

Locomotive électrique série Ce 6/8 I

Echelle I

**Marque :** MARKLIN**Référence :** MAR-55526**Points de fidélité offerts :** 2445**Prix :** 3,490.00€ TTC**Critères associés :***Marque :* Marklin*Echelle :* 1 : 1/32*Locomotive :* Electrique_2 rails*Version :* Digital**Descriptif :**

Modèle réel: [Locomotive-musée Ce 6/8 I de la SBB Historic en livrée marron foncé, état de service actuel de l'époque VI. Numéro d'immatriculation 14201.](#) Highlights Version entièrement nouvelle en zinc injecté avec pièces en laiton moulées par coulée centrifuge rapportées. Modèle pro superdétaillé. En mode numérique, les pantographes motorisés peuvent être relevés ou abaissés. Attelage Telex à l'avant et à l'arrière, commutable en mode numérique. Très vaste palette de bruitages. Condensateur tampon. Attelages à vis pour l'avant et l'arrière fournis.

Modèle réduit : Construction entièrement nouvelle, châssis avec cadre principal et superstructure de la loco en zinc injecté.

Nombreuses pièces rapportées en laiton, moulées par coulée centrifuge.

Décodeur numérique mfx avec jusqu'à 32 fonctions, condensateur tampon intégré, motorisation régulée haute performance et nombreuses fonctions sonores telles que bruitage de marche, aérateurs, sifflet de la loco, annonce multiarrêt, annonce en gare, bruitages d'ambiance en gare, etc.

Exploitation possible sous courant alternatif, courant continu, Märklin Digital et DCC.

Moteurs haute-performance avec entraînement de tous les essieux.

En mode numérique, les pantographes motorisés peuvent être relevés ou abaissés.

Inversion du fanal LED blanc en fonction du sens de marche, fonction permanente en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique.

Éclairage blanc assuré par LED dans les postes de conduite, commutation en fonction du sens de marche.

Commutation possible de l'éclairage dans le compartiment des machines.

Inversion des feux selon réglementation suisse rouge/blanc, commutation distincte possible du signal avant de marche à contre-voie.

Portes du poste de conduite fonctionnelles, aménagement intérieur, poste de conduite 1 avec figurine représentant le mécanicien.

Mains montoires en métal et nombreux autres détails rapportés tels que :

Plaques, essuie-glaces, sifflet, etc. Traverses porte-tampons avec tampons à ressorts et conduites de frein rapportées.

A l'arrière, attelage Telex télécommandable monté de série ; à l'avant, attelage à vis.

Les attelages peuvent tous deux être échangés (attelages de rechange fournis).

Rayon minimal d'inscription en courbe: 1020 mm.

Longueur h.t. 60,3 cm.

Poids : 6,1 kg

Afin de choisir des machines adaptées pour l'exploitation électrique sur la ligne du Saint-Gothard, l'industrie suisse livra en 1919 quatre locomotives d'essai pour différentes affectations, dont la Fc 2x3/4 (Ce 6/81 à partir de 1920) pour trains marchandises. C'était une locomotive pour trains marchandise (1'C)(C1') tenant compte des caractéristiques particulières de la ligne du Saint-Gothard qui pouvait, pour une déclivité allant jusqu'à 12 %, remorquer une charge maximale de 860 t. La caisse de la loco reposait sur deux bogies moteurs à trois essieux, qui étaient respectivement entraînés par deux moteurs de traction via arbre secondaire de renvoi, bielles motrices et couplées. Prévue à l'origine comme machine à seulement six essieux, la partie électrique s'avéra si lourde qu'il fallut ajouter deux essieux porteurs ainsi que des petits capots. Ces derniers valurent rapidement à la machine le surnom de « Köfferli-Lok » (loco-valise) mais celui de « Schlotterbeck » (flageolante) fut également adopté plus tard à cause de sa marche désaxée. La Ce 6/8I 12201 (14201 à partir de 1930) circula sur le Saint Gothard entre 1921 et 1938. Elle partit ensuite à Bâle où elle fit ses preuves dans le service marchandises lourd. Suite à des utilisations de plus en plus rares jusqu'en 1967, elle fut progressivement retirée du service régulier. Pièce historique unique, elle devait toutefois être conservée et fut confiée au dépôt de Berne pour des essais de frein. Une excellente révision des organes de roulement entreprise en 1968 dans l'atelier principal d'Yverdon offrit subitement à la vétérane des qualités de roulement meilleures que jamais. Après avoir parcouru 2 500 000 km, la locomotive fut finalement réformée fin mai 1982. Pendant de longues années, elle rappela alors l'époque pionnière de la traction électrique aux CFF, au musée des transports de Lucerne. Aujourd'hui, elle est exposée au dépôt d'Erstfeld où la SBB Historic Team Erstfeld en prend grand soin.

Fanal	Attelage Telex arrière	Bruit.loco.électr.	Sifflet de locomotive	Pantographe 1
Pantographe 2	Ecl.cab.cond.	Sablage	Commde directe	Grincement de frein
désactivé	Éclairage intérieur couloir	Echappement de l'air comprimé		Fonction d'éclairage
Fonction d'éclairage	Special sound function	Special sound function	Special sound function	Special sound
function	Special sound function	Commutateur principal	Fermeture des portes	
Bruitage d'environnement	Compresseur	Sifflet de manœuvre	Aérateurs	Sifflet du
contrôleur	Vitesse de manœuvre	Special sound function	Special sound function	
Special sound function	Special sound function	Joint de rail	Attelage Telex avant	

[Lien vers la fiche du produit](#)