

Locomotive Diesel Class 77 rouge Crossrail Mfx Digital son

Locomotive diesel Class 77 de la Crossrail AG ECHELLE HO EPOQUE VI



Marque : MARKLIN

Référence : MAR-39065

Points de fidélité offerts : 439

Prix : 439.00€ TTC

Critères associés :

Marque : Marklin

Echelle : HO : 1/87

Locomotive : Diesel_3 rails

Epoque : Epoque VI

Version : Digital

Descriptif :

Locomotive diesel Class 77 de la Crossrail AG

Voie: H0 **Epoque:** VI

Modèle réel : Locomotive diesel-électrique JT42CWRM pour trains marchandises, plus connue en tant que Classe 77. Locomotive diesel de la Crossrail AG. État de service 2012.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx+ ainsi que nombreuses fonctions sonores et lumineuses. Position centrale du moteur régulé haute performance avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs entraînés via arbre cardan. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des 2 feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection distincte du fanal aux extrémités 2 et 1 de la locomotive possible en mode numérique. Quand le fanal est éteint des deux côtés de la loco, le double feu A est allumé des deux côtés. Éclairage du poste de conduite commutable en mode numérique. Sélection de l'éclairage du pupitre de commande possible en mode numérique. Autres fonctions lumineuses telles que feu spécial manœuvre et signal d'arrêt d'urgence commutables en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Générateur de fumée intégré de série avec échappement dynamique de la fumée. Nombreux détails rapportés. Traverse porte-tampons détaillée. Boyaux de frein enfichables fournis. Les caches frontaux fournis peuvent être montés en complément sur la traverse porte-tampons. Longueur approximative h.t. 24,7 cm.

Control
 Unit Mobile
 Station Mobile
 Station 2 Central
 Station 1/2 Central
 Station 3/2 Fanal ····· Générateur de fumée ····· Bruit.loco.diesel ····· Trompe d'avertissement aigu ····
 · Commde directe ····· Grincement de frein désactivé ···· Eteindre fanal arrière ···· Trompe
 d'avertissement grave ···· Eteindre fanal avant ···· Ecl.cab.cond. ··· Aérateurs ··· Fonction
 d'éclairage 1 ··· Compresseur ··· Fonction d'éclairage 2 ··· Fonction d'éclairage 3 ··· Trompe
 d'avertissement grave · Trompe d'avertissement aigu · Vitesse de manœuvre · Fonction
 d'éclairage · Fonction d'éclairage · Echappement de l'air comprimé · Sablage · Bruitage
 d'attelage · Mise à niveau carburant · Bruit d'attelage · Avertissement · Avertissement
 · Bruitage d'exploitation ·

Highlights:

Construction nouvelle. Éclairage du poste de conduite commutable en mode numérique. Sélection de l'éclairage du pupitre de commande possible en mode numérique. Générateur de fumée intégré de série avec échappement dynamique de la fumée.

Des directives UE plus strictes en matière d'émission de gaz, entrées en vigueur le 1er janvier 2009, obligèrent le fabricant américain Electro-Motive Division (EMD), à partir de 2005, de revoir entièrement la Classe 66 (EMD JT42CWR) produite pour le marché européen. L'histoire de cette série commença en 1985, quand EMD (à l'époque filiale à 100% de General Motors) produisit pour la première fois une locomotive diesel à prix intéressant pour le marché britannique. En résulta une machine diesel-électrique à six essieux type EMD JT26CW-SS au design anguleux - désignée comme Class 59 - et équipée du moteur diesel GM 16-645E3C de 2460 kW. La base utilisée par EMD étaient les locomotives diesel américaines type SD40-2, produites en grand nombre et qui, grâce à leur construction simple et éprouvée, s'étaient avérées être extrêmement fiables. Au milieu des années 1990, EMD améliora alors la Class 59 - d'abord pour des entreprises ferroviaires britanniques – en Class 66 (type JT42CWR). Les locomotives, dont l'allure était quasiment inchangée et qui étaient désormais équipées d'un moteur GM 12N-710G3B-EC de 2350 kW, furent, à partir de 1998, d'abord exploitées par des entreprises de transport ferroviaire britanniques. Leur moteur diesel entraîne un alternateur triphasé type M AR8/CA6, qui fournit l'énergie électrique pour les 6 moteurs série à collecteur de traction, logés dans les bogies et suspendus par le nez. Étant donné qu'à l'origine, les locomotives étaient prévues uniquement pour l'utilisation en Grande-Bretagne, le mécanicien est assis à gauche et non à droite. Fin 2005, en raison du durcissement des directives en matière d'émissions de gaz, la variante à moindre émission vit donc le jour en tant que JT42CWRM (JT42CWR-T1 en Grande-Bretagne) avec un moteur diesel 12-710G3B-T2, de 2420 kW à rendement énergétique optimisé et extrêmement fiable. Dans certaines sociétés ferroviaires, ces unités ne furent alors plus désignées comme Classe 66 mais comme Classe 77. Les locomotives optimisées étaient pourvues d'une meilleure isolation phonique dans le poste de conduite, d'améliorations pour la sécurité et le confort du conducteur de la motrice et, en option, d'une climatisation. Accessoires extérieurs supplémentaires: des fenêtres latérales à deux vitres dans la cabine de conduite, des stores d'aération plus grands ainsi qu'une troisième porte sur l'un des côtés - le couloir latéral continu de la loco ayant en partie été supprimé. Le bogie radial „EMD HTCR-E“ permettait d'obtenir une plus grande sécurité, une meilleure adhérence et des intervalles d'entretien plus longs. De plus, il y avait le système de commande par microprocesseur „EM2000TM“ pour la compensation de la charge, commande du moteur et contrôle de l'adhérence, un système de diagnostic et de stockage des séquences de voyage passées étant simultanément mis en œuvre. Jusqu'à l'arrêt de la production en 2016, 244 unités de cette variante améliorée JT42CWR(M/-T1) furent livrées au total. Bon nombre de ces machines appartiennent à des firmes de leasing comme la Porterbrook Leasing Company (5

unités), Eversholt Rai (26 unités), Beacon Rail Leasing (40 unités), Macquarie European Rail (24 unités) ou Alpha Trains (7 unités), qui louent les locomotives à des tiers dans de nombreux pays d'Europe. Livrées et inscriptions sont donc extrêmement variées et changent constamment. En 2009, 41 exemplaires intégrèrent le parc des Egyptian National Railways (ENR) et en 2011/12, six machines vinrent rejoindre celui de la Societe d'Exploitation Transgabonaise (SETRAG) pour le trafic dans le Gabon africain. Avec 60 JT42CWRM au total, la Euro Cargo Rail (ECR), appartenant aujourd'hui au groupe DB, fit l'acquisition de la majorité des machines. Aujourd'hui, elles circulent en grande partie en tant que série 247 dans les services de DB Cargo en Allemagne. Des entreprises de transport ferroviaire privées comptent également parmi les propriétaires de ces locomotives comme la Crossrail belge (8 unités), la Akiem française (10 unités) et la Railfreight britannique (17 unités).

Vous trouverez ce modèle en version pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22697.

[Lien vers la fiche du produit](#)