

**RAFFRONTO TRA CONTROL UNIT (6021),
CENTRAL STATION 1 (60212),
CENTRAL STATION 2 (60213/4)
XI (e ultima) parte: Central Station 2 60213/4**

COME AGGIORNARE LE ICONE



Foto n. 1: la Br 05 001 con decoder Motorola sul ponte girevole di Vibaden.

Nonostante abbia ricevuto una CS 2 (art. 60214) aggiornatissima, la Märklin, che, per nostra fortuna, appare *in buona salute* e produce modelli sempre nuovi, non sempre le *icone* fornite in un *recente passato* (anche di poche settimane!!) sono in grado di soddisfare le nostre esigenze che, ricordiamoci, sono quelle di individuare più velocemente possibile una locomotiva nel gruppo delle ultime 30 utilizzate e, ancor più, nell'ELenco GENERALE.

C'è anche da dire che alcune locomotive, delle ultime produzioni da me acquistate, dopo il loro *caricamento* nella CS 2 presentano una *icona personalizzata*. Tutto bene? No, e per un semplice motivo: se il nome della locomotiva non ci soddisfa (ricordate il paragrafo sul problema dei nomi nella VI parte di questo 40° Capitolo?) e proviamo a cambiarlo, l'icona originale sparisce senza esser memorizzata nello specifico elenco interno della CS 2!

Risulta perciò estremamente utile possedere un congruo archivio di immagini miniaturizzate di locomotive e trainati (gru, carrozze con funzioni ecc). Osservate allora attentamente la **foto n. 2**... come ben vedete le mie rosse Br 05 DRG erano rappresentate nell'elenco della mia CS 2, sino a poco tempo fa, con un'icona molto approssimativa per colore (nero!) e rodiggio (era addirittura quello delle 03.10!); io ne possiedo due: sono le storiche carenate 05 001, utilizzabile nel periodo prebellico o museale e la 05 002 solo per gli anni Trenta, poiché è quella del famoso, ed effimero, *record mondiale*, anche se, per dirla tutta, la tedesca dopo l'*exploit* (200,4 km/h) *tornò con le sue ruote*, l'inglese "Mallard" (201,2 o 202,6 km/h) si ruppe subito dopo e fu necessario trainarla miserevolmente in deposito.



Foto n. 2: le Br 05 001/002 con icone approssimative delle 03.10

Grazie all'ulteriore aggiornamento ora è stato possibile inserire per quelle gigantesche macchine l'icona a colori che vedete in basso e persino la mia Br 50, anteriore al 1968, e la 051 761-5, che sembravano locomotive dotate di un tender normale, verranno aggiornate con la giusta icona.



icona corretta per le Br 05 carenate DRG



icona corretta per le Br 50 e 051 con tender cabinato

LA PROCEDURA D'AGGIORNAMENTO

L'amico Tito, che conosce la mia ritrosia a collegarmi in Rete, mi ha portato delle belle icone e le istruzioni, che però mi sono subito sembrate mal fatte e sibilline, per effettuare un aggiornamento nella mia CS 2, eccole riportate parola per parola:

per caricare delle nuove immagini loco le foto devono avere le seguenti caratteristiche:

-formato file PNG con dimensioni massime 128x48 pixel

-per l'uso su schede loco il file non deve superare i 6kB

-usate nomi chiari

-assicuratevi che un file di nome analogo non esista già sulla CS 2. In caso cambiate nome.

Salvare le immagini nella cartella "icons" di una chiavetta USB. Tale cartella si deve trovare nella radice della "chiavetta" USB.

Incon tender normale, verranno aggiornata con la giusta icona.serire la chiave nella CS2, andare sotto Setup e cliccare su "aggiorna software". Controllare che la CS2 non sia collegata alla rete internet. Vengono aggiornate le immagini e non il software. Immagini con lo stesso nome vengono sovrascritte.

La CS2 torna da sola al controllo loco ad aggiornamento concluso.

A parte gli errori di stampa più o meno decifrabili, quello che è fondamentalmente errato è la dicitura:

andare sotto Setup e cliccare su "aggiorna software".

Se infatti è chiaro il formato e le caratteristiche di un'immagine (che potete persino produrre da voi, sempre che abbiate il *programma* adeguato), non esisteva traccia della esatta procedura e mancava (l'ho saputo dopo) addirittura un passaggio fondamentale.

Per non commettere errori e cancellare inavvertitamente parte della memoria della mia CS 2 e compromettere il lavoro di mesi, ho dovuto chiamare l'amico Franco Spiniello, il titolare dell'Assistenza Märklin in Italia, ed insieme a lui ho, in diretta (telefonica), effettuato l'aggiornamento.

Seguite le sue (di Franco Spiniello) istruzioni e l'aggiornamento sarà semplice:

- a) Preparate le icone col formato richiesto nella prima parte delle "istruzioni", lì assolutamente corrette.
- b) Usate una chiavetta USB vuota e preparate, con il vostro PC, una **CARTELLA** con la semplice dicitura **ICONS**, ovviamente senza le " " che non sono accettate dai computer (parlo per i meno esperti) e inseritevi con solito metodo che usate di norma (trasferimento, copia-incolla ecc) tutte le icone che avete prodotto o avuto da altri. Controllate, me lo ricorda l'amico Mauro Cozza che insegna informatica, una chiavetta che vi sia stata portata da un altro computer, tramite adeguati ed aggiornati antivirus.
- c) Con la CS 2, per massima prudenza spenta, estraete dalla "porta" USB l'attacco del Mouse (sempre che abbiate deciso di usarlo, s'intende, e perciò vi rimando all'ultimo riquadro "Sagge istruzioni in pillole" della X parte di questo 40° Capitolo).
- d) Inserite la vostra chiavetta USB con le icone aggiornate come vedete dalla **foto n. 3**. Accendete la Central e attendete la procedura d'inizializzazione.



Foto n. 3: la chiavetta (qui nera, DIKOM) viene inserita al posto del Mouse

- e) Cliccate sul Setup, che appare nel pannello normale di controllo e che vedete nella **foto n. 4**.
- f) Si apre allora la schermata del Setup, **foto n. 5**.



Foto n. 4: cliccare sul Setup del pannello di controllo

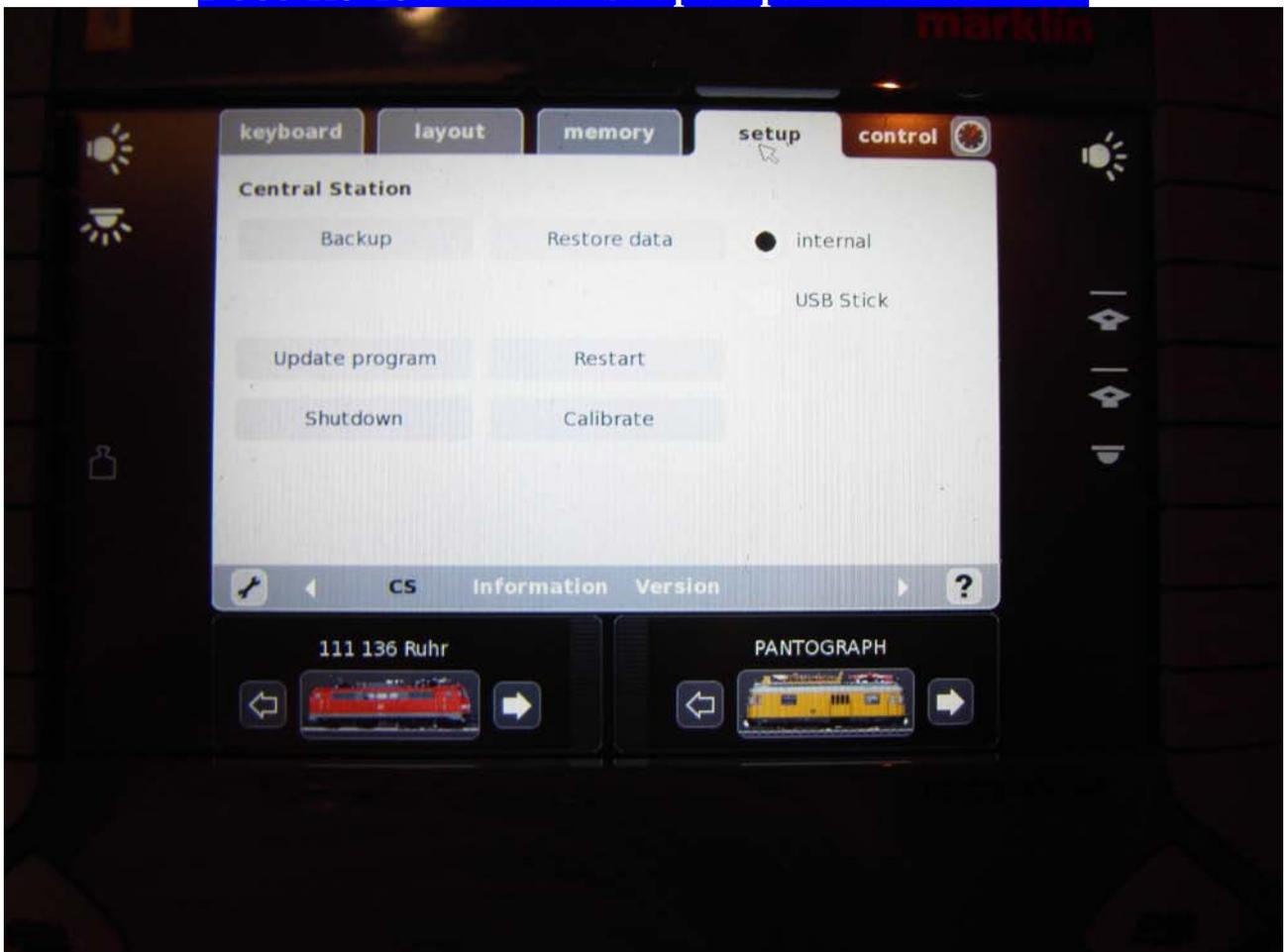


Foto n. 5: la schermata aperta del Setup

g) Ecco il passaggio fondamentale mancante: con la schermata del Setup aperta cliccate su USB Stick, annerendolo, **foto n. 6**.

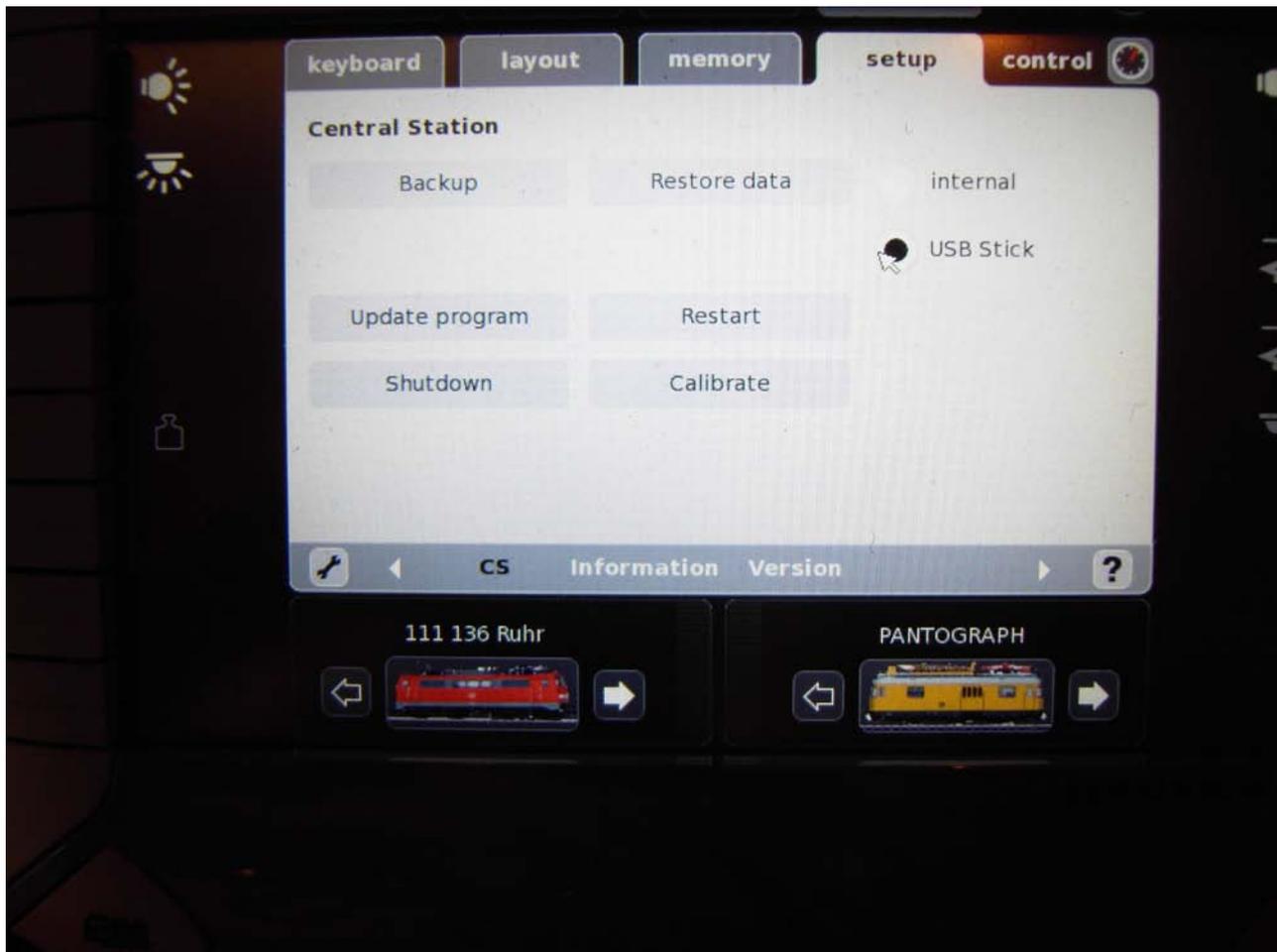


Foto n. 6: nella schermata aperta del Setup cliccate su USB Stick

- h) Ora il passaggio più intuibile, ma comunque errato se scritto in italiano, specie per chi non è troppo avvezzo al mondo dei computer: cliccare su "aggiorna software", che si doveva scrivere: cliccate su Update program (**foto n. 7**).
- i) Un altro piccolo pezzo mancante (comunque più che intuibile) è rispondere alla semplice domanda dell'inizio procedura di aggiornamento, **foto n. 8**, cliccando sull'uncino colmato.
- j) Inizia allora il vero e proprio aggiornamento, che, nel mio caso, è durato circa due minuti (abbastanza spettacolare il cambio di luci!), che ha termine con l'avviso:
l'ultima procedura ha avuto successo.
Dopo aver cliccato di nuovo sull'uncino colmato il messaggio sparisce. Possiamo allora estrarre la chiavetta USB e reinserire l'attacco del mouse, se lo avete.
Tutto questo nelle **foto n. 9, n. 10 e n. 11**.

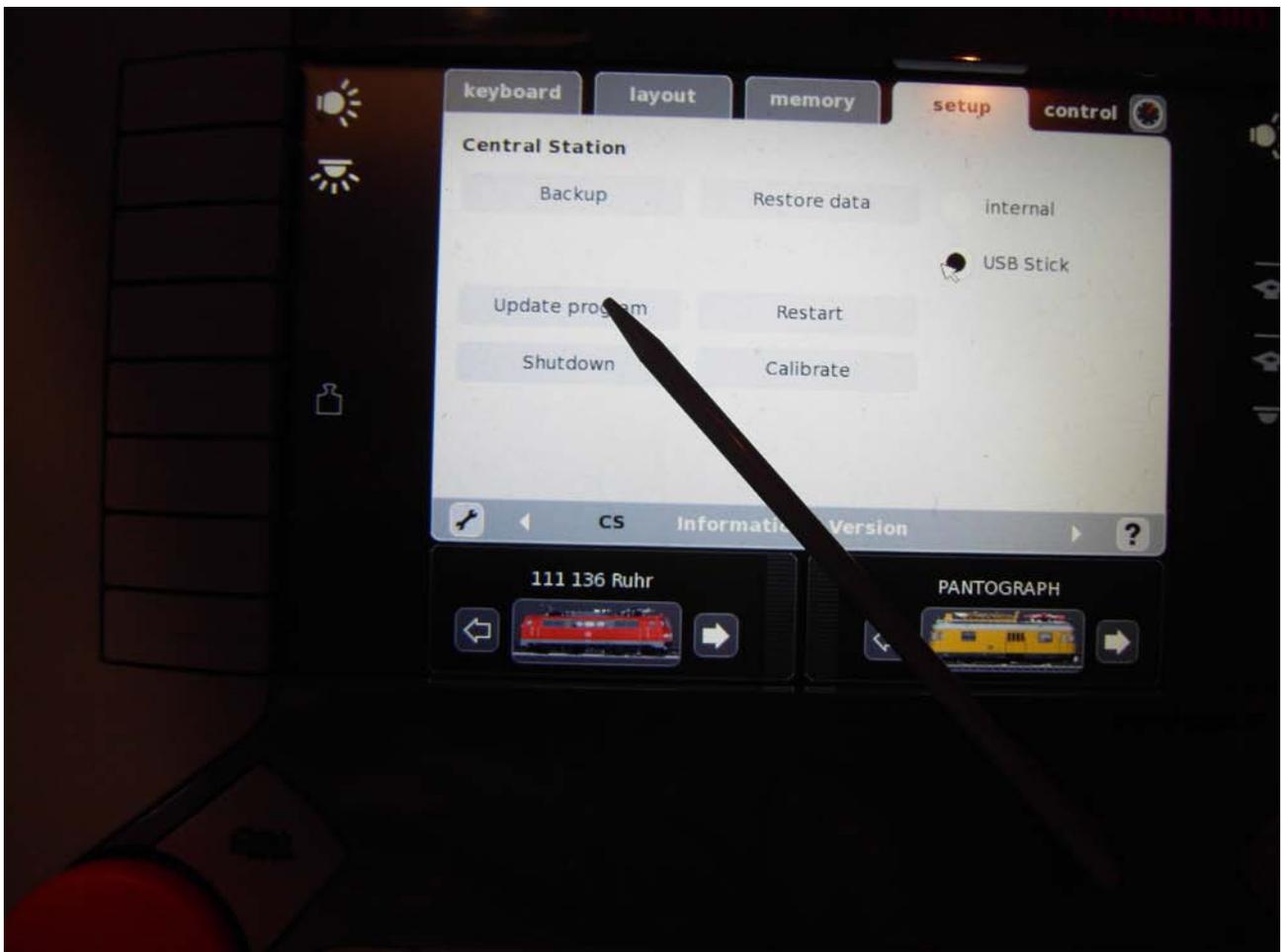


Foto n. 7: nella schermata aperta del Setup cliccate poi su Update program

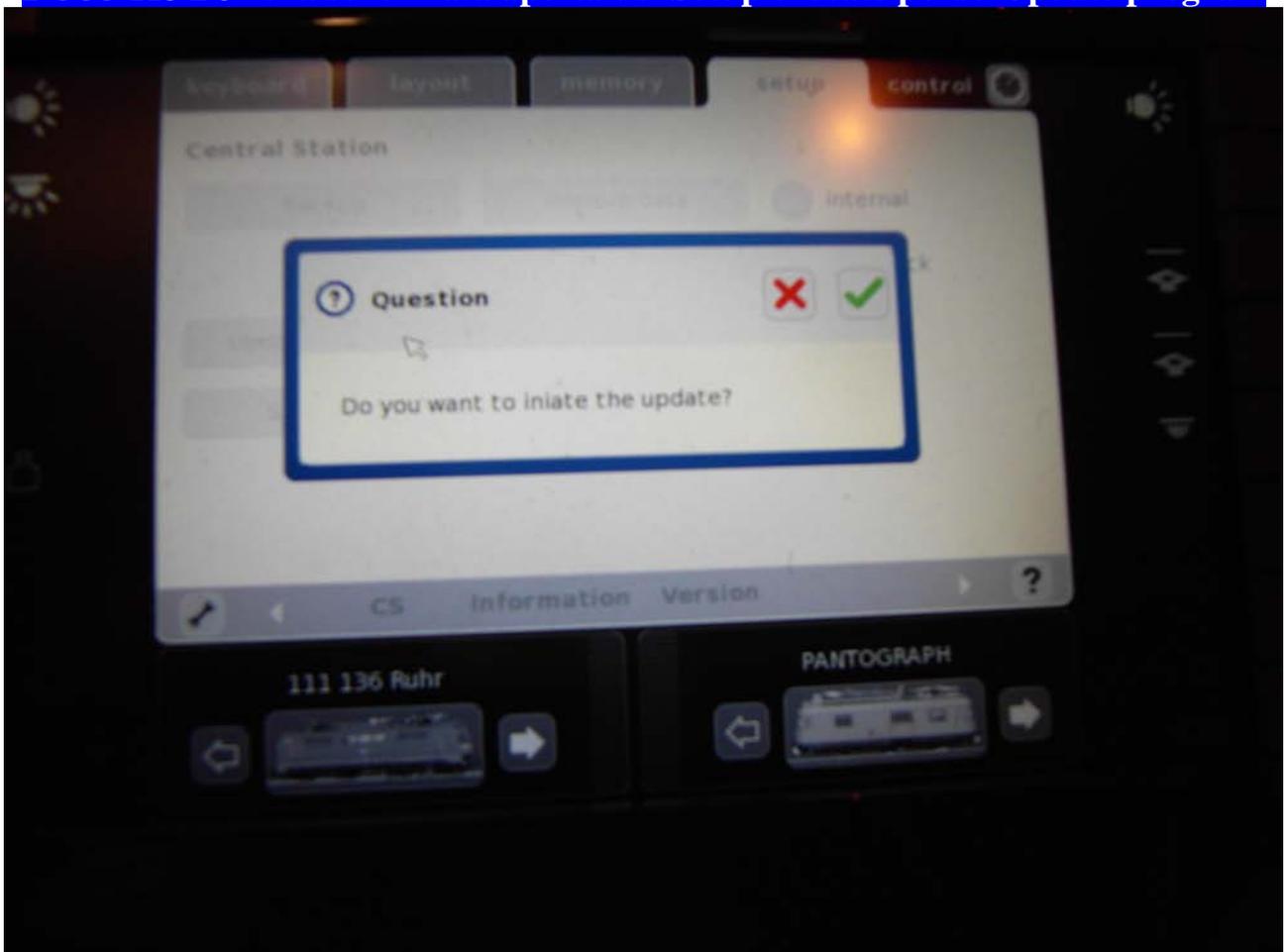


Foto n. 8 domanda d'avvio dell'aggiornamento: cliccate sull'uncino colmato



Foto n. 9: la CS 2 inizia a lampeggiare e l'aggiornamento durerà per circa due minuti, la corrente sui binari viene esclusa automaticamente



Foto n. 10: la CS 2 continua a lampeggiare cambiando il colore della barra



Foto n. 11: la CS 2 informa che l'aggiornamento ha avuto successo e si deve cliccare sull'uncino colmato



Foto n. 12: la CS 2 torna al pannello di controllo e ritorna l'energia ai binari

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Dopo l'aggiornamento delle icone nell'*Update program* può venire in mente di cancellare dall'elenco delle ultime Trenta loco in uso (il cestino c'è!), una macchina, per velocizzare le procedure di modifica, che verranno tra poco spiegate. **NON lo fate!** A volte la CS 2 cancella definitivamente la locomotiva in questione, a volte no, lasciando nella sua memoria il nome, ma non l'icona; perciò non complicatevi la vita perché, in caso di totale cancellazione, dovrete registrare di nuovo l'articolo eliminato. Ricordate che l'ultima loco, in basso a destra nell'elenco delle 30, viene eliminata (se ne cercate un'altra nuova) e, automaticamente, riportata nell'elenco generale. Perciò, se desiderate che quella specifica ultima macchina resti nel gruppo delle *trenta* che sono in azione sul plastico, basta richiamarla e si porrà prima nella lista, facendo scivolare di un posto un'altra e così via. Dopo aver di nuovo richiamato (pulsante grigio con loco nero **foto n. 13**) il gruppo delle *trenta*, un'altra loco sarà stata allora spostata all'ultimo posto: se vi serve in servizio ripetete l'operazione di prima, se no, lasciate che la CS 2 la riporti nell'elenco generale. Comunque è più facile da capire in pratica che spiegarlo per iscritto.



Foto n. 13: il pulsante grigio per entrare nell'elenco delle ultime 30 loco

COME MODIFICARE LE VECCHIE ICONE

Potete rileggere la VI parte di questo gigantesco 40° Capitolo e andare espressamente al paragrafo **COME AGGIORNARE LE ICONE**.

Fotograficamente vi faccio un esempio di quanto si possa migliorare la ricerca di un mezzo specialissimo come la carrozza Dienst üm 312 (art. 49961 del 2004) alla quale avevo dovuto “appiccicare” l'icona della Draisina 701, che aveva almeno lo stesso colore giallo e un pantografo mobile...

Come vedete bene dalla **foto n. 14** la diversità estetica dei mezzi è abissale, sia ovviamente perché la 701 è un'automotore e non una carrozza, sia perché nella Dienst üm 312 i pantografi mobili sono ben due!

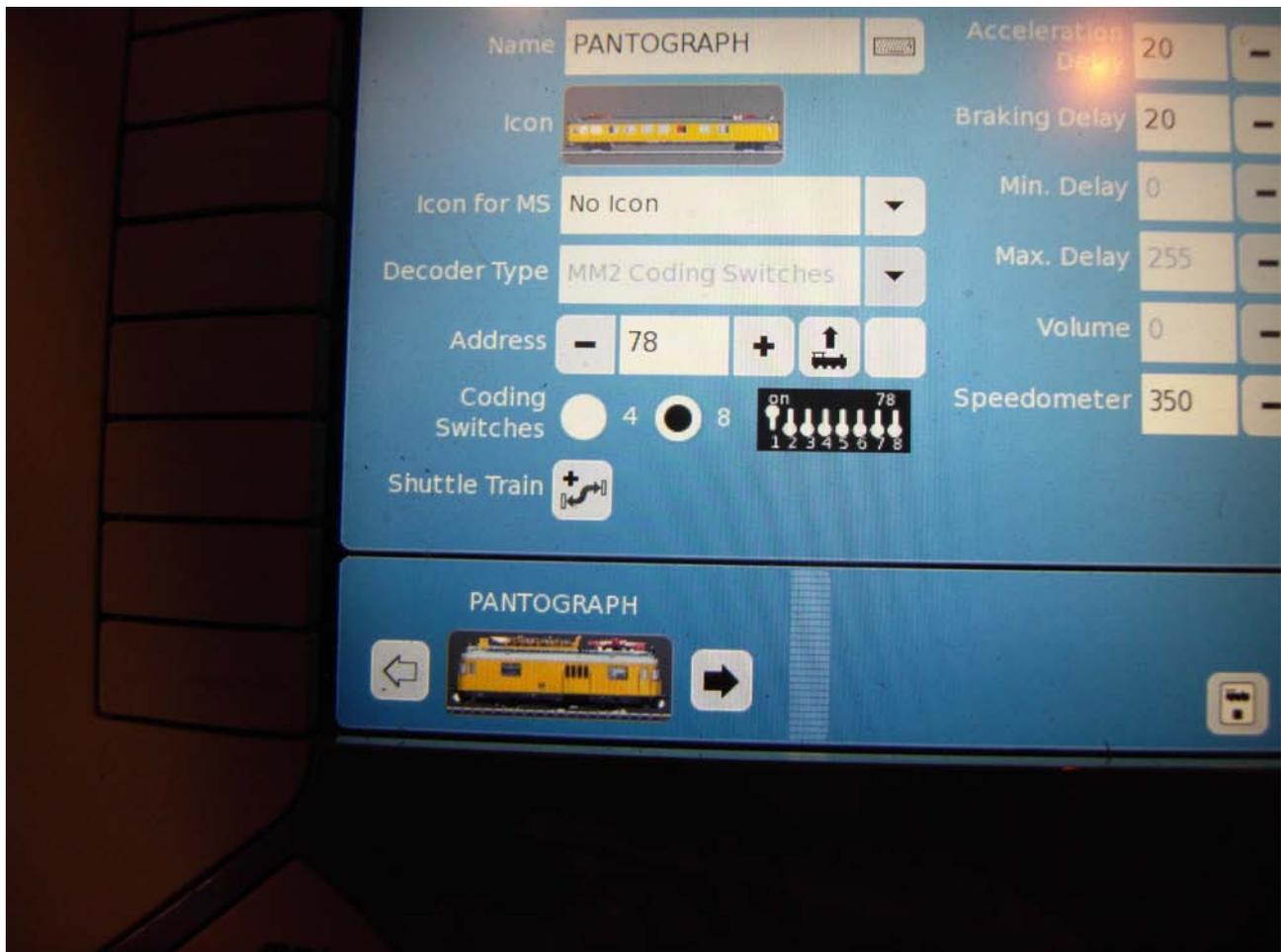


Foto n. 14: l'icona provvisoria (in basso) per la Dienst üm 312, con il nome semplificato in PANTOGRAPH, è stata sostituita con la sua esatta foto (in alto).

Senza ripetere le istruzioni già descritte, vi presento le **foto n. 15, n. 16** e **n. 17**; l'ultima foto riguarda le prove effettuate a Vibaden con la carrozza adibita alle misurazioni della linea aerea presso le DB.

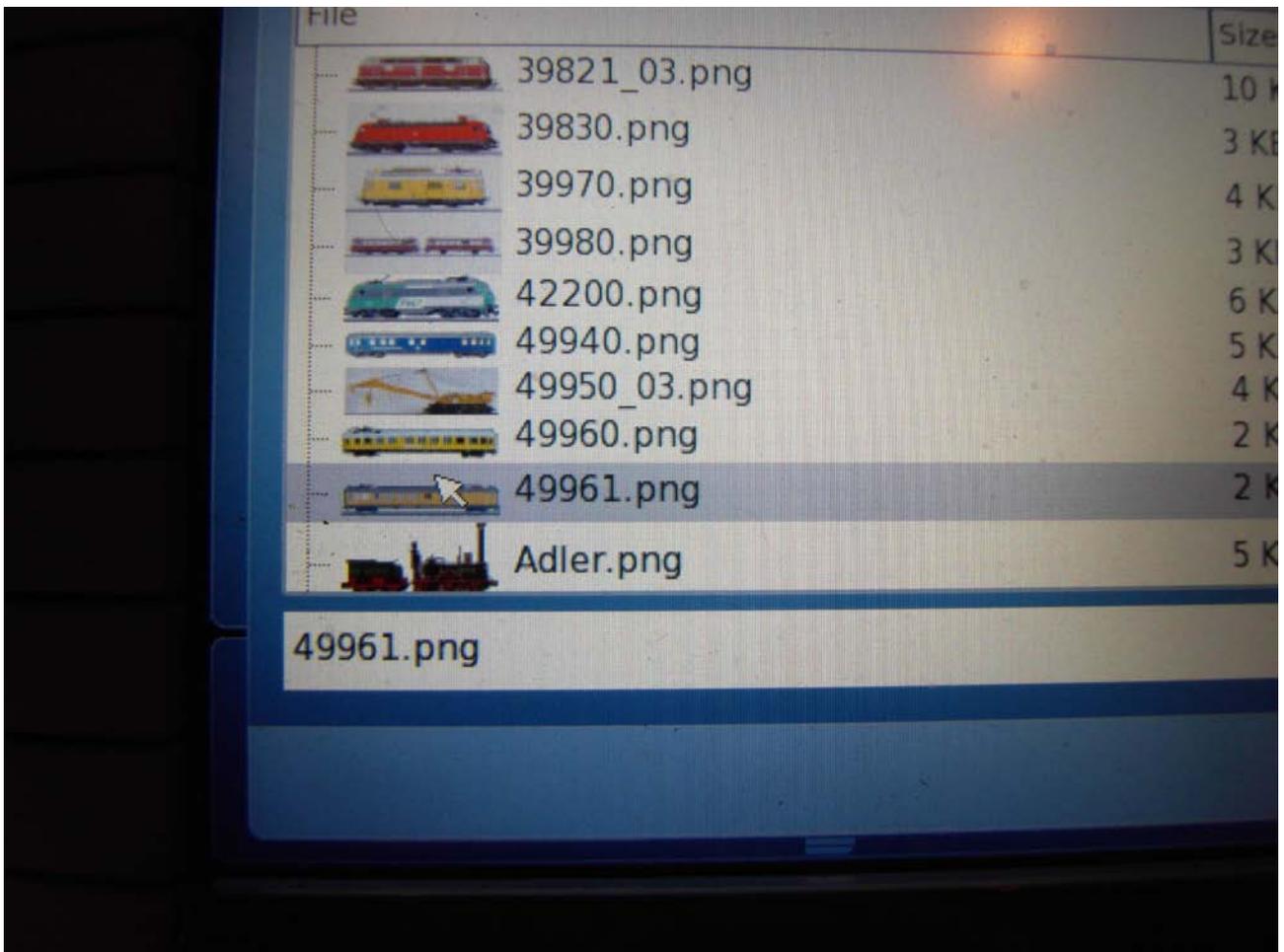


Foto n. 15: la nuova icona compare sull'elenco e viene richiamata



Foto n. 16: la nuova icona compare sul pannello di controllo



Foto n. 17: la carrozza Dienst üm 312 in servizio a Vibaden

COLLEGAMENTO TRA 6021 E 60214 (TRAMITE IL 60128)

A maggio 2010 è iniziata la commercializzazione in Italia dell'articolo 60128, chiamato semplicemente Connect 6021. Ben più ingombrante certo dei due semplici fili che collegavano la CS 1 alla Control Unit, ma, stando ai primi rilevamenti molto più affidabile. Accadeva infatti con la CS 1 (Märklin/ESU) che alcune locomotive *impazzissero* e, senza un motivo, si lanciassero a tutta velocità. Questo però accadeva solo se i loro codici erano richiamati dalla 6021 collegata alla CS 1.

Di questo mi sono del resto già occupato nella I parte di questo Capitolo 40°... rileggete le pagine dedicate allo strano collegamento tra i due sistemi operativi (*Le "ibride nozze" con la CS 1 60212*). Avevo, sempre in quella prima parte di questa fatica infinita, escluso un acquisto di quel Connect 6021, ma mi sono ricreduto per un motivo semplice: con le Mobile (1 o 2) non si riesce ad avere quella immediatezza che, certo solo per i mezzi dotati di decoder Motorola, si ottiene con la Control Unit. Naturalmente bisogna ricordarsi a memoria i codici di 187 macchine che, nel mio impianto hanno un

decoder Motorola, Esu e Fx! Per fortuna che il Connect 6021 esclude il codice Sniffer* anche se impostato in precedenza con la Central Station 1, altrimenti il numero di codici, e loro varianti, sarebbe eccessivo persino per uno come me che ha una predisposizione per ricordare le sequenze numeriche.

**Il codice Sniffer (che si poteva impostare nella CS 1) consentiva di manovrare dalla Control Unit una locomotiva mfx, persino con codice diverso da quello previsto dalla Märklin, se naturalmente lo avevamo cambiato. Il risultato poteva essere oltremodo confusionario perché una macchina mfx (esempio la 01 147) con codice di Fabbrica 01, poteva avere un altro codice (esempio 20) con cui poteva viaggiare anche con la Control Unit... e bisognava allora ricordare persino la variazione!
Anche la stessa Märklin ne sconsigliava l'uso nelle istruzioni!*

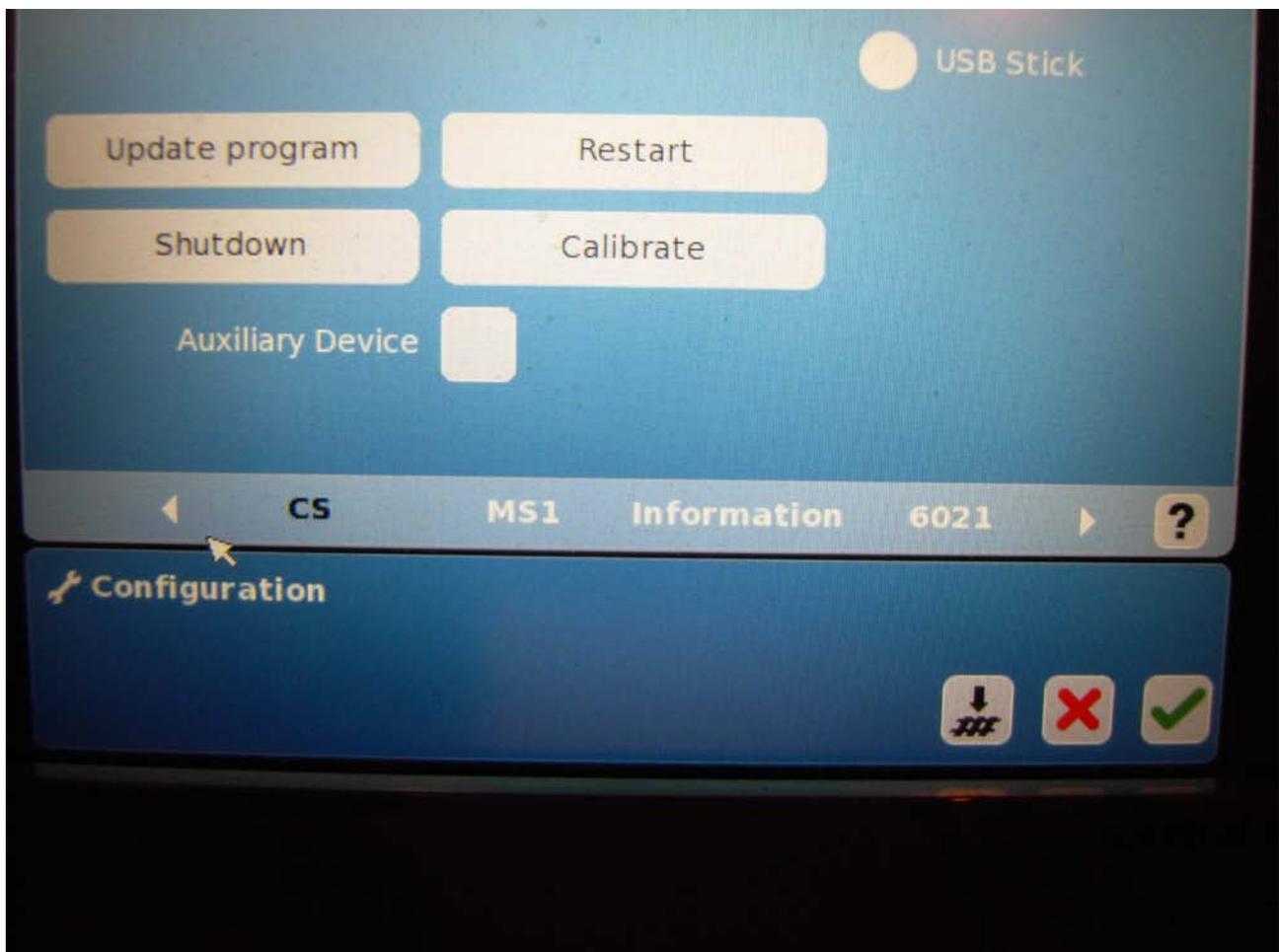


Foto n. 18: accanto al simbolo delle MS1, nella schermata a cui si accede con la procedura specifica, appare la dicitura 6021

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Se attivate lo **STOP**, dalla 6021 (unita alla CS 2), non potete riattivare la corrente di trazione, come si faceva una volta spingendo “GO”, se non eliminando il blocco dalla CS 2, o dalle Mobile (1 o 2).



Foto n. 19: il Connect 6021 a sinistra della Control Unit e di una control 801 F a Vibaden; nella foto n. 20 il suo collegamento al Terminal 60125 più vicino



SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

La Control Unit 6021 non ha influenza sul tracciato se non dopo la apertura della CS 2. Le locomotive si possono muovere ed arrestare con un minimo intervallo di ritardo, specie subito dopo l'accensione.

Se attivate lo **STOP** nella 6021, prima del suo avvio questo non ha effetto sulla CS 2 e le macchine vengono richiamate in modo regolare; solo dopo l'inizializzazione lo **STOP**, attivato dalla Control Unit, ha effetto (con le avvertenze prima dette) sulla Central e le varie Mobile (1 o 2). È del tutto inutile tentare di resettare dalla Control 6021: anche in tal caso il sistema potrà essere riattivato solo dalla CS 2 o dalle Mobile ad essa collegate.

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Quando si spegne la CS 2, seguendo le istruzioni della Märklin, se abbiamo collegato con il Connect 6021 la Control Unit, dobbiamo attendere, prima di riavviare il sistema almeno 5 secondi e questo perché, come accadeva quando usavamo solo la Control 6021, il led rosso, posto in alto a destra della centralina Motorola, deve terminare il lampeggio. Se riavviate il sistema prima di quei 5 secondi la CS 2 e tutte le Mobile (1 o 2) non subiscono variazioni, ma la Control Unit continuerà a lampeggiare e non si ricollegherà alla CS 2 sino a che non chiuderete il sistema rispettando quel risibile tempo d'attesa.

UNA MEMORIA FORMIDABILE

Tempo fa, esattamente il 3 maggio 2009, aspettavo la gradita visita dell'amico Tito e di un fermodellista che si era aggregato a lui per venir a visitare Vibaden. Appena arrivati (vi svelo uno scherzetto che faccio spesso), trafelato, informai gli amici che l'impianto era fuori uso per lavori di manutenzione alla linea aerea. Sono convinto (*dalla smorfia appena appena repressa*) che un pensiero cattivo sarà frullato nella mente dei due: *“Ma come? Ci siamo fatti centinaia di chilometri per nulla!?”*...

In realtà avevo preparato la scena che vedete nelle **foto n. 21 e n. 22** e la Draisina 701, coadiuvata da una 290 e da una 221, simulavano degli importanti lavori di manutenzione alla linea aerea ed alla massicciata

del mio impianto... grande fu la gioia dei due amici quando capirono che in realtà bastava sgomberare la linea dai carrellini, dagli operai in H0 e far scendere i tecnici dalla piattaforma della 701, per poter far girare i convogli o meglio *presiedere al movimento* a Vibaden, come diceva l'amico e Maestro modellista Aldo Festola.



Foto n. 21: lavori di manutenzione alla linea aerea nell'impianto di Vibaden

Quello che i due amici non hanno mai saputo è che la sera prima c'era stata la prima avvisaglia di *saturazione* della memoria della CS 1, che dal settembre 2008 gestiva il mio impianto... proprio la gialla Draisina 701 era *sparita* dalla memoria attiva della Central e mi era toccato riportarla nel binario di programmazione!

Come ho già riferito nella IV parte di questo lungo 40° Capitolo, nel paragrafo **PROBLEMI DI QUANTITÀ E DI MEMORIA**, la Central Station 1 dopo un certo numero di macchine inserite ha accusato delle *amnesie* preoccupanti e, a pensarci bene, non erano neanche in quantità esorbitante, infatti c'è da considerare che:

- a) erano stati sì memorizzati tutti gli 80 codici Motorola, ma aggregati per lo più in *gruppi codici*, ovvero per esempio nel codice n. 37 erano compresi tutti i mezzi che condividevano lo stesso numero Motorola.

b) I mezzi **mfx**, tra convogli e locomotive singole, all'epoca non superavano le 35 unità (un esempio nella **foto n. 23**).

Prima di arrivare al caos finale, ampiamente e drammaticamente descritto nella IV parte del 40° Capitolo, passarono alcuni mesi, ma, a causa dell'incidente personale che mi bloccò a letto per circa 3 mesi, nell'estate del 2009, non posso essere più preciso.



Foto n. 22: lavori (simulati) di manutenzione alla linea aerea nell'impianto di Vibaden



Foto n. 23: nell'aprile 2009 i mezzi mfx non superavano le 35 unità a Vibaden

UNA VISITA SUL CAMPO

Proprio nel periodo in cui stavo terminando questo lavoro mi sono venuti a trovare due amici fermodellisti romani Salvatore Mammoliti e Massimo Carvelli ... anche a loro, che mi avevano dato un lungo preavviso ho preparato un finto *blocco* sulla linea che, dopo qualche minuto, grazie anche alla loro disponibilità ad indossare la *divisa virtuale* di macchinisti, è stato sgombrato!

I due fermodellisti sono capitati mentre a Vibaden correva l'anno **1984** e così hanno potuto apprezzare il convoglio che nell'aprile di quell'anno, per espressa iniziativa pubblicitaria della Märklin, attraversò la Germania per dar modo ad un Coccodrillo svizzero di *far visita* in terra tedesca. Vi consiglio di rileggere il Capitolo 13° intitolato "Speciali modifiche" in cui presentavo il trucco del sonoro trasmesso dall'altoparlante del decoder mfx montato sul "cocco" Be 6/8 III 13302. Tra l'altro erano ancora presenti le 220 prossime al ritiro dal servizio presso le DB.



Foto n. 24: a giugno 2010 la gradita visita di Salvatore Mammoliti (a sinistra) e Massimo Carvelli, qui nella sala hobby di Vibaden

Ecco alcune immagini del *blocco* e un ricordo della bella giornata trascorsa (foto dalla n. 24 alla n. 36).



Foto n. 25 e n. 26: i lavori simulati sulla linea aerea con le macchine 290 083-5, una elettrica prototipo 120 004-7 e una carrozza misure Dienst um 312





Foto n. 27 e n. 28: i lavori simulati sulla linea aerea con le Draisine KLV 53 (in primo piano) e la 701 che, come al solito ha dato spettacolo, coadiuvate da un Köf 323!





Foto n. 29 e n. 30: spettacolari i suoni e la piattaforma mobile della 701 e i particolari nei carrellini porta attrezzi trainati dalla 290





Foto n. 31 e n. 32: i lavori simulati sulla linea aerea con la carrozza misure Dienst im 312 che ha dato spettacolo alzando i pantografi per testare la linea aerea.





Foto n. 33 e n. 34: i lavori simulati sulla linea aerea con la carrozza misure Dienst üm 312 e una panoramica della linea interessata dai lavori.





**Foto n. 35 e n. 36: ancora presenti a Vibaden nel 1984 le 220, anche nell'ultima livrea.
La 194 155 trainava il convoglio (in basso) con il cocodrillo svizzero**



Alla fine della giornata ho allontanato, seguendo la cronologia storica che applico a Vibaden, tutte le 220 e mi sono preparato al 1985 anno delle parate storiche per il 150° anniversario delle Ferrovie Tedesche.



Foto n. 37: vengono allontanate, e riposte nelle vetrine, le 220 a fine 1984 (anno di Vibaden) le 221 rimarranno in servizio invece per altre 4 settimane

UNA POTENZA ADEGUATA

Gestendo la Central Station 2, come ho sempre fatto con la precedente centralina, e cioè non sminuendo la sua potenzialità con la gestione di deviatori, semafori e altro, non ho mai avuto problemi di potenza erogata o calo di tensione sul binario. **NON HO MAI USATO DEI BUSTER**. Secondo alcuni modellisti-tecnici interpellati, la Central Station 2 sarebbe addirittura leggermente meno *performante* della precedente, tanto è vero che è consigliato, ma **SOLTANTO** per la Scala 1, la connessione elettrica tra binario di programmazione e binari di transito per recuperare quel tanto che si perde con la divisione del collegamento; questo è necessario con i potenti modelli della scala 1:32.

Pensate che Vibaden, pur non enorme, è comunque un impianto con una Schattenbahnhof i cui 8 binari di ricovero (lungi oltre 2,5 metri)

e 2 di transito distano oltre 30 metri dalla zona della stazione centrale; ciò è dovuto al dislivello da superare (circa 60 cm!) tra la stessa Schattenbahnhof e binari di superficie. Eppure, specialmente con l'ultima Central, nata in Casa Märklin, ho un riscontro evidentissimo nella potenza erogata: i dispositivi fumo fanno fede e, nonostante qualcuno pensi che in H0 non siano così spettacolari, guardate le [foto n. 38](#) (una 023 avvolta in una vera nuvola che spinge il suo convoglio di Silberling) e la [n. 39](#) in cui si vede la mia Br 80 che, a tutto vapore, è il caso di dirlo, si dirige verso la galleria della Nebenbahn.

Il binario è al 99,9% quello "C", ma non crediate ai miracoli perché il segreto, presto svelato, sta :

- a) nella giusta collocazione di molti collegamento elettrici ausiliari alla CS 2;
- b) nell'ambiente dove ha sede Vibaden, che è ben coibentato;
- c) nel moderato uso di un deumidificatore che elimina l'eccesso di Feuchtigkeit (umidità), consigliato da anni in tutte le riviste tedesche del settore fermodellistico. Naturalmente, dato il loro clima nordico, i tedeschi non possono farne a meno!

Tutto questo certo ha un prezzo in termini di consumi energetici: in gestione *diurna* sul mio plastico sono accesi: un trasformatore da 60 VA (per la CS 2), due analogici da 30 VA (alimentazione linea aerea), due da 52 VA (gestione semafori, deviatori ed accessori luci), altri due da 30 VA per alimentare una 6021 apposta per la gru girevole e la piattaforma girevole... in *notturna* poi vengono ad aggiungersi un 60 VA per le luci cittadine e altri due da 30 VA per le luci generali, aggiungeteci 2 alimentatori per i suoni d'ambiente, il deumidificatore e vi renderete conto che a pieno regime il mio Vibaden consuma ben oltre i 500 Watt!

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

La CS 2 ha una velocità di registrazione che si riassume così: nella CS 1 (60212) il tempo di caricamento di una loco totalmente nuova è stato cronometrato in 2' e 9".

Nella CS 2 la stessa loco viene caricata in circa 33".

Naturalmente ho effettuato decine di prove e sempre con lo stesso risultato. In un impianto con decine di locomotive già caricate una nuova entrata (messa sui binari di corsa) può non essere riconosciuta se non dopo molti minuti; posta invece sul binario di programmazione il suo decoder viene immediatamente riconosciuto e *caricato* in 33".



Foto n. 38: una Br 023 spinge, fumando vistosamente, il suo convoglio di Silberling



Foto n. 39: una Br 80, fuma vistosamente, e si dirige verso una galleria

FACILITÀ D'USO

Senza volere ho condotto un piccolo test con l'amico Marco Briziarelli, un appassionato italianista che, ogni volta che può, fa una *capatina all'estero* da me!

Debbo ammettere che Marco (foto n. 40), che non aveva mai visto una CS 2, usa per il suo plastico la Mobile Station 1 della Trix e che quindi non è digiuno del settore digitale, anzi il contrario. Non mi sono quindi meravigliato se, in soli 10 minuti sia diventato padrone della nuova Central Station, senza lambiccarsi con le istruzioni, imbeccato da me per solo alcuni aspetti tecnici,.

Il suo giudizio, a cui tengo molto, è che, *specialmente il quadro delle ultime 30 locomotive o mezzi veri richiamati*, rende la CS 2 un vero gioiello e un prodotto, nonostante la complessità generale, facilmente fruibile. Persino un principiante, secondo lui, può entrare nel mondo del digitale in poche... sedute!

Molto più piacevoli di quelle dal dentista, aggiungo io!



Foto n. 40: Marco Briziarelli alla consolle della Central Station 2

DOPO PIÙ DI 310 PAGINE (ALMENO NELLA STESURA ORIGINALE), 363 FOTOGRAFIE, VARIE TABELLE E DECINE DI TESTI CONSULTATI (TRA CATALOGHI, LIBRI E RIVISTE), TERMINO QUESTA GROSSA FATICA INIZIATA NEL 2009.

BEN LUNGI DALL' AVER ESAURITO L' ARGOMENTO, SON CERTO PERÒ D' AVER DATO L' INPUT PER BEN INIZIARE A LAVORARE CON LA CENTRAL STATION 2.

CHI, NELL' ESTATE 2010, È VENUTO A TROVARMICI HA POTUTO APPREZZARE IN DIRETTA LA GRANDISSIMA MANOVRABILITÀ DI QUESTO NUOVO STRUMENTO DELLA CASA DI GÖPPINGEN, VERAMENTE FATTO PER RENDERE SEMPLICE "PRESIEDERE AL MOVIMENTO" IN UN MEDIO IMPIANTO FERMODELLISTICO. NATURALMENTE ASPETTATEVI AGGIORNAMENTI...!

(undicesima parte e fine)

Gian Piero Cannata

