



TRIX

Nouveautés 2015

Trix. La fascination de l'original.



Chers amis Trix,

En 2015, voie libre sur toute la ligne ! Nous vous présentons dans ce catalogue des nouveautés pas moins de 144 pages de reproductions – aussi parfaites que spectaculaires – de trains et de locomotives légendaires. Des modèles qui ont fait l'objet d'un travail de recherche, de construction et de développement considérable. En outre, nous proposons pour la première fois aux modélistes l'un des monuments architecturaux et industriels les plus célèbres d'Allemagne à l'échelle N. Ce n'est pas pour rien que la mine de Zollverein est considérée comme la plus belle mine du monde et c'est donc à juste titre qu'en 2001, elle a été inscrite au patrimoine mondiale de l'UNESCO. Ainsi, aujourd'hui encore, des personnes intéressées peuvent voir par exemple le lavage du charbon tel que pratiqué autrefois et découvrir un pan de l'histoire industrielle en suivant les traces de la houille.

De ce point de vue, les modèles Trix et les réseaux correspondants ne sont donc pas uniquement des valeurs sûres, mais ils représentent également la vie réelle.

Parmi toutes les nouveautés de l'année, nous sommes particulièrement fiers de notre nouvelle version de la légendaire S 2/6. N'a-t-elle pas été aux yeux de beaucoup « la Diva » des locomotives à record ? Il faut dire que ses grandes roues motrices couplées de plus de deux mètres de haut étaient plus qu'impressionnantes. Mais les années 90 font elles aussi leur come back et sont dignement représentées parmi les nouveautés. Ainsi, l'incroyable et impressionnant train voyageurs touristique est de retour et devient ainsi

un classique des réseaux miniatures ambitieux. Mais ce n'est pas tout, car nous dédions aussi toute une partie de ce catalogue à la fusion de la Deutsche Bundesbahn (DB) et de la Deutsche Reichsbahn (DR), un thème qui s'impose avec le 25e anniversaire de la réunification. A l'instar des amateurs de chemins de fer à l'est comme à l'ouest qui, à l'époque, se réjouissaient de découvrir de nombreux « nouveaux » véhicules, vous pourrez à votre tour vous réjouir, en feuilletant ce catalogue, en découvrant des modèles spéciaux sur le thème de la réunification.

Les membres du club Trix ne seront pas en reste puisque nous leur réservons quelque chose de spécial : Le modèle club Minitrix 2015, reproduction authentique de la locomotive à vapeur 78 1001 type 2'C2'h2t (disposition d'essieux 232) avec tender court à deux essieux 2T17.

Nos amateurs de H0, quant à eux, se voient proposer comme modèle club la locomotive à vapeur pour trains rapides de la série 18.5 avec tender séparé 2'2'T31,7 qui, avec un coffret de voitures de grandes lignes correspondant, peut sans problème être lancée sur la ligne entre Augsburg et Lindau.

Ces deux modèles sont exclusivement réservés aux membres de nos clubs. Vous n'en faites pas encore partie ? Informez-vous sur les nombreux avantages proposés à partir de la page 136.

Une chose est sûre, Trix est aussi fascinant que l'original.

L'équipe de Trix vous souhaite de passer d'agréables moments en feuilletant ce catalogue et en découvrant les nouveautés 2015 ainsi que beaucoup de plaisir avec votre réseau Trix !



TRIX

TRIX MINITRIX

Minitrix Nouveautés 2015 12–67

TRIX CLUB

Modèle du club Minitrix 2015	3
Modèle du club Trix H0 2015	71–73
Club Trix	136
Formulaire d'adhésion	139
Wagon 2015 du club Trix	137
Wagons-anniversaire du club Trix	138

TRIX H0

Trix H0 Nouveautés 2015 68–128

TRIX EXPRESS

Trix Express Nouveautés 2015 128–135

TRIX

MHI Exclusiv 1/2015	2–11
Wagon musée	141
Service Réparations	142
Indications générales	142
Indications importantes relatives au SAV	142
Explicación de símbolos	143
Index des références	144

Séries uniques 2015



Félicitations pour les 25 ans de la Märklin-Händler-Initiative (groupement de revendeurs Märklin). Depuis 1990, notre marque est synonyme de qualité et de service dans les magasins spécialisés établis. Chez les commerçants de la MHI, le contact personnel avec le client est une valeur essentielle. Nous savons exactement ce que signifie « service après vente » et « service client », pour nous, veut dire LE client. Conseil, accueil et service sur place contre bourses en ligne et ennuis liés aux réclamations – voici les valeurs défendues par la MHI. Nous le confirmons par

5 années de garantie ! Avec des modèles exclusifs des marques Märklin, Trix et LGB, nous offrons à nos modélistes « joueurs » et collectionneurs exactement ce qu'il leur faut et ce à toutes les échelles. Le bureau de la MHI (élu par les détaillants Märklin) crée, en collaboration avec Märklin, ses propres modèles, nouveaux et exclusifs, avec une technologie de pointe – conformément à la devise « Nous vivons Märklin ».

Vous retrouverez nos détaillants spécialisés aussi sur Internet à l'adresse www.mhi-portal.eu

Les productions spéciales MHI sont des produits innovants qui se distinguent par leur livrée, leurs inscriptions et leur équipement technique pour le domaine « pro », ou bien des répliques datant d'époques Märklin antérieures. Ces produits sont signalés par le pictogramme  et sont disponibles exclusivement chez les revendeurs de la MHI. Nous garantissons qualité, exclusivité et conseil compétent.



EXCLUSIV

1/2015

Modèle 2015 du club Minitrix

Locomotive à vapeur 78 1001

Au début des années 1950, l'accélération du trafic suburbain et du trafic rapide interurbain représentait pour la jeune Bundesbahn une priorité, mais le parc de locomotives tender disponibles était très limité. Les locomotives à tender séparé, par contre, ne manquaient pas et il paraissait donc pertinent d'examiner l'important effectif de locomotives de la série 38.10-40 (P 8 prussienne) en vue d'une telle affectation. C'est pourquoi la DB essaya de transformer cette machine en locomotive tender, afin d'éviter le retournement nécessaire en gare terminus. À l'instigation du Prof. Mölbert, Hanovre, et en collabo-

ration avec le BZA München, la firme Krauss-Maffei fut sollicitée en 1951 pour équiper les 38 2890 et 2919 de tenders courts. Chaudière, mécanisme moteur et organes de roulement restèrent quasiment inchangés. Seul le bogie avant fut modifié par l'insertion d'un nouveau carénage de pivot, afin d'obtenir plus de jeu latéral. En outre, un dispositif de rappel automatique fut installé. La cabine de conduite désormais fermée de tous les côtés fut par contre entièrement reconstruite sous forme soudée. Le tender court à deux essieux de conception nouvelle fut couplé à la machine par

une solide timon qui possédait un dispositif de rappel dérivé d'un modèle de bogie Krauss-Helmholtz. Le charbon pouvait être extrait par une découpe circulaire dans la paroi arrière de la cabine de conduite, ouverture sur le tender que fermait un soufflet en caoutchouc. Après transformation, les deux machines étaient considérées comme locomotives tender avec la disposition d'essieux 2C2 et furent donc immatriculées 78 1001 (ex 38 2919) et 1002 (ex 382890). On leur attesta une vitesse maximale autorisée de 100 km/h dans les deux sens de marche, mais il semble qu'en marche arrière, des vitesses

supérieures à 60 km/h étaient déjà problématiques. Aucune autre machine ne fut transformée, de tels investissements n'étant plus rentables en raison de la progression du changement structurel. À partir de 1953, les deux machines circulèrent pour commencer dans le domaine de la DB München avant d'être utilisées dans la région du Bodensee. Les deux locomotives furent garées dès 1959, puis réformées en 1961.



16471 Locomotive à vapeur.

Modèle réel : Locomotive à vapeur 78 1001, type 2'C2'h2t avec tender court à deux essieux 2T17 de la Deutsche Bundesbahn (DB), dans l'état de service autour de 1951.

Modèle réduit : Locomotive et tender essentiellement en métal injecté. Moteur à rotor sans fer avec volant d'inertie dans la chaudière. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits avec les formats DCC, Selectrix et Selectrix 2. Attelage court entre locomotive et tender. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fanal à 2 feux assuré par LED blanc chaud. Longueur hors tampons 106 mm.

- Construction nouvelle.
- Pour la première fois en modèle de série.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.

Série unique pour le club Trix.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Sifflet de locomotive	•	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Comme directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Pompe à air	•	•	
Sifflet de manœuvre	•	•	
Echappement de la vapeur	•	•	
Pelletage du charbon	•	•	
Grille à secousses	•	•	
Annonce en gare	•	•	



Séries uniques 2015



16284 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 218 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Locomotive diesel hydraulique avec chauffage de train électrique. Sans raccords pour les gaz d'échappement. Livrée du train touristique de 1996.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré et générateur de bruit pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Éclairage frontal et feux de fin de convoi avec inversion en fonction du sens de marche, diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode

numérique. Attelage court à élongation variable. Mains montoires rapportées. Toutes les fonctions sont également commutables au format numérique SX2. Longueur hors tampons 102 mm.

- Son numérique avec nombreuses fonctions.
- Livrée soignée.

Numéro d'immatriculation différent de la 16285.

Vous trouverez des voitures assorties à cette locomotive sous les réf. 15425 et 15426.



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Trompe d'avertissement aigu	•	•	
Commdirecte	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe d'avertissement grave	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Diesel aux. chauff.	•	•	
Compresseur	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	



16285 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 218 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Locomotive diesel hydraulique avec chauffage de train électrique. Sans raccords pour les gaz d'échappement. Livrée du train touristique de 1996.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Éclairage frontal et feux de fin de convoi avec inversion en fonction du sens de marche, diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Attelage court à élongation variable. Mains montoires rapportées. Toutes les fonctions sont également commutables au format numérique SX2. Longueur hors tampons 102 mm.

- Livrée soignée.

Vous trouverez des voitures assorties à cette locomotive sous les références 15425 et 15426.



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commdirecte	•	•	



Numéro d'immatriculation différent de la 16284.



EXCLUSIV 1/2015

Garantie de 5 ans sur tous les articles MHI et les articles de club (Märklin Insider et Club Trix) à partir de 2012.

Séries uniques





EXCLUSIV 1/2015

Séries uniques 2015

25 **märklin**
25 Jahre Märklin-Händler-Initiative
1990-2015 **MHI**



*Avec commutation possible
des feux de fin de convoi LED*

15426 Coffret de voitures « Train touristique ».

Modèles réels : Une voiture voyageurs type Bvmkz 856, deux voitures voyageurs type Bpmz 857, une voiture-restaurant type WRkmz 858.1 et un fourgon à bagages type Dmsdz 959, état de service de 1996 de la DB AG.

Modèles réduits : Voitures avec attelage court à élongation variable, le fourgon à bagages est équipé d'un éclairage de fin de convoi assuré par LED et commutable, livrée du train touristique de 1996.
Longueur totale hors tampons 932 mm.

- Construction nouvelle à l'échelle de la voiture-restaurant WRkmz.
- Forme des voitures Bvmkz et Bpmz fidèle à la réalité.
- Livrée authentique pour chaque voiture.

Série unique.

66676 éclairage intérieur.
66616 éclairage intérieur LED.

Gabarit de libre passage de la voiture restaurant limité pour le rayon de courbure 1 !

Le coffret de voitures réf. 15425 et les locomotives réf. 16343, 16284 et 16285 permettent de former un train touristique réaliste de 1996.



© Oliver Sängner

Séries uniques 2015



16351 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique 103 003-0 de la Deutsche Bundesbahn. Disposition d'essieux CC, construite à partir de 1965, pré-série avec seulement une rangée d'aérateurs latéraux.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation au choix sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, éclairage du compartiment

machines, sélection possible en mode numérique. Cinématique pour attelage court. Sélection possible de toutes les fonctions au format numérique SX2. Particularité: comme la machine réelle, le modèle est équipé d'un pantographe unijambiste et d'un pantographe pentagonal. Longueur hors tampons 122 mm.

- **Nombreuses fonctions sonores et de commutation.**
- **Ligne de toiture en métal.**
- **Éclairage assuré par LED blanc chaud.**

Série unique.

Vous trouverez des voitures assorties à cette locomotive sous la réf. 15545.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Fonction d'éclairage	•	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•	
Sifflet de locomotive	•	•	
Commd directe	•	•	
Ecl.cab.cond.	•	•	
Fanal cabine 2	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Fanal cabine 1	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Compresseur de frein	•	•	
Sablage	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Radio cabine	•	•	
Aérateurs	•	•	

Éclairage du poste de conduite
Équipée d'un pantographe unijambiste et d'un pantographe pentagonal



Taille originale

EXCLUSIV 1/2015

Garantie de 5 ans sur tous les articles MHI et les articles de club (Märklin Insider et Club Trix) à partir de 2012.

Séries uniques



© Frank Lüdecke



15545

16351

Séries uniques 2015

TRIX
MINITRIX



15545 Coffret de voitures « IC 180 Albrecht Dürer ».

Modèles réels : 2 voitures à compartiments type Avüzmz 111, 1 voiture à couloir central type Apüzmz 121 et une voiture-restaurant mixte type ARümh 217 « Kakadu », état de service datant de l'été 1977 de la Deutsche Bundesbahn (DB) avec le parcours « Munich – Augsbourg – Nuremberg – Würzburg – Bebra – Hanovre – Brême ».

Modèles réduits : Voitures avec cinématique pour attelage court, une Avüzmz 111 avec éclairage de fin de convoi LED commutable, nouveau toit pour ARümh 217 sans pantographe. Toutes les voitures sont emballées séparément.

Longueur totale hors tampons 667 mm.

- Variante de forme.
- Toit raide.
- Éclairage de fin de convoi.

Série unique.

66676 Éclairage intérieur.
66616 Éclairage intérieur LED.

Gabarit de libre passage de la voiture-restaurant réduit pour le rayon de courbure 1 !

Vous trouverez la locomotive de traction assortie sous la réf. 16351, série 103.

*Nouvelle construction à l'échelle
du « Kakadu »*

25 märklin
25 Jahre Märklin-Handel-Initiative
1990-2015 MHI



EXCLUSIV

1/2015

Garantie de 5 ans sur tous les articles MHI et les articles de club (Märklin Insider et Club Trix) à partir de 2012.

Séries uniques





Nouveautés à l'échelle N

Cette année, les modélistes font des projets, construisent et jouent en N vont être aux anges car c'est toute une époque de l'industrie qu'ils pourront généreusement évoquer sur leur réseau. Ainsi, ils pourront faire battre à nouveau le cœur de la Ruhr.

Pour la première fois, il est possible de reproduire fidèlement la « plus belle mine du monde » au 1/160 avec un aperçu fascinant du paysage dans la culture industrielle du Bassin de la Ruhr. Cela permettra d'enrichir le décor et d'y faire circuler des trains marchandises correspondants, ce qui fait le charme particulier de l'échelle N.

Mais nos concepteurs ne se sont pas souciés uniquement du cœur de l'industrie minière et métallurgique. Cette année, nous poursuivons la performante « famille V160 » et, après les séries 218 et 217, nous présentons aujourd'hui les séries 215 et 225.

Mais nos autres nouveautés sont à la hauteur et offrent aux adeptes de la petite échelle un large choix quelle que soit leur époque de prédilection. Autre highlight: les « costaudes » de l'Europe de l'est au look caractéristique. Ces machines, qui doivent leur surnom populaire de « lunettes de plongée » à la forme particulière de leur partie frontale, viennent compléter notre gamme avec les séries 751 à 753.

Mais ce n'est pas tout, loin de là. Vous serez surpris de voir ce qui vous attend!



Coffret de départ numérique « Train marchandises »



11138 Coffret de départ numérique « Train marchandises ».

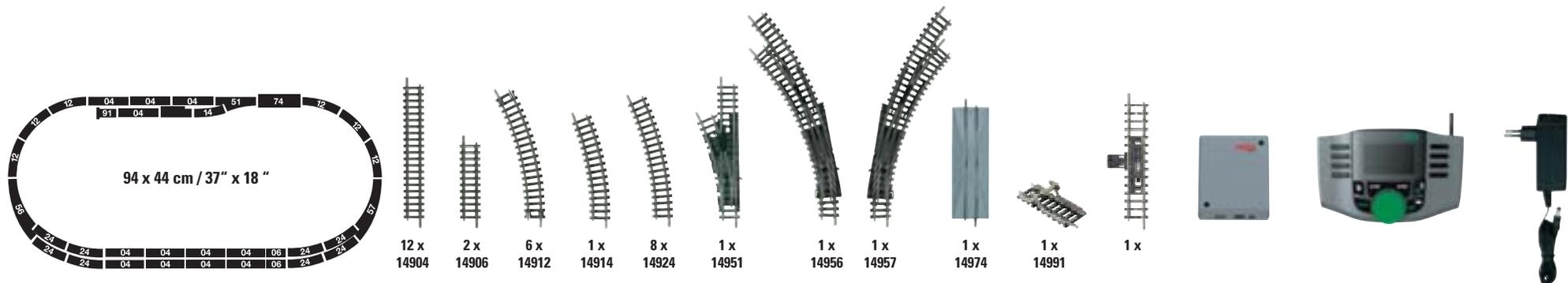
Modèles réels : Train marchandises européen sur les rails allemands. Locomotive électrique série 185.2, 1 wagon à quatre essieux et double ranchers type Snps (SBB Cargo), 1 wagon-poche à quatre essieux Sdgkms avec semi-remorque de l'entreprise de transport Vos Logistics, 1 wagon à bêche coulissante type Rils des chemins de fer nationaux luxembourgeois (CFL), loué aux chemins de fer néerlandais (NS), 1 wagon spécial pour le transport de produits chimiques, immatriculée à la Deutsche Bahn AG (DB AG). Type avec citerne coulée isolée. Wagon privé de la firme allemande KVG Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH.

Modèles réduits : Châssis de la locomotive en métal injecté. Décodeur DCC-Selectrix. Moteur à 5 pôles avec 2 volants d'inertie. Avec attelage court à élongation variable. Inversion du fanal en fonction du sens de marche, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Wagon avec cinématique pour attelage court. Avec Mobile Station, boîte de raccordement à la voie, convertisseur 230 V/36 VA, ovale de voie 94 x 44 cm, set de gare avec deux aiguillages enroulés et voie d'évitement ainsi que set de manœuvre avec voie de dételage. Longueur totale approximative du train hors tampons 581 mm.

- Locomotive équipée d'un décodeur DCC Selectrix.

Extension possible avec le grand coffret de complément de voie réf. 14301 ainsi qu'avec l'intégralité du programme de voie Minitrix. Tous les aiguillages peuvent être équipés ultérieurement des moteurs électriques réf. 14934/14935.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Ecl.cab.cond.	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commde directe	•	•	





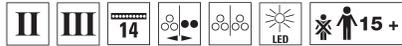
Locomotives électriques de la série E 44

Après une interruption due à la grande crise économique, l'électrification du réseau de la Reichsbahn put reprendre son cours à partir de 1930. De nouvelles locomotives puissantes étaient requises pour les nouvelles lignes. Entre temps, l'industrie ferroviaire allemande avait développé des concepts et prototypes pour des locomotives universelles modernes. La construction de Siemens montre des progrès sensibles par rapport aux constructions des

Länderbahn, simplement améliorées auparavant. La machine conçue comme locomotive universelle légère était montée sur un châssis soudé, logée sur des bogies avec traverse porte-tampons intégrée et entraînée par des moteurs suspendus par le nez sur les essieux. La locomotive compacte sans essieux porteurs reportait ainsi son poids intégral de 78 t sur les roues motrices, sans atteindre la charge par essieu critique de 20 t. Les moteurs modernes four-

nissaient une puissance de 2 200 kW directement aux essieux, sans l'intermédiaire d'une mécanique complexe. En palier, la vitesse atteignait 90 km/h. La première machine fut testée avec succès et encore reprise en 1930 par la Reichsbahn sous l'immatriculation E 44001. D'autres locomotives de série aptes à une vitesse maximale de 80 km/h furent immédiatement commandées, d'abord pour la ligne Stuttgart – Augsburg (avec les fortes rampes de la

« Geislinger Steige »). La Reichsbahn fit l'acquisition de 174 locomotives de série au total, dont 45 sont restées en Allemagne de l'Est, la plupart des machines restantes à l'Ouest. Sept locomotives furent encore construites pour la Deutsche Bundesbahn, certaines équipées d'une commande de réversibilité ou de freins rhéostatiques. L'indestructible E 44 – pour finir 144 (DB) et 244 (DR) – assura un service régulier jusque dans les années 80.



16661 Locomotives électriques.

Modèles réels : 2 locomotives électriques de la série E 44. E 44 046 sans prolongement de toit de la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) et E 44 119 avec prolongement de toit de la Deutsche Bundesbahn (DB). Disposition d'essieux BB, construite à partir de 1932.

Modèles réduits : Avec interface numérique, inversion du fanal LED et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche avec sélection possible via connecteur pont, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, avec garde-fous et échelles d'accès au poste de conduite rapportés. Avec pivotement réaliste de la traverse porte-tampons. Avec boîtier d'attelage NEM. Ligne de

toiture en métal et isolateurs rapportés. Avec aménagement intérieur du poste de conduite. Les deux postes de conduite sont prééquipés pour l'installation d'un éclairage, activable avec décodeur numérique réf. 66840. Les deux locomotives sont emballées séparément. Longueur hors tampons de chaque locomotive 96 mm.

- Variante technique.
- Échelle d'accès au poste de conduite.
- Garde-fous rapportés.
- Fanal LED.

Série unique.





© Lichtbildstelle BD München/DB Museum Nürnberg



TRIX
MINITRIX

© H. Hufschläger

Locomotive à vapeur série 38.10-40

Depuis maintenant presque 100 ans en Allemagne et en Europe, les amoureux du chemin de fer considèrent la machine prussienne P8 comme l'une des plus belles locomotives à vapeur ayant jamais été construites. Entre 1906 et 1928, plus de 3800 machines furent construites pour les chemins de fer royaux prussiens (KPEV), d'autres Länderbah-

nen, des chemins de fer étrangers et même pour la Deutssche Reichsbahn (DRG). Après 1945, plus de 300 locomotives étaient encore en service en Allemagne, les dernières ayant travaillé jusque dans les années 70 pour le trafic régional. Réparties dans presque toute l'Europe, 20 locomotives ont survécu et sont encore en état de marche aujourd'hui.



© C. Bellingrodt



12420 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive à vapeur avec tender séparé série 38.10-40 de la Deutsche Bundesbahn (DB) avec écrans pare-fumée Wagner. Ancienne prussienne P8.

Modèle réduit : Locomotive et tender essentiellement en métal coulé sous pression. Moteur à rotor sans fer avec volant d'inertie dans la chaudière. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits avec les formats DCC, Selectrix et Selectrix 2. Attelage court entre locomotive et tender. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fanal à deux feux avec LED blanc chaud. Longueur hors tampons 116 mm.

- Construction nouvelle.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.

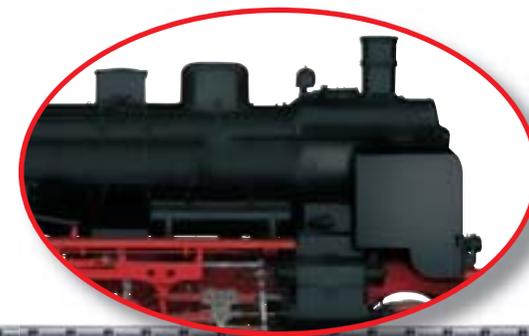
Série unique.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Sifflet de locomotive	•	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•	
Cloche	•	•	
Comme directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Pompe à air	•	•	
Sifflet de manœuvre	•	•	
Echappement de la vapeur	•	•	
Pelletage du charbon	•	•	
Grille à secousses	•	•	

Construction nouvelle
Son numérique avec de nombreuses fonctions



Écrans pare-fumée Wagner
2 dômes



Coffret de wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression



15415 Coffret de « wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression ».

Modèles réels : 4 wagons-citernes à quatre essieux pour le transport de gaz sous pression de types différents avec et sans toit pare-soleil. Wagons privés des firmes Eva Eisenbahn-Verkehrsmittel AG, Düsseldorf, VTG GmbH, Hamburg et Ruhr-Stickstoff AG, Bochum. Tous les wagons sont immatriculés à la Deutsche Bundesbahn (DB). État de service vers 1962.

Modèles réduits : Tous les wagons avec châssis détaillés et cadres ajourés. Longerons extérieurs avec profilés en U ouverts vers l'extérieur. Bogies type Minden-Dorstfeld. Versions avec et sans toit pare-soleil. Plats-formes de serre-frein rapportées. Avec cinématique pour attelage court.

Longueur totale hors tampons 320 mm.

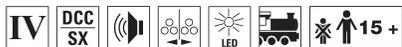
- Construction nouvelle.
- Types différents.

Série unique.



Locomotive à vapeur série 38.10-40

Depuis maintenant presque 100 ans en Allemagne et en Europe, les amoureux du chemin de fer considèrent la machine prussienne P8 comme l'une des plus belles locomotives à vapeur ayant jamais été construites. Entre 1906 et 1928, plus de 3800 machines furent construites pour les chemins de fer royaux prussiens (KPEV), d'autres Länderbahnen, des chemins de fer étrangers et même pour la Deutsche Reichsbahn (DRG). Après 1945, plus de 300 locomotives étaient encore en service en Allemagne, les dernières ayant travaillé jusque dans les années 70 pour le trafic régional. Réparties dans presque toute l'Europe, 20 locomotives ont survécu et sont encore en état de marche aujourd'hui.



16384 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive à vapeur avec tender séparé série 038.10-40 de la Deutsche Bundesbahn (DB) avec écrans pare-fumée Witte. Ancienne prussienne P8.

Modèle réduit : Locomotive et tender essentiellement en métal coulé sous pression. Moteur à rotor sans fer avec volant d'inertie dans la chaudière. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits avec les formats DCC, Selectrix et Selectrix . Attelage court entre locomotive et tender. 3 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Fanal à 3 feux avec LED blanc chaud.

Longueur hors tampons 116 mm.

- Construction nouvelle.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Sifflet de locomotive	•	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•	
Cloche	•	•	
Comnde directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Pompe à air	•	•	
Sifflet de manœuvre	•	•	
Echappement de la vapeur	•	•	
Pelletage du charbon	•	•	
Grille à secousses	•	•	

Écrans pare-fumée Witte
3 dômes



Construction nouvelle
Son numérique avec de nombreuses fonctions





Locomotive diesel 215 049-8

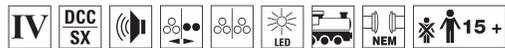
Locomotive diesel séries 215/225

A partir du milieu des années 1960, la progression de la réforme de locomotives à vapeur généra un besoin croissant de locomotives diesel performantes. Celles-ci devaient tout autant être capables d'atteindre des vitesses plus élevées que d'assurer la transition vers un chauffage des trains électrique. Un moteur puissant de 2500 ch venait certes tout juste d'être conçu par MAN, mais il n'avait pas encore été suffisamment testé. En outre, les expériences relatives au chauffage électrique avec ces locomotives diesel étaient encore insuffisantes. Afin de couvrir le besoin urgent de locomotives fut conçue la série V 168 (à partir de 1968 215) comme solution de transition. Il s'agissait là d'une version de la V 160 allongée de 400 mm, qui devait permettre

l'installation au choix de moteurs de puissances différentes. Le chauffage vapeur avec chaudière type Vapor-Heating fut provisoirement conservé, mais les locomotives devaient pouvoir être transformées pour un chauffage électrique. En 1968, Krupp livra dix machines de pré-série 215 001-010 qui servirent de cobayes pour le nouveau moteur MAN de 2500 ch. Avec l'installation d'un frein hydrodynamique, la vitesse maximale des 215 005-010 put être poussée à 140 km/h. Entre 1969 et 1971 suivirent 140 machines de série de la 215. A l'exception de la 215 071-093 et des 20 dernières unités, toutes furent équipées du moteur fiable de 1900 ch. Les exceptions susmentionnées furent équipées d'un moteur de 2500 ch qui, entre temps, avait été amélioré. Dès le début, le dépôt d'Ulm représenta l'un des grands centres d'affectation de la série 215. En 1973,

62 des 150 machines furent affectées à ce dépôt du nœud ferroviaire du pays souabe. A partir de 1988, les locomotives de 2500 ch aux numéros d'immatriculation les plus élevés trouvèrent à Oberhausen-Osterfeld une nouvelle affectation où elles devaient remplacer les 221 bimotrices dans le service de marchandises lourdes. A partir de 2001, la situation de la 215 devint vraiment critique. Jusqu'en juin 2003 environ, 67 unités furent vendues à la DB Cargo et immatriculées dans la série 225. En règle générale, les installations de chauffage à vapeur devenues inutiles furent remplacées par des appareils calorifiques. Toutefois, la mise en disponibilité de machines plus performantes de la série 218 leur rendait à elles aussi la vie de plus en plus dure et c'est ainsi que cette série disparut progressivement des rails. D'ici fin 2015, les derniers exemplaires auront sans

doute quitté le service. Les derniers roulements réguliers de la série 215 prirent fin en avril 2003 à la DB Regio Hessen. Après cette date, elle assurait encore pendant quelques mois des services occasionnels à la DB Regio Rheinland, puis ce fut la fin. En juin 2003, la DB Autozug acheta à la DB Regio 16 locomotives de la série 215, dont les derniers exemplaires en état de marche. 14 unités furent transformées de manière analogue à la série 225 et immatriculées dans la série 215.9. Jusqu'à leur réforme en 2008, elles remorquèrent les trains-autos « Syltshuttel » (navettes vers l'île de Sylt) entre Niebüll et Westerland sur l'île de Sylt. A partir de juin 2003, la « vieille » série 215 appartenait donc au passé.



16251 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel de ligne 215 049-8 de la Deutsche Bundesbahn (DB) dans l'état de service autour de 1983. Locomotive diesel-hydraulique avec générateur de vapeur surchauffée.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré pour exploitation au choix sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Cinématique pour attelage court. Mains montoirs rapportées. Longueur hors tampons 102 mm.

- Construction nouvelle.
- Mains montoirs et garde-fous rapportés.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.

Construction nouvelle
Mains montoirs et garde-fous rapportés
Son numérique avec de nombreuses fonctions



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•	•
Bruit loco diesel	•	•	
Ecl.cab.cond.	•	•	
Commdirecte	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe d'avertissement grave	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Compresseur	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Fermeture des portes	•	•	



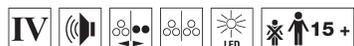
Locomotive électrique 144 097-3

Universelle et fiable. Après la grande crise économique mondiale, la Deutsche Reichsbahn reprit, à partir de 1930, l'électrification de son réseau. Pour ces lignes, de nouvelles locomotives performantes étaient requises. A cet effet, l'industrie ferroviaire allemande avait développé des concepts et prototypes innovants pour des locomotives universelles modernes. La construction de Siemens,

en particulier, semblait bien plus avancée que les constructions des Länderbahn qui n'étaient que des versions améliorées des modèles précédents. La machine, conçue comme locomotive universelle légère, possédait un châssis soudé reposant sur deux bogies à deux essieux avec traverses porte-tampons intégrées. L'entraînement était assuré par quatre moteurs suspendus par le nez situés sur

les essieux. La locomotive compacte, sans essieux porteurs, reportait ainsi son poids en service de 78 t intégralement sous forme de poids adhérent sur les roues motrices sans atteindre la charge par essieu critique de 20 t. Les moteurs modernes atteignaient une puissance de 2200 kW directement disponible aux essieux, sans l'intermédiaire d'une mécanique complexe. En palier, la machine atteignait une

vitesse de 90 km/h. Les 178 locomotives acquises par la Reichsbahn entre 1932 et 1945 sous la désignation E 44 furent encore suivies à la Bundesbahn par 7 unités construites selon le même concept. Les machines s'avèrent particulièrement réussies et en service régulier jusque dans les années 1980, elles avaient la réputation d'être quasiment indestructible.



16662 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique 144 097-3 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Disposition d'essieux BB, construite à partir de 1932.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation avec DCC, Selectrix et Selectrix 2. Inversion du fanal LED et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, sélection possible

en mode numérique. 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, avec garde-fous et échelles d'accès au poste de conduite rapportés. Avec pivotement réaliste de la traverse porte-tampons. Avec boîtier d'attelage NEM. Ligne de toiture en métal et isolateurs rapportés. Aménagement intérieur et éclairage commutable en mode numérique dans le poste de conduite 1.

Longueur hors tampons 96 mm.

- Variante technique.
- Échelle d'accès au poste de conduite.
- Garde-fous rapportés.
- Fanal LED.
- Nombreuses fonctions sonores.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•	
Sifflet de locomotive	•	•	
Commdirecte	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Sifflet de manœuvre	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Compresseur	•	•	
Echappement de l'air comprimé	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Aérateurs	•	•	
Sablage	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Annonce en gare	•	•	





144 097-3

1

144 097-3

Wagon-torpille



Le produit principal du haut fourneau est la fonte brute liquide. Celle-ci est transportée pour transformation vers l'aciérie à bord de wagons-torpilles. Notre modèle s'inspire d'un wagon spécial à 18 essieux d'un poids total autorisé de 360 tonnes. Les parois intérieures du conteneur sont tapissées de briques réfractaires, d'une part afin de maintenir la fonte à une température de 1350° et d'autre part pour empêcher que le conteneur lui-même ne fonde. La fonte est souvent transportée par rame de trois ou quatre wagons de ce type. Pour ne pas dépasser la charge admissible sur les ponts ferroviaires, des wagons marchandises vides à deux essieux sont intercalés entre les wagons-torpilles afin de les espacer.



15553 Wagon-torpille.

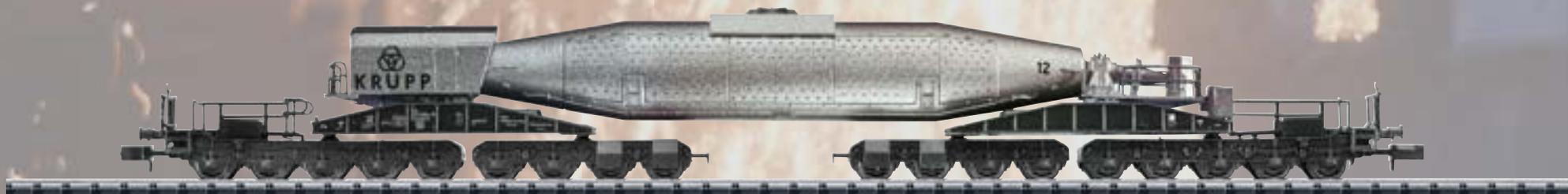
Modèle réel : Wagon privé pour le transport de la fonte en fusion, immatriculé à la Deutsche Bundesbahn. Construit à partir de 1967.

Modèle réduit : Conteneur en métal, avec cinématique pour attelage court. Conteneur basculant des deux côtés, version patinée.

Longueur hors tampons 212 mm.

- Version patinée.
- Nouveau numéro d'immatriculation.

Série unique.











20
1018

Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktiengesellschaft
Bürostandort
33 RIV
80 08
7915 284-3
Telefon 0211-67 82 115
grüner Sektor 221.8.8
BREMSE

20
1018

3305018
2801

12,74m

12,74m



Wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression



15417 Coffret de « Wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression ».

Modèles réels : 5 wagons-citernes à quatre essieux privés, immatriculés à la Deutsche Bahn AG (DB AG).

Wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression sans toit pare-soleil des firmes VTG et Eva.

Modèles réduits : 3 wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression sans toit pare-soleil de la firme VTG et 2 wagons-citernes pour le transport de gaz sous pression

sans toit pare-soleil de la firme Eva. Tous les wagons portent des numéros d'immatriculation différents. Châssis détaillés avec cadres ajourés. Bogies type Minden-Dorstfeld. Plates-formes de serre-frein rapportées et échelles d'accès latérales avec plate-forme spécifiques au type rapportées. Avec cinématique pour attelage court. Chaque wagon est emballé séparément.

Longueur hors tampons de chaque wagon 80 mm.

- Construction nouvelle.
- Types différents.

Série unique.



Locomotive diesel 225

Locomotive diesel séries 215/225

A partir du milieu des années 1960, la progression de la réforme de locomotives à vapeur généra un besoin croissant de locomotives diesel performantes. Celles-ci devaient tout autant être capables d'atteindre des vitesses plus élevées que d'assurer la transition vers un chauffage des trains électrique. Un moteur puissant de 2500 ch venait certes tout juste d'être conçu par MAN, mais il n'avait pas encore été suffisamment testé. En outre, les expériences relatives au chauffage électrique avec ces locomotives diesel étaient encore insuffisantes. Afin de couvrir le besoin urgent de locomotives fut conçue la série V 168 (à partir de 1968 215) comme solution de transition. Il s'agissait là d'une version de la V 160 allongée de 400 mm, qui devait permettre

l'installation au choix de moteurs de puissances différentes. Le chauffage vapeur avec chaudière type Vapor-Heating fut provisoirement conservé, mais les locomotives devaient pouvoir être transformées pour un chauffage électrique. En 1968, Krupp livra dix machines de pré-série 215 001-010 qui servirent de cobayes pour le nouveau moteur MAN de 2500 ch. Avec l'installation d'un frein hydrodynamique, la vitesse maximale des 215 005-010 put être poussée à 140 km/h. Entre 1969 et 1971 suivirent 140 machines de série de la 215. A l'exception de la 215 071-093 et des 20 dernières unités, toutes furent équipées du moteur fiable de 1900 ch. Les exceptions susmentionnées furent équipées d'un moteur de 2500 ch qui, entre temps, avait été amélioré. Dès le début, le dépôt d'Ulm représenta l'un des grands centres d'affectation de la série 215. En 1973,

62 des 150 machines furent affectées à ce dépôt du nœud ferroviaire du pays souabe. A partir de 1988, les locomotives de 2500 ch aux numéros d'immatriculation les plus élevés trouvèrent à Oberhausen-Osterfeld une nouvelle affectation où elles devaient remplacer les 221 bimotrices dans le service de marchandises lourdes. A partir de 2001, la situation de la 215 devint vraiment critique. Jusqu'en juin 2003 environ, 67 unités furent vendues à la DB Cargo et immatriculées dans la série 225. En règle générale, les installations de chauffage à vapeur devenues inutiles furent remplacées par des appareils calorifiques. Toutefois, la mise en disponibilité de machines plus performantes de la série 218 leur rendait à elles aussi la vie de plus en plus dure et c'est ainsi que cette série disparut progressivement des rails. D'ici fin 2015, les derniers exemplaires auront sans

doute quitté le service. Les derniers roulements réguliers de la série 215 prirent fin en avril 2003 à la DB Regio Hessen. Après cette date, elle assurait encore pendant quelques mois des services occasionnels à la DB Regio Rheinland, puis ce fut la fin. En juin 2003, la DB Autozug acheta à la DB Regio 16 locomotives de la série 215, dont les derniers exemplaires en état de marche. 14 unités furent transformées de manière analogue à la série 225 et immatriculées dans la série 215.9. Jusqu'à leur réforme en 2008, elles remorquèrent les trains-autos « Syltshuttel » (navettes vers l'île de Sylt) entre Niebüll et Westerland sur l'île de Sylt. A partir de juin 2003, la « vieille » série 215 appartenait donc au passé.



16252 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel de ligne 225 de la Deutsche Bahn AG (DB AG). Locomotive diesel-hydraulique. Avec raccords pour gaz d'échappement.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré pour exploitation au choix sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Cinématique pour attelage court. Mains montoires rapportées. Longueur hors tampons 102 mm.

- Construction nouvelle.
- Mains montoires et garde-fous rapportés.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.

Construction nouvelle
Mains montoires et garde-fous rapportés
Son numérique avec de nombreuses fonctions

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Ecl.cab.cond.	•	•	
Comnde directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe d'avertissement grave	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Compresseur	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	





Locomotives diesel



16202 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive polyvalente lourde série 221 de la RTS Rail Transport Service (ancienne BR V 200.1 de la DB). Construite à partir de 1962. Moteur diesel-hydraulique avec 2 moteurs V12.

Modèle réduit : Châssis et superstructure en métal injecté. Décodeur numérique intégré pour exploitation au choix sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Cinématique pour attelage court. Mains montoirs rapportées. Longueur hors tampons 115 mm.

- Variante de forme.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commode directe	•	•	



16641 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel-électrique série 285 de la Rhein Cargo GmbH & Co. KG, Neuss. Construite par Bombardier comme locomotive de série du programme type TRAXX.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique intégré pour les formats DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur à 5 pôles avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 118 mm.



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commode directe	•	•	
Feu à grande portée	•	•	

Série 221 de la RTS

La V 200.0 issue du premier programme type DB pour locomotives diesel représente la percée réussie des grosses locomotives diesel pour le lourd service de ligne en Allemagne. Avec ses 2200 ch, elle a marqué l'image de la DB des années 1950 de façon déterminante et 86 exemplaires au total furent mis en service. L'intensification du trafic et les charges plus lourdes soumettaient la V 200.0 à de rudes épreuves, surtout sur les lignes à fortes rampes. C'est pourquoi Krauss-Maffei fut sollicité en 1960 pour concevoir une variante avec une motorisation plus puissante.

La « nouvelle » série V 200.1 fut dotée de deux groupes motopropulseurs de 1350 ch chacun. Le poids supplémentaire dû aux groupes propulseurs plus puissants fut compensé par une chaudière à vapeur plus légère ainsi que par l'utilisation de matériaux légers pour les réservoirs. Les machines connurent également de légères modifications esthétiques quant à la disposition des aérateurs et des fenêtres ainsi que sur les parties frontales. Tout comme la V 200.0, elles possédaient deux postes de conduite d'extrémité insonorisés. Les deux groupes motopropulseurs avec leurs transmissions hydrocinétiques et leurs systèmes de refroidissement

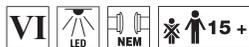
formaient deux groupes indépendants. Chacun d'eux n'agissant que sur un bogie, la locomotive restait fonctionnelle même en cas de panne de l'un des groupes. Châssis, superstructure et bogies étaient comme auparavant essentiellement de construction légère en acier soudé.

Surtout affectées au service de trains marchandises lourds, les V 200.1 (à partir de 1968 221) circulèrent jusqu'en 1988. Une fois garées, une grande partie des 221 ne finit pas à la ferraille. Ainsi, cinq machines purent se rendre utiles pendant quelques années encore en Albanie et 20 en Grèce. Toutes les 221 vendues à la Grèce furent rachetées en mai 2002

par la Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) et rapatriées en Allemagne. Dix des machines, pour partie bien usées, furent entre temps restaurées de fond en comble, le plus souvent remotorisées et, à une exception près, cédées à diverses entreprises de transport privées (221 105, 106, 117, 121, 122, 124, 134, 136, 145 et 147). Les anciennes 221 105 et 134 sont aujourd'hui en service à la Rail Transport Service GmbH (RTS) et s'éclatent avec leurs nouveaux moteurs MTU type 12V 4000 R41 le plus souvent en tête de trains de travaux de tout genre.



« S-Bahn Dresden »



15580 Voiture à deux niveaux « S-Bahn Dresden (VVO) ».

Modèle réel : Voiture à deux niveaux 2nde classe DBpza 780.4 immatriculée à la Deutsche Bahn AG (DB AG), de la S-Bahn (RER) Dresden dans la société de transports en commun « Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO) ».

Modèle réduit : Avec éclairage intérieur LED intégré, avec affichages lumineux de la destination et cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 167 mm.

- Éclairage intérieur LED.
- Affichages lumineux de la destination.

Série unique.

Voiture de complément assortie au coffret de train réf. 11630.



11630 Coffret de train « S-Bahn Dresden (VVO) ».

Modèles réels : Locomotive électrique 182 016-6, 2 voitures à deux niveaux 2nde classe et 1 voiture à deux niveaux 1re/2nde classe. Immatriculées à la Deutsche Bahn AG (DB AG), S-Bahn Dresden im Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO).

Modèles réduits : Avec interface numérique 14 pôles. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, éclairage frontal LED. Voiture à deux niveaux avec éclairage intérieur LED intégré, affichage lumineux de la destination et cinématique pour attelage court. Voiture-pilote à deux niveaux avec inversion des feux blanc/rouge fonctionnel en modes d'exploitation numérique et analogique. Longueur totale hors tampons 623 mm.

- Éclairage frontal avec LEDs.
- Éclairage intérieur LED.
- Affichage lumineux de la destination.

Série unique.

La rame peut être rallongée avec la voiture de complément réf. 15580.





Locomotive lourde pour trains marchandises série 151

Série 151

La série 151, conçue dans la lignée de la 150 (E 50 jusqu'en 1968), fit son apparition en 1972 pour satisfaire aux exigences accrues en termes de performance dans le trafic lourd et rapide. Sa construction était basée sur les nouvelles données de référence de l'EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung/ Organisme pour la construction et l'exploitation ferroviaire) de 1967, qui prévoyait pour le trafic marchandises des vitesses et charges maximales de respectivement 120 km/h et 2000 tonnes. Ces performances ne pouvaient être atteintes que par une locomotive d'une puissance supérieure à 5000 kW, de sorte qu'une simple amélioration de la série 150 fut exclue d'emblée.

La responsabilité de la construction de la 151 fut confiée à Krupp et AEG. Dans un souci de standardisation, on utilisa les moteurs de traction éprouvés des séries 110 et 140, mais l'accroissement des performances visé exigeait le développement de tout nouveaux procédés d'isolation et de dissipation thermique. Du fait de l'inévitable nouveau transformateur principal plus performant et du frein rhéostatique électrique renforcé, la loco s'avéra toutefois si lourde que la charge par essieu tolérée ne put être respectée que grâce à une large utilisation de la technique de construction légère. Les cabines de conduite furent équipées conformément aux toutes nouvelles normes de sièges ergonomiques et de climatisation. L'installation de traverses de tête interchangeables, qui permettait de monter facilement

des attelages à tampon central, était obligatoire. Les bogies éprouvés de la 150 furent supprimés et remplacés par de nouveaux bogies construits selon la technique de construction légère en acier soudé. Le support de la caisse et la direction des essieux par des guides en lemniscate purent être repris sur la série 103. La transmission à silent blocs éprouvée fut conservée. La régulation de la tension du moteur traction était désormais alimentée par un appareillage de commande haute tension à thyristors. Le 21. novembre 1972 fut livrée la première machine de la série : la 151 001. Jusqu'en 1977 Krupp, Henschel, Krauss-Maffei, AEG, Siemens et BBC construisirent 170 machines qui furent d'abord mises en service sur tout le territoire fédéral et en partie même en tête de trains voyageurs. Les machines

151 089 à 122 étaient et sont en partie aujourd'hui encore dotées d'un attelage automatique (« Unicupler ») et circulèrent de nombreuses années le plus souvent en double traction en tête de lourds trains à minerai sur les lignes Hambourg – Beddingen (5700 t), Venlo – Dillingen (5130 t) et Moers – Linz (3220 t). Alors que jusqu'en 2009, seules des locomotives accidentées avaient été réformées, la crise économique et financière engendra des réformes en grand nombre de sorte qu'au cours des quatre dernières années, l'effectif de ces machines à six essieux fut réduit au moins de moitié. Mais les 151 trouvèrent un nouveau champ d'action dans des entreprises de transport privées. Mais pendant encore quelques années, la DB ne pourra elle non plus renoncer à ces élégantes locomotives pour trains marchandises.



16493 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive lourde pour trains marchandises série 151 de la SRI Rail Invest GmbH (SRI). État de service vers 2014.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation sous les formats DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie,

4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion du fanal à 3 feux et des 2 feux rouges de fin de convoi en fonction du sens de marche, sélection possible. Cinématique pour attelage court. Toutes les fonctions sont également commutables dans au format numérique Selectrix 2.

Longueur hors tampons 122 mm.

- Nombreuses fonctions sonores.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.
- Sélection possible du fanal.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•	
Sifflet de locomotive	•	•	
Commdirecte	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Sifflet de manœuvre	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Compresseur	•	•	
Compresseur de frein	•	•	
Radio cabine	•	•	
Bruitage d'attelage	•	•	
Annonce en gare	•	•	





Locomotive électrique polycourant 91 43 0470 505-8

Le Taurus N° ES 64 U2-009 de la société MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) circule depuis le 30 juin 2014 dans la livrée conçue à l'occasion du 25e anniversaire du pique-nique paneuropéen. La locomotive est visible en Autriche et en Allemagne (elle remorque actuellement les trains voyageurs de la DB entre Berlin et Hambourg).

La même locomotive de la GYSEV/Raaberbahn AG (numéro d'immatriculation 91 43 0470 505-8) fut présentée à Sopron le 18 août 2014. Depuis, elle remorque des trains voyageurs et marchandises en Hongrie et en Autriche. Ainsi nous avons atteint notre objectif: Faire porter dans les trois pays impliqués dans le processus historique (la Hongrie, l'Autriche et l'Allemagne) par un motif identique sur

les locomotives, le message-anniversaire – EUROPE SANS FRONTIERES. Ces événements historiques ont débuté avec le pique-nique paneuropéen et se sont poursuivis avec la chute du mur de Berlin et la réunification de l'Allemagne. Le projet concernant le décor de la locomotive a été initié par la société allemande Loc&More et réalisé selon ses plans (graphiste : Péter Tranta). Le coût

du projet a été supporté par les sociétés GYSEV et Loc&More – avec le soutien de la fondation Konrad Adenauer et de la fondation pour une Hongrie civique, PMA. Qu'est-ce que le pique-nique paneuropéen ? Un bon résumé des événements est proposé sur le site Internet du pique-nique paneuropéen : <http://www.paneuropaipiknik.hu/index.php?site=30>



16954 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polycourant 91 43 0470 505-8 de la Raaberbahn AG (GYSEV), construite à partir de 2000.

Modèle réduit : Avec interface numérique à 14 pôles. Moteur 5 pôles avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, inversion de l'éclairage frontal et

des deux de fin de convoi en fonction du sens de marche, commutation possible via connecteur pont, avec diodes électroluminescentes blanc chaud. Cinématique pour at-telage court. Pré-équipée pour l'installation d'un éclairage du poste de conduite, activable avec décodeur réf. 66840. Longueur hors tampons 122 mm.

- Commutation possible de l'éclairage frontal.
- Suremballage original.
- Certificat d'authenticité.

Série unique et limitée.

En collaboration avec Loc&More (<http://www.locandmore.eu>).



Locomotive électrique polycourant 91 80 6182 509-0

Ce texte a été écrit par le Dr. Imre Tóth, historien et directeur du Musée de Sopron. Présentation de la décoration de la locomotive :
Dans le motif apparaît le logo conçu dès le 20e anniversaire du pique-nique, cette fois en couleur argentée ce qui correspond au 25e anniversaire. Visibles sur le train : Ainsi, on peut voir sur le train un motif de barbelé dans les couleurs autrichiennes et

hongroises, motif représentant la frontière entre la Hongrie et l'Autriche. Les citoyens de la RDA sortent des ténèbres de l'ère communiste, sectionnent les barbelés, parviennent à la lumière de la liberté et s'unissent à leurs parents et compatriotes. Le motif situé de l'autre côté de la locomotive ne « raconte » plus l'histoire personnelle des réfugiés allemands, mais représente les événements histo-

riques qui ont débuté avec le pique-nique paneuropéen. Le fil barbelé déchiré, les maisons de Sopron, la Tour de la Lanterne comme emblème de la ville, une Trabant abandonnée, un mirador... et nous arrivons ainsi au mur de Berlin et à la porte de Brandebourg. Le ciel est représenté dans les couleurs des trois pays concernés. Le motif est complété sur les deux côtés et les fronts des locomotives par des

inscriptions dans les langues des pays concernés. Ces inscriptions transmettent le message principal : EUROPE SANS FRONTIERES – depuis 25 ans. (source: <http://www.locandmore.eu>)



16955 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polycourant 91 80 6182 509-0 de la Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), construite à partir de 2000.

Modèle réduit : Avec interface numérique à 14 pôles. Moteur 5 pôles avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, inversion de l'éclairage frontal et

des deux de fin de convoi en fonction du sens de marche, commutation possible via connecteur pont, avec diodes électroluminescentes blanc chaud. Cinématique pour at-telage court. Pré-équipée pour l'installation d'un éclairage du poste de conduite, activable avec décodeur réf. 66840. Longueur hors tampons 122 mm.

- Commutation possible de l'éclairage frontal.
- Suremballage original.
- Certificat d'authenticité.

Série unique et limitée.

En collaboration avec Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).



Suisse



11629 Coffret de train « Cisalpino ».

Modèles réels : Locomotive électrique Re 484, locomotive bicourant avec 4 pantographes, 2 voitures à couloir central 1re classe, 1 voiture à couloir central 2nde classe de la Cisalpino AG, immatriculées aux chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

Modèles réduits : Décodeur numérique intégré pour l'exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec

volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, éclairage frontale LED. Toutes les fonctions commutables au format DCC le sont également au format Selectrix 2. Voitures de grandes lignes avec cinématique pour attelage court.

Longueur totale hors tampons 613 mm.

- **Éclairage frontal avec LED.**

Série unique.

66656 Éclairage intérieur.

66616 Éclairage intérieur LED.

Ce coffret de train peut être complété avec la voiture de complément réf. 15549.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Feu à grande portée	•	•	
Commode directe	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	



15549 Voiture de grandes lignes « Cisalpino ».

Modèle réel : 1 voiture à couloir central 2nde classe de la Cisalpino AG, immatriculée aux chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

Modèle réduit : Voiture de grandes lignes avec cinématique pour attelage court. Pré-équipée pour l'installation d'un éclairage intérieur.

Longueur hors tampons 165 mm.

Série unique.

66656 Éclairage intérieur.

66616 Éclairage intérieur LED.

Voiture de complément pour coffret de train réf. 11629.





Pays-Bas



16894 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polycourant 189 213 « Linked by Rail » de la ERS Railways. Référence fabricant ES 64 F4. Disposition d'essieux BB, construite à partir de 2002.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Cinématique pour attelage court, moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud.

En mode numérique, sélection possible de l'éclairage du poste de conduite et des feux de grande portée. Fonction électrique des pantographes extérieurs.

Longueur hors tampons 122 mm.

- Sélection possible de l'éclairage frontal.
- Feux de grande portée et éclairage du poste de conduite.
- Suremballage original.

Série unique.

En collaboration avec Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commode directe	•	•	
Feu à grande portée	•	•	



© Loc&More GmbH

Luxembourg

TRIX
MINITRIX

C'est loin le Luxembourg ? La surface relativement petite du pays et les interdépendances économiques intensives avec la Lorraine, la Sarre, la Rhénanie-

Palatinat et la Wallonie font que pour le Luxembourg, trafic à petite distance est aujourd'hui quasiment synonyme de trafic international. Les trains des CFL sont coordonnés avec ceux des chemins de fer voisins, DB, SNCF et SNCB/NMBS, voire souvent

même exploités en commun. En tant que frontalières électriques, les locomotives de la famille TRAXX, d'abord louées puis acquises comme série 4000, s'avèrent idéales pour ces conditions de trafic particulières.



Luxembourg



16901 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 4000 des chemins de fer nationaux luxembourgeois (CFL). Locomotive bicourant avec 4 pantographes. La locomotive correspond à la série allemande 185.

Modèle réduit : Avec interface numérique à 14 pôles. Moteur 5 pôles avec volant d'inertie. 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence, inversion de l'éclairage frontal et des deux de fin de convoi en fonction du sens de marche, commutation possible via connecteur pont, avec diodes électroluminescentes blanc chaud. Cinématique pour attelage court. Pré-équipée pour l'installation d'un éclairage du poste de conduite et de feux de grande portée, activables avec décodeur réf. 66840.

Longueur hors tampons 118 mm.

- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Sélection possible de l'éclairage frontal.
- Pré-équipée pour l'installation d'un éclairage du poste de conduite et de feux de grande portée, activables avec décodeur réf. 66840.

Série unique.

Vous trouverez un coffret de voitures assorties à cette locomotive sous la réf. 15305.



15305 Coffret de voitures à deux niveaux des CFL.

Modèles réels : 2 voitures à deux niveaux 2nde classe, 1 voiture à deux niveaux 1re et 2nde classe et 1 voiture-pilote des chemins de fer luxembourgeois (CFL).

Modèles réduits : Voiture-pilote à deux niveaux avec inversion des feux blanc/rouge LED fonctionnel en mode numérique et analogique. Toutes les voitures avec éclairage intérieur LED intégré et cinématique pour attelage court.

Longueur totale hors tampons 668 mm.

- Éclairage intérieur LED.

Série unique.

Vous trouverez la locomotive assortie, série 4000, sous la réf. 16901.



15305

16901

Danemark



15416 Wagon-citerne pour le transport de gaz sous pression.

Modèle réel : Wagon-citerne pour le transport de gaz sous pression, immatriculé aux chemins de fer danois (DSB). Wagon privé de la firme Kosan Tankers a/s, DK-Kobenhavn. État de service: début des années 1980.

Modèle réduit : Châssis détaillé avec cadre ajouré. Longeron extérieur sous forme de profilé en U avec œillets de câble. Bogies type Minden-Dorstfeld. Plate-forme de serre-frein rapportée. Avec cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 80 mm.

- **Construction nouvelle.**



Construction nouvelle



Italie

Locomotive électrique série 483 de l'OCEANOGATE

Avec la famille « Traxx » dont les machines étaient réputées comme « bonnes à tout faire », le succès de Bombardier ne se limita pas à l'Allemagne avec les séries DB 145/146/18: de nombreux chemins de fer européens commandèrent et commandent encore aujourd'hui à Bombardier des locomotives électriques mono- ou polycourant ainsi que des machines diesel-électriques de cette même famille. Au fil des ans, les différents membres de la famille furent sensiblement améliorés. Depuis 2004, une version révisée « Traxx 2 » est livrée avec une caisse modifiée dont la résistance au crash a été optimisée. Le convertisseur a lui aussi été modifié, deux types

radicalement différents de convertisseurs de traction IGBT à refroidissement par eau étant désormais utilisés. Les locomotives – pour des raisons de place et de poids – ne pouvant porter tous les systèmes de sécurité et autres éléments d'équipement pour tous les pays utilisateurs possibles, des « packs » adaptés permettent de les équiper à la livraison ou ultérieurement. Ainsi, il existe par exemple un « pack Suisse » comprenant les systèmes de sécurité suisses, deux pantographes supplémentaires avec bâti étroit ainsi que d'autres éléments spécifiques au pays. La version pour le trafic vers la France possède elle aussi deux pantographes supplémentaires et les systèmes de sécurité français. Il existe également une version de base, utilisable uniquement en Allemagne et en

Autriche, avec seulement deux pantographes et sans systèmes de sécurité supplémentaires. En 2005, la société de leasing Angel Trains Cargo (depuis 2010 Alpha Trains) commanda pour le marché intérieur italien (et, en option, polonais) dix Traxx 2, exclusivement pour l'exploitation sous courant continu 3 kV. Bombardier en profita pour faire évoluer la famille en plate-forme Traxx 2E, afin d'y intégrer des locomotives diesel-électriques et d'accroître encore la modularité générale. Avec la présentation de ce concept « One 4 All » à l'InnoTrans 2006, à Berlin, Bombardier démontra que la conception « Traxx 2E » permettait de livrer sans problème des locomotives électriques à courant continu, courant alternatif et polycourant ainsi que des machines dieselélec-

triques. Cerise sur le gâteau : 70% de l'ensemble de leurs pièces et composants sont identiques. En 2008, Angel Train commanda à nouveau dix machines pour le marché italien. Ces locomotives électriques Angel Trains, 20 au total, furent immatriculées de E 483.001 à 020. Parmi ces machines, les 483 001, 006, 007, 018, 019 et 020 sont actuellement louées sur le long terme à la société ferroviaire italienne Oceanogate Italia S.p.A. à La Spezia. D'autres de ces Traxx 2E à courant continu purent entre temps être livrées à diverses entreprises ferroviaires italiennes, espagnoles et polonaises et même 100 exemplaires aux chemins de fer nationaux espagnols Renfe.



16872 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique série 483 de la OCEANOGATE. Version avec 4 pantographes.

Modèle réduit : Décodeur numérique intégré pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec

volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion du fanal à 2 feux et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, commutation possible pour fanal à 3 feux, avec diodes électroluminescentes blanc chaud. Cinématique pour attelage court. En mode

numérique, sélection possible du fanal, des feux de fin de convoi, de l'éclairage du poste de conduite et des feux de grande portée et autres fonctions d'éclairage. Longueur hors tampons 118 mm.

- **Éclairage assuré par LED blanc chaud.**
- **Inversion ou commutation possibles de l'éclairage frontal.**
- **Commutation possible de l'éclairage du poste de conduite.**



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Commd directe	•	•	
Feu à grande portée	•	•	
Fonction d'éclairage	•	•	
Fonction d'éclairage 1	•	•	
Fonction d'éclairage 2	•	•	
Fanal	•	•	
Fonction d'éclairage 3	•	•	

« Lunettes de plongée »

« Lunettes de plongée » – séries 750, 753 et 754 de la ČD, ČDC, ŽSCS et ŽSSK

« Lunettes de plongée » ou « serpent à lunettes », tels étaient les surnoms de la locomotive diesel la plus marquante de l'ex-Tchécoslovaquie, surnoms qu'elle devait à son allure singulière avec les postes de conduite anti-éblouissants. Pour pallier le manque de locomotives diesel de ligne pour le service voyageurs des chemins de fer tchèques ČSD, l'usine de locomotives tchèque ČKD conçut à la fin des années 1960 la série T478.3, basée sur le modèle précédant T478.1. La nouvelle machine diesel-électrique devait peser 72 tonnes et être capable de remorquer des trains voyageurs jusqu'à 100 km/h. De nombreux

composants éprouvés furent repris de la série T478.1 tels que le châssis complet, la conception du cadre principal et du compartiment machines, le moteur hydrostatique des aérateurs de refroidissement et le générateur de vapeur PG 500. Par contre, la superstructure de la loco bénéficia avec ses deux postes de conduite d'extrémité d'un nouveau design, conçu par des professionnels. Le moteur diesel de type « K 12 V 230 DR » fut également repensé par ČKD. Entre 1969 et 1977, 408 locomotives de série au total furent construites comme T478.3 (avec chauffage à la vapeur) puis, à partir de 1988, reprises dans le parc de la ČSD comme série 753 conformément au nouveau système d'immatriculation. Après la construction de deux prototypes de puissance

supérieure en 1975, une série de 84 unités de la série T478 avec chauffage électrique fut encore livrée en 1979/1980, série que la ČSD immatricula dans la série 754 selon le nouveau système. Entre 1991 et 1995, 163 machines de la série 753 furent transformées pour le chauffage électrique et transférées dans la nouvelle série 750 tout en conservant leur numéro d'ordre. Après la partition de la Tchécoslovaquie au premier janvier 1993, les trois quarts des « lunettes de plongée » furent reprises dans le parc des nouveaux chemins de fer d'État tchèques ČD, le quart restant étant attribué aux chemins de fer nationaux slovaques ŽSR nouvellement créés. En 2001, la ČD vendit 57 locomotives de la série 753 à la Inekon Holding à Prague. Les « serpents à lunettes »

y furent modernisés et à partir de 2003 revendus pour la plupart à des exploitants ferroviaires italiens privés. Neuf machines furent équipées d'un moteur d'occasion lent ČKD à six cylindres, 31 locomotives d'un nouveau moteur Caterpillar « 3512 B DITA » ainsi que d'un nouveau système électrique Siemens. Ces dernières furent alors immatriculées sous l'appellation de série 753.7. La compagnie italienne Ferrovie Nord Milano (FNM) reprit 18 unités de ces machines dans son parc et les immatricula dans la série DE 520. D'autres locomotives furent entre temps transformées de manière similaire pour les chemins de fer privés tchèques AVT et Unipetrol Doprava ainsi que pour le secteur trafic marchandises ČDC des chemins de fer nationaux tchèques.



« Lunettes de plongée »



16734 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive universelle DE 520 der FNM (Ferrovie Nord Milano). Son allure originale lui valut le surnom de « Lunettes de plongée » resp. « Serpent à lunettes ». Construite à partir de 1970, modernisée à partir de 1991 et 2001. Moteur diesel-électrique.

Modèle réduit : Châssis et superstructure en métal injecté. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Longueur hors tampons 104 mm.

- Construction entièrement nouvelle.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.
- Tablier frontal fermé interchangeable.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Trompe	•	•	
Commdirecte	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Aérateurs	•	•	
Sablage	•	•	

Série unique.



© C. Ochsner



16731 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive universelle T 478.3189 des chemins de fer tchèques (ČSD). Son allure originale lui valut le surnom de « Lunettes de plongée » resp. « Serpent à lunettes » (Brejlovec). Construite à partir de 1970. Moteur diesel-électrique avec le type de moteur ČKD K 12 V 230 DR.

Modèle réduit : Châssis et superstructure en métal injecté. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Longueur hors tampons 104 mm.

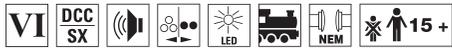
- Construction entièrement nouvelle.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Éclairage du poste de conduite.
- Son numérique avec de nombreuses fonctions.
- Tablier frontal fermé interchangeable.

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Trompe	•	•	
Commdirecte	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Echappement de la vapeur	•	•	
Aérateurs	•	•	
Sablage	•	•	
Soupape de sûreté	•	•	

Série unique.



© Dušan Repa



16732 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive universelle série 750 de la ČD Cargo. Son allure originale lui valut le surnom de « Lunettes de plongée » resp. « Serpent à lunettes » (Brejlovec). Construite à partir de 1970, modernisée à partir de 1991. Moteur diesel-électrique.

Modèle réduit : Châssis et superstructure en métal injecté. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Longueur hors tampons 104 mm.

- **Construction entièrement nouvelle.**
- **Éclairage assuré par LED blanc chaud.**
- **Éclairage du poste de conduite.**
- **Son numérique avec de nombreuses fonctions.**
- **Tablier frontal fermé interchangeable.**

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Trompe	•	•	
Commde directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Aérateurs	•	•	
Sablage	•	•	

Série unique.



© Foto Korbel



16733 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive universelle série 750 de la Železnice Slovenskej republiky (ŽSSK). Son allure originale lui valut le surnom de « Lunettes de plongée » resp. « Serpent à lunettes » (Brejlovec). Construite à partir de 1970, modernisée à partir de 1991. Moteur diesel-électrique.

Modèle réduit : Châssis et superstructure en métal injecté. Décodeur numérique intégré et générateur de bruits pour exploitation sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion de l'éclairage frontal et des feux de fin de convoi en fonction du sens de marche, avec diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, sélection possible en mode numérique. Longueur hors tampons 104 mm.

- **Construction entièrement nouvelle.**
- **Éclairage assuré par LED blanc chaud.**
- **Éclairage du poste de conduite.**
- **Son numérique avec de nombreuses fonctions.**
- **Tablier frontal fermé interchangeable.**

Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•	
Trompe	•	•	
Commde directe	•	•	
Grincement de frein désactivé	•	•	
Eteindre fanal arrière	•	•	
Trompe	•	•	
Eteindre fanal avant	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Sifflet du contrôleur	•	•	
Aérateurs	•	•	
Sablage	•	•	

Série unique.



© A. Rantzsch





Kit Mine de Zollverein

Mine Zollverein, bonne chance ! Zollverein passe pour être le plus bel ensemble minier de la Ruhr. Pour nous – avouons-le – elle est la plus belle mine du monde. C'est pourquoi la fondation Zollverein s'est efforcée de promouvoir le paysage culturel de

Zollverein à la place numéro 1 de la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Inspirés par le courant « Bauhaus », les deux architectes Fritz Schupp et Martin Kremmer, qui conçurent harmonieusement le complexe industriel organisé selon deux axes

en respectant les principes de la symétrie et de la géométrie, réalisèrent avec « Zollverein Schacht XII » (Zollverein Puits XII) une installation unique en son genre.



66310 Modèle réel : Mine Zollverein Site d'extraction à Essen. Construite à partir de 1929/30. Mine Zollverein partie 1 composée du site d'extraction. Kit en carton teint, découpé au laser. Finement détaillé. Notice de montage détaillée. Surface requise approximative pour la mine de Zollverein complète : 100 cm x 100 cm.

- **Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO.**
- **Kit finement détaillé.**

Série unique.





66311 Modèle réel : Mine Zollverein, installation de triage à Essen. Construite à partir de 1929/30. Mine Zollverein partie 2 composée de l'installation de triage. Kit en carton teint, découpé au laser. Notice de montage détaillée. Surface requise approximative pour la mine de Zollverein complète : 100 cm x 100 cm.

Série unique.



66312 Modèle réel : Mine Zollverein, lavoir à charbon à Essen. Construite à partir de 1929/30. Mine Zollverein partie 3 composée du lavoir à charbon. Kit en carton teint, découpé au laser. Notice de montage détaillée. Surface requise approximative pour la mine de Zollverein complète : 100 cm x 100 cm.

Série unique.



Nouveaux hôtels particuliers





Kits Hôtels particuliers style Art Nouveau



66306 Kit d'un hôtel particulier dans le style de l'Art nouveau.

Hôtel particulier époque Art nouveau. Kit en carton teint, découpé au laser. Kit d'un hôtel particulier avec magasins. Finement détaillé. Notice de montage détaillée. Reproduction d'hôtels particuliers de grandes villes. Dimensions approximatives 95 x 80 x 145 mm.

- Finement détaillé.
- Art nouveau.



66307 Kit d'un hôtel particulier style Art nouveau.

Hôtel particulier époque Art nouveau. Kit en carton teint, découpé au laser. Kit d'un hôtel particulier avec magasins. Finement détaillé. Notice de montage détaillée. Reproduction d'hôtels particuliers de grandes villes. Dimensions approximatives 135 x 83 x 156 mm.

- Finement détaillé.
- Art nouveau.





66308 Kit d'un hôtel particulier d'angle, style Art nouveau.

Hôtel particulier d'angle époque Art nouveau (angle de 90°). Kit en carton teint, découpé au laser. Kit d'un hôtel particulier avec magasins. Finement détaillé. Notice de montage détaillée.

Reproduction d'hôtels particuliers de grandes villes.
Dimensions approximatives 85 x 85 x 150 mm.

- Finement détaillé.
- Art nouveau.



66309 Kit d'un grand hôtel particulier d'angle style Art nouveau.

Kit d'un grand hôtel particulier d'angle époque Art nouveau (angle de 30 degrés). Kit en carton teint, découpé au laser. Kit d'un hôtel particulier avec magasins. Finement détaillé. Notice de montage détaillée.

Reproduction d'hôtels particuliers de grandes villes.
Dimensions approximatives 180 x 110 x 155 mm.

- Finement détaillés.
- Angle de 30 degrés.
- Art nouveau.



Kit d'un dépôt de lignes secondaires



66315 Kit d'un dépôt de lignes secondaires.

Kit d'un dépôt pour lignes secondaires comprenant un hangar à locomotive une place, un château d'eau et une grue hydraulique tels que dans le dépôt réel de Waldangeloch. Le kit comprend également une petite installation d'alimentation en charbon avec des wagonnets à charbon tels que visibles dans de nombreux dépôts pour lignes secondaires.

Kit en carton rigide teint, spécial architecture, découpé au laser. Hangar à loco avec portes fonctionnelles (manipulation manuelle).

Portes fonctionnelles.

Dimensions approximatives du hangar à locomotive 104 x 45 x 42 mm.

Dimensions approximatives du château d'eau 36 x 41 x 46 mm.

Dimensions approximatives de la grue hydraulique 19 x 5 x 26 mm.

Dimensions approximatives de la petite installation d'alimentation en charbon 53 x 23 x 50 mm.





Highlights 2014



15421 Coffret de wagons marchandises « Une porte sur le monde ».



15480 Coffret de voitures-couchettes.



15994 Coffret de wagons marchandises
« Transport de copeaux de bois ».



15390 Coffret de voitures voyageurs « ALEX » 1re/2nde en 2nde classe.



15448 Coffret de wagons marchandises de la SNCF.



15443 Coffret de wagons « Transport de marchandises ».



16481 Train automoteur diesel « LINT ».



16871 Locomotive électrique série 486.



16004 Locomotive électrique série BB 22200.



16283 Locomotive diesel série 218.



15481 Coffret de wagons-poches « Camion Walter ».

Highlights 2014



15081 Coffret de voitures voyageurs « IC 2206 ».



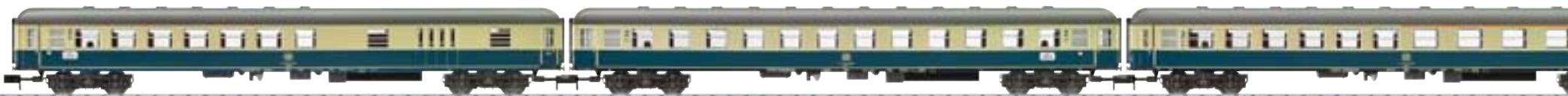
15303 Coffret de wagons « Transport de marchandises ».



15419 Coffret « Wagon-citerne pour le transport d'acide sulfurique ».



15392 Coffret de voitures « Express Régional » 1re/2nde en 2nde classe.



11137 Coffret de départ avec train voyageurs, réseau de voie et régulateur de marche.



15082 Voiture voyageurs pour « IC 2206 ».



16232 Locomotive diesel « Ludmilla ».



15087 Coffret de 4 wagons-silos pour le transport de ciment.



16187 Locomotive à tender séparé pour trains rapides.



16222 Locomotive diesel série 220.



16491 Locomotive électrique série 151.



15393 Coffret de voitures de complément « Express Régional » 2nde classe.



16371 Automotrice diesel rapide.

Highlights 2013



11135 Coffre de départ « Trafic marchandises moderne ».



16121 Locomotive diesel série 212.



11136 Coffre de départ « Trafic marchandises moderne ».



16111 Locomotive électrique série 111.



15302 Coffret de wagons-citernes pour le transport de gaz.



16131 Locomotive diesel série 213.



15993 Coffret de wagons marchandises « Transport de ferraille ».



16961 Locomotive électrique série 139.

15992 Wagon à toit enroulable.





15391 Coffret de wagons marchandises « Wagon à déchargement latéral ».



15380 Voiture-pilote à deux niveaux.



15381 Voiture à deux niveaux 1re/2nde classe.



15382 Voiture à deux niveaux 2nde classe.



15383 Voiture à deux niveaux 2nde classe.



15990 Coffret de wagons marchandises « Campagne de betteraves Suisse ».





Nouveautés à l'échelle H0

Chers amis Trix, c'est à toute vitesse que nous arrivons dans l'année 2015 et enrichissons une fois de plus la grande gamme Trix H0 avec de nombreuses nouveautés fascinantes à l'échelle 1/87. Les modèles que nous vous présentons sur les 76 pages suivantes vous enthousiasmeront certainement autant que nous.

Véritable plaisir pour les yeux et un must pour tout réseau miniature qui se respecte : la locomotive à vapeur série 18.5 pour trains rapides qui, de par sa fragile élégance, fascine les modélistes depuis des générations et paraît pour la première fois cette année au programme. C'est à juste titre qu'elle couronne le départ 2015 dans l'impressionnant univers miniature de Trix H0.

Parmi toutes les nouveautés de l'année, nous sommes aussi particulièrement fiers de notre nouvelle version de la légendaire S 2/6. N'a-t-elle pas été aux

yeux de beaucoup « la Diva » des locomotives à record ? Il faut dire que ses grandes roues motrices couplées de plus de deux mètres de haut étaient plus qu'impressionnantes.

Mais ce n'est pas tout, car comme déjà annoncé en introduction, le thème du 25^e anniversaire de la réunification nous accompagnera dans le catalogue des nouveautés H0 avec de nombreux véhicules.

Avez-vous déjà songé à devenir membre du club Trix ? Les membres de notre club peuvent se réjouir cette année à nouveau de deux modèles exclusifs. Vous n'en faites pas encore partie ? Informez-vous sur les nombreux avantages proposés à partir de la page 136.

Jugez-en par vous-même et découvrez sans plus tarder vos nouveautés 2015.

L'équipe Trix.



Coffret de départ « Trafic marchandises moderne »



21527 Coffret de départ « Trafic marchandises moderne ».

Modèles réels : Locomotive électrique série 185.1 de la Deutsche Bahn AG (DB AG), 1 wagon à déchargement automatique Fals 176 de la Railion Deutschland AG, 1 wagon à ranchers Kbs 443 et 1 wagon tombereau Eoas 106 de la Deutsche Bahn AG (DB AG).

Modèles réduits : Locomotive avec décodeur numérique mfx et DCC, ainsi que moteur spécial. 4 essieux moteurs entraînés via arbre cardans, bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à 3 feux – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Eclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud. 2 pantographes mécaniquement fonctionnels. Wagon à ranchers avec ranchers amovibles. Wagon à déchargement automatique avec charbon à l'échelle. Boîtiers d'attelage NEM. Longueur totale hors tampons 66,8 cm.

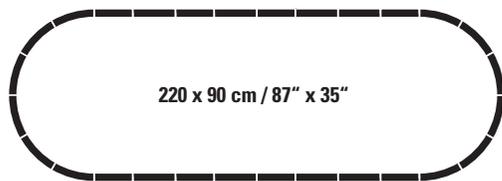
- **Départ idéal dans le monde numérique de Trix HO.**
- **Rame moderne de l'époque V.**
- **Éclairage de la locomotive assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud.**
- **Connexion automatique à la Mobile Station via décodeur mfx intégré.**
- **Réseau de voie C Trix facile à monter.**

Contenu : 12 éléments de voie courbe réf. 62130, 8 éléments de voie droits réf. 62188, 8 éléments de voie droits réf. 62172. Boîte de raccordement à la voie, Mobile Station Trix et convertisseur 230V/36 VA.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Commode directe	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Fanal cabine 1	•	•

Ce coffret de départ peut être complété par le coffret de complément voie C réf. 62900 ainsi qu'avec l'intégralité du programme de voie C.



Locomotive à vapeur série 18.5 pour trains rapides

Au printemps 1907, Maffei fut chargé de construire une locomotive compound de type PACIFIC pour les chemins de fer de l'Etat bavarois. Se basant sur la « IV f » badoise sortie de la même maison, Maffei développa la S 3/6 bavaroise qui, de par son élégance intemporelle que lui conférait avant tout son moteur compound à quatre cylindres, allait bientôt fasciner des générations d'amateurs de chemin de fer. La première machine quitta l'usine en juin 1908, suivie dès la même année de six autres locomotives. Jusqu'en 1911, Maffei livra 16 autres machines

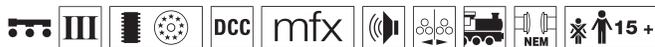
quasiment identiques issues de trois séries de construction (a à c). Contrairement à ces 23 premières locomotives, 18 machines (séries d et e, Maffei 1912/1913) furent équipées de roues motrices d'un diamètre de 2000 mm au lieu des 1870 mm. De ce fait, la chaudière de ces machines était également placée plus haut. A partir de la série f (trois machines, 1913/1914), on revint toutefois au diamètre d'origine. En 1918, la série i clôtura cette première période d'acquisition. A l'exception des 18 « Hochhaxigen » (grandes gigues), les 71 autres machines

possédaient toutes une cabine de conduite aérodynamique. La seconde période d'acquisition débuta en 1923 et se termina seulement à l'époque de la Reichsbahn en 1931. Dans les années 1923/24, Maffei livra la série k avec 30 machines; suivies en 1927/28 des séries l et m (20 machines) et de la série n avec seulement deux machines en 1930. Maffei ayant fait faillite, les 18 derniers exemplaires de la S 3/6 furent construits sous licence par Henschel comme série o. Les machines furent d'abord affectées aux dépôts de Munich, Nuremberg et Ludwigshafen pour le

service de trains rapides lourds. Après la première guerre mondiale, 19 machines durent être cédées en guise de « réparation ». A la DRG; les machines restantes équipées de petites roues se virent attribuer les numéros d'immatriculation 18 401 à 434, 18 461 à 478 et 18 479-548 et celles équipées de grandes roues les numéros 18 441 à 458. Outre les grands dépôts bavarois, les « chevaux de parade » bavarois furent également affectés entre autres aux dépôts de Wiesbaden, Darmstadt, Halle/S. et Osnabrück. La prestation la plus célèbre de l'ère de la Reichsbahn est certainement la remorque du FFD 101/102 « Rheingold ». Après la seconde guerre mondiale, les locomotives furent pour la plupart affectées au service voyageurs. Entre 1953 et 1956, au total 30 machines des trois dernières séries furent foncièrement modernisées par la DB. Jusqu'en 1962, les dernières machines non modernisées furent garées et seule la 18 505 fut exploitée jusqu'en mai 1967 au BZA Minden comme locomotive d'essai. Elle est aujourd'hui visible en Allemagne, au musée des chemins de fer de la DGEG (société allemande pour l'histoire des chemins de fer) de Neustadt/Weinstraße.



Modèle du club Trix H0 2015



22880 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides.

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains rapides série 18.5 de la Deutsche Bundesbahn (DB), avec tender séparé 2'2'T31,7. Avec écrans pare-fumée courts Wagner, cabine de conduite droite, lampes Reichsbahn en bas, lampes en verre Reflex DB en haut et peinture d'avertissement sur les disques de tampons. Numéro d'immatriculation 18 537. État de service vers 1958/59.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive et tender essentiellement en métal. Générateur de fumée réf. 72270 intégré de série. Fonction permanente du fanal à trois feux – inversion en fonction du sens de marche – et du générateur de fumée intégré en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation possible de l'éclairage du poste de conduite

et du scintillement de la boîte à feu en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes sans entretien (LED). Attelage court avec cinématique entre loco et tender. Attelage court à élongation variable avec boîtier NEM sur le tender. Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Tubes protecteurs pour tiges de piston, boyaux de frein ainsi que figurines du mécanicien et du chauffeur fournis.

Longueur hors tampons 26,5 cm.

- Conception entièrement nouvelle.
- Construction en métal particulièrement détaillée.
- Châssis en barres ajouré et nombreux détails rapportés.
- Commutation possible de l'éclairage du poste de conduite et du scintillement de la boîte à feu en mode numérique.
- Générateur de fumée intégré de série.
- Figurines du mécanicien et du chauffeur fournies.

La locomotive à vapeur pour trains rapides réf. 22880 sera fabriquée en 2015 dans le cadre d'une série unique exclusivement réservée aux membres du club Trix.

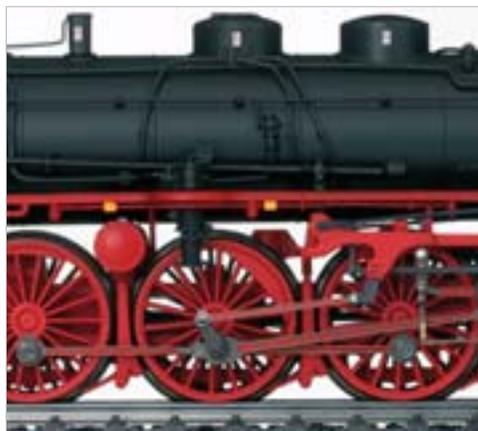
Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39030, exclusivement pour les membres Insider.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Scintillement du foyer	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Pompe à air	•	•
Pompe à eau	•	•
Injecteur	•	•



Märklin 42259

22880



Locomotive tender T3

Les variantes de la série prussienne T3 comptaient sans aucun doute parmi les locomotives à vapeur allemandes les plus populaires. Henschel livra aux Chemins de fer Royaux Prussiens (KPEV) le premier exemplaire d'une locomotive à vapeur saturée à trois essieux pour le service secondaire. La T3 séduisit par sa facilité d'entretien, sa robustesse et sa polyvalence. Entre 1881 et 1910, les KPEV firent donc l'acquisition de 1 345 exemplaires, chiffre énorme qui suffit à la diffusion « globale » de ces attachantes locomotives tender.



22168 Locomotive tender.

Modèle réel : Locomotive tender de la série prussienne T3 des chemins de fer royaux prussiens (KPEV), future série 89.70-75. Numéro de loco 6306 MAINZ. Second type principal à partir de 1897.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Moteur miniature dans la chaudière. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Châssis détaillé avec représentation de la distribution Allan. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Cabine de conduite avec vue dégagée. Nombreux détails rapportés. Boyaux de frein fournis.

Longueur hors tampons 9,9 cm.

- Somptueuse livrée prussienne.
- Tampons à tiges.
- Lanternes Länderbahn.

Série unique.

La locomotive 22168 pour lignes secondaires est l'une des machines caractéristiques pour les voitures voyageurs Langenschwalbach des coffrets réf. 43058 et 43059 de la gamme Märklin H0.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37144.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Cloche	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pompe à air	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Injecteur	•	•



Avec impressions et éléments rapportés particulièrement nombreux



Märklin 43058

Märklin 43059

22168

Locomotive à vapeur avec tender séparé



22249 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive à vapeur B VI des chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Version avec cheminée en forme d'entonnoir, chauffe à la tourbe et tender fermé. Le modèle circulait avec une lanterne sur le tender. Plaque-adresse « Lessing ». Numéro d'immatriculation 494.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec rotor sans fer dans la chaudière de la loco. 2 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Châssis détaillé avec longerons extérieurs et distribution Stephenson. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). La lanterne supérieure située à l'avant et les deux lanternes sur le tender peuvent être retirées. Tender avec superstructure rehaussée et trappes fonctionnelles. Locomotive essentiellement en métal comme par exemple la chaudière, la cheminée, la cabine de conduite et les cylindres. Attelage court entre loco et tender. Boyaux de freins et attelages réalistes enfichables sur la traverse porte-tampons. Longueur hors tampons 16,3 cm.

- Pour la première fois avec éclairage LED.
- Moteur à rotor sans fer.
- Tender avec trappes fonctionnelles.
- Locomotive essentiellement en métal comme par exemple la chaudière, la cheminée, la cabine de conduite et les cylindres.
- Lanternes à pétrole amovibles.

Série unique.

Vous trouverez le caisson pour la tourbe dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 45089. Il peut également servir de tender supplémentaire.

Le coffret de voitures assorties est disponible dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 46069.

Ce modèle existe en version pour courant alternatif sans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37982.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commode directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Bruitage d'exploitation	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Soupape de sûreté	•	•
Pompe à air	•	•



Märklin 46069

Märklin 45089

22249

Locomotive à vapeur de la série bavaroise S 2/6



22049 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides.

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains rapides type bavarois S 2/6 en livrée de base vert foncé/noir des chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Avec cerclage de chaudière doré. Numéro d'immatriculation 3201. État de service vers 1906/07.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection des feux de croisement et de l'éclairage de la cabine de conduite possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Châssis en barres détaillé avec cadre ajouré. Carénage de la boîte à fumée, de la cheminée, du dôme et du groupe de cylindres ainsi que cabine de conduite aérodynamique. Attelage court entre locomotive et tender. Attelage court à elongation variable avec boîtier NEM sur le tender. Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Tubes protecteurs pour tiges de piston fournis séparément. Longueur hors tampons 25,1 cm.

- Construction entièrement nouvelle.
- Présentée dans une jolie caissette en bois.
- Avec historique sur la S 2/6.
- Version finement détaillée.
- Locomotive et tender essentiellement en métal.
- Décodeur mfx avec nombreuses fonctions d'éclairage et sonores.



Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant continu dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37015.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Régime fanal	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Pompe à air	•	•
Pompe à eau	•	•
Injecteur	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•

Locomotive présentée dans une jolie caissette en bois. Avec livret historique sur la S 2/6.



Locomotive à vapeur pour trains rapides de la série bavaroise S 2/6

Au début du 20e siècle, les essais de marches rapides firent sensation sur les rails de différents chemins de fer nationaux allemands. Dans le cours de cette « ivresse de la vitesse », en 1905, les chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.) commandèrent eux aussi une locomotive pour trains rapides. Un an plus tard déjà, Maffei livra la S 2/6 immatriculée 3201 conçue sous la responsabilité du chef constructeur Anton Hammel. La S 2/6 était une locomotive compound à vapeur surchauffée 2B2 (soit disposition d'essieux 222) avec un châssis en barres, une vitesse maximale de 150 km/h et une charge par essieu de 16 tonnes. Innovants : le concept du châssis avec les bogies porteurs avant et arrière

ainsi que la caisse à eau du tender autoportante. Bien que la locomotive ne possédât pas de carénage intégral, certains éléments étaient quand même censés réduire la résistance de l'air. Un carénage bombé était placé en devant les cylindres, la porte de la boîte à fumée était de forme conique, cheminée et dôme de vapeur furent dotés de coupe-vent. La cabine de conduite, également de forme aérodynamique, se fondait littéralement dans le carénage de la chaudière. En juin 1907, la machine atteignit sur la ligne Munich – Augsburg la vitesse de 154,5 km/h en remorquant un train expérimental de 150 tonnes, battant ainsi le record mondial de vitesse. La locomotive, d'abord affectée à Munich, fut transférée à

Ludwigshafen en 1910 d'où elle remorquait d'abord des trains rapides en direction de Strasbourg et Bingerbrück. En 1922, elle revint à Munich et à partir de 1923, elle fut stationnée à Augsburg. Elle n'a jamais porté son numéro d'immatriculation 15 001 de la DRG, car dès 1925, cette pièce unique se vit décerner une place d'honneur au musée des transports de Nuremberg. Ainsi, la S 2/6 joua dans son histoire sans doute un double rôle tragique: Si en 1906, elle était d'un point de vue technique certes très en avance sur son temps et répondait parfaitement au cahier des charges, sa conception fut déjà dépassée après un très court temps de service par l'évolution très rapide des conditions générales.

Car à l'exception de quelques années d'exploitation dans le Palatinat, la S 2/6, marginale impopulaire, fut rapidement reléguée dans un rôle secondaire. Mis à part les marches record de 1907, elle resta donc une construction rapidement dépassée par le temps, ne fut jamais construite en série et disparut du service actif au bout de quelques années. Son importance historique ne réside toutefois pas dans sa carrière, mais dans le rôle précurseur de sa technologie et de sa conception qui eurent une influence durable et ce pas uniquement dans la construction de locomotives.



Locomotive pour trains rapides série 18.1



22183 Locomotive à tender séparé pour trains rapides.

Modèle réel : Locomotive pour trains rapides série 18.1 de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ancienne série C Württemberg. Numéro d'immatriculation 18 111, état de service vers 1928. Locomotive de traction du légendaire « Orient Express » (entre autres).

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Moteur régulé haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 3 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED).

Fonction permanente du contact du générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Locomotive essentiellement en métal comme par exemple la chaudière, la cheminée, le dôme, la cabine de conduite, la passerelle et le tender. Attelage court entre loco et tender. Longueur hors tampons 23,7 cm.

- Pour la première fois avec contact pour générateur de fumée.
- Locomotive essentiellement en métal comme par exemple la chaudière, la cheminée, le dôme, la cabine de conduite, la passerelle et le tender.

Série unique.

Vous trouverez les coffrets de voitures assorties dans la gamme Trix H0 sous les réf. 24795 et 24796.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37117.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Comme directe	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Pompe à air	•	•
Injecteur	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Grille à secousses	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Joint de rail	•	•



78 | 24795 | 24796 | 24795 | 22183 |

Coffret de voitures de complément CIWL Orient-Express 1928

TRIX
H0



24796 Coffret de voitures de complément CIWL Orient-Express 1928.

Modèles réels : L'Express « Paris – Karlsbad – Prague » circulant durant les mois d'été. Avec l'Orient-Express, ses voitures allaient jusqu'à Stuttgart, où elles étaient complétées par 2 autres. 2 wagons-lits de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Respectivement en livrée bleue. État de service entre 1922 et 1928.

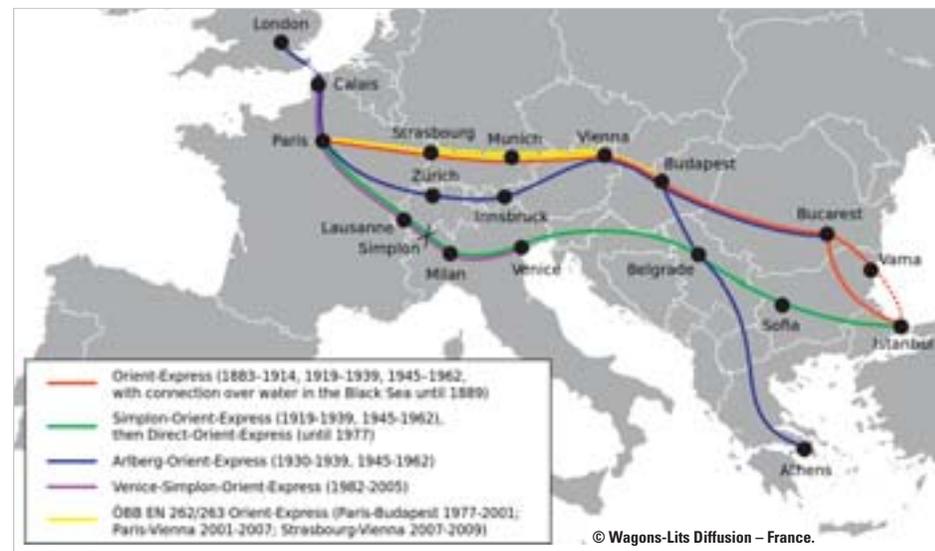
Modèles réduits : Version des modèles finement détaillée avec de nombreux éléments rapportés. Numéros d'immatriculation différents. Soufflets d'intercirculation longs. Les deux voitures avec éclairage intérieur LED intégré de série. Prise de courant sur chacune des voitures. Longueur totale hors tampons 48,5 cm.

- Éclairage intérieur LED intégré.

Série unique.

Vous trouverez la locomotive pour trains rapides et le coffret de voitures assorties dans la gamme Trix H0 sous les réf. 22183 et 24795.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 42796.



Avec inscription à l'échelle
Éclairage intérieur LED



Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) est une marque déposée par la Wagons-Lits Diffusion (WLD), Paris, France.
Tous droits de reproduction réservés.

Coffret de voitures de complément CIWL Orient-Express 1928



© Wagons-Lits Diffusion – France.

Train de luxe Orient Express
L'idée grandiose de Georges Nagelmackers, à savoir l'introduction de trains de wagons-lits de luxe sur le continent européen, prit corps avec la création de sa « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » (CIWL) le 4. décembre 1876 à Bruxelles, compagnie qui existe encore aujourd'hui. Le réseau ferré européen s'étendant progressivement vers la région des Balkans, Nagelmacker élabora des plans pour un train complet de wagons de la CIWL depuis les ports de la Manche vers les Balkans et jusqu'à Constantinople, l'actuelle Istanbul qui, à l'époque, n'était pas encore desservie par le train. Enfin, avec le premier « Express d'Orient », c'est une véritable légende qui naît à Paris le 5 juin 1883.

Ce premier Orient Express qui, cet après-midi là, s'apprêtait en Gare de l'Est à marquer l'histoire des transports, était composé uniquement d'une voiture-restaurant, de deux wagons-lits et d'un fourgon à bagages. Le voyage dans les Balkans n'était toutefois pas de tout repos à l'époque, les voyageurs devant emprunter le bateau ou la diligence pour certaines parties du trajet. Ce n'est que le 12 août 1888 que l'Orient Express atteignit pour la première fois sa destination finale Constantinople via Budapest, Belgrade et Sofia. Le train de luxe s'avéra rapidement être un succès total. Rien de surprenant, donc, que le nom « Orient Express » soit devenu l'image même de mystère, magie, envie de courir le monde et de nostalgie. Au fil des ans, le

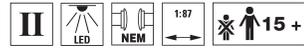
train des diplomates, aventuriers, agents, trafiquants, « femmes fatales » ainsi que de têtes couronnées ou pas fournit matière à une véritable légende qui joua un rôle essentiel dans d'innombrables livres, romans policiers, histoires d'espionnage et films. Motivée par le succès de l'Orient Express, la CIWL installa bientôt d'autres trains de luxe vers des destinations intéressantes dans toute l'Europe. Ainsi, elle introduit entre autres en 1900 le Karlsbad-Express, un train de wagons-lits circulant pendant la saison estivale entre Paris et la mondialement célèbre ville thermale de Karlsbad, à l'époque encore autrichienne et aujourd'hui Karlovy Vary. Ce train circulait sur la route Paris – Karlsruhe – Heilbronn – Schwäbisch Hall – Nürnberg – Karlsbad



Les portes des fourgons à bagages sont fonctionnelles
Éclairage intérieur LED



Après le début de la première guerre mondiale, les trains de luxe de la CIWL durent être arrêtés. Ce n'est qu'à partir de 1921 que l'Orient Express retrouva sa route classique à travers l'Allemagne du sud. Jusqu'à, resp. au départ de Stuttgart, il était désormais incorporé au « Paris-Karlsbad-Prague-Express » (L105/106). Cette tranche secondaire de l'Orient Express avec au total sept voitures jusqu'à, resp. au départ de Karlsbad (Karlovy Vary) et Prague (Praha) circulait généralement uniquement en été via Nuremberg, Marktredwitz et Eger (Cheb) vers la Tchécoslovaquie. Ce n'est que lorsque la seconde guerre mondiale éclata que les trains de luxe CIWL durent à nouveau être abandonnés.



24795 Coffret de voitures de grandes lignes CIWL Orient Express 1928.

Modèles réels : L'Express « Paris – Karlsbad – Prague » circulant durant les mois d'été. Avec l'Orient-Express, ses voitures allaient jusqu'à Stuttgart, où elles étaient complétées par 2 autres. 5 voitures de type différent de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Respectivement 2 fourgons à bagages, 2 wagons-lits et 1 voiture-restaurant en livrée bleue. État de service entre 1922 et 1928.

Modèles réduits : Version des modèles finement détaillée avec de nombreux éléments rapportés. Aménagements intérieurs de couleurs différentes. Numéros d'immatriculation différents.

Soufflets d'intercirculation fermés avec tôles d'intercirculation relevées sur la dernière voiture de la rame. Les portes des fourgons à bagages sont fonctionnelles. Toutes les voitures avec éclairage intérieur LED intégré de série. Les lampes de table de la voiture-restaurant sont allumées. Prise de courant sur chacune des voitures. Longueur totale hors tampons 117,5 cm.

- Éclairage intérieur LED intégré.

Série unique.

Vous trouverez la locomotive pour trains rapides et le coffret de voitures assorties dans la gamme Trix H0 sous les réf. 22183 et 24796.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 42795.



24795

24796

24795

22183



INTERNATIONALE

EISENBAHN

SCHLAF

VOITURE-LITS

Nº 2180

PARIS - STUTTGART - PISA





Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains marchandises

G 5/5, DRG/DB 57.5 bavaroise

Pour assumer les fortes rampes bavaroises, les chemins de fer de l'Etat bavarois firent dès 1911 l'acquisition d'au total 15 locomotives du type G 5/5. Selon les traditions bavaroises, ces machines à cinq

essieux couplés étaient conçues comme machines compound quatre cylindres à vapeur surchauffée. Elles fournissaient une puissance de 1650 ch, bien supérieure à celle de tous les autres types des Länderbahn. Autre signe de modernité : le châssis en

barres. Chaque paire constituée d'un cylindre haute pression et d'un cylindre basse pression formaient une seule pièce de fonte. Une distribution Heusinger extérieure avec tiges de suspension assurait la répartition de la vapeur via le tiroir cylindrique

commun des cylindres haute et basse pression. Les quatre cylindres agissaient sur le troisième essieu couplé. En 1920, les machines de la première série furent suivies par d'autres locomotives, de conception un peu plus robuste et plus puissantes. Jusqu'en 1924,



22029 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains marchandises.

Modèle réel : Locomotive lourde à vapeur pour trains marchandises de la série bavaroise G 5/5, avec tender séparé 2'2 T21,8. Version du type issu de la troisième série de livraison. Livrée de base vert foncé de l'administration bavaroise de la Deutsche Reichsbahn. Numéro d'immatriculation 5856. État de service vers 1923.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 5 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive et tender essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection distincte du troisième feu de croisement à l'avant de la loco et sur le tender possible en mode numérique et en fonction du sens de marche. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc

chaud sans entretien (LED). Attelage court à élongation variable entre loco et tender. Attelage court à élongation variable avec boîtier NEM à l'avant de la loco et sur le tender. Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis. Longueur hors tampons 23,5 cm.

- Construction entièrement nouvelle.
- Locomotive et tender essentiellement en métal.
- Châssis en barre ajouré et nombreux détails rapportés.
- Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière.
- Sélection possible de nombreuses fonctions d'exploitation et sonores en mode numérique.

- Machine à cinq essieux couplés la plus puissante de toutes les locomotives allemandes des Länderbahn.

Vous trouverez des wagons marchandises assortis dans la gamme Märklin H0 sous les réf. 46085 et 46803 avec des indications correspondantes pour l'échange des essieux pour système 2 rails c.c.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39550.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commode directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Régime fanal	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Pompe à air	•	•
Pompe à eau	•	•
Injecteur	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•



Lanternes indépendantes et échelles d'accès rapportées finement détaillées



**Nombreuses fonctions sonores et d'exploitation
Motorisation haute performance avec volant d'inertie**



au total 80 locos de la série suivante furent livrées et mises en service. La G 5/5 était la loco à cinq essieux couplés la plus puissante de tous les Länderbahn allemands et pouvait franchir une rampe de cinq pour mille en remorquant une charge de 1210 t à une

vitesse de 40 km/h. Elle volait donc facilement la vedette aussi bien aux G 10 et G 12 prussiennes qu'aux séries ultérieures 50 et 52 de la DRG. La DRG ne reprit que sept machines de la première série, portant les numéros 57 501 à 507. La série suivante arriva par

contre entièrement à la Reichsbahn et les machines se virent attribuer les numéros 57 511 à 590. Après la seconde guerre mondiale, seules 20 machines furent conservées dans le parc de la future DB, pour la plupart remises. La majeure partie fut réformée dès 1947, suivie des dernières G 5/5 en 1949.



22057 Locomotive à vapeur pour trains marchandises avec tender séparé.

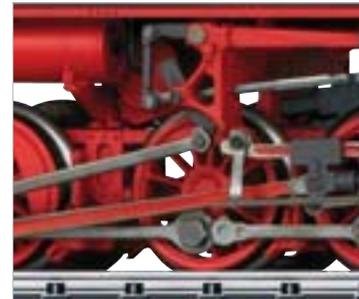
Modèle réel : Locomotive à vapeur lourde pour trains marchandises série 57.5 (ancienne série bavaroise G 5/5), avec tender séparé 2'2 T21.8. Version du type issue de la quatrième série de livraison. Livrée de base noire/rouge de la Deutsche Bundesbahn (DB). Numéro d'immatriculation 57 579. État de service vers 1949.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 5 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive et tender essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Attelage court à élancement variable avec cinématique entre loco et tender. Attelage court à élancement variable dans boîtier NEM à l'avant de la loco et à l'arrière du tender. Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis. Longueur hors tampons 23,5 cm.

- Construction entièrement nouvelle.
- Locomotive et tender essentiellement en métal.
- Châssis en barres ajouré et nombreux détails rapportés.
- Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière.
- Sélection de fonctions d'exploitation et sonores variées en mode numérique.
- Machine à cinq essieux couplés la plus puissante de toutes les locomotives des Länderbahn.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin HO sous la réf. 39552.



Aspect authentique, même entre le 2e et le 3e essieu

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Pompe à air	•	•
Pompe à eau	•	•
Injecteur	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•



Locomotive à vapeur avec tender séparé



22248 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains voyageurs avec tender séparé série 24 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Locomotive unifiée avec écrans pare-fumée Wagner. État de service vers 1957.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et DCC ainsi que nombreuses fonctions sonores. Moteur spécial dans la chaudière. 3 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Chaudière en métal. Fonction permanente du fanal à trois feux en mode d'exploitation conventionnel,

sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Le contact du générateur de fumée fonctionne en permanence. La locomotive est pré-équipée pour l'installation ultérieure du générateur de fumée réf. 72270. Attelage court avec cinématique entre loco et tender. Attelage court à élévation variable dans boîtier NEM à l'arrière du tender. Attelage court dans boîtier NEM à l'avant de la locomotive. Longueur hors tampons 19,4 cm.

- **Première édition de la série 24 dans la gamme Trix H0.**
- **Modèle débutant détaillé et bien équipé, prix modeste.**

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Cloche	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pompe à air	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Injecteur	•	•
Bruitage du générateur	•	•



22382 Locomotive à vapeur avec tender baignoire.

Modèle réel : Locomotive pour trains voyageurs série 38.10-40 avec tender baignoire 2'2'T30 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Ancienne prussienne P 8. Chaudière avec 3 dômes. Écrans pare-fumée Witte et sonnerie. Numéro d'immatriculation 38 3812. État de service vers 1965.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régule haute performance. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Pré-équipée pour l'installation d'un générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à trois feux – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage

assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Attelage court entre loco et tender. Poste de conduite détaillé. Boyaux de frein, attelages réalistes et tubes protecteurs pour tiges de piston fournis. Longueur hors tampons 21 cm.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Cloche	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pompe à air	•	•
Grille à secousses	•	•



Locomotive électrique série E41

Entre 1956 et 1971, la Deutsche Bundesbahn fit l'acquisition de 451 locos de la série E 41 au total. Celles-ci ne se contentèrent pas de marquer le trafic local des Alpes jusqu'à la côte plusieurs décennies durant. La construction réussie peut être perçue comme une locomotive universelle étant donné que durant sa longue activité, elle remorqua à peu près tout ce que l'on peut imaginer dans le trafic ferroviaire. Par contre, elle dut rapidement quitter le dur trafic régional express, l'absence d'un frein électrique la rendant inapte à ce service. Son affectation régulière resta le trafic local, essentiellement dans l'exploitation de rames réversibles avec des Silberlinge (poissons d'argent). En raison de la moindre charge par essieu exigée, répartie sur deux bogies à deux essieux, la E 41 pouvait être utilisée sans problème sur les lignes secondaires électrifiées.

Le transformateur à refroidissement à huile fut doté d'un dispositif de commutation du côté basse tension, ce qui généra chez la série E 41 l'émission de bruits caractéristiques. C'est ainsi que la locomotive fut bientôt affublée du sobriquet de « bouchon de champagne » ou justement de « pétard » de la Bundesbahn. De nombreux usagers interprétant ce bruit comme un dysfonctionnement de la locomotive en étaient plus ou moins troublés. Durant toute la durée de son activité, la série E 41 (ou « 141 » à partir de 1968) fut équipée de pantographes pentagonaux. A part cela, son aspect changea en fonction des transformations et elle circula en Allemagne, des Alpes jusque dans le Nord du pays, avec trois ou cinq lampes, avec ou sans gouttière, avec aérateurs arrondis ou rectangulaires, dans une livrée évoluant au fil du temps. Jusqu'à la fin de son service, le « pétard » conserva sa réputation de construction fiable et ayant fait ses preuves.



22268 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique unifiée série E41 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Livrée de base bleu acier. Version avec trois lampes simples, grille d'aération Schweiger avec lamelles horizontales et gouttière périphérique. Numéro d'immatriculation E41 012. État de service vers 1958.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Position centrale de la motorisation régulée 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 deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Quand le fanal est éteint des deux côtés de la locomotive, le double feu A est allumé des deux côtés. Sélection distincte possible de l'éclairage de la cabine de conduite en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoires en métal

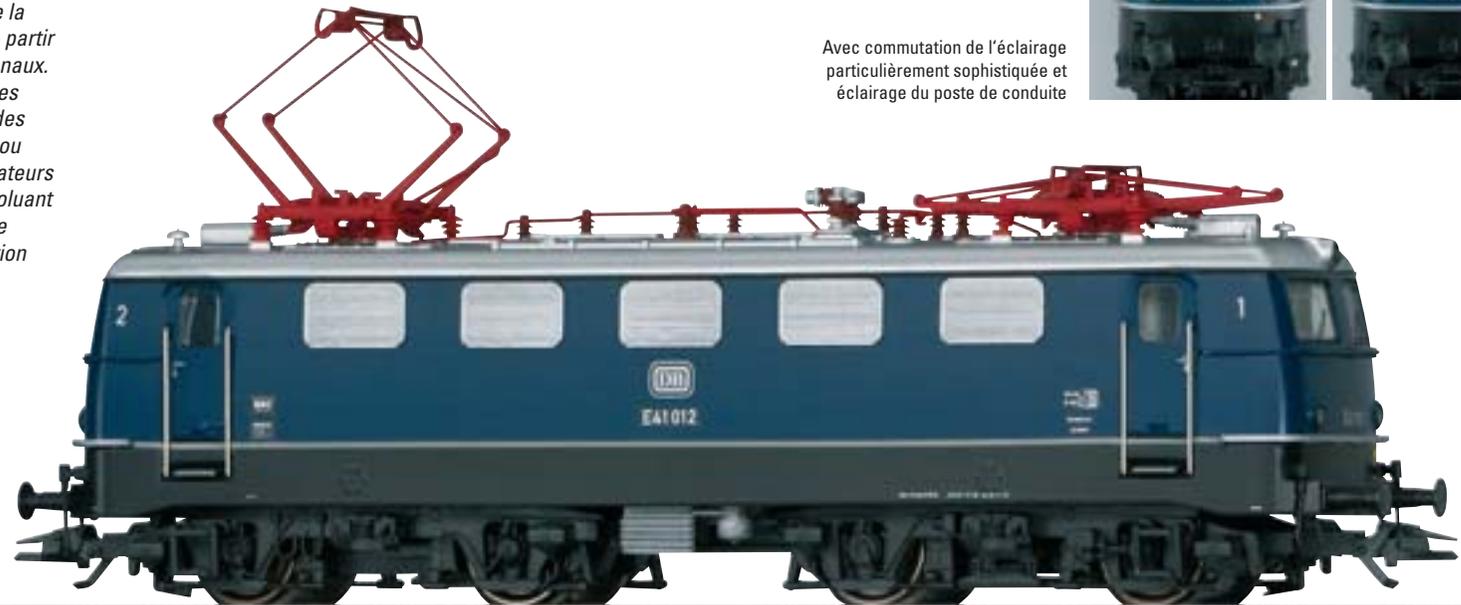
rapportées. Aménagement intérieur du poste de conduite. Passerelles de toit rapportées. Traverse porte-tampons détaillée. Boyaux de frein et boyaux d'accouplement enfichables fournis. Longueur hors tampons 18 cm.

- Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions d'exploitation et sonores.
- Livrée de base bleu acier, comme les 71 premières locomotives de série.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39415.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Cloche	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Commdé directe	•	•
Sablage	•	•
Aérateurs	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Annonce en gare	•	•



Avec commutation de l'éclairage particulièrement sophistiquée et éclairage du poste de conduite

Le 25e anniversaire de la réunification de l'Allemagne

Après la réunification de l'Allemagne, les deux chemins de fer d'Etat allemand, la Deutsche Bundesbahn (DB) à l'ouest et la Deutsche Reichsbahn (DR) à l'est, se trouvaient dans une situation économique difficile. Depuis 1949, les dettes de la DB s'étaient accumulées à 34 milliards de DM, tandis que la DR souffrait surtout de l'état déplorable de son réseau. Simultanément, la conjoncture politique exigeait toutefois un rôle plus important du chemin de fer dans le transport de voyageurs et de marchandises, rôle qu'en 1990, ni la DB ni la DR n'étaient en mesure d'assumer, aussi bien d'un point de vue logistique que d'un point de vue économique. C'est pourquoi

les deux administrations fusionnèrent le 1er janvier 1994 dans le cadre de la réforme des chemins de fer pour former la Deutsche Bahn AG, entreprise économique. Dans les années qui suivirent, la DB AG connut plusieurs modifications structurelles. Autre mesure de la réforme des chemins de fer : la régionalisation au 1er janvier 1996, par laquelle les Bundesländer se voyaient confier la responsabilité du trafic local et régional. Les appels d'offres étant désormais autorisés, cette mesure généra une vive concurrence entre de nombreuses entreprises privées. En raison du grand nombre d'exploitants, les trafics local et régional sont aujourd'hui bien

plus « colorés ». Troisième mesure de la réforme des chemins de fer : la création d'un marché libre du trafic ferroviaire, dans lequel des entreprises de transport ferroviaire (EVU) autres que la DB AG peuvent proposer des prestations de transport. Rapidement, cette mesure généra la création d'EVU privées – surtout dans le trafic marchandises – qui, avec leurs nombreuses locomotives aux livrées variées, contrastent aujourd'hui avec le monotone « rouge trafic » de la DB AG. Changements les plus visibles pour le public après la réunification : la continuité du réseau rétablie après la chute du mur, les projets de trafic de

« l'unité allemande », la connexion des mondes du travail à l'est et à l'ouest, la poursuite du trafic de grande vitesse dans les nouveaux Bundesländer ainsi que, dans ces mêmes Länder, la modernisation conséquente de l'infrastructure ferroviaire. Après la réunification, les amateurs de chemin de fer à l'ouest comme à l'est purent se réjouir de l'apparition de nombreux « nouveaux » véhicules. C'est ainsi que les locomotives des séries DR 143, 155 et 232 s'installèrent bientôt en grand nombre à l'ouest, tandis que des locomotives et automotrices de l'ex-DB se répandirent dans les nouveaux Bundesländer.



22471 Automotrice rapide diesel – Page 90



22647 Locomotive tender – Page 92



23321 Coffret de voitures voyageurs – Page 93



23322 Fourgon à bagages – Page 93



24434 Coffret de wagons marchandises – Page 95



Automotrice-salon série 183

Pas uniquement pour les collectionneurs et la vitrine : les automotrices rapides SVT 137 portant le numéro d'immatriculation 225, des machines empreintes d'histoire. « Voitures-salons » pour les personnalités importantes de la RDA. Cette série, connue sous le nom de « Fliegender Hamburger » (le Hambourgeois volant), révolutionna le trafic de grand parcours. Aujourd'hui, c'est l'attraction principale dans la gare de Leipzig (voie musée). Fidèle au modèle réel, avec bogie Jacobs et éclairage intérieur, ainsi qu'une longueur de 202 millimètres.



22471 Automotrice rapide diesel.

Modèle réel : Automotrice-salon rapide diesel série 183 de la Deutsche Reichsbahn de la DDR (DR/DDR). Tye Reichsbahn SVT 137 « Hamburg ». Deux éléments avec bogies Jacobs. Version en livrée beige/rouge rubis. Numéro d'immatriculation 183 252-6. État de service vers 1985.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores; Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie. Les deux essieux du bogie Jacobs sont entraînés via arbre cardans. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage intérieur intégré de série. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Toit avec détails rapportés. Jupes latérales continues avec écrans sur les découpes de roues. Guide de coulisse avec soufflet d'intercirculation fermé entre les deux parties de l'engin. Reproduction de l'attelage Scharfenberg (non fonctionnel) aux extrémités. Longueur total hors tampons 48,4 cm.

- **Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores et d'éclairage.**
- **Éclairage intérieur intégré de série.**
- **Fanal et éclairage intérieur assurés par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED).**
- **Modifications réalistes de la forme pour cette version « salon » destinée au gouvernement de la RDA.**

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37775.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Eclairage intérieur	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Annonce en gare	•	•
Fermeture des portes	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Compresseur de frein	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Prégraissage	•	•
Joint de rail	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•



Le SVT 137 225 « type Hambourg »

Le VT 877a/b déclencha une révolution dans le trafic rapide de la Deutsche Reichsbahn (DRG). Le 15 mai 1933, le « Fliegende Hamburger » (Hambourgeois Volant), automotrice diesel atteignant les 160 km/h, parcourut – en service commercial – pour la première fois la ligne Berlin – Hambourg de 287 km en seulement deux heures et 18 minutes, ce qui correspondait à une vitesse de croisière de 124,8 km/h. Forte des expériences réalisées avec cette automotrice, la DRG commanda 13 automotrices doubles similaires de type « Hambourg » (SVT 137 149-152 et 224-232). Une tête de forme

légèrement différente et un attelage Scharfenberg étaient les différences les plus évidentes par rapport à « l'Hambourgeois d'origine ». Les caisses de tous les véhicules, aérodynamiques et légères en acier, furent construites selon la méthode des couples. Dans les deux bogies porteurs reposaient les puissants moteurs diesel Maybach de 302 kW avec les générateurs principaux. L'entraînement était assuré via des moteurs suspendus par le nez à courant continu placés dans le bogie Jakobs central. A partir de 1935, ces automotrices diesel apprirent à voler et la DRG révolutionna son horaire avec un réseau unique de lignes rapides. L'ère – malheu-

reusement de courte durée – des célèbres « trains volants » avait commencé. Outre Hambourg, ce furent également les villes de Cologne, Francfort/Main, Bâle, Stuttgart, Munich, Breslau et même Beuthen qui furent desservies à partir de Berlin. Le début de la guerre marqua la fin du trafic des automotrices rapides. Après la fin de la guerre, les jolies automotrices rapides étaient dispersées aux 4 vents. Ainsi, deux « Hambourgeois » se trouvaient sur le territoire de la future RDA. La SVT 137 226 ne fut plus mise en service et la SVT 137 225 fut transformée par la DR jusqu'en février 1951/52 en train automoteur salon. C'est sous cette forme qu'il fut

utilisé jusqu'en octobre 1981 par des personnalités importantes du ministère des transports de la RDA. Déclaré comme véhicule musée, il entama alors une seconde carrière au cours de laquelle il put même prendre part, en été 1985, à l'exposition organisée à Nuremberg à l'occasion des 150 ans du chemin de fer en Allemagne avec « l'autorisation de sortie du territoire » officielle de la RDA. Après la réunification, le SVT 137 225 fut encore soumise à une révision générale et retrouva son allure d'origine avec l'élégante livrée beige-violette. Aujourd'hui, elle peut être admirée sur la voie musée de la gare de Leipzig, mais elle n'est plus en état de service.



Locomotive vapeur série 64



22647 Locomotive tender.

Modèle réel : Locomotive vapeur série 64 de la deutsche Reichsbahn de la DDR (DR/DDR). Version avec boîte à eau rivetée. Numéro d'immatriculation 64 1200-1. État de service vers 1970.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Imitations de boyaux de frein et tubes protecteurs pour tiges de piston fournis. Longueur hors tampons 14,3 cm.

Série unique.

Un coffret de voitures voyageurs assorties et un fourgon à bagages sont disponibles dans la gamme Trix H0 sous les réf. 23321 et 23322.

Vous trouverez un modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39649.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Radio cabine	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•



Coffret de voitures voyageurs

TRIX
H0



23321 Coffret de voitures voyageurs.

Modèles réels : Voitures voyageurs de types différents dans la version de la Deutsche Reichsbahn de la DDR (DR/DDR). 2 voitures à couloir central Baai, 2nde classe et 1 voiture à compartiments Baa, 2nde classe. État de service vers 1970.

Modèles réduits : Toutes les voitures avec numéros d'immatriculation différents.

Longueur totale hors tampons 48 cm.

Essieux montés pour courant alternatif sur chaque voiture 2 x 700150.

Vous trouverez la locomotive à vapeur assortie de la série 64 dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22647.



Série unique.



23322 Fourgon à bagages.

Modèle réel : Fourgon à bagages Pwgs 9400 (ancien Pwgs-41) avec lanterneau rectangulaire dans la version de la Deutsche Reichsbahn de la RDA (DR/DDR). État de service vers 1970.

Modèle réduit : Poste de conduite sur le toit avec ouverture sur espace intérieur. Dessous de caisse avec tringlerie de frein rapportée.

Longueur hors tampons 11,9 cm.

Essieux montés pour courant alternatif 2 x 700150.

Série unique.

Vous trouverez la locomotive à vapeur assortie, série 64, dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22647 et le coffret de voitures voyageurs assorties sous la réf. 23321.





Coffret de wagons marchandises

TRIX
H0



24434 Coffret de wagons marchandises.

Modèle réel : 1 wagon tombereau Es 5520 et 2 wagons tombereaux Es 5235 de la Deutsche Reichsbahn (DR). État de service vers 1985.

Modèle réduit : Tous les wagons avec inserts de chargement, avec lignite véritable et granulométrie à l'échelle. Longueur totale hors tampons 37 cm.

Série unique.



Locomotive tender à vapeur série 094



22187 Locomotive tender.

Modèle réel : Locomotive tender à vapeur pour trains marchandises série 094 (ancienne BR 94.5-17) de la Deutsche Bundesbahn (DB), avec sonnerie et réchauffeur sur le sommet de la chaudière, antenne radio de manœuvre et tampons à boisseaux. Numéro d'immatriculation 094 651-7. État de service vers 1969/70.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 5 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation

du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à trois feux – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis. Longueur hors tampons 14,6 cm.

- Locomotive essentiellement en métal.
- Sélection possible de nombreuses fonctions d'exploitation et sonores.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37162.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Comme directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Cloche	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pompe à air	•	•
Pelletage du charbon	•	•
Grille à secousses	•	•
Injecteur	•	•
Bruitage du générateur	•	•
Radio cabine	•	•



Locomotive diesel série 211



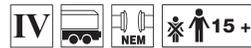
22822 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel série 211 de la Deutsche Bundesbahn (DB). État de service vers 1980.

Modèle réduit : Décodeur numérique DCC / mfx avec de nombreuses fonctions sonores. Motorisation réglée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois deux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Traverse porte-tampons détaillée. Boyaux de frein enfichables fournis. Longueur hors tampons 13,9 cm.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Commode directe	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•



24211 Coffret de wagons marchandises.

Modèles réels : 2 wagons marchandises pour le transport de charges lourdes Rlmmps 650 de la Deutsche Bundesbahn (DB), respectivement chargés d'un véhicule blindé « Leopard 2 » de la Deutsche Bundeswehr. État de service vers 1980.

Modèles réduits : 2 wagons pour le transport de charges lourdes chargés chacun d'un véhicule blindé « Leopard 2 ». Longueur totale hors tampons approximative 24,8 cm.

Série unique.

700150 Essieux Märklin C.A.



Locotracteur diesel Köf III



22048 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locotracteur diesel Köf III, série 335 de la Deutsche Bundesbahn (DB) à l'époque IV. Livrée bleu océan/ivoire. Version avec aérateurs frontaux, radiocommande et attelage de manœuvre.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique DCC et motorisation régulée haute performance. les deux essieux sont moteurs. Fonction permanente du fanal à 3 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. Éclairage assuré par LED blanc chaud. Commutation possible du fanal des deux côtés. Commutation distincte possible de l'attelage Telex à l'avant et à l'arrière. Vue dégagée dans la cabine de conduite, mains montoirs rapportées. Conduites de frein et attelages de manœuvre fournis. Longueur hors tampons 9,3 cm.

- Superstructure et châssis en métal.
- Attelage Telex à l'avant et à l'arrière.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.

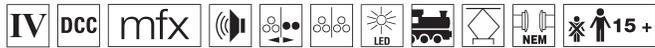


Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Attelage Telex arrière	•	•
Attelage Telex avant	•	•
Commode directe	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Fanal cabine 1	•	•



Locomotive électrique ancien modèle série 117

TRIX
H0



22176 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique ancien modèle série 117 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Livrée vert oxyde de chrome. Numéro d'immatriculation 117 107-3. Etat de service vers 1975.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Postes de conduite et compartiment des machines avec aménagement intérieur. Mains montoires et autres détails rapportés. Version détaillée de l'équipement du toit, avec disposition transversale des isolateurs suspendus sur les pantographes, des isolateurs à cloche allongés et des isolateurs à rainure. Fonction permanente du fanal à trois feux – inversion en fonction du sens de marche – et des 2 feux rouges de fin

de convoi 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 locomotive, le double feu A est allumé des deux côtés. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Boyaux de frein, conduites de chauffage et cache pour les essieux porteurs fournis à part. Longueur hors tampons 18,3 cm.

- **Modifications de la forme conformément au modèle réel.**
- **Construction en métal finement détaillée.**
- **Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions d'exploitation et fonctions sonores.**

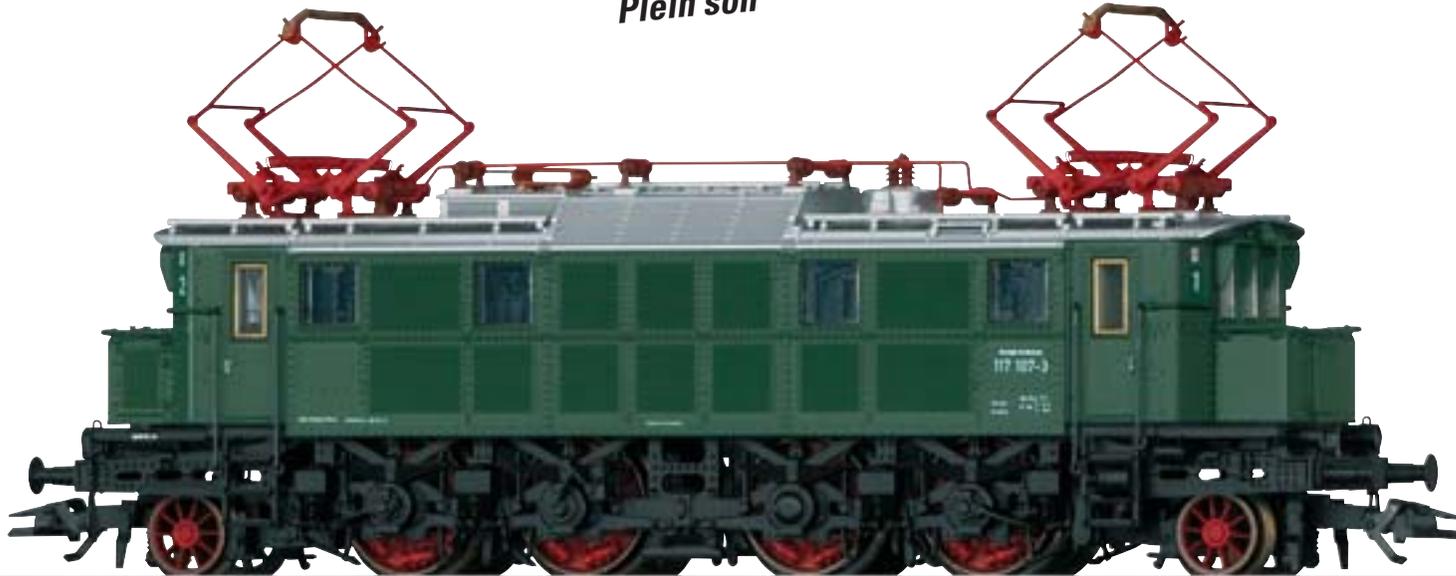
Série unique.

Vous trouverez des coffrets de voitures de grandes lignes assorties sous les réf. 23498 et 23499.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37062.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Annonce en gare	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Aérateurs	•	•
Aérateurs	•	•
Bruitage des pantographes	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•

Plein son



*Essieu porteur modifié
Cache pour essieu porteur
Chasse-pierres*



Coffret de voitures de grandes lignes



23499 Coffret de voitures de grandes lignes 1.

Modèles réels : 3 voitures de grandes lignes de types différents, dans la version de la Deutsche Bundesbahn (DB), pour le parcours Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nuremberg. 1 fourgon mixte bagages/colis express comme fourgon provisoire MDyge 986, avec parois planchées. 1 voiture à compartiments de grandes lignes ABm 225, 1re/2nde classe. 1 voiture à compartiments de grandes lignes Bm 234, 2nde classe. Toutes les voitures en livrée de base vert oxyde de chrome. État de service vers 1975.

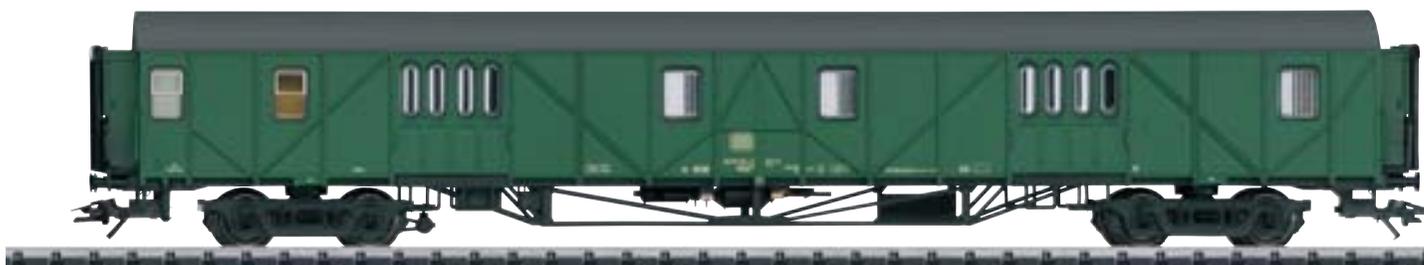
Modèles réduits : Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Fourgon à bagages provisoire avec bogies col de cygne. Voitures de grandes lignes avec bogies type Minden-Deutz lourds. Toutes les voitures avec éclairage intérieur intégré de série et assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud (LED). Longueur totale hors tampons 83,2 cm.

- Nouvelle construction du fourgon à bagages provisoire MDyge 986.
- Toutes les voitures équipées de série d'un éclairage intérieur assuré par LED.
- Parcours : Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nuremberg.

Série unique.

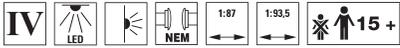
La locomotive électrique série 117, que vous trouverez sous la réf. 22176, est parfaitement assortie aux coffrets de voitures de grandes lignes réf. 23498 et 23499.

Vous trouverez ce coffret de voitures de grandes lignes en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 43990.



Coffret de voitures voyageurs

TRIX
HO



23498 Coffret de voitures voyageurs.

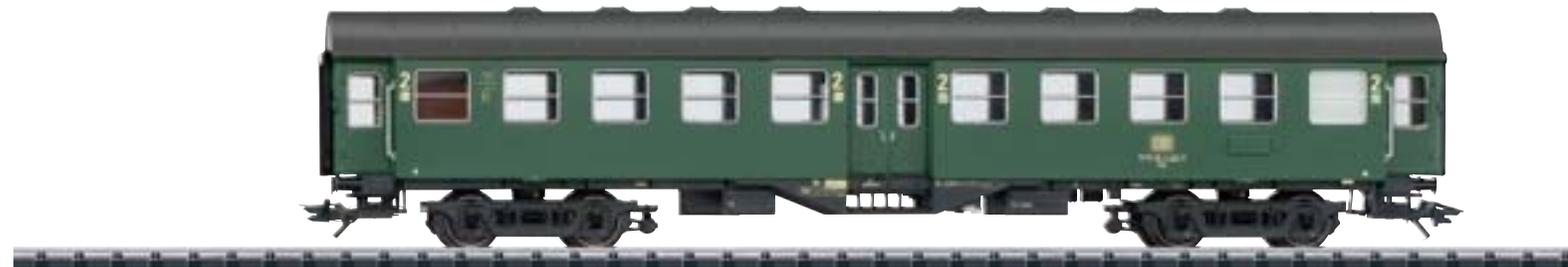
Modèles réels : 3 voitures de grandes lignes de types différents, dans la version de la Deutsche Bundesbahn (DB), pour le parcours Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nuremberg. 2 voitures transformées à 4 essieux Byg 514, 2nde classe. 1 voiture à 4 essieux Bnb 719 « Silberling », 2nde classe. État de service vers 1975.

Modèles réduits : Rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm. Une voiture transformée avec bogies col de cygne et l'autre avec bogies type prussien. « Silberling » avec bogies type Minden-Deutz légers. Toutes les voitures avec éclairage intérieur intégré de série assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud (LED). « Silberling » équipée de série d'un éclairage rouge de fin de convoi. Longueur totale hors tampons 73,4 cm.

- « Silberling » avec éclairage de fin de convoi intégré de série.
- Toutes les voitures sont équipées de série d'un éclairage intérieur assuré par LED.
- Parcours : Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nuremberg.

Série unique.

Vous trouverez la locomotive assortie BR 117 sous la réf. 22176 et un coffret de voitures assorties sous la réf. 23499.



23498

23499

22176



24119 Transport de véhicules « Dingo ».

Modèles réels : Wagon à ranchers Kbs 443 de la Deutsche Bahn AG (DB AG). ATF Dingo (Allschutz-Transportfahrzeug « Dingo » = véhicule de transport entièrement protégé) de la Deutsche Bundeswehr.

Modèles réduits : Ridelles latérales d'après modèle en tôle emboutie avec 20 emplacements pour ranchers, ranchers fournis.

Longueur hors tampons 15,7 cm.

Modèle en métal du véhicule militaire avec éléments en plastique détaillés. Peinture camouflage tricolore.

Longueur approximative 6,3 cm.

- Caisse du véhicule en métal
- Version finement détaillée.

700150 Essieux Märklin C.A.

Série unique.



22197 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive pour trains rapides série 101 de la Deutsche Bahn AG (DB AG). Avec inscription publicitaire latérale pour le 25e anniversaire du « Starlight Express ». État de service actuel 2013.

Modèle réduit : Avec décodeur DCC/mfx, motorisation régulée haute performance et nombreuses fonctions sonores; 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Imitation fonctionnelle de l'articulation des bogies. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux 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 possible des feux grande portée. Sélection distincte possible du

fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco. Lorsque le fanal est éteint aux deux extrémités, le double feu A est allumé des deux côtés. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED). Longueur hors tampons 21,9 cm.

Série unique.

- Les 25 ans du « Starlight Express » à Bochum.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Feu à grande portée	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Annonce en gare	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Bruitage d'exploitation 1	•	•
Joint de rail	•	•

Locomotive diesel série 245

TRIX
HO



22450 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel-électrique série 245 de la Deutsche Bahn AG. Construite par Bombardier comme locomotive de série issue du programme type TRAXX.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et DCC, ainsi que nombreuses fonctions sonores. Moteur spécial. 4 essieux moteurs entraînés par arbre cardans, bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED).

Longueur hors tampons 21,7 cm.

- Première édition de la locomotive « Multi-Engine » série 245.
- Modèle débutant détaillé et bien équipé à prix raisonnable.

Vous trouverez les voitures assorties pour la formation d'une rame dans la gamme Trix HO sous la réf. 24580.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Commode directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Annonce en gare	•	•
Annonce en gare	•	•
Aérateurs	•	•
Joint de rail	•	•

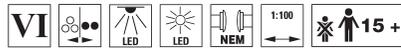


24580

22450

Coffret de voitures à deux niveaux « Regio DB »

Inversion rapide du sens de marche – Les voitures à deux niveaux participent de l'image de la Deutsche Bahn AG moderne. Elles permettent d'augmenter sensiblement la capacité d'accueil sans élargissement coûteux des quais. La voiture-pilote DBbzf 761 assortie aux voitures intermédiaires à deux niveaux permet le trafic rationnel en rame réversible tout en évitant la perte de temps inhérente à la remise en tête de la loco dans la gare terminus, car en fonction du sens de marche, la voiture-pilote à deux niveaux est placée soit en fin de rame, donc remorquée, soit en tête de rame et donc poussée.



24580 Coffret de voitures à deux niveaux « Regio DB ».

Modèles réels : 1 voiture à deux niveaux 1re/2nde classe (DABza 756), 1 voiture à 2 niveaux 2nde classe (DBza 751) et une voiture-pilote à deux niveaux 2nde classe (DBbzfa 761.0) de la DB AG.

Modèles réduits : Toutes les voitures avec éclairage intérieur LED blanc chaud intégré. Voiture-pilote avec traverse porte-tampons et jupe de pare-chocs rapportée.

Affichage lumineux du parcours. Quand la locomotive pousse (voiture-pilote en tête), un fanal blanc à trois feux est allumé sur la voiture-pilote. Quand la locomotive tire (locomotive en tête), deux feux rouges de fin de convoi sont allumés sur la voiture-pilote. Le fanal fonctionne en mode analogique et en mode numérique. Poste de conduite avec aménagement intérieur. Longueur totale hors tampons 80,9 cm.

- Éclairage intérieur LED.

Vous trouverez une voiture de complément assortie dans le programme Märklin sous la réf. 43571. Cette voiture requiert la nouvelle amenée de courant 66720 et quatre essieux réf. 700580.





Locomotive pour trains marchandises série 151



22815 Locomotive pour trains marchandises.

Modèle réel : Locomotive lourde pour trains marchandises série 151 de la SRI Rail Invest GmbH (SRI). Livrée de base bleue. Pantographe unijambiste. État de service vers 2013.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux

rouges de fin de convoi en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation possible du double feu A. Pantographe unijambiste. Longueur hors tampons approximative 22,2 cm.

- Pour la première fois avec éclairage LED.
- BR 151 pour la première fois avec pantographe unijambiste.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37438.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Radio cabine	•	•
Compresseur de frein	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Annonce en gare	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•

BR 151 pour la première fois avec pantographe unijambiste





Locomotive électrique 189 213 « Linked by Rail »



22862 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polycourant 189 213 « Linked by Rail » de la ERS Railways. Référence fabricant ES 64 F4. Disposition d'essieux BB, construite à partir de 2002.

Modèle réduit : Décodeur numérique mfx avec de nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois deux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal rapportées. Fournie avec certificat d'authenticité et suremballage original.

Longueur hors tampons 22,5 cm.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39862.

Face avant

Face verso

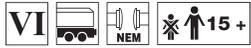


Fonctions numériques	DCC	mfx
Feu à grande portée	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Commdr directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Annonce en gare	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•



Coffret de wagons marchandises

TRIX
H0



24548 Coffret de wagons marchandises.

Modèles réels : Wagon-poche type Sdgkms 707 de la Deutsche Bahn AG (DB AG). Prévu pour le transport de conteneurs, superstructures de camion interchangeable ou semi-remorques.

Modèles réduits : Châssis, plancher et berceau des wagons en métal injecté. Bogies spéciaux type bas. Cinématique pour attelage court. Nombreux détails rapportés. Fixations de chargement réglables. Chargés respectivement d'1 semi-remorque. Wagons avec numéros d'immatriculation différents, emballés séparément. Longueur hors tampons par wagon 18,9 cm.

Série unique.

321973 Essieu Märklin C.A.



Locomotive électrique 91 43 0470 505-8

La même locomotive de la GYSEV/Raaberbahn AG (numéro d'immatriculation 91 43 0470 505-8) fut présentée à Sopron le 18 août 2014. Depuis, elle remorque des trains voyageurs et marchandises en Hongrie et en Autriche. Ainsi nous avons atteint notre objectif: Faire porter dans les trois pays impliqués dans le processus historique (la Hongrie,

l'Autriche et l'Allemagne) par un motif identique sur les locomotives, le message-anniversaire – EUROPE SANS FRONTIÈRES. Ces événements historiques ont débuté avec le pique-nique paneuropéen et se sont poursuivis avec la chute du mur de Berlin et la réunification de l'Allemagne. Le projet concernant le décor de la locomotive a été initié par la société

allemande Loc&More et réalisé selon ses plans (graphiste: Péter Tranta). Le coût du projet a été supporté par les sociétés GYSEV et Loc&More – avec le soutien de la fondation Konrad Adenauer et de la fondation pour une Hongrie civique, PMA. Qu'est-ce que le pique-nique paneuropéen ? Un bon résumé des événements est proposé sur le site

Internet du pique-nique paneuropéen : <http://www.paneuropaipiknik.hu/index.php?site=30> Ce texte a été écrit par le Dr. Imre Tóth, historien et directeur du Musée de Sopron. Présentation de la décoration de la locomotive : Dans le motif apparaît le logo conçu dès le 20e anniversaire du pique-nique, cette fois en couleur



22964 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polycourant 91 43 0470 505-8 de la Raaberbahn AG (GYSEV), construite à partir de 2000.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection

possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Cabines de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal rapportées. Longueur hors tampons 22,5 cm.

- Suremballage original.
- Impressions différentes des deux côtés de la locomotive.
- Certificat d'authenticité.

Série unique et limitée.

En collaboration avec Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Feu à grande portée	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Annonce en gare	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•



Locomotive électrique 91 80 6182 509-0

TRIX
HO

argentée ce qui correspond au 25e anniversaire. Visibles sur le train : Ainsi, on peut voir sur le train un motif de barbelé dans les couleurs autrichiennes et hongroises, motif représentant la frontière entre la Hongrie et l'Autriche. Les citoyens de la RDA sortent des ténèbres de l'ère communiste, sectionnent les barbelés, parviennent à la lumière de la liberté et

s'unissent à leurs parents et compatriotes. Le motif situé de l'autre côté de la locomotive ne « raconte » plus l'histoire personnelle des réfugiés allemands, mais représente les événements historiques qui ont débuté avec le pique-nique paneuropéen. Le fil barbelé déchiré, les maisons de Sopron, la Tour de la Lanterne comme emblème de la ville, une

Trabant abandonnée, un mirador... et nous arrivons ainsi au mur de Berlin et à la porte de Brandebourg. Le ciel est représenté dans les couleurs des trois pays concernés. Le motif est complété sur les deux côtés et les fronts des locomotives par des inscriptions dans les langues des pays concernés. Ces inscriptions transmettent le message principal :

EUROPE SANS FRONTIÈRES – depuis 25 ans.
(source: <http://www.locandmore.eu>)



22965 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polycourant 91 80 6182 509-0 der Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), construite à partir de 2000.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection

possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Cabines de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal rapportées. Longueur hors tampons 22,5 cm.

- **Suremballage original.**
- **Impressions différentes des deux côtés de la locomotive.**
- **Certificat d'authenticité.**

Série unique et limitée.

En collaboration avec Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Feu à grande portée	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Commdre directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Annonce en gare	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•



Trafic marchandises

IV  15 +

24991 Wagon réfrigérant.

Modèle réel : Ichqs-u 377 de la Deutsche Bundesbahn (DB).

Modèle réduit : Plates-formes d'extrémité en métal. Attelages Relex dans boîtiers NEM. Numéro d'immatriculation différent du modèle Märklin réf. 4415.

Longueur hors tampons 11,5 cm.

- Version Hobby à prix intéressant.
- Boîtier d'attelage NEM.

700150 Essieu Märklin C.A.



IV  15 +

24992 Wagon marchandises couvert.

Modèle réel : Gs 210 de la Deutsche Bundesbahn (DB).

Modèle réduit : Attelages Relex dans boîtier NEM.

Numéro d'immatriculation différent du modèle Märklin réf. 4410.

Longueur hors tampons 11,5 cm.

- Version Hobby à prix intéressant.
- Boîtier d'attelage NEM.

700150 Essieu Märklin C.A.





22953 Locomotive électrique « Crocodile ».

Modèle réel : Locomotive pour trains marchandises série Ce 6/8 II « Crocodile » des chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Type issu de la première série de construction.

Livrée de base marron foncé avec tampons à tiges, tôles d'intercirculation frontales, petits marchepieds et perches à main, avec dispositif de sablage, sans signal de marche à contre-sens et sans aimant Indusi. État de service vers 1930.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. 2 moteurs régulés haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque bogie moteur. Respectivement 3 essieux moteurs entraînés et arbre secondaire de renvoi. Bandages d'adhérence. Châssis articulé pour une meilleure inscription en courbe. Fonction permanente du fanal à trois feux et du feu blanc de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche (selon réglementation

suisse) – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation possible de l'éclairage sur 1 feu rouge de fin de convoi en marche solo. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Version en métal finement détaillée avec de nombreux éléments rapportés. Avec installation de sablage entre les groupes de roues motrices. Superstructure de la loco à trois éléments avec capots articulés. Équipement de toit détaillé avec grille de sécurité sous les pantographes. Longueur hors tampons 22,3 cm.

- Version en métal finement détaillée.
- Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores.
- Locomotives entraînée par deux moteurs haute performance et volant d'inertie.
- Avec nouveau dispositif de sablage.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 39566.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Feux de fin de convoi	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Aérateurs	•	•
Compresseur de frein	•	•
Bruitage des pantographes	•	•



Suisse



22390 Coffret de deux locomotives de manœuvre.

Modèles réels : 2 locomotives de manœuvre électriques différentes série Ee 3/3 « Halbschuh » (soulie) des chemins de fer fédéraux suisses (CFF/SBB/FFS). Type issu de la première série de construction 1927/28, avec cabine de conduite d'extrémité et plate-forme de manoeuvre à l'avant. Une version vert sapin dans l'état de service de la fin des années 1940/début des années 1950, avec tampons à tiges, numéro d'immatriculation 16314. Une version rouge oxyde dans l'état de service début/milieu des années 1960 avec tampons à tiges, numéro d'immatriculation de la loco 16321.

Modèles réduits : Les deux locomotives avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Chaque locomotive est équipée d'une motorisation réglée haute performance sous forme d'un moteur miniature avec volant d'inertie. Respectivement 3 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux blancs de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. En mode numérique, commutation possible de l'éclairage sur

inversion selon réglementation suisse avec 1 feu blanc de fin de convoi et feu rouge de fin de convoi en marche solo. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED). Version en métal finement détaillée avec de nombreux détails rapportés. Équipement de toit détaillé avec pantographes pentagonaux. Les deux locomotives sont emballées séparément et étiquetées, avec suremballage.

Longueur hors tampons par locomotive 10,9 cm.

- **Construction nouvelle du « Halbschuh » (soulie) issu de la première série de construction 1927/28.**
- **Version en métal finement détaillée.**
- **Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores.**
- **Chaque locomotive est entraînée par moteur miniature haute performance avec volant d'inertie.**
- **Commutation possible sur inversion des feux selon réglementation suisse et feu rouge de fin de convoi en marche seul.**
- **Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED).**

Série unique.

Vous trouverez ce coffret de deux locomotives de manœuvre en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 36332.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Feux de fin de convoi	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Feux de fin de convoi	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Aérateurs	•	•
Compresseur de frein	•	•
Bruitage des pantographes	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•



« Halbschuh » (Le « Soulier ») CFF Ee 3/3 16311-16326

L'électrification croissante du réseau de chemin de fer suisse révéla un besoin en locomotives de manœuvre électriques. Contrairement aux locomotives à vapeur, les locomotives de manœuvre électriques étaient toujours prêtes à intervenir, sans longue préparation, et n'avaient besoin d'énergie qu'aussi longtemps qu'elles étaient réellement actives. Après deux prototypes (Ee 3/4) mis en service en 1923, les CFF firent l'acquisition, à partir de 1928, d'une première série de 16 unités chez SLM et BBC.

Grâce aux progrès techniques relatifs à l'allègement de ses composants, cette machine à trois essieux couplés put être construite sans essieu porteur et immatriculée dans la série Ee 3/3 16311-16326. Leur cabine de conduite située à une extrémité, avec son toit très avancé, leur valut rapidement le surnom plus ou moins affectueux de « fer à repasser » ou encore de « soulier ». Leur caractéristique : un système de transmission à bielles obliques Winterthur de l'arbre secondaire de renvoi entraîné par le moteur de trac-

tion sur les essieux couplés. Les essieux reliés entre eux permettaient d'obtenir une grande force de traction sans risque de dérapage d'essieux individuels. A l'époque, ce concept fut également appliqué à des locomotives plus rapides, mais c'est avant tout là où une grande force de traction était requise qu'elle fit ses preuves. Les locomotives étaient commandées via un commutateur pas à pas à glissière plate avec treize crans de marche, qui régulaient la tension sur le moteur de traction. A partir de 1980, ces locomotives

de manœuvre primitives furent progressivement réformées. Fin 1997, les cinq dernières Ee 3/3 de cette série encore disponibles aux CFF durent quitter le service. Les « souliers » vendus auparavant à des exploitants privés tinrent encore le coup quelques années et circulèrent pour certains jusqu'en 1995/96. Plusieurs machines ont été conservées, par exemple la Ee 3/3 16318 dans le Locorama de Romanshorn ou la Ee 3/3 16311 de Swisstrain.



Suisse

« Les crocodiles du Seetal (Vallée des Lacs) »

Entre 1910 et 1930, les lignes du chemin de fer suisse de la vallée des lacs, à proximité de Wildegg et de Beromünster, étaient électrifiées sous 5,5 kV/25 Hz, vestige de l'époque du chemin de fer privé. Avec la nationalisation en 1922, les CFF optèrent à la fois pour la normalisation du courant de traction et l'acquisition d'une nouvelle locomotive. Ainsi, les 3 machines De 6/6 livrées en 1926 étaient déjà conçues pour le courant de traction normal de 15 kV/16 2/3 Hz.

Le « crocodile de la vallée des lacs » porte bien son nom : La construction du châssis correspond en grande partie à la célèbre machine des CFF. Deux groupes de roues motrices (ici sans roues porteuses) supportent une caisse à 3 éléments. Les locomotives de la vallée des lacs devant toutefois être plus souples et plus légères, on utilisa des composants mécaniques adaptés issus de la petite locomotive de manœuvre Ee 3/3 construite en parallèle. Chaque bogie moteur est entraîné par un moteur via un arbre secondaire de renvoi et des bielles obliques, la puissance totale de 850 kW permet une vitesse de 50 km/h. Caractéristiques de ces machines : les énormes trappes de ventilation située du côté des appareils pour le refroidissement des transformateurs et le pantographe unique.

Les trois petites crocodiles furent en service aux CFF jusqu'en 1983, à partir des années 1950 essentiellement comme locomotives de manœuvre. Les locomotives 15302 et 15303 furent démolies au printemps 1983. La locomotive 15301 fut reprise par le Oensingen-Balsthal-Bahn, qui l'utilisa encore 10 ans pour la traction de trains marchandises. L'unique locomotive conservée, la 15301, est aujourd'hui entretenue par l'association « Seetalkrokodil 15301 ».



22246 Locomotive électrique « Seetal-Krokodil » (Crocodile de la Vallée des Lacs)

Modèle réel : Locomotive électrique série De 6/6 « Seetal-Krokodil », ancien engin des chemins de fer fédéraux suisses (CFF), puis du chemin de fer Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Livrée de base rouge-brun. État de service actuel en tant que locomotive-musée portant le numéro d'immatriculation 15301.

Modèle réduit : Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie. 6 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Châssis articulé pour une meilleure inscription en courbe. Fonction permanente du fanal à trois feux et d'un feu blanc de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Mains montoires en métal rapportées. Boyaux de frein fournis séparément. Longueur hors tampons 16,2 cm.

- Avec garde-corps modifiés et nouvelles tôles d'intercirculation.
- Pour la première fois avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores.
- Version musée portant le numéro d'immatriculation 15301.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0, sous la réf. 37526.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Compresseur de frein	•	•
Bruitage des pantographes	•	•



Belgique



22672 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel série 204 des chemins de fer belges (SNCB/NMBS). Machine polyvalente NOHAB en livrée verte de l'époque III.

Modèle réduit : Décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et des deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Sélection de l'éclairage du poste de conduite aux extrémités 1 et 2 de la locomotive possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoirs en métal rapportées.

Longueur hors tampons 21,7 cm.

- Conception entièrement nouvelle.
- Superstructure et châssis en métal.
- Décodeur numérique mfx/DCC.
- Nombreuses fonctions sonores.
- Sélection distincte possible de nombreuses fonctions d'éclairage.

- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges.

Vous trouverez le coffret de voitures assorties dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 43544.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•

Luxembourg



22673 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel série 1600 des chemins de fer luxembourgeois (CFL). Machine polyvalente NOHAB en livrée lie de vin de l'époque III.

Modèle réduit : Décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et des deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Sélection de l'éclairage du poste de conduite aux extrémités 1 et 2 de la locomotive possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoirs en métal rapportées. Postes de

conduite et compartiments des machines avec aménagement intérieur en relief. Longueur hors tampons 21,7 cm.

- Conception entièrement nouvelle.
- Superstructure et châssis en métal.

- Décodeur numérique mfx/DCC.
- Nombreuses fonctions sonores.
- Sélection distincte possible de nombreuses fonctions d'éclairage.
- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•

Pays-Bas



22127 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polyvalente lourde série 1200 des chemins de fer néerlandais (NS). Numéro d'immatriculation 1203. État de service vers 1970.

Modèle réduit : Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoires en métal rapportées. Boyaux de frein enfichables sur la traverse porte-tampons. Longueur hors tampons 20,8 cm.

- **Maintenant avec moteur central.**
- **Quatre essieux moteurs.**
- **Décodeur numérique mfx/DCC.**
- **Avec nombreuses fonctions sonores.**

Série unique.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Annonce en gare _ NL	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Tonalité de signal 1	•	•
Commdirecte	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Compresseur	•	•
Aérateurs	•	•
Tonalité de signal 2	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•





22164 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique série E 186 des chemins de fer néerlandais (NS). État de service actuel.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et DCC ainsi que nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur spécial. 4 essieux entraînés via arbre à cardans, bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux 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 sans entretien (LED). 4 pantographes mécaniquement fonctionnels. Longueur hors tampons 21,7 cm.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruitage d'exploitation 1	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Commdre directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Bruitage d'exploitation 2	•	•
Compresseur de frein	•	•
Aérateurs	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Joint de rail	•	•

Série unique.



© Frans van Waas



France



24364 Coffret de wagons-silos.

Modèles réels : 3 wagons de grande capacité Uapps pour le transport de céréales (céréaliers), immatriculés à la SNCF. Type wagon privé avec section circulaire du compartiment de chargement.

Modèles réduits : Insert métallique pour abaissement du centre de gravité et meilleurs qualités de roulement. Nombreux détails rapportés. Numéros d'immatriculation différents. Boîtier d'attelage NEM avec cinématique pour attelage court.

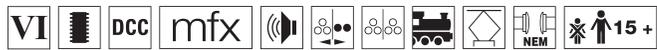
Longueur totale hors tampons 51,5 cm.

Série unique.

700150 Essieu Märklin C.A.



Italie



22610 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique polyvalente série E 483 de la GTS Rail, Italie. État de service vers 2011.

Modèle réel : Avec décodeur numérique mfx et DCC, ainsi que nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur spécial. 4 essieux moteurs entraînés via arbre à cardans, bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED).

Longueur hors tampons 21,7 cm.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Commode directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Bruitage d'exploitation 1	•	•
Bruitage d'exploitation 2	•	•
Compresseur de frein	•	•
Aérateurs	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Joint de rail	•	•







22276 Locomotive lourde pour le transport de minerai.

Modèle réel : Locomotive lourde pour le transport de minerai, unité triple électrique avec accouplement par bielles série Dm3 des chemins de fer suédois (SJ). Utilisée sur la ligne de chemin de fer minier Lulea – Kiruna – Narvik. Série 1200 portant les numéros d'immatriculation 1201+1231+1202. Livrée de base marron, grands feux frontaux, portes du poste de conduite selon ancienne disposition, grand chasse-neige (chasse-neige Norrland) et roues avec suspension en caoutchouc SAB. État de service vers 1970. Patine authentique.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique DCC et nombreuses fonctions sonores. 2 moteurs régulés haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque unité de la loco avec poste de conduite. Les 4 essieux de chaque unité de la loco avec poste de conduite sont moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et du feu rouge de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation possible du troisième feu supérieur supplémentaire en mode numérique. Commutation distincte possible de l'éclairage du compartiment

à machines et de l'éclairage des postes de conduite 1 et 2 en mode numérique. Commutation possible du feu de marquage supplémentaire en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Version en métal finement détaillée avec de nombreux éléments rapportés. Équipement de toit détaillé avec grandes rehausses d'aération et conteneurs d'air comprimé. Attelage fixe entre les trois unités de la loco. Attelage court à élongation variable entre les différentes unités. Les plaques de marquage pour l'extrémité avant de la loco sont fournies séparément. Longueur hors tampons 40,7 cm.

- Version en métal finement détaillée.
- Décodeur DCC avec nombreuses fonctions sonores et d'éclairage.
- 2 moteurs haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque unité de loco avec poste de conduite.
- Sélection distincte possible de l'éclairage du poste de conduite et de celui du compartiment à machines en mode numérique.
- Patine authentique.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Fonction d'éclairage	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Commdirecte	•	•
Fonction d'éclairage 1	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Fonction d'éclairage 2	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Aérateurs	•	•
Compresseur de frein	•	•
Bruitage des pantographes	•	•



Norvège



22277 Locomotive lourde pour le transport de minerais.

Modèle réel : Locomotive lourde pour le transport de minerais, unité double électrique avec accouplement par bielles série E1 12 des chemins de fer norvégiens (SJ). Utilisée sur la ligne de chemin de fer minier Lulea – Kiruna – Narvik. Numéros d'immatriculation 2113+2114. Livrée de base vert olive, grands feux frontaux, portes du poste de conduite selon ancienne disposition, grand chasse-neige (chasse-neige Norrland) et roues à rayons. État de service vers 1970. Patine authentique.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique DCC et nombreuses fonctions sonores. 2 moteurs réglés haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque unité de la loco avec poste de conduite. Les 4 essieux de chaque unité de la loco avec poste de conduite sont moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et du feu rouge de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation possible du troisième feu supérieur supplémentaire en mode numérique. Commutation distincte possible de l'éclairage du compartiment

à machines et de l'éclairage des postes de conduite 1 et 2 en mode numérique. Commutation possible du feu de marquage supplémentaire en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Version en métal finement détaillée avec de nombreux éléments rapportés. Équipement de toit détaillé avec grandes rehausses d'aération et conteneurs d'air comprimé. Attelage fixe entre les deux unités de la loco. Attelage court à élongation variable entre les deux unités. Les plaques de marquage pour l'extrémité avant de la loco sont fournies séparément. Longueur hors tampons 29 cm.

- Version en métal finement détaillée.
- Décodeur DCC avec nombreuses fonctions sonores et d'éclairage.
- 2 moteurs haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque unité de loco.
- Sélection distincte possible de l'éclairage du poste de conduite et de celui du compartiment à machines en mode numérique.
- Patine authentique.

Série unique.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Fonction d'éclairage	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe	•	•
Comme directe	•	•
Fonction d'éclairage 1	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Fonction d'éclairage 2	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Aérateurs	•	•
Compresseur de frein	•	•
Bruitage des pantographes	•	•



Norvège



22671 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel type Di3 des chemins de fer norvégiens (NSB). Machine polyvalente NOHAB en livrée marron de l'époque III.

Modèle réduit : Décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoires en métal rapportées. Longueur hors tampons 21,7 cm.

- Conception entièrement nouvelle.
- Superstructure et châssis en métal.
- Décodeur numérique mfx/DCC.
- Nombreuses fonctions sonores.

- Sélection distincte possible de nombreuses fonctions d'éclairage.
- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•

Danemark



22670 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive diesel série MY 1100 des chemins de fer danois (DSB). Machine polyvalente NOHAB en livrée lie de vin de l'époque III.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur régulé haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux 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 possible du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Mains montoires en métal rapportées. Postes de conduite et compartiment des machines avec aménagement intérieur en relief. Longueur hors tampons 21,7 cm.

- Conception entièrement nouvelle.
- Superstructure et châssis en métal.
- Décodeur numérique mfx/DCC.
- Nombreuses fonctions sonores.
- Sélection distincte possible de nombreuses fonctions d'éclairage.

- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges.

Vous trouverez le coffret de voitures assorties dans la gamme Märklin HO sous la réf. 42768.



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe	•	•
Commdé directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•

Etats-Unis



22063 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive lourde pour trains marchandises série 4000 « Big Boy » de l'Union Pacific Railroad (UP). Version de la locomotive avec le numéro d'immatriculation 4020. État de service vers 1950.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 8 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Châssis articulé pour une meilleure inscription en courbe. Roues Boxpok. Essieux couplés centraux avec suspension. Lampe frontale, tender et plaques d'immatriculation assurés par diodes électroluminescentes blanc chaud (LED). Pré-équipée pour l'installation de 2 générateurs de fumée (réf. 7226), fonction permanente des contacts. Fonction permanente du fanal et de l'éclairage des plaques d'immatriculation en mode d'exploitation conventionnel,

sélection possible en mode numérique. Sélection de l'éclairage du poste de conduite possible en mode numérique. Haut-parleur fonctionnel dans le tender, volume réglable. Crochets d'attelage frontaux enfichables dans le chasse-pierres. Attelage court entre locomotive et tender. Conduites de vapeur pivotante avec les cylindres. Mains montoires en métal rapportées. Nombreux détails rapportés. Figurines représentant le mécanicien et le chauffeur fournies pour le poste de conduite. Longueur hors tampons 46,5 cm. Livrée dans caissette en bois.

- **Refroidisseur de la seconde série avant la boîte à fumée.**
- **Modifications du fanal.**
- **Décodeur numérique mfx.**

Série unique.

La photo est une retouche numérique.

Indications relatives à l'exploitation : Le rayon minimal d'inscription en courbe de la locomotive est de 360 mm, mais nous conseillons l'utilisation de rayons supérieurs. Du fait du porte-à-faux de la longue chaudière, signaux, mâts de caténares, garde-fous, portails de tunnels etc. doivent être situés à une certaine distance de la voie. Le poids de la locomotive exige une bonne fixation de la voie. Plaque tournante et pont transbordeur en peuvent être empruntés qu'en position de passage.

Vous trouverez les coffrets de voitures assorties dans la gamme Märklin H0 sous les réf. 45659 et 45660.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37996.



Fonctions numériques	DCC	mfX
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commdirective	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Cloche	•	•
Tonalité d'avertissement	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Pompe à air	•	•
Injecteur	•	•
Soufflerie auxiliaire	•	•
Bruitage d'attelage	•	•
Joint de rail	•	•
Bruitage d'exploitation 2	•	•
Radio cabine	•	•



|Märklin 45706|

Märklin 45660

Märklin 45659

| 22063

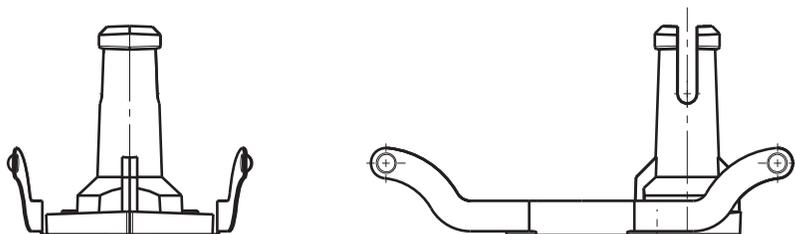
Accessoires

TRIX
H0



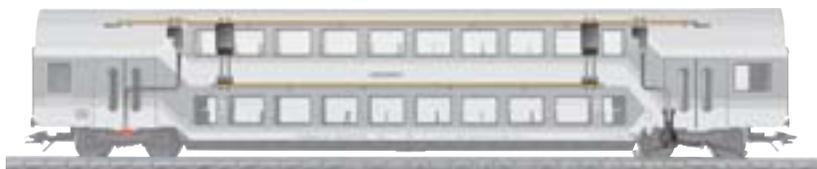
66720 Amenée de courant.

Amenée de courant pour éclairage intérieur réf. 66718, 66719 et Märklin 73141. Prise de courant via toutes les roues. Avec fixation asymétrique adaptée aux voitures de grandes lignes et aux voitures de banlieue (Silberlinge) de la nouvelle génération. Longueur hors tampons 28,2 cm.



73141 Eclairage intérieur LED.

Convient pour les wagons réf. 43581 à 43586. Comprend une amenée de courant et un attelage court conducteur de courant.



Trix Express

Avec Märklin H0, Trix Express est le système pionnier pour trains miniatures H0. Les premiers succès sur le marché du courant continu sont à attribuer au système

Trix Express, vrai concurrent au solide système Märklin à trois conducteurs pour courant alternatif.





Locomotive diesel V 160 « Lollo »



32161 Locomotive diesel.

Modèle réel : Locomotive polycourant en version de pré-série V 160 « Lollo » de la Deutsche Bundesbahn (DB). Livrée prototype. Disposition des aérateurs et des fenêtres différente de chaque côté. Numéro d'immatriculation V 160 005. État de service vers 1962.

Modèles réduits : Pour l'exploitation en système Trix-Express à 3 conducteurs. Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec position centrale du volant d'inertie. Les 4 essieux sont moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection

possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Mains montoirs en métal rapportées à l'avant et sur les côtés. Traverse porte-tampons détaillée. Boyaux de frein enfichables et connecteur pont pour l'exploitation analogique directe fournis. Longueur totale hors tampons 18,4 cm.

- Les locomotives de pré-série V 160 « Lollo » pour la première fois pour Trix Express.
- Livrée prototypes dans l'état de livraison.
- Châssis et superstructure en métal.
- Nombreuses fonctions d'éclairage et sonores.

Série unique.

La série 216 est la locomotive de traction idéale pour le coffret de wagons marchandises disponible sous la réf. 31152.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.diesel	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Commdc directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Fanal cabine 1	•	•



Coffret de wagons marchandises

TRIX
EXPRESS



31152 Coffret de wagons marchandises.

Modèles réels : 1 wagon-citerne pour le transport de gaz de la firme VTG, 1 wagon-silo Kds 54 avec inscription « Quarz-Werke » et 1 wagon à déchargement automatique KKt 75. Tous les wagons sont immatriculés à la Deutsche Bundesbahn (DB).

Modèles réduits : Pour l'exploitation en système Trix-Express à 3 conducteurs. Cinématique pour attelage court et boîtier d'attelage NEM. Tous les couvercles du wagon à déchargement automatique sont fonctionnels. Tous les wagons sont emballés séparément. Attelages Trix-Express et Märklin fournis.

Longueur totale hors tampons 37,9 cm.

- Pour la première fois pour Trix Express.

Série unique.

N'hésitez pas à vous adresser à votre détaillant spécialisé qui vous échangera gratuitement les essieux:

700150 Essieux Märklin C.A.

700580 Essieux Trix C.C.

Vous trouverez la locomotive assortie sous la réf. 32161 (Trix-Express).



31152

32161

Locomotive électrique 144 097-3

Universelle et fiable. Après la grande crise économique mondiale, la Deutsche Reichsbahn reprit, à partir de 1930, l'électrification de son réseau. Pour ces lignes, de nouvelles locomotives performantes étaient requises. A cet effet, l'industrie ferroviaire allemande avait développé des concepts et prototypes innovants pour des locomotives universelles modernes. La construction de Siemens, en particulier, semblait bien plus avancée que les constructions des Länderbahn qui n'étaient que des versions améliorées des modèles précédents. La machine, conçue comme locomotive universelle légère, possédait un châssis soudé reposant sur deux bogies à deux essieux avec traverses porte-tampons intégrées. L'entraînement était assuré par quatre moteurs suspendus par le nez situés sur les essieux. La locomotive compacte, sans essieux porteurs, reportait ainsi son poids en service de 78 t intégralement sous forme de poids adhérent sur les roues motrices sans atteindre la charge par essieu critique de 20 t. Les moteurs modernes atteignaient une puissance de 2200 kW directement disponible aux essieux, sans l'intermédiaire d'une mécanique complexe. En palier, la machine atteignait une vitesse de 90 km/h. Les 178 locomotives acquises par la Reichsbahn entre 1932 et 1945 sous la désignation E 44 furent encore suivies à la Bundesbahn par 7 unités construites selon le même concept. Les machines s'avérèrent particulièrement réussies et en service régulier jusque dans les années 1980, elles avaient la réputation d'être quasiment indestructible.



32441 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive électrique 144 097-3 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Disposition d'essieux BB, construite à partir de 1932.

Modèle réduit : Pour l'exploitation en système Trix-Express à 3 conducteurs. Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Connecteur pont fourni pour exploitation analogique directe. Longueur hors tampons approximative 17,5 cm.

- Pour la première fois adaptée au système Trix Express.
- Nombreuses fonctions sonores.

Série unique.

La série 144 est la locomotive de traction idéale pour le coffret de voitures de banlieue réf. 31151.

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commde directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Aérateurs	•	•
Sablage	•	•
Annonce en gare	•	•
Annonce en gare	•	•



Coffret de voitures voyageurs « Trafic local »

TRIX
EXPRESS



31151 Coffret de voitures voyageurs « Trafic local ».

Modèles réels : 3 voitures voyageurs différentes à 4 essieux de la Deutsche Bundesbahn (DB). Voiture transformée 1re/2nde classe AByg, voiture transformée 2nde classe Byg et voiture transformée 2nde classe avec compartiment à bagages BByg. Époque IV, version vers 1970.

Modèles réduits : Pour l'exploitation en système Trix-Express à 3 conducteurs. Avec éclairage intérieur LED intégré. Cinématique pour attelage court et boîtier d'attelage NEM. Attelages courts conducteurs de courant et fonctionnels. Attelages Trix-Express et Märklin fournis pour l'extrémité du train. Pour l'exploitation en système Märklin, frotteur central interchangeable fourni. Longueur totale hors tampons 67,2 cm.

- Éclairage intérieur LED intégré.

Série unique.

N'hésitez pas à vous adresser à votre détaillant spécialisé qui vous échangera gratuitement les essieux:

700150 Essieux Märklin C.A.

Vous trouverez la locomotive assortie sous la réf. 32441 (Trix-Express).



31151

32441

Pays-Bas



32399 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 1800 des chemins de fer néerlandais (NS). Nouvelle classification de l'ancienne série 1600. Numéro d'immatriculation 1855 avec les armoiries de la ville d'Eindhoven.

Modèle réduit : Pour l'exploitation sur système Trix-Express à 3 conducteurs. Châssis et superstructure en métal coulé sous pression. Interface numérique à 21 pôles. Motorisation haute performance, 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Inversion du fanal à 2 feux en fonction du sens de marche. Longueur hors tampons 21 cm.

- **Série 1800 pour la première fois pour Trix-Express.**

Série unique.

La série 1800 représente la locomotive de traction idéale pour les voitures voyageurs issues du coffret réf. 31141.

Série 1800 pour la première fois pour Trix-Express





31141 Coffret de voitures voyageurs « Inter-City ».

Modèles réels : Quatre voitures Inter-City des chemins de fer néerlandais (NS). 1 voiture à couloir central ICR-A10, 1re classe. 2 voitures à couloir central ICR-B10, 2nde classe. 1 voiture combinée ICR-BKD, 2nde classe avec cuisine et compartiment à bagages.

Modèles réduits : Pour l'exploitation sur système Trix Express à 3 conducteurs. Attelage court à élongation variable et boîtier NEM. Sont fournis aussi bien des attelages Trix-Express que des attelages Märklin. Longueur totale hors tampons 105,6 cm.

Série unique.

Votre détaillant spécialisé vous échange gratuitement les essieux :
700150 Essieu Märklin CA.
700580 Essieu Trix CC.

Vous trouverez la locomotive assortie sous la réf. 32399 (Trix-Express).



Club Trix

L'attachement à notre marque et à notre système est un phénomène que nous apprécions chez nos clients depuis l'existence de Trix. Nous nous efforçons d'encourager cet attachement autant que faire se peut. Sur la durée, seuls la qualité et des modèles qui convainquent autant par leur aspect que par leur technique peuvent y parvenir. Nous aimerions toutefois vous offrir encore plus : Nous vous invitons à rejoindre les membres du club Trix. En tant que membre du club Trix, vous aurez toujours un train d'avance sur les autres. Vous serez encore plus « in », recevrez régulièrement des informations actuelles et aurez accès aux modèles spéciaux exclusivement réservés aux membres du club.

L'abonnement annuel, pour 79,95 euros /CHF 129,90 / US \$ 109,- (tarifs 2015), vous offre les prestations suivantes* :

✕ Les six numéros du Märklin Magazin.

Le magazine incontournable pour les fans de ferromodélisme ! Vous y trouverez tout ce que vous cherchez : des notices détaillées de construction de réseaux, des informations de première main sur les produits et les techniques, des comptes-rendus passionnants, des manifestations actuelles et bien d'autres choses encore. La cotisation pour l'adhésion au club comprend le prix d'abonnement au Märklin Magazin de 33 euros. Les abonnements éventuellement en cours peuvent être repris.

✕ Les nouvelles du club Trix 6 fois par an.

24 pages bimestrielles pour tout savoir sur « votre marque et votre club ». des reportages, des incursions dans les ateliers de production et auprès de ceux qui fabriquent vos modèles réduits vous ouvriront les portes du monde de Trix.

✕ Modèles club exclusifs.

Les modèles conçus et fabriqués exclusivement pour le club en sont acquérables que par ses membres. Un certificat de valeur personnalisé vous sera expédié directement pour chaque modèle de locomotive livré.

✕ Voiture de l'année du club gratuite.

Recevez le magnifique wagon de l'année, réservé exclusivement aux membres du club, en voies H0, N ou Trix-Express au choix. Collectionnez les différents modèles de l'année.

✕ La chronique annuelle 2 fois par an.

Ces deux DVD vous feront revivre chez vous tous les points forts Trix de l'année.

✕ Catalogue/prospectus des nouveautés.

Le catalogue principal renouvelé tous les ans est disponible gratuitement pour les membres du club chez leur distributeur. Vous recevrez en plus par la poste un prospectus pour vous informer sur les nouveautés.

✕ Carte du club.

Votre carte de membre personnelle, actualisée tous les ans, vous ouvre l'univers du train miniature d'une manière très particulière : En tant que membre, vous devenez non seulement notre client Premium, mais bénéficiez également de moult avantages auprès de nos quelques 100 partenaires, dont le merveilleux monde miniature (Miniatur Wunderland) à Hambourg, le musée Industriekultur à Osnabrück ou le musée DB dans le musée des transports (Verkehrsmuseum) de Nuremberg. De plus, votre carte de membre personnelle vous permet de commander tous les produits exclusifs proposés dans le club.

✕ Réductions pour les séminaires.

Les membres du club bénéficient de réductions à la réservation des séminaires que nous organisons.

✕ Frais d'envoi réduits dans la Online Shop.

Notre Online Shop vous fait bénéficier de conditions avantageuses sur les frais d'envoi en Allemagne.

✕ Voyages du club**.

Vivez votre hobby d'une manière différente et faites le lien entre train miniature et modèle réel. Les voyages du club, à travers des paysages fantastiques et vers des destinations extraordinaires, sont en outre l'occasion d'échanger avec d'autres modélistes passionnés. Cerise sur le gâteau : vous bénéficiez d'une remise sur le prix du voyage.



Devenir membre du club Trix est très simple :

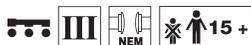
Il vous suffit de remplir le formulaire de la page 139 et de nous le renvoyer ou de vous inscrire en ligne sur le site du club à l'adresse suivante : <http://club.trix.de>

Et si vous avez des questions ou souhaits à formuler, voici nos coordonnées :

Trix Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Allemagne

Téléphone : +49 (0) 71 61/608 - 213
Fax : +49 (0) 71 61/608 - 308
e-mail : club@trix.de
Internet : www.trix.de

Wagon 2015 du club Trix



15955 Wagon Minitrix 2015 du club Trix.

Modèle réel : Wagon privé « Frankenzucker » type Kds 56 immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB). Wagon avec deux compartiments pour matières fines en vrac, autorisé pour le transport de denrées alimentaires.

Modèle réduit : Cinématique pour attelage court. Conduites et marchepieds rapportés. Longueur hors tampons 53 mm.

Série unique 2015 exclusivement réservée aux membres du club Trix.



24815 Wagon Trix H0 2015 du club Trix.

Modèle réel : Wagon privé « Frankenzucker » type Kds 54 immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB). Wagon avec 2 compartiments pour matières fines en vrac, autorisé pour le transport de denrées alimentaires.

Modèle réduit : Livrée authentique de l'époque III. Cinématique pour attelage court. Conduites et marchepieds rapportés. Longueur hors tampons 10 cm.

Série unique 2015 exclusivement réservée aux membres du club Trix.

700150 Essieu Märklin C.A.
333578 Essieu Trix Express.



33915 Wagon Trix Express 2015 du club Trix.

Modèle réel : Wagon privé « Frankenzucker » type Kds 54 immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB). Wagon avec 2 compartiments pour matières fines en vrac, autorisé pour le transport de denrées alimentaires.

Modèle réduit : Livrée authentique de l'époque III. Cinématique pour attelage court. Conduites et marchepieds rapportés. Longueur hors tampons 10 cm.

Série unique 2015 exclusivement réservée aux membres du club Trix.

700150 Essieu Märklin C.A.
700580 Essieu Trix C.C.



Wagons-anniversaire du club Trix



15555 Wagon-anniversaire Minitrix du club Trix.

Modèle réel : Wagon-citerne privé immatriculé aux chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Version du wagon-citerne de la « Deiglmaier'sche Oelmühlen München-Ost ».

Modèle réduit : Wagon avec roues à rayons et cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 55 mm.

Wagon spécial anniversaire.

Exclusivement réservé aux membres adhérents du club Trix depuis 15 ans révolus.



24221 Wagon-anniversaire Trix H0 du club Trix.

Modèle réel : Wagon-citerne privé immatriculé aux chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Version wagon-citerne de la « Deiglmaier'sche Oelmühlen München-Ost ».

Modèle réduit : Livrée authentique de l'époque I. Version finement détaillée du châssis et de la superstructure. Roues à rayons. Boîtier d'attelage NEM et cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 10,4 cm.

Wagon spécial anniversaire.

Exclusivement réservé aux membres adhérents du club Trix depuis 15 ans révolus.

- 34 3012 11 Essieu Märklin C.A. (rayons brunis, conducteur).
- 34 3826 04 Essieux Märklin C.A. (rayons gris, non conducteur).
- 36 6693 00 Essieu Trix Express.



33967 Wagon-anniversaire Trix Express du club Trix.

Modèle réel : Wagon-citerne privé immatriculé aux chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Version comme wagon-citerne de la « Deiglmaier'sche Oelmühlen München-Ost ».

Modèle réduit : Version authentique de l'époque I. Version finement détaillée du châssis et de la caisse. Roues à rayons. Boîtier NEM et cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 10,4 cm.

Wagon spécial anniversaire.

Exclusivement réservé aux membres adhérents du club Trix depuis 15 ans révolus.

- 34 3012 11 Essieu Märklin C.A. (rayons brunis, conducteur).
- 34 3826 04 Essieu Märklin C.A. (rayons gris, non conducteur).
- 36 6692 00 Essieu Trix C.C.



Club « Trix » - Formulaire d'adhésion

OUI, je souhaite devenir membre du club « Trix »

Monsieur Madame

Titre _____

*Nom, prénom (en caractères d'imprimerie SVP)

*Rue, numéro

*Complément d'adresse

*Code postal *Ville

*Pays

Téléphone _____ *Date de naissance (DD/MM/JJJJ) _____

@ Adresse e-mail

langue de communication souhaitée

allemand anglais
 français néerlandais

langue souhaitée pour les news du club

allemand anglais

Je recevrai mon véhicule de l'année

Minitrix ou Trix H0 ou Trix Express

(Les trois ne sont pas possibles – même contre un supplément)

Je m'intéresse particulièrement pour

Minitrix Trix H0 digital analogique

Je me suis abonné au Märklin Magazin directement via le département édition de la firme Märklin

Oui, mon n° d'abonnement est le _____ non

* champs obligatoires.

Je règle mon année d'adhésion de EUR 79,95/CHF 129,90 /US \$ 109,00 (mise à jour 2015) :

D AT BE NL

Par l'autorisation de prélèvement suivante :

Je vous autorise à effectuer sur mon compte, si la situation le permet, tous les prélèvements nécessaires pour le règlement de mon adhésion au club. Cette autorisation est révoquable.

Numéro de compte : _____

Code banque : _____

Etablissement _____

Nom et adresse du titulaire du compte (dans le cas où celle-ci est différente de l'adresse mentionnée plus haut)

*Nom, prénom (en caractères d'imprimerie SVP)

*Rue, numéro

*Code postal *Ville

CH

Par bulletin de versement que je recevrai avec la facture.

Tous les pays

Virement (après réception de la facture)

par carte de crédit : Mastercard Visa

Nom du titulaire de la carte

Numéro de la carte de crédit

Valable jusqu'en ____ / ____

Si le solde de mon compte est insuffisant, l'Etablissement teneur de mon compte n'est pas tenu d'effectuer le versement.

Conditions d'adhésion

Adhérez dès aujourd'hui et devenez membre du club. Votre année d'adhésion personnelle commence à la date de votre versement. Vous profiterez de tous les avantages du club à venir pour une durée de 12 mois. Vous ne pouvez bénéficier d'avantages de manière rétroactive.

Si vous avez remis votre bon de commande à votre détaillant Märklin-MHI, vous pourrez ensuite retirer le modèle du club ainsi que votre catalogue chez ce même détaillant.

Droit de résiliation

Si vous ne résiliez pas votre adhésion par écrit dans un délai de 6 semaines avant la fin de votre année d'adhésion personnelle, celle-ci sera automatiquement prolongée pour une durée d'un an. Aux Etats-Unis valent les dispositions légales.

Sous réserve de modifications.

Droit de rétraction :

Vous pouvez annuler votre demande d'adhésion par écrit dans un délai de deux semaines et sans justification. Pour cela, veuillez envoyer votre courrier à l'adresse suivante :

Trix Club – Postfach 9 60 – 73009 Göppingen, Allemagne.

Le délai débute avec l'expédition de cette requête. Il sera tenu compte de la date d'expédition de la demande d'annulation, le cachet de la poste faisant foi. J'ai pris connaissance de mon droit de rétraction.

Protection des données :

J'accepte que mes données soient enregistrées et utilisées par les sociétés Märklin pour me tenir informé sur les produits, événements et autres activités. J'ai à tout moment le droit de résilier cette autorisation conformément au § 28 al. 4 de la loi allemande sur la protection des données (BDSG).

Veuillez veiller à l'utilisation de mes données exclusivement pour cette transaction spécifique du club « Trix ». Je ne souhaite pas qu'elles soient exploitées à des fins publicitaires ou de marketing.

Vous pouvez à tout moment révoquer votre consentement pour l'avenir par e-mail à club@trix.de ou par courrier à l'adresse du club figurant au verso de ce formulaire.

Date _____ Signature _____

Date _____ Signature _____

Date _____ Signature _____



REPONSE
Trix Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Allemagne

Vos avantages* actuels en bref :

Les six numéros du Märklin Magazin.

Le magazine incontournable pour les fans de ferromodélisme ! Vous y trouverez tout ce que vous cherchez : des notices détaillées de construction de réseaux, des informations de première main sur les produits et les techniques, des comptes-rendus passionnants, des manifestations actuelles et bien d'autres choses encore. La cotisation pour l'adhésion au club comprend le prix d'abonnement au Märklin Magazin de 33 euros. Les abonnements éventuellement en cours peuvent être repris.

Les nouvelles du club Trix 6 fois par an.

24 pages bimestrielles pour tout savoir sur « votre marque et votre club », des reportages, des incursions dans les ateliers de production et auprès de ceux qui fabriquent vos modèles réduits vous ouvriront les portes du monde de Trix.

Modèles club exclusifs.

Les modèles conçus et fabriqués exclusivement pour le club en sont acquérables que par ses membres. Un certificat de valeur personnalisé vous sera expédié directement pour chaque modèle de locomotive livré.

Voiture de l'année du club gratuite.

Recevez le magnifique wagon de l'année, réservé exclusivement aux membres du club, en voies H0, N ou Trix-Express au choix. Collectionnez les différents modèles de l'année.

La chronique annuelle 2 fois par an.

Ces deux DVD vous feront revivre chez vous tous les points forts Trix de l'année.

Catalogue/prospectus des nouveautés.

Le catalogue principal renouvelé tous les ans est disponible gratuitement pour les membres du club chez leur distributeur. Vous recevez en plus par la poste nos prospectus pour vous informer sur les nouveautés.

Carte du club.

Votre carte de membre personnelle, actualisée tous les ans, vous ouvre l'univers du train miniature d'une manière très particulière : En tant que membre, vous devenez non seulement notre client Premium, mais bénéficiez également de mout avantages auprès de nos quelques 100 partenaires, dont le merveilleux monde miniature (Miniatur Wunderland) à Hambourg, le musée Industriekultur à Osnabrück ou le musée DB dans le musée des transports (Verkehrsmuseum) de Nuremberg. De plus, votre carte de membre personnelle vous permet de commander tous les produits exclusifs proposés dans le club.

Réductions pour les séminaires.

Les membres du club bénéficient de réductions à la réservation des séminaires que nous organisons.

Frais d'envoi réduits dans la Online Shop.

Notre Online Shop vous fait bénéficier de conditions avantageuses sur les frais d'envoi en Allemagne.

Voyages du club**.

Vivez votre hobby d'une manière différente et faites le lien entre train miniature et modèle réel. Les voyages du club, à travers des paysages fantastiques et vers des destinations extraordinaires, sont en outre l'occasion d'échanger avec d'autres modélistes passionnés. Cerise sur le gâteau : vous bénéficiez d'une remise sur le prix du voyage.

A bientôt dans le club Trix !

TRIX
CLUB

Voiture de l'année 2015 du club gratuite



* Les offres sont sans engagement et sous réserve de modifications

** En fonction de la disponibilité

Vous pouvez joindre l'équipe du club par téléphone
du lundi au vendredi, de 13h00 à 17h00.

Adresse postale Trix Club, Postfach 9 60,
73009 Göppingen, Allemagne
Téléphone + 41 (0) 6 27 23 51 22
Fax + 49 / (0) 71 61 / 608-308
E-mail club@trix.de
Internet www.trix.de



Wagon musée 2015

TRIX



15565 Wagon-musée Minitrix 2015.

Modèle réel : Wagon à parois coulissantes à deux essieux type Hbbikks-tt. Fourgonnette VW T3.

Modèle réduit : Wagon privé de la firme Bühler Motoren, Nuremberg, immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB).

La couleur et les inscriptions du modèle correspondent à l'époque IV. Avec cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 97 mm. Modèle de voiture particulière en version spéciale.

Série unique.

Disponible uniquement au Musée Märklin à Göppingen.



24715 Wagon-musée Trix H0 2015.

Modèles réels : Wagon à deux essieux à parois coulissantes type Hbbikks-tt. Fourgonnette VW T3.

Modèles réduits : Wagon marchandises privé aux couleurs de la firme Bühler Motoren, Nuremberg,

immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB). Couleur et impressions du modèle correspondent à l'époque IV. Avec cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 17,8 cm. Modèle de voiture particulière en version exclusive.

Série unique.

Disponible uniquement au Musée Märklin de Göppingen.

700150 Essieu Märklin C.A.



Service réparations

Service direct Trix.

Le détaillant spécialisé est votre interlocuteur pour les réparations et les transformations du système analogique en système numérique. Pour les détaillants ne possédant pas leur propre service après-vente ainsi que pour les clients directs, les transformations sont prises en charge par notre service des réparations à Göppingen. Le devis qui vous sera adressé après expertise du modèle comprendra les indications et le coût pour une expédition fiable. Si vous souhaitez déposer ou venir chercher vos modèles à Göppingen en personne, merci de vous adresser au point Service du Musée Märklin.

Horaires d'ouverture du point Service

situé dans le Musée Märklin, Reutlinger Straße 2 :
du lundi au samedi : de 10h00 à 18h00

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Reparaturservice
Stuttgarter Str. 55-57
D 73033 Göppingen

Téléphone +49 (0) 7161/608-222
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-mail service@maerklin.de

Garantie fabricant.

Outre les droits nationaux garantis par la loi vis-à-vis de votre détaillant spécialisé Märklin en tant que partie contractante, la firme Gebr. Märklin & Cie GmbH accorde pour différents produits également une garantie fabricant dont les détails et conditions sont indiqués sur la notice correspondante, respectivement les bons de garantis joints ou nos pages Internet régionales.

Indications générales

Indications générales.

Les produits Trix satisfont aux directives de sécurité européennes (normes EU) pour les jouets. Pour garantir la plus grande sécurité lors de l'exploitation, l'utilisation des différents produits doit toutefois être conforme aux directives. Dans les notices d'utilisation jointes à nos articles, vous trouverez donc des indications pour le raccordement et la manipulation corrects de ces derniers. Veuillez en tenir compte. Avant toute mise en service, il est fortement conseillé que les parents discutent la notice d'utilisation avec leurs enfants. Vous garantirez ainsi leur sécurité et leur fournirez la possibilité de jouir durablement de leur train miniature.

Vous trouverez ci-dessous certains points importants d'intérêt général :

Raccordement des voies.

Pour l'exploitation, utilisez exclusivement des convertisseurs Trix. Utilisez uniquement des convertisseurs issus de la gamme de produits actuelle car ceux-ci satisfont aux normes de sécurité et dispositions légales actuelles. A cet effet, respectez les consignes des notices d'utilisation. Les convertisseurs ne sont pas des jouets. Ils servent à l'alimentation en courant du réseau miniature.

Indications importantes relatives au SAV

Deutschland

Service Center

Ersatzteilberatung, Fragen zu Technik, Produkten und Reparaturaufträgen
(Montag bis Freitag 13.00 – 17.00 Uhr)

Telefon +49 (0) 7161/608-222
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-Mail service@maerklin.de

Nederland

Technische hotline

Maandag t/m donderdag: 09.00 – 13.00 uur
en 13.30 – 17.00 uur
Aanspreekpartner: G. Keuterman

Telefoon +31 (0) 74 - 2664044
E-mail techniek@marklin.nl

Schweiz, France, Italia

Technische Hotline

Dienstag, Donnerstag und Samstag
von 14.00 – 18.00 Uhr
Ansprechpartner: Alexander Stelzer
Telefon +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-Mail service@maerklin.ch

Hotline technique

les mardi et jeudi de 14h00 à 18h00
Contact : Alexander Stelzer
Téléphone +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-mail service@maerklin.ch

Linea diretta tecnica

Martedì e giovedì dalle ore 14.00 alle 18.00
Interlocutore: Alexander Stelzer
Telefono +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-Mail service@maerklin.ch

België / Belgique

Technische hotline

Maandag van 20.00 – 22.00 uur
Zondag van 10.00 – 12.00 uur
Aanspreekpartner: Hans Van Den Berge
Telefoon +32 (0) 9 245 47 56
E-mail customerservice@marklin.be

Hotline technique

le lundi de 20h00 à 22h00
le dimanche de 10h00 à 12h00
Contact : Hans Van Den Berge
Téléphone +32 (0) 9 245 47 56
E-mail customerservice@marklin.be

Âge conseillé et mises en garde.



ATTENTION ! Ce produit ne convient pas aux enfants de moins de trois ans. Pointes et bords coupants lors du fonctionnement du produit. Danger d'étouffement à cause des petites pièces cassables et avalables.



Usage réservé aux adultes.

Légendes



Décodeur DCC.



Décodeur SX.



Décodeur SX2.



Décodeur DCC/SX.



Locomotive Digital ou appareil Digital pour le Märklin Digital System (format Motorola).



Décodeur numérique offrant jusqu'à 16 fonctions commutables en mode numérique lors de l'exploitation avec les **Central Station réf. 60212/60213/60214/60215**. Jusqu'à 9 fonctions avec les **Mobile Station réf. 60652/60653**. Jusqu'à 5 fonctions avec **Control Unit 6021**. Fonctions affectées selon l'équipement de la locomotive.



Interface numérique, petite (décodeur Selectrix 66836/66838).



Interface numérique, grande (décodeur Selectrix 66837).



Interface à 14 pôles.



Interface à 21 pôles.



Module électronique de bruitage.



Fanal à feu unique à l'avant.



Fanal à feu unique avant et arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à deux feux à l'avant.



Fanal à deux feux à l'avant avec inversion dans un sens de marche.



Fanal à deux feux à l'avant et à l'arrière.



Fanal à deux feux à l'avant et à l'arrière avec inversion dans un sens de marche.



Fanal à deux feux à l'avant et à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à deux feux à l'avant, deux feux rouges à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Feu rouge de fin de convoi.



Deux feux rouges de fin de convoi.



Fanal à trois feux à l'avant.



Fanal à trois feux à l'avant avec inversion dans un sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant et arrière, un feu blanc à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant, deux feux blancs à l'arrière.



Fanal à trois feux à l'avant, fanal à deux feux avec inversion dans un sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant, deux feux rouges à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant et à l'arrière.



Fanal à trois feux à l'avant et à l'arrière avec inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant et à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Fanal à trois feux à l'avant, deux feux blancs à l'arrière, inversion en fonction du sens de marche.



Eclairage intérieur intégré.



Montage ultérieur d'un éclairage intérieur possible.



Eclairage de fin de convoi intégré.



Montage ultérieur d'un éclairage de fin de convoi possible.



Eclairage intérieur par DEL intégré.



Montage ultérieur d'un éclairage intérieur par DEL possible.



Eclairage assuré par DEL blanc chaud.



Châssis et superstructure de la locomotive en métal.



Châssis et chaudière de la locomotive en métal.



Majeure partie de la superstructure de la locomotive en métal.



Châssis de la locomotive en métal.



Châssis et superstructure de la voiture en métal.



Majeure partie de la caisse du wagon en métal.



Châssis du wagon en métal.



Echelle de longueur pour voitures voyageurs : 1/87.



Echelle de longueur pour voitures voyageurs : 1/93,5.



Echelle de longueur pour voitures voyageurs : 1/100.



Alimentation en courant commutable pour exploitation sous caténaire.



Avec cinématique pour attelage court et boîtier NEM.



Modèles réduits Märklin fabriqués exclusivement en série unique. La « Märklin-Händler-Initiative » est un groupement international de détaillants (PME) spécialisés en jouets et trains miniatures (MHI INTERNATIONAL).



Epoque I

Chemins de fer privés et « Länderbahnen » des débuts de la construction du Chemin de fer jusqu'à 1925 environ.



Epoque II

Création des grands réseaux des chemins de fer nationaux de 1925 à 1945.



Epoque III

Réorganisation des chemins de fer européens et modernisation du parc de véhicules de 1945 à 1970.



Epoque IV

Immatriculation de tous les véhicules conformément à des directives internationales unifiées, à savoir le « marquage UIC informatisé », de 1970 à 1990.



Epoque V

Modification des schémas de couleur pour les livrées et apparition des réseaux pour trafic rapide à partir de 1990.



Epoque VI

Introduction de nouvelles directives d'immatriculation par l'UIC depuis 2006. Les locomotives se voient attribuer désormais un nouveau numéro d'immatriculation UIC à 12 chiffres.

Art.-n°	€*	Page									
11138	379,95	14	16901	159,95	46	22862	349,95	108	66310	189,99	54
11629	299,95	42	16954	169,95	40	22880	449,95	72	66311	169,99	55
11630	329,95	36	16955	169,95	41	22953	459,95	113	66312	189,99	55
12420	399,95	18	21527	329,95	70	22964	349,95	110	66315	59,99	60
15305	249,95	46	22029	479,95	84	22965	349,95	111	66720	9,99	128
15415	149,95	19	22048	199,95	98	23321	99,95	93	73141	36,95	128
15416	34,95	47	22049	499,95	76	23322	34,95	93			
15417	174,95	31	22057	479,95	85	23498	219,95	101			
15426	249,95	7	22063	799,95	126	23499	219,95	100			
15545	159,95	10	22127	329,95	118	24119	44,95	102			
15549	44,95	42	22164	199,95	119	24211	119,95	97			
15553	119,95	26	22168	269,95	74	24221	39,95	138			
15555	24,95	138	22176	329,95	99	24364	99,95	120			
15565	39,95	141	22183	449,95	78	24434	99,95	95			
15580	59,95	36	22187	329,95	96	24548	169,95	109			
15955	–	137	22197	299,95	102	24580	279,95	104			
16202	259,95	34	22246	349,95	116	24715	39,95	141			
16251	259,95	22	22248	189,95	86	24795	399,95	80			
16252	259,95	32	22249	449,95	75	24796	159,95	79			
16284	259,95	4	22268	299,95	87	24815	–	137			
16285	199,95	4	22276	599,95	123	24991	14,95	112			
16351	269,95	8	22277	519,95	124	24992	14,95	112			
16384	399,95	20	22382	379,95	86	31141	179,95	135			
16471	399,95	3	22390	499,95	114	31151	229,95	133			
16493	259,95	38	22450	199,95	103	31152	129,95	131			
16641	169,95	34	22471	449,95	90	32161	289,95	130			
16661	299,90	16	22610	199,95	121	32399	299,95	134			
16662	259,95	24	22647	329,95	92	32441	339,95	132			
16731	259,95	50	22670	299,95	125	33915	–	137			
16732	259,95	51	22671	299,95	125	33967	39,95	138			
16733	259,95	51	22672	299,95	117	66306	58,99	58			
16734	259,95	50	22673	299,95	117	66307	63,99	58			
16872	159,95	48	22815	279,95	106	66308	69,99	59			
16894	199,95	44	22822	259,95	97	66309	79,99	59			

Conditions de garantie Märklin MH1

Indépendamment des droits nationaux de garantie qui vous reviennent légalement vis-à-vis de votre revendeur spécialisé MH1 Märklin en tant que partenaire contractuel ou des droits de la responsabilité de produit, la société Gebr. Märklin & Cie. GmbH vous octroie en plus à l'achat de ces produits MH1 Märklin (ces produits sont désignés par le pictogramme) une garantie de fabricant de 60 mois à partir de la date d'achat aux conditions mentionnées ci-après. Vous avez ainsi, indépendamment du lieu d'achat, la possibilité d'introduire une réclamation pour les manquements ou défauts intervenus directement vis-à-vis de la société Märklin en tant que fabricant du produit. La garantie de fabricant Märklin est uniquement valable pour la technique des modèles. Les défauts optiques ou produits incomplets peuvent faire l'objet d'une réclamation auprès du vendeur de la marchandise dans le cadre de l'obligation de garantie.

Conditions de garantie

Cette garantie est valable pour les produits de l'assortiment et pièces individuelles Märklin qui ont été achetés dans le monde entier chez un revendeur spécialisé Märklin. La preuve d'achat est soit le document de garantie entièrement complété par le revendeur spécialisé Märklin ou le récépissé d'achat. Nous recommandons dès lors instamment de conserver ce document de garantie avec le récépissé d'achat. Contenu de la garantie / exclusions : Cette garantie comprend au choix du fabricant l'élimination gratuite de défauts éventuels ou le remplacement gratuit des pièces défectueuses pour les défauts qui sont de manière prouvée dus à un défaut de construction, fabrication ou matériau, y compris les prestations de service correspondantes. Des revendications supplémentaires sont exclues de cette garantie du fabricant.

Les revendications de garantie deviennent caduques

- En cas de défauts dus à l'usure ou en cas d'usure normale de pièces d'usure.
- En cas de montage de certains éléments électroniques contraires aux indications du fabricant par des personnes non autorisées à cet effet.
- En cas d'utilisation dans un autre but que celui défini par le fabricant.
- Si les indications du fabricant contenues dans le mode d'emploi n'ont pas été respectées.
- Tous droits à la garantie ou revendications en dommage et intérêts sont exclus si des pièces d'autres fabricants qui n'ont pas été approuvées par Märklin ont été incorporées dans les produits Märklin et ont provoqué les défauts ou dommages. La même chose vaut pour les transformations qui ne sont pas effectuées par Märklin ni par des ateliers autorisés par Märklin. Fondamentalement, la présomption réfutable est valable à l'avantage de Märklin que la cause des défauts ou dommages réside dans les pièces d'autres fabricants ou transformations précitées.
- Le délai de garantie n'est pas prolongé par la remise en état ou la livraison de remplacement. Les revendications de garantie peuvent être adressées soit directement au vendeur ou par l'envoi directement à la société Märklin de la pièce faisant l'objet de la réclamation avec le document de garantie ou le récépissé d'achat et une description du défaut. Lors de la prise en charge de la réparation, Märklin et le vendeur déclinent toute responsabilité pour les données ou réglages éventuellement enregistrés dans le produit par le client. Les réclamations de garantie envoyées port non payé ne sont pas acceptées.

L'adresse est : Gebr. Märklin & Cie. GmbH · Reparatur-Service
Stuttgarter Straße 55 - 57 · 73033 Göppingen · Allemagne
E-mail: service@maerklin.de · Internet : www.maerklin.de

* Tous les prix ne sont mentionnés qu'à titre indicatif.



À noter dès maintenant !
Tout ce qui concerne le
chemin de fer grand et petit,
jeu et amusement – pendant
3 jours !



**32e Exposition internationale
de trains miniatures et
10e Journées Märklin 2015**

**Le mégaévénement familial
à Göppingen du
18 au 20/9/2015
www.maerklin.de**



TRIX

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55 - 57
73033 Göppingen
Germany



www.trix.de

Sous réserve de modifications et de disponibilité. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve. Sous réserve d'erreurs et d'erreurs d'impression, toute responsabilité est ici exclue. Certaines illustrations montrent des modèles non définitifs. Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés.

Union Pacific, Rio Grande et Southern Pacific sont des marques commerciales de la Union Pacific Railroad Company. Les autres marques sont également protégées.

Si cette édition ne présente aucune indication de prix, demandez à votre détaillant spécialisé la liste actuelle des prix.

Tous droits réservés. Copie interdite, même partielle.
© Copyright by
Gebr. Märklin & Cie. GmbH

254619 – 01 2015

Fabriqué en Allemagne.



Venez nous rendre visite:
www.facebook.com/maerklin