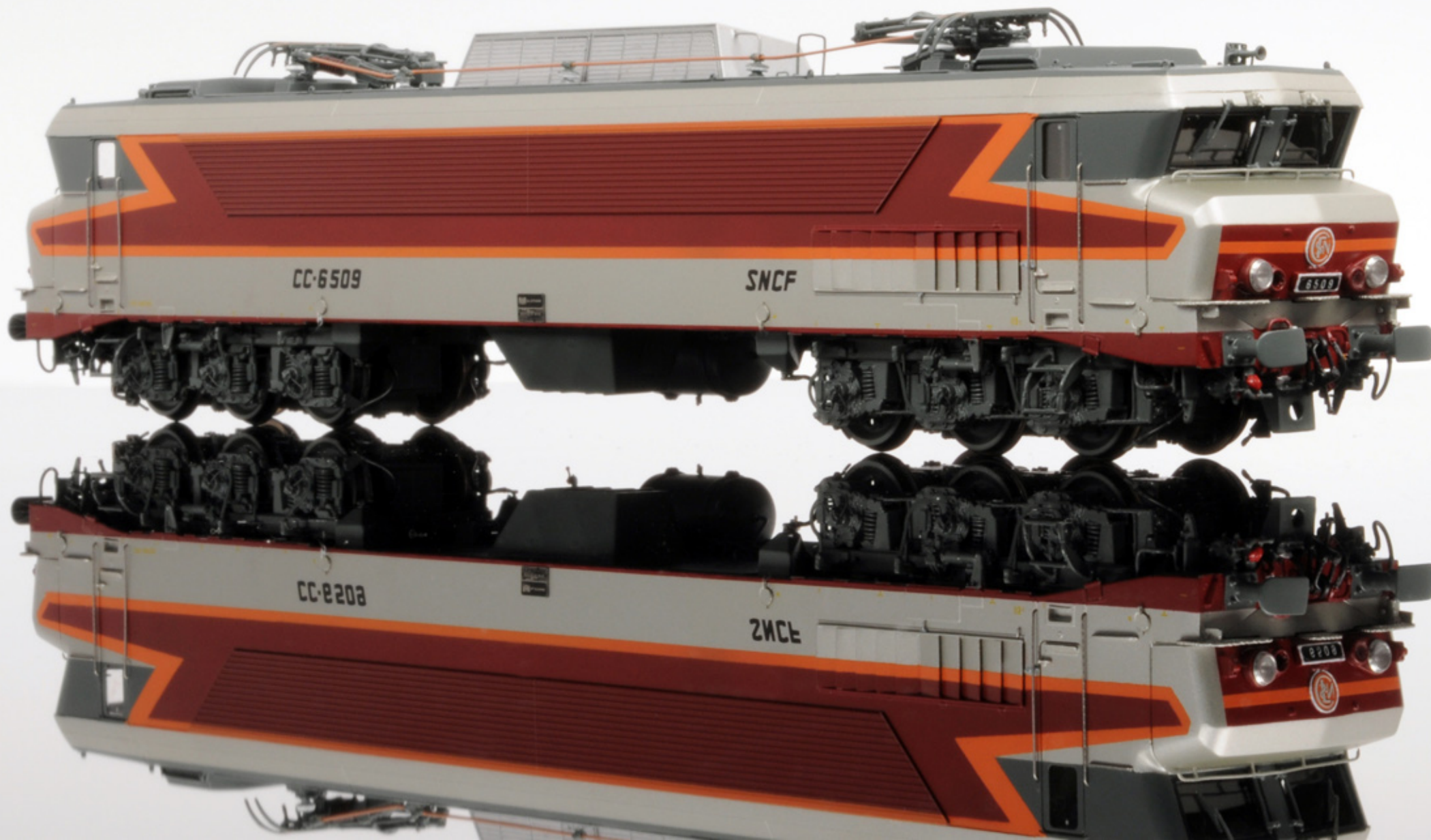


SNCF CC 6500

LEMATEC
prestige models

HO-207/1 SNCF CC 6509



HO-207/1

SNCF CC 6509

Belles, longues, lourdes, puissantes, rapides, racées, les CC 6500/21000 marquent l'apogée autant que la fin d'une époque: celle de la technique électromécanique et des rames tractées de prestige.

Conçues à la fin des années soixante, elles devaient faire face à un double défi: tracter des rames marchandises lourdes et emmener des rapides voyageurs à la vitesse commerciale de 200 km/h. C'est ce qui explique les choix techniques retenus alors par la SNCF: deux bogies à trois essieux, monomoteurs avec biréduction, qui permettaient de supporter le poids des appareils nécessaires et offraient à la fois une grande puissance et la possibilité de rouler à grande vitesse.

La présence de deux types de courants différents sur le réseau français imposait d'autre part la conception d'engins moteurs bicourant qui pouvaient être déclinés aisément en version 1500 V et en version 25 kV. Ce fut en partie le cas pour cette série: les CC 21000 bicourant donnèrent immédiatement naissance aux CC 6500 1500 V. Les CC 14500 25 kV restèrent en revanche à l'état virtuel, le tunnel sous la manche auquel elles étaient destinées ne se concrétisant qu'un quart de siècle plus tard.

Les 74 unités de la série 6500 se divisent en trois sous-séries: 6501 à 6538 à persiennes horizontales, 6539 à 6559, dites Mauriennes, pour la ligne de la Maurienne Chambéry-Modane, et 6560 à 6574 à persiennes verticales. La série 21000 se divise en deux unités CC 21001 et 21002 à persiennes horizontales et deux unités CC 21003 et 21004 à persiennes verticales.

Vedettes du rail, les CC 6500/21000 assurèrent les services les plus prestigieux, au Sud-Est à 160 km/h sur l'artère impériale, associées aux voitures TEE inox «Mistral 69» (TEE Mistral, Lyonnais, Rhodanien) et sur la ligne du Jura (TEE Cisalpin), à 200 km/h au Sud-Ouest, associées aux voitures Grand Confort, avec des charges remorquées avoisinant les 700 t sur Paris-Bordeaux (TEE Etendard, Aquitaine) et Paris-Toulouse (TEE Capitole).

Retirées définitivement du service au 1er juillet 2007, les CC 6500/21000 représentent au même titre que les CC 103 de la DB et les Re 6/6 des CFF l'apogée d'une technique pour un réseau donné: une quintessence de l'électromécanique ferroviaire et l'aboutissement d'une course à la puissance.

De par leur esthétique et leur décoration particulièrement réussies, elles sont souvent considérées comme les plus belles locomotives électriques de la SNCF.

La production LEMATEC comprend les versions suivantes:

HO-207/1 SNCF CC 6509 , région 5, Lyon-Mouche, livrée et marquages d'origine, gris perle 803, 1970 à 1982,	Ep. IV 63 ex. 2009/11
HO-207/2 SNCF CC 6530 , région 4, Paris-Sud-Ouest, livrée et marquages d'origine, gris perle 803, 1971 à 1985,	Ep. IV 64 ex. 2009/11
HO-207/4 SNCF CC 6520 , région 4, Paris-Sud-Ouest, livrée gris 804, logo Tallon, marquages gris, blason Ruffec, 1987 à 1997,	Ep. IV/V 28 ex. 2009/11
HO-207/8 SNCF CC 21001 , région 5, Dijon-Perrigny, livrée d'origine, gris perle 803, marquages rouges, 1971 à 1975,	Ep. IV 61 ex. 2009/11

Les modèles LEMATEC à l'échelle HO, 1:87

Ce modèle de collection des ateliers Lematec reproduit fidèlement le prototype jusque dans les moindres détails.

Fabriqué artisanalement en laiton, il se compose de 1'133 pièces.

Une plaque gravée, apposée sur le châssis, indique l'année de fabrication et le numéro de série, attestant l'authenticité du modèle.

Données techniques

Longueur hors tampons: 232 mm
Poids: 505 g
Consommation sous 12 V CC sans charge: 350 mA
Rayon minimal: 540 mm

- Niveau de détail et finesse équivalents à un modèle à l'échelle O
- Caisse, châssis et bogies en laiton
- Entraînement de tous les essieux par moteur Canon de précision avec volant d'inertie équilibré
- Aménagement intérieur détaillé des cabines
- Portes ouvrantes
- Châssis détaillé et complet
- Bogies particulièrement fins et détaillés
- Roues en Maillechort brunies avec profil intérieur
- Anneaux dansants tournant avec les roues
- Attelages à vis modèles
- Décoration conforme aux teintes originales
- Eclairage avant/arrière réversible selon le sens de marche et déclenchable
- Eclairage commutable des cabines
- Prise de courant commutable par rails ou caténaire
- Equipé pour fonctionnement en mode analogique et digital (NEM 652)

SNCF CC 6509

