

# 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 HO-Modelle im Massstab 1:87

Die erste französische E-Lok aus den LEMACO Werkstätten. Aus über 700 Teilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

<b>Technische Daten:</b>	Länge über Puffer	217 mm
	Gewicht	510 g
	Min. Radius	600 mm
	Stromaufnahme ohne Belastung	350 mA

### Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr. HO-054	SNCF CC 7107 grün, Geschwindigkeitsrekord	1-125	125 Exemplare
Kat. Nr. HO-054/1	SNCF CC 7105 grün, heutige Version	1-175	175 Exemplare

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Federpuffer
- Führerstand mit Inneneinrichtung
- Türen zum Öffnen
- Konstantbeleuchtung 1.5 V mit Fahrtrichtungswechsel
- Antrieb aller Achsen durch CANON EN-22 12-14 V Gleichstrommotor mit zwei präzise ausbalancierten Schwungmassen
- Radreifen aus Neusilber
- Stromaufnahme über alle Treibräder. Umschaltbar auf Oberleitung.
- Modellkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken.

# SNCF CC 7100

Jusqu'en 1952, les locomotives de vitesse de la SNCF possédaient de grandes 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 furent les 2D2 9100, en 1950, issues des célèbres "500" du PO et analogues architecturalement à une 242 T. Après la guerre, les recherches reprirent et l'utilisation de nouvelles techniques telle que la soudure électrique dans la construction des parties mécaniques permirent d'aboutir à des locomotives radicalement différentes, à deux bogies à deux (BB) ou trois (CC) essieux. 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, et 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 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 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 HO à l'échelle 1:87

La première locomotive électrique française des ateliers LEMACO. Composés de plus de 700 pièces, finement vernis et avec inscriptions conformes.

<b>Données techniques:</b>	Longueur hors tampons	217 mm
	Poids	510 g
	Rayon minimum	600 mm
	Consommation de courant (sans charge)	350 mA

### La production comprend les versions suivantes:

Cat. No	HO-054	SNCF CC 7107 vert, record de vitesse	1-125	125 exemplaires
Cat. No	HO-054/1	SNCF CC 7105 vert, version actuelle	1-175	175 exemplaires

Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

- Tampons à ressorts
- Cabine avec aménagement intérieur
- Portes ouvrantes
- Eclairage constant et commutable 1.5 V.
- Entraînement de tous les essieux par moteur à courant continu CANON EN-22 de 12-14 V muni de deux volants soigneusement balancés.
- Roulements à billes en maillechort
- Prise de courant par toutes les roues motrices ou par la caténaire grâce à un commutateur.
- Attelage-modèle avec crochet interchangeable pour les systèmes Märklin et Fleischmann.