

Locomotive lourde électrique Re 6/6 II comme Re 620 des chemins de fer fédéraux suisses (CFF)

ECHELLE HO Epoque VI

**Marque :** TRIX**Référence :** TRI-22883**Points de fidélité offerts :** 369**Prix :** 369.00€ TTC**Critères associés :***Marque :* Trix*Echelle :* HO : 1/87*Locomotive :* Electrique_2 rails*Epoque :* Epoque VI*Version :* Digital**Descriptif :**

22883 Locomotive lourde électrique Re 6/6 II comme Re 620 des chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
Highlights Pour la première fois avec moteur central entraînant les 4 essieux via cardan dans les deux bogies extérieurs. Châssis et superstructure en métal lourd. Avec décodeur numérique mfx et diverses fonctions sonores. Sélection distincte du feu de grande portée, de l'éclairage du poste de conduite et de l'éclairage du compartiment des machines respectivement possible en mode numérique. **Modèle réel :** Locomotive lourde électrique Re 6/6 II comme Re 620 des chemins de fer fédéraux suisses (CFF), affectée au service marchandises SBB Cargo. Version en livrée de base rouge feu/bleu ultramarin. Lampes frontales rectangulaires, prises UIC, mains montoirs frontales obliques, avec porte de maintenance pour climatisation sur l'un des côtés de la locomotive. Numéro d'immatriculation de la loco 620 011-7, avec blason "Rüti ZH". État de service actuel vers 2019.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur réglé haute performance avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs (respectivement deux essieux dans les deux bogies externes) entraînés via arbre cardans. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et du feu blanc de fin de convoi (inversion selon réglementation suisse) en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection distincte du fanal aux extrémités 2 et 1 de la locomotive possible en mode numérique. Quand le fanal est éteint des deux côtés de la loco, le double feu A est allumé des deux côtés. Commutation de l'éclairage pour 2 feux rouges de fin de convoi possible. Sélection distincte des feux de grande portée, de l'éclairage du poste de conduite et de l'éclairage du compartiment des machines respectivement possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoirs en métal rapportées.

Attelages échangeables contre tabliers frontaux détaillés. Rayon minimal d'inscription en courbe : 360 mm. Longueur h.t. 22,2 cm.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37327.

Elle fut et reste quelque chose d'extraordinaire – la Re 6/6 des chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Longtemps, elle passa même pour être la locomotive électrique la plus puissante du monde et ce prédictat est d'ailleurs toujours valable en Suisse. Naturellement cette puissance de 8020 kW ne pouvait être assumée que par six essieux, la disposition d'essieux BBB adoptée - qui permettait de combiner la traction correspondante avec de bonnes qualités de roulement - étant toutefois inhabituelle en Europe centrale. Le bogie central devait donc présenter un jeu latéral adéquat et les trois bogies devaient être reliés entre eux par des attaches croisées élastiques. Sur la base de ce cahier des charges, les CFF commandèrent en 1969 quatre prototypes différents à la SLM (partie mécanique) et la BBC (partie électrique). Ces quatre machines purent être mises en service à l'automne 1972 puis largement mises à l'épreuve. Lorsqu'une version définitive commença à se profiler, les CFF commandèrent dès le 23 février 1973 45 locomotives de série Re 6/6 à SLM/BBC. Ces machines furent livrées entre 1975 et 1977. Suivit immédiatement la livraison de la seconde série de 40 Re 6/6 (N° 11650 à 11689), de fin 1977 à fin 1980. A partir de ce moment, les lourds EC, IC et trains rapides, ainsi que les trains marchandises les plus lourds (jusqu'à 1600 tonnes) devinrent le domaine de la Re 6/6 sur les lignes du Saint-Gothard et du Simplon. Aujourd'hui encore, la vision d'une Re 6/6 en train de gravir les rampes du Saint-Gothard en remorquant un long train marchandises reste impressionnante. Plus impressionnante encore : la « Re 10/10 », la double traction constituée d'une Re 4/4 II et d'une Re 6/6, devenue presque standard, du moins sur la ligne du Saint-Gothard. La puissance de cette combinaison est limitée uniquement par la charge maximale au crochet de traction de 1400 tonnes pour une déclivité de 26 pour mille. Les deux locomotives seraient sinon tout à fait capables de gravir la montagne en remorquant quelques centaines de tonnes supplémentaires. De nombreux mécaniciens ne jurent que par les dix essieux moteurs et le poids honorable, et la préfèrent toujours aux doubles tractions BB du type le plus récent et de puissance nominale similaire.

[Lien vers la fiche du produit](#)