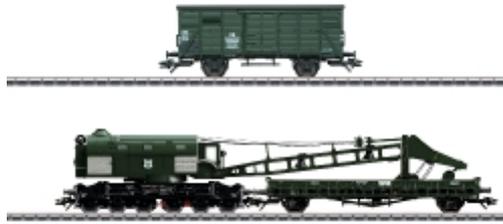


Grue à vapeur Ardelt 57t mfx DCC SOUND 3 rails

Grue à vapeur Ardelt 57t ECHELLE HO EPOQUE III

**Marque :** MARKLIN**Référence :** MAR-49570**Points de fidélité offerts :** 1000**Prix :** ~~1,099.90€ TTC~~ 790.00€ TTC

Offre valable du 07/02/2024 au 30/04/2024

Critères associés :*Marque :* Marklin*Echelle :* HO : 1/87*Locomotive :* Vapeur_3 rails*Epoque :* Epoque III*Version :* Digital**Descriptif :**

Grue à vapeur Ardelt 57t

Voie: H0 **Epoque:** III

Modèle réel : Wagon-grue pivotante à 6 essieux avec propulsion vapeur type Ardelt, port en lourd de 57t avec wagon de protection (transformé à partir de Rms Stuttgart) et voiture-atelier de la Deutsche Bundesbahn (DB). Livrée de la grue à vapeur vert bouteille. Numéro d'immatriculation München 6664. État de service vers 1958.

Modèle réduit : Wagon-grue avec décodeur numérique mfx+ et fonctions sonores. Partie supérieure du wagon (avec flèche) orientable à 360° sur couronne dentée. Flèche relevable et abaissable via poulie. Crochet principal en métal relevable et abaissable via poulie. Éclairage du poste de conduite commutable en mode numérique. Deux feux de travail sur la flèche, commutation possible en mode numérique. Éclairage assuré par LED. Générateur de fumée intégré, commutation possible en mode numérique. 4 paliers supports orientables à la main et fixables sur les socles fournis avec arbres. Cheminée avec hotte amovible. Contrepoids en métal en partie amovible et déposable sur l'avant-corps. Wagon-grue avec structure portante à six essieux et partie supérieure du wagon en métal. Wagon à ranchers (transformé à partir de Rms Stuttgart) avec support de guidage comme wagon de protection. Ancien wagon G du type unifié comme wagon-atelier avec renfort de jeu final, sans frein à main. Rayon minimal d'inscription en courbe : 437,5 mm. Longueur h.t. totale approximative 36,6 cm.

Control
Unit Mobile
Station Mobile
Station 2 Central
Station 1/2 Central
Station 3/2 Fonction d'éclairage Générateur de fumée Bruitage d'exploitation grue
Lever/Abaisser flèche grue Rotation flèche grue Lever/Abaisser crochet grue Éclairage
cabine Bruitage d'environnement Bruitage d'environnement 1 Bruitage d'environnement
2 Bruitage d'environnement 3

Highlights:

Construction entièrement nouvelle de la grue à vapeur, essentiellement en métal. Avec décodeur numérique mfx+ et nombreuses fonctions sonores. Partie supérieur du wagon avec flèche pivotant à 360°. Flèche relevable et abaissable via poulie. Crochet principal relevable et abaissable via poulie. Éclairage du poste de conduite. Deux feux de travail fonctionnels. Générateur de fumée intégré. Construction nouvelle du wagon de protection.

Série unique.

Pour une exploitation ferroviaire fiable, l'entretien et l'aménagement du réseau de voies sont essentiels. Comptent entre autres parmi les tâches nécessaires le remplacement d'appareils de voie, la taille des arbres ou l'enraillement de locomotives et de wagons. Après un accident, locomotive et wagons doivent être sécurisés, les débris évacués et des mesures de sauvetage prises, le tout rapidement et efficacement, bien souvent dans une extrême urgence. Or, les conditions-cadres laissent souvent à désirer, voire sont simplement mauvaises. Parfois, aucune route ne permet d'accéder à la ligne ferroviaire concernée qui peut même être totalement isolée comme dans les tunnels, les sections à forte déclivité ou les vallées. Souvent il faut également surmonter un grand nombre d'obstacles tels que caténaires, quais, mâts, poteaux ou dispositifs de signalisation. Les chemins de fer ont donc besoin de grues parfaitement adaptées à leurs besoins, capables de garantir entre autres la mobilité et la maniabilité nécessaires sur la voie, avec ou sans charge, un levage, étayage et positionnement efficaces ainsi qu'une excellente manœuvrabilité, même dans les zones difficilement accessibles et les situations « épineuses ». Après la seconde guerre mondiale, il y avait beaucoup à déblayer dans les zones occidentales. C'est pourquoi la DRG commanda en 1948 à la firme Ardel quatre grues à vapeur d'une capacité de charge de 57 tonnes, qui furent livrées en 1949 et immatriculées par la DB – tout juste fondée – sous les désignations Essen 6660, Mainz 6600, München 6664 et Wuppertal 6602. Ces grues étaient conçues de telle sorte que, durant le transport, leur contre-poids pouvait être déposé sur le wagon de transport et que les parties inférieures du contre-poids, grâce aux deux roues du treuil, pouvaient être casées dans « l'éventaire », entre la traverse porte-tampons et les charnières des paliers supports. Ainsi, on parvint à réaliser pour l'engin à six essieux - sans dépasser la charge moyenne par essieu de 18 t, une portée convenable et une largeur d'appui acceptable de six mètres - une force maximale de tout de même 57 t. Lors d'un déplacement, il suffisait d'enlever la réhausse de cheminée dépassant le gabarit de libre passage et de la fixer à l'arrière, au-dessus des poids. Le wagon-grue avait un poids total de 106 t. Un wagon à ranchers avec bloc-support placé devant comme wagon de protection empêchait toute rotation de la flèche lors des déplacements. S'il était incorporé dans des trains marchandises, l'attelage de 22,6 mètres de long ne devait pas dépasser la vitesse de 80 km/h. Ces grues étaient essentiellement utilisées pour l'enraillement d'engins, pour des chantiers de ponts et des transbordements, la combinaison de deux grues permettant de remettre sur les rails même les locomotives les plus lourdes. Dans la grue à vapeur, une machine à vapeur réversible de 75 ch à deux cylindres assurait l'entraînement nécessaire. Les quatre grues furent toutes réformées en 1978/79, mais une fut conservée dans

le musée de l'automobile et de la technique de Sinsheim. L'ancienne « 6600 Mainz » peut donc encore y être admirée avec la locomotive à accumulateur de vapeur à laquelle elle est attelée.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 23057.

[Lien vers la fiche du produit](#)