

IL NUOVO COCCODRILLO DEL 2011

(si ringraziano i modellisti Mauro Cozza ed Enrico Gaetano)

Märklin art. 39565

UN RETTILE DA MOSTRA



Foto n. 1: il Coccodrillo in una mostra ferroviaria in Germania.

*Sto parlando di un gigantesco locomotore, leggendario arrampicatore delle linee svizzere e vero modello **mito** per la Casa di Göppingen.*

Ogni qualvolta in Germania questo locomotore viene presentato in una mostra ferroviaria (accadde per esempio nel 1979 e nell'aprile del 1984 in un epico tour in cui il Be 6/8 III 13302 venne trainato dalla 194 155) viene letteralmente *preso d'assalto* dagli appassionati fermodellisti teutonici. Non per niente il viaggio del 1984 attraverso la Germania fu ampiamente sponsorizzato dalla *interessata* Märklin, che ne approfittò per realizzare una confezione speciale con i 2 locomotori protagonisti. Ripetere all'infinito quanto già detto da altri, più competenti di me, è del tutto inutile, ma voglio mettere in rete qualche foto originale, la disanima di qualche modello del passato e recente ed un divertente filmato che ha come protagonista un "coccodrillo" e un nipote, che qualcuno già conosce come *märklinista in erba*: il mio Alessandro.

Le foto che presento sono state scattate da Marco Palazzo nel dicembre 2003 in mostre in Germania e, pur non perfettamente a fuoco, c'è anche un prezioso rettile di platino, esposto in una vetrina... nemmeno blindata, dal costo che superava i 60.000 marchi perché allora ancora si ragionava in DM, poco in Euro, (foto n. 2) e un mini lucertolino in Z, in argento (foto n. 3).

Questo modello non mancava in plastici da esposizione importanti come quello di Merklingen, quando ancora utilizzava il sistema con i binari "K" della Casa di Göppingen. Il Coccodrillo della foto n. 4 è di epoca II, molto simile a quello del modello del 2011, ma allora non aveva alcuna funzione sonora. Naturalmente il grande plastico del Centro, sito ad una ventina di chilometri da Ulm, non ha mai seguito un discorso cronologico e così il *Cocco*, oltre che con quella elettrica di I Epoca si poteva vedere girare con locomotori di qualunque periodo storico, anche molto moderni. Da quel poco che invece riesco ad intuire dalla foto n. 5 il modello esposto in un'altra vetrina dovrebbe essere quello in scala 0 del 1933.



Foto n. 2: il Platinum Krokodile in una mostra ferroviaria in Germania.



Foto n. 3: il Coccodrillo in Z (in argento) in mostra in Germania.



Foto n. 4: il Coccodrillo a Merklingen, in Germania.

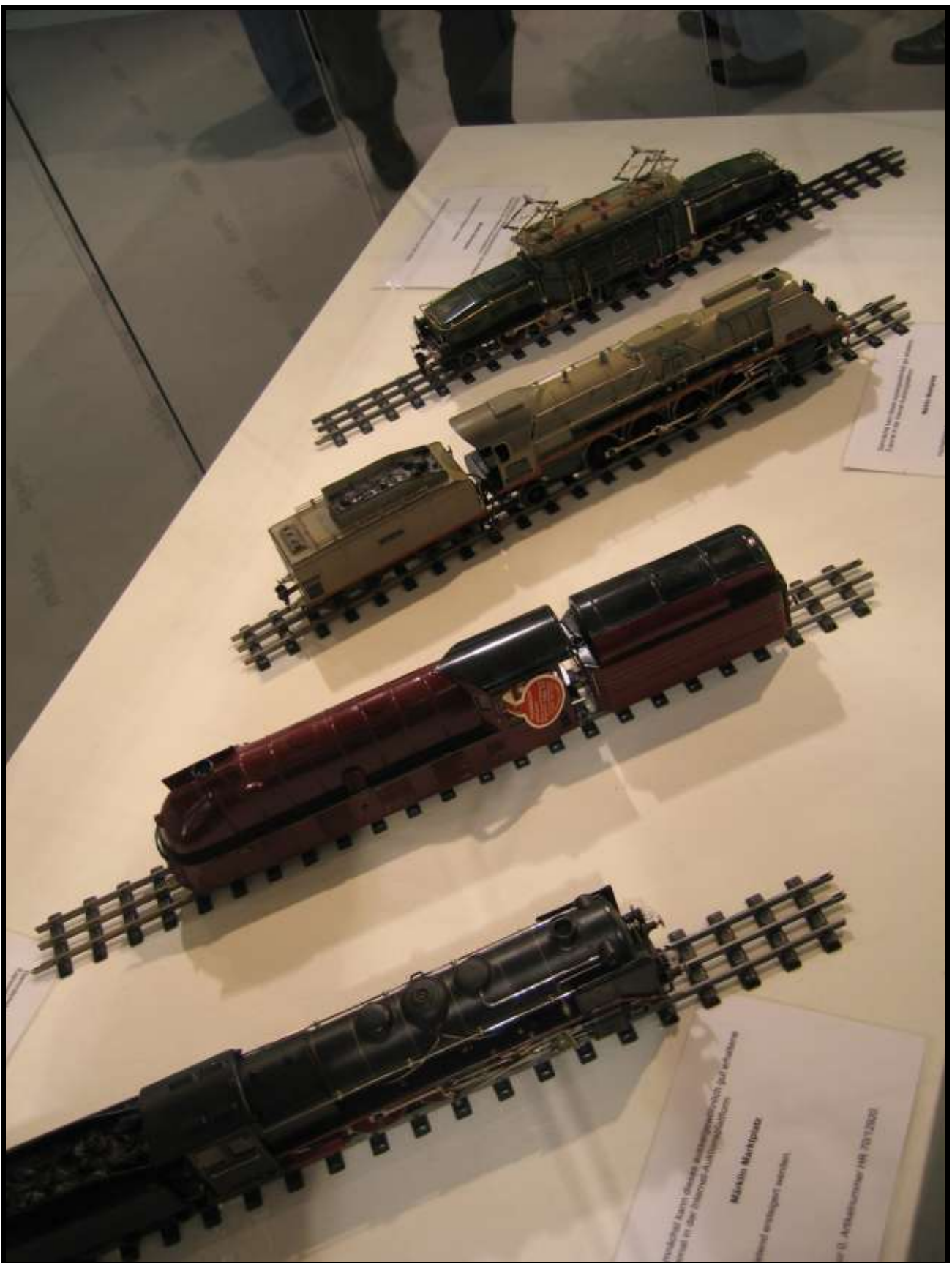


Foto n. 5: il Coccodrillo in 0 del 1933, e altre meraviglie, in mostra.

EVOLUZIONE DI UN MODELLO

Dal 1947 ad oggi si sono susseguiti decine di varianti del modello svizzero, vi consiglio vivamente di consultare l'ottimo lavoro degli appassionati Nino Carbone e Gian Michele Sambonet, che potrete consultare sul sito www.marklinfan.net

ANTENATI RECENTI DEL MODELLO MÄRKLIN ATTUALE

Per esigenze di produzione i nuovi coccodrilli, pur oggi in scala e con pantografi sofisticati, hanno subito, all'uscita nel 1976, alcune brutte semplificazioni nel nuovo analogico Be 6/8 III 13302 **art: 3056** e alcune sono rimaste:

- 1) nei pantografi, agli inizi così brutti (**art. 7218**) che non si possono commentare, o meglio, *persino* nel vecchio 3015 il basamento era migliore. Vedi la **foto n. 6**, tratta da Internet, di Marco Astegiano.
- 2) Nei corrimano, prima riportati nel CCS 800 o nel 3015 (anche se troppo generosi) poi con il 3056 stampati, in scala certo ma...
- 3) Le aste d'appiglio curve, anteriori, erano lucide nel primo 3056.
- 4) Mancavano infine gli appigli per le scalette lungo le fiancate. Trattandosi di un modello di Be 6/8 III è invece corretta la assenza degli ingressi con scalette laterali.



Foto n. 6: versione di Be 6/8 III con vecchi pantografi e ruote lucide.

Solo nel 1982 fu introdotta l'inversione elettronica del senso di marcia e arrivò il modello **3356**, che per il resto esteticamente non era cambiato.

Nel 1984/85 per la confezione **3300** arrivarono le aste d'appiglio in giallo ed anche i corrimano furono tutti rinnovati cromaticamente; i pantografi restarono però sempre i tedeschi (*e neanche belli*) 7218.

*N.B. Quelli che vedete nella mia **foto n. 7** sono Sommerfeldt, da me sostituiti.*

Nel 1987 arrivò il Ce 6/8 III con pantografi nuovi (svizzeri!) in colore marrone, **art. 3352**.

Nel 1988 il coccodrillo marrone (**art. 3652**) venne fornito del nuovo

sistema digitale, all'inizio molto primitivo (Motorola) e poi via via più sofisticato come nel mio modello [art. 39560](#) (sempre Motorola) e vi ricordo che la mascherina anteriore è in plastica e applicarvi dei tubi dei freni e un gancio realistico è facile ([foto n. 8 e n. 35](#)). Infine i "Coccodrilli", dopo il 2005, furono forniti del sistema Digitale mfx, ma vi risparmio le note vicende e liti con la ESU.



Foto n. 7: il Be 6/8 III 13302 trainato in Germania da una 194

Le varianti si sono susseguite anno dopo anno e nel *coccodrillo* sono state sperimentate nuove motorizzazioni: così dal motore a tre poli del 3056 si è passati a quello a 5 stelle (ma Grillo non c'entrava!), al 5 poli, poi al primo C-Sinus ([foto n. 8 e n. 9](#)) del modello del 2002 di Ce 6/8 III 14310, [art. 39560](#), al più piccolo Softdrive Sinus ([foto n. 10](#), del modellista Domenico Cusimano) che consentì nel 2008 di sistemare un mini altoparlante nel Ce 6/8 III 14308 ([art. 39562](#)), dandogli così almeno un fischio ed infine nel 2011, l'ultimo venduto come macchina singola: il Ce 6/8 III 14303, della [foto n. 11](#), che è finalmente dotato di tutti i suoni e sempre del motore Softdrive Sinus (che sarà *presumibilmente* eliminato a partire dal 2013). Nel 2012 infatti viene annunciato che quel *motore* non verrà più installato nei "Coccodrilli" e che l'ultimo Ce 6/8 III ad averlo sarà quello della confezione [26591](#) (con numero di fabbrica 14308, almeno così appare nel precatalogo) abbinato a tre carri d'epoca II (nessuno è una vera novità), tutto il materiale rotabile però viene ben invecchiato dalla Märklin.



Foto n. 8: versione del Ce 6/8 III 14310 sui binari di Vibaden.



Foto n. 9: motore C-Sinus 1ª versione nel Ce 6/8 III 14310.

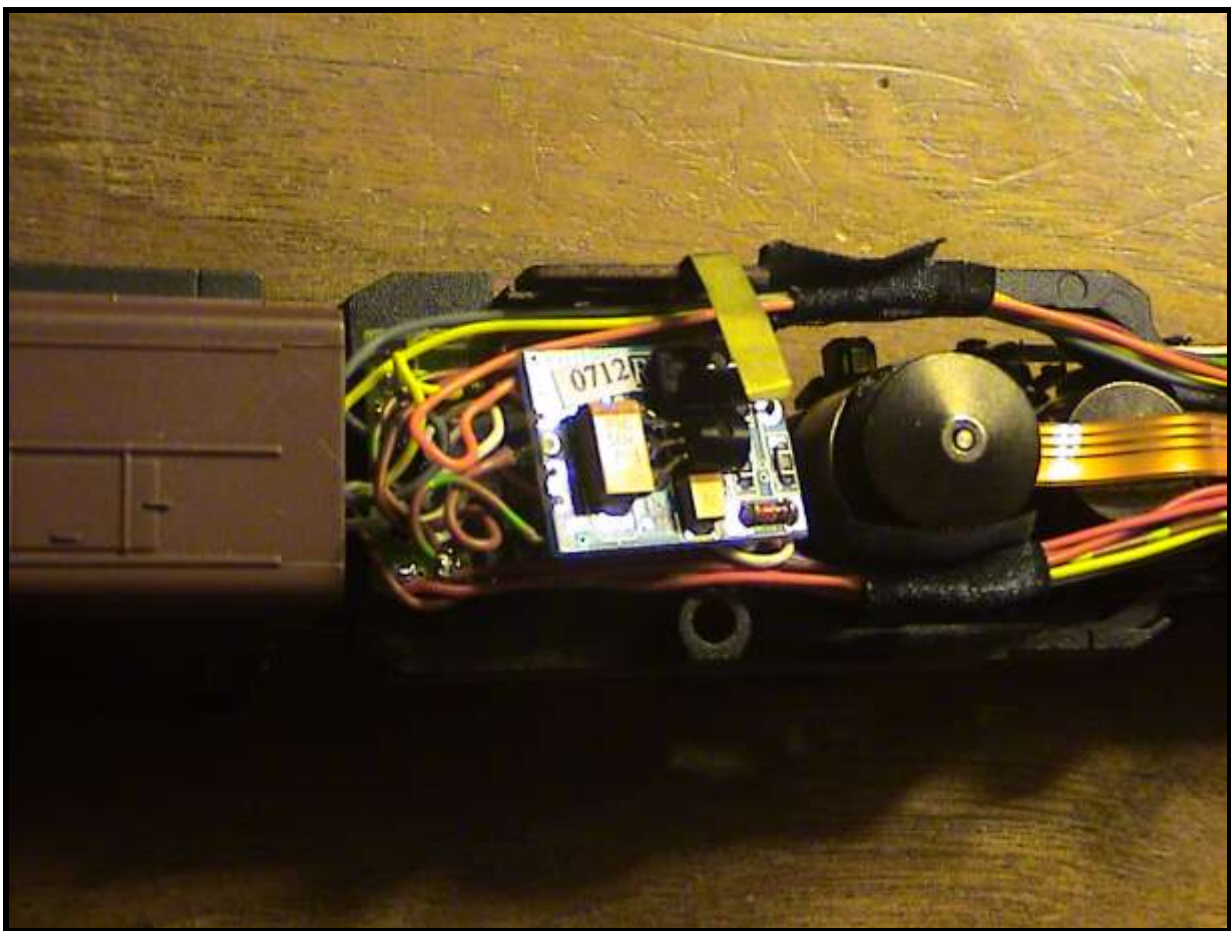


Foto n. 10: motore Softdrive Sinus nel Ce 6/8 III 14308. L'altoparlante (solo per il fischio) è alloggiato negli avancorpi (foto di D. Cusimano).

ARRIVA LA “ VOCE DEL COCCODRILLO”

Agli inizi dell'ottobre 2011 arriva da Terni l'amico Mauro con il suo nuovo “Coccodrillo” (foto n. 11 e n. 12).

Complice la cronica mancanza di tempo, che ci affligge tutti, abbiamo avuto una manciata di minuti per provare i suoni e l'apertura del modello che, dal punto di vista meramente estetico, non presenta novità di rilievo. Per sommi capi ecco quanto è emerso.

Il tetto è correttamente realizzato ed anche le foto reali (da me trovate nel lavoro di Carbone/Sambonet) sembrano dare ragione alla Märklin (foto n. 13), solo i pantografi (foto n. 14) hanno uno strisciante che non corrisponde al vero e che deborda generosamente, consentendone però l'uso anche sotto la nuova catenaria tedesca (purché tirata, s'intende, accuratamente, vedi anche le foto n. 29 e n. 30).

Tramite una sola vite si allontana la carrozzeria del corpo centrale (foto dalla n. 15 alla n. 17), mentre i due avancorpi si sollevano senza dover svitare, ma solo perché svincolati dal corpo centrale (foto n. 18).

Con il confronto tra le foto n. 10, n. 18, n. 19 e n. 20 si intuisce il grande sforzo di miniaturizzazione portato avanti dalla Fabbrica per dotare il suo Coccodrillo di tanti suoni.

Resto però critico sulla questione dei corrimano... bruttini.



Foto n. 11: il Coccodrillo di Mauro Cozza a Vibaden.



Foto n. 12: l'amico Mauro Cozza a Vibaden.



Foto n. 13: condotte elettriche *dell'imperiale*, ma corrimani stampati.

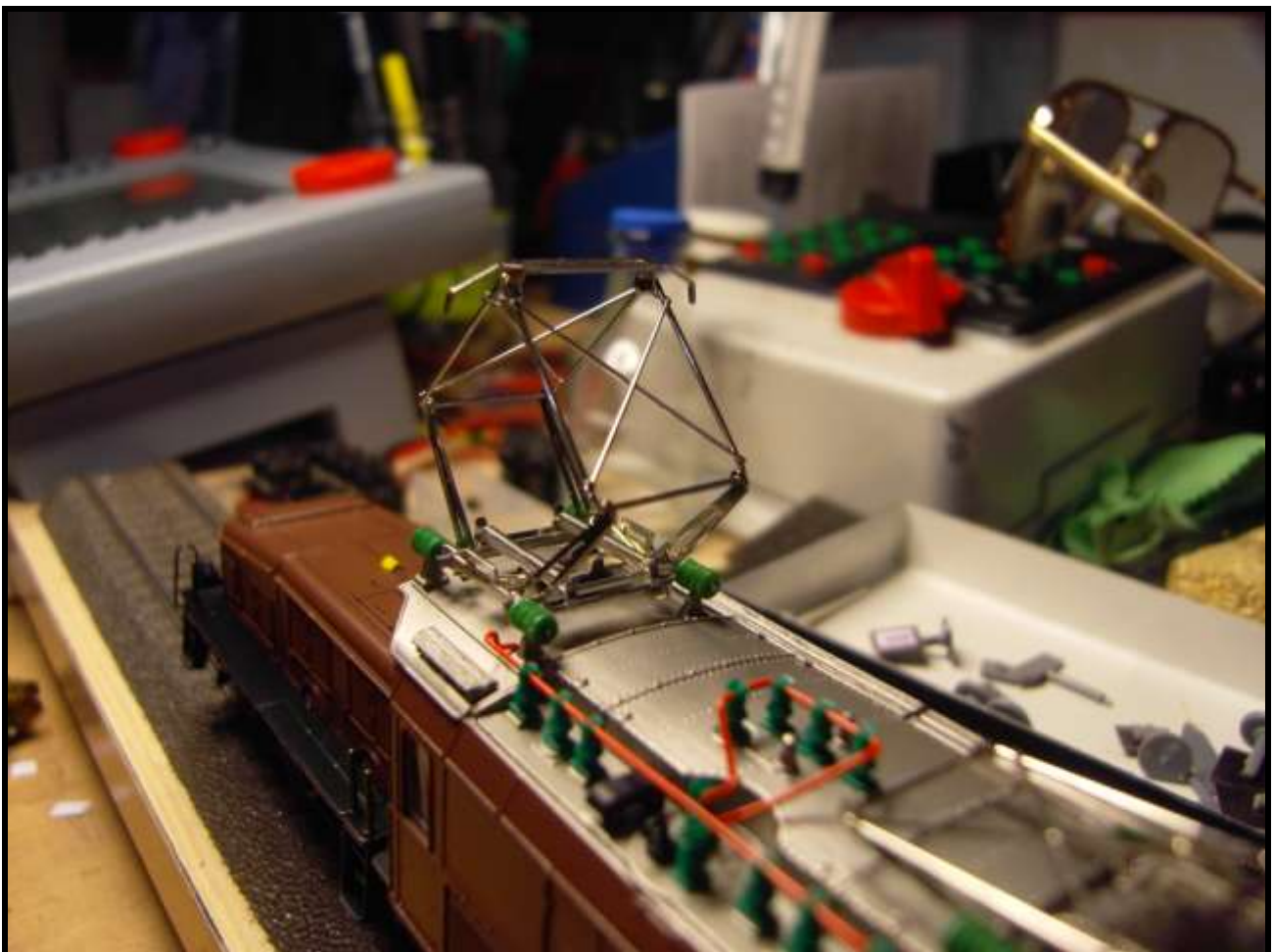


Foto n. 14: pantografo con strisciante modificato ad uso modellistico.

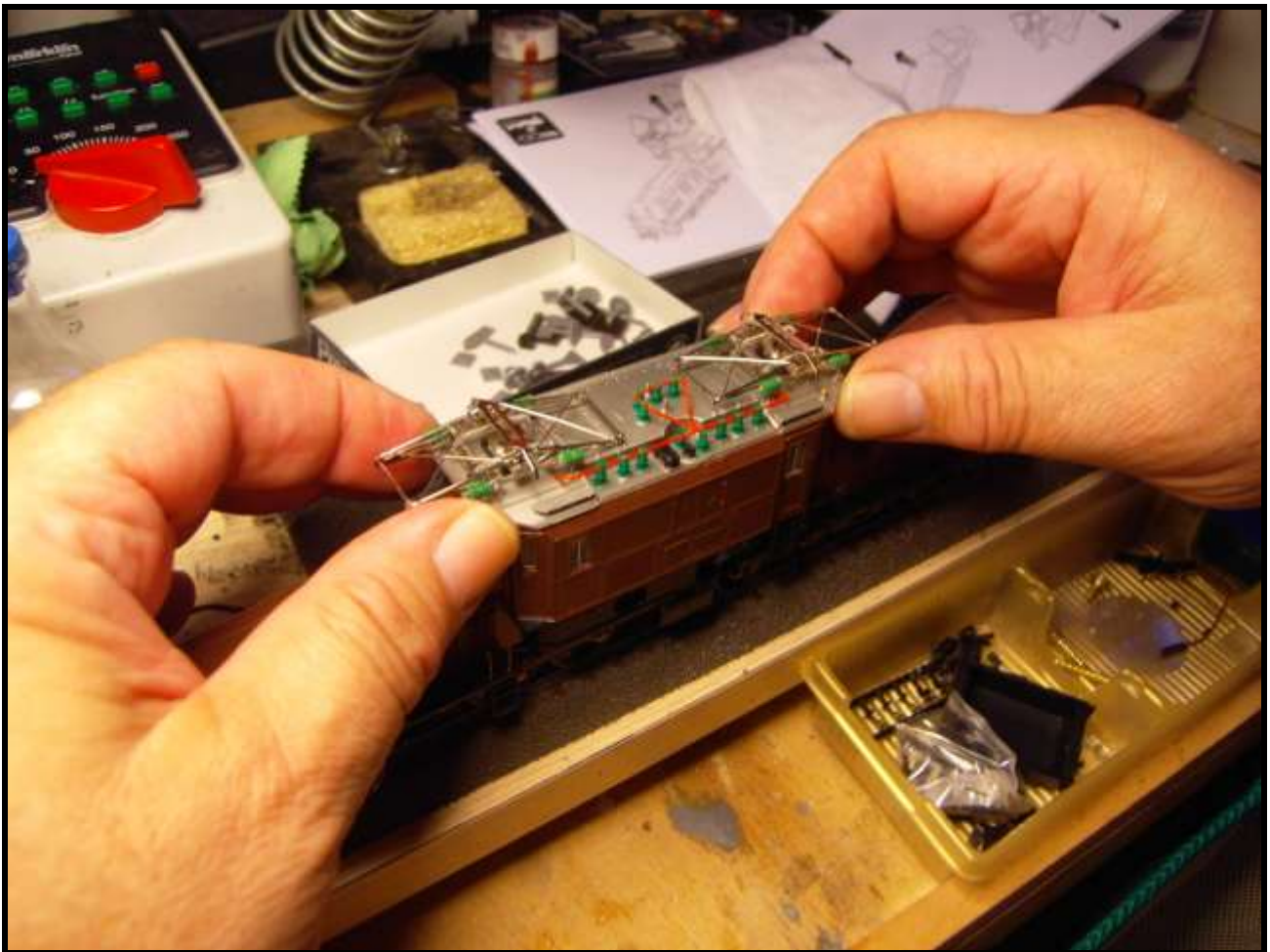


Foto n. 15: apertura del modello.

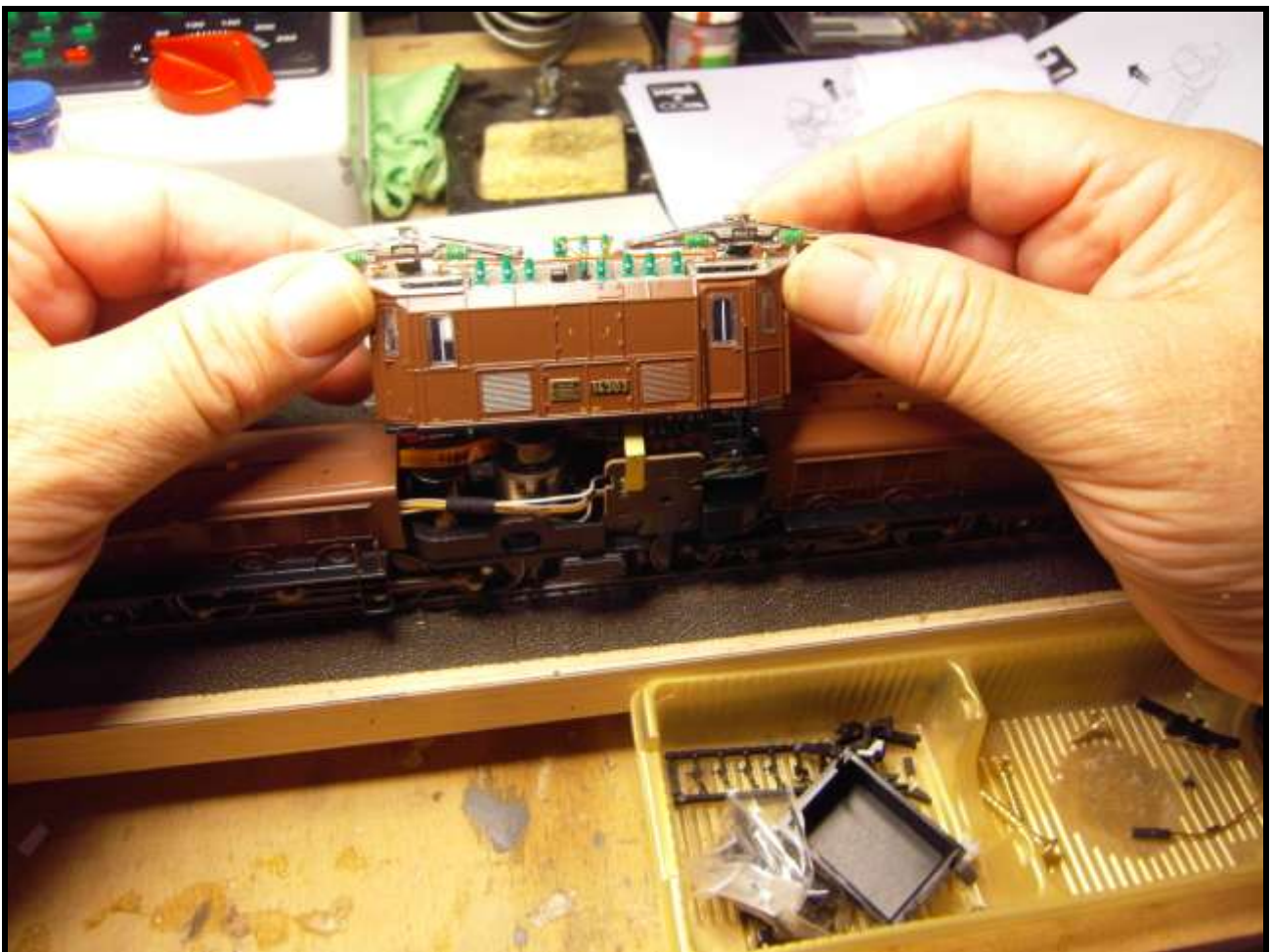


Foto n. 16: si allontana delicatamente la carrozzeria.



Foto n. 17: corpo centrale libero.



Foto n. 18: allontanamento dei lunghi avancorpi nel modello del 2001.

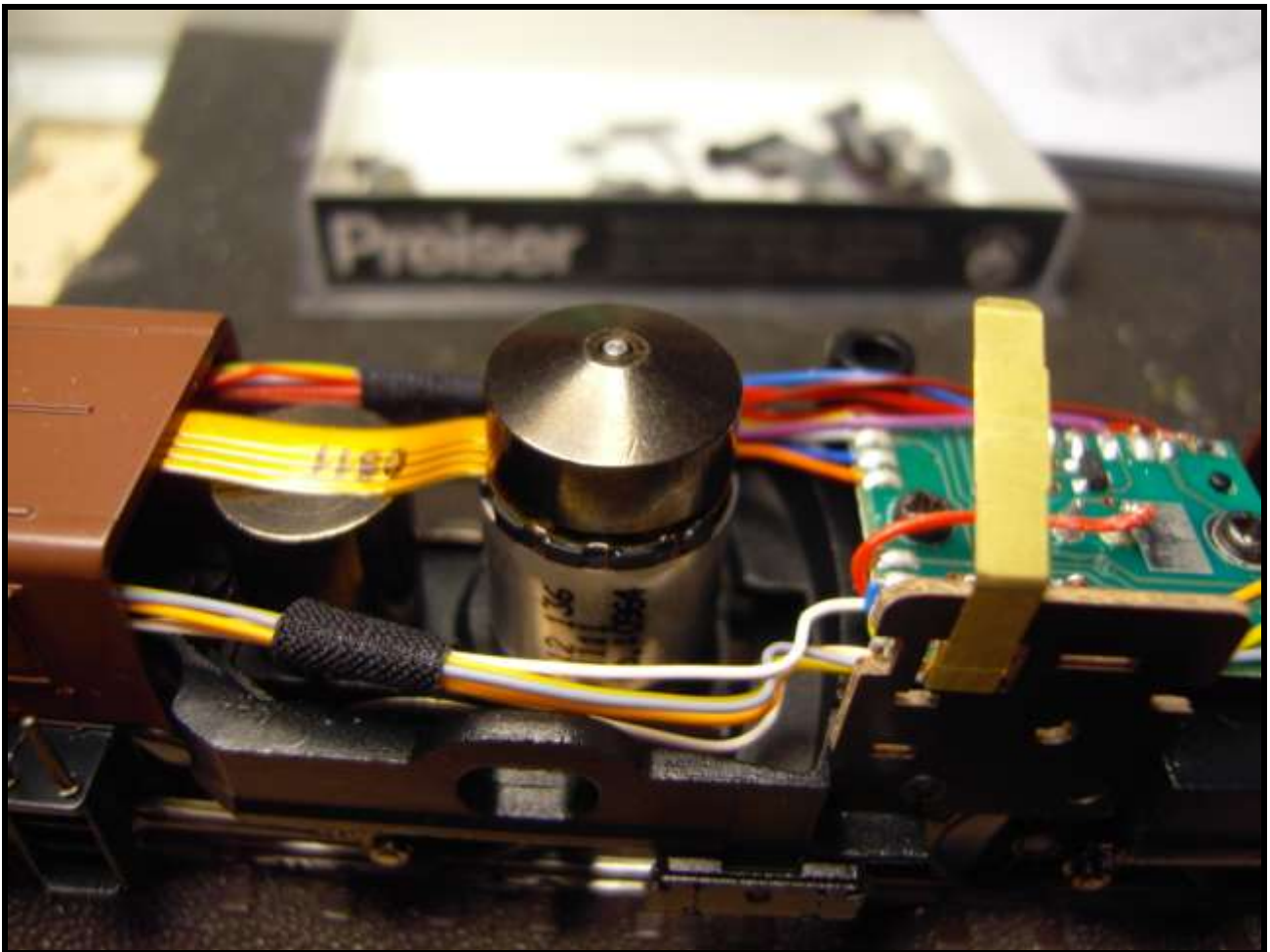


Foto n. 19: il Softdrive Sinus del modello 2011.

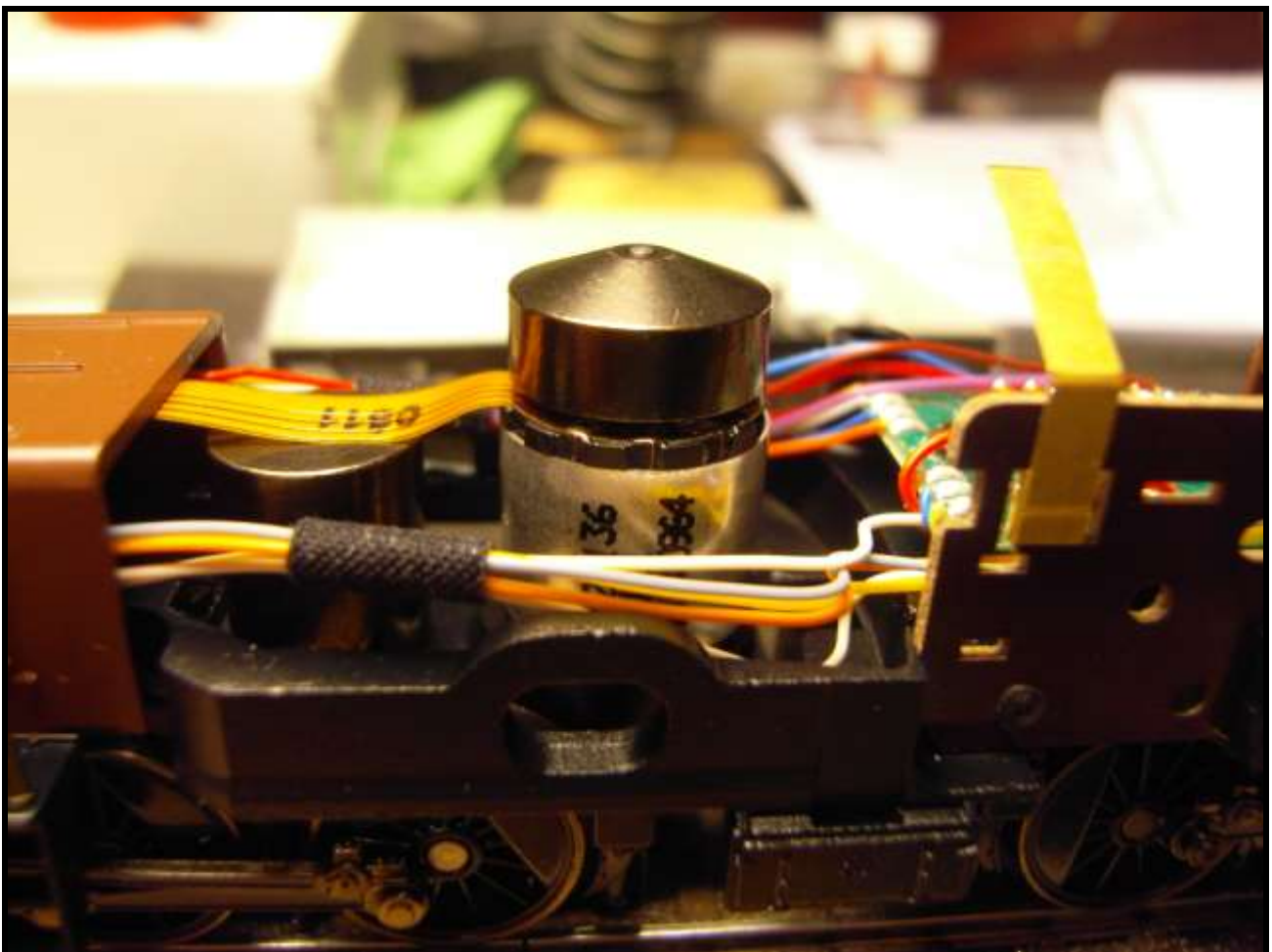


Foto n. 20: cavi e condotte elettroniche ben ordinate.



Foto n. 21: il Be 13302 nel parco storico SBB CFF.

Il “Cocodrillo” Be 6/8 III 13302 (foto n. 21) fa parte del parco storico delle ferrovie svizzere.

Trainato dal “Cocodrillo” DB, la 194 155-8, nella primavera del 1984 effettuò un tour per la Germania, consulta anche il mio **13° Capitolo I parte “cocodrilli” in amore.**

A parte qualche semplificazione modellistica nella zona dei ganci, necessaria, e dei pantografi di cui ho già detto, fu almeno dotata delle aste d'appiglio gialle e fu correttamente realizzato privo delle scalette laterali (foto n. 22), presenti invece, trattandosi di un Ce 6/8 III sia nel mio modello delle foto n. 11 e n. 23, che in quello dell'amico Mauro Cozza della foto n. 12.



Foto n. 22: il modello in H0 Be 6/8 III 13302 è privo di scalette laterali.



Foto n. 23: il Ce 6/8 III 14310 ha due scalette laterali (una per lato).

Nei mesi successivi anche un altro abituale frequentatore del mio plastico di Vibaden, l'amico Enrico Gaetano (foto n. 24), mi ha portato il suo prezioso pezzo da collezione... perché lo potessi fotografare e descrivere.

IL MITICO 3015

(SI RINGRAZIA PAOLA RAVINI PER L'AIUTO DATO)

Il modello *mito* per la Casa di Göppingen è, per la scala H0, il **3015**, sigla che, com'è noto, ha sostituito il **CCS 800**.

Come vedete, ha una fattura, agli occhi di un moderno fermodellista, quantomeno approssimativa. Il primo modello era uscito nel 1947 ed il prezzo era veramente esorbitante e forse corrispondeva (*non ero nato allora!*) ad uno stipendio di un operaio. Nel catalogo del 1955 il costo era di £ 25.000, ma calò sino a che nel catalogo del 1964/65 scese a £ 20.280. Nel 1967/68 era però risalito a £ 24.500, per effetto di una inflazione galoppante. La sigla divenne **3015** tra il 1956 e il 1957. Un mio appunto mi dice che nel 1975 il prezzo era arrivato a quasi 84.000 lire, cioè circa il quadruplo di altre elettriche, allora per esempio la “nostra” E 424 non arrivava a 25.000 lire.



Foto n. 24: l'amico Enrico Gaetano a Vibaden con il “3015”.

LE APPROSSIMAZIONI DELL'EPOCA

Non avendo mai potuto acquistare quella *meraviglia* ho aperto la confezione di Enrico (protettiva, ma non l'originale) meravigliandomi come se fosse un modello da poco acquisito:

- 1) come costume dell'epoca il numero di catalogo era stampigliato sulla fiancata, sotto il finestrone centrale con lo storico simbolo Märklin subito al di sotto (foto n. 25);
- 2) il modello riproduce un Ce 6/8 II, correttamente con quattro scalette d'accesso, ma è chiaramente fuori scala;
- 3) mancano dei vetrini;
- 4) se osservate la foto n. 27 vi accorgete che lo spazio tra avancorpi e parte centrale è del tutto irrealistica;
- 5) per finire la prima "occhiata", bisogna ammettere che, a causa dei corrimano applicati di certo *manualmente*, la lavorazione era per questo molto costosa e giustificava quel prezzo esorbitante.



Foto n. 25: fiancata del "Cocodrillo 3015" a Vibaden.

L'ANTICO RETTILE FUORI SCALA, DALL'ALTO

È vero, era fuori scala (vedi la foto n. 26), addirittura 5 cm la differenza con il modello attuale (!), ma, come ho già detto i corrimano lunghissimi erano, nel vecchio modello, tutti riportati, attualmente

invece, come per le versioni infinite di E 94, i corrimano sono stampati (e nemmeno tanto in risalto), un difetto che oggi viene sempre eliminato nei modelli di qualunque loco *riproposta*, un esempio nelle V 160 o 216 “Lollo” del 2011, o in tutte le elettriche come le E 41 o E 10.



Foto n. 26: il Cocodrillo 3015 è più lungo di 5 cm

Sempre dalla foto dall’alto si valuti che la carrozzeria era così larga da quasi impedire (sono ridotte al minimo!) la realizzazione delle lunghe pedane laterali di calpestio! L’imperiale *sembra* molto semplificato, ma di contro gli isolatori dei pantografi sono *più credibili* che nel modello analogico del 1976.

A proposito, la cartellina della foto non è di cocodrillo e neanche di pelle vera!!

IMPOSSIBILE FARLO VIAGGIARE SOTTO UNA LINEA AEREA MODERNA

Dalle foto si percepisce chiaramente che un bestione del genere, dalla scala più che abbondante, non può viaggiare con i pantografi alzati sotto la moderna linea aerea (DB) offerta dalla Märklin.

Nelle **foto n. 27 e n. 28** la catenaria è poi molto alta e avrei potuto viaggiare in quel tratto in rettilineo, operando sulla leva/commutatore pattino/linea aerea, alloggiata sotto l'avancorpo centrale*, ma avrei rischiato di far incagliare quel bestione, dal peso di quasi 900 grammi, in qualche punto (come sotto la lunga galleria!) dove la catenaria si abbassa, rispettando le condizioni reali. Nelle **foto n. 29 e n. 30** si vede bene che l'archetto generoso di un suo moderno Ce 6/8 III, archetto con strisciante piatto modificato (dalla Märklin), consente l'uso di questi locomotori "esteri" anche sotto la catenaria DB.

**per coloro che non lo sapessero: anche se sul mio impianto il 99% dei rotabili viaggia in digitale, qualche locomotiva analogica, dotata però di pantografi, può circolare in corrente continua o alternata che può essere immessa nella filatura tramite trasformatori tradizionali.*



Foto n. 27: il 3015 non può viaggiare sotto la nuova catenaria.

Come vedrete dal filmato, nonostante i bordini generosi, non ci sono problemi a far viaggiare il "bestione" sui nuovi binari "C".



Foto n. 28: qui la catenaria è molto alta, dove si abbassi renderebbe possibile l'incagliamento dei pantografi.



Foto n. 29: modello del 2002 di Ce 6/8 III sotto la nuova catenaria.



Foto n. 30: passaggio del Ce 6/8 III sotto la nuova catenaria DB.

UN PESO INCREDIBILE

Il peso dichiarato sui cataloghi variava tra i 980 g e i 960 g. Quello rilevato da me però, sul Modello di Enrico Gaetano, è di 869 grammi (pesata ripetuta tre volte sulla bilancia elettronica, [foto n. 31](#)). Probabilmente nei modelli si è via via ottimizzata la fusione dei singoli pezzi della carrozzeria sino a ridurre di oltre 100 grammi il modello originale... ipotizzo.

È stato pesato un Coccodrillo con motore C-Sinus di 1^a generazione, la differenza è di 359 grammi in meno ([foto n. 32](#)). Non stupisca dunque il dato sulla forza di trazione che penalizza questi nuovi modelli (vedi il paragrafo specifico).



Foto n. 31: il Coccodrillo 3015 pesa 869 grammi

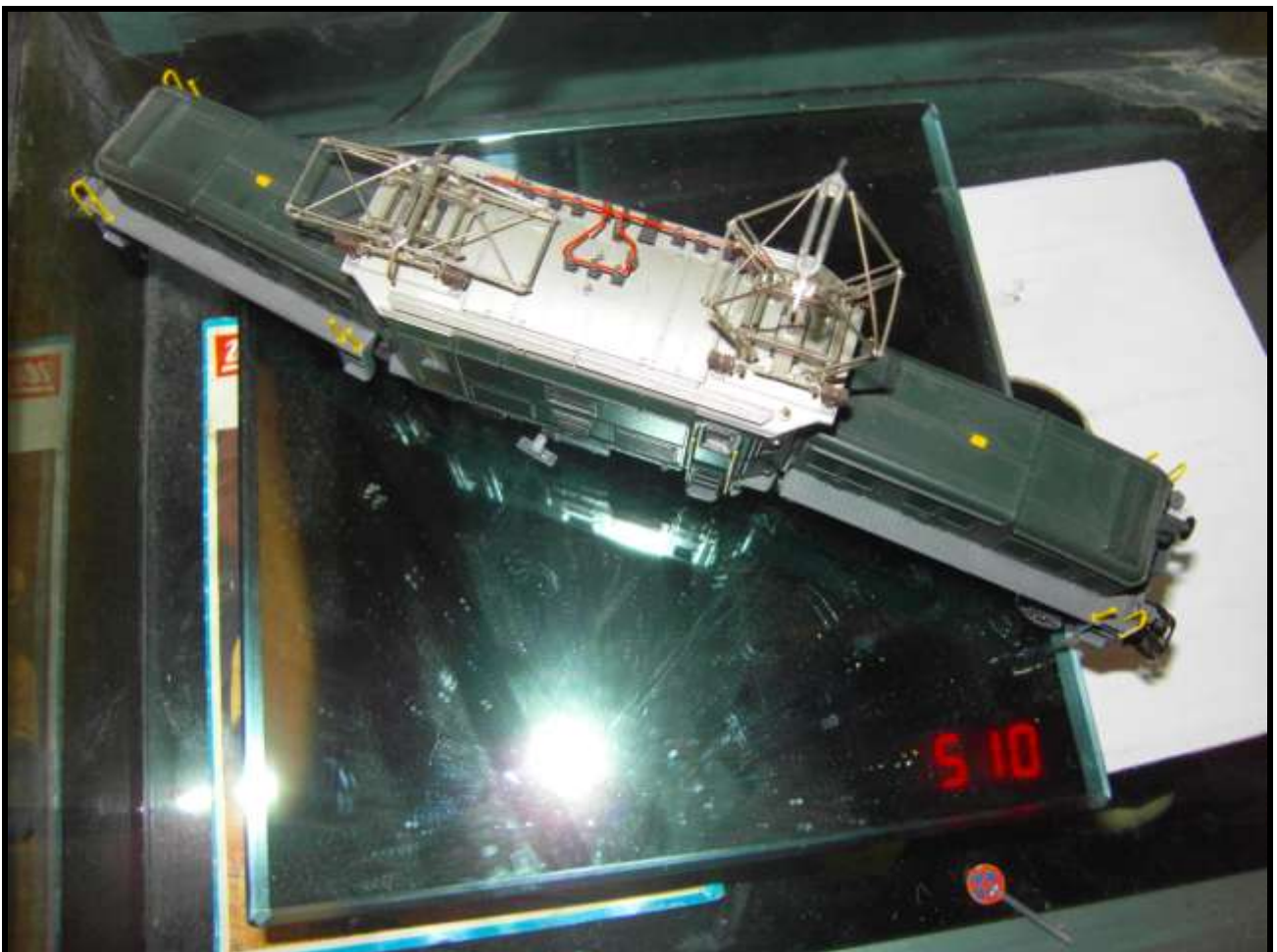


Foto n. 32: il Coccodrillo Ce 6/8 III 14310, art. 39560, pesa 510 grammi

COCCODRILLO, MOLTO SOFISTICATO PER L'EPOCA

Onestamente non so se anche i primi CCS 800 avessero nel 1947 la possibilità di invertire la marcia insieme all'illuminazione, spero che qualche fortunato possessore di quella antica *meraviglia* stia per scrivere sul *forum* che il sottoscritto non conosce la storia dei modelli del passato... purtroppo non ero nato e presi contatto con la Märklin solo nel 1958... Ho posseduto altre macchine vecchie della Casa di Göppingen quali la **SK 800** e la **3012**, ma quelle non avevano l'inversione delle luci, mentre la svizzera Ae 6/6, **art. 3050**, in mio possesso sì. La stessa cosa si può dire del treno Tee olandese svizzero: quello con la sigla **3070** l'ho solo visto, ma non posseduto, mentre acquistai il **3071**, che era però privo di arredamento ed illuminazione interna, ma aveva anch'esso l'inversione delle luci. Il **3015** possiede l'inversione di luci tre bianche ed una sempre bianca dietro... sarebbe stato troppo pretendere la seconda opzione cromatica tre luci anteriori bianche ed una rossa dietro, che si usa se la macchina viaggia isolata e oggi normalmente controllabile in modo digitale (vedi la **foto n. 35**). Come vedete le lampadine sono enormi e a bassa velocità tendono tutte verso un colore rosso, ma è solo l'effetto fotografico dovuto ad un mancato bilanciamento del bianco, unito alla bassa tensione utilizzata nelle prove sul banco (**foto n. 33 e n. 34**).



Foto n. 33: il Coccodrillo 3015 con tre lampade anteriori commutabili.



Foto n. 34: l'inversione con una sola lampadina bianca (rossa per effetto fotografico), di tipo svizzero.



Foto n. 35: luce rossa in un Coccodrillo (digitale) a marcia isolata.

LA FORZA DI TRAZIONE NEL NUOVO E VECCHIO COCCODRILLO

Non è stato possibile provare la forza di trazione del modello di Mauro Cozza, dotato di Softdrive Sinus, da tempo nel **Capitolo 31°** viene segnalata la misera potenza del modello dotato di motore C-Sinus di 1ª generazione e l'unico dato pratico derivato da note di modellisti sul forum www.3rotaie.it non sembra assegnare un gran miglioramento al Softdrive di ultima generazione.

Nel gigantesco **3015**, causa la presenza di due sole cerchiature in gomma e di due pattini che lo frenano, la forza di trazione non è ottima, ma solo eccellente: vedi la **foto n. 36** e la **tabella**, tratta dal **Capitolo 31°**, molto riassunta ovviamente.

Pensate inoltre che quel pesante “mostro” possedeva la trazione su tutti gli assi ed un più che generoso motore centrale.

Era nato comunque in un'epoca in cui tirare un convoglio di venti carri in metallo era molto gravoso.

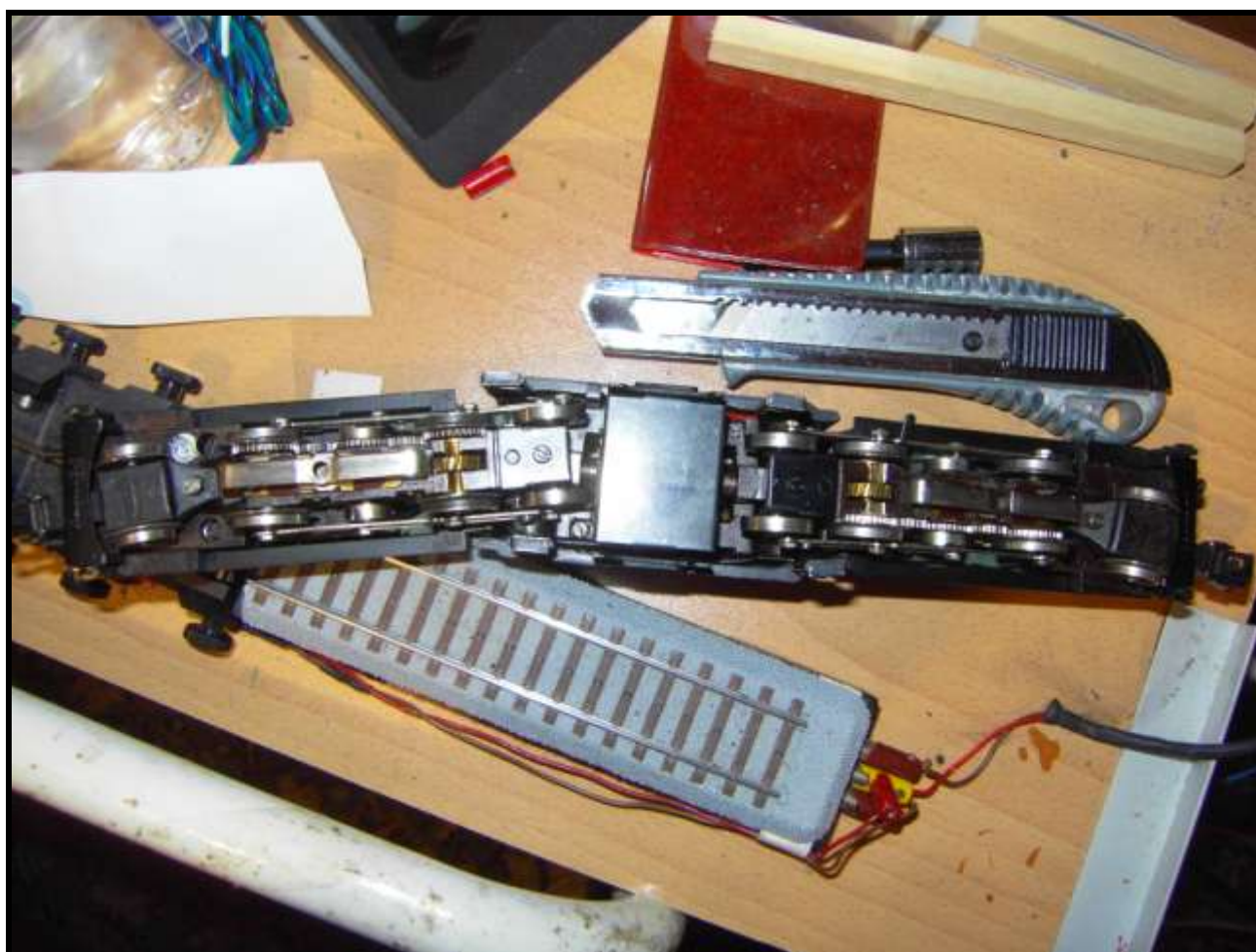


Foto n. 36: il 3015 con due pattini e due cerchiature in gomma.

Dalle prove condotte comunque sull'impegnativa salita della linea interna che passa nella galleria del mio Vibaden (leggete le spiegazioni approfondite nel mio **52° Capitolo II parte** nel paragrafo: **PROVE FINALI A VIBADEN E LA SALITA DELLA SCHATTENBAHNHOF**),

condotte con il mio “cocco” **art. 39560**, del 2001, ho potuto verificare che, tutto sommato il modello si comporta egregiamente anche trainando nel tratto con il 45%, e a bassissima velocità, ben 13 carri chiusi, con due appesantiti da un decoder, un altoparlante e da due pattini (!): **foto dalla n. 37 alla n. 39**. A ulteriori prove (*positive*) ha assistito l'amico *Enrico Gaetano*.

Tabella tratta dal Capitolo 31°

E 41/141 (Softdrive) mfx cod. 41	Grammi 260 art. 39410/11 (2 loco)
103 193 (m. magnete permanente) cod. 37	Grammi 250 art. 37571 mfx
103 195-4 (m. magnete permanente) cod. 3	Grammi 230 art. 37573 mfx
218 (Softdrive) cod. 08	Grammi 201 art. 39180 mfx
V 188 001 verde cod. 28	Grammi 200 art. 37282
Ae 6/6 proprietario Eros Pierini mfx	Grammi 198 art. 29850 (confezione)
E 19 11 (Softdrive) mfx cod. 19	Grammi 188 art. 39192
“Cocodrillo” proprietario Enrico Gaetano	Grammi 185 art. 3015 (analogico)
194 158 (C-Sinus I versione) cod. 10	Grammi 100 art. 39223
Ce 6/8 III 14310 (C-Sinus I versione) cod. 58	Grammi 46 art. 39560



Foto n. 37: il 39560, Ce 6/8 III aggancia un convoglio a Vibaden.



Foto n. 38: il 39560, Ce 6/8 III affronta una dura salita a Vibaden.



**Foto n. 39: il 39560, Ce 6/8 III supera brillantemente la salita.
SCENARI PER "COCCODRILLI"**







Poche **foto** (senza commenti) tratte da Internet di splendidi plastici d tipo svizzero, adatti ad ospitare i giganti del passato e del presente museale elvetico.

Nel ringraziare sentitamente Franco e Paola Spiniello per la loro paziente collaborazione... ricordo che questo 68° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 63 volte, mi scuso se, nonostante tutto, vi fosse qualche refuso e, come mi disse il mio professore di lingua italiana, in un testo fu scritto, in calce nell'ultima di copertina e nell'ultima parola:

“questo libro è privo di errori di stampa”



Gian Piero Cannata