

## TGV Duplex V 150 Record de grande vitesse

Echelle HO Epoque VI



**Marque :**MARKLIN

**Référence :**MAR-37797

**Points de fidélité offerts :**700

**Prix :**695.00 €

### **Critères associés :**

*Echelle :* HO : 1/87

*Epoque :* Epoque VI

*Locomotive :* Automotrice\_3 rails

*Marque :* Marklin

*Système DC/AC :* AC

*Version :* Digital

### **Descriptif :**

TGV Duplex V 150 Record de grande vitesse

**Modèle réel :** TGV Duplex V 150 de la SNCF dans la version train automoteur à 5 éléments pour le record du monde le 03.04.07. 1 automotrice (TK2), 1 voiture intermédiaire (R8), 1 voiture centrale (R4), 1 voiture intermédiaire (R1), 1 automotrice (TK1). Avec double amortisseur de roulis sur les bogies, automotrice TK2 sans pantographe sur le toit, fenêtre du poste de conduite modifiée et capot monobloc. Automotrice TK1 équipée d'un seul pantographe. Numéro de train 4402. Etat de service 2007.

Highlights Train automoteur avec modifications de forme réalistes pour la marche du record mondial, le 03.04.07. Éclairage intérieur LED intégré de série. Avec décodeur numérique mfx+ et nombreuses fonctions d'exploitation et sonores. Les deux automotrices sont motorisées. TGV Duplex V 150, série mondialement limitée à 3 000 trains. Certificat d'authenticité numéroté fourni.

**Modèle réduit :** Les deux automotrices (TK1 et TK2) sont motorisées. Avec décodeur numérique mfx+ et nombreuses fonctions sonores. Position centrale du moteur régulé haute performance avec volant d'inertie dans les deux automotrices. Respectivement 4 essieux moteurs entraînés via arbre cardans. Bandages d'adhérence. Éclairage intérieur intégré de série. Fonction permanente du fanal à trois feux, des 2 feux rouges de fin de

convoi – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éclairage intérieur en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Sélection distincte du troisième feu frontal pour inversion des feux selon réglementation française possible en mode numérique (fonction lumineuse). Eclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges sans entretien (LED). Postes de conduite dans les automotrices avec aménagement intérieur. Mains montoirs en métal rapportées. Attelage fixe entre automotrices et voitures intermédiaires, avec attelages courts spéciaux et guide de coulisse. Guide de coulisse supplémentaire dans le bogie Jakobs. Alimentation en courant en fonction du sens de marche via la voiture motrice respectivement en tête. L'éclairage intérieur est alimenté via une ligne électrique continue dans tout le train. Automotrice (TK2) avec pantographes démontés, conformément au modèle réel. Automotrice (TK1) équipée d'un seul pantographe. Le pantographe n'a qu'une fonction mécanique (et non électrique). Reproduction à l'échelle d'où le rayon minimal d'inscription en courbe 360 mm (pour gabarit de libre passage dégagé). Le TGV Duplex V 150 est fourni avec certificat d'authenticité numéroté. Longueur approximative de la rame à 5 éléments : 125 cm.

**Série unique mondialement limitée à 3 000 trains.**

TGV© est une marque déposée par SNCF Mobilités. Tous droits réservés.

Vous trouverez ce le TGV Duplex V 150 en version pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22790.

Pour le trafic à grande vitesse entre Paris, l'est de la France (Strasbourg) et le sud de l'Allemagne, la SNCF fit l'acquisition du TGV Est (ou TGV POS pour les Allemands). Base préalable pour le TGV POS était tout d'abord la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse Strasbourg – Paris ainsi que sur l'équipement correspondant des engins pour les systèmes de courant et de signalisation en Allemagne et en Suisse. Le TGV POS ne représentait pas vraiment une génération d'engins de conception entièrement nouvelle. Il s'agissait plutôt d'un mélange de nouvelles motrices et de voitures intermédiaires du TGV Réseau. En termes de mécanique, les nouvelles motrices correspondaient largement à celles du TGV Thalys PBKA (Paris - Bruxelles - Cologne / Amsterdam). L'équipement électrique pour trois systèmes de courant (1,5 kV=, 25 kV/50 Hz et 15 kV/16? Hz) fut pour la première fois réalisé selon la technique asynchrone avec des moteurs asynchrones à courant triphasé commandés par IGBT Les voitures centrales provenaient du TGV Réseau. Toutefois largement modernisées dans les usines de Bismarck et mises au dernier niveau de la technique, elles se distinguent donc visiblement des autres générations de TGV. Furent acquises 19 unités parmi lesquelles le TGV 4402 faisait exception. Ses motrices furent sollicitées pour une tentative de record du monde, car après les records du TGV du 26 février 1981 (380 km/h) et du 18 mai 1990 (515,3 km/h), les Français voulaient avoir confirmation: Le 26 mars 2007, la SNCF et Alstom présentèrent au public le futur train record sous la désignation „V 150“ (= 150 m/s = 540 km/h). Il était composé des deux motrices du TGV POS et de trois voitures centrales modifiées à deux niveaux du type le plus récent. Cette fois les modifications se traduisaient par des bogies moteurs supplémentaires sous les voitures centrales afin d'accroître la puissance à 19 600 kW ainsi que de nouveaux rapports de transmission et diamètre des roues. La superstructure de la portion de ligne prévue pour le test sur la LGV Est fut renforcée dans les courbes et la tension de la caténaire passa de 25 kV à 31 kV. Le 3 avril 2007, vers midi, le „V 150“ établit finalement sur la LGV Est un nouveau et incroyable record mondial de vitesse pour les engins ferroviaires. En 13 minutes, l'unité atteignit la vitesse de pointe absolue de 574,8 km/h. Cette marche record fut retransmise en direct par plusieurs chaînes de télévision. La « fusée » noire et argent était accompagnée par un avion et des centaines de personnes acclamèrent le train lorsqu'il passa plusieurs ponts à sa vitesse maximale, à quelque 200 km à l'est de Paris. Alstom et SNCF n'avaient pas hésité à investir 30 millions d'euros au total pour cette marche record. Les deux motrices conservèrent pendant un certain temps leur décoration voyante de record mondial et, dans l'exploitation régulière, continuèrent ainsi d'attirer l'attention sur la vitesse record atteinte.

Control

Unit Mobile

Station Mobile

Station 2 Central

Station 1/2 Central

Station 3/2 Fanal . . . . . Eclairage intérieur . . . . . Bruit.loco.électr. . . . . Trompe . . . . . Commde directe . . . . .

Grincement de frein désactivé . . . . . Fonction d'éclairage . . . . . Sifflet de manœuvre . . . . . Sifflet du  
contrôleur . . . . . Fermeture des portes . . . . . Annonce en gare . . . . . Annonce en gare - F . . . . . Bruitage des  
pantographes . . . . . Sablage . . . . . Aérateurs . . . . . Echappement de l'air comprimé . . . . . Compresseur de  
frein . . . . . Annonce train . . . . . Annonce train . . . . . Annonce train . . . . . Annonce train . . . . . Annonce  
train . . . . . Cris de victoire . . . . . Annonce train . . . . . Annonce train . . . . .

[Lien vers la fiche du produit](#)