

SNCF CC 7100

Bis 1952 besaßen die elektrischen Lokomotiven für hohe Geschwindigkeiten der SNCF grosse Analogien mit den Dampflokomotiven: Motor fest im Rahmen eingebaut, Treibräder von grossem Durchmesser, richtungsweisende Laufräder vorne und hinten. Die letzten Lokomotiven, die um 1950 noch nach diesem Typ gebaut wurden, waren die 2D2 9100, welche eine Weiterentwicklung der berühmten "500" der PO darstellten und von der Konstruktion her analog einer 242T gebaut waren. Nach Kriegsende konnte die Weiterentwicklung und Forschung nach neuen Technologien wieder aufgenommen werden. So erlaubte die Technik des elektrischen Schweissens der mechanischen Teile, ein ganz neues Konzept von Lokomotiven mit zweiachsigen (BB) oder dreiachsigen (CC) Drehgestellen zu entwickeln. Zuerst wurden zwei Prototypen gebaut, CC 7001 und 7002, welche sofort von einer ersten Serie der CC 7100, die 7101 bis 7143, und einer zweiten, die 7144 bis 7158, gefolgt wurden. Diese Lokomotiven besaßen zwei Drehgestelle mit jeweils drei Treibachsen, wobei jede Achse von einem eigenen Motor angetrieben wurde. Der Park wurde zwischen den Regionen Sud-Ouest und Sud-Est der SNCF aufgeteilt (resp. 13 und 45 Lokomotiven) und hauptsächlich zum Befördern der nobelsten und schnellsten Expresszüge eingesetzt. Sie dienten jedoch auch vor Eilgüterzügen und Güterzügen des RA (beschleunigter Dienst). Der erste Zug, den die 7101 am 23. Juni 1952 beförderte, war der Eröffnungszug der Elektrifizierung Paris - Lyon. Im Laufe der Jahre 1976/77 wurde der gesamte Park dem Depot Avignon (Sud-Est) zugeteilt, da zu dieser Zeit die neuen BB 7200 in grossen Stückzahlen verfügbar wurden. Diese Epoche entspricht somit der Deklassierung dieser Lokomotiven, welche anschliessend nur noch leichteren Diensten (Spezialzüge, Zusatzzüge, Pilgerzüge und Eilgüterzüge) zugeteilt wurden. Seit 1988 ist kein fahrplanmässiger Personenzug mehr für die 7100 vorgesehen. Unter den grossen Zügen, die von den 7100 im Laufe ihrer Karriere gezogen wurden, sei der berühmte "Sud-Express" Paris - Irun während mehr als 15 Jahren und der "Mistral" Paris - Lyon zwischen 1954 und 1960 erwähnt. Das ästhetische Aussehen dieser Lokomotiven wurde anlässlich einer Hauptrevision (RG+) bedeutend verändert: Verstärkung der Pufferbohlen und Entfernen der Schürzen, Installation von Regenrinnen oberhalb der Führerstände, Windschutzscheiben auf Gummiwulst, Spitzensignale beidseits der Scheinwerfer und Entfernung der bereits verschlossenen winkelförmigen Signalhauben. Diese Umbauten wurden im Laufe der 70er Jahre durchgeführt.

Einige CC 7100, die sich speziell auszeichneten:

CC 7121: Weltgeschwindigkeitsrekord 243 km/h am 21. Februar 1954.

CC 7107: Weltgeschwindigkeitsrekord zusammen mit der BB 9004 am 28. März 1955.

CC 7147: Weltrekord des monatlichen Umlaufs von 63'426 km im Juli 1955; dieser Rekord wurde selbst durch die TGV nie erreicht.

Lemaco stellt die CC 7107 in der Originalausführung und die CC 7105 in der heutigen Ausführung als Modell her.

ZERTIFIKAT

Die LEMACO Spur 0 Modelle im Massstab 1:43,5

Die erste französische Spur 0 E-Lok aus den LEMACO Werkstätten. Aus über 1600 Teilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten:	Länge über Puffer	435 mm
	Gewicht	3500 g
	Min. Radius	1500 mm
	Stromaufnahme ohne Belastung	800 mA bei 12 V

Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr. 0-034	SNCF CC 7107 grün, Geschwindigkeitsrekord	1-35	35 Exemplare
Kat. Nr. 0-034/1	SNCF CC 7105 grün, heutige Version	1-25	25 Exemplare

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und Zugkraft
- Bis ins kleinste Detail nachgebildete Drehgestelle inklusiv Bremsgestänge. Abfederung wie beim grossen Vorbild (funktionierende Blattfederung und Ausgleichshebel). Alle Achsen kugelgelagert.
- Stromaufnahme über alle Treibräder oder durch Umschalten aus der Oberleitung
- Licht und Motoren abschaltbar
- Konstantbeleuchtung 1,5 Volt mit Fahrtrichtungswechsel
- Sechs EN-22 Canon-Präzisions-Gleichstrommotoren 12/14 Volt. Freilaufgetriebe und Einzelachsenantrieb ermöglichen ein perfektes, dem grossen Vorbild ebenbürtiges, Fahrverhalten.
- Feinst nachgebildete filigrane Pantographen.
- Türen zum Öffnen. Vorbildliche Wiedergabe der Führerstandseinrichtung mit abschaltbarer Beleuchtung

SNCF CC 7100

Jusqu'en 1952, les locomotives à grande vitesse de la SNCF possédaient de nombreuses analogies avec les locomotives à vapeur: moteurs solidaires du châssis, roues motrices de grand diamètre, roues porteuses et directrices à l'avant et à l'arrière. Les dernières locomotives de ce type construites en 1950 furent les 2D2 9100, issues des célèbres "500" du PO et d'une disposition des essieux analogue architecturalement à une 242 T. Après la guerre, les recherches reprirent et l'utilisation de nouvelles techniques dans la construction des parties mécaniques telle que la soudure électrique permirent d'aboutir à des locomotives radicalement différentes, à deux bogies de deux essieux (BB) ou de trois essieux (CC). C'est ainsi que naquirent deux prototypes, les CC 7001 et 7002, qui furent suivis immédiatement par une première série de CC 7100, les 7101 à 43, puis une seconde, les 7144 à 58. Ces locomotives possèdent deux bogies à trois essieux moteurs, soit six moteurs au total. Le parc fut partagé entre les réseaux Sud-Ouest et Sud-Est de la SNCF (respectivement 13 et 45 machines) et employé comme prévu à la remorque des trains les plus nobles, des rapides et express lourds, des trains de messageries, voire même de marchandises du RA (Régime Accélééré). Le premier train de la CC 7101 fut le train d'inauguration de l'électrification Paris - Lyon le 23 juin 1952. En 1976/77, le parc a été regroupé au dépôt d'Avignon (Sud-Est) du fait de l'arrivée massive des nouvelles BB 7200. Cette époque correspond au déclassement de ces locomotives, désormais limitées à des services plus faciles (trains spéciaux, supplémentaires, de pèlerinage, messageries). Depuis 1988, plus aucun train de voyageurs régulier n'est prévu pour les CC 7100. Parmi les grands trains remorqués par les CC 7100 au cours de leur carrière, citons les célèbrissimes Sud-Express Paris - Irun durant plus de quinze ans et le Mistral de Paris à Lyon entre 1954 et 1960. L'esthétique de ces locomotives fut considérablement modifiée lors d'une opération d'entretien dénommée RG+ (Révision Générale Plus) comprenant le renforcement des traverses extrêmes avec dépose des jupes, l'installation de gouttières au-dessus des cabines, de pare-brise montés sur bourrelets en caoutchouc, de fanaux de part et d'autre des phares et de la suppression des calottes des fanaux d'angles déjà occultés mais dont l'emplacement était resté. Ces opérations se sont étalées durant les années 70.

Les CC 7100 distinguées:

CC 7121: record du monde de vitesse à 243 km/h le 21 février 1954.

CC 7107: record du monde de vitesse à 331 km/h avec la BB 9004 le 28 mars 1955.

CC 7147: record de parcours mensuel encore inégalé même par les TGV avec 63426 km en juillet 1955.

Lemaco reproduit la CC 7107 en version d'origine et la CC 7105 en version actuelle.

CERTIFICAT

Les modèles LEMACO, écartement 0 à l'échelle 1:43,5

La première locomotive électrique française en écartement 0, sortie des ateliers LEMACO, composée de plus de 1'600 pièces, finement peinte et décorée.

Données techniques:	Longueur hors tampons	435 mm
	Poids	3500 gr
	Rayon minimum	1500 mm
	Consommation de courant (sans charge)	800 mA / 12V

La production comprend les versions suivantes:

Cat. No	0-034	SNCF CC 7107 verte, record de vitesse	1-35	35 exemplaires
Cat. No	0-034/1	SNCF CC 7105 verte, version actuelle	1-25	25 exemplaires

Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

- bandages en maillechort assurant une adhésion et une traction excellentes
- bogies reproduits jusque dans les moindres détails y compris la timonerie de frein. Suspension comme sur la vraie locomotive (ressorts à lames avec balanciers de compensation)
- tous les essieux à roulements à billes
- prise de courant par les roues motrices, commutable sur la ligne aérienne.
- éclairage et moteurs déclenchables
- éclairage constant 1,5 V suivant le sens de marche
- six moteurs de précision EN-22 Canon 12/14 V à courant continu
- l'entraînement individuel par essieu avec roues libres permet une marche parfaite comme dans la réalité.
- Pantographes reproduits finement
- Portes de cabines ouvrantes. Aménagement complet de la cabine avec éclairage déclenchable