

Locomotives

700 modèles en 00 et HO !



● Loco vapeur 020 R 700 en zamac avec tender à essieux en tôle. 1935-1938.

Depuis 1935, la plus grande firme allemande a produit environ 700 locos et motrices différentes. En écartement 00 puis en HO, ces machines se sont inscrites dans les mythiques séries 700, 800 et 3000.

L'aventure Märklin débute en 1859 quand l'Allemand Théodore Friedrich Wilhelm Märklin ouvre sa manufacture de jouets. En 1891, ses fils proposent le premier train miniature sur rails de la marque, équipé d'un moteur mécanique. D'évolutions en miniaturisations, des locomotives à vapeur et des modèles électriques en écartement I (45 mm) sont proposées à la charnière des 19e et 20e siècles, puis en 00 (voies de 16 mm d'écartement) dès 1935. Cette nouvelle référence devient vite déterminante pour l'essor de l'entreprise. Avec cette échelle, les réseaux sont en effet nettement moins encombrants : une avancée très attendue qui annonce le passage au HO.

Souci permanent de la qualité

Depuis ses premiers trains électriques, Märklin utilise l'alimentation par un système à trois rails courant alternatif (d'abord 20 puis 16 volts). Bien que le deux rails continu se développe à partir des années 1960, Märklin conserve son système à trois rails. Très en avance sur le plan du réalisme, la marque allemande a aussi très longtemps privi-

légié le métal pour améliorer la solidité de ses trains. Cette exigence et le souci permanent de la qualité ont toujours permis à la firme de susciter, encore aujourd'hui, l'intérêt des collectionneurs.

En tôle, zamac et plastique

On peut distinguer plusieurs époques dans la production Märklin de matériels en 00 et en HO : les modèles tout en métal d'inspiration jouet (1935-1946), les re-

productions en zamac ou en tôle (1948-1958) et l'introduction du plastique (1951). A partir de 1986, la politique dite "du pot de peinture" sera à l'honneur avec la commercialisation de modèles déjà au catalogue mais décorés différemment. Certains trains ont ainsi eu

le privilège d'être restés de très nombreuses années dans le catalogue. Le record de longévité est, sans aucun doute, détenu par la machine référencée 3000. Apparue en 1953, elle était encore présente dans les catalogues Märklin de ces dernières années.



● Motrice RS 700 également commercialisée en RSU 700. 1935-1939.

Märklin



● Motrice articulée E 94 276 de la DB, réf. 3022. Caisse en zamac. 1964-1981.



● Loco SK 800 créée en 1939 dans une première version verte avec charbons extérieurs. En 1954, un variante voit le jour avec des charbons cachés (ci-dessus).



● Motrice BB 1101, réf. 3012. 1958-1976.

Les séries 700 et 800



● Motrice 1C1 de la DB, réf. HS 800, 1938-1948. Ce modèle a existé en huit versions différentes.

Deux modèles fabriqués entre 1935 et 1948 : une loco SLR 700 (à gauche) et une motrice RS 800 (à droite).

De 1935 à 1945, l'écartement officiel est le 00 (16 mm) et l'alimentation se fait en 20 volts. A cette époque, des réseaux utilisables sur une table d'appartement sont déjà à l'étude.

Le matériel roulant Märklin s'inspire des machines des chemins de fer allemands, mais très raccourcies. Toutefois, certains modèles sont décorés aux couleurs de réseaux de chemins de fer britanniques (LNER ou LMS). Aujourd'hui encore, ces pièces sont des plus prisées par les collectionneurs.

Un réalisme toujours croissant

Les modèles produits avant-guerre portent, jusqu'en 1939, la référence 700. Dans cette série, on trouve de superbes modèles comme la SLR 700, l'un des rêves de tout amateur de trains.

Mais une nouvelle gamme 800, plus réaliste, se développe dès 1938. Dans cette série, la SK 800, commercialisée en 1939, est la première machine reproduite à une échelle précise.

Car après l'écartement 00, Märklin adopte le HO (16 mm d'écartement et 1/87e comme échelle de reproduction) dès les premiers modèles d'après-guerre. En cette fin des années 1940, la firme s'oriente vers l'univers de la maquette, avec un souci de réalisme grandissant. Les modèles sont alors réalisés entièrement en métal injecté (zamac).

L'imposante Crocodile

Märklin s'inspire alors de locomotives imposantes, réalisant ainsi une 1 CC1 suisse, dite Crocodile, ou une 150 allemande



● Deux évolutions de la 231 01 197 DB. En haut, le modèle F 800 de 1952 avec deux feux à l'avant et un tender en zamac. En bas, la loco de 1956 avec tender en plastique.

La conquête du diesel américain

Une série américaine surprenante intéresse grandement les collectionneurs. En effet, vers 1937, le designer Raymond Loewy crée une esthétique pour locomotives Streamline, avec un avant caractéristique en forme de groin, que l'on retrouvera sur toutes les machines diesel des Etats-Unis.

A partir de la fin des années 1940, Märklin adapte cette machine et crée un élément voyageur intermédiaire ainsi qu'un autre de queue. Sous cette forme, Märklin commercialise plusieurs références électriques ou diesel en différents assemblages : train américain ST 800 avec motrice, intermédiaire et voiture de queue ; lo-

comotive américaine DL 800 avec deux motrices ; automotrice DT 800 et deux voitures de queue ; autorail allemand 3025 avec deux voitures de queues et un intermédiaire. Chers à l'époque, ces modèles, peu connus du public européen, n'ont pas remporté un franc succès commercial. Ce qui explique leur rareté actuelle.

L'assemblage de deux caisses de motrice a donné naissance à cette version articulée DL 800 de type US.



Jumbo. La Crocodile compte parmi les modèles d'après-guerre les plus recherchés. Ces locos sont de véritables chefs-d'oeuvre de mécanique. Toutes les roues sont motorisées avec des cardans ou avec des chaînes d'engrenages droits ou hélicoïdaux. Des machines lourdes et puissantes que rien n'arrête sur les réseaux...

La technique de fabrication principalement utilisée est celle d'un châssis poutre en zamac portant tous les éléments : moteurs, essieux, caisse...

Années 1950 : un zeste de plastique

Les modèles BB sont équipés d'un dispositif légèrement différent : un bloc central avec un moteur entraînant les deux essieux médians.

Les charbons de moteurs extérieurs disparaissent sur les dernières machines. Et les modèles conçus avant la guerre sont définitivement retirés du catalogue en 1954.

Vers 1951, Märklin utilise pour la première fois le plastique pour quelques modèles très largement diffusés. Plusieurs locomotives avec caisse en plastique voient ainsi le jour.

Puis, les corps de tenders en zamac sont également remplacés par des pièces en plastique.

Autre grand changement pour ces nouveaux modèles : la tension d'alimentation passe à 16 volts.

Nouveaux matériels pour réseaux européens

Ces années 1950 sont ainsi déterminantes pour la marque allemande et d'autres innovations



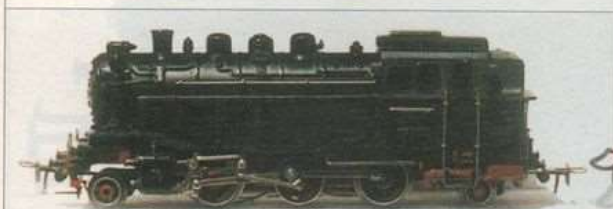
● Motrice 1B1 ES 800. Tout en zamac. 1947-1949.



Motrice suédoise n° 884, réf. GS 800, elle sera référencée 3018 en 1957. ●



Motrice C RSM 800 (future 3033) de la DB. Caisse en plastique. 1950-1955.



● Trois versions de la série 86 DB. De haut en bas : le modèle simple à trois essieux et moteurs TP 800 (1948), la loco à quatre essieux avec mécanique TT 800 (1951) et l'évolution plastique de 1971.

Faciles à dater grâce aux attelages

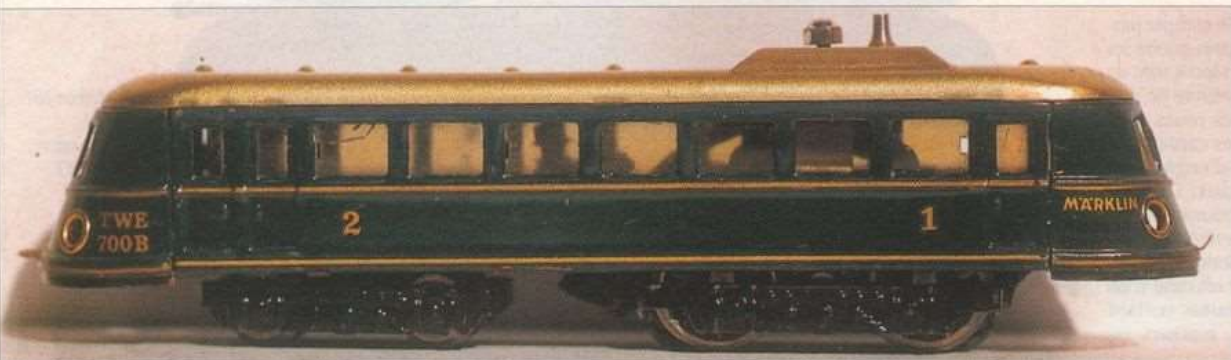
Les attelages restent les meilleurs indices pour dater vos locomotives Märklin. Entre 1935 et 1938, la firme allemande conçoit un attelage en forme de main.

Dès 1939, Märklin met au point un nouvel attelage à boucle, très vite nommé "attelage universel". Il sera utilisé par de nombreuses marques européennes. Citons, pour la France, Jouef, VB, SMCF et pour l'Espagne la marque Electrotren. Ce

procédé sera également utilisé par les firmes italiennes Rivarossi et Pocher.

D'aspect nickelé jusqu'en 1945, puis noir mat en 1946, ce système d'attelage sera équipé dès 1956 d'un couvercle permettant le "prédételage" : un système exclusif, typique de l'esprit d'innovation de Märklin.

A partir de 1968, le corps de l'attelage sera réalisé en plastique.



● Autorail TWE 700 B, 1936-1945. Il a existé six versions de couleurs différentes, avec ou sans pantographes.

permettent encore de l'asseoir au rang des plus grands fabricants de trains miniatures du monde.

En effet, si la gamme se compose principalement d'engins des chemins de fer allemands, l'ouverture de plus en plus grande vers d'autres marchés européens se concrétise par la production, toujours plus importante, de maquettes spécifiques à des pays comme la France, la Suisse ou la Suède.

En 1959, Märklin commercialise également Telex, un système original de dételage de la machine par télécommande (les références se composent alors de lettres suivies du chiffre 800).



● Locotender type 030, réf. TM 800, 1949-1958.

● Motrice BB SE 800 de la DB, tout en zamac (1950-1954). Particularité : elle possède deux feux à une extrémité seulement.



Contrôle technique impératif

La réputation de solidité de Märklin n'est pas usurpée et peut se vérifier sur le matériel d'occasion. Seules les pièces en zamac supportent mal l'épreuve des ans. Comme pour de nombreux autres jouets, la dégradation du zamac est un processus lent et irréversible. Une seule solution : le remplacement de la pièce.

Roues motrices : un examen minutieux

Pour toutes les productions d'avant 1952 en zamac, pratiquez une inspection minutieuse et systématique. Les dégradations de caisses ou de

bogies sont évidentes. Mais n'oubliez pas d'inspecter également les châssis, souvent très abîmés.

Pour juger précisément de l'état d'une pièce, procédez à un examen des roues motrices.

Si elles restent bloquées, le châssis doit certainement être endommagé. Attention : le remplacement d'un châssis reste une opération onéreuse et délicate nécessitant un outillage adapté ou le recours au savoir-faire d'un spécialiste.

Le cas des flotteurs, des pantographes et des charbons est nettement plus simple et peuvent se

changer sans aucune difficulté. Côté mécanique, il n'y a pas grand-chose à redouter. Les pannes les plus fréquentes concernent les charbons usés ou le rotor encrassé (parfois les deux). Un rotor encrassé se nettoie avec un coton-tige imprégné de trichloréthylène.

Transformations artisanales : danger !

Ces pannes assez fréquentes et sans gravité ne doivent pas vous alarmer. Bien au contraire : elles signifient généralement que la machine a roulé 30 à 50 heures avant

d'être rangée dans un état presque neuf. Méfiez-vous aussi des transformations artisanales en deux rails, réalisées avec plus ou moins de compétences : roues voilées, pièces recollées, mauvaise qualité des contacts électriques pourraient gâcher votre plaisir. Par ailleurs, les machines transformées en deux rails (même par l'usine) ne peuvent plus être remises en trois rails alternatif.

Sachez enfin, que les peintures des locomotives et motrices Märklin peuvent être reprises par un bon spécialiste.



● Loco vapeur 020T en zamac, réf. T 800. 1938-1953. Sept versions ont existé.

Toutes les références de la série 700...

Références	Types	Réseaux	Matériaux	Productions	Remarques
HR 700	231 - 01	DR	Machine zamac, tender et bogies en tôle	1937 - 1938	Autres versions LMS et LNER ; reprise en R 800 (charbons ext.)
HS 700	1C1 E18	DR	Tout zamac	1937 - 1938	Sera reprise en HS 800
R 700	020	DR	Machine zamac, tender et essieux en tôle	1935 - 1938	Version LMS et LNER ; réplique DR en 1985
RU 700	020			1935	Variante de la R 700
RS 700	B			1935 - 1939	Egalement commercialisée en RSU 700 ; réplique en 1985
SLR 700	020 carénée		Machine zamac, tender et essieux en tôle	1936 - 1938	Versions LMS et LNER ; reprise en SLR 800 (charbons extérieurs)
RS 790	B			1948 - 1949	Sera reprise en RS 800
T 790	020T		Tout zamac	1949 - 1950	
TWZ 700	Autorail			1936 - 1945	Six versions couleurs différentes ; avec ou sans pantographe

... et de la série 800

Références	Types	Réseaux	Matériaux	Productions	Remarques
R 800	020	DB	Tout zamac	1938 - 1942	Versions DB, LMS, LNER
RE 800	BB Re 4/4	SBB CFF	Tout zamac	1950 - 1953	4 essieux moteurs, future RES 800
RES 800	BB Re 4/4	SBB CFF	Tout zamac	1952 - 1953	Motorisation simplifiée de la RE 800
RET 800	BB Re 4/4	SBB CFF	Tout zamac	1954 - 1956	Evolution de la RES 800 ; future 3014
RM 800	030 inspiration 24	DB	Tout zamac	1950 - 1954	
RS 800	B type jouet	DB	Tout zamac	1938 - 1949	Modèle très simplifié, 7 versions
RSM 800	C	DB	Caisse plastique	1950 - 1955	Future 3033
SE 800	BB 44	DB	Tout zamac	1950 - 1954	Feux à une seule extrémité ; future SET 800
SEF 800	BB 10 000 verte	SNCF	Tout zamac	1955 - 1976	Inscription SEH 800 ; future 3012
SEH 800	BB 1100 bleue	NS	Tout zamac	1955 - 1966	Future 3013
SEW 800	BB 10000 verte	SNCF	Tout zamac	1951 - 1954	2 feux à une extrémité ; future SEF 800
SEW H 800	BB 1100 vert d'eau	NS	Tout zamac	1952 - 1954	2 feux à une extrémité ; future SEH 800
SET 800	BB 44039	DB	Tout zamac	1954 - 1980	Reprise de la SE 800 avec feux aux 2 extrémités 8 versions ; future 3011
SK 800	231 carénée	DB	Machine zamac ; tender plastique	1939 - 1973	21 versions vertes puis noires ; avec de nombreuses évolutions
SLR 800	020		Machine zamac ; tender tôle	1938 - 1939	Versions anglaises LMS et LNER
ST 800	Automotrice 3 éléments (1)		Tout zamac	1948 - 1954	12 versions dont coloris bleu, vert ou rouge ; future 3017
T 800	020T	DB	Tout zamac	1938 - 1953	7 versions
TM 800	030T 80	DB	Tout zamac	1949 - 1958	3 versions
TP 800	131T 64	DR	Tout zamac	1948 - 1950	Sera reprise en TT 800
TT 800	140T 86	DB	Tout zamac	1951 - 1956	3 versions
TW 800	Autorail type jouet		Tout zamac	1939 - 1949	5 versions avec ou sans pantographes, différentes couleurs
S 870	020 carénée type jouet		Plastique	1953 - 1956	Moteur mécanique
CM 800	030T	DB	Caisse plastique	1953 - 1997	Future 3000
CE 800	C E63	DB	Caisse plastique	1953 - 1984	18 versions en de nombreuses couleurs ; future 3001
CEB 800	C		Caisse plastique	1955 - 1961	3 versions ; future 3002
CCS 800	1CC1 Crocodile	SBB CFF	Tout zamac	1947 - 1978	11 versions ; future 3015
DA 800	131 014	DB	Caisse zamac tender plastique	1954 - 1980	Future 3005
DB 800	Autorail	DB	Caisse plastique	1955 - 1992	Futur 3016
DL 800	BBB 2 caisses vertes (1)		Tout zamac	1949 - 1957	Tous essieux moteurs ; commercialisée aussi en 3010 ; 6 versions dont une brune
DT 800	Automotrice 2 caisses (1)		Tout zamac	1950 - 1954	
ES 800	1B1	DB	Tout zamac	1947 - 1949	3 versions
F 800	231 - 01 097	DB	Tout zamac	1952 - 1957	2 feux ; 1re version avec tender zamac ; version ultérieure avec tender plastique ; future 3008
FM 800	130 24058	DB	Châssis zamac	1956 - 1997	Future 3003 ; 12 versions
E 800	220	LMS	Tout zamac	1938	Très rare
F 800	231 01097	DB	Tout zamac	1952 - 1957	Reprise en 3008
G 800	150 - 44066	DB	Tout zamac	1950 - 1953	2 feux ; tender zamac
GN 800	150 - 44690	DB	Tout zamac	1955 - 1957	Reprise de la G 800 tender plastique ; future 3027
HS 800	1C1	DB	Tout zamac	1938 - 1948	8 versions
HR 800	231	DB	Tout zamac	1938 - 1957	11 versions dont anglaises LMS et LNER
MS 800	1D1 E 18 verte	DB	Tout zamac	1947 - 1953	6 versions ; future 3023

(1) modèles d'inspiration américaine proposés en différents assemblages.

1957 : la série 3000

Les nouvelles références 3000 sont éditées à partir de 1957. En réalité les références inscrites sur les boîtes sont modifiées dès 1957 mais les anciens numéros gravés sur les machines le resteront encore pendant deux ou trois ans.

Parallèlement, les boîtes à couvercle amovible, avec le logo rouge, sont remplacées par des boîtes bleues présentant une illustration du modèle.

La révolution du bogie moteur

A partir de 1959, la firme abandonne la conception tout zamac et réalise des châssis en tôle pliée et des flasques de bogies en plastique. La technique du bogie moteur (comme dans la réalité) est mise en place.

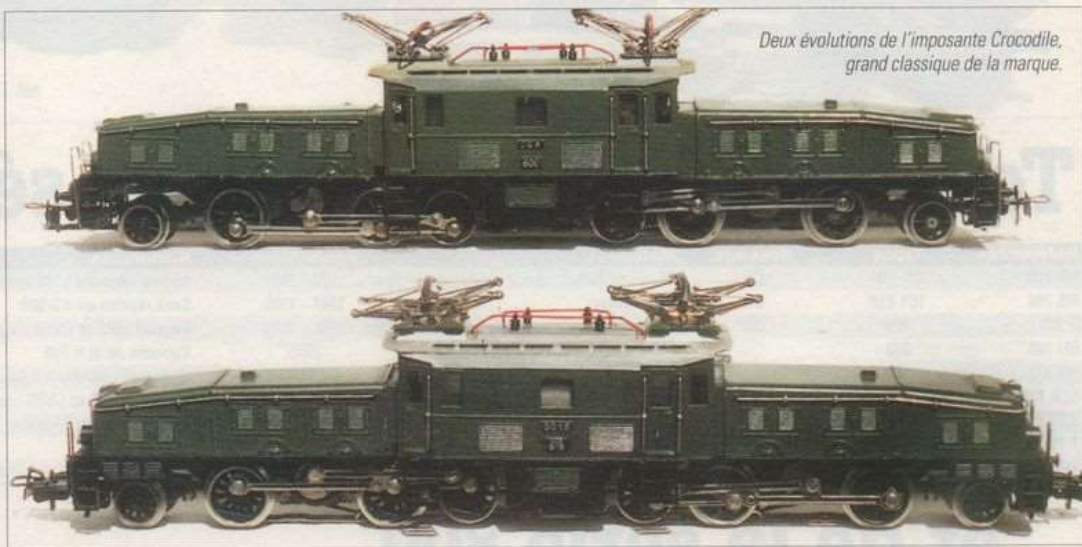
Ce principe, développé en grandeur nature pour le diesel V 200 en 1959, sera appliqué à une production massive dès 1960. Il s'agit essentiellement de nouveautés destinées aux Etats-Unis ou aux principaux pays européens comme la Suisse, la France, l'Italie et l'Autriche.

Cette technique, appliquée d'abord aux bogies à deux essieux "B", sera étendue aux bogies trois essieux pour donner en 1964 les CC électriques 3022 (DB E 94) et 3050 (SBB CFF Ae 6/6) ou encore 3066 et 3067 (diesels 204 SNCB, 1106 DSB).

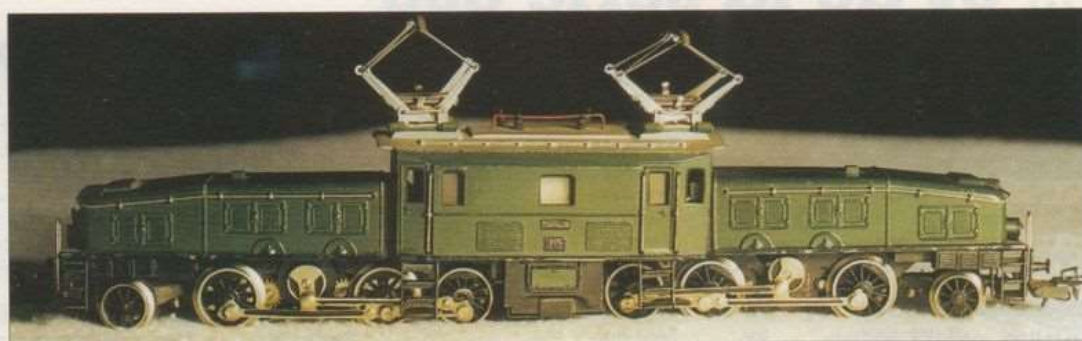
Ces machines restent remarquables tant par leur puissance que par leur souplesse. Certains modèles sont commercialisés en kits peints à assembler (série 3900, les deux derniers chiffres indiquent le type de machine proposé).

Le match plastique contre zamac

Au milieu des années 1960, le plastique devient majoritaire dans la réalisation des nouveautés. Après la rame TEE de 1965,



Deux évolutions de l'imposante Crocodile, grand classique de la marque.



le plastique est utilisé pour les nouveautés de 1966 : 3053 (DB CC électrique E 103), 3043 (BB électrique SJ) ou 3072 (DB BB diesel V 100). Cependant, le zamac revient en force avec une nouvelle conception des châssis en métal injecté.

Années 1960 : que la vapeur revive !

1967 voit le retour des machines à vapeur. La locomotive 3098 (reproduction de la 230 P8) avec corps de chaudière en métal

injecté, détails rapportés, tabliers et cabine en plastique, symbolise bien cette tendance. Elle donnera lieu, d'ailleurs, à de nombreuses déclinaisons.

Ce type de conception ne connaîtra un véritable engouement qu'en 1974 avec la sortie de trois

machines type vapeur : 3084 (150 type 50), 3085 (231 type 03) et 3092 (231 type S3/6 bavarois).

Parallèlement, la loco 3005 en zamac est reprise provisoirement en 1971.

Le modèle Crocodile "tout zamac" disparaît du catalogue en

● "Crocodile" BR Ce 618, réf. 3015, tout en zamac.

La gamme Hamo

Après le rachat de la firme Hamo en 1965, Märklin commercialise certains modèles en deux rails courant continu, présentés sur des pages spéciales du catalogue jusqu'en 1969. Les versions Hamo feront ensuite l'objet d'un catalogue à part.

Commercialisées sous le système de numérotation Märklin la première année, les références des pièces Hamo changent à partir de

1966 : les deux premiers chiffres 30 sont remplacés par 83. Exemple : la 3046 devient la 8346 Hamo.

Initialement, les modèles Hamo ne sont que d'anciennes machines Märklin des années 1950. Ce recyclage intéressera peu les amateurs de trains-jouets de l'époque.

Une erreur stratégique vite réparée puisque le catalogue Hamo proposera rapidement des modèles récents en deux rails.



Deux motrices pour le marché français : la 3038 BB 9200 en haut et le modèle 3059 dans sa version Capitole (en bas).



● Version de la 150 DB, modèle 3027.

1976, remplacée par une version plastique plus réaliste et à l'échelle. De l'ancienne technique "tout zamac", il restera la locomotive 1C1 SJ 3030, supprimée en 1988, et la 040 T 3032, toujours présente sur les catalogues de la fin des années 1990. Cette dernière machine passe, à juste titre, pour une véritable surdouée des manœuvres.

Innovation et tradition

À la fin des années 1970, Märklin modifie quelque peu sa stratégie commerciale. La marque allemande propose des modèles de mieux en mieux finis, redécorsés à profusion. Suite logique : les références se multiplient et ont presque doublé au début des années 1980.

Ces années marquent aussi l'arrivée de l'électronique avec les procédés Delta et Digital qui permettent d'augmenter la capacité de traction ou de commander plusieurs machines indépendamment sur la même voie.

C'est également le retour au catalogue, de "machines monstres", comme la locomotive "Mallet" articulée 130 + 040 dont le prototype réel, n'a jamais existé que sur plans.

Certains modèles anciens sont encore réédités, comme la mythique Crocodile 3015 (en brun) ou les premières fabrications de 1935.

Jean-François Couedou
et Jean Bouvet

(Photos : J.-F. C., F.R., D.R.)

● Diesel américain F7. Caisse en zamac, réf. 3062. Locomotives fabriquées de 1961 à 1984.

Des systèmes complets de rails et d'accessoires

Compte tenu de l'originalité de son dispositif d'alimentation électrique en trois rails, Märklin a constitué un système complet comprenant voies et transformateurs pour son matériel en écartement HO.

Dès les premières productions, la marque commercialise une voie en tôle emboutie. L'alimentation se fait d'abord par un rail central, puis par une rangée centrale de plots, système plus réaliste mis en place à partir de 1956. Entre 1954 et 1956, un essai de traverses en plasti-

que, incrustées dans le ballast en tôle, ne rencontrera aucun succès.

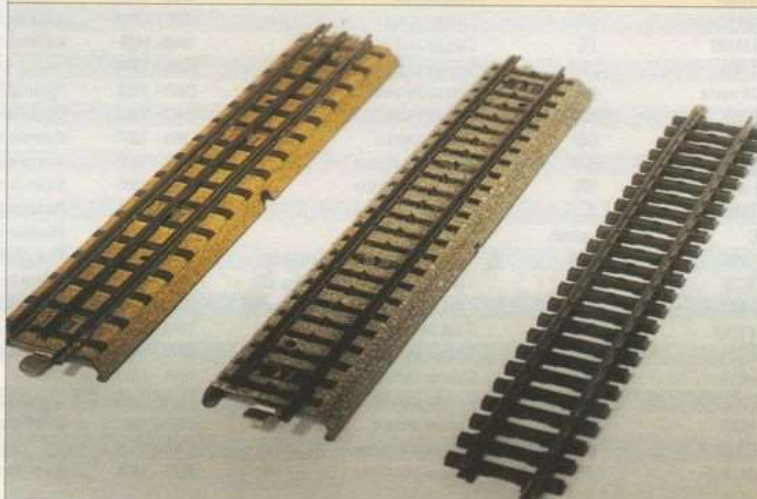
La voie M avec traverses en plastique est commercialisée à partir de 1969. Les rayons de courbure passent de 437 mm à 618 mm et la voie "courbable" fait enfin son apparition.

Du pont tournant au passage à niveau

En complément de la voie, de nombreux accessoires sont commercialisés : pont tournant et ses ro-

tondes, ensemble de ponts et rampes d'accès (en métal jusqu'en 1969), grue télécommandée de déchargement (réf. 7051), signaux, passage à niveau, caténaires, gares... Même sans installer un réseau complet, ces éléments animent agréablement une exposition en vitrine.

Soumis à la concurrence du plastique, les bâtiments en métal disparaissent presque totalement en 1956. La fabrication de la rotonde ne sera arrêtée qu'en 1976, après 26 ans de commercialisation.



● Les trois types de voies Märklin. De gauche à droite : trois rails avec rail central ; deux rails avec une rangée centrale de plots ; deux rails avec traverses en plastique.



La 1S1 E 18 a existé en deux variantes : la MS 800 de 1947 et la 3023 de 1959 (ci-dessus).



Trois variantes de la motrice BB 427 SBB CFF ont été produites. Ici, la version 3014 avec attelage Telex.



La très belle et massive Borsig Mallet 130 040 articulée.

Toutes les références de la série 3000

Références	Types	Réseaux	Matériaux	Productions	Remarques
3000	030, 89006 et 89005	DB	Caisse plastique	1958 - 1997	Reprise de la CM 800 ; environ 10 variantes
3001	C verte puis rouge	DB	Caisse plastique	1958 - 1984	Reprise de la FM 800 ; environ 12 variantes
3002	C brune	DB	Caisse plastique	1958 - 1961	Idem 3001 ; 3 variantes
3003	130 24 - 058	DB	Châssis zamac ; caisse et tender plastique	1959 - 1997	Reprise de la FM 800 ; commercialisée avec 2 puis 3 feux ; 12 variantes
3005	131 - 23 014	DB	Tout zamac, tender plastique	1958 - 1980	Reprise de la DA 800 ; 9 variantes
3007	231 carénée	DB	Zamac	1958 - 1959	Reprise de la SK 800
3008	231 - 01097	DB	Tout zamac, tender plastique	1958 - 1973	Ex F 800 ; future 3026
3010	BBB 2 caisses brunes		Tout zamac	1958	Redécoration de la DL 800
3011	BB 44039 verte	DB	Tout zamac	1958 - 1980	Reprise de la SET 800
3012	BB 10000 verte	SNCF	Tout zamac	1958 - 1976	Reprise de la SEF 800
3013	BB 1100 bleue	NS	Tout zamac	1955 - 1974	Reprise de la SEH 800 ; idem 3012
3014	BB 427	SBB CFF	Tout zamac	1958 - 1980	Reprise de la RET 800
3015	1CC1	SBB CFF	Tout zamac	1959 - 1978	Reprise de la CCS 800 ; 11 versions
3016	Autorail 95190	DB	Caisse plastique	1958 - 1992	Reprise de la DB 800 K ; 8 versions dont 2 feux puis 3 feux (après 1959)
3018	1C1 brune	SJ	Tout zamac	1957	Ancienne GS 800 ; future 3030
3019	1C1 verte	SJ	Tout zamac	1958 - 1961	Idem 3018
3021	BB V200006	DB	Caisse zamac	1957 - 1989	13 variantes dont nom du réseau en relief ou en peinture ; 4 numéros différents
3022	CC E.94276	DB	Caisse zamac	1964 - 1981	6 versions
3023	1D1 E1835 verte	DB	Tout zamac	1959 - 1980	Reprise de la MS 800
3024	1D1 E1835 bleue	DB	Tout zamac	1959 - 1980	Idem 3023
3025	Autorail 3 caisses	DB	Zamac	1958 - 1961	Sans rapport avec un matériel ayant existé (voir article)
3026	231 - 01097	DB	Tout zamac, tender plastique	1958 - 1959	Ex 3008 ; future 3048
3027	150 - 44690	DB	Tout zamac, tender plastique	1958 - 1964	Reprise de la GN 800 ; 2 ou 3 lampes frontales ; cabine à 2 fenêtres ; future 3047
3028	030T 89005	DB	Caisse plastique	1957 - 1959	Reprise de la CM 800
3029	030T	DB	Plastique et zamac	1960 - 1987	Modèle de diffusion 15 versions
3030	1C1 brune	SJ	Tout zamac	1958 - 1988	Ex GS 800 ou 3018
3031	040T 81004	DB	Tout zamac	1959 - 1976	Avec attelage Telex
3032	040T 81004	DB	Tout zamac	1959 - 1997	Idem 3031 sans Télex
3034	BB E 41024 bleue	DB	Caisse zamac	1960 - 1993	9 versions dont différentes couleurs
3035	BB E 424103	FS	Caisse zamac	1960 - 1986	4 versions
3036	BB 1141	ÖBB	Caisse zamac	1961 - 1979	
3037	BB 41024 verte	DB	Caisse zamac	1960 - 1995	Idem 3034 ; 6 versions
3038	BB 9223	SNCF	Caisse zamac	1963 - 1982	6 versions
3039	BB E10238 bleue	DB	Caisse zamac	1965 - 1991	4 versions
3041	BB 1043 orange	ÖBB	Caisse plastique	1973 - 1987	3 versions
3042	BB 111043-6 ivoire/verte	DB	Caisse plastique	1977 - 1987	5 versions
3043	BB 1010	SJ	Caisse plastique	1968 - 1989	Redécoration de 3041 ; 8 versions
3044	C	industriel			Modèle de diffusion
3045	150 - 205	NSB	Tout zamac tender plastique	1967 - 1968	Transposition de la 3047 ; très rare
3046	150 X 29	SNCF	Tout zamac tender plastique	1965 - 1980	Adaptation française de la 3047
3047	150 - 690	DB	Tout zamac tender plastique	1964 - 1980	Reprise de la 3027 avec 1 vitre de cabine et fumigène
3048	231 - 01097	DB	Tout zamac tender plastique	1960 - 1980	Reprise de la 3026 avec fumigène
3049	1C1 104021-1	DB	Caisse plastique	1978 - 1987	5 versions
3050	CC Ae6/6	SBB CFF	Caisse zamac	1964 - 1993	
3051	CC 1219, CC 1211 et CC 1223	NS	Caisse zamac	1965 - 1978	6 versions ; future 3055
3052	CC 1020	ÖBB	Caisse zamac	1965 - 1967	Décoration de 3022
3053	CC E03002	DB	Caisse plastique	1966 - 1974	
3054	CC 103113-7	DB	Caisse plastique	1971 - 1981	6 versions

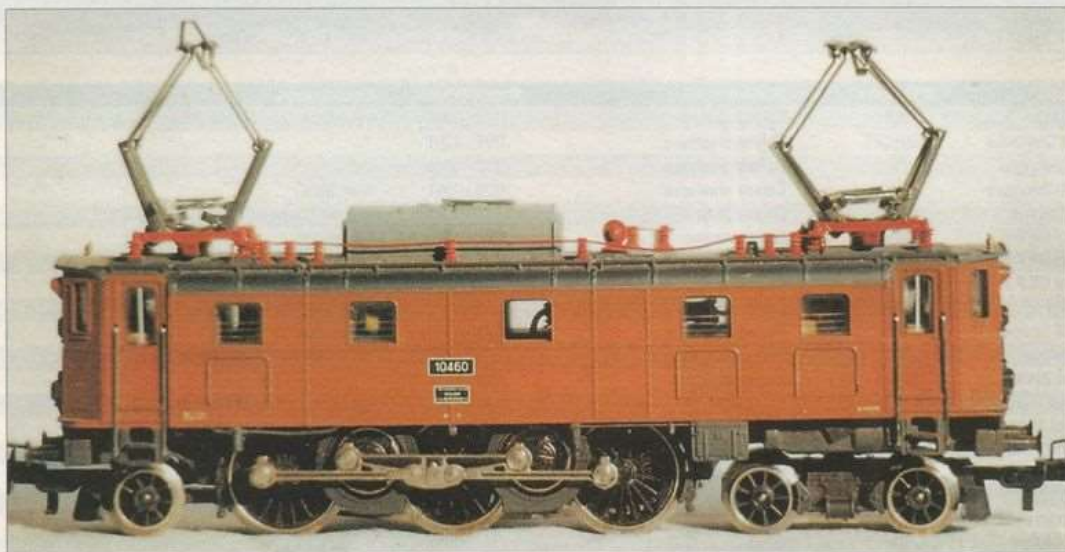


Rare motrice E-94,
version autrichienne
ÖBB 1020-31,
réf. 3052,
1965-1967.

Références	Types	Réseaux	Matériaux	Productions	Remarques
3055	CC 1212	NS	Caisse zamac	1972 - 1984	6 versions ; dérivée de 3051
3056	1CC1 13302 Crocodile	SBB CFF	Caisse plastique	1976 - 1981	
3057	CC 151022-1 verte	DB	Caisse plastique	1977 - 1981	
3058	CC 1511104-7bicolore	DB	Caisse plastique	1976 - 1991	Idem 3057
3059	BB 9291 rouge	SNCF	Caisse zamac	1968 - 1976	Version "Capitole" ; reprise de la 3038
3060	BB diesel US F 7	Santa Fé	Caisse zamac	1961 - 1983	4 versions
3061	BB diesel US F 7	Union Pacific	Caisse zamac	1969 - 1976	Idem 3060
3062	BB diesel US F 7	New Haven	Caisse zamac	1961 - 1984	Idem 3060 ; 4 versions
3063	CC diesel	CFL	Caisse zamac	1965 - 1976	
3064	C V60 1009 (rouge)	DB	Caisse plastique	1963 - 1990	7 versions
3065	C V60 1009 (rouge)	DB	Caisse plastique	1963 - 1990	idem 3064 avec téléx ; 7 versions
3066	CC diesel 204008	SNCB	Caisse zamac	1964 - 1987	
3067	CC diesel 1106	DSB	Caisse zamac	1964 - 1993	Redécoration de la 3066 ; 8 versions
3068	CC diesel 3.641	NSB	Caisse zamac	1964 - 1979	Redécoration de la 3066
3069	C diesel (verte) 260032	SNCB	Caisse plastique	1963 - 1964	Redécoration de la 3064
3070	Rame TEE	SBB - CFF	Châssis zamac, caisse plastique	1965 - 1970	
3071	Rame TEE	SBB - CFF		1971 - 1989	Reprise de la 3070
3072	BB V1002215	DB	Caisse plastique	1966 - 1986	
3073	BB Warship	BR	Caisse plastique	1967 - 1971	Diesel anglais
3074	BB 216090-1	DB	Caisse plastique	1975 - 1997	
3075	BB V160 025	DB	Caisse plastique	1968 - 1981	Idem 3074
3076	Autorail 515660-9	DB	Caisse plastique	1970 - 1980	
3077	Zeppelin	Prototype	Caisse plastique	1975 - 1990	Hélice entraînée
3078	C DHG 500	Industriel		1967 - 1990	Modèle de diffusion ; 9 versions
3080	C DHG 500	Industriel	Plastique	1967 - 1988	Reprise de la 3078
3082	141 - 41334 et 141 - 41001	DB	Corps zamac	1978 - 1995	Versions 2 ou 3 feux
3083	231 Bavaroise S3/6	Etat	Corps zamac	1977 - 1983	Dérivée de la 3092
3084	150 050	DB	Corps zamac	1974 - 1997	Tender cabine
3085	231 - 03160-9	DB	Corps zamac	1973 - 1987	6 versions
3086	230 - 64041 et P8	SNCB	Corps zamac	1973 - 1981	6 versions ; dérivée de la 3098
3087	030T 3087	KLVM		1972 - 1992	
3089	231 031055 carénée rouge	DR	Châssis zamac, caisse plastique	1971 - 1989	6 versions
3090	030 3090	KLVM		1972 - 1979	5 versions
3091	231 - 18478 S 3/6 noire	DB	Corps zamac	1972 - 1973	Avec déflecteurs ; reprise de la 3086
3092	231 bavaroise S 3/6 verte	CF bavarois	Corps zamac	1974 - 1988	3 versions
3093	231 - 18 478 S 3/6 noire	DB	Corps zamac	1974 - 1988	Dérivée de la 3092
3094	231 - 031051	DB	Corps zamac	1970 - 1980	6 variantes
3095	130T 741070 et 130T 74701	DB	Caisse plastique	1968 - 1997	4 variantes
3096	141T 86173 et 141T 86128	DB	Caisse plastique	1971 - 1987	11 variantes, certaines avec Telex
3097	131 23014	DB	Tout zamac	1969 - 1970	Version simplifiée de la 3005 ; 2 variantes
3098	230 381807 type P8	DB	Corps zamac, tender plastique	1967 - 1982	5 versions ; déflecteurs horizontaux "baignoire"
3099	230 383553 type P8	DR	Corps zamac, tender plastique classique	1977 - 1995	4 versions ; déflecteurs verticaux ; dérivée de la 3098
3101	130 - 96.002	SNCB	Caisse plastique	1978	Dérivée de la 3095
3102	130+040 530001	DR	Corps zamac	1979 - 1988	Reproduction d'un projet de locomotive
3104	030T 89066	DB	Plastique	1980 - 1986	Modèle simplifié de diffusion
3106	232T 78355	DB	Corps zamac	1981 - 1991	9 versions
3151	1C2 Ee 3/6II brune	SBB CFF	Caisse plastique, châssis zamac	1979 - 1984	Porte frontale ; sera commercialisée en vert sans porte frontale en 1983 référence 3167
3152	BB 1605 type 16	SNCB	Caisse plastique	1980 - 1987	
3153	BB 120001-3 Beige/rouge	DB	Caisse plastique	1980 - 1993	7 versions
3154	BB 1141.02	ÖBB	Caisse plastique	1979	2 versions
3155	BB 111 136-8 Orange	DB	Caisse plastique	1979 - 1986	
3156	BB 140239-5 ivoire/bleue	DB	Caisse plastique	1980 - 1991	
3157	1C 160 001-4 Rouge	DB	Caisse plastique	1981 - 1990	



● La très belle et célèbre Crocodile 1CC1 13302 des chemins de fer suisses, fabriquée entre 1976 et 1981. Réf. 3056.



● Motrice 1C2 des chemins de fer helvétiques avec caisse en plastique et châssis en zamac. Fabriquée entre 1979 et 1984 sous la référence 3151, elle fut ensuite commercialisée en vert, à partir de 1983, avec la référence 3167.

Coffrets : percez le secret de leurs références

Magnifiques écrans rouges, les coffrets sont toujours décorés d'une illustration. Mais il faut savoir "décrypter" les références pour connaître ce qu'ils cachent.

Sachez tout d'abord que sur les premiers modèles, les deux premières lettres sont celles de la machine contenue.

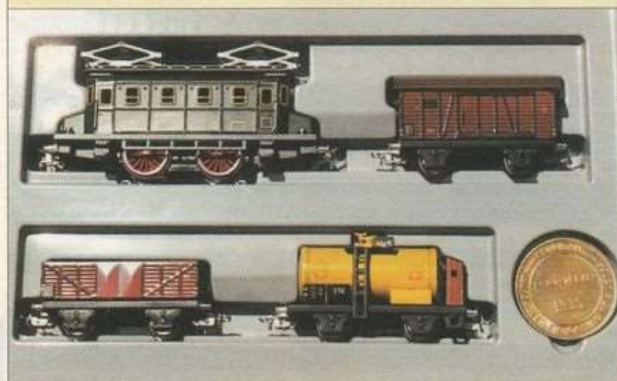
Après 1959, un nouveau système de référence est mis en place : réf. 3100 pour les voitures de voyageurs et 3200 pour les wagons de

marchandises. Les chiffres des dizaines reprennent les deux derniers de la locomotive : une façon simple d'identifier l'engin proposé dans le coffret.

Ainsi une boîte contenant un train de voyageurs et la machine 3005 sera numérotée 3105 et 3205 s'il s'agit d'une rame marchandises.

A partir de 1978, Märklin propose de nouvelles références.

Les coffrets consacrés aux locomotives portent alors le numéro 2600.



● Coffret de promotion référence 0050, réplique de modèles fabriqués en 1935.

FICHE PRATIQUE

Où les trouver

Compte tenu de leur importante diffusion, les séries 3000 se trouvent facilement. Les séries 800 se trouvent aussi aisément.

Commencez vos recherches par les petites annonces de *La Vie du Jouet* (rubrique 6 "Trains").

Ces séries sont également courantes dans les bourses d'échanges et chez les marchands spécialisés en trains miniatures ou en jouets.

Regardez aussi du côté des ventes aux enchères qui proposent très souvent des pièces intéressantes. Ne négligez pas les

brocantes qui permettent également de réaliser de très bonnes affaires.

Les séries 700 sont pratiquement introuvables en France. Vers 1960, le matériel allemand Märklin était très mal distribué en France et les quantités étaient contiguës.

Ces pièces se trouvent beaucoup plus facilement en Allemagne ou en Suisse.

Les bourses d'échanges suisses, par exemple, regorgent de séries en zamac mais souvent à des prix très élevés.

Budget

● Les locomotives type Crocodile CCS 800 peuvent se trouver entre 300 € et 760 € (2 000 F et 5 000 F) environ.

● Pour la série 3000 et plus particulièrement la locomotive 3013 BB SNCF, comptez entre 300 € et 450 € (2 000 F et 3 000 F) environ. Dans la même série de jouets, une machine comme la V 200 DB

(réf. 3021), avec les deux feux Deutsche Bundesbahn, coûte entre 100 € et 150 € (650 F et 1 000 F) environ. Misez sur la même fourchette de prix pour acquérir les références 3027 et 3030.

● Les machines de la série 700 sont presque introuvables sur le marché français et sont donc chères.