

SBB - Hochleistungs-Universallokomotive Re 6/6 11605 - 11689

Nach den ausgezeichneten Erfahrungen mit der Bo' Bo' Universallok Re 4/4 II planten die Schweizerischen Bundesbahnen eine sechsachsige Hochleistungslok Typ Bo' Bo' Bo' für eine Maximalgeschwindigkeit von 140 km/h. Zur Abklärung der Laufeigenschaften wurden in einer Vorserie je zwei Stück mit geteiltem Lokkasten Re 6/6 11601 und 11602 sowie zwei Stück in einteiliger Ausführung Re 6/6 11603 und 11604 von der Schweizerischen Lokomotivfabrik und Brown Boveri im Jahre 1972 abgeliefert. Die endgültige Serielok Re 6/6 11605 bis 11689 wurde ab 1975 in Dienst genommen. Folgende Anforderungen wurden an den neuen Loktyp gestellt: Beschleunigung einer Zuglast von 800 t auf den Höchststeigungen von 27 ‰ am Gotthard und Symplon. Beschleunigung der gleichen Last auf 6,5 ‰ Steigung auf 140 km/h. Abbremsung mit der el. Nutzstrombremse von 400 t Zuggewicht auf den 27 ‰ Neigungen. Verzögerung mit voller Bremskraft der Rekuperationsbremse bis kurz vor dem Stillstand. Vielfachsteuerung mit den Loks Re 4/4 II und Re 4/4 III. Kurvenlauffähigkeit mit den erhöhten Geschwindigkeiten der Zugreihe R.

Technische Abmessungen und Daten:

Länge über Puffer	19'310 mm	Zugkraft am Rad	40,2 t
Totaler Achsstand	14'300 mm	Stundenleistung am Rad	10'600 PS, 7'900 kW
Achsstand Drehgestell	2'900 mm	Dienstgewicht	120 t
Achsfolge	Bo' Bo' Bo'	Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Triebrad Durchmesser	1'230 mm		

Der ursprünglich grüne Anstrich wird anlässlich der Hauptrevisionen dem neuen roten SBB-Look angepasst. Sämtliche Lokomotiven erhielten Wappen und Anschriften von bekannten SBB-Verkehrszentren, wobei die Lok 11616, 11634, 11636, 11651, 11661, 11665 und 11668 jeweils zwei verschiedene Wappen tragen.

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR O - MASSSTAB 1:45

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 1'500 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer	430 mm
Gewicht	3'750 g
Stromaufnahme ohne Belastung	600 mA bei 12 V
Mind. Radius	1'700 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.-Nr O-036 a	SBB Re 6/6 11635 Muttenz, grün	1 - 30	30 Exemplare	9/1994
Kat.-Nr O-036 b	SBB Re 6/6 11655 Cossonay, grün	1 - 30	30 Exemplare	9/1994
Kat.-Nr O-036/1a	SBB Re 6/6 11605 Uster, rot	1 - 30	30 Exemplare	2/1995
Kat.-Nr O-036/1b	SBB Re 6/6 11674 Murgenthal, rot	1 - 30	30 Exemplare	2/1995
Kat.-Nr O-036/1c	SBB Re 6/6 11674 Murgenthal, grün		3 Exemplare	3/1996

- Radreifen aus Neusilber sorgen für ausgezeichnete Reibung und Zugkraft.
- Nachbildung bis ins kleinste Detail der Drehgestelle, Bremsgestänge und der Räder.
- Abfederung wie beim Vorbild.
- Alle Achsen sind kugelgelagert.
- Alle Türen zum Öffnen. Vorbildliche Wiedergabe der Führerstandseinrichtung.
- Federpuffer.
- Freilauf-Einzelachsenantrieb mit sechs EN-20 CANON Präzisions-Gleichstrommotoren 12/14 Volt ermöglichen ein perfektes, dem Vorbild ebenbürtiges Fahrverhalten.
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5 Volt in Fahrtrichtung wechselnd.
- Stromaufnahme über alle Treibräder, umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb.

Locomotive universelle de haute puissance Re 6/6 11605 - 11689

Au vu des très bonnes expériences enregistrées avec la locomotive universelle Re 4/4 II, les Chemins de Fer Fédéraux décidèrent de réaliser une locomotive de haute puissance comportant 6 essieux de type Bo' Bo' Bo' pour une vitesse max. de 140 km/h. Afin de pouvoir déterminer les qualités de roulement, une présérie de 4 locomotives fut commandée à la Fabrique Suisse de Locomotives à Winterthour et à la Firme Brown Boveri. Les deux premières Re 6/6 11601 et 11602 furent dotées d'une caisse à deux éléments articulés verticalement; les deux autres locomotives 11603 et 11604 furent à caisse unique. Elles furent livrées en 1972. Les locomotives de la série définitive

Re 6/6 11605 - 11689 furent mises en service à partir de 1975.

Les exigences suivantes furent imposées au nouveau type de locomotive:

- Traction d'une charge de 800 t sur les lignes du Gotthard et du Simplon comportant une déclivité maximum de 27 ‰.
- Accélération de la même charge sur une déclivité de 6,5 ‰ jusqu'à 140 km/h.
- Freinage à l'aide du frein à récupération d'un train de 400 t sur une pente de 27 ‰.
- Décélération à l'aide de toute la puissance du frein à récupération jusqu'à l'arrêt presque complet.
- Commande multiple compatible avec les locomotives des séries Re 4/4 II et Re 4/4 III.
- Inscription dans les courbes à la vitesse plus élevée de la catégorie de train R.

Données et dimensions techniques:

Disposition des essieux	Bo' Bo' Bo'	Force de traction à la jante	40,2 t
Longueur hors tampons	19'310 mm	Puissance unihoraire à la jante	10'600 CV, 7'900 kW
Empattement total	14'300 mm	Poids en service	120 t
Empattement du bogie	2'900 mm	Vitesse maximale	140 km/h
Diamètre des roues motrices	1'230 mm		

Lors des révisions principales, la peinture d'origine fera place à la livrée CFF rouge. Toutes les locomotives reçoivent les armoiries et inscriptions des principaux centres ferroviaires CFF. Les locomotives 11616, 11634, 11636, 11651, 11661, 11665 et 11668 portent même deux armoiries différentes.

CERTIFICAT

LES MODELES LEMACO EN ECARTEMENT O - ECHELLE 1:45

De construction artisanale en laiton, reproduit jusque dans les plus petits détails, finement peint et décoré, ce nouveau super-modèle des ateliers Lemaco est composé de plus de 1500 pièces. Chaque locomotive est numérotée et datée individuellement.

Données techniques

Longueur hors tampons	430 mm	Prise de courant sans charge	600 mA à 12 V
Poids	3'750 g	Rayon min.	1'700 mm

Production des versions suivantes:

No cat. O-036 a	CFF Re 6/6 11635 MuttENZ, vert	1 - 30	30 exemplaires	9/1994
No cat. O-036 b	CFF Re 6/6 11655 Cossonay, vert	1 - 30	30 exemplaires	9/1994
No cat. O-036/1a	CFF Re 6/6 11605 Uster, rouge	1 - 30	30 exemplaires	2/1995
No cat. O-036/1b	CFF Re 6/6 11674 Murgenthal, rouge	1 - 30	30 exemplaires	2/1995
No cat. O-036/1c	SBB Re 6/6 11674 Murgenthal, vert	1 - 3	3 exemplaires	3/1996

- Bandages en maillechort assurant une adhésion et une traction excellentes.
- Bogies, timonerie de freins et roues conformes à la réalité.
- Suspension à ressorts comme sur l'original.
- Essieux montés sur roulements à billes.
- Portes ouvrantes. Reproduction fidèle de la cabine de conduite.
- Tampons à ressort.
- Roulement libre; entraînement individuel des essieux par 6 moteurs de précision CANON EN-20, courant continu 12/14 V, assurant une marche régulière.
- Eclairage constant de 1,5 V, commuté selon le sens de marche.
- Prise de courant par toutes les roues motrices, commutateur pour alimentation par la caténaire.