

IL NUOVO KÖF III

- Märklin art. 36340, (26340) ecc.

L'antenato Köf II (accenno)

Nel 1986, o giù di lì, la Brawa fece scalpore per i suoi modelli di Köf II, non solo motorizzati, ma addirittura dotati di una ventola che girava ed era ben visibile dalle fessure del radiatore (**foto n. 1**); così, poco dopo, la Märklin, in una delle rare *collaborazioni* con altre Ditte del settore, non si lasciò sfuggire l'occasione di realizzare, *in tandem*, un modello per il suo nuovo sistema digitale: **art. 3680**, Köf II 323 530-6, uscito intorno al 1988, dal peso di 133 grammi, privo di illuminazione, ma con una luce in cabina attivabile solo digitalmente.

Ricordo personale: fu il primo modello digitale che acquistai a Milano nel 1988 e le luci della cabina di quel Köf rimasero spente per 14 anni circa (!)... le accesi solo nel 2002, con grande emozione, con la mia *prima* Control Unit 6021.



Foto n. 1: il Köf II DB, con ventola funzionante su base Brawa

Nel frattempo la stampa tedesca (seppi la notizia, ripresa da riviste italiane) si *scompisciò dalle risate* criticando la Brawa, e ricordando alla ditta per la verità allora quasi esordiente nella realizzazione di rotabili automotori, che la ventola dei Köf II non poteva esser visibile perchè... dietro i radiatori!

Così la Märklin, nel realizzare molti anni dopo i “suoi” piccoli trattori da manovra, evitò di dotarli di una ventola, che oltretutto complicava la posizione del motore nel ristretto corpo del cofano.

Il peso scese a 114 grammi, ma la forza di trazione era comunque accettabile coadiuvata com'era, ed è, da due potenti magneti laterali, che tengono il trattore più aderente al binario, anche se la mancanza di cerchiature si fa sentire se si esagera con il carico (max 2/3 carri!) nelle salite, sono però sempre possibili delle spettacolari *multitrazioni* come quella della [foto n. 2!](#)



[Foto n. 2](#): ben 5 Köf II in multitrazione portano i cartelli *pause* nel 1985, nella ricostruzione del Giubileo delle ferrovie tedesche a Vibaden

Naturalmente non posso dilungarmi molto su questi mezzi, ricordo solo che a partire dal 2001 sono stati prodotti in molte varianti d'epoca: DRG, DB, DB AG, di compagnie private ed anche per *l'estero*, Austria, Italia (io, quando mi occupavo possedevo un analogico Köf italiano però della Brawa) e Svizzera.

Nel 2002 ci fu anche un *clamoroso incidente* di percorso nella composizione della pressofusione di un *Köf privato della SKW* di cui ho parlato nel mio [Capitolo 6°](#) (III parte) e nel [Capitolo 29°](#) (I parte): le carrozzerie si distrussero letteralmente, per un difetto del materiale metallico, per *chi* se ne accorse in tempo (come me) i mezzi vennero restituiti senza spese in garanzia.

Nella [foto n. 3](#) vedete la versione di epoca III ([art. 36800](#) del 2004), mentre manovra nel mio impianto di Vibaden.

Dal 2008 i Köf II sono dotati di decoder MFX.

Dal 2102 gli ultimi Köf II sono addirittura dotati di gancio telex che è tuttavia così ingombrante (lo è persino nelle 290 e nei Köf III!) da risultare... trovate voi il *giusto termine*, a favore certo la capacità di manovra prima limitatissima.

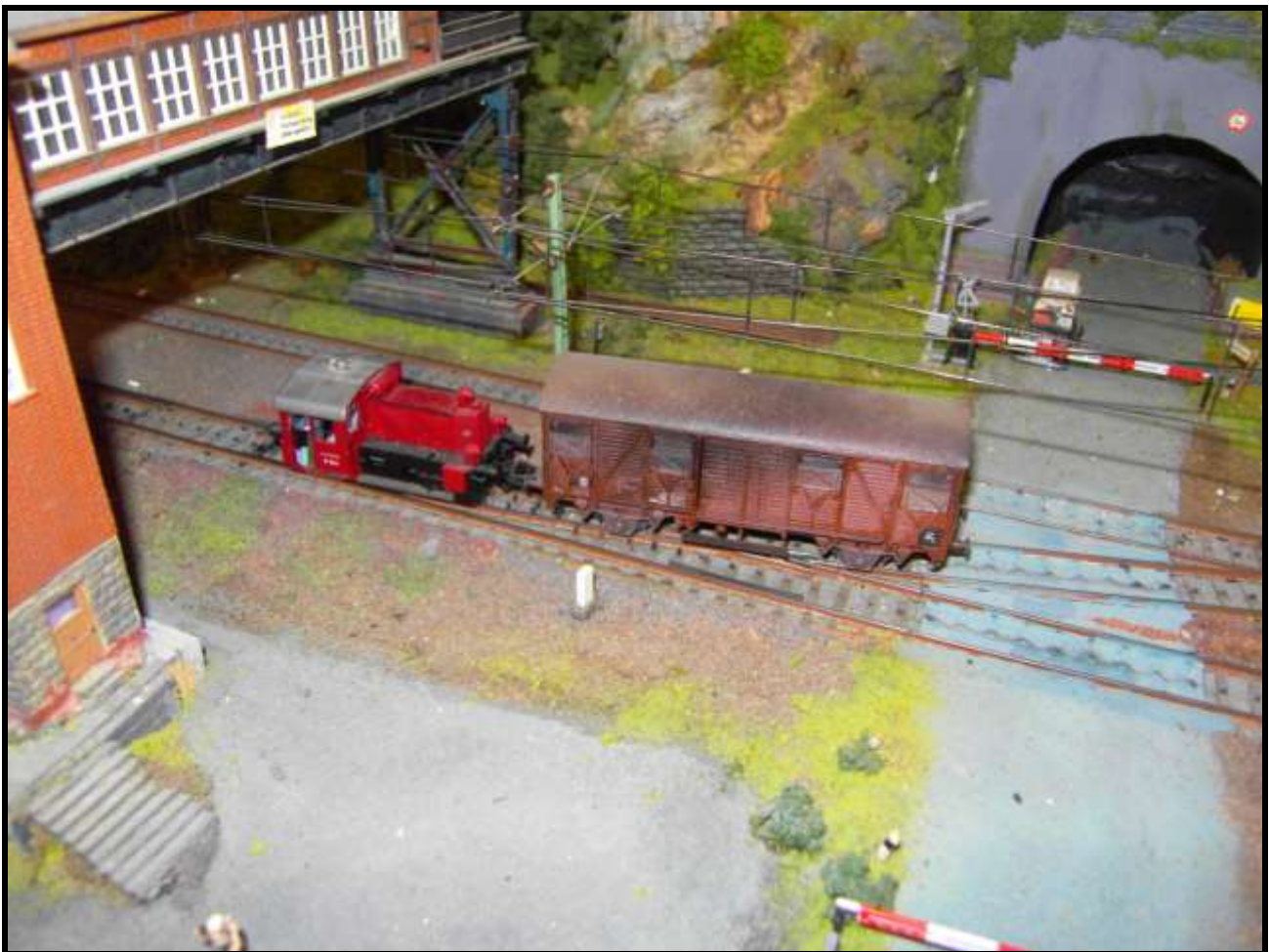


Foto n. 3: il Köf II DB, senza ventola funzionante, in manovra a Vibaden

Il nuovo Köf III e possibili modelli

Questo modello, del tutto nuovo, era nella realtà più potente del tipo II, più lungo di oltre 1 metro e 65 cm (tradotto in scala H0 circa 1,9 cm) infatti rispetto al Köf II, lungo 7,4 cm, questo ha una lunghezza di 9,3 cm. Questo modello in H0 ha un peso di 158 grammi.

Fu costruito in 312 esemplari che presero servizio tra il 1962 e il 1966. Come si può vedere, confrontando le [foto n. 1, n. 3 e n. 4](#), il cofano è del tutto diverso da quello del Köf II e col tempo questi trattori ricevettero dei nuovi radiatori con mascherina circolare come vedrete nelle [foto n. 5 e n. 6](#), ma non tutti ricevettero quella particolare modifica, come vedete nella [foto n. 7](#) di un Köf d'epoca recente delle DB AG e, per la verità, il trattore della foto reale non ha neanche la nuova marcatura, per chissà quale motivo contingente, applicata già dopo l'aprile del 1968, 335 al posto della vecchia Köf 112...

Dalle immagini (confrontate anche la [foto n. 8](#)) capirete che la scelta Märklin sia appositamente caduta su un modello dalle molteplici varianti cromatiche e societarie, che ha oltretutto il pregio di un passo più lungo dei vecchi Köf II e di conseguenza una sicurezza di marcia sui plastici maggiore.



Foto n. 4: il Köf III DB, marcatura 1962 ca, in manovra a Vibaden



Foto n. 5: un nuovo Köf III nella versione DB Cargo degli anni attuali.

Achsen angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell an und digital schraubbar. Beleuchtung mit warmweißen LED. Spitzensignal an beiden Seiten abschaltbar. Telex-Kupplung zum ferngesteuerten Entkuppeln an jeder Stelle der Anlage, vorne und hinten getrennt. Freier Durchblick im Führerhaus, Griffstangen angesetzt. Länge über Puffer: 9,3 cm. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAINS Modellspiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

nr. 36343

nur € 189,99



Foto n. 6: in serie limitata il Köf III versione DBG degli anni attuali.



Foto n. 7: un vero Köf III nella versione DB AG con radiatore normale.



Foto n. 8: un Kof III nella versione RBG in manovra.

Funzionamento e sottocassa

Come per i Kof II non ci sono cerchiature d'aderenza e la forza di trazione è incrementata da due potenti magneti che (foto n. 9) possono attirare persino un chiodo che spero non perderete sui binari del vostro plastico (!) e che *qui* è servito per dimostrazione.

È importante poi ripulire *regolarmente* i magneti perché raccolgono, viaggiando sui binari di un impianto, aggiuntivi, frammenti, e polvere metallica, come si vede dalla stessa foto.

Dalle prove effettuate la regolarità di marcia è eccezionale, si può poi regolare digitalmente il ritardo di avvio e frenata rendendolo del tutto realistico... manca *solo* il suono del motore per rendere veritiera la manovra, ma per ora i miracoli di miniaturizzazione sono soltanto una ipotesi, anche se esistono mini altoparlanti che entrerebbero nella cabina di questi *trattori*.

Le funzioni digitali sono disgiunte per i due ganci telex. Della loro operatività me ne occuperò nel **Capitolo 72°** Confronto tra sistemi Telex Märklin.

Esiste anche la funzione a doppia accensione delle luci (**doppia A**) da utilizzare durante le manovre negli scali ferroviari veri e in H0.

Il decoder supporta nuovi codici dal n. 1 al 255, ma, superato il codice 80, nessuna vecchia Control Unit li può più manovrare, anche se collegata alla nuova Central Station tramite il dispositivo **art. 60128 (vedi il mio **Capitolo 40° XI parte**).**

Persino con le prime Mobile Station, se NON collegate alle nuove Central **art. 60213/4/5, sono impotenti dopo il codice 80.**

Perciò ripropongo nella tabella seguente quanto ebbi a precisare nel mio **Capitolo 51°:**

brano tratto dal **Capitolo 51°**

Il codice di fabbrica (N. di A. relativo alle DHG 700) è il **72, è tuttavia possibile regolare il decoder, secondo le istruzioni, con un codice che può spaziare da 1 a 255.**

Ecco alcune avvertenze:

- 1) se avete solo la Control Unit NON provate nemmeno a cambiare il codice (oltre il numero 80), tanto non sarebbe possibile.**
- 2) Attenzione: Se vi avessero cambiato il codice, con una delle Central Station, oltre la numerazione 80, NON potrete utilizzare la DHG 500 Vopak con la Control Unit 6021!**
- 3) Con la Central Station 2 (60213/4) potete facilmente modificare il codice, ma solo con la loco posta sul binario di programmazione. Ho così personalmente provato il **numero 82**, che poi è stato accettato anche dalla CS 1. Prima di questa prova avevo provato a cambiare il codice anche tramite la vecchia CS 1 senza riuscirvi, forse perché (...)**

Nota aggiunta: non è possibile modificare il codice con la vecchia Central 1, come ho detto i codici oltre il n. 80, modificati però (dalle nuove CS 2) sono accettati dalla CS 1; il codice di fabbrica mfx di questi nuovi Köf è sempre il numero **23.**

**** data la diffusione nei märklinisti, pressoché totale, del sistema Digitale, non vengono effettuate prove in analogico o con la antiquata centralina 6020 Motorola.***

Le regolazioni del ritardo di accelerazione e frenatura sono possibili con tutte le *central* e sono ben accettate dal decoder di questi Köf III.

Purtroppo con le 6021, le vecchie Control Unit Motorola, la modifica di questi parametri di marcia è veramente macchinosa e a volte, specie con i nuovi FX, è praticamente impossibile.

Relativamente agli FX, le regolazioni sono difficili anche con le Mobile Station 1.

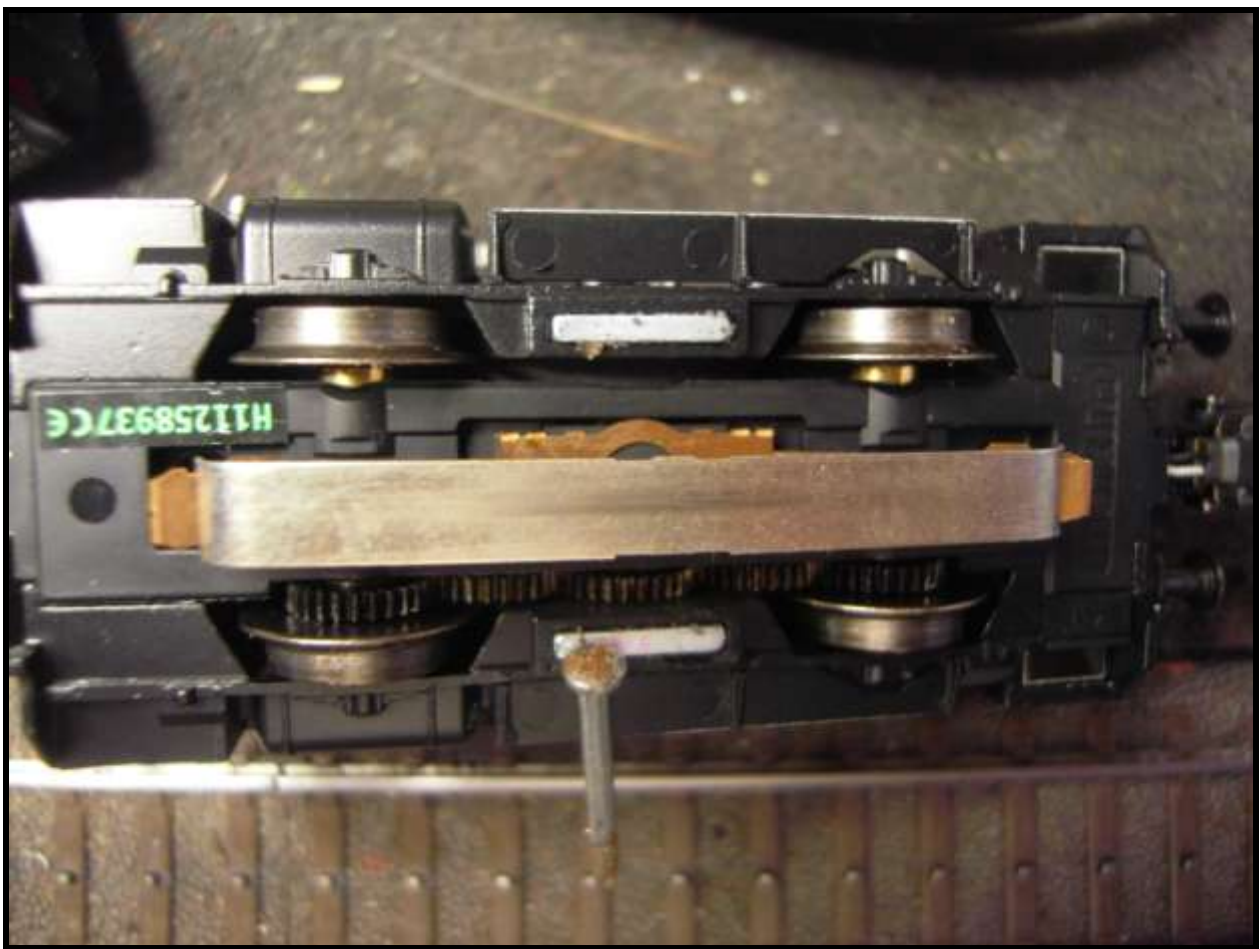


Foto n. 9: il sottocassa di un Kof III con i potenti magneti laterali, un chiodo è stato attirato per dimostrazione.

Aspetto esteriore del nuovo Kof III

Se confrontate le [foto n. 4, n. 5, n. 6, n. 7 e n. 10](#) vi accorgete che, come ormai pratica consolidata sui nuovi modelli, tutti i *mancorrenti* sono applicati a parte, non ne manca nessuno e sono da maneggiare con delicatezza, sia sollevando il modellino dai binari, sia durante la, necessaria, apertura del tetto (vedi in questo stesso Capitolo il paragrafo: **Apertura e chiusura del tettuccio e lubrificazione**).

Dalle [varie foto](#) si nota anche che il pattino non *disturba* più di tanto, coperto alla vista dalle belle pedane tutte zigrinate, laterali, anteriori e posteriori, necessarie al vero per i manovratori. Come spesso avviene per irrobustire i modelli lo *scatolato* delle anteriori è leggermente *sovradimensionato* nello spessore, [foto n. 10](#). Per conto mio le laterali sono *assolutamente da sporcare* nel Kof III versione anni Sessanta... così chiare saranno rimaste solo per qualche giorno dopo l'uscita dalla fabbrica! I tergicristallo sono finissimi e nella [foto n. 5](#) sembrano muoversi... ma è solo un effetto ottico!

Da varie foto si nota che la cabina è dotata, come al vero, di ben 8 finestrini trasparenti (con belle guarnizioni) che lasciano intravedere, è vero, la piastrina del decoder ([foto n. 11 e n. 12](#)), che però riesce, così libera, a smaltire il calore che accompagna il loro funzionamento.



Foto n. 10: i serbatoi bassi e i delicati corrimano da NON toccare!.



Foto n. 11: Kof III, versione DB 1962: mancorrenti applicati a parte, 8 finestrini e decoder visibile.



Foto n. 12: il Köf III, versione DB Cargo, tetto allontanato.

Apertura e chiusura del tettuccio e lubrificazione

Allontanare il tetto è sempre necessario, prima o poi infatti dovrete ingrassare il motore con il grasso Trix (**foto n. 15**) nel punto indicato dalla **foto n. 14**. la copertura è di plastica, diversa da modello a modello per colore e particolari, è retta per semplice incastro (vedi le **foto n. 12 e n. 13**, quest'ultima tratta dal libretto delle istruzioni allegato ai modelli di Köf III).

Aprire o richiudere il tetto può risultare difficile e persino rischioso per i mancorrenti e i deflettori trasparenti, che potrebbero piegarsi o persino danneggiarsi in modo irreparabile. Bisogna perciò trovare un punto di appoggio del pollice e l'indice, per poter esercitare la pur minima pressione tra il tettuccio ed il piccolo corpo della carrozzeria.

La soluzione viene proposta nella **foto n. 16** (confrontate altre **foto** come la **n. 10**): si possono stringere con i polpastrelli (meglio usando dei guanti) i serbatoi sotto la cabina, evitando così di danneggiare i vari corrimano e deflettori, senza bisogno di usare cacciaviti per l'allontanamento della copertura.

*Precisazione: nella **foto n. 16** ho, per ragioni fotografiche, portato leggermente indietro il mio pollice, in realtà per fare forza è meglio stringere i serbatoi nella loro parte centrale, evitando di sfiorare gli aggiuntivi delicati.*

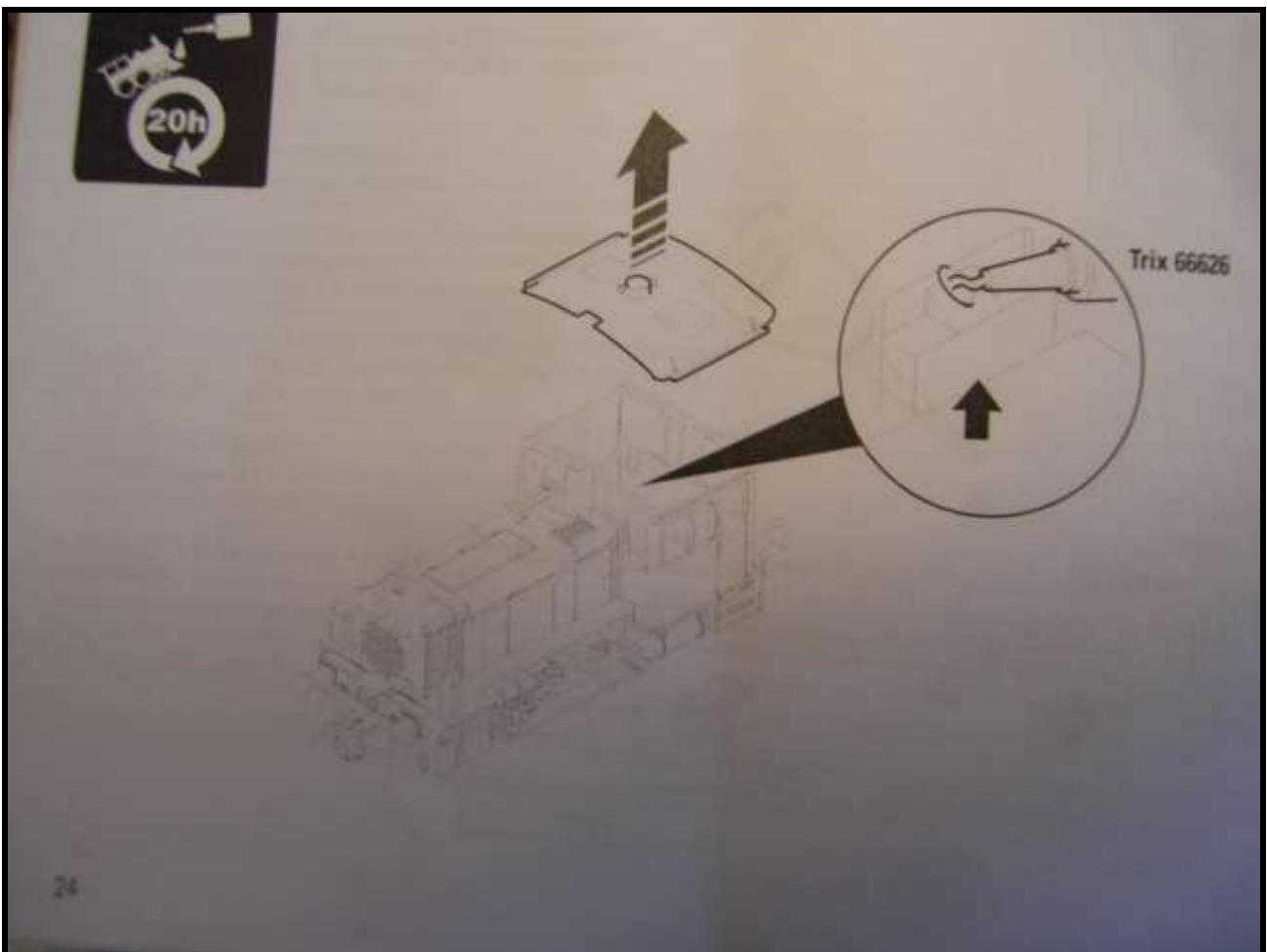


Foto n. 13: le sbiadite istruzioni del Köf III, punto di lubrificazione.



Foto n. 14: il punto di lubrificazione con il grasso Trix.



Foto n. 15: il grasso Trix consigliato dalla Märklin.



Foto n. 16: per aprire o richiudere il tetto stringere sui serbatoi bassi.

Il macchinista (da non incollare!)

Un macchinista, o meglio un mezzo busto, può fare una bella figura se si affaccia dal finestrino, lo si può incollare (a parte) su un piccolo, ma consistente pezzo di trasparente (per evitare che si rovesci facilmente) senza però incollarlo sulla piastrina decoder (foto n. 17).

Il basamento (plexiglas) non deve mai coprire totalmente la piastrina del decoder, perché causerebbe un aumento di temperatura dello stesso.



Foto n. 17: macchinista incollato su una pesante basetta trasparente.
Foto n. x: il Köf III, versione DB Cargo, carro sganciato.

L'aggancio automatico nel modello e nella realtà

Tornate anche alla [foto n. 7](#), come vedete anche nella [foto n. 18](#) i ganci automatici sono, presso le DB, vistosamente colorati in giallo acceso, presumibilmente per motivi antinfortunistici ed informativi per i manovratori. Questi Köf III erano provvisti di una vistosa antenna sul tetto come si vede anche nella 363 della [foto n. 19](#).

Pensate che mentre in H0 il lungo aggancio è statico in [scala 1](#) la Märklin l'ha reso persino mobile (!!) e comandabile da una Central per una pallida idea di quella meraviglia meccanica, abbinata o meno al gancio telex tradizionale, osservate le [foto n. 20, n. 21 e n. 22](#).



Foto n. 18: Köf III di epoca moderna, con aggancio e telecomando (antenna sul tetto)



Foto n. 19: una 363 (derivata dal progetto V 60) con sigla dispari (361/63/65) perchè provvista del telecomando anche se fu applicato sulle 362 intorno al 2000.



Foto n. 20: in scala 1 il gancio è dettagliatissimo e mobile.



Foto n. 21: in scala 1 il gancio automatico è comandato in digital (qui, abbinato al telex modellistico, è leggermente distanziato dal carro).



Foto n. 22: il gancio automatico è comandato in digital e si solleva insieme al telex della scala 1 (foto da Märklin Magazin 3/2011).

Questi ganci automatici, colorati in giallo, sono nella realtà spesso molto sporchi come si vede nella [foto n. 23](#), scattata ad Augsburg nel 2003 dall'amico Marco Palazzo.

Certamente sono di diverso tipo, a secondo del trattore da manovra in cui sono applicati, addentrarsi in quel *ginepraio elettromeccanico* non interessa credo ai modellisti in H0 più di tanto.



Foto n. 23: il gancio automatico, in una 362 fresca di riverniciatura, è già molto sporco per l'uso (foto Marco Palazzo, Augsburg 2003).

Aspetto esteriore del Köf III del 2013

Nel 2013 è arrivato anche un quarto Köf III, ambientato in epoca IV con la livrea blu-oceano avorio, tipica della seconda metà degli anni Settanta dello scorso secolo, marcato 335 105-3, a catalogo come **art. 36341**. Le sue caratteristiche non sono affatto diverse da quelle degli altri trattori da manovra che ho descritto.

Ho effettuato prove anche con carri scorrevoli e leggeri (**foto n. 24**) con ottimi risultati del gancio telex che *appare* persino migliorato.

Ho inserito nell'ultimo Köf III anche i tubi dei freni, con le solite difficoltà (vanno incollati): anche in presenza di curve strette quei tubi non hanno dato problemi e hanno migliorato l'estetica delle testate (nella **foto n. 26** il particolare è evidenziato); così li ho inseriti anche nei fori degli altri due trattori da manovra.

Dopo alcuni mesi di prove non si sono manifestati problemi al decoder o alle funzioni, rimaste identiche agli altri Köf III, nelle **foto** dalla **n. 24** alla **n. 26** momenti delle prove dell'ultimo arrivato.

Curiosa la **foto n. 27**, scovata su Internet, l'Adler in azione mentre proprio un Köf III con la colorazione dopo il 1975 fa manovra.



Foto n. 24: un nuovo Köf III nella versione a metà degli anni Settanta.



Foto n. 25: il nuovo Köf III tra diesel con livrea simile.



Foto n. 26: il Köf III del 2013 in sosta nel deposito merci di Vibaden.



Foto n. 27: il Köf III in manovra mentre si muove la Adler!

In conclusione

Debbo per correttezza, che spero apprezzerete, segnalare che uno dei tre Köf III in mio possesso ([art. 36340](#) d'epoca V/VI) è stato rinviato in Germania per la riparazione/sostituzione del suo decoder che, improvvisamente, dopo che il modellino, che era stato riposto in vetrina (funzionante), alla riaccensione non ha più dato segni di... vita digitale: ignare totalmente le cause.

Ovviamente il tutto è stato riparato e reso in garanzia.

A parte l'episodio questo, e l'altro Köf III, abbinato a due carri ([art. 26340](#)) non hanno più dato ulteriori problemi, come vedrete anche dalle mie lunghe prove, descritte nel [Capitolo 72° "Confronto tra sistemi Telex Märklin"](#), il solo limite operativo del nuovo telex (di 3° tipo) sta nella consistenza (peso/massa) del convoglio da movimentare: più questi è infatti leggero e meno c'è la certezza del funzionamento.

Avevo dei dubbi sulla possibilità di utilizzare nelle cosiddette *selle di lancio* questo aggancio/sgancio, ma sono stati tutti fugati e, vi rimando comunque all'approfondimento del [Capitolo 72°](#) già citato ([foto n. 28](#)).



[Foto n. 28: la "sella di lancio" sul banco di prova \(capitolo 72°\).](#)

Ricordo inoltre che, da varie foto reali, si può tranquillamente usare questi *trattori* per spostamenti di pochi carri anche in linea.

Infine, per chi mastica un po' di francese, *una curiosa svista* solo in quella Lingua (neanche fosse la prima!) nel libretto delle istruzioni di tutti questi Köf Märklin che, nell'iniziale *Informations concernant la locomotive réelle*, il pezzo termina parlando delle 042 (a vapore!?)... no comment.

Quanto pesano e ricambistica

Locomotore	Köf III art. 26340/36340/36343 ecc
peso	154/158 grammi
pattino	E 144133
cerchiature	<i>assenti</i>
illuminazione	Con led
carboncini	Assenti nel motore E 180465

Nota: causa la diversità dei modelli altri particolari come il tettuccio e il gancio (non funzionante) automatico sono numerati diversamente per ciascun modello.

Questo 70° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 73 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

