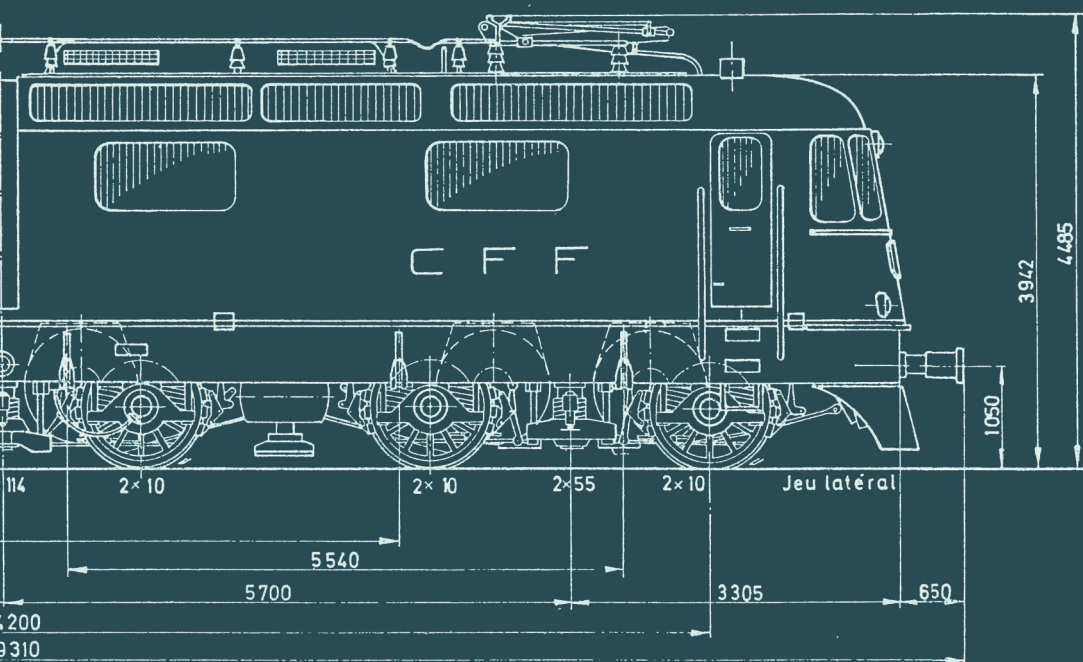


Re 6/6

11601–11602



ARWICO

PIKO



Les Re 6/6 11601 et 11602

L'original:

Dès les années 1960, les CFF envisageaient l'acquisition de locomotives plus performantes et de nouvelles solutions techniques pour la traction de trains de voyageurs lourds sur la ligne du Saint-Gothard. Les locomotives de type Ae 6/6 utilisées jusqu'alors, avec leur vitesse maximale de 110 km/h et leur vitesse limitée dans les courbes, ne permettaient pas d'atteindre l'accélération nécessaire. Des essais approfondis ont alors été lancés, qui ont montré que les véhicules à six essieux moteurs répartis sur trois bogies à deux essieux, bien que plus complexes dans leur conception, sollicitaient moins la superstructure des voies et permettaient donc d'atteindre une vitesse plus élevée.

C'est pourquoi les CFF ont décidé en 1969 de commander quatre locomotives prototypes. Les principes de construction essentiels étaient basés sur les Re 4/4 II et Re 4/4 III. Les deux premières locomotives ont été équipées d'une caisse de locomotive divisée (silentbloks), analogue à celle des RhB Ge 6/6 701 - 707, qui était articulée verticalement et permettait d'absorber les irrégularités de la voie et d'assurer une répartition statique du poids sur les trois bogies. À l'horizontale, la caisse était rigide et ne pouvait pas se déplacer latéralement. Le bogie central était mobile latéralement et relié aux autres bogies par des accouplements transversaux. Les deux autres prototypes, les locomotives 11603 et 11604, avaient une caisse monobloc. Contrairement aux deux premières locomotives, leurs bogies étaient initialement équipés d'une suspension pneumatique au lieu d'une suspension à ressorts hélicoïdaux classique.

Après une mise en service réussie en 1972, les CFF ont décidé en 1973 de commander les locomotives de série 11605 à 11649, puis trois ans plus tard 40 exemplaires supplémentaires. Avec une puissance de 10 600 ch, c'est la locomotive la plus puissante des CFF.

Pour les Re 6/6, on a choisi des noms de petites localités. Ainsi, le 26 mai 1973, la 11601 a été baptisée Wolhusen. La 11602 a suivi la même année, recevant les armoiries de Morges. À leur livraison, les locomotives arboraient la

livrée verte des CFF. En 1990 et 1991, les deux locomotives ont été transformées et ont reçu une livrée rouge, des phares rectangulaires, un marchepied de manœuvre sur le tampon gauche et une poignée de manœuvre, ainsi qu'une prise UIC entre les deux fenêtres avant.

Exploitation:

À partir du 15 mai et du 5 juin 1972, les premières locomotives prototypes 11601 et 11602 ont fait l'objet d'essais approfondis. Une fois toutes les mesures effectuées, leur utilisation a été autorisée en janvier 1973 pour la catégorie de trains R (vitesse en courbe de 140 km/h) et elles ont été mises en service officiellement.

Les deux locomotives ont été affectées au dépôt d'Erstfeld et ont été utilisées pour le service des trains rapides entre Zurich et Chiasso, Bâle - Lucerne - Chiasso, le train rapide de nuit Bâle - Chiasso et devant des trains de marchandises entre Lucerne et Chiasso, ou Erstfeld et Chiasso. Grâce à leur vitesse maximale de 140 km/h, les locomotives ont également été utilisées sur la ligne du Simplon pour acheminer des trains rapides entre Domodossola et Vallorbe, mais aussi devant des trains de marchandises. Entre 1982 et l'été 1985, les locomotives prototypes ont remplacées les Re 4/4 II moins performantes sur l'axe ouest-est devant des trains IC lourds composés de voitures unifiées IV. Lorsque les CFF ont décidé en mai 2000 de séparer leur trafic voyageurs et marchandises, les 11601 à 11613 ont été affectées au trafic voyageur. Les Re 6/6 restantes ont été affectées à CFF Cargo. Plus tard, les locomotives prototypes ont également été rattachées à CFF Cargo.

Comme les deux premières locomotives présentaient de nombreuses différences par rapport aux 85 locomotives de série, leur entretien était également plus coûteux. Après 46 ans de service et un kilométrage moyen de 5,97 millions de kilomètres, la 11601 a été la première à être mise hors service le 6 août 2015. La 11601 a suivi le 11 mai 2016. Les deux ont été vendues à une association en 2019.



Bild: C. Ochsner

PIKO **EXPERT**

NK

**Neuheit
Nouveauté**

**Exklusiv
Schweiz**



Locomotive électrique CFF Re 6/6 11601 WOLHUSEN, verte

Ep. IV

PluX22



05.97490

DC

4 0 2

05.97492

DCC

4 0 2

05.97493

AC

4 0 2



Bild: C. Ochsner

PIKO **EXPERT**

NK

**Neuheit
Nouveauté**

**Exklusiv
Schweiz**



Locomotive électrique CFF Re 6/6 11602 MORGES, rouge

Ep. V

PluX22



05.97494

DC

4 0 2

05.97495

DCC

4 0 2

05.97496

AC

4 0 2

Le modèle PIKO

Avec ces deux prototypes, PIKO propose une locomotive culte des Chemins de fer fédéraux suisses qui n'avait jusqu'à présent jamais été produite en grande série. Le modèle séduit par la richesse de ses détails comme :

- Une conception entièrement nouvelle.
- Une caisse de locomotive divisée et mobile verticalement.
- Des bogies avec de nombreuses pièces rapportées séparées, telles que les sabots de frein.
- Un pantographe détaillé de conception nouvelle.
- Éclairage de la cabine de conduite, du pupitre de commande et de la salle des machines
- Armoiries en relief et inscriptions chromées.
- Nombreuses pièces rapportées
- Différentes antennes
- Double prise de chauffage.
- Moteur puissant à cinq pôles
- Quatre essieux moteurs avec quatre bandages d'adhérence pour une force de traction élevée
- Roues à rayons finement reproduites
- Jupe frontale ouverte ou fermée au choix
- Flexibles de frein et crochets d'attelage fournis
- Stores pare-soleil fournis séparément
- Interface Plux22
- Décodeur XP5.2
- Son d'origine

Pour la locomotive transformée, les caractéristiques supplémentaires suivantes s'appliquent :

- Autre antenne de toit
- Phares rectangulaires
- Marchepied de manœuvre et main courante
- Prise UIC
- Prise de chauffage simple



Livable à partir de l'automne 2026.

WOLHUSEN MORGES

