

Wagon porte-conteneurs Laabs

ECHELLE HO EPOQUE IV

**Marque :** MARKLIN**Référence :** MAR-46661**Points de fidélité offerts :** 94**Prix :** 94.95€ TTC**Critères associés :***Marque :* Marklin*Echelle :* HO : 1/87*Wagon :* Wagons_3 rails*Epoque :* Epoque IV**Descriptif :**

Wagon porte-conteneurs Laabs

Une idée extrêmement innovante

La firme Volkswagen et la Deutsche Bundesbahn eurent une idée extrêmement innovante lorsqu'en 1959, elles signèrent un contrat pour le transport ferroviaire de moteurs et de systèmes de transmission entre les différents sites de production Volkswagen. La solution: des conteneurs standardisés pouvant être transportés sur des unités doubles constituées de wagons à ranchers transformés type Rm(r)so reliés par un attelage court. Les wagons ne possédaient plus que des superstructures plates à plancher en bois sur lequel étaient montés les cadres porteurs pour les conteneurs. Chaque unité double pouvait accueillir six conteneurs remplis soit de 36 moteurs, soit de 96 systèmes de transmission. En 1966, les wagons porte-conteneurs pour le transport de moteurs et de systèmes de transmission circulaient entre Hanovre et Wolfsburg, Emden et Ingolstadt, destinations auxquelles s'ajoutait plus tard également Bruxelles au départ de Kassel-Baunatal. A partir de 1970 vinrent encore s'ajouter les destinations suivantes: Salzgitter, Neckarsulm, Stuttgart et Osnabrück (Karman).

Modèle réel : Unité double de wagons marchandises ouverts Laabs pour le transport de conteneurs (Klms 440 couplés ex-Rmrso 31) de la Deutsche Bundesbahn (DB), louée à Volkswagen AG (VW). Version sans frein à main, avec cadre porte-conteneurs et chargée de conteneurs de transport Volkswagen. État de service vers 1971.

Modèle réduit : Wagons porte-conteneurs avec renfort de brancard et numéros d'identification différents. Chargés au total de six conteneurs de transport Volkswagen portant des numéros différents. Longueur totale

h.t. approximative: 28,2 cm. Essieu pour système 2 rails c.c. E700580. Essieu Trix-Express E258259.

Offically licensed by Volkswagen.

Vous trouverez des wagons marchandises assortis dans la gamme Märklin H0 sous les réf. 46129 et 46139 ainsi que dans la gamme Trix H0 sous les réf. 24332 et 24161.

Informations sur le prototype

La firme Volkswagen et la Deutsche Bundesbahn eurent une idée extrêmement innovante lorsqu'en 1959, elles signèrent un contrat pour le transport ferroviaire de moteurs et de systèmes de transmission entre les différents sites de production Volkswagen. A l'époque, les conteneurs n'existaient pas encore, de sorte qu'il fallut d'abord concevoir des contenants standards transportés au début sur deux wagons à bords bas type R 10 (sans ranchers) reliés par un attelage court (unité double). A partir de septembre 1959, moteurs et transmissions furent transportés entre les usines VW de Wolfsburg et de Hanovre par le train. A partir de 1965, on utilisa à la place des vieux wagons R 10 les wagons à ranchers type Rm(r)so 31, dès lors régulièrement transformés. En résultèrent à nouveau des unités doubles reliées par un attelage court et formées de deux wagons type Klms 440. Sur ces wagons, ranchers, parois latérales et frontales, freins à main, plateformes de serre-frein et guérites de frein avaient toutefois disparu. Ils ne possédaient plus que des superstructures plates à plancher en bois, sur lequel étaient montés les cadres porteurs pour les conteneurs. Les conteneurs eux-mêmes étaient certes de hauteurs différentes (1546, 1765 ou 2330 mm), mais leurs surfaces au sol étaient identiques (2900 x 2650 mm), puisqu'ils devaient s'insérer dans le cadre de fixation des wagons. Les conteneurs de transport étaient conçus pour 36 moteurs ou 96 systèmes de transmission par chargement. Ils étaient pourvus sur les parois intérieures et centrales des rails de guidage sur lesquels étaient insérés de petits châssis roulants avec le nombre correspondant de moteurs ou de transmissions. Pour le chargement et le déchargement, les conteneurs présentaient sur les parois latérales des clapets et des portes avec un verrouillage central. En 1966, les wagons porte-conteneurs assuraient le transport de moteurs et de systèmes de transmission pour les liaisons Hanovre – Wolfsburg, Hanovre– Emden et Hanovre– Ingolstadt ainsi que Kassel-Baunatal jusqu'à Emden, Wolfsburg et Ingolstadt, plus tard également jusqu'à Bruxelles. Avec le début de la production de moteurs et de systèmes de transmission dans l'usine VW de Salzgitter à partir de 1970 et l'incorporation de la Audi NSU Auto Union AG dans le groupe Volkswagen, d'autres destinations étaient désormais Salzgitter, Neckarsulm, Stuttgart et Osnabrück (Karman). Le traitement particulier de ces wagons lors des manœuvres mérite d'être mentionné: Étant « interdits de bosse de tri », ils devaient être poussés dans le groupe de sortie en contournant la bosse de triage et ne devaient en aucun cas s'entrechoquer. Mais dès la fin des années 1960, les wagons à parois et toit coulissants de différents types évincèrent progressivement ces wagons porte-conteneurs puisqu'ils permettaient justement de se passer des conteneurs et de charger directement moteurs et systèmes de transmission. Dans les années 1980, les wagons porte-conteneurs appartenaient donc déjà au passé.

Faits saillants Wagons porte-conteneurs avec plancher de construction nouvelle Chargés au total de six conteneurs de transport Volkswagen de construction nouvelle Conteneurs de transport avec numéros différents

[Lien vers la fiche du produit](#)