

IL NUOVO COCCODRILLO DEL 2013

(si ringraziano i modellisti Mauro Cozza ed Enrico Gaetano)

**Märklin art. 3015, 39560, 39565, 37565 e
37566**

ULTERIORE 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 .



Foto n. 1: l'antesignano dei coccodrilli in H0 il 3015 di Enrico Gaetano sui binari di Vibaden.

Nel **68° Capitolo** mi sono occupato della storia dei “Coccodrilli”, del famosissimo modello **CCS 800**, poi **3015**, di quelli che si sono susseguiti con diverse *migliorie*, come uno dei miei 2 *Coccodrilli* (**foto n. 2**), sino al Coccodrillo sonoro del 2011, **art. 39565**, gentilmente portato al mio Vibaden dall'amico e collaboratore Mauro Cozza di Terni (**foto n. 3**).



Foto n. 2: versione del Ce 6/8 III 14310 sui binari di Vibaden.

ARRIVA LA “ VOCE DEL COCCODRILLO”
(SUNTO TRATTO DAL **CAPITOLO 68°**)

Nell’ottobre 2011 arriva (...) il nuovo “Coccodrillo” (**foto n. 3**). (...) Per sommi capi ecco quanto è emerso.

Il tetto è correttamente realizzato (...), solo i pantografi (**foto n. 4**) hanno uno strisciante che non corrisponde al vero e che deborda generosamente, consentendo (*N. di A. anche ai modelli dal 2001 in poi*) l’uso anche sotto la nuova catenaria tedesca (purché tirata, s’intende, accuratamente, vedi anche la **foto n. 5**).

(...) 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.

Così scrivevo un paio d’anni fa.

Allora non avemmo tempo con l’amico Mauro di verificare la forza di trazione, ma la tabella (tratta dal **31° Capitolo**) non lascia dubbi: i motori C-Sinus non erano molto *performanti*, però erano molto dolci all’avvio e nella frenata; specialmente nei *coccodrilli* con il primo C-Sinus la forza di trazione era scarsa se confrontata con quella di una 212 con motore a trazione su un solo carrello, sistema con albero di

trasmissione ad H, risalente al 1969; se confrontiamo poi la nuova 212 del 2012 con il mio Ce 6/8 III la differenza in grammi è abissale! Ribadisco però che quegli *apparentemente miseri* 46 g sono per la verità sufficienti a far fare bella figura ad una macchina che debba affrontare salite non eccessive, come ho già ampiamente riferito nel mio **68° Capitolo**.

TABELLA TRATTA DAL 31° CAPITOLO

“Cocodrillo” proprietario Enrico Gaetano	Grammi 185 art. 3015
212 105-1 mfx cod. 20	Grammi 150 art. 37000
212 349-5 (m. magn. permanente) cod. 49	Grammi 98 (art 3147 elaborato)*
Br 52 3407 mfx cod. 51	Grammi 97 art. 37151
Ce 6/8III14310 (1° C-Sinus) cod. 58	Grammi 46 art. 39560
290 188-2 (Compact Sinus) mfx cod. 63	Grammi 45 art. 37901 mfx



Foto n. 3: il Cocodrillo, del 2011, di Mauro Cozza a Vibaden.

FINE DEL MOTORE SOFT-DRIVE-SINUS

Per il cocodrillo del 2011 la Casa di Göppingen ha utilizzato il motore *Soft-Drive-Sinus* di terza generazione, ma la trazione era comunque su di un solo carrello e ciò, è notorio penalizza sempre un modello, fate il

raffronto con il famosissimo **3015** che, al di là delle approssimazioni di scala, avendo la trazione su tutti gli assi riesce a tirare 185 g (!) sul mio banco dinamometrico.

Nel 2012 fu annunciato che il motore Soft sarebbe stato per l'ultima volta applicato sui *cocchi*, cioè uno *svuotamagazzino* come dico io. Corrono le voci più varie su questa *fine*, ma è certo che la totalità dei nuovi o vecchi modelli viene prodotta con la sigla **37** e non più **39**.

Auspico che l'Assistenza Märklin sia nei prossimi anni all'altezza del compito che quasi sempre ha svolto con serietà... spero almeno che gli eventuali motori fallati (o consumati dall'uso) possano essere sostituiti con i nuovi che sono oramai da anni in produzione.

I COCCODRILLI DEL 2013, LA CONFEZIONE DOPPIA

Nel 2013 arriva la notizia dell'uscita di un altro modello diverso, e completamente rinnovato del gigante svizzero...

Di nuovo nel 2013 Mauro Cozza acquista uno dei 2 modelli della *super confezione* **art. 37565** e, non appena possibile, mi raggiunge a Vibaden, cioè a Mugnano di Perugia, per delle nuove prove.

La suddetta confezione era fornita di ben due *Coccodrilli*, la **sigla 37** indica che è stato abbandonato il motore Soft-Drive Sinus per 2 *motori compatti*, parlo al plurale perché in ogni carrello vi è un motore, cosa che conferisce al modello una più che adeguata forza di trazione.

Ricordo infine che vi è un terzo Coccodrillo un Be 6/8 II: l'**art. 37566** austriaco, nel senso che è un locomotiva da museo della ÖGEG. Si distingue dagli altri due per l'assenza di una porta per lato agibile in quanto mancano i corrimano e le scalette d'accesso e per la vistosa colorazione arancione delle bielle.

CONFRONTI ESTETICI TRA COCCODRILLI

Questi *cocchi* del 2013 sono *totalmente nuovi esteticamente* perché della serie Ce 6/8 II svizzera, dotati di una trasmissione con vistose bielle triangolari (confronta le **foto n. 4 e n. 5**).

Si noti poi, confrontando le **foto n. 2, n. 3 e n. 5**, che il nuovo Ce 6/8 II ha i respingenti a stelo, mentre il secondo modello li ha a manicotto come del resto a manicotto li avevano almeno i vecchi modelli del 2001 e 2011. Non sono andato a ricercare se ci siano già state varianti nei modelli passati, e non credo che la cosa sia importante, di certo i più accurati modelli in scala 1 da tempo erano dotati di respingenti a stelo, ovviamente molleggiati.



Foto n. 4: le bielle del Ce 6/8 III del 2001 art. 39560.



Foto n. 5: le bielle triangolari del Ce 6/8 II del 2013 art. 37565.

CONFRONTO FRA “IMPERIALI” E PANTOGRAFI

La parte superiore dei modelli precedenti non era malvagia, a parte i primi, usciti nel 1976 che erano veramente *osцени*, soprattutto per i pantografi pseudo tedeschi (leggete quanto ho avuto modo di riferire nel mio **Capitolo 87°** del 2013/2014 sui modelli di locomotori elettrici DB). Invece i pantografi in tutti questi *coccodrilli* sembrano sollevati, a parte un rinforzo centrale, necessario per la vite e per il contatto elettrico (*quanto mai inutile con il sistema digitale*).

Le **molle** dei pantografi sono 2, mentre al vero sono 4 e se fosse stato rispettato tale particolare, non certo di scarsa importanza, i modelli ne avrebbero risentito positivamente, in quanto queste avrebbero ancor più mascherato la bruttura della vite centrale (**foto n. 7, n. 9 e n. 10**).

ADATTAMENTI MODELLISTICI DEI PANTOGRAFI

Lo **strisciante**, adattato ad un uso sotto catenarie... tedesche, non era bello né nei modelli precedenti, né tanto meno in questi ultimi perché privo della barra di rinforzo, nei modelli di Ce 6/8 II e III degli anni Venti, poi, avrebbe dovuto essere molto arcuato, confronta quindi le **foto n. 6 e n. 7**.



Foto n. 6: pantografo con strisciante arcuato e barra di rinforzo in un vero coccodrillo serie Ce 6/8 II (foto dal pre-catalogo Märklin).

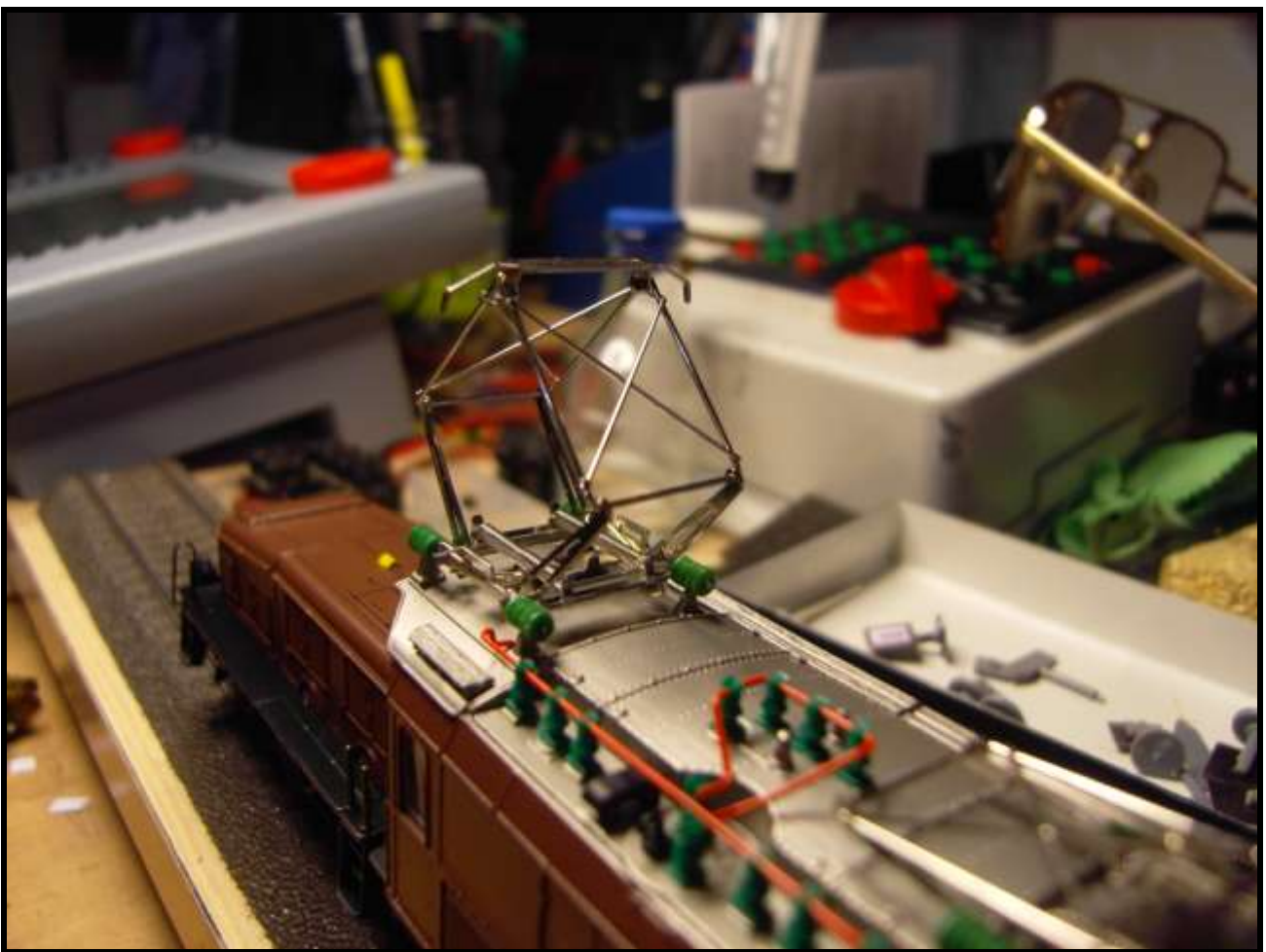


Foto n. 7: pantografo con strisciante modificato ad uso modellistico.

Certo il **passaggio** sotto la linea aerea DB non sarebbe stato possibile se fosse stata rispettata la ristrettezza dei veri “svizzeri”, del resto da tempo non vengono più forniti nelle loco elettriche serie Re 460 gli striscianti corti che, essendo *a scomparsa* sui tetti di quelle macchine, erano necessari perché in posizione chiusa non debordassero in modo irrealistico (**foto n. 8**), evidentemente la finezza modellistica non ha avuto il successo sperato... comunque nella **foto n. 9**, presa dall’alto, si comprende bene quanto fosse necessario nei cocodrilli *allungare lo strisciante* affinché non uscisse dalla poligonazione della catenaria DB.



Foto n. 8: una Re 460 con striscianti corti *a scomparsa svizzeri*.

I **pantografi** sono ottenuti con delle sbarre tranciate che, se l'archetto è in posizione aperta si notano poco, ma in posizione abbassata, e con la foto macro, purtroppo manifestano la loro piattezza che è ovvio non avrebbe se fossero realizzati come al vero con elementi tubolari.

Nelle **foto n. 5, n. 7** e soprattutto nelle **foto n. 10** e **n. 12** e nel confronto con quelli *veri* del Be 6/8 III 13302, macchina nota anche per una sua "gita" in Germania, della **foto n. 13**, si comprende quanto in scala H0 si debba, per rendere un particolare robusto, derogare dalla scala perfetta. Un giudizio su questi archetti è quantomeno critico e, essendo questi modelli totalmente rinnovati, si poteva sperimentare qualcosa di meno *giocattolESCO*.

Già ho avuto modo di riferire che tutti gli isolatori e i cavi di tensione sembrano al loro posto, nel modello nuovo sono posizionati in modo correttamente diverso, confronta le **foto n. 9, n. 10 e n. 11**.



Foto n. 9: passaggio di un Ce 6/8 III sotto la nuova catenaria DB.

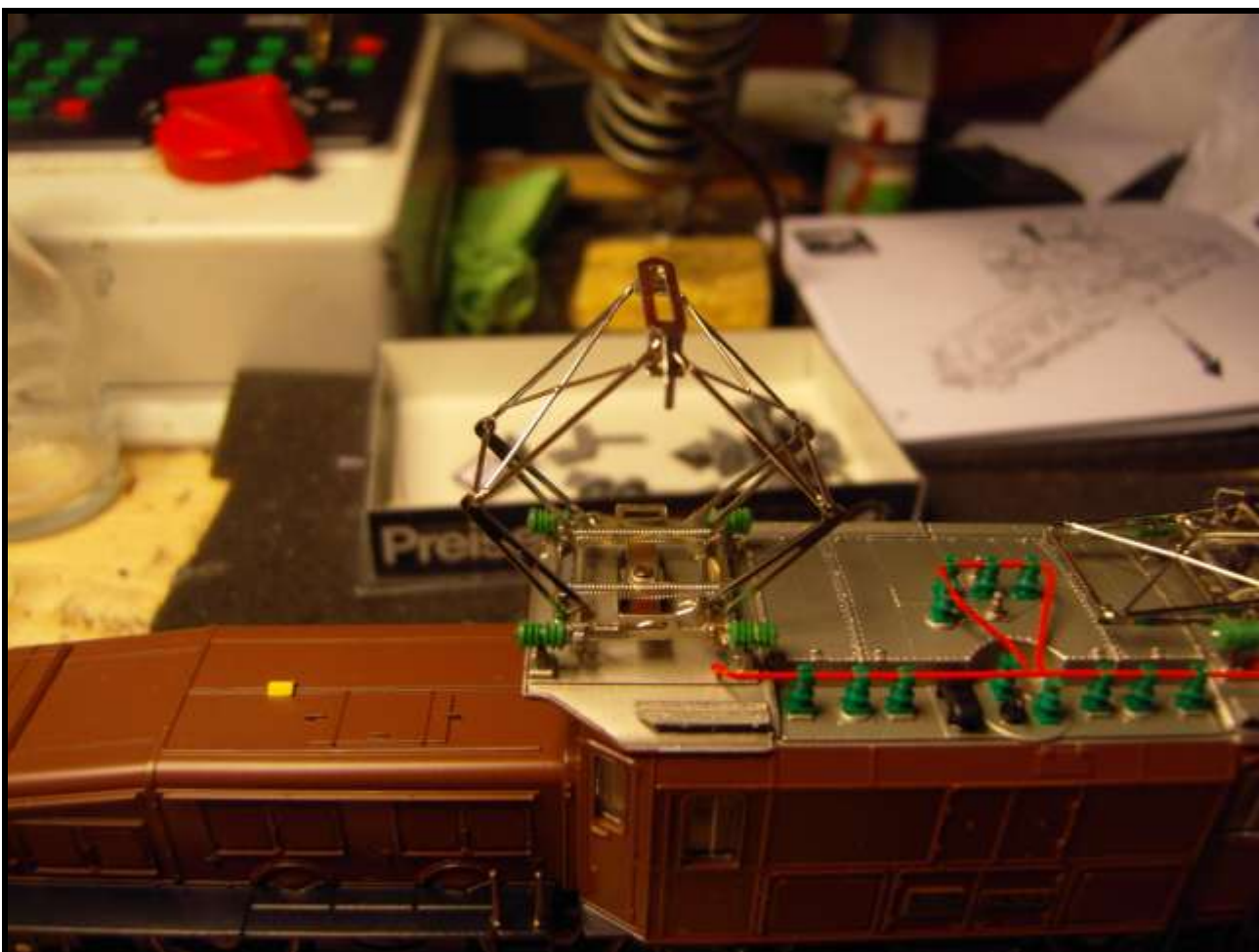


Foto n. 10: imperiale del Ce 6/8 III del 2011, le molle dei pantografi sono solo 2, i corrimano stampati lungo le fiancate.



Foto n. 11: imperiale del Ce 6/8 II del 2013, i cavi sono in posizione diversa rispetto ai Ce 6/8 III, ma le molle sono sempre solo 2.



Foto n. 12: pantografi abbassati del Ce 6/8 II del 2013.

SMONTAGGIO DEL MANTELLO

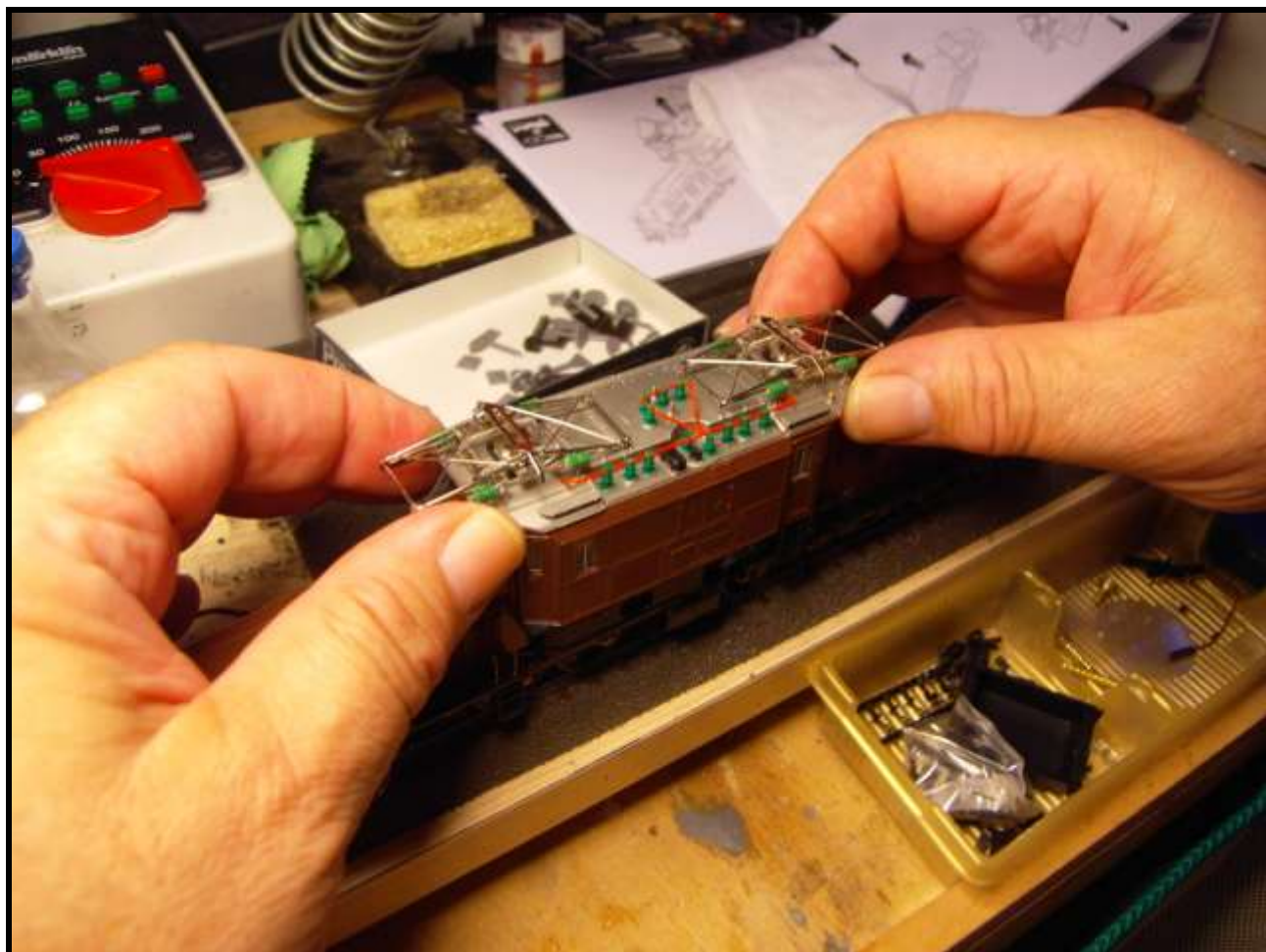


Foto n. 13: nel Ce 6/8 II del 2013 NON è possibile esercitare una pressione come nella foto scattata per il Ce 6/8 III.

Nelle **foto n. 11 e n. 12** si vede bene che ai 4 spigoli del tetto è stata aggiunta la riproduzione delle griglie (fotoincise) antinfortunistiche, se si operasse per lo smontaggio del mantello come per i vecchi Ce 6/8 III (**foto n. 13**) si correrebbe il serio rischio di danneggiare quelle griglie delicate. Intendiamoci, con Mauro non abbiamo avuto tempo per smontare la parte centrale, me ne scuso, ma l'amico mi ha comunicato che secondo le istruzioni la nuova macchina si smonta con le stesse modalità dei modelli precedenti... altro dirvi non so.

Se osservate bene la **foto n. 14** del *vero* Be 6/8 III 13302 vi accorgete che quelle griglie sono anche più fini di quelle del modello in H0, per i soliti limiti imposti dalla scala.

CONFRONTO FRA CORRIMANO



Foto n. 14: il vero, Be 6/8 III 13302 e i suoi finissimi corrimano.

Inoltre, e c'era da aspettarselo, i **corrimani** ora sono riportati lungo tutto il modello.

Nelle **foto n. 10 e 15** si capisce quanto fossero brutti precedentemente tali appigli, anteriormente, e si nota bene nella **foto n. 15**, potevano *anche passare* per corrimano... ma lateralmente erano tanto osceni da sembrare delle *alette*, io vi giuro, non avevo mai capito che fossero una riproduzione di corrimano ben distanziati dalla carrozzeria, soltanto grazie al coccodrillo di Enrico Gaetano (**foto n. 1** e altre nel **Capitolo 68°**) mi resi conto che, come per i coccodrilli tedeschi (E 94 poi 194), si era pensato di stamparli, e malamente, sulla carrozzeria.

Per i 194 si poteva ovviare come vedete nella **foto n. 16** grazie ad un paziente lavoro che non raccomando a nessuno, ma per i giganti SBB era praticamente impossibile eliminare tutti quegli spunzoni (con cosa poi?) e riverniciare dopo aver applicato dei corrimano auto costruiti. Assolutamente impensabile...!

Come avvenuto per le nuove 212 e V 100.10 delle DB (**Capitolo 76°**), la Märklin non ha commesso l'errore di *perseverare* e gli appigli sono ora tutti riportati, sovradimensionati, certo (**foto n. 17**), ma almeno...



Foto n. 15: il Be 6/8 III 13302 Märklin modello base del 1976.



Foto n. 16: un raro 194 091-5 variante in piccola serie del modello Märklin art. 3022 del 1970, con corrimano riportati sopra i panconi anteriori dal sottoscritto.



Foto n. 17: i nuovi corrimano del Ce 6/8 II del 2013.

PROVE A VIBADEN

La Central Station 2 non ha certo faticato a riconoscere il nuovo *rettile*, nel mio caso l'icona non è apparsa, ma non posso dir altro dato che da molti mesi non aggiorno la mia CS 2. Le funzioni sono state provate, ma non sono sempre ben comprensibili, consiglieri a tutti i possessori di questi *cocodrilli* di consultare il libretto delle istruzioni, in italiano, che di norma è ben fatto: al contrario del cartaceo che da *eoni* ciancia *per esempio* di una pseudo funzione **stridore dei freni da**, lì è correttamente indicato con un **esclusione dello stridio dei freni...** e da sempre!

Le prove specifiche sono durate circa venti minuti e sono sintetizzate con le **foto n. 18, n. 21, n. 22 e n. 23**.

Nessuna incertezza nella marcia è stata rilevata sia nelle curve ampie che in quelle strette dello scalo merci e il Ce 6/8 II ha superato deviatori inglesi, deviatori stretti e ampi senza problemi.



Foto n. 18: il 37565, Ce 6/8 Il 14268 entra a Vibaden, dopo il riconoscimento della Central Station 2.

SUPERATO IL PROBLEMA DELLO SCAMBIO INGLESE

Anche escludendo i suoni, abbastanza complessi e quindi fastidiosi se si voglia controllare la capacità di un mezzo così pesante ad affrontare un deviatoio complicato come quello inglese, **art. 24624** della gamma “C” (o a X, come qualcuno dice) non ho riscontrato *rumori sospetti*, debbo anzi dire che la trasmissione su tutti gli assi rende tranquillo il transito (**foto n. 19**) proprio su quei punti dove anni fa persino un ICE 1 aveva difficoltà di transito se affrontava quel tipo di deviatoio con la motrice al traino di sette od otto carrozze (la seconda motrice era folle e quindi pesava) e si apprezzava in quei momenti che un locomotore Märklin avesse la trasmissione su tutti gli assi (allora era rarissimo) o, due motrici, come accadeva per il bel VT 11.5 che vedete nel mio vecchio impianto di *Vibaden 2* mentre affronta una serie di *scambi inglesi* (**foto n. 20**, scattata il 4 ottobre 2003 da Marco Palazzo).

Per tale motivo in sede di progettazione del mio plastico attuale ho evitato appositamente che i deviatoio a incrocio fossero in prossimità di tratte da percorrere a velocità sostenuta al traino di convogli completi e pesanti, al contrario, nel piccolo scalo merci, una loco a vapore o

diesel da manovra non traina mai più di 4 o 5 carri alla volta e non si trova in difficoltà.

Preciso che *l'inglese* è quanto mai ostico ad essere affrontato nella via diritta, mentre non dà nessun problema se posizionato curvo. Speravo che avendo io acquistato ben quattro **24624** nel lontano 1998, per forza quindi appartenenti alla prima serie costruttiva, il difetto fosse a ciò dovuto, ma recentemente ho dovuto rottamare uno di quei veterani ed il *nuovo arrivato* dà gli stessi problemi perché il pattino, gioia e dolore di noi affezionati del sicuro *sistema a tre conduttori*, fa sollevare leggermente le ruote di macchine con un solo carrello motore (esempi per tutti le 212 e le 216 vecchio tipo, le 111, le 120 ecc) vanificando in parte la loro forza trazione perchè le *cerchiature di aderenza* non sono, in quel punto centrale del deviatoio, più perfettamente aderenti.



Foto n. 19: il 37565, Ce 6/8 Il 14268 nello scalo merci di Vibaden ha superato brillantemente tutti i deviatoi doppi o inglesi.



Foto n. 20: il 37605, VT 11.5 del 2003, nonostante il grande peso delle sue carrozze metalliche, riusciva a transitare senza incertezze sugli scambi inglesi di *Vibaden 2* grazie alla doppia motorizzazione.



Foto n. 21: il 37565, Ce 6/8 Il 14268 al PXL di Vibaden.



Foto n. 22: il 37565, Ce 6/8 Il 14268 affronta le curve ampie.



Foto n. 23: il 37565, Ce 6/8 Il 14268 in una curva stretta di Vibaden.

Nel ringraziare sentitamente il Professor Mauro Cozza per la essenziale collaborazione... ricordo che questo 88° Capitolo è stato controllato, nelle sue varie parti, circa 28 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 stomba”

Gian Piero Cannata

Per chiarimenti e segnalazioni potete telefonarmi al 3476757098

*** alla memoria del Prof. Don Pietro Cammarano insegnante a Villa Sora, Istituto Salesiano di Frascati (Roma)**

