

**Locomotive diesel-électrique JT42CWR (Class 66)**

Locomotive diesel-électrique JT42CWR (Class 66) Echelle HO Epoque VI



**Marque :** MARKLIN

**Référence :** MAR-39060

**Points de fidélité offerts :** 435

**Prix :** 435.00€ TTC

**Critères associés :**

*Marque :* Marklin

*Echelle :* HO : 1/87

*Locomotive :* Diesel\_3 rails

*Epoque :* Epoque VI

*Version :* Digital

**Descriptif :**

Locomotive diesel-électrique JT42CWR (Class 66) **Voie:** H0 **Epoque:** VI

**Modèle réel :** Locomotive diesel-électrique JT42CWR pour train marchandises, plus connue en tant que Class 66. Locomotive diesel de la « Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) » (Ports et trafic marchandises). 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 cardans. 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. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Générateur de fumée intégré de série. Nombreux détails rapportés. Traverse porte-tampons détaillée. Boyaux de frein enfichables fournis. Les caches frontaux fournis peuvent être montés 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 ··· Compresseur ··· Echappement de l'air comprimé ··· Double feu A de manœuvre ···  
· Sablage · Trompe d'avertissement grave · Trompe d'avertissement aigu · Vitesse de  
manœuvre · Bruit d'attelage · Mise à niveau carburant · Bruit d'attelage ·

### 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.

*Locomotive diesel Class 66 (EMD JT42CWR) C'est le fabricant américain Electro-Motive Division (EMD), filiale à 100% de General Motors, qui construisit pour la première fois, en 1985, la première locomotive diesel abordable pour le marché anglais. En sortit 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 -, dont les dimensions extérieures correspondaient au gabarit de libre passage anglais, plus petit. La base utilisée par EMD étaient les locomotives diesel américaines type SD40-2 produites en grand nombre 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. Les trois essieux de leurs bogies sont réglables, radialement pour les bogies d'extrémité et latéralement pour le bogie central. Les deux cabines de conduite d'extrémité sont reliées entre elles par un couloir traversant le compartiment des machines. 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. Avec une vitesse maximale de 120 km/h, elles peuvent également rivaliser avec d'autres trains sur des lignes principales électrifiées. En raison des exigences accrues en matière d'émissions de gaz au 1er janvier 2009, le type a dû être revu et corrigé en 2005 afin de satisfaire à la norme d'émission européenne niveau IIIa en vigueur à partir de cette date. Jusqu'à fin 2005 sortit ainsi la variante à émission moindre en tant que JT42CWRM (JT42CWR-T1 en Grande-Bretagne) avec moteur diesel optimisé 12-710G3B-T2 de 2420 kW, une meilleure isolation phonique dans le poste de conduite et l'intégration optionnelle d'un système de climatisation, une troisième porte sur l'un des côtés - le couloir latéral continu de la loco ayant en partie été supprimé -, des fenêtres latérales à deux vitres dans la cabine de conduite et des stores d'aération plus grands. La première société ferroviaire à introduire la Class 66 en Allemagne fut la « Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) », aujourd'hui RheinCargo GmbH & Co. KG (RCH). En 1999, la société ferroviaire commença par louer deux locomotives comme DE 61 et 62 qu'elle finit par acheter en 2000/01. Presque simultanément, la Class 66 fit son entrée dans d'autres pays européens et c'est ainsi que l'on peut aujourd'hui trouver ces locos en France, Belgique, Norvège, Pologne, Suède ainsi qu'au Danemark, au Luxembourg et aux Pays-Bas. 41 machines JT42CWRM atterrirent même en Egypte. Jusqu'à l'arrêt de la production en 2016, 651 exemplaires au total furent livrés à des clients européens, dont 436 machines en tant que JT42CWR et 215 exemplaires en tant que JT42CWR(M/-T1). De nombreuses Class 66 appartiennent à des firmes de leasing comme la Porterbrook Leasing Company, Eversholt Rail, Beacon Rail Leasing ou Macquarie European Rail, qui louent les locomotives à des tiers dans de nombreux pays d'Europe. Livrées et inscriptions sont donc extrêmement variées et changent constamment.*

**Vous trouverez ce modèle en version pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22691.**

[Lien vers la fiche du produit](#)