



1972 : MÄRKLIN LANCE L'ÉCHELLE Z

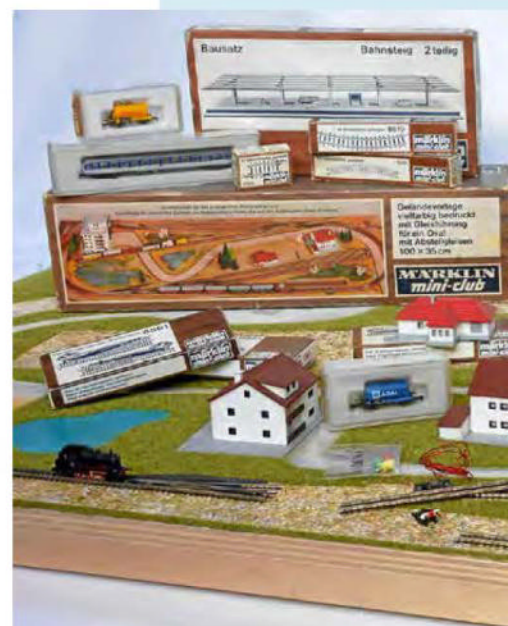
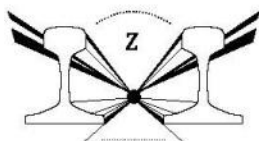
À l'occasion du développement de la gamme française Azar Models au 1/220, remontons le temps jusqu'en 1972 et le lancement par Märklin de l'échelle Z.

Texte et photos : François Robein (sauf mention contraire)



Avec le Mini-Club, de belles scènes sont possibles sur un tout petit espace. La rame Orient Express de 1988 est une bonne surprise, même si la Pacific Bavaroise n'est pas conforme.

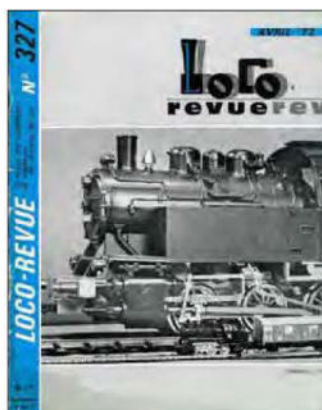
Sur cette photo, l'audace de Märklin, qui lance successivement trois échelles, entre 1969 et 1972 : de gauche à droite, le 1, le 0e, le H0 et le Z. Le 0e (Primex) disparaît dès 1973, mais les gammes I et Z perdurent.



L'année 1972 est le théâtre d'un coup de poker de la grande firme allemande Märklin qui, dans la course à la miniaturisation, propose un nouvel écartement, revendiquant le titre de « plus petit train miniature au monde ».

Märklin prend sa distances avec l'échelle N

La firme Arnold, de Nuremberg, lance en 1960 une série appelée Rapido 200, fonctionnant sur une voie de 9 mm d'écartement. Elle est censée être à l'échelle du 1/200, soit encore plus réduite que l'échelle TT. En 1961, Arnold reprend sa copie et adopte les caractéristiques de l'échelle N au 1/160 avec la marque Arnold Rapido. Les modèles sont encore approximatifs, mais le mouvement est lancé. L'échelle N est intégrée en 1963 aux Normes Européennes de Modélisme (NEM). Arnold Rapido entraîne rapidement dans son sillage d'autres fabricants vers le N, comme Trix (avec Minित्रix, gamme reprise aujourd'hui par Märklin), puis Lima ou Rivarossi. Très rapidement, le N prend son essor avec des atouts que le H0 n'offre pas toujours. Lors de l'IVA de 1965 (exposition internationale de transports de Munich) le réseau Arnold Rapido impressionne. Un plateau de 6 x 1,50 m dispose de 150 m de voie et d'une circulation ininterrompue de 17 convois. On entre dans une nouvelle dimension. On s'attend à ce que la doyenne des marques, Märklin, suive le mouvement. Dès 1962, elle étudie cette possibilité, et elle est quasi prête à sa commercialisation, deux ans plus tard. Mais, coup de théâtre, elle annonce renoncer à l'échelle N, officiellement dans une publicité de la revue Miniaturbahnen, en 1968.



Naissance du plus petit train électrique au monde

Quelles sont les raisons qui poussent alors la firme de Göppingen à concevoir une échelle totalement inédite, plutôt que de se consacrer au N, comme tout le monde ? Une étude de marché montre la faible part potentielle de cet écartement, entre 13 et 15 % du marché. Et, comme plusieurs fabricants sont déjà sur ce secteur, il est décidé de se démarquer. L'étude d'une échelle plus petite est entamée. Elle se concrétise en 1972 par la naissance du Z. Cette dernière lettre de l'alphabet est adoptée pour bien marquer le fait que l'on ne pourra pas faire plus petit (le 1/450 viendra pourtant plus tard, NDLR). L'écartement adopté est de 6,5 mm, et l'échelle du 1/220. Tel le Ruban Bleu, Märklin peut ainsi reprendre à son compte le titre honorifique de « plus petit train électrique au monde ». Elle espère que ce petit train sera adopté par les modélistes au titre d'un divertissement en marge d'une autre échelle. L'effet cadeau est aussi recherché. La clientèle féminine est également visée, ces trains s'apparentent à des bijoux.

Les extrêmes selon Märklin (du I au Z) à la une de Loco Revue d'avril 1972 dans lequel « Le plus petit chemin de fer électrique du monde » est passé au banc d'essai.

Un lancement bien orchestré pour assurer l'avenir

Le secret ayant été bien gardé, la surprise au salon de Nuremberg 1972 est totale. Le nouvel écartement fait l'effet d'une bombe. Le tout premier réseau présenté par l'usine à la foire de Nuremberg est déjà très complet et correctement décoré. Mais, si la prouesse technique est reconnue, ce scoop ne plait pas à tout le monde. Les détaillants ont déjà de nombreux écartements à gérer et proposer un nouvel assortiment ne les enthousiasme guère. Les constructeurs concurrents y voient un coup porté à l'échelle N. Il y a aussi du scepticisme ; Existe-t-il une clientèle suffisante ? Les fabricants d'accessoires vont-ils suivre ? Une remarquable opération de promotion est lancée, avec une distribution aux détaillants d'une série spéciale de locomotives BR 89 avec superstructure en or. En Allemagne, un concours est organisé à l'automne 1972, avec un questionnaire à découper dans les principaux journaux du pays. Il s'agit de deviner la taille d'une locomotive (la 030 T BR89). Le



Un beau cadeau surprise aux revendeurs pour le lancement du Mini-Club : la BR 89 version or.



Dès 1972, Märklin offre tout pour que l'amateur puisse constituer son premier réseau. Les emballages façon bois de teck distinguent les articles Z du H0.



UN PREMIER RÉSEAU HISTORIQUE PRÉSENTÉ EN PAGE CENTRALE DU CATALOGUE Z, CELUI DU STAND MÄRKLIN À NUREMBERG 1972.

premier prix est une Ford Consul, le second un voyage d'une valeur de 5000 DM et il y a mille autres prix. Quelle belle époque ! Il faut un certain goût du risque et de solides capitaux pour développer un nouvel écartement. Mais Märklin ne se lance sans doute pas à l'aveuglette dans l'aventure sans s'appuyer sur une solide étude de marché. La gamme offerte dès le départ, en 1972, tend à confirmer que ce n'est pas qu'un ballon d'essai. En effet, plus de 50 références sont présentées cette première année. Et pour une nouvelle échelle, beaucoup d'amateurs, dont je faisais partie, vont se sentir une âme de pionnier et se lancer à sa conquête, le challenge étant de maîtriser le plus petit train électrique du monde.

Un premier choix d'engins moteurs qui épaté

D'emblée, quatre engins moteur sont proposés dès 1972, dont deux micro-engins, de moins de 49 mm de longueur : la 030T BR 89 et le diesel de manœuvre série 260. Cela reste de nos jours les plus petites locomotives de Märklin en Z. La BB diesel série 216 et la modèle phare, la Pacific 231 série 03, complètent l'offre. Tous les châssis sont en zamac pour une question de poids. La miniaturisation des moteurs est un autre élément clé pour une si petite échelle. Les ingénieurs de Märklin se sont surpassés, les engins fonctionnent à merveille. Cette qualité mécanique fera que l'amateur que je suis, habitué aux caprices de fonctionnement du Jouef H0 de l'époque, adoptera en 1978 cette échelle Z après avoir testé un premier coffret doté de la petite 030 T. ►



L'offre initiale de matériel traction en 1972. Comparaison des boîtes de 1972 à gauche avec la nouvelle boîte et le logo de 1976.



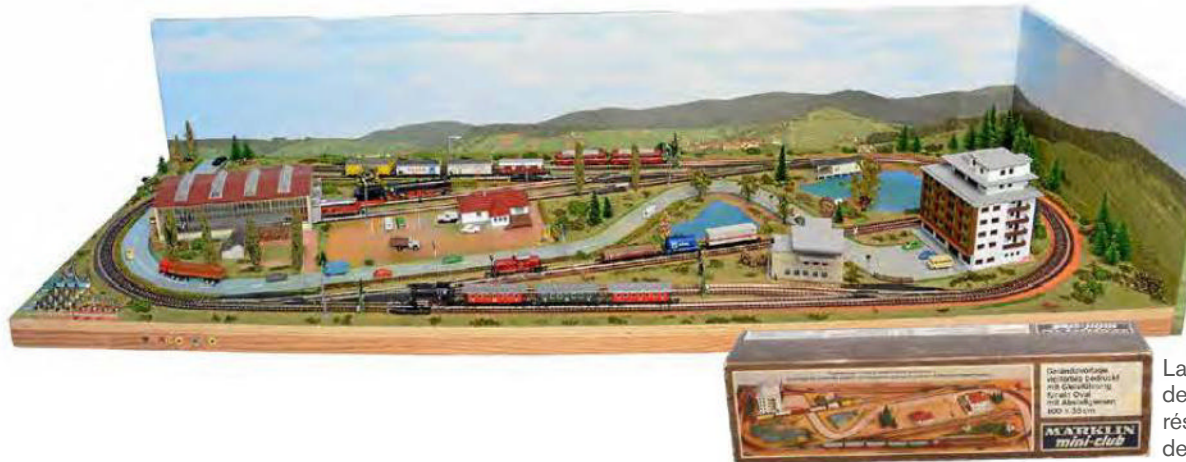
Märklin développe des micromoteurs à trois pôles de 12 x 9,1 mm. L'entraxe des essieux du diesel est respecté, nécessitant un châssis différent.



LES INSCRIPTIONS SONT D'UNE INCROYABLE FINESSE, LISIBLES UNIQUEMENT À LA LOUPE.



Sur le réseau Mini-Club 1972, le tableau de commande pour six aiguilles, sept signaux, quatre éléments dételeurs, les portes de la remise et l'éclairage.



La gamme initiale de 1972 propose un réseau Mini-Club de 100 x 35 cm.

Un matériel roulant détaillé et à l'échelle

Le matériel remorqué est à la hauteur de l'exploit, notamment pour les inscriptions. Chaque mot est lisible à la loupe. Les attelages sont inédits. On peut leur reprocher leur taille, mais ils fonctionnent sans problème avec des wagons dont le poids peut descendre à 3 g. Le comportement au roulement du matériel est excellent. Pour les voitures, reproduites à l'échelle exacte, quatre modèles sont proposés, disponibles en deux décorations dont les nouvelles teintes dites « pop » expérimentales à la DB au début des années 70.

Une voie inspirée de la voie K

La voie à l'échelle Z est très inspirée des voies I et K sorties en Ho par Märklin à la même époque. L'écartement de 6,5 mm correspond à de la voie métrique à l'échelle N. Cette caractéristique sera beaucoup utilisée ensuite par les modélistes. La largeur du champignon est très en dehors de l'échelle, de manière à assurer une surface de captage du courant suffisante. L'éclissage classique est renforcé d'un système de verrouillage par encliquetage sur les traverses. Les aiguillages possèdent des moteurs extra-plats et un faible angle de déviation de 13°. Des lamelles de contact, au fond de la pointe de cœur, assurent la continuité électrique.

Une gamme d'accessoires pour les pionniers du Z

Se retrouver hors échelle normalisée imposait à Märklin de créer d'un seul coup tout un système intégrant les éléments de décor. Les kits plastique de bâtiment constituent une technique entièrement nouvelle pour le fabricant, et ce sont aussi les premiers kits d'une si petite taille. La grande firme de Göppingen s'en sort bien, avec quelques innovations à la clé. Pour inciter l'amateur à se lancer dans la nouvelle échelle, Märklin va encore plus loin, en proposant deux tapis de réseaux complets, inaugurant un principe du Toporama, un système créé en 1971 par Busch en collaboration avec Vollmer. Le catalogue 1972 propose même les réseaux montés avec la voie installée en usine. Ils ne survivront qu'une année, sans doute étaient-ils trop chers pour les amateurs.

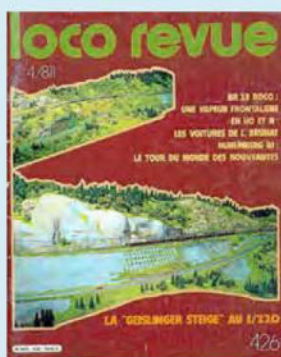
Une échelle qui révèle ses atouts propres

Au départ, le Z se cantonne à des réseaux gadgets, dans une valise ou sur une surface très réduite. Les modèles à cette échelle n'ont pas la présence de ceux en Ho, mais l'atout est ailleurs. C'est le modéliste allemand Bernhard Stein qui va vraiment la mettre en valeur pour la première fois. Il séduit en reproduisant la rampe du Geislinger Steige,

sur la ligne Stuttgart-Ulm. Ce réseau fait l'admiration des visiteurs du stand Märklin, à Nuremberg en 1981, et est décrit dans *Loco-Revue* 426.

Le Z a fait son chemin jusqu'à nos jours, et après ?

Si certains disaient en 1972 « grâce au Z, le N à dorénavant son TT » évoquant l'échec d'un écartement qui ne se démarquait pas assez du HO, l'avenir leur donnera tort. Le Z est toujours bien présent 52 ans après, même si aucun autre constructeur européen de matériel roulant n'a suivi (sans doute échaudé par un certain dénigrement du N). En Amérique en revanche, il y aura du répondant avec Micro-Trains Line ou American Z line. Les fabricants d'accessoires vont rapidement suivre. En France, comme le N, l'échelle du 1/220 rencontre quelques difficultés à s'implanter. Il y a bien l'artisan Stéphane Levaux, avec sa marque Mistral, qui propose une CC 7100 sur la base d'un châssis moteur Märklin (aucun rapport avec Mistral Train Models d'aujourd'hui, NDLR). Le Miniclub servira aussi de base à une gamme Nm avec des caisses en résine de Mistral ou de l'AFAN. Avec Azar, un vent de renouveau souffle désormais sur le Z français. Riche d'une déjà longue histoire, le 1/220 a donc aussi de beaux jours devant lui. ■



L'échelle Z permet de reproduire des sections de ligne comme la Geislinger Steige. Ce réseau du modéliste Bernhard Stein D, est décrit dans LR d'avril 1981.

L'esprit pionnier poussera François Robein, auteur de cet article, à construire son réseau Z français en 1984 (voir LR 771). Des grands faisceaux de voie sur 2,40 m.



Les excellentes mécaniques Mini-Club ont servi de base à la naissance du Nm, dans les années 80, avec les modèles artisanaux de l'AFAN ou de Mistral (collection Bernard Junk).



Jusqu'en 2024, pour un réseau français il fallait construire ses wagons. Pour plus de réalisme les attelages Micro-Trains Line sont adaptables aux châssis Märklin.



Märklin propose aux amateurs français une 150 Y en 1997, puis une 232 TC, en 2002, qui restent des modèles francisés. Le Picasso est construit sur un châssis Märklin, à quand le même modèle dans la gamme Azar ?