

Locomotive diesel-électrique série 247 (Vectron DE) de la Siemens Mobility, Munich

Locomotive diesel-électrique série 247 (Vectron DE) de la Siemens Mobility, Munich ECHELLE HO EPOQUE VI



Marque :MARKLIN

Référence :MAR-36290

Points de fidélité offerts :210

Prix :209.95 €

Critères associés :

Echelle : HO : 1/87

Epoque : Epoque VI

Locomotive : Diesel_3 rails

Marque : Marklin

Version : Digital

Descriptif :

Locomotive diesel-électrique série 247 (Vectron DE) de la Siemens Mobility, Munich

Voie: H0 **Epoque:** VI

Modèle réel: Locomotive diesel-électrique série 247 (Vectron DE) de la Siemens Mobility, Munich.

Modèle réduit : Locomotive diesel en métal avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur spécial. 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 loco 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 assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED). Longueur h.t. 22,9 cm.

Control

Unit Mobile

Station Mobile

Station 2 Central

Station 1/2 Central

Station 3/2 Fanal Bruitage d'exploitation 1 Bruit.loco.diesel Trompe d'avertissement grave
. Commdre directe Grincement de frein désactivé Fanal cabine 2 Trompe d'avertissement
aigu Fanal cabine 1 Bruitage d'attelage Bruitage d'exploitation 2 Echappement de l'air
comprimé Aérateurs Sifflet du contrôleur Sablage Annonce en gare

Highlights:

Construction nouvelle de la locomotive diesel-électrique moderne Siemens Vectron DE. Locomotive avec décodeur numérique mfx intégré et diverses fonctions sonores. Modèle débutant détaillé et bien équipé à prix intéressant.

36290/T22281 – Série 247 Siemens (Vectron DE) Comme surprise pour tous les clients et concurrents, Siemens présenta à l'occasion du salon Innotrans 2010 à Berlin la Vectron-DE 247 901 diesel-électrique, nouveau membre de sa plate-forme Vectron. Tout comme le prédécesseur Eurorunner, la Vectron-DE possède la transmission par pivots, l'entraînement par pignon moteur à arbre creux qui ménage la voie, les couloirs droits latéraux antipanique et au milieu, l'agencement clair du compartiment des machines, avec accessibilité optimisée et, le cas échéant, échange facile des composants. Le compartiment machines est divisé en trois espaces distincts. Le châssis de base de la loco est constitué de deux longerons latéraux, d'un longeron central, de deux longrines transversales avec pivot, de deux longrines transversales pour powerpack et des deux longrines transversales de tête. Ce châssis peut accueillir aussi bien des bogies pour voie normale que pour voie large. Le bogie soudé possède une glissière de boîte d'essieu avec bras de suspension triangulaires, la transmission de la force de traction se faisant via des pivots bas et ressorts hélicoïdaux flexibles. La caisse autoportante est constituée des cabines de conduite, des parois latérales du compartiment machines et de trois segments de toit amovibles. Les éléments crash situés aux extrémités des locomotives à la forme de tête caractéristique sont censés se déformer de manière contrôlée en cas de choc et protéger ainsi le mécanicien d'éventuelles blessures. A l'exception des pantographes, la Vectron-DE se différencie à peine de ses sœurs électriques, mais fait presque un mètre de plus de long. Le cœur de la loco est un moteur de la génération la plus récente de la série à succès MTU 4000, c'est à dire un moteur type 16V 4000 R84 d'une puissance de 2.400 kW. Celle-ci est largement au-dessous des normes européennes d'émission, niveau EU IIIB pour les organes de propulsion ferroviaires, en vigueur depuis 2012. Le générateur, qui fournit le courant pour les quatre moteurs traction asynchrones à courant triphasé, est bridé sur le moteur. Ce module de puissance (moteur et générateur) est logé dans l'espace centrale et fixé de manière élastique sur des amortisseurs anti-roulis par rapport à la caisse de la loco. Afin de réduire au mieux les émissions de bruit, le compartiment du moteur est particulièrement bien insonorisé. Outre le trafic marchandises, la vitesse maximale de 160 km/h permet également à la machine d'assumer sans problème le trafic régional. Depuis janvier 2015, le centre de test Siemens à Wegberg-Wildenrath dispose de la .247 901 en tant que „PCW 9“. Dans la seconde moitié de l'année 2015, Siemens fabriqua à ses frais trois autres Vectron-DE (247 902 à 904), qui peuvent être mises à la disposition d'entreprises de transport intéressées pour des besoins de tests, ou qui peuvent être louées. Aucune commande n'a toutefois encore été enregistrée pour la variante diesel-électrique.

Vous trouverez ce modèle pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22281.

[Lien vers la fiche du produit](#)