

Nouveautés Automne 2016

TRIX



Lufthansa Airport-Express

Lorsque le 2 juin 1991, la nouvelle ligne Stuttgart – Mannheim fut mise en service, l'Airport Express Stuttgart – Francfort Aéroport était lui aussi censé emprunter cette ligne. Mais du fait de la vitesse plus élevée et surtout de la problématique de pression dans les nombreux tunnels de la nouvelle ligne, les véhicules utilisés jusqu'alors ne convenaient plus. La réduction du temps de trajet à 90 minutes engendra l'élargissement à quatre paires de trains quotidiens qui ne devaient être remorqués que par une seule locomotive. Le peu de temps disponible pour une remise en tête à Stuttgart rendait toutefois inévitable le recours à deux rames. Des voitures transformées

selon les directives de la Lufthansa, résistant à la pression et remorquées par la locomotive électrique 103 101 du dépôt de Francfort/Mains aux couleurs du train composaient alors l'Airport-Express. La 103 revêtit donc une livrée assortie à la rame aux couleurs de la Lufthansa. La caisse de la loco et le toit étaient à présent à dominante gris clair (RAL 7035). Seulement sur le bord inférieur de la caisse et marquant la jointure avec le châssis-poutre brillait un fin filet jaune melon (RAL 1028), nuance que l'on retrouvait dans la partie supérieure du châssis-poutre. Les grilles d'aération ancien type conservaient leur gris argent. La partie inférieure

du châssis-poutre, carénage des tampons et bogies compris, était par contre revêtue d'une peinture gris foncé (NCS 8000). Sur le côté, dans la partie jaune du châssis ressortait le logo « Lufthansa Airport Express » et les logos DB, de taille très réduite, étaient apposés uniquement sur les flancs, à gauche du numéro d'immatriculation. Contrairement aux voitures, la 103 101 n'était toutefois pas résistante à la pression, raison pour laquelle le tracé fut conçu de manière à éviter tout croisement de trains dans les sections à tunnel. Le peu de temps accordé à la remise en tête à Stuttgart entraînait à un « changement éclair » entre les deux rames, généralement à trois

éléments, qui se déroulait comme suit : Dans la gare tête de ligne de Stuttgart, une rame attendait déjà sur une voie. Sur cette voie entraînait l'Airport Express en provenance de Francfort, la locomotive détélaît, puis s'attelaît immédiatement aux voitures déjà prêtes. La rame arrivante était remorquée par une locomotive de manœuvre dans la gare de remise pour être préparée au voyage suivant et quelques minutes plus tard, l'Airport Express pouvait repartir. Le 23 mai 1993, la Lufthansa suspendit hélas tous les services à « altitude zéro », la 103 101 ayant ainsi effectué son dernier voyage la veille.



EXCLUSIV 3/2016



16303 Locomotive électrique

Modèle réel : BR 103.1 de la Deutsche Bundesbahn (DB). En livrée spéciale de la Deutsche Lufthansa. Disposition d'essieux CC, construite à partir de 1970. Affectation: train rapide de la Deutsche Bundesbahn pour clients Lufthansa sur la ligne Francfort (M) aéroport – Stuttgart.

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, diodes électroluminescentes blanc chaud, éclairage du poste de conduite, éclairage du compartiment machines, sélection possible en mode numérique. Cinématique pou attelage court. Mains montoirs rapportées. Toutes les fonctions sont également commutables dans le format numérique SX2. Longueur hors tampons 122 mm.

- Nombreuses fonctions sonores.
- Éclairage assuré par LED blanc chaud.
- Bogies améliorés.
- Bacs d'accumulateurs améliorés.

Série unique.

€ 279,99 *



Fonctions numériques	DCC	SX2	SX
Fanal	•	•	•
Sifflet de locomotive	•	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•	
Fonction d'éclairage	•	•	
Commde 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	•	•	
Annonce en gare	•	•	
Aérateurs	•	•	



Lufthansa

Officially Licensed Product

© 2016 Deutsche Lufthansa AG
Licensed by Bulls, Frankfurt

Lufthansa Airport Express est une marque déposée de la Deutsche Lufthansa AG, Köln. Tous droits de reproduction réservés.



15673 Coffret de voitures « Lufthansa Airport-Express »

Modèles réels : Une voiture voyageurs type Avmz 106 et deux voitures voyageurs type Bpmz 296, état de service de 1991 à la Deutsche Bundesbahn (DB), en livrée spéciale de la Deutsche Lufthansa.

Modèles réduits : Variantes de forme avec passages SIG équipés pour atténuer la pression. Voitures avec

cinématique pour attelage court, avec éclairage intérieur LED intégré, un feu de convoi LED Bpmz commutable, aux couleurs du Lufthansa Airport-Express de 1991. Suremballage spécial type « livre » pour une présentation originale, y compris garde-place pour la locomotive assortie réf. 16303.

Longueur totale hors tampons 495 mm.

- Variante de forme.
- Éclairage intérieur LED.
- Feu de fin de convoi LED.
- Suremballage spécial type « livre ».

Série unique.

€ 199,99 *



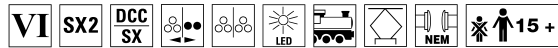
Ce modèle est fabriqué dans le cadre d'une série unique exclusivement réservée à la Märklin Händler Initiative (MHI). Garantie de 5 ans sur tous les articles MHI et les articles de club (Märklin Insider et Club Trix) à partir de 2012. Explications des symboles et âge recommandé, voir au dos.



15673

16303

Coffret de départ numérique « Train marchandises »



11143 Coffret de départ numérique « Train marchandises »

Modèles réels : Locomotive électrique série ES 64 F4 de la Locon AG, 2 wagons-citernes privés à quatre essieux pour le transport de gaz sous pression, immatriculés à la Deutsche Bahn AG (DB AG) et un wagon porte-conteneurs à quatre essieux type Sgns de la Deutsche Bahn AG (DB AG). Livrée de base rouge trafic. Chargé de 4 WoodTainer XS. Conteneurs avec couvercle, de la firme autrichienne Innofreight, A-8600 Bruck an der Mur.

Modèles réduits : Châssis de la locomotive en métal coulé sous pression. Décodeur DCC-Selectrix, moteur

à 5 pôles avec volant d'inertie. Avec cinématique pour attelage court. Inversion du fanal en fonction du sens de marche, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Wagons avec cinématique pour attelage court. Avec Mobile Station, boîte de raccordement à la voie, convertisseur 230 V/36 VA, ovale de voie avec éléments de voie courbes rayon 2. Surface requise : 110 x 50 cm. Longueur totale hors tampons approximative 405 mm.

- Locomotive équipée d'un décodeur DCC Selectrix.

Série unique.

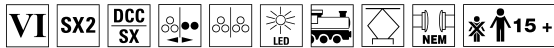
Extension possible avec l'intégralité du programme de voie Minitrix.

Disponibilité : 4e trimestre 2016.

€ 299,99 *

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





**11144 Coffret de départ numérique
« Train marchandises »**

Modèles réels : Locomotive polyvalente série 4000 de la société ferroviaire nationale luxembourgeoise (CFL). Locomotive bicourant avec 4 pantographes. 3 wagons-citernes privés à quatre essieux pour le transport de gaz sous pression, immatriculés à la Deutsche Bahn AG (DB AG).

Modèles réduits : Châssis de la locomotive en métal coulé sous pression. Décodeur DCC Selectrix, moteur à 5 pôles avec volant d'inertie. Avec cinématique pour attelage court. 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 avec éléments de voie courbes rayon 2. Surface requise : 110 x 50 cm. Longueur totale approximative hors tampons du train 358 mm.

- Locomotive équipée d'un décodeur DCC Selectrix.

Série unique.

Extension possible avec l'intégralité du programme de voie Minitrix.

Disponibilité : 4e trimestre 2016.

€ 299,99 *

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



Voiture voyageurs



15926 Wagon marchandises couvert

Modèle réel : Wagon marchandises couvert type G 02.

Wagon privé immatriculé à la Deutsche Bundesbahn.

Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court.

Longueur hors tampons 57 mm.

€ 29,99 *



Série unique.



15928 Wagon plat avec chargement

Modèle réel : Wagon plat pour le transport de charges

lourdes SSw 07 de la Deutsche Bundesbahn, chargé d'une hélice marine.

Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court.

Longueur hors tampons 106 mm.

• **Chargement** : hélice marine.

€ 44,99 *



Série unique.



15927 Wagon réfrigérant

Modèle réel : Wagon réfrigérant Löwenbräu. Wagon privé immatriculé à la Deutsche Bundesbahn.

Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court.

Longueur hors tampons 55 mm.

€ 29,99 *



Série unique.



15929 Wagon tombereau

Modèle réel : Wagon tombereau type 0 11 de la Deutsche Bundesbahn, chargé de cordages marins.

Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court, chargé de cordages marins.

Longueur hors tampons 42 mm.

• **Chargement** : cordages marins.

€ 29,99 *



Série unique.



Le « Rheingold », train de longue tradition, circulait à partir de mai 1965 comme Trans-Europ-Express (TEE) en livrée bicolore TEE avec garde-corps pourpre et filet ivoire autour des fenêtres. A partir du 23 mai 1982, son parcours se limita à la liaison Amsterdam – Bâle CFF. Un an plus tard, seuls deux trains TEE subsistaient encore : le « Mediolanum » (Munich – Milan) composé de voitures FS et le TEE 7/6 « Rheingold », plutôt considéré comme une attraction touristique. A partir de l'horaire d'été 1983, toutes les voitures Rheingold furent expédiées sur les rails avec un équipement intérieur amélioré ; elles se distinguaient par un filet orange sous les fenêtres. Nouveauté pour ce train: les voitures club (WGM 804), ornées sur les parois latérales de l'inscription « Rheingold-Club ». Au total, trois de ces « nouvelles » voitures club provenaient d'anciennes voitures à couloir central et étaient désormais équipées d'une petite cuisine et de 15 tables tout à fait convenables avec 34 sièges rotatifs. Le train disposait en outre

de trois voitures-restaurant véritables pour la liaison Amsterdam-Bâle. S'y ajoutaient 15 voitures à compartiments et 6 voitures à couloir central. Dans les voitures club, la DB proposait entre autres de la bière à la pression et des petits snacks. Parfois, l'ambiance était assurée par des groupes de musique ou de danses folkloriques engagés à cet effet. En été 1986, durant quelques jours, un jacuzzi accompagné d'un palmier artificiel invitaient même à la détente. Si le « Rheingold » se limitait désormais en premier lieu à la liaison Amsterdam – Bâle, il lui arrivait tout de même encore parfois de conduire des voitures directes pour Chiasso, Brig et en hiver Chur. En outre, un train à rames doubles (TEE 17/16) pour Munich avec coupure/réunification du train à Mannheim (plus tard à Mayence) venait compléter le nouveau concept. Au cours des deux dernières années de son existence (1986/87 en tant que TEE 15/14), les voitures directes jusqu'à à partir de Brig et de Chiasso disparurent également. Seulement entre Amsterdam

et Chur, durant la saison des sports d'hiver, circulaient encore des voitures directes. Jusqu'au 30 mai 1987, le légendaire « Rheingold » serpentait encore quotidiennement à travers l'enchevêtrement de rails de la Ruhr, passait devant la cathédrale de Cologne et le rocher de la Lorelei et traversait le fossé d'effondrement rhénan, entre la Forêt Noire et les Vosges. Mais avec le début de l'horaire d'été le 31 mai 1987 et l'introduction des trains EuroCity, le dernier TEE circulant encore en Allemagne disparut complètement des rails de la Deutsche Bundesbahn. Jusqu'à la fin, le « Rheingold » fut remorqué par des locomotives électriques de la série 103.1, locomotives de parade classiques pour trains TEE et IC. Leur production en série commença en 1969 et jusqu'en 1974, 145 de ces machines puissantes à six essieux arrivèrent dans le parc de la DB avec

les numéros 103 101 à 245. Conçues dès l'origine une vitesse maximale de 265 km/h, elles ne furent toutefois pas autorisées à dépasser les 200 km/h en ligne. Avec son élégante silhouette aérodynamique et la transmission à cardan et ressorts hélicoïdaux en caoutchouc Siemens, la 103 était la locomotive électrique allemande la plus puissante et affichait une puissance unihoraire de 7780 kW (10581 ch) sur les rails.



TEE Rheingold



11628 Coffret de train « Rheingold TEE 7 »

Modèles réels : Locomotive pour trains rapides 103 178-0 de la Deutsche Bundesbahn (DB). Disposition d'essieux CC. Construite à partir de 1970. 3 voitures de grandes lignes types Apmz 122, WRmh 132.1 et Avmz 111.1. Les voitures aux couleurs du train Rheingold de 1984.

Affectation : Service de grandes lignes haut de gamme, ici dans le Rheingold TEE 7 de 1984.

Modèles réduits : Locomotive avec décodeur numérique intégré pour l'exploitation au choix sous DCC, Selectrix et Selectrix 2. Moteur avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion du fanal 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. Commutation possible de toutes les fonctions également au format numérique SX2. Longueur hors tampons 122 mm.

Voiture de grandes lignes avec cinématique pour attelage court.

Longueur totale hors tampons 617 mm.
Suremballage spécial type livre pour une présentation originale.

- Suremballage spécial type « livre » pour collectionneurs.
- Bogies améliorés.
- Bacs d'accumulateurs améliorés.

Série unique.
Livraison début 2017.

Éclairage intérieur LED 66616

Vous trouverez une voiture de complément adaptée sous la réf. 15679.

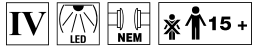
€ 299,99 *

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



15679

11627



15679 Voiture voyageurs pour le « TEE Rheingold »

Modèle réel : Voiture à compartiments TEE 1re classe Avnz 111.1 de la Deutsche Bundesbahn (DB), état de service du TEE 7 Rheingold de l'été 1984.

Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court, pré-équipée pour l'installation d'un éclairage intérieur. TEE 7 Rheingold avec parcours Amsterdam – Brig. Longueur hors tampons 165 mm.

Série unique.
Livraison début 2017.

Éclairage intérieur LED 66616.

Voiture de complément idéale pour le coffret de train TEE Rheingold réf. 11628.

€ 39,99 *



100 ans de la MITROPA

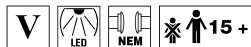
TRIX
MINITRIX

A l'image des voitures à jupes de la Deutsche Reichsbahn (DRG), à la fin des années 1930, la MITROPA fit elle aussi l'acquisition de voitures-restaurant type jupe. Une première série 40 WR4ü-39 (1148-1187) fut livrée en 1939 par Wumag à Görlitz et LHW à Breslau, à parts égales. Contrairement aux voitures voyageurs, les jupes représentaient sur les voitures-restaurant de 23500 mm une partie de la construction portante. Elles disposaient de deux grands compartiments (fumeurs/non fumeurs) à couloir central de 42 places. Les parois intérieures étaient revêtues d'érable sycomore, les bancs – selon la disposition 2+1 – étaient recouverts de

similicuir vert et la peinture extérieure bordeaux correspondait aux couleurs usuelles de la Mitropa. Avec un poids de 51 t, les WR4ü-39 étaient très lourdes, de telle sorte que pour un bon confort des voyageurs, il fallut équiper les bogies type « Görlitz III lourd » d'une quatrième suspension. L'année d'après suivit une série de 30 voitures (1188-1217), livrée en 1940 par Wumag. Pour la troisième commande d'encore 40 véhicules (prévus comme 1218-1257), seules cinq voitures légèrement modifiées furent encore construites, du fait que les constructions non stratégiques durent être suspendues et qu'en raison de la guerre, plus aucune voiture-restaurant ne circulait.

Après la fin de la guerre, jusqu'en 1949, la Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), nouvellement créée par la Deutsche Bundesbahn (DB) put incorporer au total 30 voitures restaurant à jupe type WR4ü-39 dans son parc. Ces voitures furent légèrement modernisées et dotées d'un nouvel équipement cuisine. Elles furent alors utilisées surtout sur le nouveau réseau de trains grandes lignes de la DB et dans certains trains rapides de haut standing. Entre 1958 et 1964, les soufflets d'intercirculation furent remplacés par des boudins en caoutchouc ; à partir du début des années 1960, les voitures furent dotées de la climatisation et entre

1958 et 1964 de nouveaux bogies type Minden-Deutz MD 34 pour une vitesse de 160 km/h. Jusqu'en 1984, les derniers exemplaires durent quitter le service. Suite à la réunification, la MITROPA est-allemande et la DSG ouest-allemande fusionnèrent le 1er janvier 1994 sous l'ancien nom de firme MITROPA. Pour fêter son 80è anniversaire, en 1996, la MITROPA fit remettre par les ateliers de Munich-Neuaubing une « voiture-restaurant historique » autant que possible dans son état d'origine. A cet effet, les ateliers disposaient de l'ancienne WR4ü 1189 que la DSG utilisait depuis 1980 comme voiture pour la formation. Depuis, la voiture-restaurant à jupe reflète presque son état à la livraison.



15707 Voiture-restaurant historique à l'occasion des « 100 ans de la MITROPA »

Modèle réel : WR4ü, immatriculé à la Deutsche Bahn AG (DB AG), état restauré de 1996.

Modèle réduit : Bogie type Görlitz. Boîtiers d'attelage NEM avec cinématique pour attelage court. Livré avec une brochure concernant le modèle réel. Longueur hors tampons 165 mm.

• Brochure d'information sur le modèle réel.

Série unique.

€ 44,99 *

66616 Éclairage intérieur LED.



16703 Locomotive diesel série BB 67400

Modèle réel : Série BB 67400 de la SNCF. Moteur diesel-électrique. Construite à partir de 1967. Version d'origine avec grande grille d'aération dans la « Livrée Arzens » classique.

Modèle réduit : Interface numérique à 14 pôles, moteur à 5 pôles avec volant d'inertie, 4 essieux moteurs, bandages d'adhérence. Inversion du fanal et des feux de fin de

convoi en fonction du sens de marche. Cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 107 mm.

• Éclairage frontal commutable.

Série unique.

€ 169,99 *



65415 Coffret accessoires modèles de voitures particulières

Modèles réels : 3 modèles de voitures particulières (Wiking) des années 1960.

Série unique.

€ 14,99 *





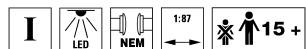
Orient-Express

Le glorieux nom d'« Orient-Express » évoque aujourd'hui une image à la fois pleine de mystère, de magie, d'envie de courir le monde et de nostalgie car au fil des ans, le train de luxe des diplomates, aventuriers, espions, trafiquants, « femmes fatales », têtes couronnées ou pas a fourni matière à une véritable légende. Il a joué un rôle essentiel dans d'innombrables livres, romans policiers, histoires d'espionnage et films. Il naquit avec l'idée grandiose de Georges Nagelmackers : l'introduction de trains de wagons-lits de luxe sur le continent européen. C'est ainsi que le 4 décembre 1876, à Bruxelles, il créa la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits » (CIWL), compagnie qui existe encore aujourd'hui. Le réseau ferré européen s'étendant progressivement vers la région des Balkans, Nagelmacker élaborait des plans pour un train complet de wagons de la

CIWL depuis les ports de la Manche vers les Balkans et jusqu'à Constantinople (actuelle Istanbul) qui, à l'époque, n'était pas encore desservie par le train. Et pour finir, avec le premier « Express d'Orient », la légende naît enfin 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 encore 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 devint alors rapidement un véritable succès. Après le déclenchement de la

première guerre mondiale, le train de luxe dut être rapidement suspendu. Après la fin de la guerre, c'est d'abord un « Train de luxe militaire » des puissances alliées qui, à partir de février 1919, circulait avec des wagons de la CIWL sur les rails entre l'Europe de l'ouest et de l'est, en contournant toutefois l'Allemagne. Ce n'est qu'à partir de 1920 que des voyageurs normaux furent également autorisés à l'utiliser et que l'itinéraire passa à nouveau par Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart et Munich. A partir de l'horaire d'été 1921, le train circula finalement à nouveau sous son nom traditionnel et le parcours fut rallongé de Vienne jusqu'à Bucarest via Bratislava et Budapest. Sur la partie badoise de sa route, l'Orient-Express fut alors remorqué par les locomotives pour trains rapides badoises Pacific catégorie « IV h », qui avaient été livrées par Maffei entre 1918 et 1920 en trois lots

de 20 exemplaires au total. Prédestinées pour le service de trains rapides lourds, principalement sur la ligne de la vallée du Rhin Bâle-Mannheim, les élégantes et modernes machines 2'C1'h4v remorquèrent également l'Orient-Express. Avec leur système compound à quatre cylindres et double coulisse, leur grille d'une surface tout à fait exceptionnelle de 5 m² combinée au bon équilibre, elles devinrent des coursiers rapides sur longues distances exemplaires. Entre janvier 1923 et le 29 novembre 1924, suite à l'occupation de la Ruhr, l'Orient-Express ne pouvait plus circuler à travers l'Allemagne et dut être dévié par la ligne d'Arberg. Après cette date, on put à nouveau apercevoir dans le Pays de Bade les jolies IV h en tête du train de luxe, à partir de 1925 en tant que série DRG 18.3 avec les numéros 18 301-303, 18 311-319 et 18 321-328.



24794 Coffret de voitures de complément CIWL Orient-Express

Modèles réels : 2 wagons-lits de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Tous les deux en livrée marron. Parcours de Calais à Bucarest via Paris – Strasbourg – Stuttgart – Munich – Salzbourg – Vienne – Budapest. Vers 1921.

Modèles réduits : Version soignée des modèles avec nombreux détails rapportés. Numéros d'immatriculation différents. Soufflets d'intercirculation dépliés. Les deux voitures sont équipées d'un éclairage intérieur LED intégré de série. Captage du courant par chaque voiture. Longueur totale hors tampons approximative 48,5 cm.

- Éclairage intérieur LED intégré de série.

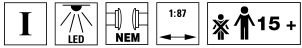
€ 159,99 *

Série unique.

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.
© Wagons-Lits Diffusion – France.



24793 | 24794 | 24793



**24793 Coffret de voitures de grandes lignes CIWL
Orient-Express**

Modèles réels : 5 wagons en teck de types différents 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 marron. Parcours de Calais à Bucarest via Paris – Strasbourg – Stuttgart – Munich – Salzbourg – Vienne – Budapest. Vers 1921.

Modèles réduits : Version soignée des modèles avec nombreux détails rapportés. Aménagement intérieur de différentes couleurs. Numéros d'immatriculation différents. Soufflets d'intercirculation repliés avec tôles d'intercirculation rabattues aux extrémités de la rame. Les portes des fourgons à bagages sont fonctionnelles. Toutes les voitures avec éclairage intérieur intégré de série. Les lampes de table dans la voiture-restaurant sont allumées. Captage du courant par chaque voiture. Longueur totale hors tampons approximative 117,5 cm.

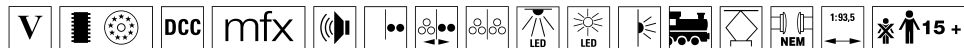
- Éclairage intérieur LED intégré de série.

Série unique.

€ 399,99 *



Un bolide légendaire



21680 Lufthansa Airport Express

Modèles réels : Train rapide de la Deutsche Bundesbahn (DB) pour la ligne Francfort (M) aéroport – Stuttgart en livrée spéciale de la Deutsche Lufthansa. Locomotive électrique BR 103 avec une voiture à compartiments Avmz 106 et deux voitures à couloir central Bpmz 296. Les deux types de voiture en version permettant d'atténuer la pression. État de service de l'été 1991.

Modèles réduits : Locomotive électrique BR 103 avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. Trois essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des 2 feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection distincte du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco possible en mode numérique. Quand le

fanal est éteint des deux côtés de la loco, le double feu A est allumé des deux côtés. Commutation de l'éclairage du compartiment des machines possible en mode numérique. Sélection de l'éclairage du poste de conduite également possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Voiture à compartiments et voitures à couloir central avec dessous de caisse spécifique au type. Avmz 106 équipé d'un bogie Fiat Y 0270 S avec stabilisateur antiroulis. Bpmz avec bogie MD sans générateur. Caractéristiques de construction : Voitures équipées pour atténuer la pression avec passages SIG, portes d'accès et fenêtre. Toutes les voitures avec éclairage intérieur LED intégré de série. Une voiture avec éclairage de fin de convoi intégré. Longueur hors tampons approximative 107 cm.

- BR 103 pour la première fois avec plus de 16 fonctions.
- Éclairage du poste de conduite.
- Éclairage du compartiment machines.
- Figurine représentant le mécanicien.
- Construction en partie nouvelle de la Avmz et de la Bpmz.
- Avmz et Bpmz en version équipée pour atténuer la pression.
- Voitures voyageurs avec passages SIG.
- Toutes les voitures avec éclairage intérieur LED intégré de série.
- Une voiture avec feu de fin de convoi.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 26680.

€ 579,99 *



Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Commode directe	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Eteindre fanal arrière	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Eteindre fanal avant	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Eclairage intérieur	•	•
Annonce en gare	•	•
Annonce en gare	•	•
Bruitage d'exploitation	•	•
Fermeture des portes	•	•
Bruitage d'exploitation 2	•	•
Aérateurs	•	•
Compresseur de frein	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Bruitage des pantographes	•	•

Lorsque le 2 juin 1991, la nouvelle ligne Stuttgart-Mannheim fut mise en service, l'Airport Express Stuttgart – Francfort Aéroport était lui aussi censé emprunter cette ligne. Mais du fait de la vitesse plus élevée et surtout de la problématique de pression dans les nombreux tunnels de la nouvelle ligne, les véhicules utilisés jusqu'alors ne convenaient plus. La réduction du temps de trajet à 90 minutes engendra l'élargissement à quatre paires de trains quotidiens qui ne devaient être remorqués que par une seule locomotive. Le peu de temps disponible pour une remise en tête à Stuttgart rendait toutefois inévitable le recours à deux rames. Des voitures transformées selon les directives de la Lufthansa, résistant à la pression et remorquées par la locomotive électrique 103 101 du dépôt de Francfort/Mains aux couleurs du train composaient alors l'Airport-Express.

La 103 revêtit donc une livrée assortie à la rame aux couleurs de la Lufthansa. La caisse de la loco et le toit étaient à présent à dominante gris clair (RAL 7035). Seulement sur le bord inférieur de la caisse et marquant la jointure avec le châssis-poutre brillait un fin filet jaune melon (RAL 1028), nuance que l'on retrouvait dans la partie supérieure du châssis-poutre. Les grilles d'aération ancien type conservaient leur gris argent. La partie inférieure

du châssis-poutre, carénage des tampons et bogies compris, était par contre revêtu d'une peinture gris foncé (NCS 8000). Sur le côté, dans la partie jaune du châssis ressortait le logo « Lufthansa Airport Express » et les logos DB, de taille très réduite, étaient apposés uniquement sur les flancs, à gauche du numéro d'immatriculation. Contrairement aux voitures, la 103 101 n'était toutefois pas résistante à la pression, raison pour laquelle le tracé fut conçu de manière à éviter tout croisement de trains dans les sections à tunnel.

Le peu de temps accordé à la remise en tête à Stuttgart entraînait à un « changement éclair » entre les deux rames, généralement à trois éléments, qui se déroulait comme suit : Dans la gare tête de ligne de Stuttgart, une rame attendait déjà sur une voie. Sur cette voie entrait l'Airport Express en provenance de Francfort, la locomotive dételait, puis s'attelait immédiatement aux voitures déjà prêtes. La rame arrivante était remorquée par une locomotive de manœuvre dans la gare de remise pour être préparée au voyage suivant et quelques minutes plus tard, l'Airport Express pouvait repartir. Le 23 mai 1993, la Lufthansa suspendit hélas tous les services à « altitude zéro », la 103 101 ayant ainsi effectué son dernier voyage la veille.



Toutes les voitures voyageurs version améliorée résistante à la pression



Éclairage de fin de convoi LED



Lufthansa

Officially Licensed Product

© 2016 Deutsche Lufthansa AG
 Licensed by Bulls, Frankfurt

Lufthansa Airport Express est une marque déposée de la Deutsche Lufthansa AG, Köln. Tous droits de reproduction réservés.



Locomotives électriques



22684 Locomotive électrique BR 120.0

Modèle réel : Locomotive polyvalente rapide série 120.0 de la Deutsche Bahn AG (DB AG). Version de pré-série en livrée d'origine avec nouveau logo DB. Numéro d'immatriculation 120 003-9. Etat de service à partir de novembre 1994. Dépôt Nuremberg 1.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique et nombreuses fonctions sonores; Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien. 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). Sélection distincte de l'éclairage du poste de conduite possible en mode numérique. Postes de conduite avec aménagement intérieur. Attelages courts dans boîtiers NEM avec guide de coulisse. Mains montoires rapportées. Longueur hors tampons 22,1 cm.

- Moteur central, 4 essieux moteurs.
- Attelages courts dans boîtier NEM avec guide de coulisse.
- Décodeur numérique avec nombreuses fonctions sonores.
- 120 003-9 pour la première fois en version métallique.
- Locomotive de pré-série pour la première fois avec logo DB AG de l'époque V.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant alternatif dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 37528.

€ 329,99 *

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Bruit.loco.électr.	•	•
Trompe d'avertissement grave	•	•
Comnde directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Fanal cabine 2	•	•
Trompe d'avertissement aigu	•	•
Fanal cabine 1	•	•
Annonce en gare	•	•
Aérateurs	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•
Compresseur	•	•
Echappement de l'air comprimé	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•

Moteur central et son exceptionnel





22094 Locomotive électrique BR 193

Modèle réel : Locomotive électrique 91 80 6193 876-0 de la Mitsui Rail Capital Europe . Construite par Siemens comme locomotive de série issue du programme type Vectron.

Modèle réduit : Locomotive électrique en version métallique, avec décodeur numérique mfx et DCC, ainsi que nombreuses fonctions sonores. Moteur spécial, position centrale. 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. Sélection distincte du fanal aux extrémités 2 et 1 de la loco possible en mode numérique. Quand le fanal est éteint des deux côtés de la loco, le double feu A est allumé des deux côtés. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED). 2 pantographes mécaniquement fonctionnels. Longueur hors tampons 21,8 cm.

- Suremballage spécial.
- Inscriptions différentes des deux côtés de la loco.

Série unique.

Disponible à partir du 2e trimestre 2017.

Vous trouverez un modèle pour courant alternatif dans la gamme Märklin Start up sous la réf. 36194.

€ 219,99 *

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

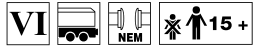
Verso



Recto



Suède



24247 Coffret de wagons porteurs KLV type Sgnss

Modèles réels : 4 wagons porteurs KLV à quatre essieux type Sgnss en livrée bleue. Wagons de la Sveaskog, affectés au dépôt de Tågåkeriet. Avec pupitres en bois ExTe SR12 et traverses-soutiens pour le transport de grumes. État de service actuel 2015.

Modèles réduits : Bogie type Y 25 soudé. Plancher des wagons en métal ajouré, conformément aux modèles réels, avec longerons extérieurs caractéristiques en ventre de poisson. Chaque wagon peut être équipé de 6 ranchers ExTe SR12 et de 3 traverses-soutiens. Ranchers ExTe et traverses-soutiens enfichables fournis avec chacun des wagons. Tous les wagons portent des numéros d'immatriculation différents et sont emballés séparément. Suremballage.

Longueur totale hors tampons 91,5 cm.

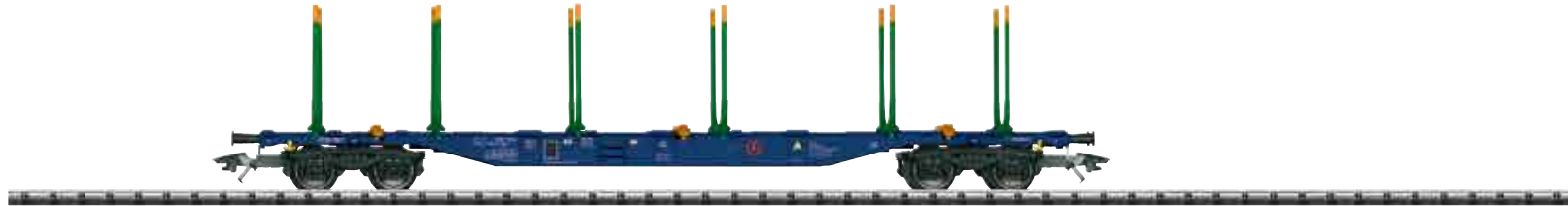
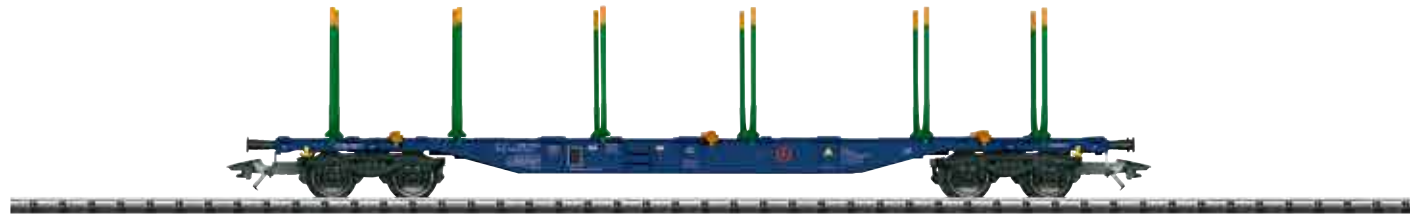
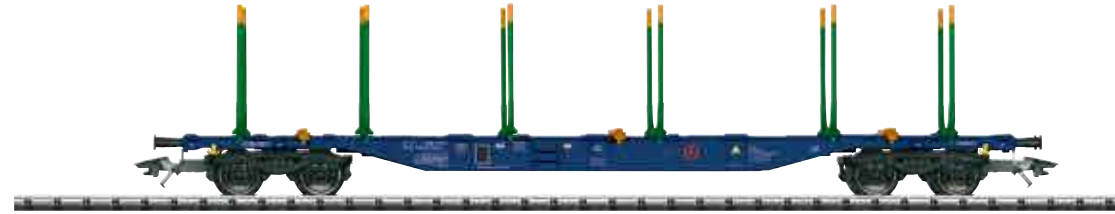
700150 Essieux pour courant alternatif.

- Ranchers ExTe et traverses-soutiens prévus pour le transport de bois.

Série unique.

Vous trouverez ce modèle dans la gamme Märklin H0 avec d'autres numéros d'immatriculation sous la réf. 47093.

€ 199,99 *



Locomotives à vapeur sans frontières

TRIX
H0



22905 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains rapides série 01.5 avec tender à charbon. Version Reko de la Deutsche Reichsbahn de la RDA (DR/RDA). Avec roues Boxpok, tender unifié à charbon 2'2 T34, écrans pare-fumée Witte en version spéciale pour la BR 01.5, carénage du dôme intégral, dispositif d'arrêt automatique (Indusi) unilatéral et disques de tampon avec peinture d'avertissement. Numéro d'immatriculation 01 512. État de service vers 1967.

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. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 7226. 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. Sélection possible de l'éclairage

du poste de conduite en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Attelage court avec cinématique entre locomotive et tender. Attelage court à élancement variable avec boîtier NEM 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 28,2 cm.

€ 499,99 *

Fonctions numériques	DCC	mfx
Fanal	•	•
Contact du générateur de fumée	•	•
Bruit.loco.vap.	•	•
Sifflet de locomotive	•	•
Comme directe	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•
Ecl.cab.cond.	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•
Bruitage d'exploitation	•	•
Echappement de la vapeur	•	•
Pelletage du charbon / Bruitage d'exploitation 2	•	•
Grille à secousses / Injecteur	•	•
Pompe à air	•	•
Pompe à eau	•	•
Dialogue	•	•
Vitesse de manœuvre	•	•



22906 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains rapides série 01.5 avec tender à fuel pour chauffe principale. Version Reko de la Deutsche Reichsbahn de la RDA (DR/RDA). Avec roues à rayons, tender unifié 2'2 T34 (fuel), écrans pare-fumée Witte en version spéciale pour la BR 01.5, carénage intégral du dôme, sans dispositif d'arrêt automatique, avec filets. Numéro d'immatriculation 01 0505-6. État de service vers 1975/76.

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. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 7226. 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. Sélection possible de l'éclairage du poste de conduite en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans

entretien (LED). Attelage court avec cinématique entre locomotive et tender. Attelage court à élancement variable avec boîtier NEM 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 28,2 cm.

€ 499,99 *

Vous trouverez le coffret de voitures de grandes lignes Interzone assorti à la locomotive à vapeur série 01.5 dans la gamme Märklin H0 sous la réf. 42912.



Märklin 42912

22906

TRIX



Journée portes ouvertes

Les 16 et 17 septembre 2016
De 9h00 à 16h00

Accès à l'usine-mère

Informations actuelles
sur le programme :
www.maerklin.de



- Visite de l'usine et vue sur la production en cours
- Exposition de réseaux modèles
- Wagon spécial dans le département H0 « plastique injecté »
- Programme annexe varié pour petits et grands

Usine-mère
Stuttgarter Straße 55-57
D 73033 Göppingen
De 9h00 à 17h00

- Grande visite d'usine
- Exposition de réseaux modèles
- Château gonflable et voitures-jouets
- Montage d'une locomotive pour nos visiteurs
- Collations proposées
- Programme de divertissement varié
- Vente d'un wagon spécial en H0 Section « moulage par injection »



Grande exposition spéciale Spur 1 !

Musée Märklin
Reutlinger Straße 2
D 73037 Göppingen
De 9h00 à 18h00

- Grand programme pour enfants
- Offres intéressantes dans les boutiques
- Vente d'accessoires
- Musée Märklin

Web-TV et Web-Radio mondiales
Grand programme de divertissement live conjointement conçu par Radiofips et Filstalwelle Göppingen.
www.radiofips.de / www.filstalwelle.de

Parking gratuit
Plus de 2500 places sur le stade EWS (à l'angle des rues Lorcherstraße/Nördl. Ringstraße). A Göppingen, suivre les indications.

Navette en bus gratuite
Stade EWS • Usine-mère • Musée Märklin
Vendredi et samedi de 08h30 à 18h00r



Sous réserve de modifications



Le 2 décembre 2016 – Journée internationale du train miniature

Tenez-vous informés sur les évènements et manifestations dans votre région sous www.tag-der-modelleisenbahn.de

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.

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.

*** Tous les prix mentionnés ne sont que des prix indicatifs. 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
Fabriqué en Allemagne.

279335 – 08 2016

Vous trouverez la signification actuelle des symboles sur notre site Internet www.trix.de ou dans le catalogue principale Trix.



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