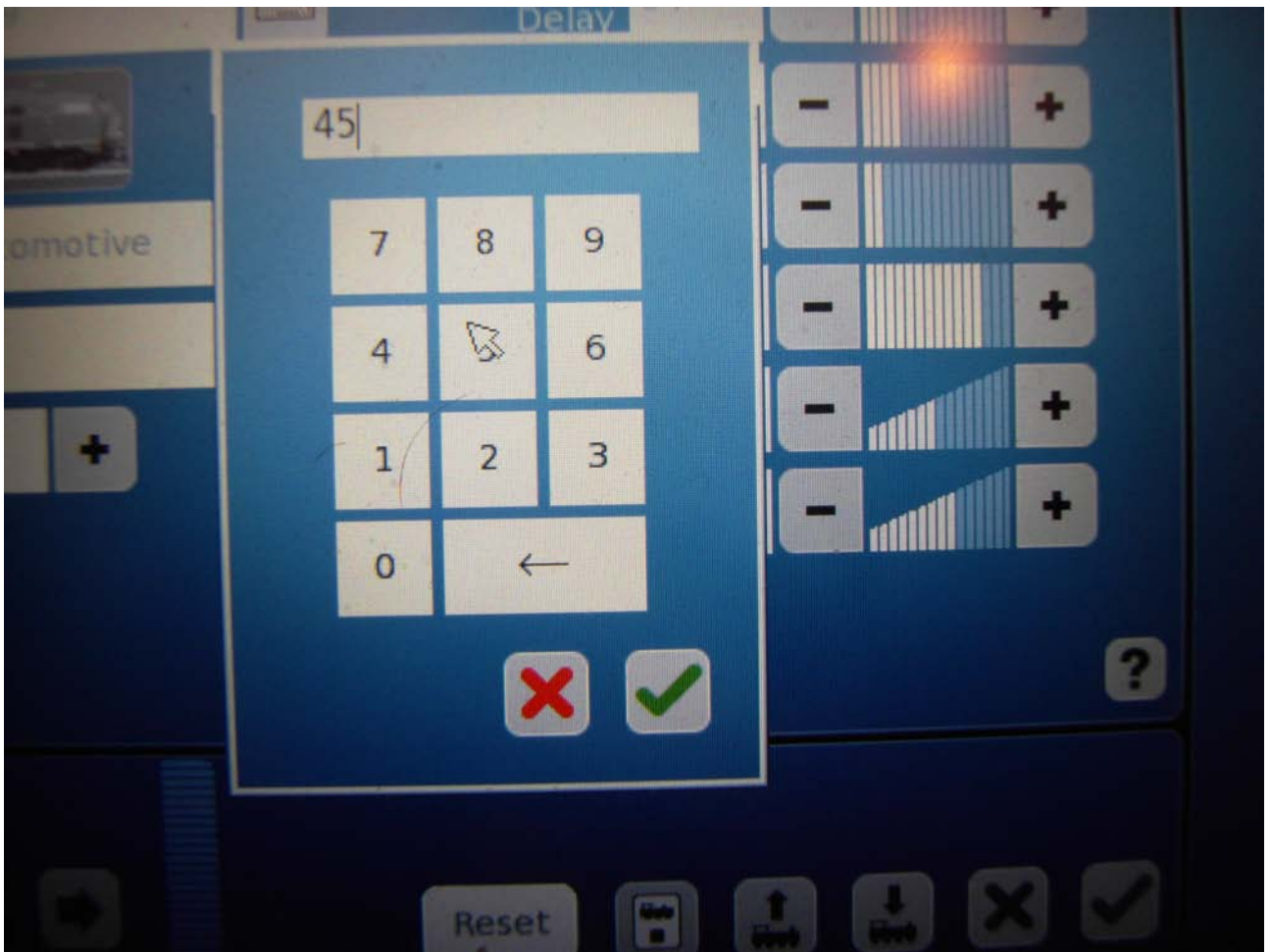


Foto n. 44: si può abbassare il Volume secondo le proprie necessità

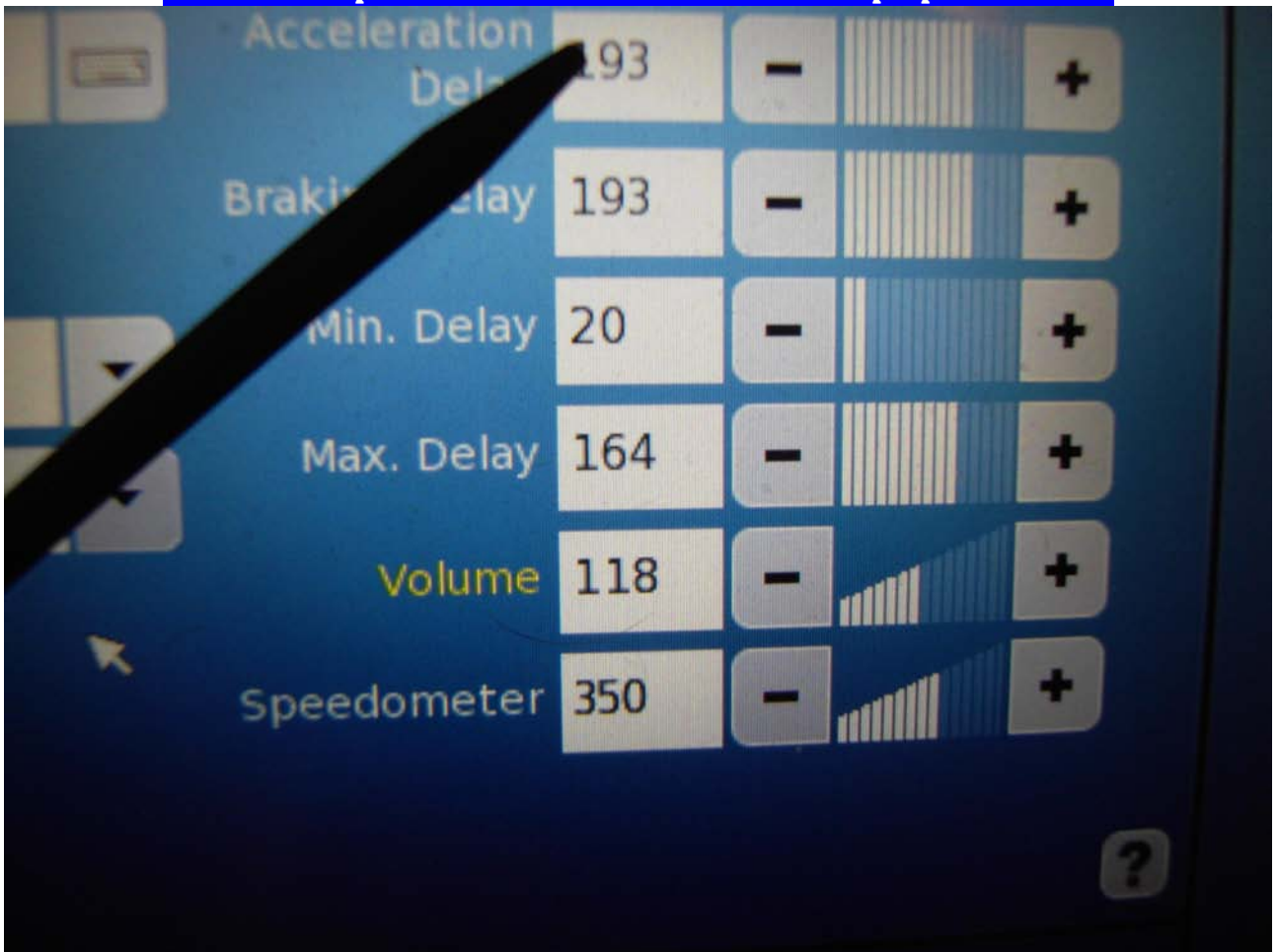


Foto n. 45: tenendo la freccia su di un numero (es accelerazione) si apre il relativo riquadro numerico; il volume (in giallo) invece non è stato ancora confermato

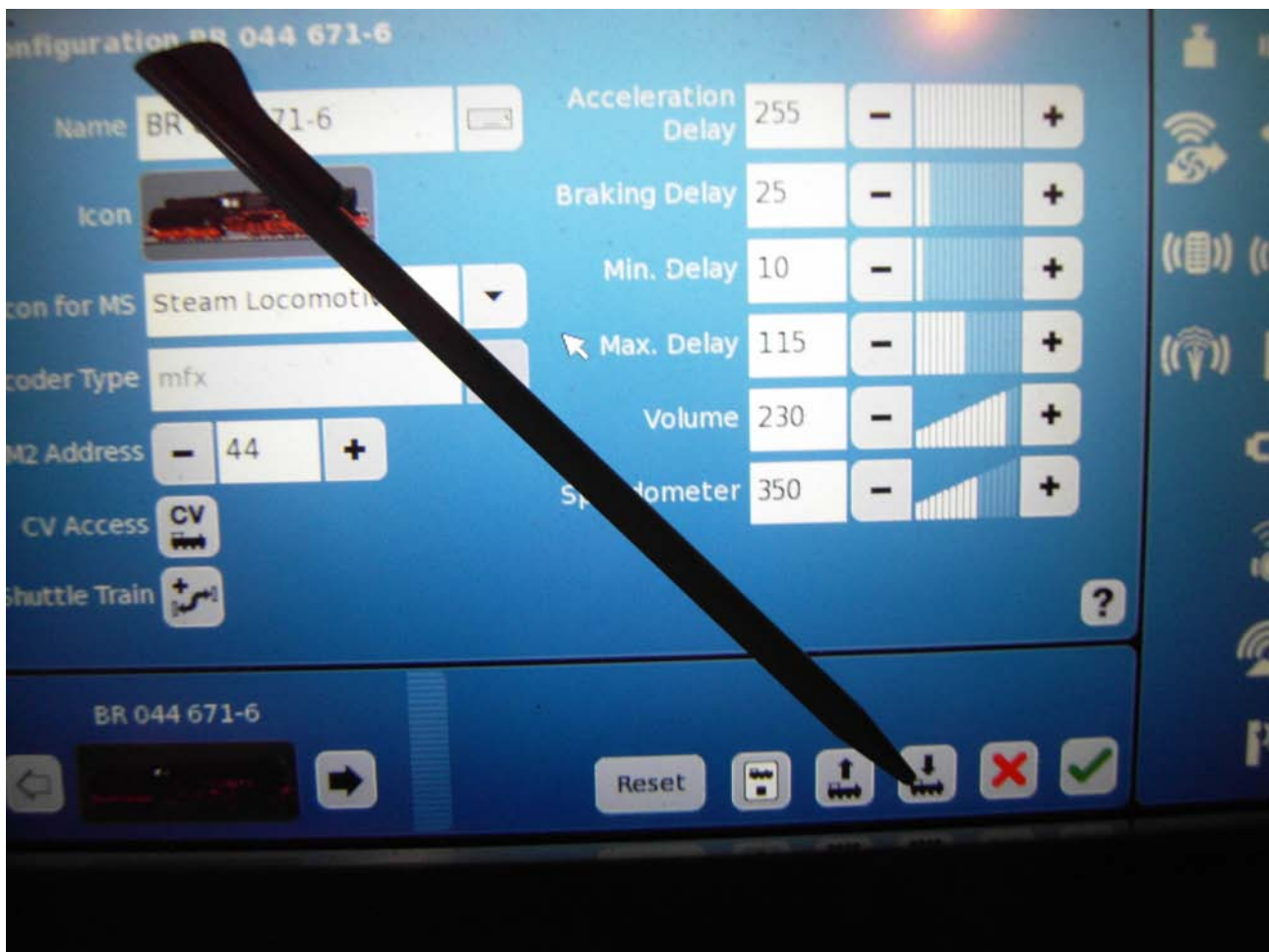


Foto n. 46: cliccando sul simbolo si inviano le variazioni alla locomotiva prescelta

7) Per finire toccate con la penna in dotazione alla CS 2, o cliccate col Mouse l'uncino colmato (verde) della schermata azzurra generale, (come riferimento abbiate sempre la **foto n. 46**), per tornare al pannello di controllo.

Un importante precisazione verrà data nell'ultima parte di questo lavoro la XI ed è a totale cambiamento di quanto detto nella III parte e alla fine della IV parte di questo 40° capitolo nei rispettivi paragrafi:

ENTRARE O NON ENTRARE IN AUX? (III parte)

UN TRISTE DECLINO O UNA NUOVA VITA? (IV parte)

(Fine ottava parte)