Wagon marchandises

III NEM 15 +

15398 Wagon marchandises couvert
Modèle réel : Wagon de marchandises couvert type Gr 20. Wagon privé immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB).
Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 57 mm.

III NEM 15 +

15397 Wagon marchandises couvert
Modèle réel : Wagon marchandises couvert type G 02. Wagon privé immatriculé à la Deutsche Bundesbahn (DB).
Modèle réduit : Avec cinématique pour attelage court. Longueur hors tampons 57 mm.

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

www.minitrix.de

Service:
Téléphone: +41 (0) 56 / 667 3663
E-mail: service@maerklin.ch

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. Prix issus de la liste actuelle au moment de l'impression – sous réserve de modifications en cours d'année – Prix valables au plus tard jusqu'à la parution de nouveaux tarifs / du prochain catalogue.

Les illustrations montrent en partie des prototypes, retouches ou renderings. Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés.

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.

363 236 – 05 2021

Vous trouverez pour chaque produit une légende actuelle des symboles sur le site Internet www.trix.de en pointant le curseur sur le symbole ou dans le catalogue principale Trix.

Âge conseillé et mises en garde

15 + **Usage réservé aux adultes.**

4 031111 151998

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

ISO 9001
Zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem
www.tuev-sued.de/mscert

Märklin satisfait aux exigences relatives à un système de gestion de qualité selon la norme ISO 9001. Ceci est régulièrement contrôlé et certifié par le TÜV Süd au moyen d'audits. Vous avez ainsi la garantie d'acheter un produit de qualité certifiée.

MINITRIX

Nouveautés d'été 2021

Minitrix. La fascination de l'original.

F

www.minitrix.de

Automotrice à plate-forme mobile série TVT (future série 701)

Avec l'électrification croissante, les automotrices à plate-forme mobile gagnèrent de plus en plus d'importance à la jeune Bundesbahn pour les travaux d'entretien sur le réseau de lignes électrifiées. Par commande de l'office central de la Bundesbahn à Munich et en étroite collaboration avec celui-ci, la société allemande « Waggon- und Maschinenbau », à Donauwörth (WMD), développa donc à partir de 1954 « l'automotrice à plate-forme mobile normalisée » (TVT, également VT 55 ou VT 93, et 701 à partir de 1968) en utilisant essentiellement des éléments de construction de l'autorail bimoteur VT 98. Un moteur électrique n'étant pas envisageable, on opta pour des moteurs à combustion comme force motrice. Pour les machines de la première série de construction (701 001-010 et 024), deux moteurs Büssing (type U9A) d'une puissance respective de 95,5 kW s'avérèrent encore suffisants. Pour toutes les séries suivantes, les deux moteurs plats sous planchers à refroidissement par eau (Büssing Typ U10), avec une puissance totale de 300 ch (221 kW), correspondaient alors aux moteurs de l'autorail VT 98 (798). Un régulateur de remplissage pour régime moteur spécial permettait d'obtenir une « vitesse d'extrême ralenti » constante de 5 km/h. Les dispositifs de propulsion logés dans un châssis similaire à celui du VT 98 étaient prévus pour une charge remorquée de 40 t. L'automotrice permettait en outre d'exécuter des manœuvres avec une charge remorquée maximale de 200 t. A cet effet, l'engin avait été équipé d'appareils de choc et de traction normaux de construction légère normalisée. Entre les deux postes de conduite se trouvait un atelier d'environ 26 m² d'où l'on pouvait accéder au poste d'observation de la caténaire. L'engin présentait en outre un accès au toit spécialement sécurisé ainsi que, sur le toit, un pantographe pour la mise à la terre et le contrôle. Au milieu du toit se trouvait la plate-forme élévatrice et tournante, réglable horizontalement et verticalement, d'une surface de près de 6 m ?, qui pouvait s'élever à une hauteur maximale de 1 mètre. S'y trouvait en outre une échelle télescopique qui permettait de réaliser des travaux jusqu'à 15 mètres de hauteur. La communication entre le poste de conduite, le poste d'observation et la plate-forme élévatrice était assurée par un dispositif de haut-parleurs intégré. Les engins étaient équipés en outre de freins à disques actionnés par air comprimé, d'un chauffage alimenté par l'eau de refroidissement et de deux unités d'alimentation en courant distincts de 12 V.

Jusqu'en 1974, la DB fit l'acquisition d'au total 162 automotrices à plate-forme mobile à deux moteurs qui, à partir de 1968, avaient été immatriculées dans la série 701. A l'origine, toutes les TVT avaient une livrée pourpre (RAL 3004). A partir de 1975, à l'occasion de révisions, la livrée fut progressivement changée pour le jaune or usuel (RAL 1004) pour les engins de la DB. A partir de 2002, le manque de certaines pièces de rechange et l'âge avancé des engins menèrent à l'intensification de leur réforme, qui s'acheva en 2013 par le garage de la dernière TVT. De nombreuses 701 purent toutefois être cédées à des EVU privés ainsi qu'à des chemins de fer musée et peuvent aujourd'hui encore parfois être admirées en service.

III DCC mfx 15+

16992 Automotrice à plate-forme mobile avec wagon porte-câble

Modèle réel : Automotrice à plate-forme mobile TVT 6251 Mz (Flm Mainz) de la Deutsche Bundesbahn (DB). Avec plate-forme de travail et pantographe pentagonal. Un wagon à bords bas type X 05 avec plate-forme de serre-frein en tant que véhicule d'inspection des caténaires. Utilisé pour la maintenance et le contrôle des caténaires. Etat de service: état à la livraison après 1957.

Modèle réduit : Châssis en métal injecté, moteur, entraînement des deux essieux. Décodeur numérique pour DCC, mfx et exploitation conventionnelle. Fonction permanente du fanal à 3 feux et des feux rouges de fin de convoi assurés par LED sans entretien en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Plate-forme de travail manuellement orientable, relevable et abaissable. Détails rapportés : lanterneau, antenne, trompe, phares et échelles. Pantographe sur le toit sans fonction électrique. Reproduction des attelages non fonctionnelle fournie pour garnir les extrémités. Wagon de maintenance chargé d'un touret de câble et d'un support pour le guidage du câble. Tige de traction spéciale fournie pour atteler le wagon de maintenance sur l'automotrice. Longueur totale hors tampons 169 mm.

Nombreuses fonctions d'exploitation et sonores

Wagon de maintenance des caténaires avec chargement caractéristique

La plate-forme de travail déployée en service

Fonctions numériques sous DCC et mfx
Fanal
Trompe
Bruit.loco.diesel
Trompe
Commde directe
Grincement de frein désactivé
Eteindre fanal arrière
Signal acoustique de danger
Eteindre fanal avant
Radio cabine
Compresseur de frein
Son : Martelage activé / désactivé
Son : Perçage activé/ désactivé
Dialogue d'avertissement : Quitter la plateforme de travail
Feux de fin de convoi
Special sound function
Bruitage d'environnement
Feu de fin de convoi
Son : Le plein d'essence
Son : Brosse métallique activé / désactivé
Son : Palan à chaîne
Son : Bloc de meulage activé / désactivé
Dialogue : Jurons des ouvriers
Dialogue : Discussion / acclamations
Dialogue : Fin de la journée de travail
Sablage
Joint de rail
Bruit d'attelage

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). Vous trouverez les conditions de garantie ainsi qu'une légende actualisée sur Internet sous www.trix.de

MINITRIX

© Willi Marotz/Eisenbahnstiftung
© Willi Marotz/Eisenbahnstiftung
© Willi Marotz/Eisenbahnstiftung
© Willi Marotz/Eisenbahnstiftung