

PESOLILLO

SBB Krokodil Ce 6/8 II und Be 6/8 II

Spur 1

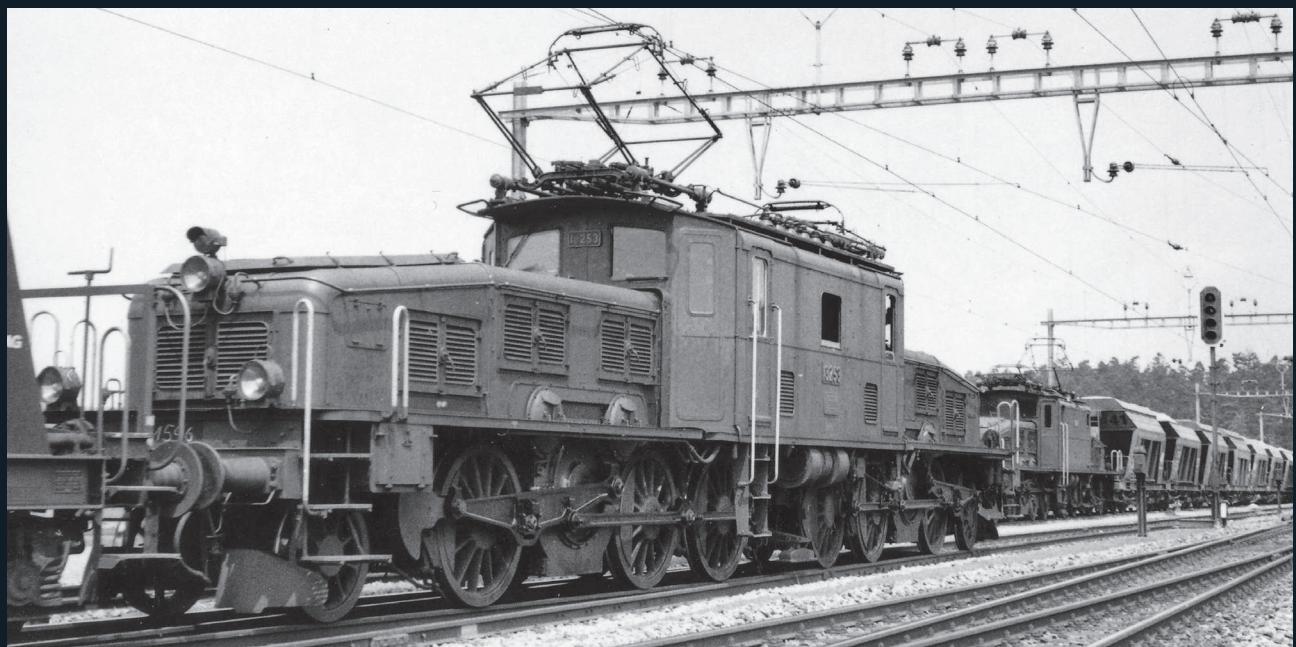
Maßstab 1:32

SBB Krokodil Ce 6/8 II und Be 6/8 II

Spur 1

Dieses Reptil auf Schienen ist wohl die bekannteste SBB-Lokomotive weltweit. Sie schaffte es sogar in amerikanische Fachbücher. Es darf als technische Meisterleistung bezeichnet werden, was die Schweizer Lokomotivfabriken SLM und MFO 1920 für den schweren Güterzugsdienst am Gotthard auf die Schienen stellten, damals als Ce 6/8 II. Die Serie umfasste 33 Lokomotiven mit den Nummern 14251 bis 14283. In den beiden kurzgekuppelten Fahrgerüsten gibt es je drei Triebachsen, die durch Kuppelstangen verbunden sind, ergänzt mit je einer Vorlaufachse mit Bisselgestell. Der Antrieb erfolgt über eine Vorgelegewelle mit Dreiecksrahmen, der mit dem ersten Antriebsrad und der Blindwelle verbunden ist. Zwischen den beiden Vorbauten liegt der Kasten mit den Führerständen und dem voluminösen Trafo. Durch ihre beiden Vorbauten erhielt die Lokomotive den bekannten Spitznamen "Krokodil". Nach den anfänglichen Einsätzen auf der Gotthard-Strecke wurden die "Krokodile" bereits ab 1924 auf dem ganzen elektrifizierten Netz der SBB eingesetzt. Ab 1930 war auch das Wallis und die Simplon Strecke eine Domäne der "Krokodile". Neben den hauptsächlichen Aufgaben als Güterzugslokomotive wurden die "Krokodile" auf den Steilstrecken auch vor Personen- und Schnellzügen eingesetzt.

Zwischen 1942 und 1947 wurden an 13 Lokomotiven Umbauten zur Leistungssteigerung vorgenommen. Durch die neuen Fahrmotoren und die Verlängerung der Stoßbalken wurde das Gewicht und die Meterlast der Lokomotiven gesenkt, wodurch das Einsatzgebiet auch auf Nebenstrecken erweitert werden konnte. Durch die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 75 Km/h wurden die umgebauten Lokomotiven mit Be 6/8 II 13251 - 13265 bezeichnet. Die umgebauten schnelleren Be 6/8 II waren bis Anfang der 1960er Jahre neben Güterzugsleistungen auch vor Schnellzügen als Vorspannlok am Gotthard im Einsatz. Durch die neuen Ae 6/6 wurden sie nach und nach ins Flachland verdrängt. Dort gab es noch genug Güterzugdienste für die originellste Schweizer Elektrolokomotive, vor allem für den Kies-Verkehr im Zürcher Unterland. Ab 1965 sind 11 der Ce 6/8 II zu Rangierlokomotiven umgebaut worden, die vor allem durch die angebrachten Plattformen und den einzelnen Stromabnehmer auffallen. Die Rangierversionen wurden Mitte der 1980er-Jahre ausgemustert und waren damit am längsten aller "Krokodile" im Einsatz. Sieben Lokomotiven sind europaweit erhalten geblieben, wovon die Nummer 14253 von SBB Historic noch betriebsfähig ist.





SBB Crocodile Ce 6/8 II and Be 6/8 II

Gauge 1

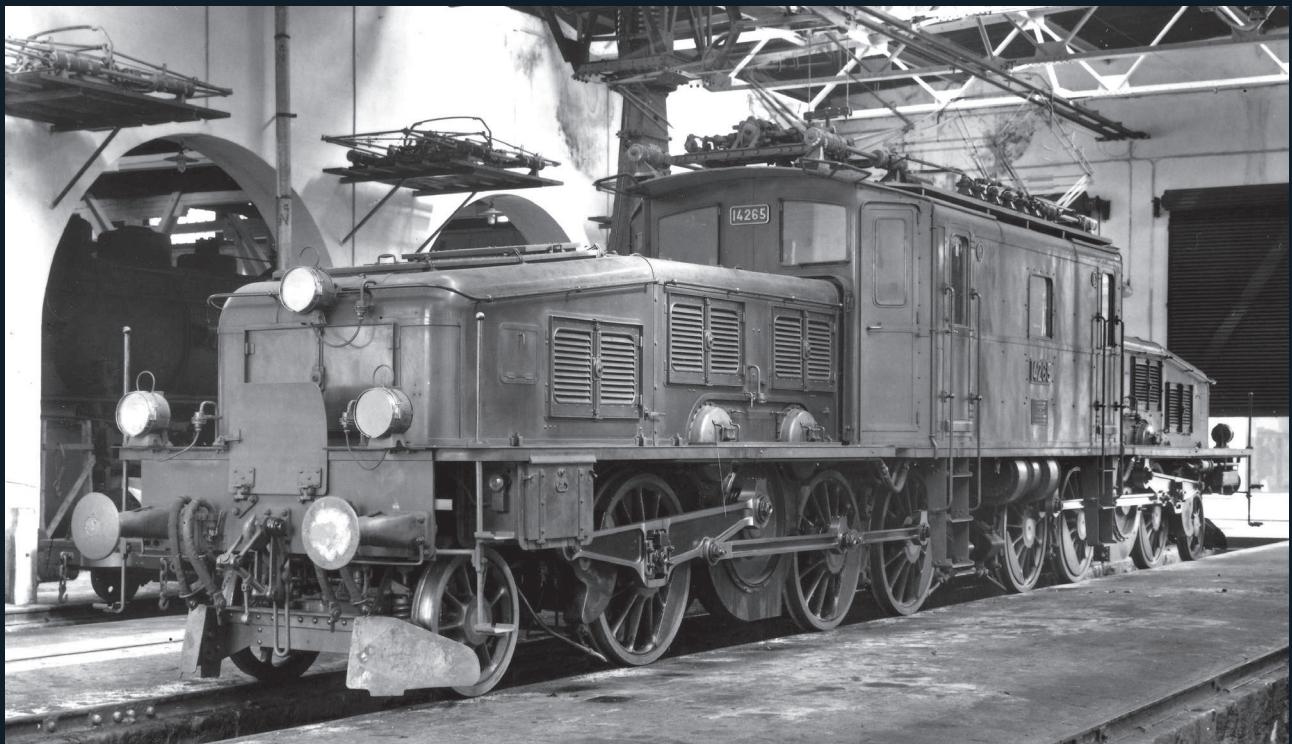
This reptile on rails is probably the best-known SBB locomotive in the world. It even made it into American reference books. It can be described as a technical masterpiece what the Swiss locomotive factories SLM and MFO put on the rails in 1920 for the heavy goods train service on the Gotthard line, at that time as the Ce 6/8 II. The series comprised 33 locomotives with the numbers 14251 to 14283. The two short-coupled bogies each have three driving axles connected by coupling rods, each supplemented with a leading axle with a Bissel frame. Drive is via a countershaft with a triangular frame, which is connected to the first drive wheel and the dummy shaft. The box with the driver's cabs and the voluminous transformer is located between the two front ends. The locomotive was nicknamed the "Crocodile" because of its two front ends.

After initially being used on the Gotthard line, the "Crocodiles" were deployed on the entire electrified SBB network from 1924. From 1930, the Simplon line was also a domain of the "Crocodiles". In addition to their main duties as freight locomotives, the "Crocodiles" were also used in front of passenger and express trains on the steep lines.

Between 1942 and 1947, 13 locomotives were rebuilt to increase their performance. The new traction motors and the lengthening of the bumper beams reduced the weight and the metre load of the locomotives, which meant that they could also be used on branch lines. Due to the increase in the maximum speed to 75 km/h, the rebuilt locomotives were designated Be 6/8 II 13251 - 13265.

The rebuilt, faster Be 6/8 II locomotives were used until the early 1960s not only for goods trains but also as lead locomotives for express trains on the Gotthard. The new Ae 6/6 gradually pushed them out to the lowlands. There were still enough goods train services there for the most original Swiss electric locomotive, especially for gravel transport in the Zürich lowland. From 1965, 11 of the Ce 6/8 II locomotives were converted into shunting locomotives, which are particularly striking due to the attached platforms and the single pantograph. The shunting versions were taken out of service in the mid-1980s and were therefore in service the longest of all the "Crocodiles".

Seven locomotives have been preserved throughout Europe, of which SBB Historic's number 14253 is still operational.





CFF Crocodile Ce 6/8 II et Be 6/8 II

Échelle 1

Ce reptile sur rails est sans doute la locomotive CFF la plus connue au monde. Elle a même fait son entrée dans les livres spécialisés américains. On peut qualifier de chef d'œuvre technique ce que les fabriques suisses de locomotives SLM et MFO ont mis sur les rails en 1920 pour le service lourd de trains de marchandises sur la ligne du Gothard, à l'époque sous le nom de Ce 6/8 II. La série comprenait 33 locomotives numérotées de 14251 à 14283. Dans chacun des deux bogies à attelage court, il y a trois essieux moteurs reliés par des bielles d'accouplement, complétés chacun par un essieu porteur bissel. L'entraînement est assuré par un arbre de renvoi avec un cadre triangulaire relié à la première roue motrice et à l'arbre factice. Entre les deux avant-corps se trouve la caisse avec les cabines de conduite et le volumineux transformateur. Ses deux avant-corps ont valu à la locomotive le surnom bien connu de "crocodile".

Après les premiers engagements sur la ligne du Gothard, les "crocodiles" furent utilisés dès 1924 sur l'ensemble du réseau électrifié des CFF. A partir de 1930, le Valais et la ligne du Simplon étaient également un domaine des "crocodiles". Outre leurs fonctions principales de locomotives pour trains de marchandises, les "crocodiles" étaient également utilisés sur les lignes à forte déclivité devant des trains de voyageurs et des trains rapides.

Entre 1942 et 1947, des modifications ont été apportées à

13 locomotives afin d'augmenter leurs performances. Grâce aux nouveaux moteurs de traction et à l'allongement des traverses de tamponnement, le poids et la charge par mètre des locomotives ont été réduits, ce qui a permis d'étendre le domaine d'utilisation aux lignes secondaires. En raison de l'augmentation de la vitesse maximale à 75 km/h, les locomotives transformées ont été désignées Be 6/8 II 13251 - 13265.

Jusqu'au début des années 1960, les Be 6/8 II transformées, plus rapides, étaient utilisées comme locomotive de tête au Gothard, en plus des prestations pour les trains de marchandises, devant les trains rapides. Les nouvelles Ae 6/6 les ont peu à peu repoussées vers la plaine. Là-bas, il y avait encore suffisamment de services de trains de marchandises pour la locomotive électrique suisse la plus originale, notamment pour le trafic de gravier dans l'Unterland zurichois. A partir de 1965, 11 des Ce 6/8 II ont été transformées en locomotives de manœuvre, qui se distinguent surtout par les plates-formes rapportées et le pantographe individuel. Les versions de manœuvre ont été réformées au milieu des années 1980 et ont donc été en service le plus longtemps de tous les "crocodiles".

Sept locomotives ont été conservées dans toute l'Europe, dont le numéro 14253 de CFF Historic est encore en état de marche.





FFS Coccodrillo Ce 6/8 II e Be 6/8 II

Scartamento 1

Questo rettile su rotaie è probabilmente la locomotiva FFS più conosciuta al mondo. È persino citata nei libri di riferimento americani. Si può definire un capolavoro tecnico quello che le fabbriche svizzere di locomotive SLM e MFO misero su rotaia nel 1920 per il servizio di treni merci pesanti sulla linea del Gottardo, all'epoca come Ce 6/8 II. La serie comprendeva 33 locomotive con numerazione da 14251 a 14283. I due semitelai accoppiati hanno ciascuno tre assi motori collegati da bielle, ognuno dei quali è completato da un asse portante con telaio Bissel. La trasmissione avviene tramite un albero motore con telaio triangolare, collegato alla prima ruota motrice e all'albero cieco. La cassa con le cabine di guida e il voluminoso trasformatore si trova tra le due estremità anteriori. La locomotiva viene soprannominata "Coccodrillo" per la forma dei suoi avancorpi. Dopo essere state utilizzate inizialmente sulla linea del Gottardo, dal 1924 le "Coccodrillo" furono impiegate sull'intera rete elettrificata delle FFS. Dal 1930 anche il Vallese e la linea del Sempione furono loro appannaggio. Oltre alla loro funzione principale di locomotive merci, i "Coccodrilli" furono utilizzati anche per il trasporto di treni passeggeri ed espressi sulle linee acclivi.

Tra il 1942 e il 1947, 13 locomotive furono modificate per aumentarne le prestazioni. I nuovi motori di trazione e l'allungamento delle traverse respingenti ridussero il peso e il carico metrico delle locomotive, consentendone l'utilizzo anche sulle linee secondarie. A causa dell'aumento della velocità massima a 75 km/h, le locomotive ricostruite furono designate Be 6/8 II 13251 - 13265.

Le locomotive Be 6/8 II ricostruite più veloci furono utilizzate fino all'inizio degli anni '60 non solo per i treni merci, ma anche come locomotive di testa per i treni espressi sul Gottardo. Le nuove Ae 6/6 le hanno progressivamente allontanate verso la pianura. Lì erano ancora presenti abbastanza treni merci per la più originale locomotiva elettrica svizzera, soprattutto per il trasporto di ghiaia nell'Underland zurighese. A partire dal 1965, 11 delle locomotive Ce 6/8 II furono trasformate in locomotive da manovra, particolarmente appariscenti per le loro piattaforme frontali e il pantografo singolo. Le versioni da manovra sono state messe fuori servizio a metà degli anni '80 e sono rimaste in servizio più a lungo di tutti i "Coccodrilli".

In tutta Europa sono state conservate sette locomotive, di cui la numero 14253 di SBB Historic è ancora operativa.





Die modelle

Alle Modelle sind im exakten Massstab 1:32 ausgeführt. Zur Verfügung stehen 15 Varianten mit unterschiedlichen Betriebssummern. Mit der Bestellung kann die Radnorm zwischen NEM und Finescale gewählt werden. Wie von der Pesolillo SA gewohnt, sind die technische und farbliche Ausführung sowie die Detaillierung aussergewöhnlich. Dazu gehören verschiedene braune und grüne Versionen der Lokomotiven. Die braune Ursprungsversion mit Zierlinien wurde bisher noch in keiner Modellumsetzung berücksichtigt, und die grünen Versionen werden den Epochen entsprechend in unterschiedlichen Grüntönen lackiert.

Feinheiten der Detaillierung, wie viertürig, zweitürig mit gelben Treppengeländern, korrekte Lampen und weitere epochenbedingte Unterschiede sind berücksichtigt. Auch an technischen Details fehlt es nicht. Wie beim Vorbild besteht die Vorgelegewelle aus einer Hohlachse und der Trafo steht berührungs frei mit dem Gehäuse lediglich auf dem Lokrahmen. Selbst die unterschiedlichen Durchmesser der Achsen wurden realisiert.

Exakt gefräste Lokrahmen, bestückt mit einzeln eingesetzten Nieten und Sechskantschrauben sind selbstverständlich. Am Gehäuse sind alle Nieten geprägt und die Anbauteile in höchster Detailtreue umgesetzt. Die Radspeichen sind wie beim Vorbild elliptisch ausgeführt. Zwei kräftige Faulhabermotoren sorgen für hohe Zugkraft und entsprechend kultivierte Laufeigenschaften. Die Loks sind mit einem ESU-Sounddecoder ausgerüstet.

Die Helligkeit der Frontlampen lässt sich genauso regeln wie die Führerstandsbeleuchtung.

Lokomotiven von dieser Qualität werden in einer entsprechend edlen Schatulle geliefert. Bitte wählen Sie aus den Tabellen Ihre Lieblingsversion – als einmaliges Bijou für Ihre Spur 1-Sammlung.



The models

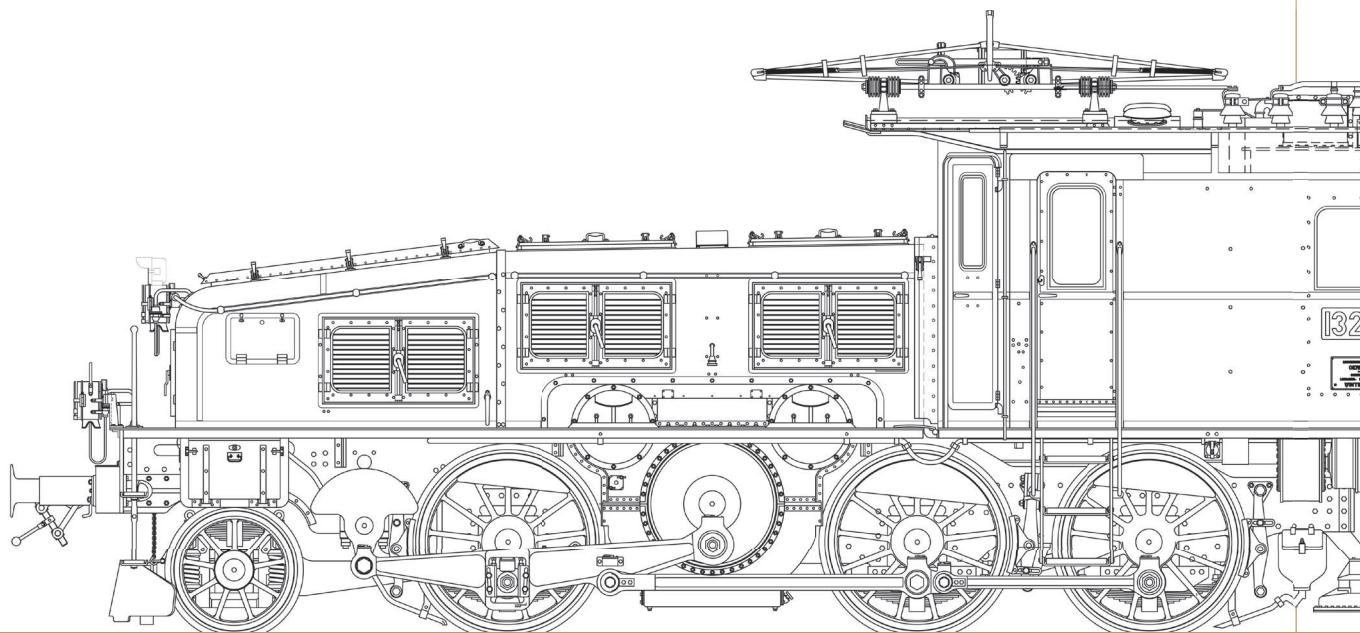
All models are built to an exact scale of 1:32. 15 variants with different operating numbers are available. When ordering, the wheel standard can be selected between NEM and Finescale. As usual from Pesolillo SA, the technical and colour design as well as the detailing are exceptional. This includes various brown and green versions of the locomotives. The original brown version with lining has not yet been included in any model realisation, and the green versions are painted in different shades of green according to the eras.

Fine details, such as four-door, two-door with yellow handrails, correct lamps and other era-related differences are taken into account. There is also no lack of technical details. As with the prototype, the countershaft consists of a hollow axle and the transformer stands contact-free with the housing only on the locomotive frame. Even the different diameters of the axles have been realised.

Precisely milled locomotive frames, fitted with individually inserted rivets and hexagonal bolts are a matter of course. All rivets on the body are embossed and the add-on parts are realised in the highest level of detail. The wheel spokes are elliptical, as on the prototype. Two powerful Faulhaber motors ensure high tractive power and correspondingly smooth-running characteristics. The locomotives are equipped with an ESU sound decoder.

The brightness of the headlights can be controlled as well as the cab lighting.

Locomotives of this quality are supplied in appropriate elegant box. Please select your favourite version from the chart - as a unique jewel for your gauge 1 collection.





Les modèles

Tous les modèles sont réalisés à l'échelle exacte 1:32. Il existe 15 variantes avec différents numéros d'immatriculation. Lors de la commande, il est possible de choisir la norme des roues entre NEM et Finescale. Comme à l'accoutumée chez Pesolillo SA, l'exécution technique et colorée ainsi que le niveau de détail sont exceptionnelles. Cela comprend différentes versions brunes et vertes des locomotives. La version d'origine brune avec filetages décoratifs n'a encore jamais été prise en compte dans une réalisation en modèle réduit, et les versions vertes sont peintes dans différentes nuances de vert selon les époques.

Les détails fins, comme les quatre portes, les deux portes avec rambardes jaunes, les lampes correctes et d'autres différences liées à l'époque sont pris en compte. Les détails techniques ne manquent pas non plus. Comme sur le modèle réel, l'arbre de renvoi est constitué d'un axe creux et le transformateur repose sans contact avec le boîtier uniquement sur le châssis de la locomotive. Même les différents diamètres des essieux ont été réalisés.

Des châssis de locomotive fraisés avec précision, équipés de rivets et de vis hexagonales insérés individuellement, vont de soi. Sur la caisse, tous les rivets sont estampés et les pièces rapportées sont réalisées dans le plus grand souci du détail. Les rayons des roues sont elliptiques, comme sur le modèle réel. Deux puissants moteurs Faulhaber assurent une force de traction élevée et des caractéristiques de marche raffinées. Les locomotives sont équipées d'un décodeur sonore ESU.

L'intensité des feux avant peut être réglée tout comme l'éclairage de la cabine de conduite.

Les locomotives de cette qualité sont livrées dans un coffret de luxe. Veuillez choisir votre version préférée dans les tableaux - comme bijou unique pour votre collection à l'échelle 1.



I modelli

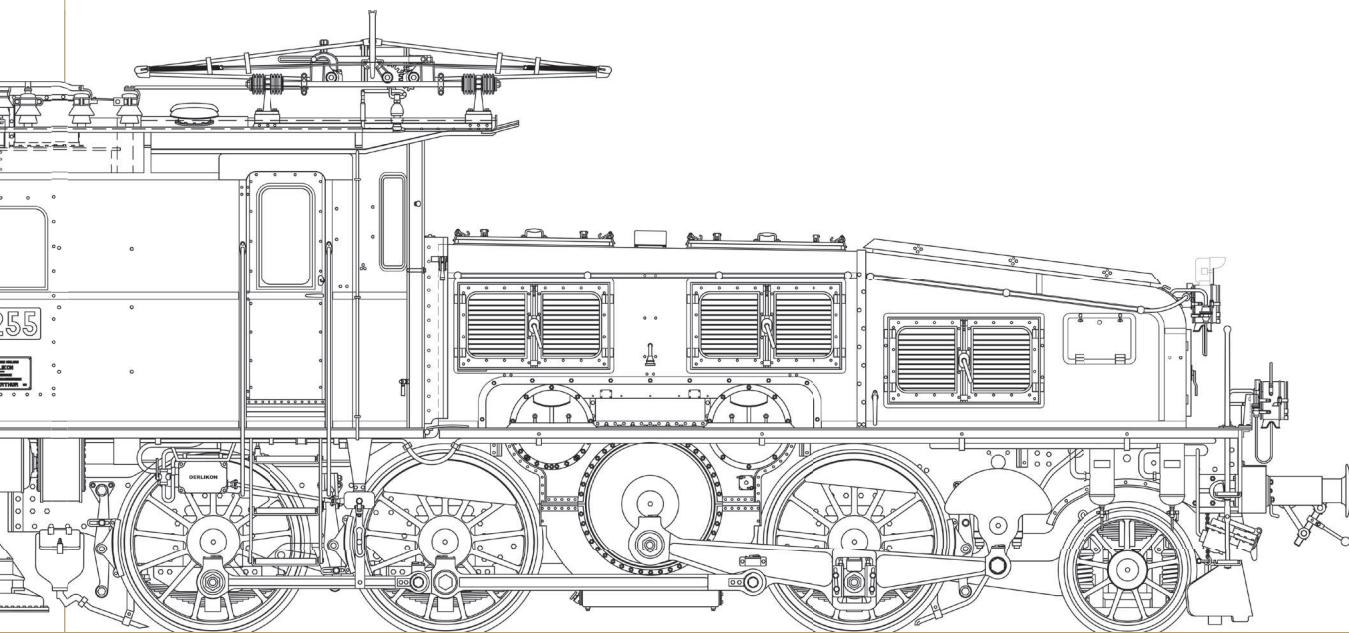
Tutti i modelli sono riprodotti in scala esatta 1:32. Sono disponibili 15 varianti con diversi numeri di esercizio. Al momento dell'ordine, il profilo delle ruote può essere selezionato tra NEM e Finescale. Come sempre da Pesolillo SA, il design tecnico e cromatico e i dettagli sono eccezionali. Le locomotive sono disponibili in varie versioni marroni e verdi. La versione d'origine marrone, con filettature decorative, non è mai stata sinora riprodotta modellisticamente, mentre le versioni verdi sono dipinte in diverse tonalità di verde a seconda delle epoche.

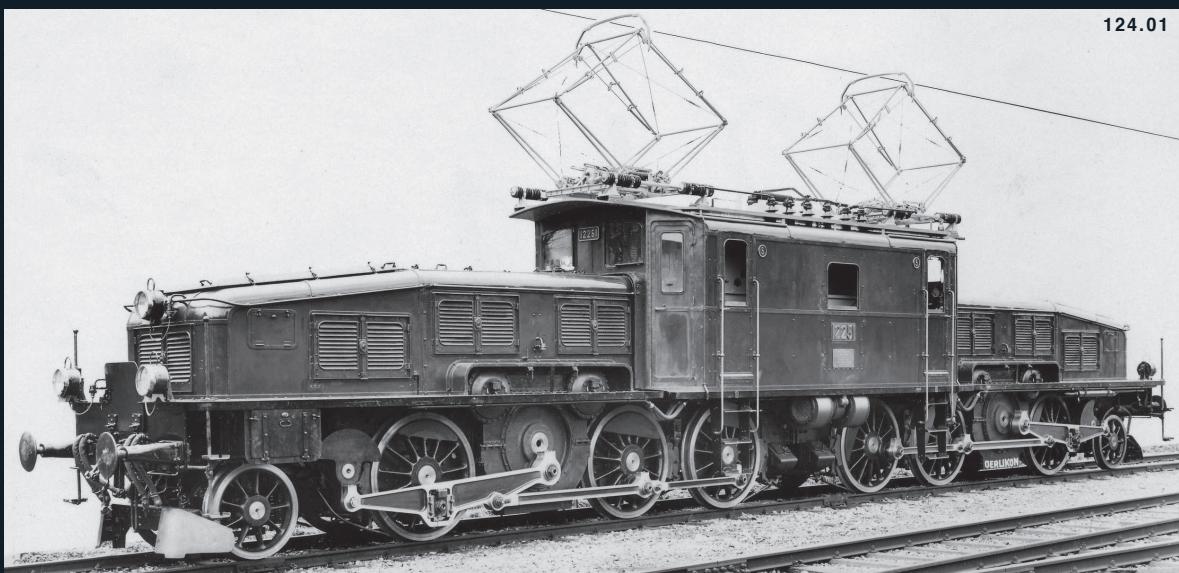
Sono stati presi in considerazione tutti i dettagli, come le quattro porte, le due porte con corrimani gialli, le luci corrette e le molteplici altre differenze legate all'epoca. Non mancano nemmeno i dettagli tecnici. Come nel prototipo, il contralbero è costituito da un asse cavo e il trasformatore si trova senza contatto con l'alloggiamento solo sul telaio della locomotiva. Anche i diversi diametri dei vari assi sono stati riprodotti.

Sono consuetudine i telai delle locomotive, fresati con precisione e dotati di rivetti e bulloni esagonali inseriti singolarmente. Tutti i rivetti della carrozzeria sono in rilievo, sbalzati a mano e le parti aggiuntive sono realizzate con il massimo livello di dettaglio. I raggi delle ruote sono ellittici, come nel prototipo. Due potenti motori Faulhaber assicurano un'elevata potenza di trazione e caratteristiche di marcia altrettanto fluide. Le locomotive sono dotate di un decoder sonoro ESU.

La luminosità dei fari può essere controllata, così come l'illuminazione della cabina.

Le locomotive di questa qualità sono fornite in confezione di legno pregiato ed elegante. Scegliete la vostra versione preferita dalle tabelle - come gioiello unico per la vostra collezione in scartamento 1.





PESOLILLO 124.01

Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 12251
Epoche 1919

Zuteilung Kreis 5
Kasten Braun / Zierlinien
Fahrwerk Schwarz

Griffstangen Blank
Ventilator Klein
Vorbauten Grosse Deckel

Türen 6
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Nein

Focus

Zierlinien



PESOLILLO 125.01

Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 14279
Epoche 1922

Zuteilung Kreis 5
Kasten Braun / Zierlinien
Fahrwerk Schwarz

Griffstangen Blank
Ventilator Gross
Vorbauten Kleine Deckel

Türen 6
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Nein



PESOLILLO 126.01

Loktyp	Ce 6/8 II	Zuteilung	Biasca	Griffstangen	Schwarz	Türen	6
Loknummer	14260	Kasten	Braun	Ventilator	Klein	Aufstiege	Tritt
Epoche	1930	Fahrwerk	Schwarz	Vorbauten	Grosse Deckel	Fahrberechtigung	Nein



PESOLILLO 127.01

Loktyp	Ce 6/8 II	Zuteilung	Biasca	Griffstangen	Schwarz	Türen	6
Loknummer	14266	Kasten	Braun	Ventilator	Klein	Aufstiege	Tritt
Epoche	1935	Fahrwerk	Schwarz	Vorbauten	Kleine Deckel	Fahrberechtigung	Ja



PESOLILLO 128.01

Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 14253
Epoche 2000

Zuteilung Erstfeld / Kreis 5
Kasten Braun
Fahrwerk Schwarz

Griffstangen Schwarz
Ventilator Klein
Vorbauten Grosse Deckel

Türen 6
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Ja



PESOLILLO 129.01

Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 14281
Epoche 1940

Zuteilung Lausanne
Kasten Dunkelgrün
Fahrwerk Dunkelgrau

Griffstangen Dunkelgrau
Ventilator Gross
Vorbauten Kleine Deckel

Türen 6
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Ja



PESOLILLO 130.01

Loktyp Ce 6/8 II	Zuteilung Biel	Griffstangen Gelb	Türen 2
Loknummer 14270	Kasten SBB Grün	Ventilator Klein	Aufstiege Trittbrett
Epoche 1968	Fahrwerk Dunkelgrau	Vorbauten Kleine Deckel	Fahrberechtigung Ja

PESOLILLO 130.02

Loktyp Ce 6/8 II	Zuteilung Lausanne	Griffstangen Gelb	Türen 2
Loknummer 14272	Kasten SBB Grün	Ventilator Klein	Aufstiege Trittbrett
Epoche 1971	Fahrwerk Dunkelgrau	Vorbauten Kleine Deckel	Fahrberechtigung Ja

Focus



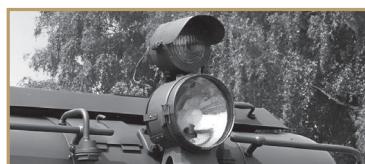
2 Türen



6 Türen



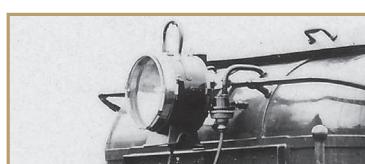
Kleine Deckel



Mit
Fahrberechtigung



Grosse Deckel



Ohne
Fahrberechtigung



PESOLILLO **131.01**

Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 14276
Epoche 1960

Zuteilung Lausanne
Kasten SBB Dunkelgrün
Fahrwerk Hellgrau

Griffstangen Gelb
Ventilator Gross
Vorbauten Kleine Deckel

Türen 2
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Ja



PESOLILLO **132.01**

Loktyp Be 6/8 II
Loknummer 13255
Epoche 1955

Zuteilung Erstfeld
Kasten SBB Dunkelgrün
Fahrwerk Mittelgrau

Griffstangen Hellgrau
Ventilator Klein
Vorbauten Grosse Deckel

Türen 6
Aufstiege Tritt
Fahrberechtigung Ja



133.01



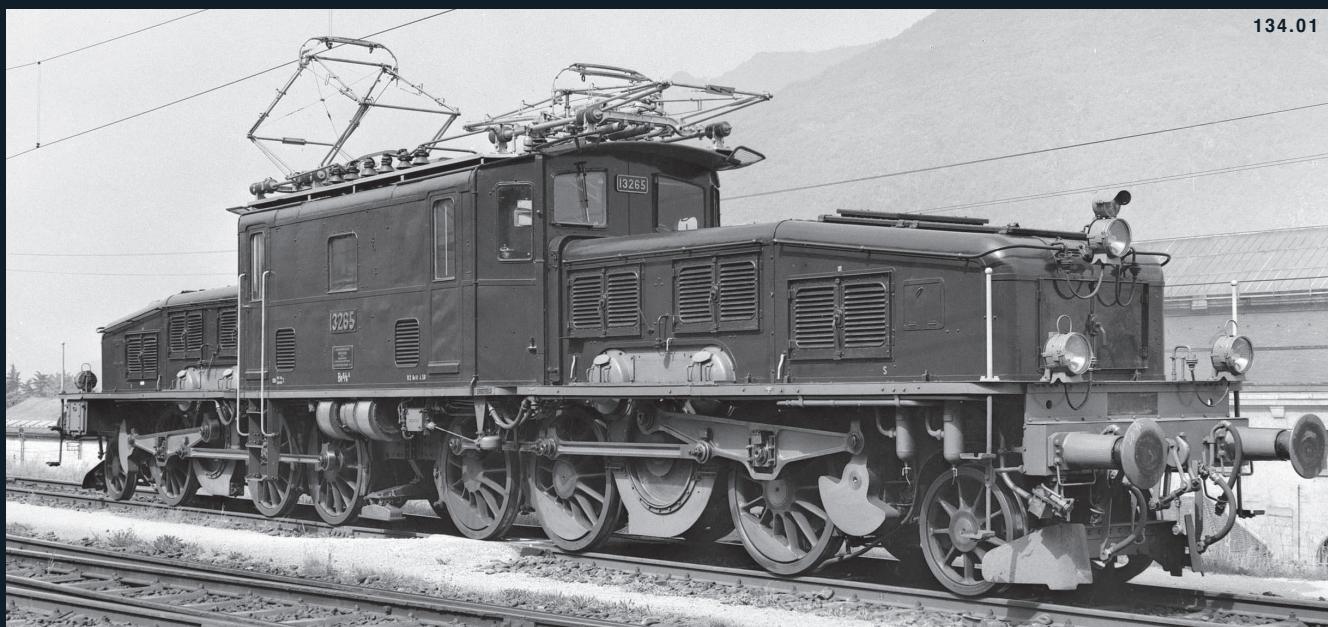
133.02

PESOLILLO 133.01

Loktyp	Be 6/8 II	Zuteilung	Zürich	Griffstangen	Gelb	Türen	2
Loknummer	13254	Kasten	SBB Grün	Ventilator	Klein	Aufstiege	Tritt Brett
Epoche	1976	Fahrwerk	Mittelgrau	Vorbauten	Grosse Deckel	Fahrberechtigung	Ja

PESOLILLO 133.02

Loktyp	Be 6/8 II	Zuteilung	Zürich	Griffstangen	Gelb	Türen	2
Loknummer	13258	Kasten	SBB Grün	Ventilator	Klein	Aufstiege	Tritt Brett
Epoche	1975	Fahrwerk	Mittelgrau	Vorbauten	Grosse Deckel	Fahrberechtigung	Ja



PESOLILLO 134.01

Loktyp	Be 6/8 II	Zuteilung	Bellinzona	Griffstangen	Gelb	Türen	2
Loknummer	13265	Kasten	SBB Dunkelgrün	Ventilator	Klein	Aufstiege	Tritt
Epoche	1960	Fahrwerk	Hellgrau	Vorbauten	Kleine Deckel	Fahrberechtigung	Ja



PESOLILLO 135.01

Loktyp	Ce 6/8 II	Zuteilung	Lausanne	Griffstangen	Gelb	Türen	2
Loknummer	14267	Kasten	SBB Grün	Ventilator	Klein	Aufstiege	Rangierplattform
Epoche	1975	Fahrwerk	Dunkelgrau	Vorbauten	Kleine Deckel	Fahrberechtigung	Nein



PESOLILLO **136.01**

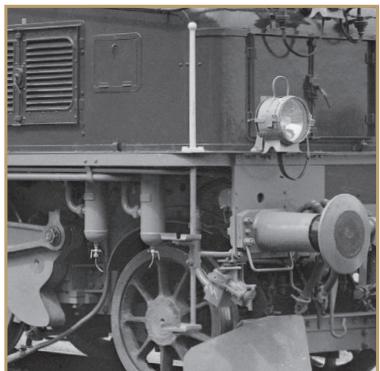
Loktyp Ce 6/8 II
Loknummer 14282
Epoche 1979

Zuteilung Rorschach
Kasten SBB Grün
Fahrwerk Mittelgrau

Griffstangen Gelb
Ventilator Gross
Vorbauten Kleine Deckel

Türen 2
Aufstiege Rangierplattform
Fahrberechtigung Ja

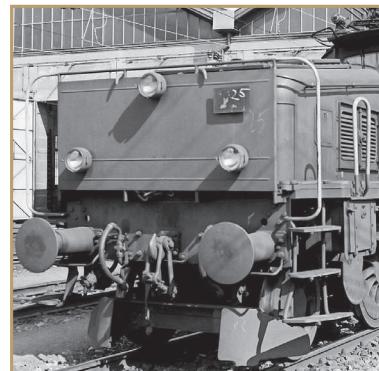
Focus



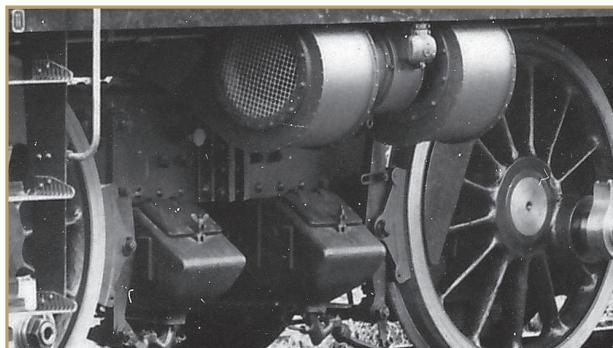
Tritt



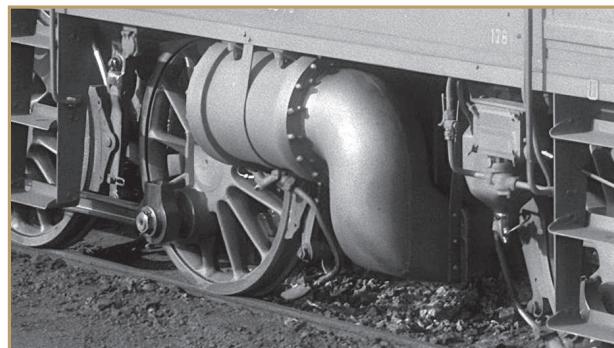
Trittbrett



Rangierplattform



Kleiner Ventilator



Grosser Ventilator



DREAMS ON RAILS

Via Purasca Inferiore, 13 | 6989 Purasca | Switzerland
Tel. +41 91 606 16 35 | info@pesolillo.ch | www.pesolillo.ch