



Im direkten Vergleich: hinten die in den 1980er-Jahren gefertigte Be 6/8¹ 13254, vorne die aktuelle Krokodil-Variante als Be 6/8¹ 13265 aus diesem Jahr.

Mechanik

Nach der Demontage des Gehäuses kommt prinzipiell Vertrautes zum Vorschein. Offensichtlich betrifft die Überarbeitung in erster Linie die Elektrik des Modells. Auffällig ist, ein anderer Motor wurde verbaut, das neue Triebwerk ist nun fünfpolig, der Anker ist schräg genutet. Die Achse mit den Haftreifen ist nun in die Mitte des jeweiligen Antriebsgestells gerückt. Diese Achsen sind über Zahnräder direkt angetrieben, während die verbliebenen vier Achsen ohne Zahnradverbindung über die Gestänge mitgenommen werden. Durch diese kleine, aber sehr wirkungsvolle Massnahme ergibt sich insgesamt ein wesentlich ruhigerer Lauf der Maschine. Der nun fünfpolige Motor wirkt beidseitig über Schnecken-Zahn-

rad-Kombinationen auf die in den Antriebsgruppen untergebrachten Getriebe. Hier hat man sich im Gegensatz zum Urkrokodil für eine andere Materialauswahl entschieden. Die Schnecken sind nun aus Messing, die Getriebebezhnräder aus Kunststoff gefertigt. Aus Platzgründen musste leider auch in der überarbeiteten Version auf Schwungmassen verzichtet werden. Die beiden Antriebsgestelle sind beweglich am mittleren Chassis gelagert. So ergibt sich eine sehr gute Kurvengängigkeit auch in kleineren Radien, hinunter bis zum Arnold-Radius 1 (190 mm). Die Masse der Räder und Achsen sind NEM-konform ausgeführt. So hat sich Arnold beim Rad-satzinnenmass mit 7,5 mm für den goldenen Mittelweg entschieden. Die Norm gibt

7,4 mm bis 7,6 mm vor. Das Modell ist beidseitig mit je einer N-Standardkupplung ausgerüstet. Sie ist nach alter Väter Sitte befestigt. Eine Kupplungsaufnahme nach NEM, die ein leichtes Umrüsten auf Kurzkupplungssysteme ermöglicht hätte, hat man dem Modell im Zuge dieser weiteren Überarbeitung leider nicht gegönnt.

Elektronik

Hier sind, wie bereits erwähnt, die umfangreichsten Änderungen zu verzeichnen. Das ursprüngliche Krokodil stammt aus einer Zeit, in der SMD-LED oder digital nicht unbedingt zum Wortschatz des Modellbahners allgemein, geschweige denn zum Wortschatz des N-Modellbahners im Speziellen gehörten. So verwendeten die Hornby-Konstrukteure viel Aufwand für die Digital-eignung des N-Maschinchens. Die Schnittstelle ist fliegend unter einem der Vorbauten untergebracht und mit einem Zopf von Litzen mit der Hauptplatine im Mittelteil der Lok verbunden. Die digitale Variante hat von Haus aus einen ESU-Decoder des Typs LokPilot 5 nano DCC eingesteckt. Die Platine mit Entstördrossel ist, auf einem Dorn fixiert, unter dem Gehäuse des anderen Vorbaus platziert. Dort fand auch noch ein kleiner Energiespeicher seinen Platz. Bei der digitalen Variante wurde der Entstörkondensator weggelassen, um die Regelcharakteristik des Decoders nicht negativ zu beeinflussen. Auch diese Platine ist über Litzen mit dem Mittelteil verbunden. Nicht genug der Litzen: Auch die auf SMD-LED umgestellte Beleuchtung der Spitzensignale ist, Sie ahnen es vermutlich schon, mittels Litzen mit der Hauptplatine in Verbindung. Die Spitzensignale des Rangier-



Die Frontbeleuchtung am alten Krokodil (hinten) und an der neuen Version (vorne) im Vergleich.