

Coffret avec automotrice pour trains marchandises ET 194

Coffret avec automotrice pour trains marchandises ET 194 ECHELLE HO EPOQUE II



Marque :TRIX

Référence :TRI-21194

Points de fidélité offerts :300

Prix :299.95 €

Critères associés :

Echelle : HO : 1/87

Epoque : Epoque II

Locomotive : Automotrice_2 rails

Marque : Trix

Version : Digital

Descriptif :

Coffret avec automotrice pour trains marchandises ET 194

Modèle réel: Automotrice électrique ET 194 (ex LAG 895) de la Deutsche Reichsbahn (DRG). Livrée vert bouteille. Numéro d'immatriculation ET 194 11. Un wagon-jarres avec douze jarres et guérite de frein de la société allemande Kali-Chemie AG Berlin, immatriculé à la Deutsche Reichsbahn. Un wagon couvert Ghs Oppeln, type soudé sans frein à main et sans guérite de frein.

Highlights Pour la première fois avec décodeur numérique DCC/mfx. Pour la première fois avec fonctions sonores. Pour la première fois avec éclairage LED. Pour la première fois avec éclairage du poste de conduite.

Modèle réduit : ET 194 avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation réglée haute performance. Deux essieux moteurs. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche - en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage du poste de conduite commutable en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Wagon-jarres avec tiges de renfort du châssis finement détaillées, chargé de réservoirs d'acide. Wagon couvert Oppeln sans guérite de frein et sans frein à main. Longueur h.t. totale approximative 31 cm.

Série unique.

Coffret de train avec automotrice ET 194 pour trains marchandises Pour le trafic marchandises sur sa ligne Türkheim – Bad Wörishofen de 5,206 km de long alimentée par une tension continue de 550 V, la Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) München s’offrit en 1930 une petite automotrice marchandises. Cette LAG 895 fut construite par MAN/SSW à partir d’un ancien fourgon, les deux essieux étant désormais respectivement entraînés par un moteur série à courant continu autoventilé. Entre les deux postes de conduite se trouvait un grand compartiment à bagages, accessible des deux côtés par une porte coulissante Les résistances de démarrage et le dispositif d’air comprimé purent être logés dans deux caisses placées dans l’espace de chargement. La ligne Türkheim – Bad Wörishofen fut inaugurée le 15 août 1896 par la société privée Localbahn Actiengesellschaft Wörishofen et compta parmi les premiers chemins de fer électrifiés d’Allemagne. Le chemin de fer fut lancé et encouragé par le célèbre prêtre et hydrothérapeute Sebastien Kneipp qui, avec le raccordement de Wörishofen au vaste monde ferroviaire, espérait l’essor de la station thermale. La Localbahn Actiengesellschaft Wörishofen fut dissoute dès 1905 et c’est la Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) Munich qui prit le chemin de fer sous son aile. La LAG, financièrement ébranlée, fut nationalisée le 1er août 1938, et la ligne Bad Wörishofener avec ses véhicules devint ainsi une part de la Deutsche Reichsbahn (DRG). En 1943, l’ancienne LAG 895 (ET 194 11 à partir de 1940/41:) arriva sur l’ancienne ligne LAG Bad Aibling – Feilnbach, mais y resta garée avant d’être finalement mise à la ferraille en 1947. Naturellement, la LAG 895 était également affectée au remorquage ; les wagons-jarres pour le transport d’acide de la Kali-Chemie AG Berlin et un wagon marchandises couvert type „Ghs Oppeln“ forment donc une composition tout à fait réaliste. Les wagons-jarres pour le transport de produits chimiques (dangereux) étaient généralement chargés de douze jarres en faïence de 1000 litres chacune, ce qui leur valut bientôt le surnom de « wagon des douze apôtres ». Le type de wagon-marchandises „Oppeln“ était né de la demande de la DRG concernant des vitesses supérieures dans le trafic de marchandises de détail. Grâce à son grand empattement de 6 000 mm, la vitesse maximale autorisée de l’ „Oppeln“ put être fixée à 90 km/h. La nouvelle technique de soudure employée et le gain de poids inhérent permirent d’augmenter la charge. Caractéristique pour ce type de wagon marchandises, construit jusqu’en 1943 à plus de 28000 exemplaires : le renfort de brancard nécessairement en pointe du fait de l’empattement long.

[Lien vers la fiche du produit](#)