EXCLUSIV SCHWEIZ

PIKO Elektrolokomotive Re 4/4 I der SBB

H0 1:87

Sound AC Ausführung mit mfx-fähigem Decoder!

Sammlung Chr. Ochsner

Sammlung Chr. Ochsner

96870 Elektrolok Re 4/4 I SBB 1.Serie 10018 rot Ep. IV
96872 Sound-Elektrolok Re 4/4 I SBB 1.Serie 10018 rot Ep. IV
96873 ~ Sound-Elektrolok Re 4/4 I SBB 1.Serie 10018 rot Ep. IV

96874 Elektrolok Re 4/4 I SBB 2.Serie 10040 grün Ep. IV
96875 Sound-Elektrolok Re 4/4 I SBB 2.Serie 10040 grün Ep. IV
96876 ~ Sound-Elektrolok Re 4/4 I SBB 2.Serie 10040 grün Ep. IV

Für alle Re 4/4 I gilt: ⎓ 358 169 PluX 22

Für die Soundversionen gilt zusätzlich: Dec PluX22

Für die AC Soundversionen gilt zusätzlich: ~ mfx

Das Modell:

Mit den neukonstruierten Modellen der legendären Re 4/4 I offeriert PIKO nach den vielgelobten E-Loks Ae 4/7, den RBe 4/4 mit passendem EW II Steuerwagen und der EW I Wagenfamilie einen weiteren SBB-Klassiker in herausragender Qualität als H0 Modell. Das PIKO Modell der markanten Elektrolokomotive aus der Schweiz überzeugt durch feinste Lackierung und Bedruckung, die exakte Umsetzung der aussergewöhnlichen Gehäuseform, angesetzten Griffstangen, scharf gravierte Drehgestellblenden und filigrane Metall-Pantographen. Der Schweizer Lichtwechsel erfolgt fahrtrichtungsabhängig mittels LEDs. Die serienmässig eingebaute Führerstandsbeleuchtung und die fahrtrichtungsabhängig funktionierenden Schlusslichter sind mit einem PluX22 Decoder digital schaltbar. Als zusätzliches Highlight verfügt die Re 4/4 I von PIKO über eine Führerpultbeleuchtung. Der fünfpolige Motor sorgt mit zwei Schwungmassen für ausgezeichnete Fahreigenschaften. Das schwere Modell mit zwei Haftreifen für hohe Zugkräften besitzt eine Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658 und ist für eine einfache Nachrüstung mit Sound und grösstmöglichem Lautsprecher vorbereitet. Bremsschläuche zum Nachrüsten liegen bei.

Soundausführung:

Der ab Werk eingebaute PIKO SmartDecoder 4.1 Sound für PluX22 der neuesten Generation beherrscht die Datenformate DCC mit RailComPlus®, Motorola® und Selectrix® und ist mfx-fähig. Der verbaute Lautsprecher ist genau auf den Loktyp abgestimmt. Viele loktypische Geräusche wie Motorengeräusch, Signalhörner, Bremsenquietschen und weitere schaltbare Funktionen sind einzeln abrufbar. Mit einstellbarem individuellem Mapping. Das Schlusslicht ist separat schaltbar. Sound ist auch im Analogbetrieb möglich – nur Motorengeräusch.

Passende Wagen zur E-Lok Re 4/4 I sind:

2

96782 2er Set EW I Wagen 2. Klasse Typ B SBB Ep. IV, grün; # 56063

358 272

3

96783 3er Set EW I Wagen 2. Klasse & 1. Klasse & Speisewagen SBB Ep. IV; # 56063

358 272

PIKO Spielwaren GmbH | Lutherstrasse 30 | 96515 Sonneberg, Germany
Tel. +49 (3675) 8972 - 42 | Fax +49 (3675) 8972 - 50 | hotline@piko.de

ARWICO AG · Brühlstrasse 10 · 4107 Ettingen
Tel. +41 61 722 12 22 · Fax +41 61 722 12 44 · www.arwico.ch

YouTube **www.piko.de**

99855/29 © PIKO Spielwaren GmbH
RailComPlus® ist eingetragenes Warenzeichen der Firma Lenz Elektronik GmbH.
Motorola® und Selectrix® sind eingetragene Warenzeichen der Firma Gebr. Märklin & Cie. GmbH

ARWICO

PIKO

PIKO Formneuheitenheft

Re 4/4 I -

Die populäre Schnellzuglokomotive der SBB

Aufnahme: G. Stahl

Auch erhältlich als Soundlokomotive mit innovativem PIKO SmartDecoder 4.1 Sound PluX22!

Aufnahme: G. Stahl

Die elektrischen Leichtschnellzuglokomotiven vom Typ Re 4/4 I 401-426, später 10001-10026 und 427-450, später 10027-10050.

Bereits in den 30er Jahren wollten die SBB mit neuen Triebfahrzeugen, komfortablen Reisezugwagen und kürzeren Reisezeiten das Angebot an Zügen verbessern. Den ersten Schritt machte der Rote Pfeil und 1937 die Ablieferung der ersten Leichtstahlwagen. Massgebend für die Entwicklung der Re 4/4 I war der Gepäckschnelltriebwagen RFe 4/4 601-603, welcher zwischen 1937 und 1940 in Dienst gestellt wurde.
1944 erteilte die SBB der heimischen Industrie den Auftrag zum Bau von sechs Lokomotiven vom Typ Re 4/4 I, von der die erste 1946 geliefert wurde. Weitere Anschlussbestellungen erfolgten durch die SBB, woraufhin 20 Maschinen zwischen 1946 und 1948 produziert wurden. Die Re 4/4 I war die erste laufachslose Drehgestelllokomotive der SBB und mit nur 14 Tonnen Achsgewicht ein Leichtgewicht unter ihresgleichen. Aus diesem Grund konnte man die Anforderungen der SBB, nämlich das schnellere Befahren von Kurven mit einer höheren Geschwindigkeit von 10 Km/h sowie die Beförderung in der Ebene eines Schnellzuges mit 15 besetzten Leichtstahlwagen mit 125 Km/h, erfüllen.

1.Serie 401 – 426 (10001 – 10026)
Die komplette erste Serie war jeweils an beiden Stirnfronten mit einem Übergang, Faltenbalg und Übergangsblech ausgestattet. Der rechte Seitengang diente dem Zugang zu den Apparaten. Der linke Gang war mit einer Wand hermetisch getrennt und ermöglichte den Durchgang für Zugpersonal und Reisende. Somit konnte die Lokomotive in beliebiger Reihe in einem Zugsverband eingereiht werden. Auf beiden Seiten waren an der Oberseite vier Fenster angebracht und auf der Apparateseite zusätzliche 4 Lüfter mit horizontal verlaufenden Lamellen. Im Winter 1962/63 traten erhebliche Probleme bei der ersten Serie auf. War eine Lokomotive im Pendelzugbetrieb am Schluss eingereiht, drang Flugschnee durch die Lüfter in den Maschinenraum und führte so zu Kurzschlüssen. Man beschloss also die 4 Lüfter durch Doppeldüsenlüftungsgittern zu ersetzen. Unter den ersten 26 Maschinen gab es noch kleine äusserliche Unterschiede.

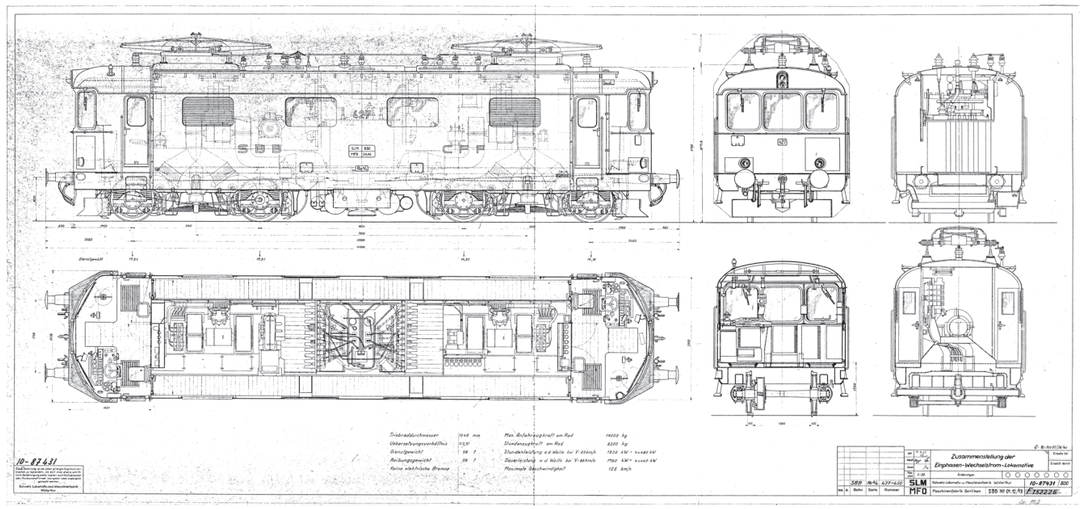
401 – 406
Diese Maschinen wurden ab Werk mit einer Vielfachsteuerung ausgeliefert, hatten einen kleinen Batteriekasten auf der Gang- und Apparateseite. Zudem war für die stehende Bedienung der Führertisch noch gerade eingebaut. (Lok 401 – 416)

407 – 426
Diese Serie wurde ursprünglich ohne Vielfachsteuerung ausgeliefert. Erst bei der fälligen R3 Hauptrevision zwischen 1958 und 1963 wurden alle Re 4/4 I aus der ersten Serie mit der Vielfachsteuerung ausgerüstet und von 401 – 426 auf 10001 – 10026 umnummeriert. Bei diesen Loks wurde ein grosser Batteriekasten auf der Gangseite angebracht und ein geneigter Führerstandtisch für die sitzende Bedienung verbaut.

2. Serie 427 – 450 (10027 -10050)
Ab 1948 wurde eine zweite Serie angeschafft. Die markantesten äusserlichen Unterschiede gegenüber der ersten Serie waren die fehlenden Stirnwandtüren, Faltenbalge und Übergangsbleche. Dafür erhielten die Maschinen ein grosses Führerhausmittelfenster sowie ein kleines Umlaufblech und Handgriffstangen an den Stirnseiten. Diese Serie besass keine Vielfachsteuerung und auch die Kühlluft wurde auf beiden Fahrzeugseiten auf eine neue Art und Weise angesaugt. Dafür befanden sich beidseitig und auf gleicher Höhe wie die Maschinenraumfenster 2 Jalousien mit horizontalen Lamellen.

Elektrolokomotive Re 4/4 I der SBB

Farbgebung
Ab Werk wurden alle Maschinen im einheitlichen Tannengrün versehen, jedoch gab es zwei Ausnahmen. 1955 erschien die Lok 416 in einer hellgrünen und 1957 die 409 in einer blauen Farbgebung. Dieses Experiment blieb nicht von langer Dauer und bereits 1959 wurden beide Lokomotiven wieder in der ursprünglichen Farbgebung lackiert. Ab 1984 erhielten einige Maschinen ein rotes Farbkleid, Verkehrsrot RAL 3020, später dann Feuerrot RAL 3000. Nicht allen Maschinen reichte es zu einem roten Anstrich, darum fuhren bis am Ende ihrer Karriere die 10002, 10007, 10013, 10015, 10018, 10020, 10021 und 10024 in Grün.



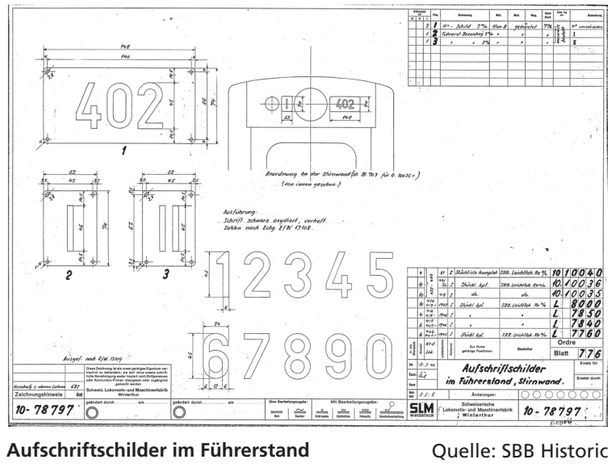
Konstruktionszeichnung Re 4/4 I Quelle: SBB Historic

Einsatz
Während die erste Serie Ihre ganze Karriere hauptsächlich vor Pendelzügen und zuletzt auch gelegentlich paarweise vor leichten Güterzügen verbrachte, wurde die zweite Serie hauptsächlich im Schnellzugdienst eingesetzt. Ihre Blütezeit war zwischen 1950 und 1970, denn nicht nur die Leistungen vor hochwertigen Schnellzügen mit den klingenden Namen wie „Hispania“ oder „Rhone-Isar“ gehörten zu Ihren Aufgabengebieten, einige Maschinen hatten auch die Ehre die berühmten lokbespannten TEE-Züge, „Rheingold“ Basel – Genève und „Bavaria“ Zürich-Lindau auf Schweizer Boden zu befördern. Für diese Dienste wurden anfänglich grüne Re 4/4 I eingesetzt an denen an der Stirnfront ein TEE-Schild aus Metall befestigt wurde. Erst als 1972 die TEE-Wagen das einheitliche rot/crème trugen, wurden die 10033, 10034, 10046 und 10050 farblich angepasst und erhielten zusätzlich eine Speiseleitung für die druckluftgesteuerten Einrichtungen der DB-Wagen. Für den Verkehr nach Lindau über Österreich wurde ein Stromabnehmer mit einer breiteren DB/ÖBB-Wippe ausgestattet. Da diese Wippe aber höher als die SBB Wippe war, wurde es nötig den Stromabnehmer tiefer zu montieren, weshalb 4 Einschnitte am Stromabnehmersockel vorgenommen werden mussten.

Ende der 1980er, anfangs der 1990er Jahre ging ihre Betriebszeit langsam zu Ende. Einige Schnellzüge in der Ostschweiz und auf der Jurafusslinie wurden noch durch Re 4/4 I aus der zweiten Serie bespannt, aber meistens traf man sie zuletzt vor Regional-, Post-, Güter- und Eilgutzügen und sogar im Rangier- und Waschdienst. 1998 schied die letzte Maschine bei der SBB aus.

Es gab wohl keine Zugart auf dem ganzen SBB-Schienennetz, die nicht durch Loks des Typs Re 4/4 I befördert worden ist und einige Lokomotiven schafften während ihrer ganzen Karriere die sagenhafte Kilometerzahl von über 8’300’000 Kilometer. Eine Glanzleistung für eine in ihrer Anfangszeit belächelte Leichtlokomotive.

Einige Re 4/4 I haben aber den Weg zum Alteisenhändler überlebt und werden regelmässig an Anlässen oder für Sonderfahrten eingesetzt. Es sind die 10001 und 10044 der SBB Historic, die 10034 von TEE-Classics **www.tee-classics.ch** sowie die 10006, 10008 und 10019 der Centralbahn.



Aufschriftschilder im Führerstand Quelle: SBB Historic