MAURIENNE-TRAINS

Loco. électrique Br193 noire MRCE ép. VI Mfx Digital son

Locomotive électrique Vectron série 193 de la MRCE ECHELLE HO EPOQUE VI

Marque : MARKLIN
Référence : MAR-36182
Points de fidélité offerts : 229

Prix : 239.95€ TTC

Critères associés :
Marque : Marklin
Echelle : HO : 1/87
Locomotive : Electrique_3 rails
Epoque : Epoque VI
Version : Digital

Descriptif :

Locomotive électrique Vectron série 193 de la MRCE
Voie: H0 **Epoque:** VI

Modèle réel : Locomotive électrique Vectron de la MRCE Dispolok GmbH. Locomotive pour le transport de la terre excavée de Stuttgart 21.

Modèle réduit : Locomotive électrique 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). 2 pantographes mécaniquement fonctionnels. Longueur h.t. 21,8 cm.

Control
Unit Mobile
Station Mobile
Station 2 Central
Station 1/2 Central

Station 3/2 Fanal · · · · · Bruitage d’exploitation 1 · · · · · Bruit.loco.électr. · · · · · Trompe d'avertissement grave · · · · · Commde 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 · · · Joint de rail · · ·

Highlights:

Locomotive avec décodeur numérique mfx intégré et diverses fonctions sonores. Modèle débutant détaillé avec équipement fourni à prix intéressant.

36182+47130+47131 – Vectron MRCE et transport de terre excavée S 21 Pour le grand projet « Stuttgart 21 », la Deutsche Bahn doit assumer de lourdes tâches, dont l’évacuation des 20 millions de tonnes de terre excavée pour ce gigantesque chantier. A cet effet, la DB a construit un terminal de chargement spécial pour le transport de terre excavée dans la gare marchandises de Stuttgart-Nord. Le chargement à Stuttgart-Nord est d’ailleurs le nerf de la guerre de tout le concept, chaque train devant être chargé, formé en conséquence et contrôlé; en outre, les documents qui accompagnent le train doivent être finalisés avant son départ. Pour le transport, la DB n’utilise que des conteneurs car ils permettent de simplifier le transbordement ainsi que le transport en camion vers les décharges. L’utilisation de wagons à bennes basculantes, par contre, aurait réduit le nombre de décharges possibles car toutes ne possèdent pas leur propre embranchement. Les trains pour le transport de la terre excavée étaient généralement composés de 20 wagons porte-conteneurs respectivement chargés de deux conteneurs. Ces wagons porte-conteneurs qui, en période de pointe, pouvaient atteindre les 400 unités, étaient loués à la DB par AAE Cargo (Ahaus Alstätter Eisenbahn Cargo AG). Etaient utilisés en majorité des wagons courts à quatre essieux type Sgmmnss 40, mais on pouvait voir également des wagons type Sgns. Pour remorquer ces trains, la DB avait également loué des locomotives électriques Vectron de la série MRCE X4E (= série 193). Le plus grand nombre des transports de terre menaient aux points de transbordement à Wilhelmsglück, Deißlingen, Nordhausen et Röblingen am See. Dans les périodes de pointe, jusqu’à 13 trains au total quittaient le terminal de chargement à Stuttgart-Nord – une tâche logistique titanesque dans l’agglomération de Stuttgart. A Wilhelmsglück (près de Schwäbisch Hall), la firme Leonhard Weiss remplit une ancienne carrière, le transbordement s’effectuant ici sur les camions à l’aide de « Rech-Stacker » directement dans la jonction d’évitement (Awanst) Wilhelmsglück. Le transbordement des conteneurs dans le Awanst Knauf à Deißlingen sur la ligne Rottweil – Villingen est même assuré par deux "Reach-Stacker », les conteneurs n’ayant alors plus que quelques centaines de mètres à parcourir par camion. Là les attend une ancienne plâtrière de la firme Knauf sachant qu’avec jusqu’à 1,5 millions de tonnes de terre excavée, ce site incroyable sera donc à l’avenir fermé. Les premiers trains de terre excavée partant de Stuttgart roulaient à destination de Nordhausen, en Thuringe. Les conteneurs étaient en partie transbordés directement à Nordhausen (embranchement gravière), mais en partie également acheminés jusqu’à Niedersachswerfen. La Kohnstein Bergwerks GmbH y utilise la terre également pour le comblement. Le site de Amsdorf est desservi via la gare de Röblingen am See (Saxe-Anhalt). A Röblingen am See, la firme Romonta dispose de son propre embranchement ferroviaire, où a également lieu un transbordement sur camions via “Reach-Stacker“ , les camions transportant la terre pour la stabilisation de la mine à Amsdorf.

Vous trouverez les wagons porte-conteneurs assortis avec trémies jaunes sous les références 47130 et 47131. Vous trouverez d’autres wagons avec différents numéros de conteneurs et d'exploitation dans la gamme Trix sous les réf. 24136 et 24138 avec indication des essieux requis pour courant alternatif.

Vous trouverez un modèle pour courant continu dans la gamme Trix sous la réf. 22690.

Lien vers la fiche du produit