

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

X parte: Central Station 2 60213/4

COME FUNZIONANO LE MOBILE STATION (2)



Foto n. 1: una Mobile Station 2 durante la prima fase di accensione

Le Mobile Station 2 funzionano in modo diverso, dalle MS 1:

- 1) Non appare, come per le MS 1, un particolare spazio nel menù che si apre spingendo *setup* (vi rimando alla IX parte per le **foto** e la sequenza specifica) vi mostro invece la **foto n. 2** in cui si vede chiaramente che, pur essendo montata una MS 2, nella barra delle impostazioni aperta (menù *Configuration*) NON si crea una dicitura specifica e questo perché la *nuova* Mobile dialoga direttamente con la Central e non ha bisogno della complicazione precedente.

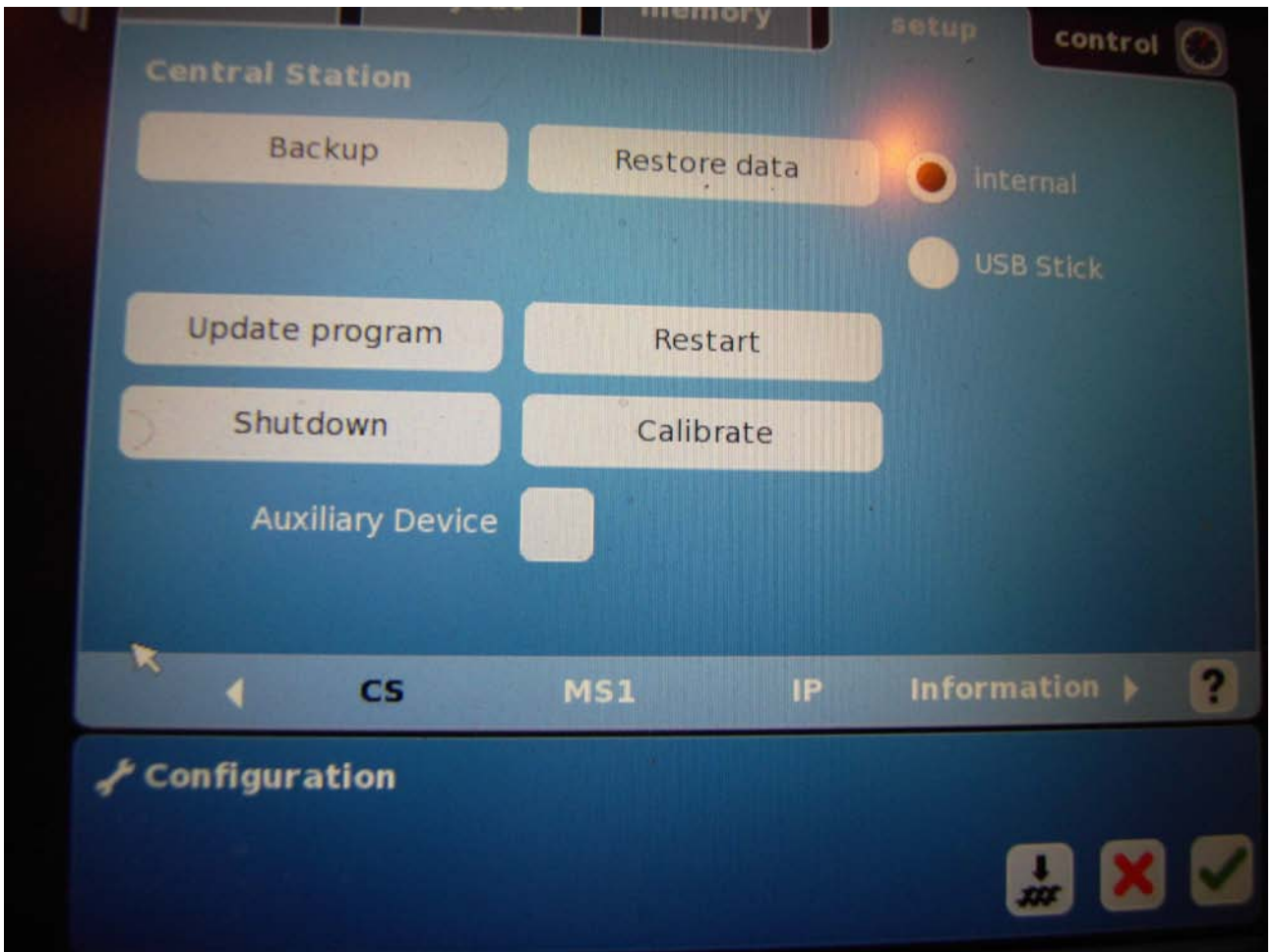


Foto n. 2: una Mobile Station 2 non compare accanto al sotto menù della MS 1

2) Le MS 2 hanno *comunque* sempre lo stesso sistema (meglio!) di trasmissioni dati sia tramite collegamento diretto alla CS 2, sia tramite le stesse scatole di derivazione o terminali 60125... avrei dovuto dire *avrebbero* perché la Märklin, forse per un errore di stampa, ha segnalato un cavo adattatore alla scatola 60125 con l'antico numero a 6 cifre (art. 610479). Mentre termino questo lavoro (giugno 2010) non è ancora chiaro come collegare la MS 2 al terminal bus tradizionale 60125, perciò vi mostro la **foto n. 3** e, se siete in grado di decifrarla (compresa la nota), siete proprio bravi. *In realtà c'è la quasi totale certezza che la MS 2 si possa collegare con l'Adapter, ma poiché al momento l'unica MS 2 nel centro/nord Italia è la mia... perché rischiare?* In alto si vede che due MS nuove possono essere collegate direttamente nella CS 2, in basso una MS 2 si dovrebbe poter collegare al terminal 60125, ma arriva la postilla e si complica la faccenda, inoltre essendo a 6 cifre *le cable d'adaptation* rientra nella sfera dei ricambi (??). Poi, grazie alla ricerca di Franco Spiniello, si è scoperto che lo strano cavo non era altro che il vecchio numero del normale ADAPTER (art. 60124). L'altro terminal (art. 60113) che si vociferava sostituisse il 60125 è in realtà il collegamento tra un

trasformatore e, sino a due MS 2, al binario “C”. Un po’ di confusione iniziale nella compilazione delle istruzioni (probabile conseguenza della fretta per consentire il lancio del prodotto durante le Fiere in Germania).

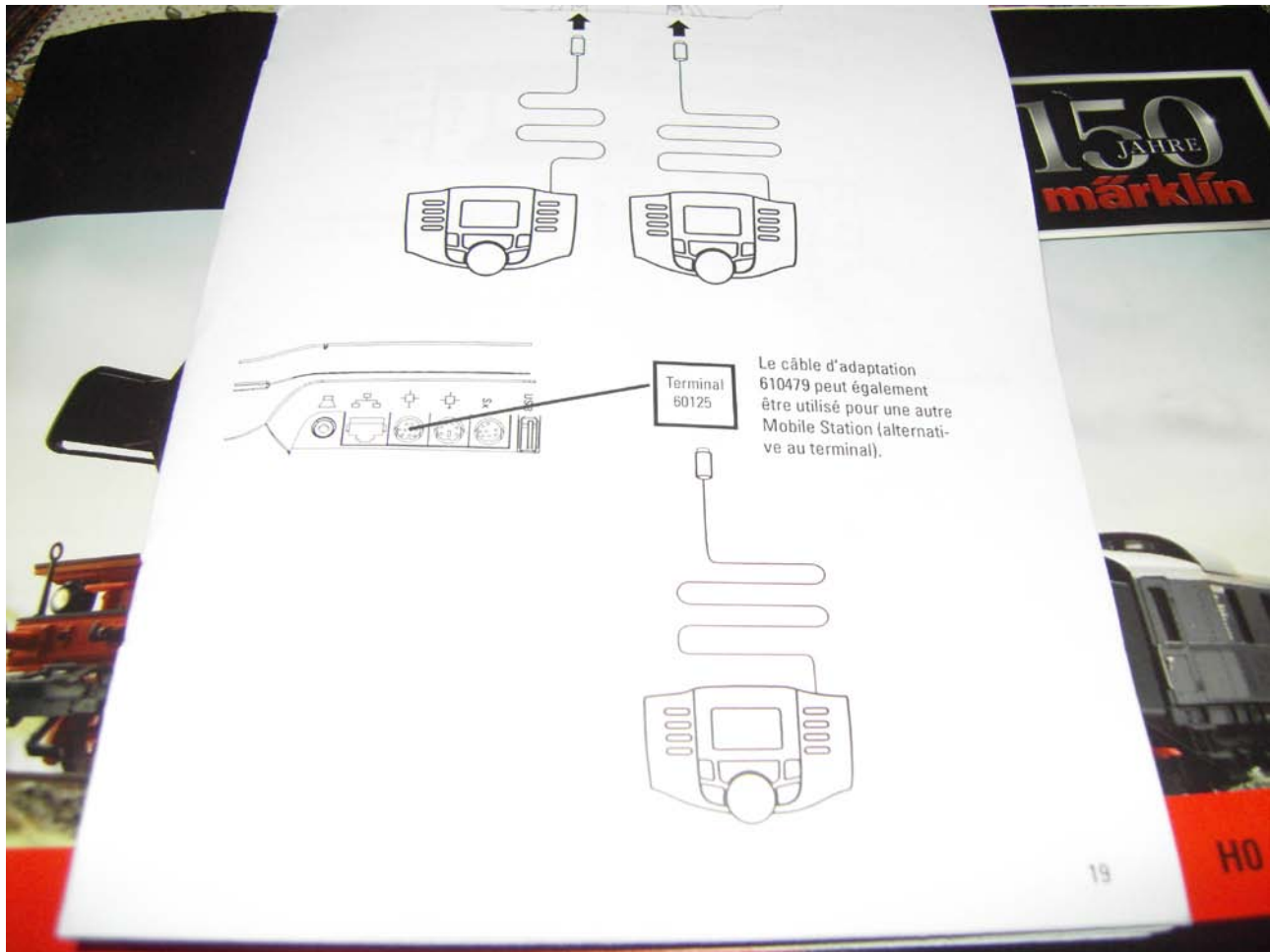


Foto n. 3: istruzioni della Mobile Station 2, pag 19: a che serve il cavo 610479?

- 3) Possibilità di inserire su una o più MS 2 la stessa locomotiva (come nelle MS 1), con lo stesso vantaggio di poterla manovrare da una Mobile qualunque, senza necessità di cambiare, nell'altra MS 2, la loco in questione. Bene.
- 4) Possibilità di controllare una macchina da una qualunque MS 2 anche se presente sul pannello di controllo della CS 2. Ottimo.
- 5) Nessuna interferenza nel controllo della velocità o delle funzioni tra CS 2, Control Unit 6021 (collegata con 60128) e MS 2, a patto di non manovrare contemporaneamente* e non creare segnali contrastanti, come accadeva con le MS 1.
- 6) Nessuna interferenza con le MS 1. Valgono comunque gli stessi limiti del punto 5. Ottimo.
- 7) Facilissimo inserimento o rimozione di una loco grazie alle card (Lokkarten) o dalla Central Station 2. Perfetto.

** Manovrare contemporaneamente è praticamente impossibile perché la loco accetterebbe sempre l'ultimo segnale in ordine di tempo, ma il decoder potrebbe subire degli inutili e forse pericolosi segnali contrastanti, non rischiate!!*

Nella **foto n. 4** si vede chiaramente che durante l'accensione la MS 1 non segnala nessuna macchina (KEIN MASTER), mentre la MS 2 già *sarebbe* pronta a manovrare l'ultima registrata... cosa comunque del tutto ininfluyente perché soltanto quando la Central avrà terminato l'inizializzazione ambedue le MS saranno pronte a manovrare, ma non certo prima! Lo stesso avviene per le 6021 collegate alla CS 2, col nuovo connettore 60128, ne ripareremo nella 11° parte.



Foto n. 4: Mobile Station 1 e 2 durante la fase di accensione

Nella **foto n. 5** si vede il cavo della MS 2 posizionato nella CS 2, nella parte più in basso e, attenzione come vedete (anzi come NON vedete!), **la freccia** stampata sullo spinotto è al contrario... insomma non si deve vedere quando si inserisce direttamente nella CS 2 la Mobile 2, mentre il cavo di collegamento (610479?) al Terminal bus (60125) si dovrà innestare... ma attualmente, come ho detto, non si sa bene come, quasi certamente nelle sedi delle vecchie MS (?).

Non chiedetevi perché la freccia non l'hanno messa al contrario...

Non rispondetemi che serve per i collegamenti al terminal o ad altro.

Io penso che la freccia fosse più utile per salvaguardare gli innesti nella Central, dato che il 90% dei guasti nelle MS 1, a detta dell'Assistenza italiana, è stato provocato proprio dal deterioramento degli spinotti.



Foto n. 5: la CS 2 e il cavo di collegamento della MS 2 (la freccia NON si deve vedere!)

COME LAVORA LA MOBILE STATION (2)

Per quanto riguarda **la manopola rossa** questa funziona come quella delle Mobile Station 1. Per chi non avesse mai avuto una MS 1, o una CS, ricordo che l'inversione di marcia si ottiene premendo con garbo la manopola e l'accelerazione o il rallentamento girandola in senso orario o antiorario... sempre con garbo, perché la gradazione delle velocità è alquanto limitata rispetto alla "mamma" CS 2.

Ricordo poi che bruschi movimenti provocano un logorio persino grave di queste manopole, con conseguente rottura del meccanismo.

Nella MS 2 *nuova* vengono già programmate 5 locomotive (tra cui la Big Boy!), come vedete nella **foto n. 6**. Spingendo ripetutamente il pulsante destro delle impostazioni, come si vede bene nella **foto n.7**, si può scegliere la loco, o trovare un posto vuoto che verrà segnalato con

un “No Loco!”. Nella **foto n. 8** abbiamo trovato un posto libero e possiamo immediatamente inserirvi una macchina tramite una Lokkarten, operazione facile, basta solo inserire a fondo una card già registrata con la CS 2. L’acquisizione è istantanea. L’intera sequenza va **dalla foto n. 6 alla foto n. 12**.



Foto n. 6: Mobile Station 2, nuova, con 5 loco (su 11 possibili) già programmate



Foto n. 7: il pulsante delle impostazioni da spingere ripetutamente nella Mobile Station 2



Foto n. 8: trovato un posto libero possiamo inserirvi subito una locomotiva con una card



Foto n. 9: la registrazione è immediata, basta spingere una card già programmata



Foto n. 10: la locomotiva è pronta ad operare



Foto n. 11: la registrazione di un'altra macchina NON cancella la precedente



Foto n. 12: la registrazione di un'altra loco si sposta automaticamente in un posto vuoto!

COME CANCELLARE LOCO NELLA MS 2

Nelle istruzioni della MS 2 viene bene indicato come entrare nella *Configuration*, spingendo prima il pulsante SHIFT e poi quello delle IMPOSTAZIONI (chiavetta inglese rossa su fondo nero a destra in basso nella [foto n. 12](#) e [n. 13](#) ecc.).

Spingendo ripetutamente il pulsante a destra, come si vede nella [foto n. 14](#), si può accedere alle varie possibili programmazioni, importante quella di cancellazione che si vede nella [foto n. 15](#).



Foto n. 13: per accedere alla Configuration spingere Shift e impostazioni



Foto n. 14: per accedere alle varie programmazioni spingere il pulsante a destra



Foto n. 15: si arriva anche alla fase di cancellazione (delete loco)

La possibile cancellazione (delete loco), che si vede nella **foto n. 15**, si può allora richiedere spingendo il pulsante a sinistra, come nella **foto n. 16**, oppure, in caso di ripensamento, o errore, si può tornare indietro spingendo il classico pulsante che vedete nella **foto n. 17**. Naturalmente se si preme il pulsante a sinistra in basso, sempre nella **foto n. 17**, quello con il simbolo della X, si annulla egualmente la cancellazione.

Spingendo il pulsante a freccia sinistra, come nella **foto n. 17**, si annulla, come ho già detto, la *cancellazione* e si può tornare a manovrare quella o una qualsiasi altra macchina. In seguito si potrà eliminare la locomotiva che si stava per cancellare o un'altra, come nella **foto n. 18**, iniziando di nuovo la procedura descritta.



Foto n. 16: si può richiedere la cancellazione spingendo il pulsante a sinistra



Foto n. 17: si può annullare il tutto spingendo il pulsante con la freccia o quello a sinistra



Foto n. 18: si può manovrare o cancellare spingendo ancora il pulsante a destra

Spingendo il pulsante a destra, come nella **foto n. 18**, si può ripetere la sequenza descritta e stavolta cancellare come si vede nella **foto n. 19**. La cancellazione ha riguardato, nel caso specifico, il bellissimo LINT, 648 delle DB AG. La **foto n. 20** è stata presa a **VIBADEN**, però in tempi precedenti, la data risale a più di un anno prima quando era attiva la CS 1 e quando, ogni tanto, il bel convoglio *spariva* dalla *labile memoria* della vecchia Central Station.

Tornando a noi, naturalmente questa cancellazione riguarda solo la MS 2 specifica e non elimina dall'elenco della Central 2 la macchina alienata dalla mobile esterna.

Un raffronto con le Mobile Station 1 è immediato: con quelle vecchie periferiche, collegate sia alla CS 1 che alla CS 2, non era o è possibile una cancellazione autonoma, come spiegato, tutto doveva, o deve essere, effettuato tramite le Central.



Foto n. 19: si può ripetere e cancellare spingendo questa volta il pulsante a destra



Foto n. 20: è stato cancellato dalla MS 2 il LINT, 648, qui in una foto a Vibaden

Per quanto riguardano le altre operazioni possibili con la MS 2...
Molto dipende da vari fattori:

- 1) numero delle locomotive possedute;
- 2) collegamento o meno della MS 2 alla CS 2.

Con molta pazienza è possibile, entrando nella Configuration effettuare diverse operazioni... io ne ho sperimentate alcune e vi assicuro che preferisco di gran lunga l'immediatezza e la completezza della "mamma" CS 2!

È Importantissimo che, anche in posizione decentrata, lontana dalla Central, quanti hanno predisposto la digitalizzazione dei deviatori e dei segnali, possono manovrarli! Si dovrà allora spingere SHIFT + sul setup con chiave inglese e deviatoio (per esempio vedi la **foto n. 19**). NON posso dire di più perché, avendo concepito il mio impianto con manovra analogica dei vari articoli elettromagnetici, per una scelta personale condivisibile o meno, non potrò sperimentare questa opzione. Peccato, ma non me la sento di buttare giù di nuovo un plastico totalmente inghiaiato e completato...! Vi rimando alle **foto finali** di questa decima parte...

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Dalla MS 2 è possibile scaricare direttamente le loco della lista della “mamma” CS 2. Il sistema è macchinoso e lento se si dispone di centinaia di articoli... con le Lokkarten è tutta un'altra cosa.

COME UTILIZZARE LE *LOCOMOTIVE CARD* NELLA CS 2 (LOKKARTEN)

Nella confezione della CS 2 vengono inserite 3 Lokkarten di cui due già prestampate (bellissime) con tutti i dati delle locomotive reali (foto n. 21). Una card è invece “vergine” (foto n. 22) e può essere registrata con qualunque loco o trainato.

Le card possono essere registrate più volte, quindi se avete modificato delle icone o delle impostazioni, come ben descritto a partire dalla settima parte di questo Capitolo 40°, potete poi sempre aggiornare il tutto, come verrà spiegato tra poco.

Consiglio però, a meno che non ne possediate (*costicchiano*) una per ogni vostra locomotiva, di non sprecarle per macchine dotate di codici Motorola, che, come accadeva per la CS 1, non hanno mai problemi di registrazione e si ripresentano sempre istantaneamente all'appello. Le card infatti servono per velocizzare ulteriormente la immissione di una loco mfx in un'altra CS 2 o la re-immissione di una macchina mfx da molto tempo in quiescenza nella memoria della CS 2.



Foto n. 21: la Märklin, in due card inserite nella confezione della Central Station 2, ha stampato le foto e tutti i dati tecnici della vera locomotiva!



Foto n. 22: le Lokkarten “vergini” fornite dalla Märklin, una card è già inserita nella confezione della CS 2

Nella **foto n. 21** le card prestampate, le altre sono state acquistate (articolo 60135). La scatola per le card della **foto n. 21** è personale, non è commercializzata dalla Märklin (peccato). Le Lokkarten nuove sono state marcate con targhette stampate dal computer (**foto n. 23**) che hanno il pregio di non interferire con l’inserimento della card nella CS 2 o nella MS 2, rimanendo la dicitura totalmente in esterno.

Per chi si diverte al computer con il *Photoshop* non sarà difficile imitare quelle della Casa di Göppingen, avendo l’accortezza di non superare però di molto la riga (un binario stilizzato) di demarcazione (**foto n. 22**), sempre per non renderne difficile l’inserimento.

Nella stessa **foto n. 22** la card non è ben inserita. Nella **foto n. 23** si vede chiaramente che nella CS 2 la riga è a meno di un paio di centimetri dal corpo della Central, mentre resta ben più esternamente nel caricamento nella MS 2 (**foto n. 24**).

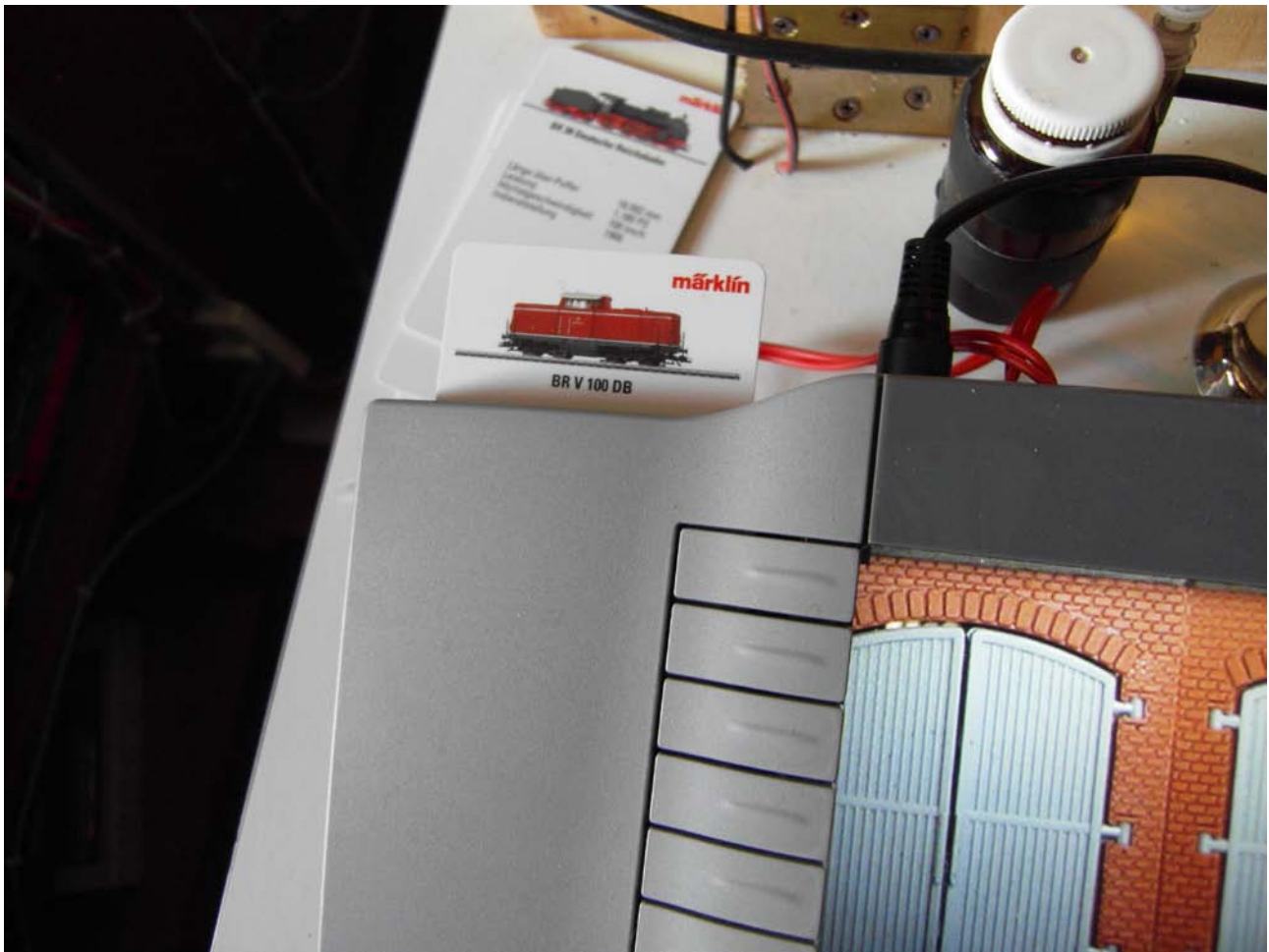


Foto n. 23: la riga (binario stilizzato), resta esterna al corpo della CS 2 solo di un paio di centimetri

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Se vi servisse urgentemente dello spazio sia nella CS 2 (schermata delle ultime 30 locomotive) che nella MS 2 conviene sempre cancellare un articolo di cui si possiede la registrazione su una Lokkarten.

Poiché non si fa menzione al momento da parte della Märklin su come ottenere card con foto prestampate, io ho optato per una targhetta funzionale, stampata su cartoncino, con larghezza prefissata e ho dovuto rinunciare alle foto.



Foto n. 24: la targhetta personale, realizzata al computer, resta molto esternamente nella MS 2 (la riga di demarcazione è un binario stilizzato).

Nella **foto n. 25** si vede che per *caricare* nella CS 2 una card si deve inserire a fondo la card stessa, pena la comparsa della dicitura che tradotta suona così: “la card non contiene dati!”

La prima volta rimasi sconcertato, vi evito una seccatura.

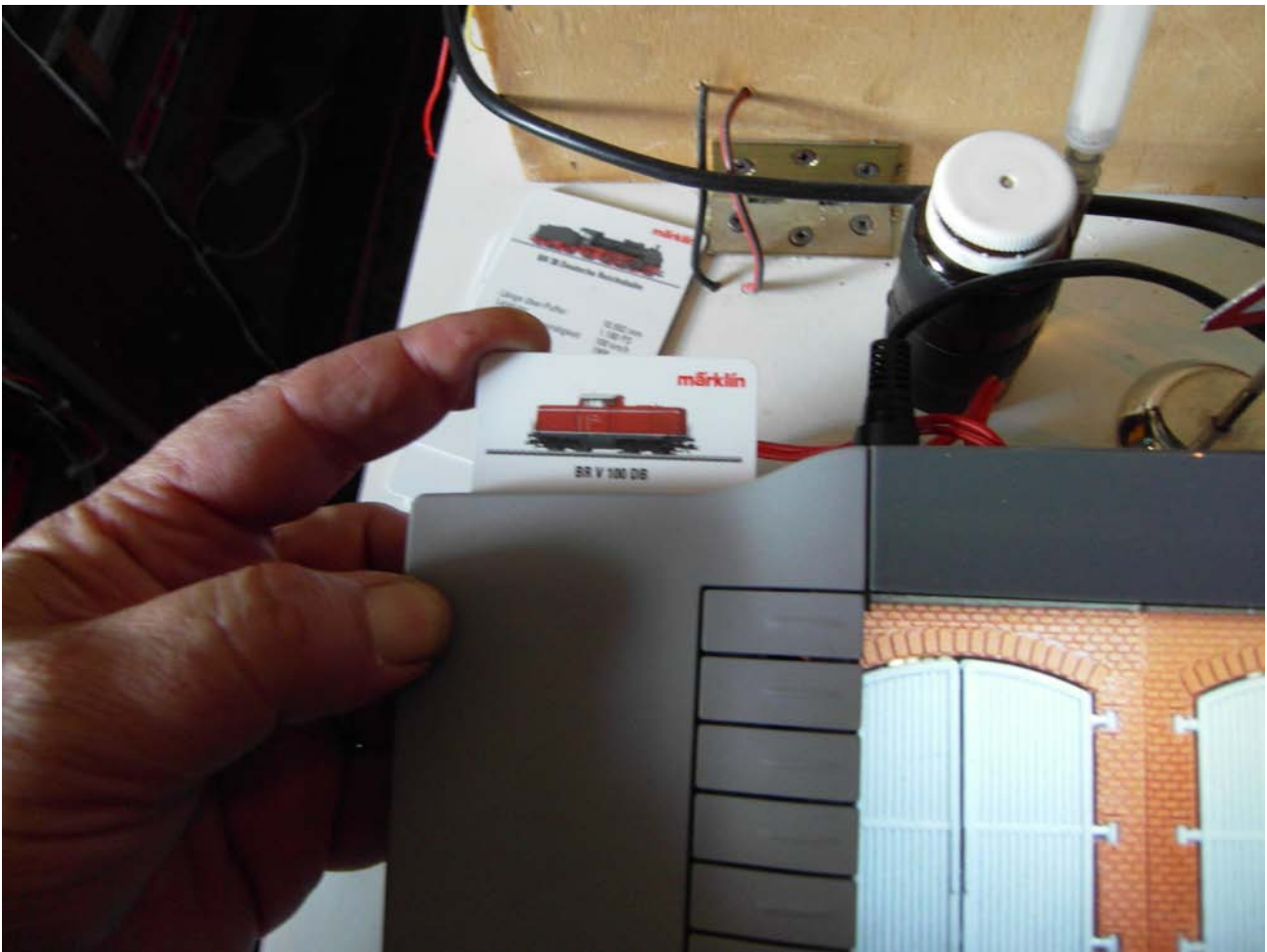


Foto n. 25: la card va inserita A FONDO nel corpo della CS 2, altrimenti non viene letta

Nella **foto n. 26** si vede la classica schermata a cui si accede nella CS 2 cliccando sulla *chiave inglese* del pannello di controllo (**foto n. 27**).

Per registrare una card si deve cliccare sul simbolo specifico, come nella **foto n. 28**.

Se state lavorando a delle modifiche può apparire quella dicitura che vedete nella **foto n. 29**, terminate qualunque modifica e poi cliccate ancora sul simbolo di registrazione.



Foto n. 26 e n. 27: la schermata specifica per articolo, a cui si accede cliccando sulla mini chiave inglese specifica di ogni macchina



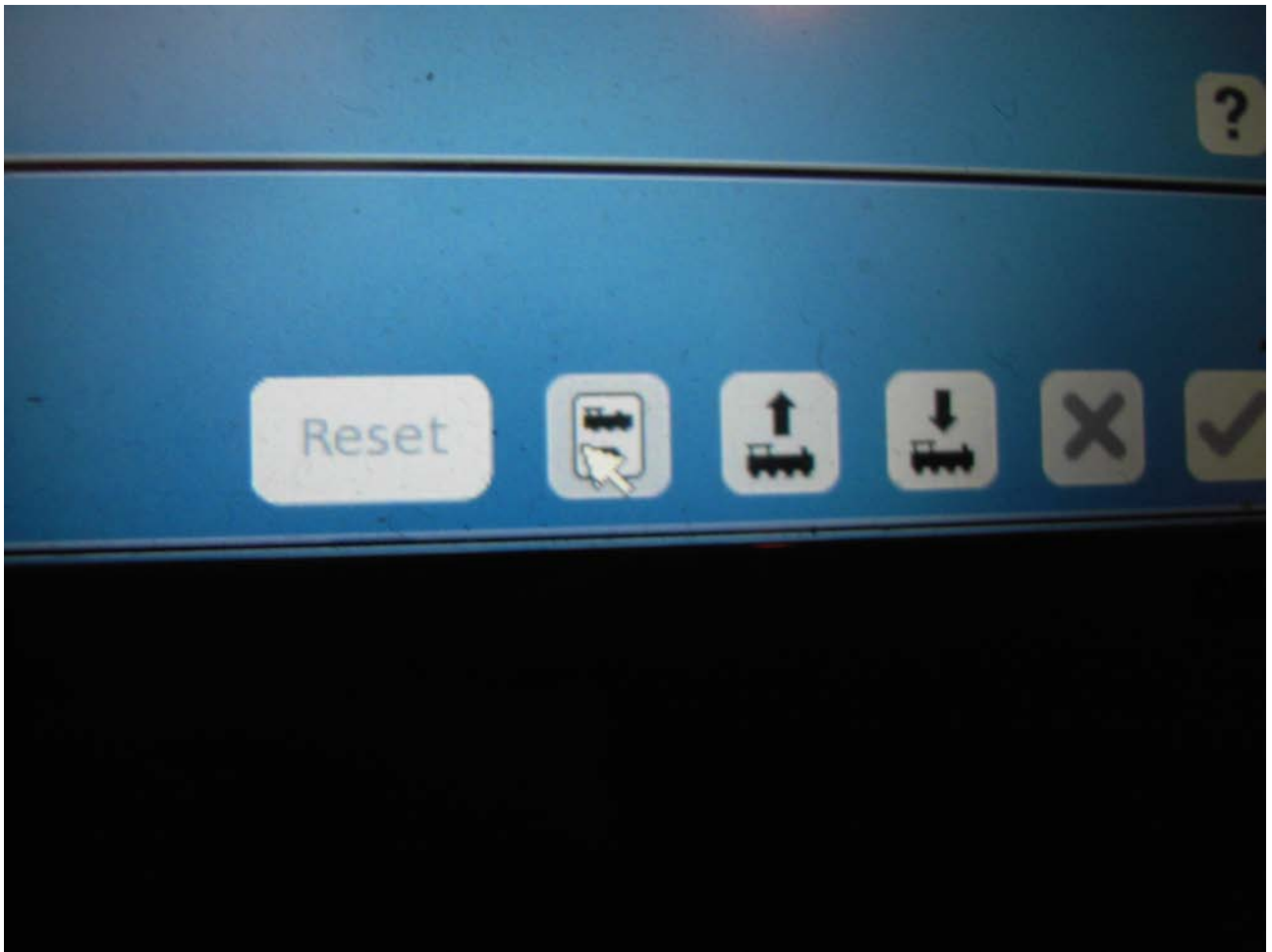


Foto n. 28: per registrare una card si deve cliccare sul simbolo specifico

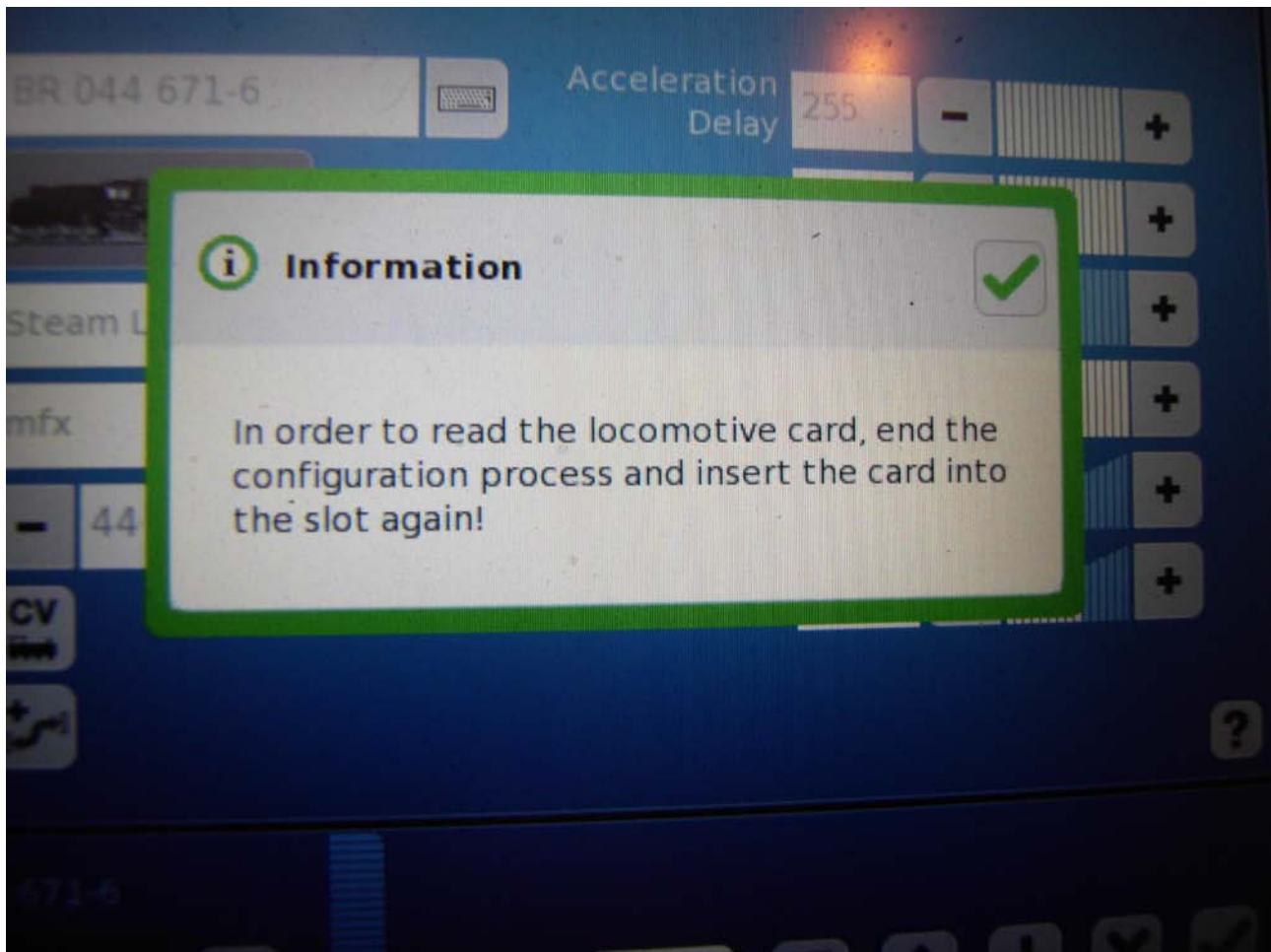


Foto n. 29: se state modificando dei parametri vi verrà chiesto di chiudere il processo di configurazione prima di registrare la Lokkarten

Nella **foto n. 30** la domanda di registrazione, se avete cambiato idea o vi siete accorti di un errore (per esempio che volete modificare un altro parametro prima di registrare la card), potete sempre uscire dal campo cliccando semplicemente sulla croce in rosso (X).

Nella **foto n. 31** l'avviso che consente l'estrazione della card.

Senza foto vi avverto che, durante la registrazione, appare una dicitura che avvisa invece di NON estrarre la Lokkarten durante il processo di registrazione... non lo fate.

Se in un secondo tempo volete eliminare una registrazione di una Lokkarten, o aggiornarla è sufficiente ripetere la procedura descritta nelle **foto n. 28, n. 29, n. 30 e n. 31**. In questo caso, attenzione, la CS 2 non avverte che la card è già preregistrata.

A chi volesse venirmi a trovare posso dare il file con le targhette delle card e comunque l'idea di come farle (**foto n. 32**), i requisiti sono: portarsi un CD vergine, o una chiavetta USB (per favore vuota! Non amo i virus) e disporre del programma Microsoft Word.

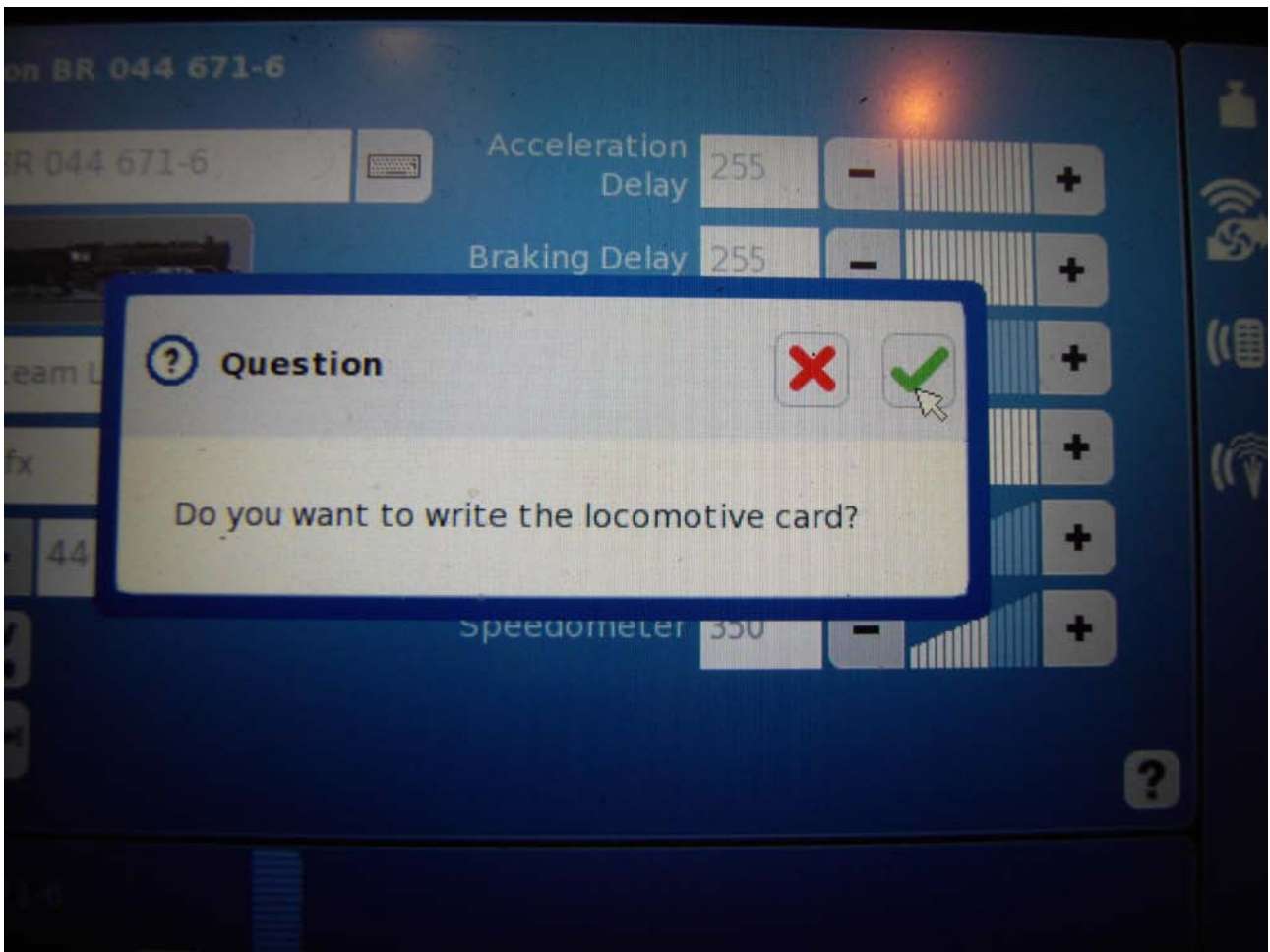


Foto n. 30: la richiesta di registrazione

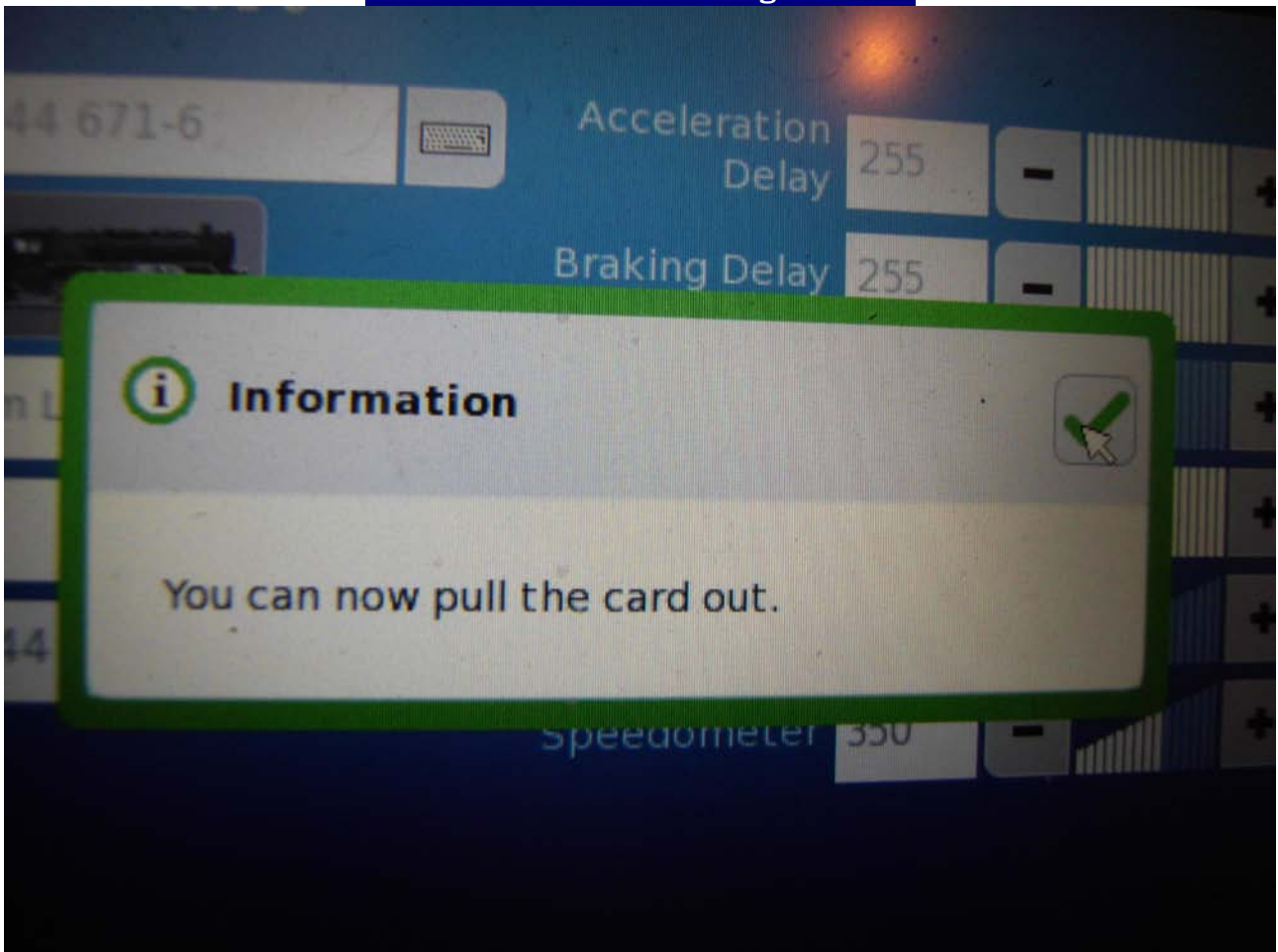


Foto n. 31: l'avviso CHE CONSENTE l'estrazione della card

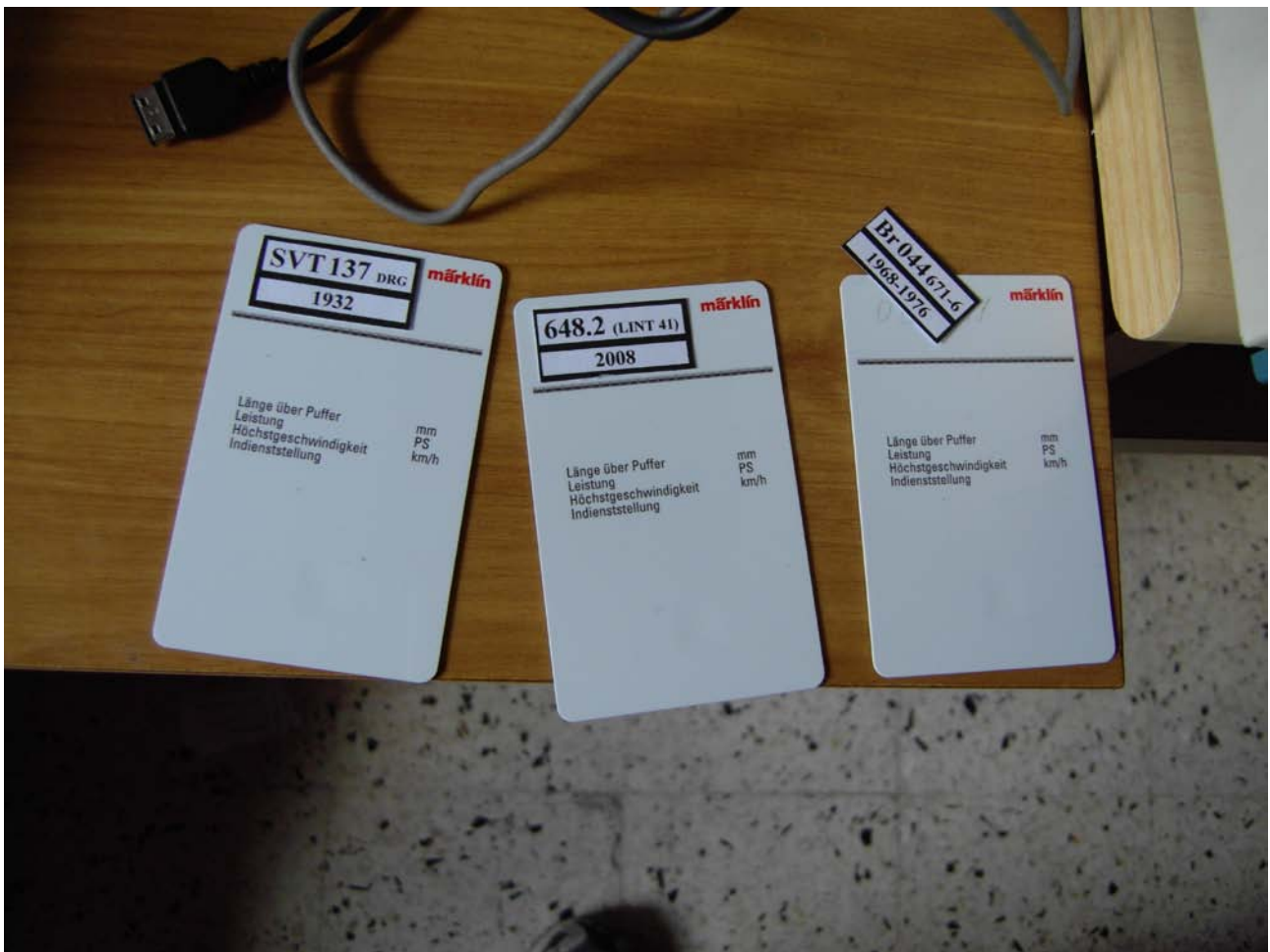


Foto n. 32: le targhette da me realizzate sono incollate con Vinavil

UNA PARTICOLARE LOCOMOTIVA

Sia il sottoscritto che l'amico Tito Myhre abbiano provato a registrare nelle card decine e decine di macchine mfx tramite la Central 2. Tutte fino ad ora sono state recepite bene dalle card... tranne una:

la **Br 64 250** del 2008 (art 39640) che vedete nella **foto n. 33**

Anche Tito mi ha confermato questa stranezza, comunque, poiché nei decoder della Märklin, dopo il definitivo *divorzio* dalla ESU, si stanno per concretizzare epocali cambiamenti nei prossimi mesi... come si dice "chi vivrà, vedrà". Non sappiamo se altre versioni di Br 64, non dotate di funzioni sonore siano registrabili.



Foto n. 33: la locomotiva Br 64 250 non può essere registrata su una Lokkarten

UNA INTUIZIONE DI MAURO COZZA

Ho chiamato al telefono l'esperto d'informatica Mauro Cozza e gli ho spiegato il problema della 64 250. Il mio amico ci ha pensato su e ha subito TROVATO la soluzione: sostituite l'icona (bella per la verità) da 7 KB, fornita negli aggiornamenti (foto n. 34) con quella da 3 KB che mi è stata fornita da Tito (foto n. 35) (leggete a questo proposito nella XI parte il paragrafo "Come aggiornare le icone"). Dalla prova effettuata l'intuizione è risultata esatta al 100%! La memoria di una card è limitata e quei 4 KB in più dell'icona "vecchia" impedivano la registrazione di quella Br 64. Stranamente con icone sino a 6 KB (vedete l'icona della 701 nella foto n. 33) anche macchine complesse come la draisina gialla, pur dotata di molte funzioni, vengono ben registrate sulle card (?).



Foto n. 33: la Br 64 non poteva essere registrata su una card, a causa dell'icona da 7 KB

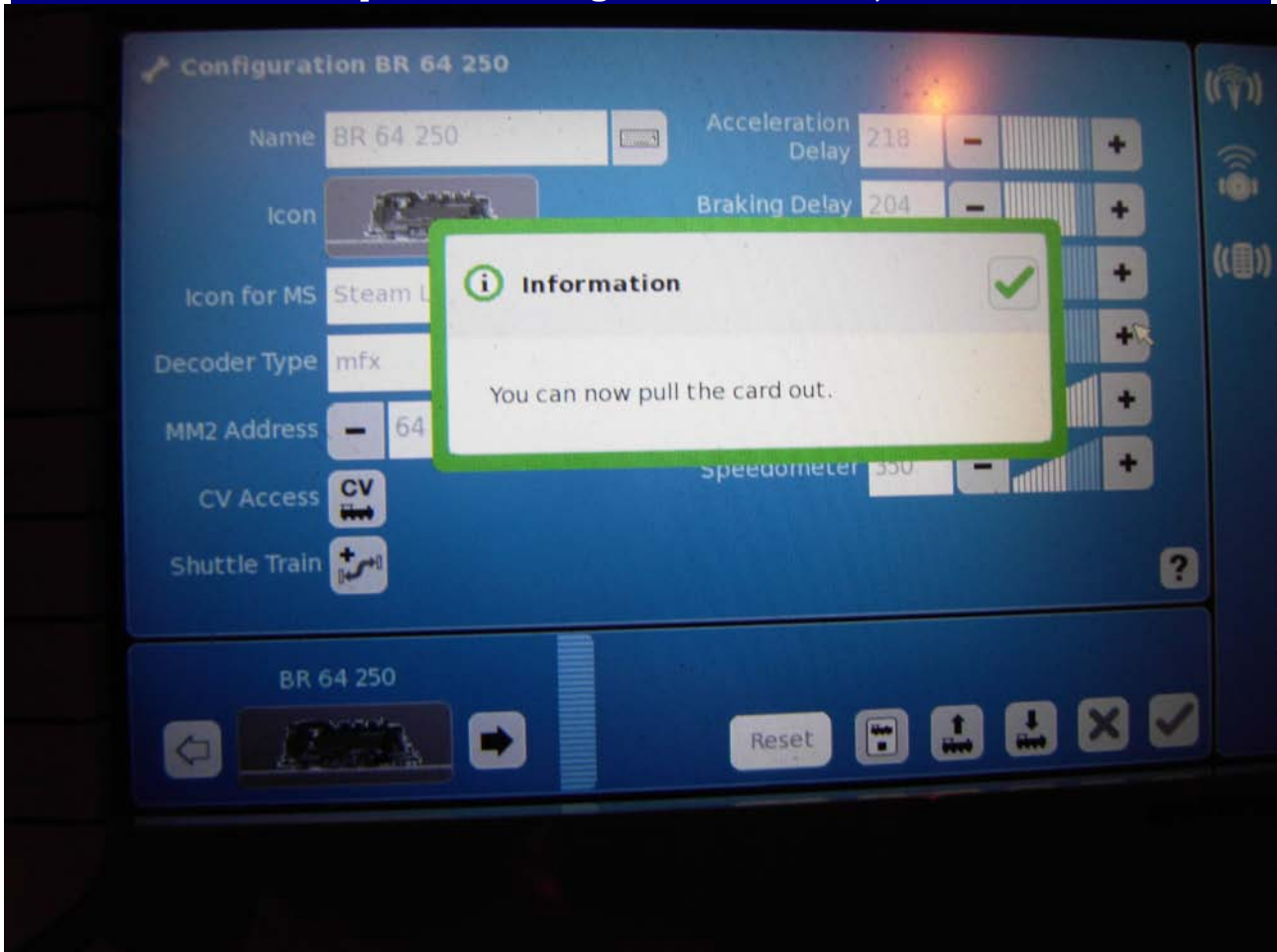


Foto n. 35: la Br 64, ora con icona da 3 KB, può essere registrata su una Lokkarten

COME UTILIZZARE LE CARD

Per richiamare una locomotiva si deve inserire, come ho detto a fondo, la card nella slot, ovvero nell'apertura di una MS 2. Nella CS 2 invece le aperture sono due, poste simmetricamente ai lati (vi rimando alla [foto n. 25](#)).

Di norma il richiamo in servizio del mezzo è immediato ([foto n. 36](#)), ma attenzione, se la loco è isolata (in un binario particolare) o non presente sul plastico, o persino ferma in un punto isolato per cattiva manutenzione del binario (chi non ha letto il Capitolo 16° sul *carro pulisci punte?*), appare un altro avviso ([foto n. 37](#)) che vi segnalerà la non risposta all'appello della macchina, nel caso specifico è la 23 001 che è isolata in un garage della Drehscheibe e che poi vedete in servizio nella [foto n. 38](#) (di repertorio).



Foto n. 36: il richiamo delle locomotive è di norma immediato



Foto n. 37: l'avviso segnala che la B3 23 001 non risponde (perché isolata in un binario)



Foto n. 38: la B3 23 001 poi verrà richiamata correttamente

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Nella gestione di un grosso numero di loco con la CS 2 è possibile non ricaricare immediatamente una macchina che si sia trovata isolata, specie da molti giorni; se **NON** si dispone della sua registrazione in una Lokkarten è sufficiente isolare più locomotive possibile e riprovare a chiudere e riaprire il tratto isolato: in soli 35 secondi il gioco è fatto. Non c'è assolutamente bisogno (come accadeva nella CS 1) di riportare sul binario di programmazione una loco o un convoglio che abbiano incontrato difficoltà a ricollegarsi alla Central Station 2.

SAGGE ISTRUZIONI IN PILLOLE

Nella gestione del movimento, dopo alcune settimane di prove con un **MOUSE** ho riscontrato naturalmente dei vantaggi notevoli ma, anche, un **POTENZIALE RISCHIO**, perché con i pannelli della CS 2 attivi è possibile che, sfiorando inavvertitamente il mouse, si metta in funzione senza controllo, una delle due locomotive richiamate sul pannello.

CONSIGLIO di usare il mouse per le programmazioni di una loco o la ricerca d'una macchina o di un'icona da modificare, ma di non tenerlo sempre inserito, a meno di non guardarlo letteralmente a vista!

Per accomiatarmi: alcune foto, prese a Vibaden, a chiusura di questa decima parte e di questa ennesima fatica.



Foto n. 39: il nuovo VT 08 "Roland" in azione a Vibaden

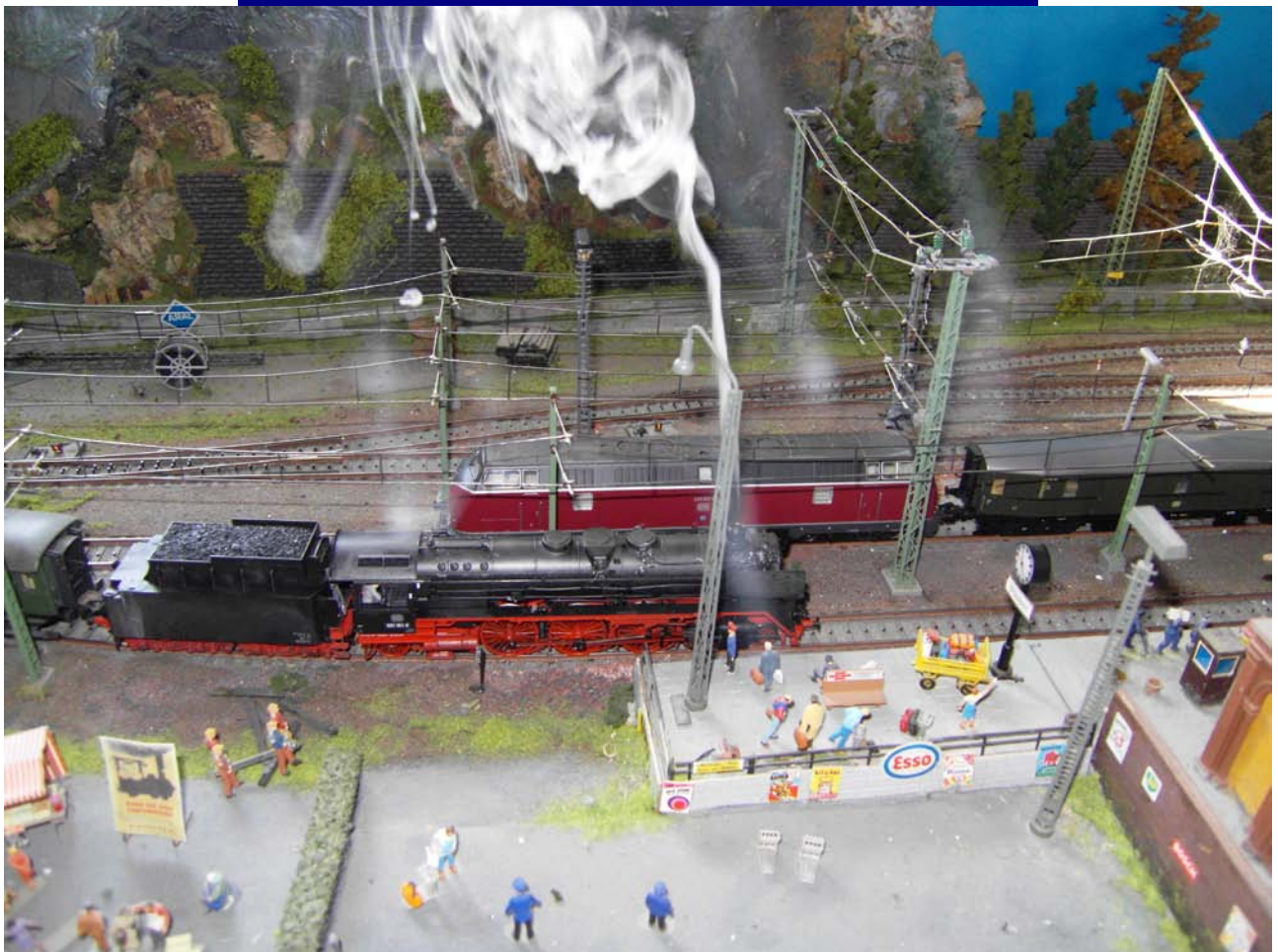


Foto n. 40: l'entrata a tutto vapore sul primo binario di Vibaden di una 001



Foto n. 41: incrocio tra una 221 e la 230 001-0 sul passaggio a livello di Vibaden



Foto n. 42: nel 1978 (tempo di Vibaden) in servizio le 111 con i colori Ruhr, ET 420 e varie Diesel, tra cui la 230 diretta alla demolizione

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)

Arrivederci con la undicesima parte!

(Fine decima parte)