

Locomotive à vapeur lourde pour trains marchandises série Gt 2x4/4 de la K.Bay.Sts.B

Locomotive à vapeur lourde ECHELLE HO EPOQUE I



Marque :MARKLIN

Référence :MAR-37960

Points de fidélité offerts :430

Prix :429.95 €

Critères associés :

Echelle : HO : 1/87

Epoque : Epoque I

Locomotive : Vapeur_3 rails

Marque : Marklin

Version : Digital

Descriptif :

Locomotive à vapeur lourde pour trains marchandises série Gt 2x4/4 de la K.Bay.Sts.B

Modèle réel : Locomotive à vapeur lourde pour trains marchandises série Gt 2x4/4 (future série 96) des chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B). Première série, état de service vers 1913. A l'occasion des 100 ans de la Gt 2x4/4.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation réglée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages moteurs. Châssis articulé pour une meilleure inscription en courbe. Le type du modèle ne permet pas l'installation ultérieure d'un générateur de fumée. Fonction permanente du fanal à deux feux - inversion en fonction du sens de marche - en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Nombreux détails rapportés. Longueur h.t. 20,3 cm.

Control
Unit Mobile
Station Mobile

Station 2 Central

Station Fanal ···· Bruit.loco.vap. ···· Sifflet de locomotive ···· Commdre directe ···· Grincement de frein désactivé ··· Pelletage du charbon ··· Sifflet de manœuvre ··· Pompe à air ··· Injecteur ··· Echappement de la vapeur ··· Grille à secousses ···

Série unique à l'occasion du 100e anniversaire de la Gt 2x4/4.

Mise en service il y a un siècle, elle passait à l'époque pour être la plus grosse et la plus puissante locomotive tender de « l'Ancien Monde » et représentait le summum de la construction de locomotives Mallet en Europe – la Gt 2x4/4 bavaroise. Au cours des premières années du 20e siècle, l'augmentation sensible du poids des trains posait problème sur trois rampes des chemins de fer bavarois en particulier (Laufach – Heigenbrücken, Frankenwaldrampe Pressig-Rothenkirchen – Steinbach a.W. – Probstzella et la « Schiefe Ebene » de Neuenmarkt-Wirsberg à Marktschorgast). Les locomotives disponibles n'étaient pas en mesure de poursuivre l'acheminement des trains marchandises arrivants seules ou sans partage du train. A l'époque, deux locomotives de pousse étaient par exemple nécessaires pour acheminer 670 tonnes sur la rampe – situation désastreuse d'un point de vue économique. C'est pourquoi le constructeur de locomotives Maffei développa jusqu'en 1913 la Gt 2x4/4 présentant la disposition d'essieux D'Dh4vt (040+040). Cette machine était équipée de deux mouvements avec quatre essieux couplés chacun. L'entraînement était respectivement assuré par le troisième essieu couplé. L'empattement mesurait 12200 mm au total. La motorisation compound à vapeur surchauffée exigeait pour le bogie avant des conduites de vapeur flexibles vers les cylindres à basse pression. Les 15 machines livrées dans les années 1913/1914 étaient largement plus rapides et jusqu'à trois fois plus puissantes que les locomotives pour trains marchandises disponibles jusqu'alors, de sorte que des économies sensibles en termes de locomotives et de personnel furent possibles. Dès l'une de leurs premières marches d'essai, les nouvelles locomotives montrèrent toutes leurs possibilités : Une locomotive Gt 2x4/4 en traction et une en pousse réussirent à acheminer un train marchandises de 1.000 t de Pressig-Rothenkirchen à Steinbach a.W. en 38 minutes, temps fabuleux comparé aux 80 minutes habituelles ! En moyenne, les marches d'essai annoncèrent une réduction du temps de trajet de plus de 50%. Avec la T 20 prussienne, la Gt 2x4/4 connut en 1922 une concurrente sérieuse qui, avec 30 t de moins, offrait des performances au moins identiques. C'est pourquoi la construction de la Gt 2x4/4 fut améliorée en certains points à l'occasion de la commande de 10 exemplaires supplémentaires. Ces machines furent notamment dotées d'une plus grande surface de chauffe pour l'évaporation, de cylindres haute pression d'un diamètre supérieur, d'une cheminée courte (cheminée sans rehausse) et la réserve de charbon fut augmentée d'une demie tonne. La charge par essieu et le poids en service résultant de ces modifications étaient plus importants. Les 25 machines furent toutes incorporées au parc de la DRG sous les numéros 96 001 à 025.

Vous trouverez un coffret de wagons marchandises bavarois assortis sous la réf. 46082.

[Lien vers la fiche du produit](#)