

Faszination Modelleisenbahn



Liebe Märklin Freunde,

wir freuen uns sehr, Ihnen hiermit unseren Märklin Neuheitenprospekt 2010 zu überreichen. Auf den nächsten 180 Seiten präsentieren wir Ihnen Neuheiten, die Sie sicherlich ebenso begeistern werden wie uns.

Ein Jubiläum löst das nächste ab, und so feiern wir in diesem Jahr, nach „150 Jahre Märklin“ in 2009, 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland sowie 75 Jahre Spur H0.

Am 7. Dezember 2010 ist es genau 175 Jahre her, dass der dampfgetriebene „Adler“ erstmals die Strecke zwischen Nürnberg und Fürth passierte. Dieses historische und internationale Ereignis wird 2010 unter dem Leitmotiv „Industrialisierung und Fortschritt“ mit einem riesigen Fest in Nürnberg gefeiert. Anlässlich dieses Jubiläums haben wir für 2010 nicht nur den Adler, sondern viele weitere einzigartige Modelle mit eisenbahnhistorischer Relevanz geschaffen. Diese sind mit dem Jubiläumslogo der DB gekennzeichnet.

Im Jahr 1935 präsentierte Märklin auf der Leipziger Messe die sogenannte „Tischbahn“ in der Baugröße „00“ (später „Halb-Null“ genannt). Der kleinste übliche Radius dieser Spur beträgt 360 mm und macht es somit möglich, auf einem Standardtisch (120 cm lang und 80 cm breit) aufgebaut zu werden. Der deutlich geringere Platzbedarf bei einem dennoch hohen Maß an Vorbildtreue führte dazu, dass die Spur H0 über die letzten 75 Jahre sich einer immer größeren Beliebtheit erfreute und heute mit 70% Markt-

anteil die bedeutendste Spurweite ist. Unser „75 Jahre H0“ Logo kennzeichnet die Märklin Neuheiten zu diesem Jubiläum.

Das Vorbild eines unserer Neuheiten-Modelle feiert 2010 ebenfalls Jubiläum. Der elektrische Aussichtstriebwagen BR 491, auch „Gläserner Zug“ genannt, wird in diesem Jahr 75 Jahre alt. Bis zu seinem Unfall am 12.12.95 in Garmisch-Partenkirchen galt der „Gläserne Zug“ als sehr beliebtes Fahrzeug für Sonderfahrten.

Unsere Hobby-Sortimente und Märklin Toys für den preiswerten Einstieg in das Modellbahn-Hobby sind wie gewohnt mit einer blauen Fläche am unteren Seitenrand gekennzeichnet.

Neben den neuen Modellen für Spur H0 halten wir auch faszinierende Neuheiten in Spur Z für Sie bereit und auch die Fans der Königsspur (Spur 1) kommen nicht zu kurz.

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, Märklin-Insider zu werden? Unsere Märklin Insider können sich in diesem Jahr nämlich wieder exklusiv über 3 Modelle freuen:

Die Schnellzuglokomotive 03.10 der Deutschen Bundesbahn steht Liebhabern der Spur H0 und den Spur Z-Fans eine Neukonstruktion der V 200 zur Verfügung. Eine Dampflokomotive der BR 58 mit dreiachsiger Tender wird in Spur 1 aufgelegt. Machen Sie sich jetzt ihr eigenes Bild und entdecken Sie Ihre und unsere Neuheiten 2010.

Ihr Märklin Team.



Seite

MHI Exklusiv 1/2010 2 – 8

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland **Stromlinien-Dampflokomotive** 8

Märklin H0 9 – 133

Hobby-Programm 10 – 25, 99, 114 – 115, 119

Insider-Modelle 2010 46 – 49

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

- Schienenzeppelin** 34
- Tenderlokomotive Gt 2 x 4/4** 35
- Elektrolokomotive E 19** 36
- Diesel-Triebwagenzug VT 08.5** 44
- Diesellokomotive V 140 001** 57
- Aussichtstriebwagen BR 491** 60
- Elektrolokomotive 120.0** 66
- Der legendäre „Adler“** 84

H0 75 JAHRE

- Diesellokomotive V 200** 38
- „Tin-Plate“-Personenwagen** 39

Märklin Z 134 – 151

Insider-Modell 2010 140 – 141

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

- Diesel-Triebwagenzug VT 08.5** 136
- Propellertriebwagen Schienenzeppelin** 137
- Dieseltriebzug „Mediolanum“** 144

Märklin 1 152 – 173

Insider-Modell 2010 158

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

- Der legendäre „Adler“** 156
- Elektrolokomotive E 103** 163

Märklin-Insider-Club 174

Museumswagen 176 – 177

Artikelnummernverzeichnis 180

Einmalige Serien 2010

Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahn-Fachhändler in Deutschland (MHI).

Seit 1990 fördert die MHI ihre Mitglieder mit einmaligen Sonderserien, welche ausschließlich über Fachhändler dieser Gemeinschaft zu erwerben sind.

MHI-Sonderproduktionen sind innovative Produkte mit besonderer Differenzierung in Farbgebung, Bedruckung und technischer Ausstattung für den Profi-Bereich oder auch Replikate aus früheren Märklin-Zeiten.

MHI-Produkte werden ausschließlich in einmaligen Serien hergestellt und sind nur in begrenzten Stückzahlen verfügbar.

Die Händler unserer Vereinigung zeichnen sich insbesondere durch die Führung des Märklin-Gesamtprogramms, sowie durch besondere Qualifikation in Beratung und Service aus.

MHI-Händler in Ihrer Nähe finden Sie im Internet unter www.maerklin-partner.de



EXCLUSIV

1/2010

© Gebr. Märklin & Cie GmbH – Alle Rechte vorbehalten



Güterzugverkehr mit BR 45

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

HIGHLIGHTS

- Rote Radreifen.
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker-Motor.
- Lichtfunktionen: Spitzensignal, Feuerbüchse.
- Soundfunktionen: Dampflokom-Geräusch von 3 Zylindern, Pfliffe, Bremsen, Luft, Dampf, Kohle...



37453 Schwere Dampflokomotive mit Schlepptender.
Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 45 der Deutschen Reichsbahn (DRB).

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel eingebaut. 5 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Spitzensignal und Rauchsatz-Kontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dampflokom-Fahrgeräusch und Lokpfliff sowie Anfahr- und Bremsverzögerung. Flackern in der Feuerbüchse und weitere Betriebsgeräusche mit Systems schaltbar. Tender aus Metall mit Kurzkupplung zur Lokomotive. Nachbildung des Innenzylinders. Zahlreiche separat angesetzte Leitungen und Griffstangen. Länge über Puffer 29,5 cm.

Einmalige Serie.

Die Fahrzeuge der Baureihe 45 waren die stärksten Dampflokomotiven, die in Deutschland zum Einsatz gekommen sind.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Lokpfliff		x	x	x
Dampflokom-Fahrgeräusch		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Luftpumpe			x	x
Feuerbüchsenflackern			x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Rangierpfliff			x	x
Dampf ablassen				x
Kohle schaufeln				x
Schüttelrost				x



Einmalige Serien 2010.

© Gebr. Märklin & Cie GmbH – Alle Rechte vorbehalten



46094 Güterwagen-Set.

Vorbild: 6 unterschiedliche Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (DRB). 1 gedeckter Güterwagen Oppeln (Bauart Ghs ohne Bremserhaus/Bremserbühne), 1 gedeckter Güterwagen Oppeln (Bauart Ghs mit Bremserhaus), 1 Einheitsleichtkesselwagen, 1 Säuretopfwagen,

1 gedeckter Güterwagen Kassel (Bauart Gr mit Bremserhaus) und ein offener Güterwagen Breslau (Bauart Om, unbeladen).

Modell: 6 unterschiedliche Güterwagen zur authentischen Nachbildung eines Güterzuges in Epoche II. Alle Wagen einzeln verpackt.

Gesamtlänge über Puffer 69,8 cm. Gleichstromradsatz Tankwagen 4 x 32376004, sonst 2 x 700580.

Einmalige Serie.

Zu diesem Set passt ideal das Modell der Baureihe 45, das Sie unter der Artikelnummer 37453 finden.



46094

37453

Schwere Ladung

HIGHLIGHTS

- Verschiedene Betriebsnummern.
- Jeder Wagen einzeln verpackt.



46542 Kesselwagen-Set.

Vorbild: 6 unterschiedliche Kesselwagen der GATX Rail Germany GmbH, Hamburg. Wagen mit unisoliertem Kessel und stirnseitigem Aufstieg. Bauart „Zans“. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Detaillierte Fahrgestelle mit durchbrochenem Rahmen. Eckige Puffer. Drehgestelle Bauart Y 25 geschweißt. Angesetzte Einzelheiten. Alle Wagen einzeln verpackt.

Länge über Puffer je Wagen 18,0 cm.
Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Einmalige Serie.



 Einmalige Serien 2010.

© Gebr. Märklin & Cie GmbH – Alle Rechte vorbehalten

HIGHLIGHTS

- Metallaufbau.
- Detaillierte Ausführung.
- Authentische Lackierung.
- Feine Beschriftungen.



48739 Bundeswehr: Bahntransport mit 2 Kampfpanzern „Leopard 2“ A1.

Vorbild: 2 Schwerlastwagen Rlmmps 650 der Deutschen Bundeswehr, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Panzerfahrzeuge „Leopard 2“ A1 der Deutschen Bundeswehr.

Modell: Rahmen des Wagens aus Metall. Gesamtlänge über Puffer 49,6 cm.

Ladehalterung. Metall-Modelle des Militärfahrzeuges mit detaillierter Wanne, Aufbau und Ketteneinheiten aus Metall. Weitere Komponenten aus detaillierten Kunststoffteilen. Turm und Waffe beweglich. Angesetzte Einzelheiten. Authentische Lackierung. Unterschiedliche Kennzeichen beschriftet.

Länge ca. 8,9 cm, mit Kanone ca. 11,0 cm. Gleichstromradsätze 8 x 700580.



Schnellzug in Mini-Club

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung.
- Lokomotive mit Metallaufbau.



88106 Stromlinien-Dampflokomotive.
Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 05 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Hochgeschwindigkeitsausrüstung mit Stromlinien-Verkleidung.
Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Alle 3 Kuppelachsen angetrieben.
Länge über Puffer 116 mm.

Einmalige Serie der Märklin Händler Initiative.

Die passenden Schnellzugwagen der Epoche II enthält das Set 87106.



87106 Set mit 5 Schnellzugwagen.
Vorbild: Schürzenwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). 1 Sitzwagen: 1./2./3. Klasse ABC4ü-39, 2 Sitzwagen 3. Klasse C4ü-38 sowie 1 Speisewagen WR4ü-39 und 1 Postwagen Post4ü/21,6.
Modell: Wagen in spezieller Gestaltung, einzeln nicht erhältlich.
Gesamtlänge über Puffer 520 mm.

Einmalige Serie der Märklin Händler Initiative.

Die windschnittigen Schürzenwagen bilden den passenden Zug zur Stromlinienlokomotive 88106.



87106

88106

mini-club  Einmalige Serien 2010.

Märklin H0 steht für Robustheit, Detailreichtum, ein klares Digitalsystem und ein hohes Maß an Vorbildtreue. Und das seit nunmehr 75 Jahren. H0 feiert im Jahr 2010 Geburtstag! Von der Spur 0 auf die Hälfte „geschrumpft“ auf die Spur Halb 0 (H0) wurde diese „Märklin Tischbahn“ das erste Mal auf der Leipziger Herbstmesse im Jahr 1935 vorgestellt. Sie hatte das richtige Maß für so manchen Familientisch. In unserem Neuheitenprospekt werden wir Ihnen für 2010 wieder viele neue Modelle dieser „Tischbahn“ vorstellen und damit das Märklin H0 Sortiment um einige „Juwelen“ erweitern. Allen voran seien 2 Produkte erwähnt, die in diesem Katalog mit dem 75-Jahre-Logo ausgezeichnet sind und die sich wunderbar ergänzen:
Die dieselhydraulische Lokomotive der Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn (DB) ist eine Wiederauflage eines Märklin Klassikers. Zu der Lok in altroter Ursprungsfarbgebung, die den Betriebszustand Ende der 1950er-Jahre widerspiegelt, passen die „Tin Plate“ Personenwagen aus dem neuen Display 00796. In dieser Kombination lässt sich ein internationaler Personenzug bilden.

Als komplette Neukonstruktion erscheint exklusiv für Insider-Mitglieder die Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn sowie ein dazu passendes 6-teiliges Schnellzugwagen-Set. Damit lässt sich der authentische D-Zug D 265 Basel SBB – via Wuppertal, Hagen nachbilden. Alle Insider-Mitglieder können sich auf ein tolles Gespann freuen. Schließlich steht ein weiteres eisenbahnhistorisches Ereignis im Mittelpunkt des Interesses: „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.
Am 7. Dezember 1835 fuhr der „Adler“ – die erste Eisenbahn in Deutschland – die Strecke zwischen Fürth und Nürnberg zum ersten Mal. Der Adler – benannt nach dem Wappentier des Kaisers – bewährte sich von der ersten Stunde an. Erst nach 22 erfolgreichen Betriebsjahren erfolgte 1857 die Ausmusterung. Das Modell des „Adlers“ mit vorbildgerechten Detailänderungen an Lok und Wagen erscheint in einer einmaligen Auflage und wird in einer repräsentativen Sammlerkassette aus Holz geliefert. In Schwachlastzeiten gilt es rationeller zu wirtschaften. Aus diesem Grunde wurde der

Dampftriebwagen Bauart Kittel CidT Ende des 19. Jahrhunderts für die Badischen Staatseisenbahnen gebaut. Das Modell zeichnet sich durch Formänderungen wie beispielsweise zusätzliche Stangenpuffer aus.
Ende der 1930er-Jahre wuchs der Bedarf nach schnellfahrenden Lokomotiven. Die DRG lies mit der BR 01.10 eine dreizylindrige Stromlinien-Pazifik mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickeln und gab davon dann 1.000 Stück in Auftrag. Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die Produktion jedoch bereits nach 55 Exemplaren eingestellt. Später durften diese 55 Maschinen noch bis Ende 1956 Ihren Dienst verrichten. Das Modell der Schlepptender-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01.10 ist der fünfte und damit letzte Teil der „Carl-Bellingrodt-Edition“, die Märklin zu Ehren des unvergessenen Eisenbahnfoto-Pioniers auflegte. Es spiegelt den Betriebszustand um 1954-1955 wieder. Der legendäre „Gläserne Zug“ wird 75 Jahre alt. Anlass für ein Modell dieser Bahnrarität, der ein tragisches Unglück ein Ende setzte. Die besondere Konstruktion mit den großen Fensterflächen brachte dem Zug seinen

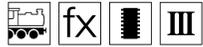
Namen ein. Auch das Modell verfügt über eingesetzte Panorama-Fenster.
Mit der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland verbindet der TGV P.O.S.* die französische Hauptstadt mit Stuttgart über Straßburg und Karlsruhe. Einmal täglich fährt der Zug die längere Strecke über Ulm und Augsburg nach München. Den TGV wollten wir Ihnen nicht im Modell vorenthalten und so gibt es diesen als komplette Neukonstruktion. Wie das Vorbild ist das Modell auf eine zehnteilige Einheit erweiterbar. Hereinspaziert, heißt es wieder im Circus Mondolino. Für alle Zirkusfans gibt es 2 neue Ergänzungssets. Ein Messerwerfer mit Drehscheibe und eine Musikbox, mit der sich Geräusche wie in einem echten Zirkus abspielen lassen.

Und nun „Vorhang auf“ für die H0 Neuheiten 2010...

Baugröße H0
Spurweite 16,5 mm
Maßstab 1:87

SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF.
TGV® ist Eigentum der SNCF.
Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.
* Sous réserve d'obtention de la licence.

Mein Start mit Märklin



Der klassische Dampfzug-Betrieb zählte bei der Deutschen Bundesbahn bis in die 1970er-Jahre noch zu den unentbehrlichen Traktionsleistungen. Die schweren Maschinen verbreiteten mit ihrer beeindruckenden Geräuschkulisse, faszinierenden Triebwerks-Bewegungen sowie den kraftvoll ausgestoßenen Dampf Wolken eine unvergleichliche Atmosphäre. Die Dampf-Güterzug-Startpackung „Mein Start mit Märklin“ vermittelt im Modell einen lebendigen Eindruck dieser unvergessenen Ära.

29163 Startpackung „Mein Start mit Märklin“. 230 Volt.
Vorbild: Tenderlokomotive Baureihe 89.3 der Deutschen Bundesbahn (DB). Offener Güterwagen El-u 061 der Deutschen Bundesbahn (DB) und ein Privat-Kühlwagen Ichus-u 377 (eingestellt bei der DB).

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder. 1 Achse angetrieben, Haftreifen. Kupplungshaken. 1 offener Güterwagen und 1 Kühlwagen, jeweils mit Relex-Kupplungen. Länge des Zuges 33,8 cm.

Inhalt: 12 gebogene Gleise 24130, 2 gerade Gleise 24172, 1 gerades Gleis 24188, 1 Basisstation 24089, 1 Schaltnetzteil 230 V/36 VA und ein kabelloses Infrarot-Steuergerät. Erweiterungsmöglichkeiten mit den C-Gleis-Ergänzungspackungen und dem gesamten C-Gleis-Programm.

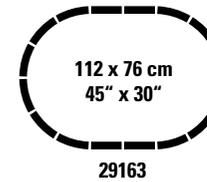
Zur Zug-Ergänzung passen nahezu alle aktuellen Epoche-III-Modellwaggons nach Vorbildern mittel-europäischer Bahnbetreiber.



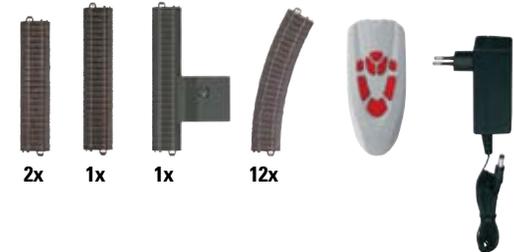
HIGHLIGHTS

- Digitales IR-Steuergerät zur Ansteuerung von bis zu 4 Zügen.
- Freie Beweglichkeit rund um die Anlage durch das kabellose IR-Steuergerät.
- Aufbaufreundliche C-Gleis-Anlage.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Direktsteuerung		x	x	x



29163





Digital-Startpackung „Güterzug“

HIGHLIGHTS

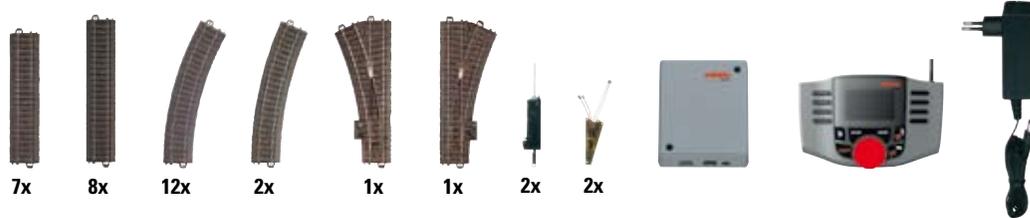
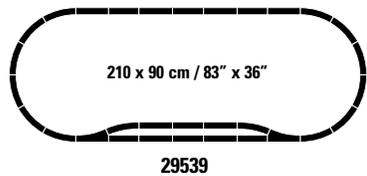
- Neue Mobile Station inklusive vorprogrammierter Lokkarte.
- Stellen der bereits digitalisierten Weichen per Mobile Station möglich.
- Typische Zugzusammenstellung der Epoche III.



29539 Digital-Startpackung „Güterzug“. 230 Volt.
Vorbild: Dampflokotive Baureihe 81 und 5 Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB).
Modell: Lokomotive in Metallausführung, mit Digital-Decoder und Spezialmotor. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. 1 gedeckter Güterwagen, 1 Rungenwagen, 1 offener Güterwagen, 1 Kesselwagen und 1 Bierwagen. Relex-Kupplungen. Länge des Zuges 72,7 cm.

Inhalt: 12 gebogene Gleise 24130, 8 gerade Gleise 24188, 7 gerade Gleise 24172, 2 gebogene Gleise 24224 und 1 Paar Weichen 24611 und 24612. Die Weichen sind bereits mit Weichendecodern und Weichenantrieben ausgestattet. Gleisanschlussbox. Schaltnetzteil 230 V/36 VA. Mobile Station mit Lokkarte. Illustriertes Spielbuch mit vielen Tipps und Anregungen. Erweiterungsmöglichkeiten mit den C-Gleis-Ergänzungspackungen und mit dem gesamten C-Gleis-Programm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

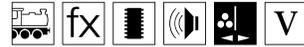




Digital-Startpackung „ICE 2“

HIGHLIGHTS

- Neue Mobile Station inklusive vorprogrammierter Lokkarte.
- Stellen der bereits digitalisierten Weichen per Mobile Station möglich.
- Mit Signalhorn und Bahnhoftsansage.



29791 Digital-Startpackung „ICE 2“. 230 Volt.

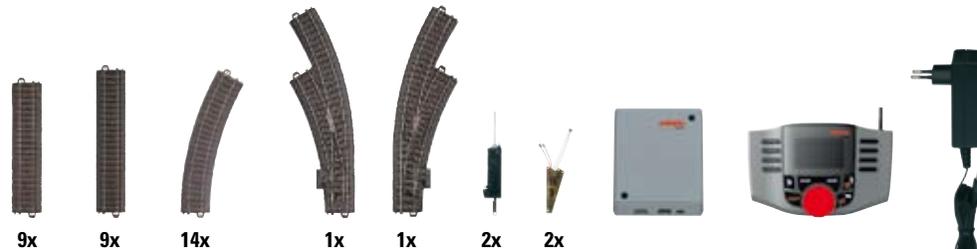
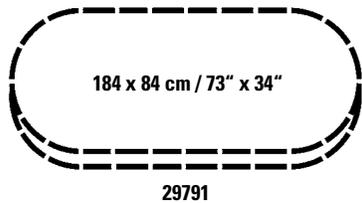
Vorbild: InterCity Express Baureihe 402 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Vierteilige Zuggarnitur: Triebkopf, Großraumwagen 1. Klasse, BordRestaurant und Steuerwagen 2. Klasse.

Modell: Triebkopf mit Digital-Decoder und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Spezialmotor. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital am Triebkopf schaltbar (Steuerwagen immer an). Dachstromabnehmer mechanisch funktionsfähig.

Zuglänge 102,7 cm.

Inhalt: 14 gebogene Gleise 24130, 9 gerade Gleise 24188, 9 gerade Gleise 24172 und 1 Paar Bogenweichen 24671 und 24672. Die Weichen sind bereits mit Weichen-decodern und Weichenantrieben ausgestattet. Gleisanschlussbox. Schaltnetzteil 230 V/36 VA. Mobile Station mit Lokkarte. Illustriertes Spielbuch mit vielen Tipps und Anregungen. Erweiterungsmöglichkeiten mit den C-Gleis-Ergänzungspackungen und mit dem gesamten C-Gleis-Programm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Bahnhoftsansage		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x





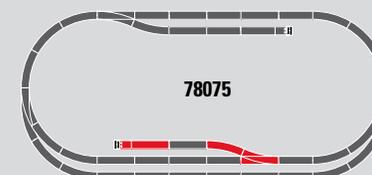
HIGHLIGHTS

- Einbau ohne Spezialkenntnisse möglich.
- Ausbau des Gleisbildes und Digitalisierung der Weichen – alles in einer Packung.

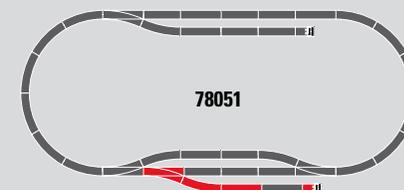
78075 Ergänzungspackung „Magnetartikel“.

Inhalt: 4 Weichen-Decoder und 4 elektrische Weichenantriebe für das C-Gleis. 1 gerades Gleis 24188, 1 gebogenes Gleis 24224, 1 Weiche rechts 24612 und ein Prellbock 24977. Aufbau- und Anschlussanleitung liegt bei.

Die Ergänzungspackung eignet sich ideal zum Ausbau der früheren Startpackungen 29756, 29532, 29476, 29481, 29010, 29151, 29490, 29181 und 29757.



78075



78051



1x



1x



1x



1x



4x



4x

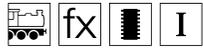
Flinker Nebenbahn-Zubringer

Tenderloks sollten wenig Brennstoff verbrauchen und auch gering belastbare Nebenstrecken in beiden Richtungen ohne Lok-Drehmanöver befahren können. Deshalb waren solche wendige, universell verwendbare Maschinen früher insbesondere für Kurzstrecken-Zubringerdienste und Rangieraufgaben unentbehrlich. Außerdem zielte ihre Konzeption auf möglichst

einfache Bedienung bei geringem Wartungs- und Reparaturaufwand. Eine Reihe der oft in schmucker Länderbahn-Farbgebung gehaltenen Maschinen überlebte bei Privat- und Werksbahnen sowie durch das Engagement von Eisenbahnliebhabern teils bis heute. So zählen solche liebenswerten Oldtimer inzwischen zum Fahrzeugbestand von manchem Eisenbahnmuseum.

HIGHLIGHTS

- Eingebauter Digital-Decoder.
- Neukonstruiertes, preiswertes Einsteigermodell.



36140 Tenderlokomotive.

Vorbild: Tenderlokomotive Klasse T3 der württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.).

Modell: Mit Digital-Decoder. 1 Achse angetrieben. Haftreifen. Kupplungshaken. Länge über Puffer 10,8 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Direktsteuerung		x	x	x



HIGHLIGHTS

- Typische Zugzusammenstellung der Epoche III.
- Lokomotive mit Digital-Decoder und Rauchsatzkontakt.



26564 Zugpackung „BR 24 + Umbauwagen“.
Vorbild: Mehrzweck-Lokomotive Baureihe 24 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Wagner-Windleitblechen. 1 Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yge und 2. Klasse B3yge und 1 Umbauwagen 2. Klasse B4yge.
Modell: Lokomotive in Metallausführung, mit Digital-Decoder, Spezialmotor und Rauchsatzkontakt. Alle Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Alle Wagen mit Inneneinrichtung. Das Umbauwagen-Paar ist fest miteinander gekuppelt.
 Gesamtlänge über Puffer 72,3 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Tenderlokomotive BR 74

HIGHLIGHTS

- Eingebauter Digital-Decoder.
- Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell.



36740 Tenderlokomotive.

Vorbild: Tenderlokomotive Baureihe 74 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Mit Digital-Decoder und Spezialmotor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Viele angesetzte Einzelheiten.
Länge über Puffer 12,7 cm.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22854.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Zugpackung „Opel“

HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der DHG 500.
- Beigelegtes PKW-Modell und PKW-Reifen sorgen für vielfältige Spielmöglichkeiten.



26565 Zugpackung „Opel“.

Vorbild: Diesel-Rangierlokomotive DHG 500 der Adam Opel AG, Werk Bochum, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 offener Güterwagen El-u 061 und 1 Niederbordwagen Klm 505 der Deutschen Bundesbahn (DB), sowie 1 Kesselwagen der Adam Opel AG (eingestellt bei der DB).

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder und Spezialmotor. 1 Achse angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kupplungs-

haken. 1 offener Güterwagen, 1 Niederbordwagen beladen mit einem Opel PKW-Modell und 1 Kesselwagen. PKW-Reifen als Beladung für den offenen Güterwagen beigelegt. Gesamtlänge über Puffer 45,7 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



BR 232 – Ludmilla in Deutschland

Im Gegensatz zum Westen, wo man die elektrische Traktion favorisierte, setzte der Osten mehrheitlich auf Diesellokomotiven, um den unwirtschaftlichen Dampfbetrieb abzulösen. Für die Deutsche Reichsbahn der DDR wurde im Einvernehmen mit dem RGW zwischen 1972 und 1982 in mehreren Serien eine neue Großdiesellokfamilie aus Russland, u. a. die heutige Baureihe 232 der Deutschen Bahn AG, angeschafft. Diese riesige, sechsachsige, fast 21 Meter lange,

dieselelektrische Lok hat mit ihren 6 Fahrmotoren eine Dauerleistung, je nach Serie, bis zu 2940 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h. In der DDR waren die Lokomotiven sowohl vor Güterzügen als auch vor Schnellzügen im Einsatz, sofern die Loks über Zugheizungen verfügten. Diese waren auf Grund von Lieferschwierigkeiten der sowjetischen Herstellerfirma in Woroschilowgrad nicht in allen Lokomotiven eingebaut. Ihr hohes Gewicht und ihre Achslast von 20 t ließ

eine flächendeckende Verwendung allerdings nicht zu, und je nach Ausbau des Streckenabschnittes musste die DR auf die Baureihen 118 und 119 zurückgreifen. Das DR-Personal verpasste der Russin den Namen „Ludmilla“, der angeblich aus dem BW Leipzig stammt und auch heute noch gerne für diese Lokomotivfamilie verwendet wird. Die Baureihe 132, die spätere BR 232, wurde in einer Stückzahl von 709 Maschinen gebaut und wurde – auch

wegen der bei ihr eingebauten Zugheizung – von der DB AG übernommen und ist vielerorts noch im Einsatz, während die anderen Serien bereits ausgemustert oder verkauft wurden. Einige Lokomotiven wurden auch grundlegend erneuert und neu motorisiert. Sie stellen heute die neuen Baureihen 233, 234 und 241 dar und versehen gemeinsam mit den russischen Ludmillas der Serie 232 Dienst auf deutschen Schienen.

HIGHLIGHTS

- Lokomotive in Metallausführung.
- mfx-Decoder mit schaltbaren Geräuschfunktionen.
- Ausführung mit eckigen Puffern.



36424 Schwere Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe 232 „Ludmilla“ der Deutschen Bahn AG (DB AG) in ursprünglicher DR-Farbgebung. Zustand 1994, nach Bildung der DB AG.

Modell: Lokomotive in Metallausführung, mit Digital-Decoder mfx, Spezialmotor mit Schwungmasse und schaltbaren Geräuschfunktionen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Länge über Puffer 23,9 cm.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22072.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



43550

43503

43501

43502

43500

36424



43502 Schnellzugwagen.

Vorbild: InterRegio-Reisezugwagen 1. Klasse ARkimbz 262.4 mit Bistro Café der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Vorbereitet zur Strom führenden Wagenverbindung wahlweise mit steckbaren Kurzkupplungsdeichseln 7319 oder trennbaren Kurzkupplungen 72020. Verstellbare Puffer. Länge über Puffer 27,0 cm. Gleichstromradsatz 4 x 700580.



Schnellzugwagen passend zu den Artikeln 43500, 43501 und 43550.



43503 Schnellzugwagen.

Vorbild: InterRegio-Reisezugwagen 2. Klasse mit Fahrradabteil Bimdz 268.6 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Vorbereitet zur Strom führenden Wagenverbindung wahlweise mit steckbaren Kurzkupplungsdeichseln 7319 oder trennbaren Kurzkupplungen 72020. Verstellbare Puffer. Länge über Puffer 27,0 cm. Gleichstromradsatz 4 x 700580.



DHG 500 zum Rangieren

HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der DHG 500.
- Eingebauter Digital-Decoder.



36500 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesel-Rangierlokomotive DHG 500 der Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH, Hamburg-Neuhof. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder und Spezialmotor. 1 Achse angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kupplungshaken. Länge über Puffer 11,2 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



© Karl Heinz Nowotny

V

43790 Speisewagen zum ICE 2.

Vorbild: Speisewagen „Bord Restaurant“ (BR 807) zum Hochgeschwindigkeitszug ICE 2.

Modell: Wagen mit Inneneinrichtung und getönten Seitenfenstern.

Länge über Puffer 26,4 cm.
Gleichstromradsatz 4 x 700580.

Einmalige Serie.

Der Speisewagen eignet sich zur Ergänzung der früheren Startpackungen 29790/29795 zu einer 4-teiligen Zuggarnitur.





© André Breutel

HIGHLIGHTS

- Lokomotive in Metallausführung.
- Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell.



36651 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 285 der Havelländischen Eisenbahn AG, Berlin (HVLE). Gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Modell: Metallausführung mit vielen integrierten Einzelheiten. Mit Digital-Decoder und Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Länge über Puffer 21,7 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Farbe aufs Gleis

märklin
HO

Circus Mondolino

V

44200 Bierwagen.

Vorbild: Privatwagen-Gestaltung der Darmstädter Privatbrauerei GmbH, Darmstadt.

Modell: Relex-Kupplungen.

Länge über Puffer 11,5 cm.
Gleichstromradsatz 2 x 700580.



V

44201 Kühlwagen.

Vorbild: Privatwagen-Gestaltung der Unilever Deutschland GmbH, Hamburg.

Modell: Relex-Kupplungen.

Länge über Puffer 11,5 cm.
Gleichstromradsatz 2 x 700580.



CIRCUS MONDOLINO

Vorhang auf und Manege frei für den Circus Mondolino! Willkommen im Reich von Fantasie, unglaublichem Mut und spektakulärer Zauberei. Erleben Sie unglaubliche Abenteuer rund um das Thema Zirkus.



78097 Ergänzungspackung „Messerwerfer“.

Modell: Figuren, Zubehör und Gleismaterial zum attraktiven Ausbau des „Circus Mondolino“.

Inhalt: 1 Messerwerfer, 1 Zielscheibe und 1 Assistentin aus robustem und strapazierfähigem Kunststoff. Die Assistentin kann auf der drehbaren Scheibe befestigt werden. Messer zum Einstecken in die Scheibe. Karton-Bastelbogen „Garderobe“. 2 gerade Gleise 24188.



Ergänzungspackung passend zur Startpackung „Circus Mondolino“ Art.-Nr. 29411.



78096 Ergänzungspackung „Musikbox“.

Modell: Offener Güterwagen mit transportabler Musikbox zum attraktiven Ausbau des „Circus Mondolino“.

Inhalt: 1 offener Güterwagen des „Circus Mondolino“. 1 Musikbox in Zirkus-Gestaltung mit 4 farbigen Knöpfen zum Abspielen von verschiedenen Zirkus-Geräuschen (Zirkus-Musik, Applaus, Tanzmusik und Tusch). Die Musikbox verfügt zusätzlich über die Möglichkeit die Lautstärke einzustellen. Karton-Bastelbogen „Raubtiere“. Wagen mit Relex-Kupplungen. Länge über Puffer 11,5 cm.

Ergänzungspackung passend zur Startpackung „Circus Mondolino“ Art.-Nr. 29411.



Mega-Digital-Startpackung

HIGHLIGHTS

- **Komplette Digital-Eisenbahn: 2 Züge, große Gleisanlage und Central Station.**
- **C-Gleis-Anlage mit großem Radius, 11,40 m Strecke und 2 schlanken Digital-Weichen.**



29500 Mega-Digital-Startpackung „Bundesbahn“ 230 Volt.

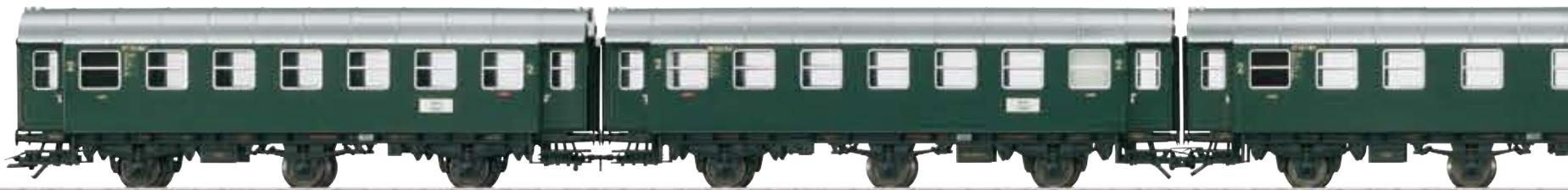
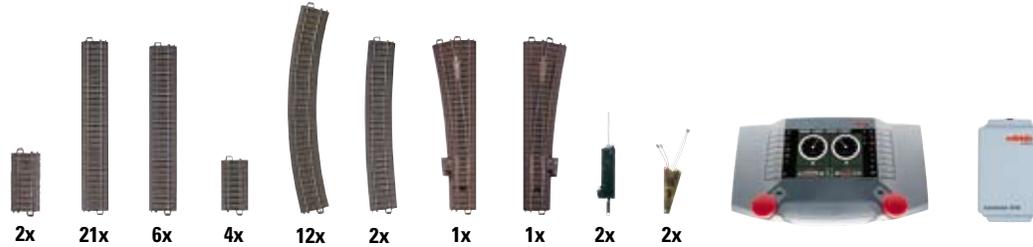
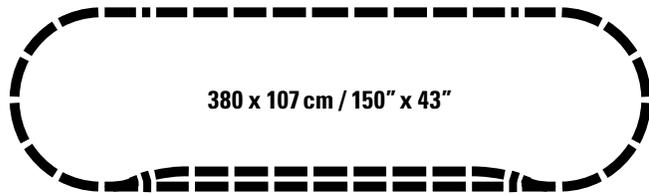
Vorbild: Güterzug und Personenzug der Deutschen Bundesbahn (DB). Elektrolokomotive Baureihe E 50 und Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 50. Güterzugbegleitwagen, Niederbordwagen mit Plane, Behältertragwagen BT 10, Drehschieber-Seitenentladewagen und Druckgas-Kesselwagen. 2 Umbauwagen-Paare: 1 Paar mit 1./2. Klasse und Gepäckabteil und 1 Paar 2. Klasse.

Modell: Elektrolokomotive mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Dampflokomotive mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängiges Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Gesamtlänge des Güterzuges: 87,5 cm. Gesamtlänge des Personenzuges: 87,7 cm.
Inhalt: Große C-Gleis-Anlage mit 47 Gleisen und 2 schlanken Weichen mit Elektroantrieb und Decoder.

Central Station. Schaltnetzteil 60 VA zur Stromversorgung von Zentraleinheit und Zubehör. Anschlussmaterial. Ausführliche Aufbau- und Betriebsanleitungen.

Sonderserie zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

Erweiterungsmöglichkeiten mit den C-Gleis-Ergänzungspackungen und mit dem gesamten C-Gleis-Programm.



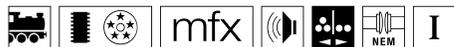


Digital Funktionen BR E 50	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Lüfter		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

Digital Funktionen BR 50	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Rangierpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Luftpumpe			x	x
Kohle schaufeln			x	x



Oldtimer mit digitalen Funktionen



37977 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Oldtimer-Lokomotive Reihe B VI der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Ausführung mit Kohlefeuerung. Namensschild „Sauerlach“.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschfunktionen. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel der Lok. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 16,3 cm.

Verpackt in einer dekorativen Holzkassette.

Einmalige Serie.

Zur „Sauerlach“ passende Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 45251.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22185.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Luftpumpe			x	x
Rangierpfeiff			x	x
Betriebsgeräusch			x	x
Injektor				x
Dampf ablassen				x
Schüttelrost				x



45251 Bierwagen-Set.

Vorbild: Anlässlich zum 200-jährigen Jubiläum des Münchner Oktoberfestes 7 unterschiedliche Privat-Bierwagen der Münchner Brauereien „Löwenbräu“, „Franziskaner-Leistbräu“, „Eberlbräu“, „Hackerbräu“, „Pschorrbräu“, „Spatenbräu“ und dem „Bürgerlichen Brauhaus“. Alle Wagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.).

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung der Fahrwerke und der Aufbauten. Speichenräder. Unterschiedliche Dachausführungen. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 70,7 cm. Gleichstromradsatz 14 x 36669200.

Die passende Zuglokomotive „Sauerlach“ finden Sie unter der Artikelnummer 37977.



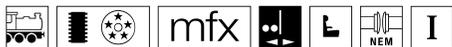
45251

37977

Raritäten

HIGHLIGHTS

- Formänderung: Ausführung mit Stangenpuffern.



37257 Dampftriebwagen.

Vorbild: Dampftriebwagen Bauart Kittel CidT der Großherzoglich Badischen Staatsbahn (G. Bad. Sts. B.). Betriebszustand 1915. Ausführung der Original-Lackierung in flaschengrün.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx. Geregelter Miniaturmotor. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 2 Achsen angetrieben. Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Spitzensignal mit wartungsfreien warmweißen LED. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele

angesetzte Einzelheiten. Vollständiger Durchblick durch den Führerstand, Nachbildung des Kessels. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 13,0 cm.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22046.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Schienen tractor Lanz. Umbau eines 55 PS starken Lanz Bulldog mit einem Holz-Rahmen zur Lokomotive. Das Fahrzeug ist heute noch in einem deutschen Museum zu besichtigen.



46770 Schienen-Traktor.

Lanz Schienen-Traktor. Aufbau aus Metall. Viele angesetzte Details. Vorne mit Stoßpuffern. Hinten mit Kupplungshaken. Ohne Antrieb, jedoch rollfähig. Länge ca. 45 mm.



© Roland Podewils

HIGHLIGHTS

- Aufbau aus Metall.
- Viele angesetzte Teile.

Schnellzuglokomotive BR 18.1



37116 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.1 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Frühere Württemberger Reihe C.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschfunktionen. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Tender aus Metall. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Länge über Puffer 23,7 cm.

Einmalige Serie.

Passende Schnellzugwagen zur BR 18.1 sind unter den Artikelnummern 42762 und 42763 erhältlich. Durch Radsatztausch beim Trix-Artikel 23395 kann der Zug zu einer 9-teiligen Zuggarnitur ausgebaut werden.

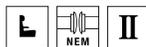
Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Kohle schaufeln			x	x
Luftpumpe			x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Injektor			x	x
Dampf ablassen				x
Betriebsgeräusch				x



Schnellzug „D 119“

HIGHLIGHTS

- Authentische Zugzusammenstellung eines historischen D-Zugs.



42762 Schnellzugwagen-Set „D 119“.

Vorbild: 4 unterschiedliche Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). 1 Postwagen Post4-a/15 der DRP, 1 Abteilwagen 1./2. Klasse „Hecht“, Gattung AB4ü-23a, 1 Speisewagen WR6ü der MITROPA und 1 Sitzwagen 3. Klasse C4ü Bay 08. Zugzusammenstellung des Schnellzugs D 119 München – Köln, um 1931.

Modell: Hochdetaillierte Modelle. Alle Wagen mit Inneneinrichtung und kulissengeführten Kurzkupplungen. Speisewagen mit eingebauter Innenbeleuchtung. Gesamtlänge über Puffer 88,5 cm.

Einmalige Serie.

Passende Zuglokomotive zum Schnellzug D 119 ist die Schlepptender-Schnellzuglokomotive BR 18.1 der DRG, die unter der Artikelnummer 37116 im Märklin H0-Sortiment erhältlich ist. Der Schnellzug kann mit dem Wagenset 42763 verlängert und durch Radsatztausch beim Trix-Artikel 23395 zu einer 9-teiligen Zuggarnitur ausgebaut werden.



42763

42762

37116

HIGHLIGHTS

- Authentische Zugzusammenstellung eines historischen D-Zugs.



42763 Schnellzugwagen-Set „D 119“.

Vorbild: 2 unterschiedliche Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). 1 Sitzwagen 1./2. Klasse AB4ü Bay 02 und 1 Gepäckwagen Pw4ü Bay 06. Passende Ergänzung zum Schnellzug D 119 München – Köln, um 1931.

Modell: Hochdetaillierte Modelle. Beide Wagen mit kulissengeführten Kurzkupplungen. Gepäckwagen mit 4 beweglichen Schiebetüren. Gesamtlänge über Puffer 41,5 cm.

Einmalige Serie.



© Bellingrod/Schumacher

Durch das Schnellzugwagen-Set 42763 kann der Schnellzug D 119 (Art. 37116 und 42762) vorbildgerecht erweitert werden.

Durch Radsatztausch am Trix-Artikel 23395 kann der Zug zu einer 9-teiligen Zuggarnitur ausgebaut werden.



Flugzeugtechnik auf Schienen

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

HIGHLIGHTS

- Digital-Decoder mfx.
- Motorgeräusch digital schaltbar.
- Eingebaute Innenbeleuchtung.
- Angetriebener Heckpropeller seperat abschaltbar.



37777 Schienenzeppelin.

Vorbild: Propellergetriebener Kruckenberg-Schienenzeppelin. Im Betriebszustand von 1931 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG).

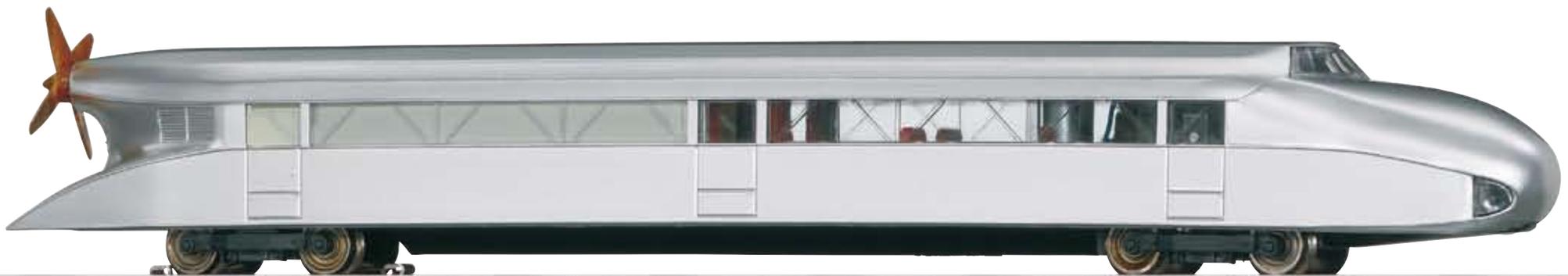
Modell: Eingebauter Digital-Decoder mfx mit umfangreichen Soundfunktionen. Angetriebener Propeller am Heck seperat abschaltbar. Eingebaute Innenbeleuchtung sowie weißes Zweilicht-Spitzensignal. Fahrzeuglänge ca. 28,5 cm.

seines stromlinienförmigen Schienenzeppelins, der damals mit 233 km/h den für 23 Jahre gültigen Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge aufstellte. Indes erwies sich im Verlauf des Versuchsbetriebs der Propellerantrieb für Schienenfahrzeuge prinzipbedingt als weniger gut geeignet. Dennoch legte Kruckenberg mit diesem und den von ihm entwickelten achsgetrie-

benen Nachfolge-Bauarten den Grundstein für moderne Leichtbau-Schnelltriebwagen. So war und blieb bis heute der Schienenzeppelin Legende und Synonym für den rasanten Fortschritt in der Schienenverkehrs-Technik, die heute im aktuellen Hochgeschwindigkeits-Triebzugverkehr gipfelt.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Innenbeleuchtung		x	x	x
Betriebsgeräusch		x	x	x
Schaltfunktion F3		x	x	x
Direktsteuerung			x	x
Bremsenquietschen aus			x	x



Die Schwerste und die Stärkste

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



37967 Tenderlokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Gt 2x 4/4 der Gruppenverwaltung Bayern (GVB). Spätere BR 96. Version nach dem Umbau von 1927, aber noch in der grün schwarzen Farbgebung. Einsatz: Güterzüge und Schiebebetrieb auf Steilstrecken.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb und umfangreichen Soundfunktionen. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zahlreiche angesetzte Details. Länge über Puffer 20,3 cm.

Einmalige Serie.

Die Gt 2x4/4 der Bauart Mallet wurde ab 1925 in zweiter Bauserie gefertigt und gilt bis heute als schwerste und stärkste Güterzugtenderlokomotive.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Kohle schaufeln			x	x
Rangierpfeiff			x	x
Luftpumpe			x	x
Injektor				x
Dampf ablassen				x
Schüttelrost				x



Eine der Schnellsten

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



39192 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe E 19 der Deutschen Reichsbahn (DRB) in weinroter Farbgebung mit Altbau-Scherenstromabnehmern. Betriebszustand um das Jahr 1940.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Führerstand und Maschinenraum mit Inneneinrichtung. Gehäuse mit zahlreichen eingesetzten Elementen. In Epoche-II-Ausführung mit Altbau-Stromabnehmern. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 19,5 cm.

Einmalige Serie.

Die Lokomotiven der Baureihe E 19 waren die schnellsten Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h und waren zu ihrer Zeit die stärksten Einrahmenlokomotiven der Welt.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



HIGHLIGHTS

- Warmweiße LED-Beleuchtung.
- Vorbildgerechte Ausführung mit kurzem Führerhausdach.



39441 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe E 44 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ausführung im Ablieferungszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und zentral eingebautem, geregeltem Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Pufferbohlen vorbildgerecht mit den Drehgestellen ausschwenkend. Länge über Puffer 17,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Märklin Klassiker

HIGHLIGHTS

- Wiederauflage eines Märklin Klassikers.
- Passende Lok zu den „Tin Plate“-Personenwagen aus Display 00796.



30210 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Lokomotive Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn (DB). Altrote Ursprungs-Farbgebung der ersten Serienmaschinen. Betriebszustand Ende 1950er Jahre.

Modell: Wiederauflage eines Märklin-Klassikers auf Basis des Artikels 3021. Mit Digital-Decoder mfx. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokomotivgehäuse und Fahrgestell aus Metall. Erhabener Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“, erhabene Betriebsnummer, Artikelnummer, Märklin-Schriftzug und Märklin-Signet. An beiden Enden Kupplungshaken mit Vorentkupplung. Länge über Puffer 21,0 cm.

Einmalige Serie.

Die Diesellokomotive Baureihe V 200 ist die passende Lokomotive für einen internationalen Personenzug, der mit den „Tin Plate“-Personenwagen aus dem Display 00796 zusammengestellt werden kann.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



HIGHLIGHTS

- Im übersichtlichen Display einzeln erhältlich.
- Wagenverpackung in historischer Gestaltung.



00796 Display mit 12 „Tin Plate“-Personenwagen.

Vorbild: Verschiedene vierachsige Schnellzugwagen unterschiedlicher Bahngesellschaften für den internationalen Personenverkehr, für den Zeitraum Ende der 1950er Jahre bis Anfang der 1970er Jahre.

Modell: Im attraktiven Display sind folgende Wagen enthalten: 2 Schnellzugwagen 1. Klasse, 2 Schnellzugwagen 2. Klasse, 2 Gepäckwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), 1 Schnellzugwagen 2. Klasse der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), 2 Schnellzugwagen 2. Klasse der Italienischen Staatsbahnen (FS), 2 Schnellzugwagen 2. Klasse der Belgischen Staatsbah-

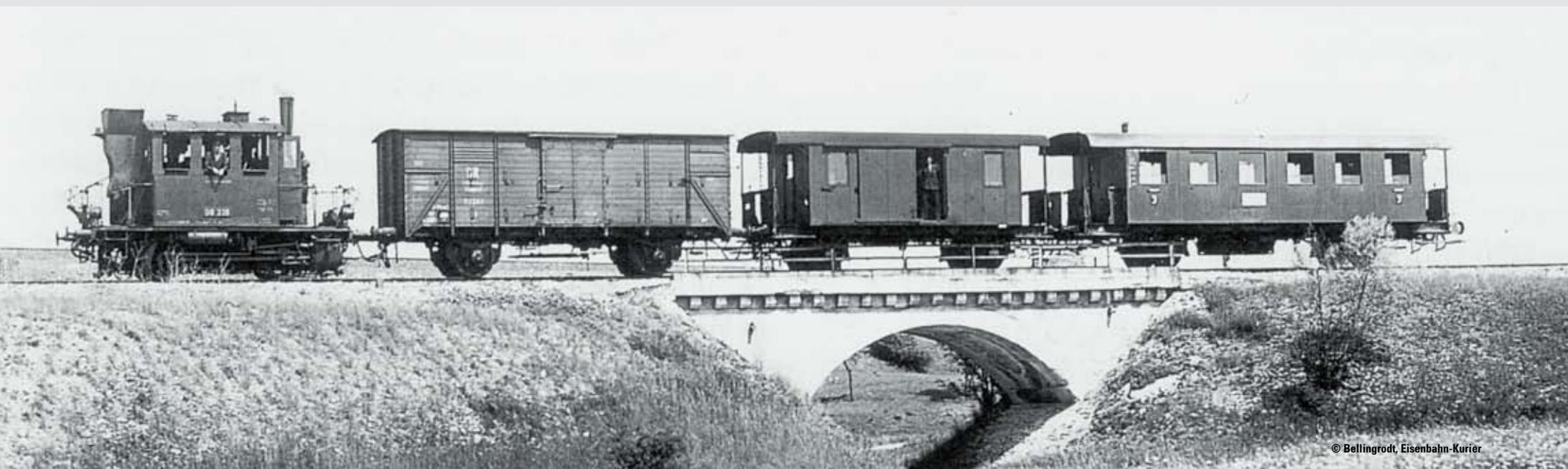
nen (SNCB/NMBS). 1 Schnellzugwagen 1. Klasse der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Alle Wagen mit Relex-Kupplungen. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt, in Anlehnung an die historische Verpackungsgestaltung der damaligen Zeit. Länge über Puffer je Wagen 24 cm.

Einmalige Serie.

Die Diesellokomotive Baureihe V 200, mit der Artikelnummer 30210, ist die passende Lokomotive für einen internationalen Personenzug.



Nebenbahnromantik



© Bellingrodt, Eisenbahn-Kurier



26559 Nebenbahn-Personenzug.

Vorbild: Bayerischer Nebenbahn-Zug im Betriebszustand der frühen Epoche III, um 1953. Der Zug besteht aus der Baureihe 98.3 („Glaskasten“), 1 Güterwagen Bauart G10 Kassel, 1 Postwagen und 1 Lokalbahnwagen LC der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder mfx. Geregelter Antrieb mit Miniaturmotor im Kessel. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Güterwagen der Bauart G10 Kassel,

1 Postwagen und 1 Lokalbahnwagen LC der Deutschen Bundesbahn (DB).
Gesamtlänge des Zuges über Puffer 44,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Elektrolokomotive E 70.2



37483 Elektrolokomotive.

Vorbild: E 70.2 der Deutschen Bundesbahn (DB) – ehemalige Reihe EG 2 x 2/2 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.).

Modell: Mit mfx-Digital-Decoder und geregelter Hochleistungsantrieb. Spezialmotor mit Schwungmasse.

2 Achsen und Blindwelle angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk, Drehgestelle unter den festen Vorbauten beweglich gelagert. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Länge über Puffer 14,3 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Personen-Nahverkehr

HIGHLIGHTS

- Softdrive Sinus-Antrieb in kompakter Bauform.
- Andere Betriebsnummer als bei 39645.



39646 Tenderlokomotive.

Vorbild: Dampflokomotive Baureihe 64 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bremsschlauch-Attrappen beiliegend. Länge über Puffer 14,3 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



00792

39646

HIGHLIGHTS

- 20 Wagen zur Auswahl.
- Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.
- 4 unterschiedliche Beheimatungen.
- Im übersichtlichen Display einzeln erhältlich.



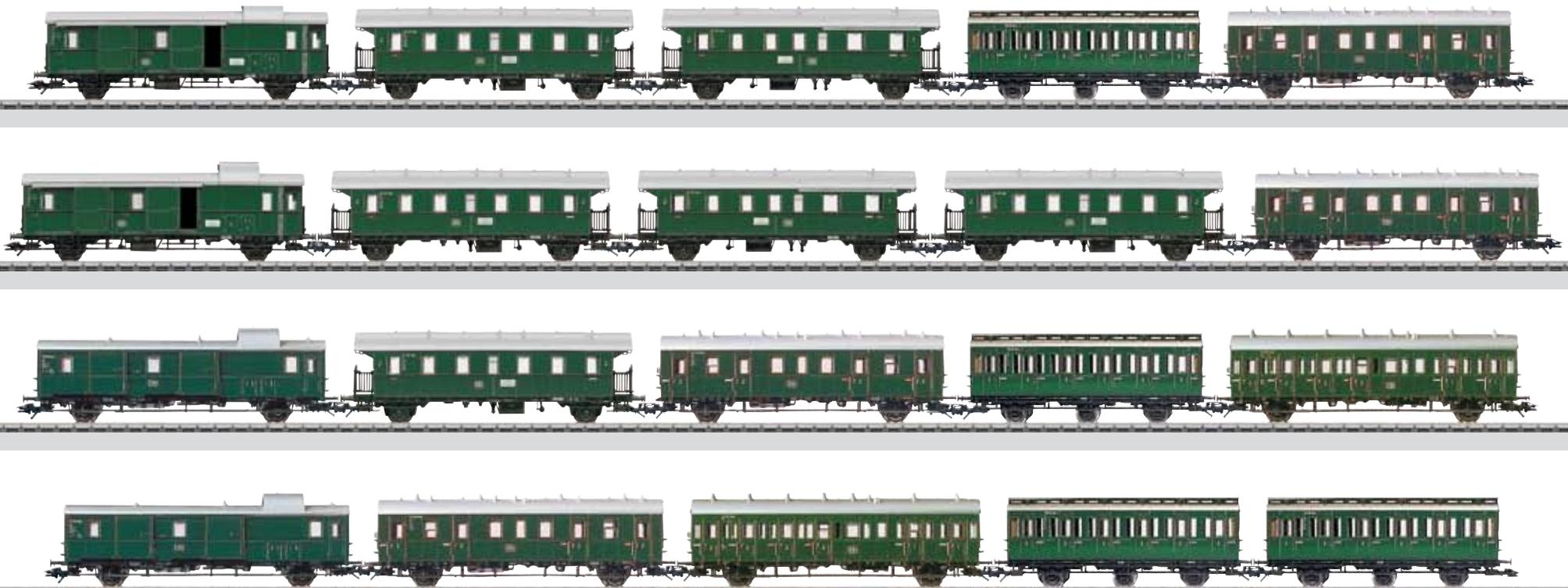
00792 Display „Personen-Nahverkehr“ mit 20 Wagen.
Vorbild: 20 verschiedene 2-achsige Personenwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Einheitswagen „Donnerbüchse“ 1./2. Klasse ABi-28, Einheitswagen „Donnerbüchse“ 2. Klasse Bi-30, preußische Abteilwagen 2. Klasse B3, Einheits-Abteilwagen 1./2. Klasse AB-21, Einheits-Abteilwagen 2. Klasse Bd-21b, Gepäckwagen Pwi-23 und Gepäckwagen Pwi-30. Betriebszustand Ende 1950er-Jahre.

Modell: Alle 20 Wagen sind im attraktiven Display in unterschiedlicher Anzahl enthalten (2 x ABi-28, 4 x Bi-30, 4 x B3, 2 x AB-21, 4 x Bd-21b, 2 x Pwi-23, 2 x Pwi-30). Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gepäckwagen mit Schiebetüren zum Öffnen. Jeder Wagen im gekennzeichneten Karton einzeln verpackt. Preußische Abteilwagen Länge über Puffer 13,5 cm, alle anderen Wagen Länge über Puffer 16,0 cm. Für AB-21, Bd-21b und Pwi-23 Gleichstromradsatz je Wagen 2 x 32376004, alle anderen Wagen Gleichstromradsatz 2 x 700580.

Einmalige Serie.

Dieses Display finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix HO-Sortiment unter der Artikelnummer 23445.

Die Personenwagen passen besonders gut zu den Dampfloks der Baureihe 64, Artikelnummer 39640/39646 oder Baureihe 24, Artikelnummer 36240 sowie zur Diesellok Baureihe V 80, Artikelnummer 36080.



Der „Roland“ zwischen Basel und Bremen

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

Früher Bundesbahn-Paradezug und das Wunder von Bern. Die ersten fünf Garnituren der Schnell-Triebwagenzüge VT 08 standen der Deutschen Bundesbahn bereits während des Sommerfahrplans 1952 zur Verfügung. Die Überlegungen zur Neuentwicklung von Diesel-Triebfahrzeugen mit hydraulischer Kraftübertragung hatten schon bis zur Gründung der Bundesbahn zurückgereicht. So entstanden bis 1953 für den hochwertigen Fern-Schnellverkehr im Rahmen des Neubauprogramms 13 dreiteilige Züge der ersten Bauserie. In einem zweiten Baulos kamen bis 1954 noch sechs Maschinenwagen mit Speisewagen-Einrichtung und sieben Mittelwagen hinzu. Diese Einheiten dienten vorrangig zur Verlängerung der vorhandenen Züge auf vier- und fünfteilige Zusammenstellungen mit Triebköpfen an beiden Enden. Die modernen und komfortablen VT 08 repräsentierten das Aushängeschild der jungen Bundesbahn und erfreuten sich bei den Reisenden großer Beliebtheit. Die glatt gerundete Form der Zugenden führte schnell zum Spitznamen „Eierköpfe“. Die luxuriösen Züge bedienten Langstrecken-Kurse mit so klingenden Namen wie

HIGHLIGHTS

- Korrekte vordbildgerechte Wiedergabe der 4-teiligen Garnitur.
- Triebwagen-Einheiten weitgehend aus Metall.
- Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- mfx-Decoder mit vielfältigen Geräuschfunktionen.
- Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung mit warmweißen LED.

„Rheinblitz“, „Münchner Kindl“, „Roland“, „Schauinsland“ oder „Saphir“. Darüber hinaus waren die schnellen Züge aber auch auf ausländischen Routen unterwegs wie etwa „Paris – Ruhr“ (Dortmund – Paris) sowie „Helvetia“ (Hamburg – Zürich). Die Blütezeit der VT 08 reichte bis in die sechziger Jahre hinein. Nach Elektrifizierung zahlreicher Magistralen waren die VT 08 dann teils auch noch im TEE-Einsatz. Später wurden die Fahrzeuge auf den einfacheren Eilzugstandard umgebaut.



39081 Diesel-Triebwagenzug.

Vorbild: Diesel-Triebwagenzug Baureihe VT 08.5 der Deutschen Bundesbahn (DB), als FT 43 „Roland“ mit dem Zuglauf Basel SBB – Bremen. 4-teilige Garnitur in purpurroter Farbgebung. 1 Triebwagen VT 08.5 mit Küche und Speiseraum (WRPwPost4üm), 2 Mittelwagen VM 08.5 mit Abteilen (A4üm), 1 Triebwagen VT 08.5 mit Abteilen (A4üm). Betriebszustand um 1959.

Modell: Vierteilige Einheit, bestehend aus 2 Triebwagen (VT) und 2 Mittelwagen (VM). Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus, wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 2 Achsen in einem Trieb-

wagen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzgekuppelte Spezialverbindung zwischen den Wageneinheiten. Eingebaute Inneneinrichtung. Führerstände der Endwagen mit freiem Durchblick. An den Stirnseiten der Triebwagen separat eingesetzte Kupplungsimitationen. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebwagen. Länge des vierteiligen Zuges 114 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Umgebungsgeräusch 1			x	x
Türenschießen			x	x
Schaffnerpfeiff			x	x
Dampf/Druckluft ablassen				x





Insider-Modell 2010

Von den 45 Exemplaren der ehemaligen Stromlinienlokomotive BR 03.10, die nach 1945 noch vorhanden waren, befanden sich 26 im Bestand der Deutschen Bundesbahn. Mitte der 50er-Jahre war der Zustand der Kessel bereits so schlecht, dass die DB eine umfangreiche Rekonstruktionsmaßnahme mit neuen Kesseln beschloss. Das Aussehen der Lokomotive

veränderte sich dadurch erheblich und ähnelte stark dem der ebenfalls neubekesselten BR 01.10. Allerdings war die Umbaumaßnahme bei der BR 03.10 technisch nicht so gut gelungen wie bei der BR 01.10, so dass die Maschine bald in den Eilzugsdienst abwanderte. Alle waren in Hagen stationiert und wurden bis 1966 ausgemustert.

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen digital schaltbar.**
- **Passendes Schnellzugwagen-Set unter der Artikelnummer 43969.**



37915 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzug-Dampflok Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn (DB). Unverkleidete Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, DB-Reflexglaslampen und umgebautem Schlepptender mit Kohlenkastenklappen und Nachschubeinrichtung. Vorlauf-Drehgestell vorbildentsprechend mit Scheibenräder. Betriebsnummer 03 1001. Betriebszustand um 1963.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschkfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in

Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kohlenkasten-Abdeckklappen sind mechanisch zu öffnen und zu schließen. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 27,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Luftpumpe			x	x
Rangierpfeif			x	x
Dampf ablassen			x	x
Kohle schaufeln				x
Schüttelrost				x

Die Schnellzug-Dampflokomotive 37915 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Ein passendes Schnellzugwagen-Set wird unter der Artikelnummer 43969 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22179 exklusiv für Trix Profi-Club Mitglieder.





Insider-Modell 2010

HIGHLIGHTS

- Authentische Nachbildung des D-Zuges D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen.
- Passender D-Zug zur Schnellzug-Dampflokomotive BR 03.10 (Insider-Modell 2010).
- Komplette Neukonstruktion des Reisezug-Gewäckwagens Bauart D4üm-60, spätere Bauart Dm 902.



43969 Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 6 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB) als D-Zug D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen, authentisch für den Streckenabschnitt Köln – Hagen. 1 Gepäckwagen D4üm-60, 1 Abteilwagen A4üm-61, 1. Klasse, 1 Abteilwagen AB4üm-63, 1./2. Klasse, 2 Abteilwagen B4üm-63, 2. Klasse, 1 Speisewagen WR4ü(e)-39. Betriebszustand um 1963.

Modell: Neukonstruktion des Gepäckwagens in chromoxidgrüner Farbgebung. Vorbildgemäß detaillierte Fahrwerkspartie mit Klotzbremsen und Achsgeneratoren. Alle Wagen vorbereitet für stromführende Kupplungen

7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021. Gepäck- und Personenwagen im großzügigen Längenmaßstab 1:93,5, vorbereitet für Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x), Schleifer 73406 sowie Zugschlussbeleuchtung 73407. Schürzen-Speisewagen im vollen Längenmaßstab, vorbereitet für Innenbeleuchtung 73150. Gepäck- und Personenwagen mit aufgedruckten Zuglaufschildern und Ordnungsnummern. Für den Zugschluss ist ein 2. Klasse Schnellzugwagen bereits serienmäßig ausgestattet mit roter Schlussbeleuchtung. Gesamtlänge über Puffer 169,0 cm. Gleichstromradsätze je Wagen 4 x 700580.

Das D-Zug Wagenset 43969 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Die passende Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 wird unter der Artikelnummer 37915 ebenfalls exklusiv für Insider-Mitglieder angeboten.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23446 exklusiv für Trix Profi-Club Mitglieder.



43969

Die durch den Zweiten Weltkrieg und seine Nachwirkungen in Deutschland fast vollständig unterbrochene Entwicklung beim Reisezugwageneubau lebte erst Ende der 1940er Jahre mit der Planung und dem Bau von insgesamt 16 Probewagen wieder auf. Während sich die ersten dieser Probewagen konstruktiv und im Grundriss im Wesentlichen an die Vorkriegsbauarten anlehnten, stellte Wegmann aus Kassel drei neuartige, 26,4 m lange Eilzugwagen mit Mitteleinstieg auf die Schienen. Die Grundkonzeption und die wesentlichen Merkmale der technischen Ausrüstung dieser Wagen wurden nicht nur weitgehend unverändert für verschiedene Serien von insgesamt rund 750 solcher Eilzugwagen übernommen, sondern bildete darüber den Ausgangspunkt der Nachkriegsentwicklung im deutschen Reisezugwageneubau schlechthin und

entwickelte sich sogar zum UIC-Standard (UIC = Union Internationale des Chemins de fer = Internationaler Eisenbahnverband). Die neue Entwicklung im Bau von Reisezugwagen war damit primär durch die Verlängerung der Wagen auf eine für alle Gattungen einheitliche Länge von 26,4 m über Puffer gekennzeichnet. Sämtliche neuen Reisezugwagen erhielten das schraubengefederte Drehgestell der Bauart Minden-Deutz. Ferner kam zu den konstruktiven Vorteilen des Drehgestells an sich die große, geführte Länge des Fahrzeugs hinzu, die sich aus dem ungewöhnlichen Drehzapfenabstand von 19 Meter ergab. Kennzeichnend für die 26,4 m-Wagen der DB waren daher für die Mehrzahl der Sitzplätze vorzügliche Laufeigenschaften, die mit einem einfachen Laufwerk erzielt wurden und über lange Betriebszeiten erhalten blieben. Abgesehen von der größeren

Sitzbreite konnte man allgemein eine beachtliche Erhöhung des Reisekomforts in beiden Wagenklassen der Fahrzeuge für den Fernverkehr konstatieren. Bewirkt wurde dies durch eine bessere Beleuchtung mit Leuchtstofflampen, in Liegestellung ausziehbare, gepolsterte Sitze, verstellbare Kopfpolster, Leselampen, zusätzliche Waschräume sowie insgesamt eine zweckmäßige Innenausstattung, die eine bessere Sauberhaltung des Wageninnern ermöglichte. Die Wagenkästen aller 26,4 m-Wagen glichen sich weitgehend und waren aus leichten Walzträgern geschweißt, wobei die Außenhaut mit zu den tragenden Teilen gehörte. Nachdem auch für den Fernverkehr die ersten Prototypen geliefert worden waren, lief ab 1952 die Serienfertigung verschiedener Bauarten der neuen Schnellzugwagen an. Neue Vorschriften der UIC bezüglich der Festigkeit

erforderten ab 1960 eine Modifizierung des Wagenkastens, so dass der Bereich am Wagenende stoßfester ausgeführt wurde. Dies wiederum bedingte eine modifizierte Rahmenkonstruktion. Statt der bisherigen vierflügeligen Falttür wurde am Wagenende nun eine zweiflügelige von Hand zu bedienende Schiebetür eingebaut. Von den wesentlichen Gattungen wurden folgende Stückzahlen von der DB beschafft: 344 Abteilwagen 1. Klasse (A4üm), 718 Abteilwagen 1./2. Klasse (AB4üm), 3.180 Abteilwagen 2. Klasse (B4üm), 182 Gepäckwagen (D4üm) sowie 301 kombinierte Gepäck- und Abteilwagen 2. Klasse (BD4üm). Zu weiteren, neuen Ehren kamen die 26,4 m-Schnellzugwagen beim Start des erstklassigen Intercity-Netzes 1971 sowie der Erweiterung der IC auf die zweite Wagenklasse im Jahr 1979. Dort war ihr Einsatz erst 2005 beendet.



37915

Dem alten Meister zur Ehre – Bellingrodt-Edition Teil 5

Dem alten Meister zur Ehre. Der am 7. April 1897 in Köln geborene Carl Bellingrodt zählte zweifellos zu den bekanntesten deutschen Eisenbahnfotografen. Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte er mit dem Fotografieren verschiedener Sujets begonnen, sich aber bald auf Landschafts- und vor allem die Eisenbahnfotografie spezialisiert. Obwohl er als Beamter die Fotografie als Hobby betrieb, entstanden im Laufe seiner Tätigkeit mehr als 30.000 Aufnahmen, von denen viele heute zu den klassischen Meisterwerken zählen. Neben seinen systematisch erstellten Typenaufnahmen ganzer Baureihenfolgen erlangten auch die Aufnahmen der Eisenbahn in der Landschaft sowie die atmosphärisch äußerst dichten Ablichtungen von Bahnhöfen und deren typischer Umgebung geradezu Kultstatus. So war Carl Bellingrodt stilbildend für viele andere Eisenbahnfotografen, die teils heute noch zu den beliebten „Bellingrodt-Fotostandpunkten“ pilgern, um

die Züge unserer Zeit in der klassischen Perspektive des Altmeisters aufzunehmen. Im Andenken an den am 24. September 1971 im Wuppertal verstorbenen und gewiss noch lange unvergessenen Eisenbahnfoto-Pionier legt Märklin eine fünfteilige Sonderserie ausgesuchter HO-Modelle auf. In jährlichem Abstand wird jeweils eine Lokomotive in exquisiter Detaillierung und technischer Premium-Ausstattung als limitierte Einmalserie aufgelegt. Jedes der Modelle wird mit einer dekorativen Vitrine geliefert, an deren Rückwand sich das entsprechende Bellingrodt-Foto der betreffenden Lokomotive befindet. Davor ist im unteren Teil ein Glas-Aufstellboden angeordnet, auf dem sich das Modell attraktiv präsentieren lässt. Dies erlaubt den unmittelbaren Vergleich zwischen dem Bellingrodt-Foto von der Vorbildmaschine und der exquisiten Nachbildung im Modell. Die Glas-Frontscheibe bietet der Lokomotive einen wirksamen Staubschutz.



37104 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.10 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Kohlen-Schlepptender. Unverkleidete Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, hohen Sandkästen und silbernen Kesselringen. Betriebsnummer 01 1001. Betriebszustand um 1954/55.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrrichtungabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzenlicht und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Triebwerksbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Am Tender Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 28,1 cm.

Einmalige Auflage in limitierter Serie (Modell 5 von 5 und damit Abschluss der Serie).

Repräsentative Sammlervitrine aus Holz und Glas, hinterlegt mit der Reproduktion eines Vorbildfotos vom Meister.



HIGHLIGHTS

- „Carl Bellingrodt-Edition 5“.
- Repräsentative Sammlervitrine für jedes Modell der Edition.
- mfx-Decoder mit Sound-Funktionen.
- Triebwerksbeleuchtung digital schaltbar.

In der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre wuchs der Bedarf an schnellfahrenden Lokomotiven für das Netz der FD- und D-Züge der DRG stark an. Die vorhandenen zweizylindrigen Einheitsloks der Reihen 01 und 03 waren für den geplanten schnellen Verkehr nur bedingt geeignet. Nach den guten Erfahrungen mit den teil- und vollverkleideten Versuchslokomotiven 03 154 und 03 193 entschloss sich die DRG, aus der zweizylindrigen Baureihe 01 eine dreizylindrige Stromlinien-Pazifik mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickeln zu lassen. Im Rahmen eines wahrhaft gigantischen Beschaffungsprogramms war dann für 1939 der Bau von 1.000 Dampflokomotiven geplant. Vorgesehen war dabei auch die Beschaffung von 205 Exemplaren der neuen 2'C1'-Stromlinienlokomotive mit Dreizylinder-Triebwerk als Baureihe 01.10. Mit Konstruktion und Bau der neuen Maschine wurde die BMAG (vorm. Schwartzkopff) in Berlin beauftragt. Im Juli 1939 war die Baumusterlok 01 1001 fertig, ihr folgten bis Herbst 1940 weitere 54 Maschinen, einen Weiterbau verhin-

derde der Zweite Weltkrieg. Die Maschinen kamen zunächst u.a. nach Berlin, Bebra, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Oder), Halle, Hamburg-Altona, Hannover, Leipzig, München und Würzburg sowie ab 1942/43 auch nach Braunschweig, Breslau und Kattowitz. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs führte jedoch nicht nur zur Stornierung der weiteren 01.10, sondern bald auch zur drastischen Einschränkung des Schnellzugverkehrs. Den bis September 1940 ausgelieferten 55 Exemplaren der neuen Super-Pazifik war dadurch ein weiter Bereich des ihnen zgedachten Einsatzgebiets entzogen. Ferner bereitete bald darauf die Stromschale enorme Probleme (u.a. schlechte Kühlung), so dass die Verkleidung im unteren Triebwerksbereich ausgeschnitten werden musste. Nach dem Krieg fanden sich alle 55 Maschinen in den Westzonen wieder, wo sie mit Ausnahme der 01 1067 (ausgemustert am 7. Juni 1948) bis Juli 1950 wieder in Betrieb gingen, nun allerdings ohne Stromschale. Von Ende 1953 bis Ende 1956 erhielten alle Lokomotiven neue geschweißte Hochleis-

tungskessel mit Verbrennungskammer, nachdem die Ursprungskessel Materialermüdungen gezeigt hatten. 34 Maschinen wurden schließlich 1956 bis 1958 auf Ölhauptfeuerung umgebaut, wodurch die Loks zu den leistungsfähigsten Schnellzugdampfloks der DB (mit Ausnahme der Baureihe 10) wurden. Ab 1968 trugen die verbliebenen Rostloks die Baureihenbezeichnung 011, die Ölloks fuhren als 012. Nach Beheimatungen in Bebra, Hagen-Eckesey, Offenburg, Kassel, Osnabrück und Hamburg-Altona wurden die noch vorhandenen Maschinen schließlich ab 1967 nach und nach im Bw Rheine (Westf.) zusammengeführt. Von dort zogen sie bis 31. Mai 1975 Reisezüge auf der Hauptstrecke nach Norddeich Mole. Zehn Maschinen der Reihe 01.10 blieben museal oder betriebsfähig erhalten. Die 1996 wieder betriebsfähig aufgearbeitete 01 1102 trägt als Erinnerung an das ursprüngliche Erscheinungsbild eine Stromlinienvollverkleidung, die in den Niederlanden erhaltene 01 1075 wurde 1992 auf Kohlefeuerung zurückgebaut. Die 01 1066 (Ulmer Eisenbahnfreunde) und 01 1100 (DB) repräsentieren den letzten DB-Zustand.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Triebwerksbeleuchtung			x	x
Rangierpfeiff			x	x
Luftpumpe			x	x
Dampf ablassen				x
Kohle schaufeln				x
Schüttelrost				x

Dem alten Meister zur Ehre – Bellingrodt-Edition Teil 1 – 5



Teil 1, 2006. Schwere Güterzug-Tenderlokomotive.
Art. 37965 (werkseitig ausverkauft)



Teil 2, 2007. Schwere Dampflokomotive mit Schlepptender.
Art. 37452 (werkseitig ausverkauft)



Teil 3, 2008. Dampflokomotive mit Schlepptender.
Art. 37054 (werkseitig ausverkauft)



Teil 4, 2009. Stromlinien-Dampflokomotive mit Schlepptender.
Art. 37052 (werkseitig ausverkauft)



Teil 5, 2010. Schlepptender-Schnellzuglokomotive.
Art. 37104





© Eisenbahn-Kurier

Güterverkehr

Als dieselektrische Exoten mit bemerkenswerter Vergangenheit bereicherten die Doppelloks der Baureihe V 188 (ab 1968: 288) bis 1972 den Bestand der Deutschen Bundesbahn. Im Jahre 1939 hatte Krupp den Auftrag zum Bau zweier Supergeschütze erhalten, welche die größten, in der Welt jemals gebauten Artilleriegeschütze bildeten: die Eisenbahnkanonen „Dora“ und „Schwerer Gustav 2“ mit 80 cm Kaliber und einer Reichweite von bis zu 47 km. 1941 wurde dieser Auftrag um ein weiteres, etwas verkleinertes Geschütz mit dem Namen „Langer Gustav“ ergänzt. Drei Züge waren erforderlich, um ein Riesengeschütz mit einem Gewicht von rund 1.350 Tonnen in seine Stellung zu bringen. Zum Verschub und zur Stromversorgung beim Aufbau und Einsatz der Riesengeschütze bestellte die

Wehrmacht bei Krupp sechs Doppellokomotiven mit dieselektrischer Kraftübertragung. Jede Lokomotiveinheit des Typs D 311 bestand aus zwei kurzgekuppelten Hälften mit starrem Rahmen und vier Radsätzen. In jedem Teil befand sich ein 940 PS starker, aufgeladener Sechszylinder-Reihenmotor von MAN. Dieser trieb einen Gleichstromgenerator an, der wiederum die vier Tatzlagermotoren mit Strom versorgte. Die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge stammte von den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin. Führerstände waren nur an den Stirnseiten der „Zwillings-Loks“ vorhanden. Die beiden ersten Doppelloks D 311.01A/B und 02A/B wurden im Oktober 1941 abgeliefert, zwei weitere Maschinen folgten im August 1942. Die beiden letzten konnten, wie auch das dritte Geschütz, nicht mehr fer-

tiggestellt werden, da die Produktionsstätten von Krupp durch Luftangriffe weitgehend zerstört wurden. Das erstgebaute, völlig überdimensionierte Geschütz „Dora“ kam nur ein einziges Mal vor Sewastopol zum Fronteinsatz und wurde zusammen mit dem Schwester-geschütz 1945 gesprengt. Den Krieg dagegen überstanden drei der vier Doppelloks, von denen zwei zwischen 1948 und 1951 bei Krauss-Maffei aufgearbeitet wurden. Bei der DB erhielten sie die Nummern V 188 001a/b (ex D 311.03A/B), V 188 002a/b (ex D 133.04A/B) und V 188 003a/b (ex D 311.02A/B). Letztere wurde nicht mehr aufgearbeitet, blieb jedoch längere Zeit als Ersatzteillieferer erhalten. Zunächst gelangten die beiden aufgearbeiteten Loks zum Bw Aschaffenburg und machten sich dort im Schubdienst auf der Spessart-

rampe Laufach – Heigenbrücken nützlich. Hierfür jedoch weniger geeignet führen sie ab Juli 1953 dann vor Güterzügen nach Schweinfurt, Bamberg und Dillenburg. Probleme bereiteten aber zunehmend die alten MAN-Motoren. Daher erhielten bis 1957/58 beide Maschinen neue Maybach-Motoren von je 1.000 PS (später 1.100 PS) Leistung sowie neue Getriebe von Gmeinder. Danach funktionierten sie ausgezeichnet und wurden bis Ende 1958 vom Bw Aschaffenburg, dann vom Bw Gemünden und ab 1967/68 vom Bw Bamberg aus im schweren Güterzugdienst eingesetzt. Nach größeren Schäden mussten die beiden Kriegsveteranen am 25. September 1969 (288 001) und am 15. Juni 1972 (288 002) im Rahmen der allgemeinen Typenbereinigung den Dienst quittieren. Wenig später wurden sie verschrottet.

HIGHLIGHTS

- Doppellokomotive mit 2 Motoren.
- Realistischer Dieselloksound.



37283 Schwere Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselektrische Doppel-einheit Baureihe V 188 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung in purpurroter Farbgebung. Betriebszustand Anfang der 1960er-Jahre.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Beide Lokomotiven mit Motor. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit

wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Zwischen den Lokomotiven Spezial-Kurzkupplung mit Kulissenführung. Länge über Puffer 25,8 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Luftpresser			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der Güterwagen Gattung „Dresden“.
- Beim Fachhändler im übersichtlichen Display einzeln erhältlich.
- Unterschiedliche Betriebsnummern für lange Züge.



00794 Display mit 20 Güterwagen „Dresden“.

Vorbild: Verschiedene Güterwagen der früheren Austausch-Bauart GI „Dresden“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Kurze Ausführung mit einer Länge von 12.100 mm, ohne Handbremse, Bremserbühne und Bremserhaus. Vorbildgerechte Ausführungen ohne Stirnwandtüren als Bauart GI(r) 22 und mit hohen und niedrigen Stirnwandtüren als Bauart GI(r) 23. Betriebszustand um 1960.

Modell: Die Wagen-Bauarten sind im attraktiven Display je 10 Mal ohne ange deutete Stirnwandtüren als Bauart GI(r) 22, je 5 Mal mit ange deuteten hohen Stirnwandtüren als Bauart GI(r) 23 und je 5 Mal mit ange deuteten niedrigen Stirnwandtüren als Bauart GI(r) 23 enthalten. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen mit Sprengwerk und zusätzlichen Trittbrettern. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt.

Länge über Puffer je Wagen 13,9 cm.
Gleichstromradsatz je Wagen 2 x 700580.

Einmalige Serie.



Große Leistung für die Strecke

HIGHLIGHTS

- Schwere Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- mfx-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.
- Hochdetaillierte Ausführung.
- Schlusslichter und Führerstandsinnenbeleuchtung jeweils separat schaltbar.



39303 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Großdiesel-Lokomotive Baureihe V 300 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mehrzwecklokomotive im Betriebszustand von 1965-1967.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und umfangreichen Geräuschfunktionen. Zentral eingebauter Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Seitlich und frontal angesetzte Griffstangen aus Metall. Detaillierte Pufferbohle mit eingesetzten Bremsschläuchen, jeweils ein flacher und ein abgerundeter Pufferteller. Kupplungen gegen geschlossene Frontschürzen und Kupplungshaken mit Schraubenimitationen austauschbar.

Länge über Puffer 23,3 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Schlusslicht		x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Druckluft ablassen			x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x





37211 Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe V 140 001 der Deutschen Bundesbahn (DB), Achsfolge 1'C1', erste dieselhydraulische Streckenlokomotive großer Leistung, Baujahr 1935, für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Einsatz: Mittlere Reise- und Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen, Spitzensignal weiß/rot in Fahrtrichtung wechselnd, Geregelter Hochleistungsantrieb, 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 16,5 cm.

Die V 140 001 war die erste hydraulische Diesellokomotive, bei der eine Leistung von über 1000 kW übertragen wurde.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Betriebsgeräusch		x	x	x
Glocke		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Spitzensignal hinten aus			x	x
Lokpfeif			x	x
Spitzensignal vorne aus			x	x
Druckluft ablassen			x	x



E-Lok im Doppelpack



37525 E-Lok Doppelpackung.

Vorbild: 2 unterschiedliche Ausführungen. Einmal als BR EP5 in rotbrauner Grundfarbgebung, im Betriebszustand um 1927, und einmal in grüner Grundfarbgebung als BR E 52, Betriebszustand um 1956.

Modell: Beide Lokomotiven: Mit Digital-Decoder. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beide Lokomotiven einzeln verpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Länge über Puffer je Lokomotive 19,8 cm.

Einmalige Serie.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

Umbauwagen der 70er-Jahre



00795 Set mit 12 Wagen-Paaren im Display „Umbauwagen“.

Vorbild: 12 Personenwagen-Paare aus 3-achsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yg 756 und 2. Klasse B3yg 761, Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yg 761 und Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yg 761 und 2. Klasse mit Gepäckraum BD3yg 766. Epoche IV, Ausführung um das Jahr 1970.

Modell: Die 12 Wagen-Paare sind im attraktiven Display je 4 Mal mit verschiedenen Betriebsnummern enthalten. Jedes Wagen-Paar fest miteinander gekuppelt. Jedes Wagen-Paar in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt.

Länge über Puffer je Wagen-Paar 30,5 cm.

Gleichstromradsatz je Wagen-Paar 4 x 700580 und 2 x 406240.



HIGHLIGHTS

- 12 Wagen-Paare zur Auswahl.
- Alle Modelle in Profi-Ausführung.
- Unterschiedliche Betriebsnummern.
- Beim Fachhändler im übersichtlichen Display.

Der gläserne Zug

Anfang der 1930er Jahre spürte die Deutsche Reichsbahn (DRG) die zunehmende Konkurrenz durch Kraftfahrzeuge und Omnibusse. Deshalb gab es verschiedene Versuche, den Dienst am Kunden zu verbessern und das Reisen attraktiver zu gestalten. Um beim Ausflugsverkehr neue Impulse zu setzen, wurden bei der Waggonfabrik Fuchs und bei der AEG (elektrischer Teil)

zwei elektrische Aussichtstriebwagen bestellt, die später als „Gläserne Züge“ zu den Vorzeigobjekten der DRG gehören sollten. Diese Fahrzeuge mussten für den Ausflugsverkehr in den landschaftlich besonders reizvollen bayerischen und österreichischen Alpen speziellen Anforderungen genügen: So sollten die Reisenden von ihren Sitzplätzen aus ungehindert

nach allen Seiten die Landschaft betrachten können. Dies erforderte im Fenster- und Dachbereich die Verwendung möglichst weniger undurchsichtiger Bauteile. Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus sollten ferner möglichst viele Teile von den Einheitstriebwagen ET 25 und 31 übernommen werden. Diese Bedingungen konnten erfüllt werden: Große Fenster an

den Stirnseiten und in den Dachschrägen ermöglichten eine gute Rundumsicht. Der vollständig aus Profilen und Blechen geschweißte Wagenkasten wies auf jeder Fahrzeugseite nur einen Mitteleinstieg auf. Um freie Sicht zu haben, wurde der Toilettenraum im Bereich des Mitteleinstiegs bis fast auf die Höhe der Fensterunterkante abgesenkt. Die Lehnen der Sitzbänke waren

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



37580 Aussichtstriebwagen.

Vorbild: Elektrischer Aussichtstriebwagen Baureihe 491 „Gläserner Zug“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Farbgebung weißaluminium/olympiablau. Betriebszustand um 1977.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen in einem Drehgestell angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Innenbeleuchtung kann als digitale Zusatzfunktion gedämpft werden. Drehgestelle mit vorbildgerecht unterschiedlich langen Radständen. Eingebaute Inneneinrichtung. Eingesetzte Panorama-Fenster. Auf dem Dach jeweils ein Scheren-Stromabnehmer und ein Einholm-Stromabnehmer mit Doppel-Schleifstück. Länge über Puffer 23,7 cm.

baute Inneneinrichtung. Eingesetzte Panorama-Fenster. Auf dem Dach jeweils ein Scheren-Stromabnehmer und ein Einholm-Stromabnehmer mit Doppel-Schleifstück. Länge über Puffer 23,7 cm.

Einmalige Serie zum 75-jährigen Jubiläum des „Gläsernen Zuges“ und als legendärer Triebwagen gleichzeitig auch zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22191.

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Zusatzansage zur Ausflugsfahrt.**

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Innenbeleuchtung		x	x	x
Umgebungsgeräusch		x	x	x
Signalton		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Lichtfunktion 1			x	x



umklappbar. Zwei Tatzlagermotoren wirkten auf die beiden Radsätze im Triebdrehgestell, das zweite Drehgestell blieb antriebslos. Auch die übrige elektrische Ausrüstung war entsprechend den Einheitsgrundsätzen unter dem Wagenboden angeordnet.

Vom 14. Juli bis zum 13. Oktober 1935 wurde der im elektrischen Teil noch nicht ganz fertiggestellte eIT 1998 (später ET 91 01) auf der Nürnberger Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ präsentiert. Der zweite Triebwagen eIT 1999 (später ET 91 02) konnte im September 1935 abgenommen werden und nahm bei der großen Fahrzeugparade zum 100-jährigen Jubiläum teil. Beide Triebwagen fuhren anschließend von München aus im Sonderverkehr auf den elektrifizierten Strecken Süddeutschlands und bald auch nach Österreich. Beliebte Angebote waren damals wie auch nach dem Zweiten Weltkrieg die „Karwendelrundfahrt“ oder die „Große Alpenrundfahrt“.

Ein Bombenangriff auf München in der Nacht vom 9. auf den 10. März 1943 beendete die kurze Karriere des ET 91 02. Er brannte dabei völlig aus. Ausgelagert nach Bichl und eingemauert im dortigen Lokschuppen überstand sein Bruder unbeschadet den Krieg und machte sich bald wieder im Ausflugsverkehr nützlich; seit 1968 wird er UIC-gerecht als 491 001-4 bezeichnet. Seine Karriere fand erst am 12. Dezember 1995 ein abruptes Ende, als er im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen mit einem Reisezug kollidierte. Inzwischen steht der schwer beschädigte „Gläserne Zug“ im Bahnpark Augsburg und wartet auf bessere Zeiten.



© Theodor Horn, www.glaesernerzug.de

ET 420 – Triebwagen mit Kultstatus

Mit der Einführung des S-Bahn Verkehrs und den im gleichen Jahr stattfindenden Olympischen Spielen begann 1972 in München das Zeitalter des Triebwagens ET 420. In der Folgezeit dehnte sich der Einsatz der bewährten dreiteiligen Konstruktion, deren Mittelwagen als Baureihe 421 eingereiht ist, auf weitere S-Bahn Streckennetze aus, wie zum Beispiel Frankfurt und Stuttgart. Die damals modernen und schnellen Fahrzeuge sollten 30 Jahre eine prägende Rolle im Nahverkehr spielen und erleichterten es Millionen Pendlern, den Arbeitsplatz rascher zu erreichen. Eine Einheit bietet 448 Fahrgästen Platz, von denen sich allerdings 194 Personen mit Stehplätzen begnügen müssen. Zwischen den drei, in Aluminiumleichtbauweise gefertigten Einheiten besteht keine Möglichkeit zum Übergang und ein ET 420 besitzt zwei voneinander unabhängige elektrische Anlagen, somit zwei Hauptschalter, zwei Transformatoren etc. Jeder Wagen verfügt über 2 Triebdrehgestelle, d.h. alle 12 Achsen eines Zuges sind mittels Tatzlager-Einzelachsmotoren angetrieben. Der 67,40 Meter lange Zug hat eine Stundenleistung von 2.400 kW und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch die Scharfenberg-Kupplung an den

Enden der Züge kann der ET 420 schnell und einfach getrennt und gekuppelt werden. Bis zu drei gekuppelte Einheiten sind im S-Bahn Verkehr unterwegs und ermöglichen den flexiblen Einsatz des Triebzuges. Die hohe Anzahl an Türen, 24 pro Einheit, lässt einen schnellen Fahrgastwechsel zu und ermöglicht kurze Aufenthalte in den Stationen. Mit der Zeit wurde der zweite Pantograph abgebaut und man entschloss sich zur Kapazitätserhöhung in einigen S-Bahn Netzen für das Auflassen der 1. Klasse. Der ET 420 wurde in 8 Bauserien beschafft, die sich naturgemäß unterscheiden und verschiedene Lackierungen trugen. Die Münchner Züge erhielten ursprünglich ein blaues Fensterband, die bekannte orange/kieselgraue Lackierung setzte sich aber bald überall durch. Heute sind sie alle im nahverkehrsüblichen Anstrich in Verkehrsrot unterwegs. Der ET 420 schlug für den Nahverkehr in den Ballungsräumen ein neues, erfolgreiches Kapitel auf, für viele ist er die S-Bahn schlechthin! Und obwohl er noch teilweise im Einsatz ist, wurde bereits ein Fahrzeug dem Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben, um der Nachwelt erhalten zu bleiben.



37504 S-Bahn Triebzug.

Vorbild: S-Bahn Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ursprüngliche Ausführung der S-Bahn München in kieselgrau/beiger Farbgebung. Betriebszustand um das Jahr 1980.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und

nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420 Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Verschiedene authentische Zielbeschilderungen beiliegend. Länge über Kupplung 77,5 cm.

HIGHLIGHTS

- Authentische Nachbildung für den S-Bahnverkehr München.
- Mit bayerischer Bahnhofsansage.
- Serienmäßige Innenbeleuchtung.
- Viele Soundfunktionen schaltbar.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Innenbeleuchtung		x	x	x
Betriebsgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal hinten aus			x	x
Bahnhofsansage			x	x
Spitzensignal vorne aus			x	x
Türenschießen				x



© T. Estler



Knallfrosch und Silberlinge

HIGHLIGHTS

- Hochdetailliertes, epochengerechtes Metallgehäuse.
- Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LED.
- Softdrive Sinus-Hochleistungsantrieb.
- Mit Knallfrosch-Sound.



39413 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 141 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-IV-Betriebszustand mit 5 Lampen, Klatte-Lüftern und ohne umlaufende Regenrinne.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus, wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingesetzte

Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 18,0 cm.

Die BR 141 ist die perfekt passende Wendezuglokomotive zu den ebenfalls in 2010 als Neuheit erscheinenden „Silberlingen“ 43802, 43812 und 43832.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22171.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Bahnhofsansage			x	x



43802 Nahverkehrswagen.

Vorbild: Nahverkehrswagen 2. Klasse (Bnrzb 724) der

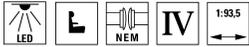
Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen. Vorbereitet für Strom führende

Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Schleifer 73406, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x) und Zugschlussbeleuchtung 73409. Länge über Puffer 28,2 cm.

Gleichstromradsatz 4 x 700580.





43812 Nahverkehrswagen.

Vorbild: Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (ABnb 703) der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Vorbereitet für Strom führende Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Schleifer 73406, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x) und Zugschlussbeleuchtung 73409.

Länge über Puffer 28,2 cm.
Gleichstromradsatz 4 x 700580.



43832 Steuerwagen.

Vorbild: Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil (BDnrzf 740) der Deutschen Bundesbahn. Bauart „Silberling“. Modernisierter „Karlsruher“-Kopf mit Gepäckraum.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremse. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel von 3x Weiß auf 2x Rot analog und digital funktionsfähig. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden. Schlepsschalter. Vorbereitet für Strom führende

Kupplungen 7319 oder 72020/72021 und Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x).
Länge über Puffer 28,2 cm.
Gleichstromradsatz 4 x 700580.

Bei schiebender Lokomotive (Steuerwagen voraus) leuchtet am Steuerwagen ein weißes Dreilicht-Spitzensignal.

Bei ziehender Lokomotive (Lok voraus) leuchten am Steuerwagen zwei rote Schlusslichter.



43832

43812

43802

39413

Die Drehstrom-Pionierin

Die Baureihe 120 markiert den technologischen Umbruch auf Drehstromantriebe. Dieses Prinzip verspricht kompakte, weitgehend verschleißfrei arbeitende Motoren ohne Kollektoren, Schleifringe, Bürsten und mechanische Kontakte. Weil sich mit der Drehstromtechnik ein breites Drehmoment- und Drehzahlband beherrschen lässt, ist das Lastenheft für diese Neuentwicklung wunschzettelmäßig breit abgefasst. Die BR 120 soll 200-km/h schnelle InterCity-

Züge und 5400-t-schwere Güterzüge ziehen, außerdem mit Wendezugsteuerung und elektrischer Nutzbremse ausgerüstet sein. Die DB bestellt 1977 fünf Versuchsmaschinen, die auf Prüfständen, bei Versuchsfahrten und im Betriebseinsatz eingehend erprobt werden. Anfahren, Zugkraft, Beschleunigung, Laufeigenschaften, Bremsleistungen, Energiebedarf, Standfestigkeit stehen auf dem Programm. Vergleichstests mit anderen Lokfabrikaten sowie Anfahrversuche an den

Lötschberg- und Semmering-Rampen bestätigen die Leistungsfähigkeit der Technik. Der Geschwindigkeitsrekord liegt bei 265 km/h. Während der Versuchsphase fließen Neuentwicklungen ein, zum Beispiel Mikroprozessoren zur schnelleren Regelung. Immer wieder werden Komponenten verbessert, bis alle fünf Maschinen 1982 technisch auf den gleichen Stand gebracht werden und die Serienreife erhalten. Während der mehrjährigen

Entwicklungsphase hat sich jedoch die Beschaffungspolitik geändert. Statt Allround-Loks bevorzugt man wieder Spezialloks auf Basis gemeinsamer Entwicklungsplattformen mit vielen baugleichen Teilen. Von der BR 120 wird deshalb nur eine erste Bauserie von 60 Stück beschafft. Die fünf Prototypen, zu denen auch das Vorbild für unser Modell gehört, werden weiterhin für die Erprobung genutzt.

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

HIGHLIGHTS

- Führerstandsbeleuchtung.
- Lokpfeiff.



37485 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.0 der Deutschen Bundesbahn (DB). Vorserienausführung in ursprünglicher Lackierung.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung, Pfeifsignal sowie Anfahr- und Bremsverzögerung

digital schaltbar. Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 22,1 cm.

Die Baureihe 120 ist die erste in Serie gebaute Drehstrom-Lokomotive der Welt. 1984 stellte die 120 001-3 mit 265 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord auf.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Führerstandsbeleuchtung		x	x	x
Bahnhofsansage		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Die Kult-Lokomotive



37573 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellfahrlokomotive Baureihe 103.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Serienausführung in purpurrot/beiger TEE-Lackierung, mit zwei seitlichen Lüfterreihen, ohne Frontschürzen, mit Pufferverkleidung und Einholmstromabnehmern. Eingesetzt im IC-Verkehr. Betriebszustand ca. Mitte 1980er Jahre.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtungen mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtung. Separat eingesetzte Griffstangen aus Metall. Detaillierte Dachausrüstung. Länge über Puffer 21,9 cm.

Die Baureihe 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 43851, 43858, 43927 und 43922.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22772.

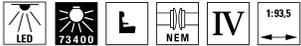
HIGHLIGHTS

- Zuglauf IC 511 „van Beethoven“ von Dortmund nach München.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Innenbeleuchtung		x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bahnhofsansage			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Schaffnerpfeif			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Bremsenquietschen aus				x



IC 511 „van Beethoven“



43927 IC-Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 3 verschiedene IC-Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Abteilwagen Bm 235, 2. Klasse, 1 Großraumwagen Bpmz 291.2, 2. Klasse. Farbgebung ozeanblau/elfenbein. Mit Klapptrittstufen, Rund- und Steildächer und vorbildentsprechende Drehgestelle passend zu Abteil- und Großraumwagen. Ergänzung zum InterCity 511 „van Beethoven“ für den Zuglauf Dortmund – Mannheim – Stuttgart – München. Betriebszustand Sommer 1985.

Modell: Neuer großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Neue Drehgestelle für Bpmz. Vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021, Innenbeleuchtung

73400/73401 (2x), Schleifer 73406 und Zugschlussbeleuchtung 73407. Aufgedruckte Zuglaufschilder und Ordnungsnummern.
Gesamtlänge über Puffer 85,0 cm.
Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 43851, 43858, 43927 und 43922.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23481.



HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion des Großraumwagens Bpmz 291.
- Vorbildgerechte Änderungen mit Klapptrittstufen und Drehgestelle mit Schlingerdämpfer bei Abteilwagen.
- Rund- und Steildächer.
- Zuglauf IC 511 „van Beethoven“ von Dortmund nach München.

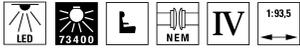


43922

43927

43927

43927



43858 IC-Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 3 verschiedene IC-Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Abteilwagen Avmz 111.0, 1. Klasse, 1 Großraumwagen Apmz 121.2, 1. Klasse, 1 Speisewagen WRmh 132. Farbgebung purpurrot/elfenbein. Mit und ohne Klapptrittstufen, Rund- und Steildach, Drehgestelle mit Schlingerdämpfer. Ergänzung zum InterCity 511 „van Beethoven“ für den Zuglauf Dortmund – Mannheim – Stuttgart – München. Betriebszustand Sommer 1985.
Modell: Neuer großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x), Schleifer 73406 und

Zugschlussbeleuchtung 73407. Aufgedruckte Zuglaufschilder und Ordnungsnummern. Gesamtlänge über Puffer 85,0 cm. Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 43851, 43858, 43927 und 43922.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix HO-Sortiment unter der Artikelnummer 23480.



HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Änderungen mit und ohne Klapptrittstufen.
- Drehgestelle mit und ohne Schlingerdämpfer.
- Rund- und Steildächer.
- Zuglauf IC 511 „van Beethoven“ von Dortmund nach München.



43858

43858

43851

43858

37573

IC 511 „van Beethoven“

HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Änderungen mit Klapptrittstufen und Drehgestelle mit Schlingerdämpfer.
- Zuglauf IC 511 „van Beethoven“ von Dortmund nach München.



43851 IC-Schnellzugwagen.

Vorbild: Abteilwagen Avmz 111.2, 1. Klasse, der Deutschen Bundesbahn (DB). Farbgebung purpurrot/elfenbein. Mit Klapptrittstufen und Steildach. Ergänzung zum InterCity 511 „van Beethoven“ für den Zuglauf Dortmund – Mannheim – Stuttgart – München. Betriebszustand Sommer 1985.

Modell: Neuer großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter

Unterboden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x), Schleifer 73406 und Zugschlussbeleuchtung 73407. Aufgedrucktes Zuglaufschild und Ordnungsnummer.

Länge über Puffer 28,2 cm.
Gleichstromradsatz 4 x 700580.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 43851, 43858, 43927 und 43922.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23478.



HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Änderungen mit Klapptrittstufen und Drehgestelle mit Schlingerdämpfer.
- Zuglauf IC 511 „van Beethoven“ von Dortmund nach München.
- Serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung.



43922 IC-Schnellzugwagen.

Vorbild: Abteilwagen Bm 235, 2. Klasse, der Deutschen Bundesbahn (DB). Farbgebung ozeanblau/elfenbein. Mit Klapptrittstufen, Runddach und Drehgestelle mit Schlingerdämpfer. Ergänzung zum InterCity 511 „van Beethoven“ für den Zuglauf Dortmund – Mannheim – Stuttgart – München. Betriebszustand Sommer 1985.

Modell: Neuer großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter

Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021 und Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x). Serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung. Aufgedrucktes Zuglaufschild und Ordnungsnummer.

Länge über Puffer 28,2 cm.
Gleichstromradsatz 4 x 700580.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 43851, 43858, 43927 und 43922.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23482.





© T. Estler

S-Bahn Nürnberg

HIGHLIGHTS

- Hochdetailliertes, epochengerechtes Metallgehäuse.
- Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LED.
- Softdrive Sinus-Hochleistungsantrieb.
- Mit Knallfrosch-Sound.



39412 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 141 der Deutschen Bundesbahn. Im Einsatz der S-Bahn Nürnberg. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-V-Betriebszustand mit 5 Lampen, Klatte-Lüftern und ohne umlaufende Regenrinne.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus, wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 18,0 cm.

Die BR 141 ist die perfekt passende Zuglokomotive zu dem ebenfalls in 2010 als Neuheit erscheinenden S-Bahn Wagen-Set.

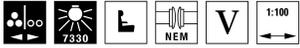
Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22171.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn hoch		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Lokpfeif			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Bahnhofsansage				x



43892

39412



43892 S-Bahn Wagen-Set.

Vorbild: 4 S-Bahn Wagen aus dem Nahverkehr Nürnberg, Betriebszustand Ende der 80er Jahre. 1 Wagen 1./2. Klasse ABx 791, 2 Wagen 2. Klasse Bx 794.1, 1 Wagen 2. Klasse mit Steuerabteil Bxf 796.1.

Modell: Alle Wagen vorbereitet für Strom führende Kupplungen 7319 oder 72020/72021. Gesamtlänge über Puffer 74,3 cm. Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Passende Zuglokomotive ist die Elektrolokomotive BR 141, die Sie unter der Artikelnummer 39412 finden.



Stahltransport

HIGHLIGHTS

- Eindrucksvoller Ganzzug mit 10 Wagen.
- Dampflokomotive „Jumbo“ mit realistischem Sound.



26558 Schwerer Güterzug „Stahlröhren“.

Vorbild: Ganzzug für Massengüter der Deutschen Bundesbahn (DB). Schwere Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 44 mit Kohlefeuerung und Witte-Windleitblechen. Rungewagen Bauart Kbs, beladen mit Stahlröhren.

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb, Telex-Kupplung am Tender und umfangreichen Geräuschfunktionen. Motor im Kessel der Lok eingebaut. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Vorne Kupplungsaufnahme nach NEM. Kolbenstangen-Schutzrohre ansteckbar. 10 Rungewagen Kbs mit verschiedenen Betriebsnummern und unterschiedlichen Beschriftungen. Beladen mit Stahlröhren.

Gesamtlänge über Puffer ca. 180 cm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 21237. 3 weitere Rungewagen erhältlich als Set Art.-Nr. 46921.



46921

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Telex-Kupplung hinten		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Kohle schaufeln			x	x
Rangierpfeif			x	x
Direktsteuerung			x	x
Luftpumpe				x
Schüttelrost				x
Dampf ablassen				x



26558

Stahltransport



46921 Set mit 3 Rungenwagen.

Vorbild: Rungenwagen Kbs 443 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Rungen abnehmbar. Beladen mit Stahlröhren. Unterschiedliche Beschriftungen und Betriebsnummern. Länge über Puffer 47,1 cm. Gleichstromradsatz 6 x 700580.

Einmalige Serie.

Das Wagen-Set Art.-Nr. 46921 verlängert den Ganzzug „Mannesmann“ Art.-Nr. 26558.



© Dietmar Beckmann



Lok mit Bügelfalte

HIGHLIGHTS

- Umbau-Version mit Klatte-Lüftergitter.
- Rechteckige Maschinenraufenster.
- Ohne umlaufende Regenrinne.
- Ohne Schürze und Pufferverkleidung.



37010 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 110.3 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Schnellfahrlokomotive mit aerodynamischer Front, mit der sogenannten „Bügelfalte“. Umbau-Version mit rechteckigen Klatte-Lüftergittern, rechteckigen Maschinenraufenstern, ohne umlaufende Regenrinne, ohne Schürze und Pufferverkleidung. Aktueller Betriebszustand, ca. 2007.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlußlichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung

mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung, eingesetztes Stellrad. Angesetzte Dachlaufstege. Länge über Puffer 18,9 cm.

Die passenden Personenwagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter den Artikel-Nummern 43801, 43811 und 43830.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Bahnhofsansage		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



43830

43801

43811

37010

Güterverkehr

HIGHLIGHTS

- Mit 5 Stirnlampen.
- Ohne umlaufende Regenrinne.
- Klatte-Lüftergitter.
- Rechteckiges Maschinenraumfenster.



37403 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 140 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Güterzuglokomotive in verkehrsroter Grundfarbgebung. Betriebszustand ca. 2000.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden bzw. roten Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Oberes Spitzenlicht in Umbauform mit kleinem Lampendurchmesser. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung, eingesetztes Stellrad. Angesetzte Dachlaufstege. Länge über Puffer 18,9 cm.

Passend zu der Lokomotive werden Kessel-Wagen im Display unter der Artikel-Nr. 00798 angeboten.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Lüfter		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x

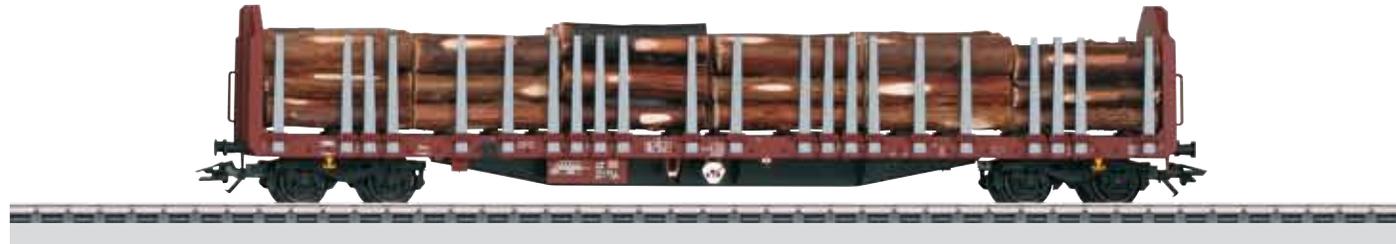




47026 Set mit 5 Holztransportwagen.

Vorbild: Bauart Roos 639 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit hohen Stirnwänden, Steckrungen und rechteckigen Puffern.

Modell: Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Feste Stirnwände und abnehmbare Rungen. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. Holzstapel aus Echtholz. Gesamtlänge über Puffer 114,5 cm. Gleichstromradsatz 20 x 700580.



47026

37403

Kesselwagen-Transport

HIGHLIGHTS

- Jetzt mit Diesellok-Sound.
- Modell vorwiegend aus Metall.
- Zusätzliche Geländer.
- Alle Achsen angetrieben.
- Telex-Kupplungen zum ferngesteuerten Abkuppeln von Wagen.
- Beleuchtung mit warmweißen LED.



37905 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Rangierlokomotive Baureihe 294 der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit Eigentumskeinen der Railion DB Logistics. Verkehrsrote Ausführung. Zusätzlich längsseitige Geländer und neue Lüfteranlage. Aktueller Betriebszustand ca. 2008/2009.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardanwellen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstand mit Relief-Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen und Geländer aus Metall. Zusätzliche Trittstufen unter den Führerstand für größere Gleisradien ansteckbar.

Länge über Puffer 16,4 cm.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22294.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Telex-Kupplung		x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



HIGHLIGHTS

- 20 Wagen zur Auswahl.
- Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.
- Ideal für Ganzzüge.
- Im übersichtlichen Display einzeln erhältlich.



00798 Display mit 20 Kesselwagen.

Vorbild: Verschiedene 4-achsige Kesselwagen als Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firmen VTG und Eva, Chlorgas-Kesselwagen der Firma On Rail und Chemie-Kesselwagen mit isolierten Kesseln der Firma VTG.

Modell: Die Wagen sind im attraktiven Display je 5 Mal als Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firma VTG, je 5 Mal als Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firma Eva, je 6 Mal als Chlorgas-

Kesselwagen der Firma On Rail und je 4 Mal als Chemie-Kesselwagen mit isolierten Kesseln der Firma VTG enthalten. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Detaillierte Fahrgestelle mit durchbrochenen Rahmen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Angesetzte Bremserbühnen und typspezifisch angesetzte seitliche Aufstiegsleitern mit Plattform. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt. Länge über Puffer je Wagen 14,6 cm. Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Einmalige Serie.

Die Elektrolokomotive Baureihe 140, mit der Artikelnummer 37403, ist die passende Lokomotive für die Kesselwagen und ideal für den Einsatz in Ganzzügen.



Zugpackung „Stahlzug“

HIGHLIGHTS

- mfx-Decoder mit schaltbaren Geräuschfunktionen.
- Ausführung mit eckigen Puffern.
- Ladegut aus echtem Metall.



26560 Zugpackung „Stahlzug“.

Vorbild: Schwere Diesellokomotive Baureihe 232 „Ludmilla“ und 5 sechssachsige Schwerlastwagen Bauart Sahmms 709 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Lokomotive in Metallausführung, mit Digital-Decoder mfx, Spezialmotor mit Schwungmasse und schaltbaren Geräuschfunktionen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Alle Schwerlastwagen sind mit Stahlcoils beladen und verfügen über eine entsprechende Ladevorrichtung. Verschiedene Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer 117,4 cm.

Einmalige Serie.

Diese Zugpackung in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 21347.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x





Der legendäre „Adler“

Am 7. Dezember 1835 fuhr die erste Eisenbahn in Deutschland zwischen den Städten Nürnberg und Fürth. Die als Ludwigs-Eisenbahn berühmt gewordene, nur 7,45 km lange Strecke hatte ihre Wurzeln in einem schon einige Jahre früher entwickelten, damals revolutionären Eisenbahnprojekt. So gründete sich im November 1833 die „Privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“, welche schließlich am 19. Februar 1834 vom bayerischen König Ludwig I. die Konzession zum Bahnbau und -betrieb erhielt. Für den Betrieb

sollten Pferde und Dampfwagen zur Verfügung stehen. Ursprünglich sollte der Dampfwagen in Deutschland gebaut werden, doch ein zuverlässiger Fabrikant war nicht zu finden. Daher vergab man recht kurzfristig den Auftrag für den ersten deutschen „Dampfwagen“ an den Vater der Dampflokomotive – George Stephenson im englischen Newcastle upon Tyne. Erst im Mai 1835 erfolgte die Bestellung und nach fast achtwöchiger, sehr beschwerlicher Reise kam die neue Dampflokomotive am 26. Oktober 1835 in Nürnberg an,

allerdings zerlegt in über 100 Einzelteile und verpackt in 19 große Kisten. Unter fachkundiger Anleitung des „mitgelieferten“ englischen Lokführers William Wilson erfolgte sogleich der Zusammenbau der Maschine, welche dann nach dem Adler als Wappentier des Kaisers und der freien Reichsstädte benannt wurde. Einfacher war die Beschaffung der Wagen. Zwei Untergestelle waren aus England mitgeliefert worden, die entsprechenden Wagenkästen sowie weitere sieben Personenwagen fertigte die heimische „Industrie“.

Aufgebaut war die Lok auf einem mit Blech beschlagenen Holzrahmen. Zwei innenliegenden waagrecht liegenden Nassdampfzylinder trieben die sich in der Mitte befindliche Treibachse an. Um enge Kurvenradien befahren zu können, besaßen die Treibräder keinen Spurkranz. Die Räder bestanden anfangs aus Gusseisen (später Schmiedeeisen) und waren mit einem geschmiedeten Radreifen umgeben. Die geschmiedeten, hohlen Radspeichen enthielten einen Holzkern, um Unebenheiten besser abzufedern. Gebremst wurden mit Hilfe

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



26351 Historischer Personenzug „Adler“.

Vorbild: Betriebsfähiger Museumszug der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach den Vorlagen der Ludwigs-Eisenbahn von 1835. Aktueller Zustand nach Wiederaufbau anlässlich des Museumsbrandes im Oktober 2005.
Modell: Lokomotive „Adler“ mit Digital-Decoder im Sonderformat. Adresse fest eingestellt, Umstellung im Werk möglich. Miniatur-Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Tender. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Vorne 2 freistehende Laternen mit wartungsfreien Leuchtdioden (LED). Räder mit verschränkten Speichen. Treibräder vorbildgerecht ohne Spurkranz. Feste Kupplung zwischen Lok und Tender. Am Tender Spezialkupplung. Detaillierter Führerstand. 3 offene Personenwagen, 3. Klasse mit Wetterdach. Vorbildgerecht durchbrochene Rahmen. Spezialkupplungen. Länge des Zuges 28,5 cm.

Der historische Personenzug „Adler“ erscheint 2010 in einer einmaligen Auflage anlässlich des 175-jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland.

Diesen Zug finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 21236.

HIGHLIGHTS

- Aktueller Zustand nach Wiederaufbau.
- Vorbildgerechte Detail-Änderungen an Lok und Wagen.
- In repräsentativer Sammlerkassette aus Holz verpackt.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

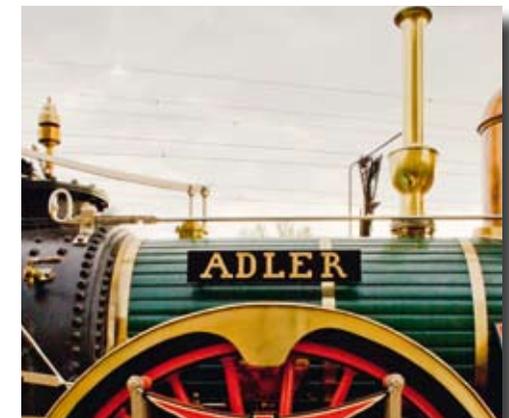


einer Spindelbremse, welche nur auf die beiden auf der rechten Seite des Heizers liegenden Räder des Tenders wirkte. Als Brennmaterial wurde zunächst Koks und später Steinkohle verwendet. Der rund 6,5 Tonnen schwere „Adler“ bewährte sich auf Antrieb ausgezeichnet. Seine Leistung lag bei rund 40 PS und seine Geschwindigkeit betrug alleinfahrend 65 km/h. Bis zu zwölf Wagen konnte er ziehen. Nach 22 erfolgreichen Betriebsjahren ereilte ihn 1857 die Ausmusterung und bald darauf die Verschrottung.

Zum 100-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland im Jahre 1935 ließ die DRG ab 1933 im Ausbesserungswerk Kaiserslautern einen weitgehend originalgetreuen Nachbau mit den zugehörigen Wagen erstellen. Neben abweichenden technischen Daten unterschied sich der Nachbau vom Original vor allem durch sicherheitstechnisch bedingte dickere Kesselwände, zusätzliche Querverstrebungen und Speichenräder aus Stahl. So repräsentierte der dampfende „Adler“-Nachbau bei der Hundertjahrfeier, 25 Jahre

später beim 125-jährigen Jubiläum sowie nach erneuter Inbetriebnahme zum 150-jährigen Jubiläum die ersten Eisenbahnjahre in Deutschland. Bei einem Brand im Museumsdepot in Nürnberg-Gostenhof am 17. Oktober 2005 wurde u.a. der bis zuletzt fahrtüchtige Nachbau des Adlers schwer beschädigt. Der DB-Vorstand beschloss jedoch, ihn wieder instandsetzen zu lassen. Immerhin 80 Prozent der Originalteile von 1935 konnten beim Wiederaufbau weiterverwendet werden. Der neue „Adler“ wurde

dabei sogar detailgetreuer als der ausgebrannte. So erfolgte z.B. die Rekonstruktion des Schornsteins nicht in der beim Nachbau von 1935 abweichenden sondern in der ursprünglichen Form. Lediglich die beiden verbrannten, vorwiegend aus Holz bestehenden Waggons mussten nahezu komplett neu aufgebaut werden. Seit 23. November 2007 befinden sich der neue „alte“ Adler sowie ein alter (1935) und zwei neue (2007) Personenwagen wieder in einem Lokschuppen nahe dem DB-Museum in Nürnberg.



© Roland Rosenbauer

Für schwere Lasten

HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- mfx-Decoder mit umfangreichen Licht- und Geräuschfunktionen.



39185 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und umfangreichen Geräuschfunktionen. Zentral eingebauter Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Griffstangen seitlich und frontal aus Metall. Detaillierte Pufferbohle.

Länge über Puffer 18,9 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Spitzensignal Lokseite 1		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2		x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Lokpfeif			x	x
Bremsenquietschen aus			x	x





39837 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrsystem-Elektrolokomotive für grenzüberschreitenden Reise- und Güterverkehr. ES 64 U2 der MRCE-Dispolok GmbH.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen, geregelt Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus, wartungsfreiem Motor in kompakter

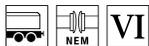
Bauform. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit warmweißen LED. Spitzensignal und Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall.

Länge über Puffer 22,5 cm.

Dieses Modell finden Sie in der Gleichstrom-Ausführung im Trix HO-Sortiment unter der Artikelnummer 22642.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Fernlicht		x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Hauptschalter			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Lüfterantrieb			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Bahnhofsansage				x



48736 Schwerlastwagen.

Vorbild: 6-achsiger Schwerlastwagen Bauart Samms 709 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Beladen mit einem Großflugfeld-Löschfahrzeug „Ziegler Z8“ der Firma Ziegler GmbH & Co. KG, Giengen/Brenz. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Rahmen des Schwerlastwagens aus Metall. Dreiachsige Spezialdrehgestelle. Feuerlöschfahrzeug in einer Kombination aus Metall und Kunststoff. Haltekeile zur Befestigung des Feuerlöschfahrzeuges liegen bei. Länge über Puffer 18,9 cm. Gleichstromradsatz 6 x 700580.

Einmalige Serie.



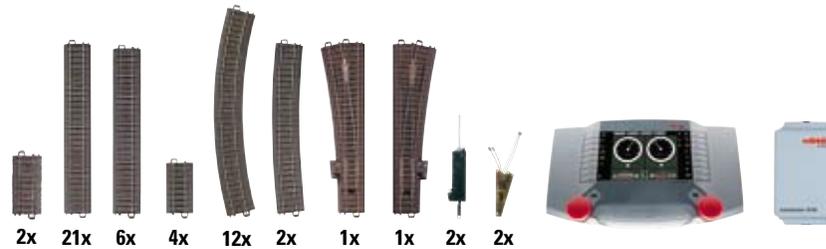
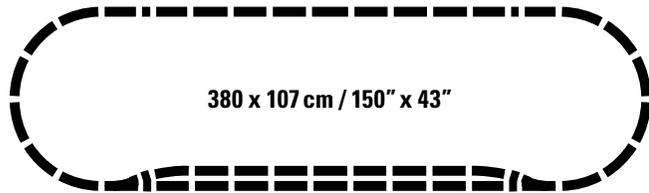
Schweiz

Digital Funktionen Ae 6/6	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lüfter		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Hauptschalter			x	x
Luftpresser			x	x



29814 Mega-Digital-Startpackung „Schweiz“ 230 Volt.
Vorbild: Güterzug und Personenzug der Schweizer Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Elektrolokomotive Serie Ae 8/14 und Elektrolokomotive Serie Ae 6/6. Gedeckter Güterwagen J3, gedeckter Güterwagen K3, Drehschmelwagen-Paar Typ O, gedeckter Güterwagen Typ F „Spitzdach“, Rungenwagen Typ M5. 3 Leichtstahlwagen

Typ A mit 3 Abteilen 1. Klasse, Typ B mit 2 Abteilen 2. Klasse und Typ B mit 3 Abteilen 2. Klasse.
Modell: Elektrolokomotive Ae 8/14 mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Elektrolokomotive Ae 6/6 mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiges



Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar.
Gesamtlänge des Güterzuges: 115,4 cm.
Personenwagen vorbereitet für Strom führende
Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Schleifer 73405 und
Innenbeleuchtung 73400 bzw. 73401 (2 x je Wagen).
Gesamtlänge des Personenzuges 99,5 cm.

Inhalt: Große C-Gleis-Anlage mit 47 Gleisen und
2 schlanken Weichen mit Elektroantrieb und Decoder.
Central Station. Schaltnetzteil 60 VA zur Stromver-
sorgung von Zentraleinheit und Zubehör. Anschluss-
material. Ausführliche Aufbau- und Betriebsanleitungen.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen Ae 8/14	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Bahnhofsansage - CH		x	x	x
Lokpiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

**Erweiterungsmöglichkeiten mit den
C-Gleis-Ergänzungspackungen und mit
dem gesamten C-Gleis-Programm.**



HIGHLIGHTS

- **Komplette Digital-Eisenbahn: 2 Züge, große Gleis-anlage und Central Station.**
- **C-Gleis-Anlage mit großem Radius, 11,40 m Strecke und 2 schlanken Digital-Weichen.**



Schweiz



37513 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Serie Ae 3/6 II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Dunkelbraune Grundfarbgebung. Betriebszustand um 1930.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen und 2 Blindwellen angetrieben. Haftreifen.

Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/1 weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Eingesetzte Griffstangen.

Länge über Puffer 16,0 cm.

Einmalige Serie.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Bahnhofsansage - CH		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

HIGHLIGHTS

- **Zweite Bauserie, ohne stirnseitige Übergangstüren und -bleche.**
- **Komplett neuer Lok-Aufbau, weitgehend aus Metall.**
- **An jedem Führerstand Licht digital separat abschaltbar.**



37044 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in grüner Grundfarbgebung. Betriebszustand um 1988.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Separat angesetzte Dachlauftritte. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Fahrrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Ansteckbare Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer 17,1 cm.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22244.

Die Serie Re 4/4 I ist die passende Lokomotive für die Schweizer Leichtstahlwagen der Epoche IV.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Bahnhoftsansage - CH		x	x	x
Lokpfeiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



Schweiz

Schon seit den 1950er-Jahren fuhr zwischen München und Zürich der Schnellzug D 92/93 „Bavaria“. Mit Beginn des Winterfahrplans 1969 am 28. September wurde der „Bavaria“ in die nur die 1. Klasse führenden TEE 55/56 umgewandelt, um zwischen München sowie den Banken- und Handelszentren der Schweiz einen auch für den eiligen Geschäftsreisenden attraktiven Zug zu bieten. Mit der Aufnahme des TEE-Verkehrs zwischen München und Zürich konnte gegenüber den bisherigen Schnellzugverbindungen die Reisezeit um eine knappe Stunde verringert werden – eine eindrucksvolle Fahrzeitverkürzung für die in weiten Teilen schwierig trassierte und im DB-Bereich nicht elektrifizierte Strecke. Zum Einsatz kamen zunächst die schweizerischen, vierteiligen TEE-Dieselftriebzüge RAm 501 und 502, welcher nach der berühmten Eisenbahnkatastrophe von Aitrang am 9. Februar 1971 jäh endete. Damals „flog“ der TEE 56 auf seiner Fahrt von München nach Zürich hinter dem Bahnhof Aitrang in einer scharfen Rechtskurve Steuerwagen voraus mit rund 130 km/h aus den Gleisen. Zugelassen waren an dieser Stelle jedoch nur 80 km/h. Bedingt durch die Zerstörung der TEE-Triebwageneinheit verkehrte ab dem 16. Februar 1971 ein lokbespannter Wagenzug. Einen Abteilwagen (Avümh 111) und einen Großraumwagen (Apümh 121) stellte die DB, ein SBB-Speisewagen der RIC-Bauart (WRm) ergänzte die Garnitur. Anfänglich verkehrte der Speisewagen noch in roter Lackierung, ehe auch er die TEE-Lackierung erhielt. Ab dem Sommerfahrplan 1971 lief das Zugpaar unter der Nummer TEE 66/67. Im nichtelektrifizierten DB-Abschnitt München – Kempten – Lindau führte eine Gasturbinenlok der Baureihe 210 den „Bavaria“. Zwischen Lindau und St. Margarethen kamen zunächst die altherwürdigen Stangen-Elektroloks der ÖBB-Reihe 1180 zu TEE-Ehren, bis die Schweizer Bundesbahnen (SBB) den „Bavaria“

durchgehend zwischen Lindau und Zürich mit Loks der Reihe Re 4/4 II bespannten, um den Lokwechsel in St. Margarethen einzusparen. Wegen des breiteren Fahrleitungsziickzack auf dem kurzen elektrifizierten DB-Abschnitt und auf dem österreichischen Streckenabschnitt setzten die Schweizer die Maschinen mit den Nummern 11196 bis 11201 ein, welche für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Lindau einen Stromabnehmer mit breiterer Palette erhalten hatten. Ab Sommer 1972 übernahmen die in den TEE-Farben lackierten Re 4/4 I 10033 und 10034 ab Lindau den „Bavaria“. Diese Loks verfügten ebenfalls über einen Stromabnehmer mit einer DB-/ÖBB-Wippe für den Streckenabschnitt Lindau – St. Margarethen. Am 21. Mai 1977 verkehrte der „Bavaria“ zum letzten Mal als TEE. Er wurde mit Beginn des Sommerfahrplans 1977 durch das zweiklassige Schnellzugpaar D 266/D 267 ersetzt. Eine erneute Hochstufung – diesmal zum EuroCity – erfuhr der „Bavaria“ zum Fahrplanwechsel 1987/88. Ab dem 24. Mai 1987 fuhr er für die nächsten 15 Jahre als EC 98/99. Der traditionsreiche Name erlosch am 14. Dezember 2002 mit der Aufgabe dieses Zugpaares.

HIGHLIGHTS

- Lok aus zweiter Bauserie, ohne stirnseitige Übergangstüren und -bleche.
- Kompletter neuer Lok-Aufbau, weitgehend aus Metall.
- Neukonstruktion des TEE-Speisewagens.



26557 TEE-Schnellzug „Bavaria“.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Zweite Bauserie in TEE-Farbgebung für länderübergreifenden Einsatz auf ÖBB- und DB-Netz. 1 TEE-Schnellzug-Abteilwagen Avümh 111 und 1 TEE-Schnellzug-Großraumwagen Apümh 121 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 TEE-Speisewagen WRm der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ausführung als TEE-Zug „Bavaria“ im Betriebszustand Frühjahr 1973. **Modell:** Lokomotive mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Separat angesetzte Dachlauftritte. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. An jedem Führerstand Licht separat abschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. TEE-Wagen im neuen

großzügigen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Abteil- und Großraumwagen mit Drehgestellen nach Bauart Minden-Deutz, vorbildentsprechend mit Klotz- oder Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und angesetzten Generatoren. Speisewagen mit Drehgestellen nach Schweizer Bauart. Alle Wagen vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 oder stromführende Kurzkupplungen 72020/72021, Schleifer 73406 und Innenbeleuchtung 73400/73401 (2 x je Wagen). Abteil- und Großraumwagen vorbereitet für Zugschlussbeleuchtung 73407. Gesamtlänge über Puffer 102 cm.

Einmalige Serie.

Diese TEE-Zugpackung finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 21238.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Bahnhofsansage - CH		x	x	x
Lokpiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x





Schweiz

Re 10/10 – Doppelpack am Gotthard.

Die Güterbeförderung über den Gotthard stellt seit jeher eine der größten Anforderungen an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) dar. Eine der bemerkenswertesten Lösungsansätze der letzteren Zeit war die Einführung der Traktion Re 10/10. Es handelt sich dabei nicht um eine riesige Lokomotive, sondern um den paarweisen Einsatz einer Re 6/6 und einer Re 4/4 II oder Re 4/4 III. Eine solche Tandemtraktion befördert die maximale Anhängelast von 1300 Tonnen über die 26 Promille Steigung der Gotthardstrecke. Für Züge bis zu 1600 Tonnen muss eine zusätzliche Schublokomotive eingesetzt werden, da sonst die Zughaken der Belastung nicht standhalten würden. Mittels Vielfachsteuerung werden die beiden Maschinen vom jeweils vorderen Führerstand gesteuert. Das Haupteinsatzgebiet dieses Kraftpakets ist die Gotthardstrecke, aber auch andere Steilstrecken der Eidgenossenschaft.



37320 E-Lok Doppeltraktion „Re 10/10“.

Vorbild: Doppeltraktion Re 10/10 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), bestehend aus jeweils einer Elektrolokomotive Re 6/6 mit Stadtwappen „Bischofszell“ und einer Elektrolokomotive Re 4/4 II. Einsatz hauptsächlich am Gotthard für lange, schwere Güterzüge. Betriebszustand um 1980.

Modell: Beide Lokomotiven mit Digital Decoder mfx, Re 6/6 zusätzlich mit Sound-Generator. Beide Lokomotiven jeweils mit geregelter Hochleistungsantrieb. Jeweils 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Angestellte Aufstiegs-Metallgriffstangen. Kupplungen gegen detaillierte Frontschürze austauschbar. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Gesamtlänge über Puffer 39,4 cm.

HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der Serie Re 6/6.
- Fahrwerk und Aufbau aus Metall.
- mfx-Decoder mit Soundfunktionen, digital auslösbar.
- Imposante, vorbildgerechte Doppeltraktion.

Digital Funktionen Re 4/4 II	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
------------------------------	--------------	--------------	----------------	-----------------

Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x

Digital Funktionen Re 6/6	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
---------------------------	--------------	--------------	----------------	-----------------

Spitzensignal	x	x	x	x
Lüfter		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



Re 6/6 – 3 Drehgestelle am Gotthard.

Anfang der 1970er-Jahre zeichnete sich das Ende der legendären Serie Ae 6/6 auf der Gotthardstrecke ab. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB) ließen daher von den Firmen SLM Winterthur, BBC Baden und SAAS Genève eine Nachfolgebauerei entwickeln: die Serie Re 6/6. Die schweren Bedingungen am Gotthard verlangten eine Lokomotive mit 6 Treibachsen. Um den Verschleiß gering zu halten, entschieden sich die verantwortlichen Konstrukteure nicht wie bei der Ae 6/6 für zwei, sondern für drei Drehgestelle, wobei

das mittlere eine starke Seitenverschiebung aufweist. Die Drehgestelle untereinander sind mit elastischen Querkupplungen verbunden, um einen optimalen Kurvenlauf zu gewährleisten. Von der Re 6/6 wurden zunächst vier Prototypen gebaut, von denen zwei einen geteilten Lokkasten erhielten, der sich vertikal bewegt und sich den Gegebenheiten optimal anpasst. Bei den Versuchsfahrten erwies sich das für die Serienlok als nicht notwendig und alle 85 Serienlokomotiven, die von 1975 bis 1980 gebaut wurden, erhielten einen einteiligen Lokaufbau. Die Führerstände der Re 6/6 lehnen sich stark an das Design der Re 4/4 II an, ebenso

die elektrische Ausrüstung der Transformatoren, von denen die Re 6/6 allerdings zwei besitzt. Die 19.310 mm langen, 120 t schweren und 140 km/h schnellen Lokomotiven haben eine Leistung von 7850 kW. Ein besonderes technisches Merkmal ist die Beschleunigung der Lokomotive unter optimalen Bedingungen: von 0 auf 100 km/h in 5,8 sec. Die Re 6/6 haben sich mehreren Lackierungsvarianten und Erneuerungen unterziehen müssen, 30 Lokomotiven wurden ab dem Jahr 2000 mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, diese Maschinen laufen unter der Bezeichnung Ref 6/6. Die UIC Bezeichnung der Serie Re 6/6 ist die Serie 620, die

immer öfter auf den Maschinen auch zu sehen ist. Die 88 noch im Dienst stehenden Lokomotiven, eine verunfallte 1990, gehören alle zum Geschäftsbereich SBB Cargo und kommen mit schweren Güterzügen in alle Ecken der Schweiz, über den Gotthard auch mit einer Re 4/4 II oder Re 4/4 III im Tandemverkehr. Im schweren Personenverkehr waren die Loks der Serie Re 6/6 sogar eine Alternative zu einer Re 4/4 II Doppeltraktion und nachdem die moderne Serie 460 hauptsächlich dem Personenverkehr zugeordnet wurde, dominieren die beeindruckenden Re 6/6 mit ihren drei Drehgestellen wieder den Güterverkehr am Gotthard.

HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der Serie Re 620.
- Fahrwerk und Aufbau aus Metall.
- Soundfunktionen digital auslösbar.



37321 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Re 620 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ausführung in feuerroter/ultramarinblauer Grundfarbgebung der SBB Cargo, mit Wappen der Stadt „Auvornier“. Umbauversion mit eckigen Stirnlampen. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/1 weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung

mit wartungsfreien warmweissen Leuchtdioden. Angesetzte Aufstiegs-Metallgriffstangen. Kupplungen gegen detaillierte Frontschürze austauschbar. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 22,2 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Fernlicht		x	x	x
Lüfterantrieb		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



Schweiz



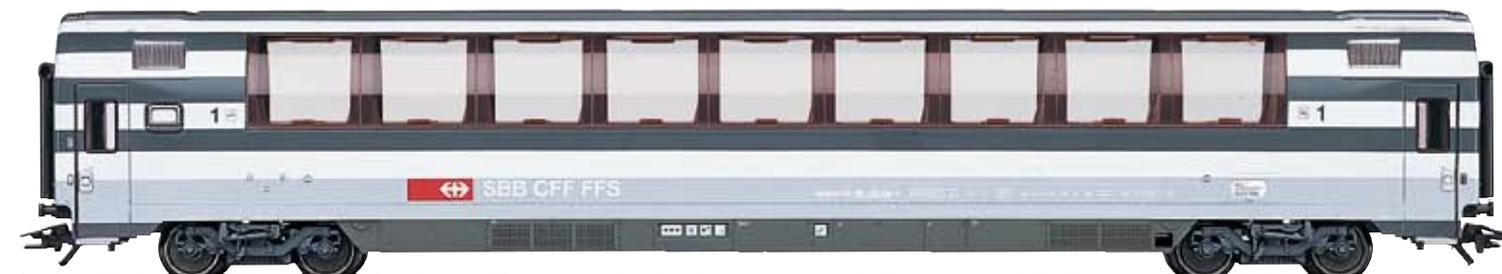
43670 EuroCity-Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 6 verschiedene EuroCity-Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). 1 EuroCity-Großraumwagen Bauart Apm 1. Klasse, 1 EuroCity-Panoramawagen Bauart Apm 1. Klasse, 1 Einheitswagen IV Speisewagen Bauart WRm, 3 EuroCity-Großraumwagen Bauart Bpm 2. Klasse. Zugname „Riviera dei Fiori“. Zuglauf Nizza – Basel SBB. Betriebszustand ca. 2004.

Modell: Verstellbare Puffer. Vorbereitet für stromführende Kupplungen 7319 bzw. stromführende trennbare Kurzkupplungen 72020/72021. Beim Speisewagen Lichtstromversorgung über den Dachstromabnehmer möglich.

Gesamtlänge über Puffer 161,0 cm.
Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

Einmalige Serie.



43670

37460

HIGHLIGHTS

- Zugname „Riviera dei Fiori“.
- Zuglauf „Nice-Ventimiglia-Genova PP-Milano C-Como-Chiasso-Lugano-Bellinzona-Arth-Goldau-Luzern-Olten-Basel SBB“.



HIGHLIGHTS

- Umbauversion: Geänderte Griffstangen.
- Neue Scheibenwischer.



37360 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Ae 6/6 als Ae 610 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ausführung in feuerrot/ultramarinblauer Grundfarbgebung der SBB Cargo, mit Städtewappen „Landquart“. Umbauversion mit geteilten Haltegriffstangen unterhalb der Führerstandsfenster und zusätzlicher stirnseitig schräger Griffstange. Neue, unten angeschlagene Scheibenwischer an den beiden Führerständen. Runde Stirnlampen, eckige Pufferteller. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiger Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/ 1 weißes Schlusslicht) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer 21,0 cm.

Dieses Modell in Gleichstrom-Ausführung finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22775.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Betriebsgeräusch		x	x	x
Lüfterantrieb		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Hauptschalter			x	x
Luftpresse			x	x





36606 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Serie 482 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS), eingesetzt für den Güterbereich SBB Cargo. Zweisystemlokomotive mit 4 Pantographen. Gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Modell: Metallausführung mit vielen integrierten Einzelheiten. Mit Digital-Decoder und Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. 4 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer. Länge über Puffer 21,7 cm.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



36605 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 185.5 der Schweizer Firma Crossrail. Zweisystemlokomotive mit 4 Pantographen, gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Modell: Metallausführung mit vielen integrierten Einzelheiten. Mit Digital-Decoder und Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungs-

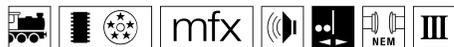
abhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. 4 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer. Länge über Puffer 21,7 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



Österreich



37832 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Güterzug-Lokomotive Baureihe 50 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Ausführung mit Kastentender und Wagner-Windleitblechen. Betriebszustand um 1954.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb, Telex-Kupplung am Tender und

umfangreichen Soundfunktionen. Motor im Kessel. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Kurzkupplung in NEM-Aufnahme am Vorlaufgestell. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Länge über Puffer 26,3/26,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Telex-Kupplung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Kohle schaufeln			x	x
Luftpumpe			x	x
Direktsteuerung			x	x
Schüttelrost				x



46391

37832



46391 Güterwagen-Set.

Vorbild: 5 unterschiedliche Güterwagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). 1 gedeckter Güterwagen Bauart Gms (ex Oppeln) ohne Bremserhaus/Bremserbühne, 1 gedeckter Güterwagen Bauart Gms (ex Oppeln) mit Bremserbühne, 1 gedeckter Güterwagen Bauart Gms (ex Oppeln) mit Bremserhaus, ein offener Güterwagen Bauart Om (ex Breslau) mit Kohle, und ein Säuretopfwagen.

Modell: 5 unterschiedliche Güterwagen zur authentischen Nachbildung eines Güterzuges in Epoche III.

Alle Wagen einzeln verpackt.

Gesamtlänge über Puffer 55,8 cm.

Gleichstromradsatz jeweils 2 x 700580.

Zu diesem Set passt ideal das Modell der Baureihe 50, das Sie unter der Artikelnummer 37832 finden.



Österreich



© www.bahnbilder.warumdenn.net

HIGHLIGHTS

- **Doppeltraktion für den vorbildgerechten Alpenverkehr.**



37417 2 Elektrolokomotiven.

Vorbild: 2 Elektrolokomotiven der Reihe 1043 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Eine Ausführung im Valousek-Design und eine Ausführung im klassischen Schweden-Design. Betriebszustand ca. 2001.

Modell: Beide Lokomotiven mit Digital-Decoder mfx und Lokpiff. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar.
Länge über Puffer jeweils 18 cm.

Einmalige Serie.

Die passenden Güterwagen finden Sie im Display unter der Artikelnummer 00799.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Signalton		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



HIGHLIGHTS

- Große Auswahl in der Epoche V.
- Übersichtliche Präsentation im attraktiven Display.
- Unterschiedliche Betriebsnummern für lange Züge.



00799 Set mit 16 Güterwagen im Display.

Vorbild: Vier unterschiedliche Güterwagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bzw. der Italienischen Staatsbahnen (FS) mit jeweils vier unterschiedlichen Betriebsnummern und Beschriftungen.

Modell: Die Wagen-Bauarten sind im attraktiven Display je 4 Mal mit verschiedenen Beschriftungen und mit unterschiedlichen Betriebsnummern enthalten. Jeder Wagen in gekennzeichnetem Karton einzeln verpackt.

4 Silowagen der Fa. Moretti, der FS Italien.

Länge über Puffer 17,2 cm je Wagen.

4 Teleskophaubenwagen, der ÖBB, beladen mit je 3 Teleskophauben.

Länge über Puffer 14,4 cm je Wagen.

4 Niederbordwagen Res der ÖBB.

Länge über Puffer 22,9 cm je Wagen.

4 Transportwagen Shimmms 718 „Steel“.

Länge über Puffer 13,8 cm je Wagen.

Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.





00799

37417

Österreich



39838 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrsystem-Elektrolokomotive für grenzüberschreitenden Reise- und Güterverkehr. Reihe 1216 der Firma Adria Transport GmbH.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungs-

antrieb Softdrive Sinus, wartungsfreiem Motor in kompakter Bauform und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Spitzensignal und Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer 22,5 cm.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Fernlicht		x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Hauptschalter			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Lüfter			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x

HIGHLIGHTS

- Tragwagen zum Einsatz in Ganzzügen.





© Gernot Gössler



47075 Tragwagen-Set mit LKW-Sattelaufleger und -Wechselpritschen.

Vorbild: 3 vierachsige Taschenwagen Bauart Sdgkkmss und 2 vierachsige Container-Tragwagen Bauart Sgnss für den kombinierten Ladungsverkehr der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Beladen mit LKW-

Sattelaufleger und LKW-Wechselpritschen der Firma LKW WALTER, Internationale Transportorganisation AG, Wiener Neudorf.

Modell: Taschenwagen: Rahmen, Boden und Lademulde aus Metall. Spezialdrehgestelle in niedriger Bauweise. Viele angesetzte Details. Ladehalterungen verstellbar. Jeder Taschenwagen ist beladen mit einem Modell-Sattelaufleger. Container-Tragwagen: Drehgestelle

Typ Y 25. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern. Jeder Tragwagen ist beladen mit jeweils 2 Modell-Wechselpritschen. Alle Wagen und Ladungen mit verschiedenen Betriebsnummern und jeweils einzeln verpackt. Zusätzliche Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 102,5 cm.

Einmalige Serie.

Die passende Elektrolokomotive der Reihe 1216 finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39836.



Frankreich



**SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF.
TGV® ist Eigentum der SNCF.
Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.**



HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Aktuellste Farbgebung.**



37790 Hochgeschwindigkeitszug.

Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug TGV POS (train à grande vitesse) der Französischen Staatsbahnen (SNCF), in der Ausführung für den Verkehr zwischen Paris und Süddeutschland. 2 Triebköpfe, 1 Übergangswagen (R1) 1./2. Klasse, 1 Übergangswagen (R8) 2. Klasse. Neueste Farbgebung. Aktueller Betriebszustand 2009/2010.

Modell: 4-teilige Grundgarnitur. 1 Triebkopf (TK1) motorisiert, 1 Triebkopf (TK2) unmotorisiert. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb im Triebkopf 1, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Drittes Spitzenlicht für französischen Lichtwechsel digital separat abschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Separat angesetzte Griffstangen aus Metall. Eingesetzte Scheibenwischer. Führerstände in den Triebköpfen mit Inneneinrichtung. Triebkopf und Übergangswagen sind paarweise fest miteinander

gekuppelt, mit Spezial-Kurzkupplungen und Kulissenführung. Zusätzliche Kulissenführung im Jakobs-Drehgestell. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf. Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Jeder Triebkopf mit 2 Einholm-Stromabnehmer in unterschiedlichen Ausführungen mit jeweils einer Wippe für DB und SNCF. Pantographen sind nur mechanisch, nicht elektrisch funktionsfähig. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum. Länge der 4-teiligen Grundgarnitur 101 cm.

Die Grundgarnitur 37790 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 43420, 43430 und 43440 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22364.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Innenbeleuchtung	x	x	x	x
Lichtfunktion 1		x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Türenschießen			x	x
Rangierpfeiff			x	x
Schaffnerpfeiff			x	x
Bahnhofsansage				x
Bahnhofsansage - F				x

SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF. TGV® ist Eigentum der SNCF. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.





Frankreich

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**



43420 Ergänzungswagen-Set 1 zum TGV POS.

Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug TGV POS (train à grande vitesse) der Französischen Staatsbahnen (SNCF), in der Ausführung für den Verkehr zwischen Paris und Süddeutschland. 1 Mittelwagen (R2) 1. Klasse und 1 Mittelwagen (R3) 1. Klasse. Neueste Farbgebung. Aktueller Betriebszustand 2009/2010.

Modell: 2-teiliges Ergänzungswagen-Set zur Erweiterung des Hochgeschwindigkeitszuges TGV POS,

Artikel 37790, auf eine 10-teilige Einheit. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Beide Mittelwagen sind fest miteinander gekuppelt. Kulissenführung in den Jakobs-Drehgestellen. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum. Länge des Wagenpaares 43 cm.

Die Grundgarnitur 37790 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 43420, 43430 und 43440 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23438.



HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**



43440 Ergänzungswagen-Set 3 zum TGV POS.

Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug TGV POS (train à grande vitesse) der Französischen Staatsbahnen (SNCF), in der Ausführung für den Verkehr zwischen Paris und Süddeutschland. 1 Mittelwagen (R4) Barwagen 2. Klasse und 1 Mittelwagen (R5) 2. Klasse. Neueste Farbgebung. Aktueller Betriebszustand 2009/2010.

Modell: 2-teiliges Ergänzungswagen-Set zur Erweiterung des Hochgeschwindigkeitszuges TGV POS,

Artikel 37790, auf eine 10-teilige Einheit. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Beide Mittelwagen sind fest miteinander gekuppelt. Kulissenführung in den Jakobs-Drehgestellen. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum. Länge des Wagenpaares 43 cm.

Die Grundgarnitur 37790 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 43420, 43430 und 43440 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23444.



37790

43430

43440



HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**



43430 Ergänzungswagen-Set 2 zum TGV POS.

Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug TGV POS (train à grande vitesse) der Französischen Staatsbahnen (SNCF), in der Ausführung für den Verkehr zwischen Paris und Süddeutschland. 1 Mittelwagen (R6) 2. Klasse und 1 Mittelwagen (R7) 2. Klasse. Neueste Farbgebung. Aktueller Betriebszustand 2009/2010.

Modell: 2-teiliges Ergänzungswagen-Set zur Erweiterung des Hochgeschwindigkeitszuges TGV POS,

Artikel 37790, auf eine 10-teilige Einheit. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Innenbeleuchtung wird versorgt über die durchgehende elektrische Verbindung des ganzen Zuges. Beide Mittelwagen sind fest miteinander gekuppelt. Kulissenführung in den Jakobs-Drehgestellen. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum. Länge des Wagenpaares 43 cm.

Die Grundgarnitur 37790 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 43420, 43430 und 43440 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix HO-Sortiment unter der Artikelnummer 23439.

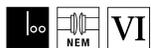


43420

37790

SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF. TGV® ist Eigentum der SNCF. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.

Luxemburg



43473 Nahverkehrswagen-Set.

Vorbild: 1 Doppelstockwagen DBpza, 2. Klasse und 1 Doppelstock-Steuerwagen DABpbdzfa, 1. und 2. Klasse der Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL).

Modell: Beide Wagen mit getönten Seitenfenstern und kulissengeführten Kurzkupplungen. Am Steuerwagen 2 rote Schlusslichter.

Gesamtlänge über Puffer 54,1 cm.

Die Wagenpackung eignet sich ideal zur Ergänzung der früheren Zugpackung 26538.

Einmalige Serie.



HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Sound-Funktionen.
- Gekennzeichnet zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Luxemburg.



37675 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Serie 1800 der Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL), mit CFL Cargo Logo. Gekennzeichnet mit Aufschrift zum 150-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Luxemburg. Aktueller Betriebszustand 2009.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschkfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Länge über Puffer 22,6 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Druckluft ablassen			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



Belgien

HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Sound-Funktionen.
- Zusätzliche Antenne auf dem Führerhausdach.



37674 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Serie 55 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Frühere Serie 205. Kennzeichnung mit Sonderbeschriftung ATB/PZB 90. Zusätzliche Antennen auf dem Führerhausdach. Aktueller Betriebszustand um 2007.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 22,6 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalhorn		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Druckluft ablassen			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x





48431 Erzwagen-Set.

Vorbild: 5 Erzwagen (Mineraliers) der VTG Benelux B.V.,
eingestellt bei den Belgischen Staatsbahnen (SNCB/
NMBS). Bauart Falls.

Modell: Mit 2 Endbühnen. Wagen mit verschiedenen
Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeich-
net.

Gesamtlänge über Puffer 63,8 cm.

Gleichstromradsatz 20 x 700580.

Einmalige Serie.



Belgien



46342 Getreidesilowagen-Set.

Vorbild: 5 Großraumwagen mit glatten Seitenwänden für Getreidetransport (Cerealier), eingestellt bei den Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Privatwagen-Bauart in unterschiedlichen Farbgestaltungen.

Modell: Metalleinlage für tiefen Schwerpunkt und ruhigen Lauf. Viele angesetzte Details. Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

Gesamtlänge über Puffer 85,8 cm.

Gleichstromradsatz 20 x 700580.

Einmalige Serie.



HIGHLIGHTS

- Eingebauter Digital-Decoder.
- Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell.



36744 Tenderlokomotive.

Vorbild: Serie 5906 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Die BR 74 924 der Deutschen Reichsbahn, war als 5906 in den Niederlanden im Einsatz. Zustand 1946/1947.

Modell: Mit Digital-Decoder und Spezialmotor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Viele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 12,7 cm.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x



HIGHLIGHTS

- Niederländischer Museumszug in aktuellem Betriebszustand.
- Lokomotive mit mfx-Decoder und Softdrive Sinus-Antrieb.
- Umfangreiche Betriebs- und Geräuschfunktionen schaltbar.



26562 Niederländischer Museumszug.

Vorbild: Dampflokotive Baureihe 64 der Veluwsche Stoomtrein MIJ, Niederlande. Je ein gedeckter Güterwagen Gbs, ein Kugelbehälterwagen Ucs 383 und ein Kesselwagen Zes 810 der Veluwsche Stoomtrein-Museumsbahn. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und umfangreichen Geräuschfunktionen. Wartungsfreier Motor in kompakter

Bauform. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Bremschläuche und Kolbenstangenschutzrohre ansteckbar. Fahrgestell des Kugelbehälterwagens mit durchbrochenem Rahmen.

Gesamtlänge über Puffer 51,2 cm.

Einmalige Serie.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Luftpumpe			x	x
Kohle schaufeln			x	x
Glocke			x	x
Dampf ablassen			x	x
Bremsquietschen aus				x
Schüttelrost				x



HIGHLIGHTS

- Mit Digital-Decoder mfx.
- Mit umfangreichen Soundfunktionen.
- Vorbildgerechtes Spitzensignal.



37831 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Reihe N der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Ehemalige deutsche BR 50 bzw. belgische Serie 25.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb und umfangreichen Soundfunktionen. Motor im Kessel. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Kurzkupplung in NEM-Aufnahme. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Leiter zum Anstecken.

Länge über Puffer 26,3/26,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Raucheinsatz		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsquietschen aus			x	x
Rangierpfeif			x	x
Luftpumpe			x	x
Kohle schaufeln			x	x





47025 Set mit 2 Niederbordwagen.

Vorbild: 2 unterschiedliche Wagen der Bauart Rs und Res der Dänischen Staatsbahnen(DSB). Europäische Standardbauart mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Rungen und runden Puffern bzw. mit Stahl-Bordwänden. Beladen mit dänischen Gebäudeteilen.

Modell: Jeweils unterschiedliche Betriebsnummern, Wagen einzeln verpackt. Drehgestelle Typ Minden-Siegen bzw. Y 25. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. Gesamtlänge über Puffer 45,9 cm. Gleichstromradsatz 8 x 700580.



46922 Güterwagen-Set.

Vorbild: Rungenwagen Kbs 443 der Dänischen Staatsbahn DSB. Beladen mit gebrauchten Schiffsteilen, Betriebszustand Ende der 80er Jahre.

Modell: 3 Wagen. Rungen abnehmbar. Gesamtlänge über Puffer: ca. 47,1 cm. Gleichstromradsätze: je Wagen 2 x 700580.



Schweden

HIGHLIGHTS

- 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse.
- Fernlicht zuschaltbar.
- Licht am Führerstand 2 und 1 jeweils separat abschaltbar.
- Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden.



37307 Hochleistungs-Elektrolokomotive.

Vorbild: Hochleistungs-Schnellfahrlokomotive Litt. 141 des Schwedischen Privatbahnunternehmens Hectorrail. Gebaut 1997 von SGP, ELIN und Siemens als Serie von 3 Prototypen. Betriebsnummer 141.003-4 „Starling“. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx. 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen und viele weitere Details. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur.

Kupplungen austauschbar gegen geschlossene Frontschürzen. Bremsschläuche ansteckbar.

Länge über Puffer 22,2 cm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22643.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Fernlicht		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x



47723

47723

37307

HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion des Woodtainer XXL Containers.
- Wagen ideal für Ganzzüge.



47723 Container-Tragwagen-Set.

Vorbild: 3 zweiachsige Container-Tragwagen Bauart Lgjs der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Beladen mit jeweils 2 WoodTainer XXL der österreichischen Firma Innofreight Speditions GmbH, Bruck an der Mur. Großvolumige Container mit einem Fassungsvermögen von 46 m³, in der Gestaltung von green cargo, dem Bereich Güterverkehr der SJ. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall. Fahrgestell mit seitlichem Sprengwerk. Angesetzte An-schriftentafeln. Jeder Tragwagen beladen mit 2 Wood-Tainer XXL. Container abnehmbar. Alle Container und Tragwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer 51,2 cm. Gleichstromradsatz 6 x 700580.

Einmalige Serie.

Die Diesellokomotive Reihe T 44, mit der Artikel-nummer 37941, ist die passende Lokomotive für die Container-Tragwagen und ideal für den Einsatz in Ganzzügen.



USA



37624 Dieselelektrische Lokomotive.

Vorbild: Typ General Motors EMD F7 der Pennsylvania Railroad. Dreifacheinheit aus A-Unit, B-Unit und A-Unit.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Jeweils 1 Motor in der A-Unit, Lautsprecher in der B-Unit eingebaut. Je A-Unit 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal mit beleuchteten Nummerntafeln konventionell an, digital schaltbar.

Geräuschgenerator mit Diesellok-Fahrgeräuschen. Feste Deichsel zwischen allen Lokomotiveinheiten. Schneeräumer zum Ansetzen beigelegt. Länge über Puffer 52 cm.





Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Betriebsgeräusch		x	x	x
Glocke		x	x	x
Direktsteuerung			x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Signalhorn tief			x	x
Rangierpfeif			x	x
Druckluft ablassen			x	x

HIGHLIGHTS

- mfx-Decoder.
- Beleuchtung mit warmweißen LED.
- Vielfältige Sound-Funktionen digital schaltbar.
- Glockenankermotor mit Schwungmasse.



37976 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnelle Güterzuglokomotive Reihe L-1 der Pennsylvania Railroad. Standard-Bauart 2-8-2 „Mikado“ der United States Railroad Administration (USRA). Bauzeit ab 1918.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen LED. Geschwindigkeitsabhängiges, synchronisiertes Dampflokgeräusch, Pfeifsignal sowie Läutewerk oder Anfah- und Bremsverzögerung digital schaltbar. Vorne eingesteckte Vorbildkupplung ohne Funktion. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Viele angesetzte Einzelheiten.

Figuren Lokführer und Heizer für den Führerstand liegen bei. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Kupplungen 29,0 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Signalton			x	x
Glocke			x	x
Luftpumpe			x	x
Injektor				x
Hilfsbläser				x
Ankuppelgeräusch				x
Schienenstoss				x
Betriebsgeräusch 2				x

USA



45642 US-Güterwagen-Set.

Vorbild: 10 unterschiedliche Güterwagen mehrerer US Bahnverwaltungen. 2 Double Door Box Cars, 2 Livestock-Cars, 3 Hopper Cars, 2 Tank Cars, 1 Cabin Car.

Modell: 45642-1 Double Door Box Car „New York Central“, 45642-2 Double Door Box Car „Great Northern RR“, 45642-3 Livestock-Car „Armour Livestock Express“,

45642-4 Livestock Car „Chicago & Northwestern“, 45642-5 Hopper Car „Minneapolis & St. Louis“, 45642-6 Hopper Car „Delaware, Lackawanna & Western“, 45642-7 Hopper Car „New York, New Haven and Hartford“, 45642-8 Tank Car „Humble Petroleum Products“, 45642-9 Tank Car „Texgas Union Texas“ und 45642-10 Cabin Car der PRR. Rahmen bzw. Böden aus

Metall. Detaillierte Drehgestelle mit Spezialradsätzen. Aufstiegleitern und weitere Details separat angesetzt. Schiebetüren zum Öffnen. Kupplungen austauschbar. Alle Wagen einzeln verpackt.

Länge der Wagengarnitur über Kupplungen 150,6 cm. Gleichstromradsätze 40 x 320552 (NEM), 40 x 320389 (RP25).

Das Set passt ideal zur Dampflokomotive „Mikado“ der Pennsylvania Railroad den Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37976 finden.

Products bearing Chicago and North Western Railway are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company



45642

37976



Baumaschinen

HIGHLIGHTS

- Maßstäbliche, teilweise komplett neu konstruierte Baumaschinen-Modelle.
- Fein detaillierte hochwertige Metall-Fahrzeuge mit angesetzten Kunststoffteilen.
- Umfangreiche Spielfunktionen.



00777 Verkaufspaket „CAT“ Baumaschinen H0.

Vorbild: 4 unterschiedliche Baumaschinen: 1 CAT M318D „Mobilbagger“, 1 CAT 772 „Muldenkupper“, 1 CAT 320D „Bagger“ und 1 CAT D9T „Kettendozer“.

Modell: Das Verkaufspaket enthält jeweils 3 Modelle eines Typs. Alle Fahrzeuge einzeln verpackt, mit Kunststoffsockel und Klarsichthaube.





HIGHLIGHTS

- Einfache komfortable Bedienung.
- Hintergrundbeleuchtetes Grafikdisplay mit selbsterklärenden Piktogrammen.
- 16 schaltbare Zusatzfunktionen.
- 320 Magnetartikel schaltbar.
- Integrierter Lokkartenleser.
- Einfache Verkabelung (Plug & Play) an die Gleisbox und die Central Station.
- Integrierte Märklin-Digital-Lokdatenbank.

60653 Mobile Station.

Digitale Handregler-Steuereinheit. 11 Lokomotiven im Direktzugriff steuerbar. Lokwahlauswahl aus integrierter Märklin-Digital-Lokdatenbank oder über Digital-Adressen. 16 Lokfunktionen und 320 Magnetartikel schaltbar. Automatische Anzeige der Funktionszustände im integrierten hintergrundbeleuchtetem s/w Vollgrafikdisplay durch selbsterklärende Piktogramme bei mfx-Loks bzw. bei Lokauswahl aus integrierter Digital-Lokdatenbank. Integrierter Lokkartenleser. Rot beleuchtete Stop-Taste. 1,9 A – Leistungsteil in der optional erhält-

lichen Gleisbox (60112/60113). 2 Mobile Stations (60653) unabhängig voneinander an der Gleisbox anschließbar. Bei Betrieb der Mobile Station an der Central Station (60213/60214) kann auf die Central Station – Einstellungen (vollständige Lokliste der Central Station, alle Magnetartikel des Central Station – keyboards mit deren Bezeichnungen) zurückgegriffen werden. Fahren und Steuern von Fahrzeugen in den Formaten motorola, mfx und DCC, Schalten von Magnetartikel in den Formaten motorola und DCC.
Abmessung 160 x 100 x 39 mm.





60113 Digital-Anschlussbox.

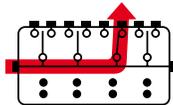
Zum Anschluss eines Schaltnetztes oder Transformators und bis zu 2 Mobile Stations (60653).
Für die Spurweiten Märklin H0, Trix H0 und Minitrix geeignet.
Abmessungen 96 x 85 x 40 mm.

78158 Messeinrichtung.

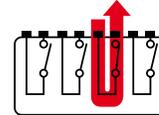
Zum Einbau in die Rollenprüfstände 78150 und 78151.
Ermöglicht die Messung von Betriebsdauer, Fahrstrecke und Geschwindigkeit. Spezial-Rollenbockpaar mit Messwertgeber und Anschluss am Anzeegerät mit LCD-Display. Modellmaßstab, Einheiten und Messbereiche wählbar. Betrieb mit 3 Batterien Typ AA/LR6 (nicht enthalten).
Maße 80 x 70 x 120 mm.



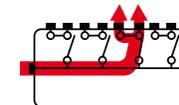
Schaltbild zu 70729
(Taster 3 betätigt)



Schaltbild zu 70739
(Schalter 3 geschlossen)



Schaltbild zu 70749



70729 Stellpult für Steckverbindungen mit 2,6 mm.
Zum Schalten von 4 zweispuligen Magnetartikeln wie Weichen und Signalen oder bis zu 8 Entkopplungsgleisen. Anzeige der betätigten Stellung über den Stand der jeweiligen Tasten. Mit 8 rückseitigen und 2 seitlichen Buchsen. Alle Anschlüsse für die alten 2,6 mm Stecker und Buchsen.
Abmessungen 80 x 40 mm.
Verpackungsinhalt 5 Stück.

70739 Schaltpult für Steckverbindungen mit 2,6 mm.
Zum Ein- oder Ausschalten von 4 verschiedenen Bahn- oder Lichtstromkreisen. Beispielsweise können 4 Abstellgleise in verschiedenen Fahrstromkreisen geschaltet werden. Mit 8 rückseitigen Anschlussbuchsen. Alle Anschlüsse für die alten 2,6 mm Stecker und Buchsen.
Abmessungen 80 x 40 mm.
Verpackungsinhalt 5 Stück.

70749 Schaltpult für Steckverbindungen mit 2,6 mm.
Zum Verteilen eines Bahn- oder Lichtstromkreises auf 4 verschiedene Leitungen mit je 2 Anschlüssen. Beispielsweise können 4 Abstellgleise im gleichen Bahnstromkreis oder 4 Verbraucher im gleichen Lichtstromkreis geschaltet werden. Mit 8 rückseitigen und 2 seitlichen Anschlussbuchsen. Alle Anschlüsse für die alten 2,6 mm Stecker und Buchsen.
Abmessungen 80 x 40 mm.
Verpackungsinhalt 5 Stück.

HIGHLIGHTS

- Alle Anschlüsse für 2,6 mm Steckverbindungen.
- Funktion entspricht dem Stellpult 72720.

HIGHLIGHTS

- Alle Anschlüsse für 2,6 mm Steckverbindungen.
- Funktion entspricht dem Gerät 72730.

HIGHLIGHTS

- Alle Anschlüsse für 2,6 mm Steckverbindungen.
- Passende Stecker liegen bei.
- Funktion entspricht dem Gerät 72740.

Die große Wirklichkeit kann so faszinierend klein sein. Nämlich dann, wenn Sie im Maßstab 1:220 abgebildet wird. Charmant und nur streichholzgroß präsentiert die Spur Z, die wir in Zukunft wieder „Mini-Club“ nennen wollen, die Realität im Modell.

Die kleinste Serienmodelleisenbahn der Welt wurde 1972 im Märklin Katalog mit den folgenden Worten angekündigt: „Eine begeisternde Wunderwelt wird von der mini-club auf Ihren Tisch gezaubert. Für das Auge überschaubar und mit den Händen vom Sessel aus erreichbar! Da ist kein Keller nötig, keine Zimmer-Flucht und keine Bastel-Leidenschaft! Die mini-club ist ein echter Freizeit-Hit!“

Dieser Freizeit-Hit von einst ist nun zurück mit seiner Wunderwelt und präsentiert Ihnen die neuen Mini-Club Modelle mit ausgereifter Technik, fünfpoligen Motoren und feinen Dioden. Auf diesem Technik-Standard von

heute aufbauend, werden die neu entwickelten Mini-Club Modelle von morgen technisch noch präziser und ausgefeilter sein.

Die Erfinder der beiden Loks, die uns als Vorbild des Schienenzeppelins und der Schnellzuglokomotive BR 05 gedient haben, unterlagen dem Geschwindigkeitsrausch. Zunächst konstruierte Franz Kruckenberg 1929 einen Eisenbahntriebwagen, der durch einen Flugzeugpropeller angetrieben wurde. Dieser erreichte 1931 auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin einen Geschwindigkeitsweltrekord für Bahnfahrzeuge über 230 km/h, der immerhin 24 Jahre lang Bestand hatte. Für die Geschwindigkeit des Schienenzeppelins auf Ihrer Modellbahnanlage sorgt ein 5-poliger Motor. Für alle, die mehr über die Geschichte des Schienenzeppelins und seines Konstrukteurs erfahren wollen, können dies der dem Produkt beiliegenden Broschüre entnehmen.

Vielleicht vom Tempo-Virus infiziert, stellte die Lokomotive der Baureihe 05 002 fünf Jahre später einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Schienenfahrzeuge auf. Zwischen Hamburg und Berlin erreichte die BR 05 1936 eine Geschwindigkeit von 200,4 km/h. Damit ist die BR 05 bis heute die schnellste Dampflokomotive in Deutschland. Zur Modell-dampflokomotive erscheint ein passendes Set mit windschnittigen Schürzenwagen. Fliegen wir weiter zu den Diesel-Triebwagen. Wenige Jahre nach dem Krieg richtete die DB ein Netz für schnellfahrende Züge, das sogenannte F-Zug-Netz ein. Befahren wurde dieses Netz von den dafür entwickelten Zügen der Baureihe VT 08.5 mit dem lustigen Spitznamen „Eierkopf“. Diesen Spitznamen verdanken sie den zeittypisch stromlinienförmig abgerundeten Fahrzeugköpfen mit kleinen Fenstern, die den Fahrzeugen aber auch eine Ähnlichkeit mit Flugzeugen verlie-

hen. Wie das Vorbild besteht das Modell des VT 08.5 aus vier Teilen: Dem Motorwagen mit Gepäck- und Küchenabteil sowie einem Speiseraum, zwei Mittelwagen und einem weiteren Triebwagen mit Abteilen.

Im Rahmen der TEE Einführung in den 50er-Jahren in Europa war die Blütezeit der VT 08 vorbei. An ihre Stelle rückte für den internationalen Fernverkehr der Dieseltriebzug VT 11.5 als Paradezug der DB. „Mediolanum“ ist der lateinische Name für die italienische Stadt Mailand und bezeichnet gleichzeitig den letzten eingesetzten Triebzug der Reihe VT 11.5 auf der Strecke München – Mailand. Im Mini-Club Modell sind beide Triebköpfe mit 5-poligem Motor und Antrieb auf jeweils vier Achsen ausgestattet.

Lassen Sie sich nun auf den folgenden Seiten von der Mini-Club Wunderwelt verzaubern...

Baugröße Z
Spurweite 6,5 mm
Maßstab 1:220

mini-club

Mini-Club-Highlights



88124 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Güterzuglokomotive Baureihe G12 der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn (BadStB).

Modell: Antrieb auf alle Kuppelachsen. Dunkle Radkränze und Gestänge.

Länge über Puffer 85 mm.



175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



88721 Diesel-Triebwagenzug.

Vorbild: Diesel-Triebwagenzug Baureihe VT 08.5 der Deutschen Bundesbahn (DB), als FT 43 „Roland“ mit dem Zuglauf Basel SBB – Bremen. 4-teilige Garnitur in purpurroter Farbgebung. 1 Triebwagen VT 08.5 mit Küche und Speiseraum (WRPwPost4üm), 2 Mittelwagen

VM 08.5 mit Abteilen (A4üm), 1 Triebwagen VT 08.5 mit Abteilen (A4üm). Betriebszustand um 1959.

Modell: Vierteilige Einheit, bestehend aus 2 Triebwagen (VT) und 2 Mittelwagen (VM). 4 Achsen mit 5-poligem Motor angetrieben. Kurzgekuppelte Spezialverbindungen zwischen den Wagen. Wartungsfreie Led-

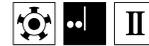
Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd. Länge des vierteiligen Zuges ca. 480 mm.

Der Zug 88721 wird anlässlich des Jubiläums 175 Jahre Deutsche Eisenbahn gefertigt.



Der im Jahr 1929 von Franz Friedrich Kruckenberg konstruierte Schienenzeppelin erreichte am 21. Juni 1931 zwischen Hamburg und Berlin einen Geschwindigkeitsweltrekord über 230,2 km/h, der immerhin 24 Jahre lang Bestand hatte. Von einem 600 PS starken BMW 12-Zylinder Leichtbau-Flugmotor wurde die Holz-Luftschraube am Heck des Fahrzeugs angetrieben. Das Fahrzeug-Gesamtgewicht betrug nur 18,6 Tonnen, was sicher maßgeblich zu diesem Rekord beigetragen hat.

Der zweiachsige Wagen war 25,85 Meter lang und hatte dabei einen Achsstand von 19,6 Metern. Leider wurde das Fahrzeug nach einer Remotorisierung im Jahr 1934 und der zeitweiligen Verwendung für Erprobungsfahrten abgestellt und später aufgrund des schlechten Erhaltungszustandes verschrottet.



88761 Propellertriebwagen Schienenzeppelin.
Vorbild: Propellertriebwagen der Bauart Kruckenberg.
Modell: Ausgerüstet mit 5-poligem Motor. Zweilicht-Spitzensignal. Dunkle Radkränze. Das Modell wird in einer Echtholzbox geliefert. Ein Booklet mit der Geschichte des Konstrukteurs und des Fahrzeugs liegt bei. Länge über Puffer 117 mm.

Der Schienenzeppelin 88761 wird einmalig nur im Jahr 2010 anlässlich des Jubiläums „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ produziert und ist limitiert.

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



HIGHLIGHTS

- Korrekte vorbildgerechte Wiedergabe der 4-teiligen Garnitur.
- Wartungsfreie LED-Beleuchtung.
- Feine Fahrzeugdetaillierung.



Personenzug



88030 Personenzuglokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Dampflok Baureihe 24 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit „Witte“ Windleitblechen.

Modell: Lokomotive ausgerüstet mit Witte-Windleitblechen. 5-poliger Mini-Club-Motor. Alle Treibachsen angetrieben. 3-Licht-Spitzensignal. Lokomotive-Konstruktion optisch überarbeitet. Länge über Puffer 82 mm.



87060

88030

mini-club

© Gebr. Märklin & Cie GmbH – Alle Rechte vorbehalten

III

87060 Set mit 12 Wagen-Paaren im Display „Umbauwagen“.

Vorbild: 12 Personenwagen-Paare aus 3-achsigen Umbauwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen-Paar 1./2. Klasse AB3yg-54 und 2. Klasse B3yg-54, Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yg-54 und Umbauwagen-Paar 2. Klasse B3yg-54 und 2. Klasse mit Gepäckraum BD3yg-54. Epoche III.

Modell: Die 12 Wagen-Paare sind im Display je 4 mal mit verschiedenen Betriebsnummern enthalten. Jedes Wagen-Paar fest miteinander gekuppelt. Jedes Wagen-Paar einzeln verpackt.

Länge über Puffer je Wagen-Paar ca. 122 mm.



HIGHLIGHTS

- 12 Wagen-Paare zur Auswahl.
- Beim Fachhändler im übersichtlichen Display.

Insider-Modell 2010

HIGHLIGHTS

- Weitgehende Neukonstruktion der Lokomotive.
- Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden.



81175 Zugpackung „Schnellzug“

Vorbild: 1 dieselhydraulische Mehrwecklokomotive Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Mitteleinstiegswagen B4ymgb-51 2. Klasse. 3 Personenwagen „Silberlinge“ 1 x AB4nb-59 1./2. Klasse und 2 x B4nb-59, 2. Klasse.

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Alle Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, 3-Licht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Lokomotive und Wagen in Sonderausführung. Einzeln nicht erhältlich. Zuglänge 690 mm.

Einmalige Fertigung nur für Insider-Mitglieder.





© Sammlung C. Asmus

Güterwagen

HIGHLIGHTS

- Magirus LKW-Modell aus Metall.
- Alle Bierbehälter mit individuellen Behälternummern.

III

82369 Behältertragwagenset „Dinkelacker“.

Vorbild: Behältertragwagen BT 10 mit Bremserbühne. Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Set bestehend aus zwei zweiachsigen Behältertragwagen mit 3 Pa-Bierbehältern sowie einem Magirus LKW-Modell mit einem Pa-Bierbehälter. Alle Bierbehälter ausgeführt mit der Gestaltung „Brauerei Dinkelacker“.

Wagenlänge über Puffer jeweils ca. 40 mm.



IV

82359 Schwerlastwagen-Set.

Vorbild: 2 Flachwagen Sammp 705 der Deutschen Bundesbahn. Ausführung mit Thermohaube zum Transport von heißen Stahlbrammen.

Modell: Beide Wagen mit abnehmbaren, geschlossenen Thermohauben. Einsteckbare Rungen liegen bei. Wagen einzeln nicht erhältlich.

Gesamtlänge über Puffer 123 mm.



Schienenbus mit Anhänger



© Bellingrodt/Schumacher



88313 Schienenbus mit zwei Güterwagen.

Vorbild: Triebwagen BR 798 und je ein ged. Güterwagen Gos-uv 253 bzw. Gbrs-v 245.

Modell: Beide Achsen des Triebwagens angetrieben. Ein Güterwagen im Auslieferungszustand, ein Güterwagen mit Alterungsspuren. Räder mit dunkel vernickelten Laufkränzen.

Länge über Puffer zusammen ca. 176 mm.

Einmalige Serie.



Trans Europ Express

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

HIGHLIGHTS

- Spitzensignal mit warmweißen LED, Schlusslicht und Innenbeleuchtung mit LED.
- Spezialkupplungen für kurze Wagenabstände.
- Beide Triebköpfe angetrieben.



88734 Dieseltriebzug.

Vorbild: Dieseltriebzug Baureihe 601 „Mediolanum“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Vorbildgerechte 7-teilige Einheit bestehend aus: 2 Maschinenwagen Dü, 1 Großraumwagen 1. Klasse Ay, 3 Abteilwagen Aü 1. Klasse, 1 Speise- und Küchewagen WRy.

Modell: Beide Triebköpfe mit 5-poligem Motor und Antrieb auf jeweils 4 Achsen. Beleuchtung der Triebköpfe und Mittelwagen mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kurzgekuppelte Spezialverbindungen zwischen den Fahrzeugen, die nur zu diesem Zug passen. An den Enden Darstellung der abgedeckten Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge des Zuges 593 mm.

Dieser Zug wird einmalig, nur zum Jubiläum 175 Jahre Deutsche Eisenbahn gefertigt.





© Otto Blaschke



Zugpackungen



81409 Zugpackung „Autotransport“.

Vorbild: Diesellokomotive der Mercedes-Benz AG, ehemalige Baureihe 261 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Schiebewandwagen Hbis, 1 Schiebewandwagen Hbis-t mit Werbeanschrift „Continental“ und 2 Autotransportwagen Laaes 541 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Alle Achsen angetrieben. Autotransporter beladen mit unterschiedlichen PKW Modellen in unterschiedlichen Farben. Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Einzelne nicht erhältlich.

Gesamtlänge über Puffer ca. 288 mm.





81400 Zugpackung Nahverkehrszug der DB.
Vorbild: Diesellokomotive BR 212 der DB.
 Umbauwagen 1. und 2. Klasse bzw. Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil.
Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Beide Drehgestelle angetrieben. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden.
 1 x 4-A-Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil Bdyg 533, 1 x 4-A-Umbauwagen 1./2.Klasse Abyg 503, 1 x 4-A-Umbauwagen, 2. Klasse Byg 514.
 Gesamtlänge über Puffer ca. 330 mm.



Zugpackung

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neukonstruktion der Lok.**
- **Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden.**
- **Authentische Alterung.**



81450 Zugpackung „Kalktransport“.

Vorbild: Schwere Großdiesel-Lokomotive Baureihe 232 und 5 unterschiedliche Rundschieber-Seitenentladungswagen Typ TDS der Deutschen Bahn AG (DB AG), Geschäftsbereich DB Cargo.

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Beide Drehgestelle angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien hellen und roten Leuchtdioden. Wagen mit beweglichem Schwenkdach. Angesetztes Geländer, Leitern und Verschluss-Stangen. Stark gealterte Ausführung. Unterschiedliche Betriebsnummern.

Gesamtlänge über Puffer ca. 310 mm.





Röhrentransport

HIGHLIGHTS

- Röhren beschriftet mit Mannesmann, Thyssenrohr und Hoesch.



82599 Röhren-Transport-Set mit 3 Rungenwagen.
Vorbild: Doppelrungenwagen Snps 719 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Eingesetzt zum Transport von Pipeline-Röhren verschiedener Hersteller.

Modell: Detaillierte fest stehende Rungen. Verschiedene Betriebsnummern. Jeder Wagen beladen mit einer großen, beschrifteten Röhre.
Gesamtlänge über Puffer ca. 285 mm.





81410 Zugpackung „Schweizer Gütertransport“.

Vorbild: 6-achsige Elektrolokomotive Ae 610 der SBB Cargo und 5 unterschiedliche Schweizer Güterwagen. 2 x 4-achsiger offener Güterwagen Typ „Eaos“ jeweils beladen mit einem Ladeguteinsatz „Kalkkies“, 1 x Schiebewandwagen „Hbbillns“ der SBB Cargo, 1 x 4-achsiger Flachwagen mit Klappungen „Res“ und 1 x 4-achsiger Doppelrungenwagen „Snps“ beladen mit einem Röhrenstapel.

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor. Beide Drehgestelle angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal. Lok und Wagen einzeln nicht erhältlich. Alle Fahrzeuge mit individuellen vorbildgerechten Betriebsnummern. Länge über Puffer ca. 465 mm.





Die Spur 1 gilt als Muss für jeden Sammler. Die Modelle im Maßstab 1:32 ziehen jeden Betrachter in ihren Bann. Als Königin der Spurweiten repräsentiert die Spur 1 eindrucksvoll die Realität: Perspektiven wie beim Vorbild, perfektes Finish, zahlreiche Details. Und unter den Aufbauten steckt jede Menge Modellbahntechnik vom Feinsten: zum Beispiel die Digital-Decoder für den Hochleistungsantrieb und alle weiteren schaltbaren Funktionen oder die Geräuschelektronik, die für Stimmung auf den Schienen sorgt.

Hervorzuheben für das aktuelle Spur-1-Programm ist eine Zugpackung des „Adler“. Am 7. Dezember 2010 ist es 175 Jahre her, dass die erste Eisenbahn in Deutschland – der „Adler“ – die Strecke zwischen Nürnberg und Fürth fuhr. Benannt nach dem Wappentier des Kaisers wurde der Adler

1857 nach 22 erfolgreichen Jahren in Rente geschickt. Das Modell des „Adler“ mit vorbildgerechten Detailänderungen an Lok und Wagen erscheint 2010 in einer einmaligen Auflage.

Der Anblick einer kraftvoll arbeitenden Dampf-Lokomotive wie der BR 064 lässt Modellbahnerherzen höher schlagen. Die BR 64 erhielt aufgrund ihres Aussehens den liebevollen Spitznamen „Bubikopf“. Zu Ihren Stärken zählten die niedrige Achslast von nur 15 t und die relativ hohe Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h in beide Fahrtrichtungen.

Das Genießerthema „Rheingold“ findet dieses Jahr eine gebührende Fortsetzung mit der Elektrolokomotive E 03 der deutschen Bundesbahn. Mit ihr brach bei der deutschen Bundesbahn ein neues Zeitalter an: die E 03 war die erste Schnellzuglok, mit der ein

planmäßiger Personenverkehr mit 200 km/h garantiert werden konnte. Als Synonym für Verlässlichkeit, Geschwindigkeit und Komfort bei gleichzeitig attraktivem Äußeren, wurde die E 03 zum Sympathieträger der DB. Das Modell der TEE-Lokomotive ist vorwiegend aus Metall, in purpurrot/beiger Farbgebung gehalten und aufgrund seiner maßstäblichen Detaillierung ein ästhetischer Genuss. Ein starker Hochleistungs-Allradantrieb über Mittelmotor und Kardanwellen garantiert Fahrspaß der Spitzenklasse. Im Digitalbetrieb erwarten Sie zusätzlich heb- und senkbare Scherenstromabnehmer. Dazu passen zwei zeitgenössische Wagensets zum TEE „Rheingold“.

Falls Sie noch keine „Märklin“ besitzen, erleben sie den Einstieg über unsere Startpackung „Güterzug“ für Einsteiger und Profis. Der Start in die große digitale Modell-

bahn wird in diesem Startset über die neue Mobile Station gesteuert.

Machen Sie sich nun selbst ein Bild von den Neuheiten der Spur 1 und lassen Sie die schönsten Modellbahnerträume wahr werden...

Baugröße 1
Spurweite 45 mm
Maßstab 1:32

Digital-Startpackung

HIGHLIGHTS

- Der Start in die große digitale Modellbahn.
- Neues Steuergerät Mobile Station.
- Mehr Rangierspass mit schaltbarem Weichenantrieb.
- Lok mit Hochleistungsantrieb und Geräusch.



55035 Digital-Startpackung „Güterzug“.

Vorbild: Tenderlokomotive Baureihe 80 der Deutschen Bundesbahn (DB). Rungenwagen Rlms 56, Hochbordwagen Omm 53 und Kesselwagen der Firma VTG.

Modell: Lokomotive mit Metallrahmen. Digital-Decoder mfx mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Hochleistungselektronik zum wahlweisen Betrieb mit Gleichstrom, Wechselstrom oder Märklin Digital und Märklin Systems. Alle Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 30,5 cm.

Rungenwagen, zweiachsig, auf Standardfahrgestell mit Sprengwerk, Rungen abnehmbar.

Länge über Puffer 31,5 cm.

Hochbordwagen, zweiachsig, auf Standardfahrgestell mit Sprengwerk.

Länge über Puffer 31,5 cm.

Kesselwagen, vierachsig, in selbsttragender Bauart. Mit Bremserbühne, Aufstiegsleiter und Laufsteg.

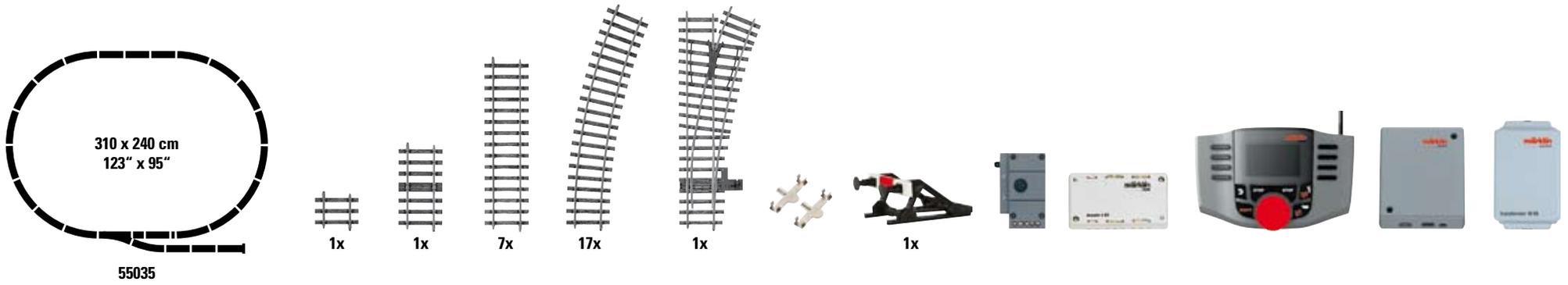
Länge über Puffer 38,5 cm.

Befahrbarer Mindestradius für den Zug 1020 mm.

Inhalt: 7 gerade Gleise 5903, je 1 gerades Gleis 5916 und 5917. 17 gebogene Gleise 5935, 1 Weiche rechts 5977 (ohne zusätzliches Ausgleichsstück) sowie 1 Prellbock. Schaltnetzteil 230V/60 VA. Digital-Steuergerät Mobile Station 60653. Digital Anschlussbox 60112. Weichenantrieb 5625 und Decoder K83 60830. Anschlussmaterial und Gleishalteklammern. Platzbedarf der Gleisanlage ca. 310 x 240 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung			x	x
Bremsenquietschen aus			x	x
Kohle schaufeln			x	x
Glocke			x	x
Generatorgeräusch			x	x





Der legendäre „Adler“

Am 7. Dezember 1835 fuhr die erste Eisenbahn in Deutschland zwischen den Städten Nürnberg und Fürth. Die als Ludwigs-Eisenbahn berühmt gewordene, nur 7,45 km lange Strecke hatte ihre Wurzeln in einem schon einige Jahre früher entwickelten, damals revolutionären Eisenbahnprojekt. So gründete sich im November 1833 die „Privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“, welche schließlich am 19. Februar 1834 vom bayerischen König Ludwig I. die Konzession zum Bahnbau und -betrieb erhielt. Für den Betrieb

sollten Pferde und Dampfwagen zur Verfügung stehen. Ursprünglich sollte der Dampfwagen in Deutschland gebaut werden, doch ein zuverlässiger Fabrikant war nicht zu finden. Daher vergab man recht kurzfristig den Auftrag für den ersten deutschen „Dampfwagen“ an den Vater der Dampflokomotive – George Stephenson im englischen Newcastle upon Tyne. Erst im Mai 1835 erfolgte die Bestellung und nach fast achtwöchiger, sehr beschwerlicher Reise kam die neue Dampflokomotive am 26. Oktober 1835 in Nürnberg an,

allerdings zerlegt in über 100 Einzelteile und verpackt in 19 große Kisten. Unter fachkundiger Anleitung des „mitgelieferten“ englischen Lokführers William Wilson erfolgte sogleich der Zusammenbau der Maschine, welche dann nach dem Adler als Wappentier des Kaisers und der freien Reichsstädte benannt wurde. Einfacher war die Beschaffung der Wagen. Zwei Untergestelle waren aus England mitgeliefert worden, die entsprechenden Wagenkästen sowie weitere sieben Personenwagen fertigte die heimische „Industrie“.

Aufgebaut war die Lok auf einem mit Blech beschlagenen Holzrahmen. Zwei innenliegenden waagrecht liegenden Nassdampfzylinder trieben die sich in der Mitte befindliche Treibachse an. Um enge Kurvenradien befahren zu können, besaßen die Treibräder keinen Spurkranz. Die Räder bestanden anfangs aus Gusseisen (später Schmiedeeisen) und waren mit einem geschmiedeten Radreifen umgeben. Die geschmiedeten, hohlen Radspeichen enthielten einen Holzkern, um Unebenheiten besser abzufedern. Gebremst wurden mit Hilfe

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



55175 Historischer Personenzug „Adler“.

Vorbild: Betriebsfähiger Museumszug der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach den Vorlagen der Ludwigs-Eisenbahn von 1835. Aktueller Zustand nach Wiederaufbau anlässlich des Museumsbrandes im Oktober 2005.
Modell: Lokomotive „Adler“ mit Digital-Decoder mfx. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und Märklin Systems möglich. 2 Miniatur-Hochleistungsmotoren mit Glockenanker im Tender. 2 Achsen angetrieben. Vorne 2 freistehende Laternen mit wartungsfreien Leuchtdioden (LED), konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Treibräder vorbildgerecht ohne Spurkranz. Spezialkupplung zwischen Lok und Tender.

Detaillierter Führerstand. 3 offene Personenwagen, 3. Klasse mit Wetterdach. Vorbildgerecht durchbrochene Rahmen. Spezialkupplungen. Befahrbarer Mindestradius 600 mm.
Länge des Zuges 68,0 cm.

Der historische Personenzug „Adler“ erscheint 2010 in einer einmaligen Auflage anlässlich des 175-jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland.

HIGHLIGHTS

- Aktueller Zustand nach Wiederaufbau.
- Vorbildgerechte Detail-Änderungen an Lok und Wagen.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x

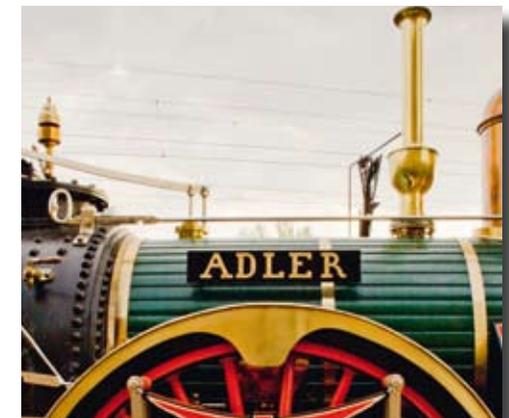


einer Spindelbremse, welche nur auf die beiden auf der rechten Seite des Heizers liegenden Räder des Tenders wirkte. Als Brennmaterial wurde zunächst Koks und später Steinkohle verwendet. Der rund 6,5 Tonnen schwere „Adler“ bewährte sich auf Antrieb ausgezeichnet. Seine Leistung lag bei rund 40 PS und seine Geschwindigkeit betrug alleinfahrend 65 km/h. Bis zu zwölf Wagen konnte er ziehen. Nach 22 erfolgreichen Betriebsjahren ereilte ihn 1857 die Ausmusterung und bald darauf die Verschrottung.

Zum 100-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland im Jahre 1935 ließ die DRG ab 1933 im Ausbesserungswerk Kaiserslautern einen weitgehend originalgetreuen Nachbau mit den zugehörigen Wagen erstellen. Neben abweichenden technischen Daten unterschied sich der Nachbau vom Original vor allem durch sicherheitstechnisch bedingte dickere Kesselwände, zusätzliche Querverstrebungen und Speichenräder aus Stahl. So repräsentierte der dampfende „Adler“-Nachbau bei der Hundertjahrfeier, 25 Jahre

später beim 125-jährigen Jubiläum sowie nach erneuter Inbetriebnahme zum 150-jährigen Jubiläum die ersten Eisenbahnjahre in Deutschland. Bei einem Brand im Museumsdepot in Nürnberg-Gostenhof am 17. Oktober 2005 wurde u.a. der bis zuletzt fahrtüchtige Nachbau des Adlers schwer beschädigt. Der DB-Vorstand beschloss jedoch, ihn wieder instandsetzen zu lassen. Immerhin 80 Prozent der Originalteile von 1935 konnten beim Wiederaufbau weiterverwendet werden. Der neue „Adler“ wurde

dabei sogar detailgetreuer als der ausgebrannte. So erfolgte z.B. die Rekonstruktion des Schornsteins nicht in der beim Nachbau von 1935 abweichenden sondern in der ursprünglichen Form. Lediglich die beiden verbrannten, vorwiegend aus Holz bestehenden Waggons mussten nahezu komplett neu aufgebaut werden. Seit 23. November 2007 befinden sich der neue „alte“ Adler sowie ein alter (1935) und zwei neue (2007) Personenwagen wieder in einem Lokschuppen nahe dem DB-Museum in Nürnberg.



© Roland Rosenbauer

Insider-Modell 2010

HIGHLIGHTS

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Radsynchrones Fahrgeräusch.**
- **Funktionsfähiges Innentriebwerk.**
- **Radsynchroner Dampfausstoß.**
- **Mfx-Decoder für Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC.**
- **Lautsprecher in Lok und im Tender.**
- **Telex-Kupplung am Tender.**



55581 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Güterzuglokomotive Baureihe 58 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dreiachsigem Tender.

Modell: Fahrgestell und Lok-Aufbau weitgehend aus Metall. Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator mit radsynchronem Fahrgeräusch sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Lautsprecher im Lokkessel und im Tender. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Eingebauter Rauchsatz mit radsynchronem Dampfstoß. Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Stirnbeleuchtung und Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED.

Hochdetailliertes Modell mit vielen Ansetzteilen am Kessel, Führerstand und Tender. Fahrwerk der Lok mit durchbrochenem Barrenrahmen und funktionsfähigem Innentriebwerk. Lok vorne mit Schraubkupplung, am Tender mit digital schaltbarer Telex-Kupplung. Zum Lieferumfang der Lok gehört ein Ausstattungspaket mit Schrauben- und Klauenkupplung sowie eine Lokführer- und Heizerfigur. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 57,8 cm.

Die Dampflokomotive 55581 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Raucheinsatz		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Telex-Kupplung hinten		x	x	x
Feuerbüchsenflackern			x	x
Führerstandsbeleuchtung			x	x
Rangierpfeif			x	x
Direktsteuerung			x	x
Bremsenquietschen aus				x
Dampf ablassen				x
Kohle schaufeln				x
Schüttelrost				x
Generatorgeräusch				x
Injektor				x
Wasserpumpe				x





Güterwagen



58207 Güterwagen-Set.

Vorbild: 4 verschiedene Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Offener Güterwagen Om 12, Niederbordwagen X 05 mit Bremserbühne, Verschlagwagen V Hamburg (V 23) mit Bremserbühne und gedeckter Güterwagen Gr Kassel (Gr 20) mit Bremserhaus.

Modell: Hauptrahmen aus Metall. Wagenaufbauten und zahlreiche Ansetzteile (Bremsanlage, Rangiertritte, Rangiergriffe, etc.) aus hochwertigem Kunststoff. Türen des gedeckten Güterwagens zum Öffnen. Befahrbarer Mindestradius 600 mm.

Gesamtlänge über Puffer 125,2 cm.



55581

58117

58207



58117 Güterzug-Gepäckwagen.

Vorbild: Güterzug-Gepäckwagen Pwg Pr 14 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Fahrwerk und Wagenaufbau aus hochwertigem Kunststoff mit vielen angesetzten Teilen. Hochdetaillierte Inneneinrichtung. Eingebaute Innenbeleuchtung mit serienmäßig eingebautem Digital-Decoder digital schaltbar, konventionell in Betrieb. Türen zum Öffnen. Befahrbarer Mindestradius 600 mm. Länge über Puffer 26,5 cm.



TEE „Rheingold“

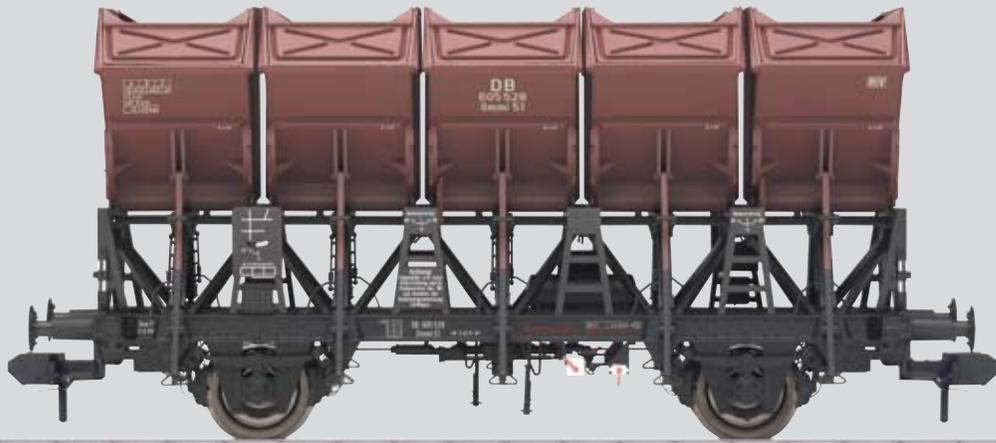


58512 Muldenkippwagen.

Vorbild: Muldenkippwagen Ommi 51 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Hauptrahmen und oberer Längsträger mit Abstützung aus Metall. Restliche Teile aus hochwertigem Kunststoff. Vorbildgerecht nachgebildetes Gitterwerk. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 28,5 cm.

Neu aufgelegt.



HIGHLIGHTS

- Vorbildgerechte Vorserienausführung der E 03.
- Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer.
- Mfx-Decoder für Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC.
- Starker Allrad-Antrieb über Mittelmotor und Kardanwellen.
- Scheinwerfer und Innenbeleuchtungen mit weißen LED.



55104 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellfahrlokomotive Baureihe E 03 der Deutschen Bundesbahn (DB). Vorserienausführung in purpurrot/beiger TEE-Lackierung mit Scherenstromabnehmern, Zierlinien und einfachen Seitenlüftern.

Modell: Fahrgestell mit Hauptrahmen und Drehgestellwangen aus Metall. Aufbau vorbildgerecht geteilt und vorwiegend aus Metall. Mit Digital-Decoder mfx, geregelt Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschfunktionen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und DCC möglich. Zentral eingebauter Hochleistungsmotor und Antrieb über Kardanwellen auf alle Achsen in beiden Drehgestellen. Weißes Spitzensignal und rote Schlusslichter mit LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Weiße LED-Beleuchtung im jeweils vorderen Führerstand und im Maschinenraum. Führerstandstüren zum Öffnen, Inneneinrichtung, Führerstand 1 mit Lokführerfigur. Griffstangen aus Metall und viele weitere angesetzte

Details: DB-Schilder, Scheibenwischer, Antenne, Pfeife, Scheinwerferringe u.a. Im Digitalbetrieb motorisch heb- und senkbare Scherenstromabnehmer. Pufferbohlen mit Federpuffern und angesetzten Bremsleitungen. Systemkupplungen austauschbar gegen geschlossene Frontschürze und Vorbildkupplungen. Gleisbogen befahrbar ab Mindestradius 1020 mm. Länge über Puffer 60,9 cm.

Passende Schnellzugwagen zur E 03 sind die zeitgenössischen Bauarten zum TEE „Rheingold“ in den Sets Art.-Nr. 58048 und Art.-Nr. 58049.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Führerstandsbeleuchtung		x	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Bahnhofsansage			x	x
Pantograph 1			x	x
Schaffnerpfeif			x	x
Pantograph 2			x	x
Bremsquietschen aus				x
Spitzensignal Lokseite 1				x
Spitzensignal Lokseite 2				x
Kompressor				x
Druckluft ablassen				x



TEE „Rheingold“

Baureihe 103 – Medienstar der DB!

Als 1965 auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München die Baureihe E 03 vorgestellt wurde, brach bei der Deutschen Bundesbahn ein neues Zeitalter an: Planmäßiger Personenverkehr mit 200 km/h. Außerdem stellte die Baureihe E 03, ab 1968 als 103 im Bestand der Bundesbahn eingereiht, einen Meilenstein der Lokomotiv-Entwicklung dar – sie war die erste Schnellzuglok, die die BR E 19 übertraf, deren Konstruktion aus den 1930er Jahren stammte. Grund genug auf diese leistungsstarke, formschöne Lokomotive stolz zu sein und sie dementsprechend in Szene zu setzen. Kaum

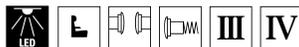
eine andere Lok wie die Baureihe 103, einer ganzen Generation als Intercitylok bekannt, wurde medial so vermarktet. In TV-Werbespots, Plakaten, Broschüren wurde diese Lok zu einem Symbol für die Dynamik der Bundesbahn, eine Garantie für Verlässlichkeit, Geschwindigkeit und Komfort. Ausgiebige Testläufe, unter anderem planmäßige Geschwindigkeit von 200 km/h zwischen München und Augsburg, wurden mit vier Prototypen absolviert, bis ab 1970 die Baureihe 103 in Serie beschafft wurde. Die 145 Lokomotiven unterschieden sich von den Prototypen durch das Weglassen der Zierlinien, durch doppelte Lüfterreihen, ab 1976 wurden Einholmstromabnehmer montiert und die letzte Serie

der gelieferten Maschinen wies längere Führerstände auf, weil das Lokpersonal die engen Arbeitsverhältnisse bekräftelte. Die aerodynamische, sechsachsige Lokomotive hatte eine Gesamt-Dauerleistung von 7.440 kW und war bis zum Einsatz der Drehstromtechnik die leistungsstärkste Lok der DB. Sowohl die hohe Anfahrzugkraft als auch die elektrische, erstmals fahrdrahtunabhängige Bremse in Verbindung mit einer vorgeschalteten Druckluftbremse, fanden weltweite Beachtung. Die Leistungsstärke der 103 widerspiegelt sich auch in den enormen Umläufen und bis heute gilt sie als die Lok mit der höchsten Laufleistung in Deutschland. Ihr ungemein attraktives Äußeres wurde

während ihres Einsatzes bei der DB unwesentlich verändert. In späteren Jahren wurden die Schürzen und Pufferverkleidungen abmontiert und einige Lokomotiven bekamen das orientrote Farbmuster, eine einzige wurde in verkehrsrot lackiert. Die Baureihe 103 war bis zum Ende ihres Planeinsatzes bei Personal und Kunden ein Sympathieträger der Deutschen Bundesbahn und es erklärt sich von selbst, dass eine beträchtliche Zahl als Museumslok erhalten geblieben ist und so mancher Mann von heute erinnert sich wie die 103 erst gestern, als er ein Junge war, am Bahndamm an ihm vorüber flog.

HIGHLIGHTS

- Hochdetaillierte Ausführung.
- Vorbildgerechte Zugbildung.
- Passende Lokomotive E 03.
- Weitere Wagen zur Ergänzung erhältlich.



58048 Schnellzug-Wagenset „Rheingold“.

Vorbild: Schnellzugwagen in TEE Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB).

1 Abteilwagen Avüm 111 mit Runddach,
1 Abteilwagen Avüm 111 mit Steildach,
1 Aussichtswagen ADüm mit 8 Dachfenstern.

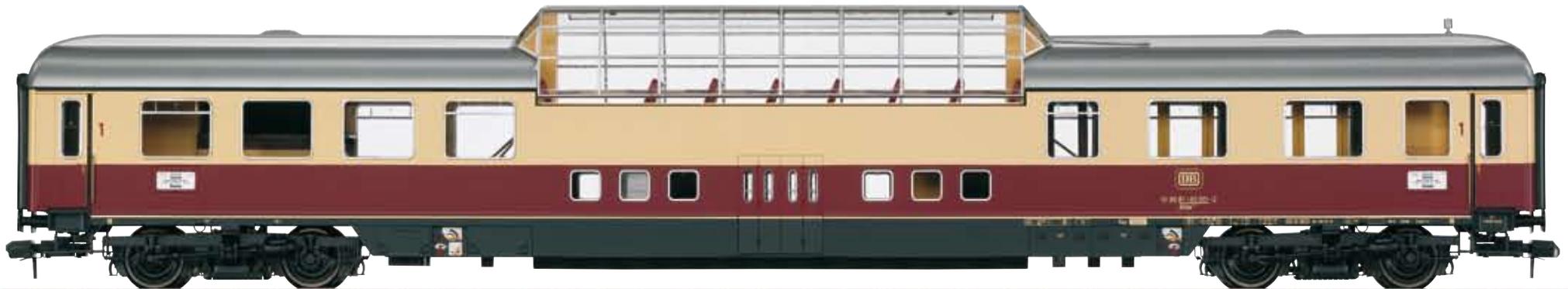
Modell: TEE „Rheingold“-Wagen in der Ausführung um 1967. Typspezifisch gestaltete Dachformen, Seitenwände, Unterböden und Schürzen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Deutz mit Klotz- und Magnetschienen-

bremse und angesetztem Generator. Aussichtswagen (ADüm) mit 8 Dachfenstern. Wagendächer abnehmbar. Vierachsige Schnellzugwagen im Zug einzeln nicht erhältlich. Alle Wagen mit detaillierter Inneneinrichtung und eingebauter Innenbeleuchtung. Kulissenführung der Kupplungen für enge Wagenabstände. Vorbereitet für Schraubenkupplungen.

Befahrbarer Mindestradius 1020 mm.
Gesamtlänge über Puffer 225,0 cm.

Zu den „Rheingold“-Wagen passt ausgezeichnet die Elektrolokomotive E 03, Artikelnummer 55104. Zwei weitere „Rheingold“-Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 58049.

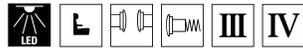




TEE „Rheingold“

HIGHLIGHTS

- Hochdetaillierte Ausführung.
- Vorbildgerechte Zugbildung.
- Passende Lokomotive E 03.
- Weitere Wagen zur Ergänzung erhältlich.



58049 Schnellzug-Wagenset „Rheingold“.

Vorbild: Schnellzugwagen in TEE Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Buckelspeisewagen WRüm 131, 1 Großraumwagen Apüm 121 mit Runddach.

Modell: TEE „Rheingold“-Wagen in der Ausführung um 1967. Typspezifisch gestaltete Dachformen, Seitenwände, Unterböden und Schürzen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Deutz mit Klotz- und Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Wagendächer

abnehmbar. Vierachsige Schnellzugwagen im Zug einzeln nicht erhältlich. Alle Wagen mit detaillierter Inneneinrichtung und eingebauter Innenbeleuchtung. Buckelspeisewagen zusätzlich mit funktionsfähigen Tischlampen ausgerüstet. Kulissenführung der Kupplungen für enge Wagenabstände. Vorbereitet für Schraubenkupplungen.

Befahrbarer Mindestradius 1020 mm. Gesamtlänge über Puffer 150,0 cm.

Zu den „Rheingold“-Wagen passt ausgezeichnet die Elektrolokomotive E 03, Artikelnummer 55104. Drei weitere „Rheingold“-Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 58048.



58049

58048

55104

Nach der Aufwertung des F-Zugs „Rheingold“ zum Trans Europe Express wurden die ab 1962, auf Basis der UIC-X-Wagen der DB entwickelten, komfortablen, 26,4 Meter langen Wagen in TEE-Farben umlackiert. Sie waren weiterhin auf der klassischen „Rheingold“-Strecke im Einsatz. Der Luxuszug bestand wie zuvor nur aus Wagen der 1. Klasse. Das ab 1965 zusätzlich gelieferte Wagenmaterial war ebenso klimatisiert

und äußerlich am Steildach zu unterscheiden. Die großzügige Bestuhlung bot den Fahrgästen nahezu uneingeschränkten Komfort. Sehr beliebt bei den Reisenden war neben den exquisiten kulinarischen Köstlichkeiten, die im Speisewagen angeboten wurden, naturgemäß der Aussichtswagen, der durch die erhöhte Lage seiner Sitze, einen Panoramablick auf die landschaftliche Schönheit des mittleren Rheintals

bot und die lange Fahrzeit kurzweiliger erscheinen ließ. Der vielerorts Aufsehen erregende Zug wurde von Lokomotiven der Baureihe 112 (E 10.12) gezogen. Ab 1972 verwendete die Deutsche Bundesbahn vor dem TEE „Rheingold“ ihr Flaggschiff: die Baureihe 103. Auf den Strecken der SBB, wo der Zuglauf zeitweise bis Genf ausgedehnt wurde, zog eine Re 4/4 I in TEE-Anstrich den Luxuszug. Ein Barwagen und ein Clubwagen,

der für den ab 1983 zwischen München und Mannheim verkehrenden Flügelzug angeschafft wurde, bereicherten das Repertoire der TEE-Wagen. Zunehmend sank allerdings die Nachfrage nach einem reinen 1. Klasse Zug. 1987 verschwand mit der Einführung der EuroCity Züge der TEE „Rheingold“ endgültig von den Schienen der Deutschen Bundesbahn.



TEE „Rheingold“





Baureihe 64 – Bubikopf



55641 Tenderlokomotive.

Vorbild: Mehrzweck-Dampflokomotive Baureihe 064 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit geschweißten Wasserkästen.

Modell: Aufbau und Fahrgestell weitgehend aus Metall, Führerhaus und angesetzte Teile aus Kunststoff. Digital-Decoder mfx, geregelter Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator mit umfangreichen Geräuschfunk-

tionen. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und Märklin Systems möglich. 3 Achsen angetrieben. Eingebauter Raucheinsatz. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, Raucheinsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Systemkupplung austauschbar gegen beiliegende Schraubenkupplung. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 38,5 cm.



Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Raucheinsatz		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpfeif		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Führerstandsbeleuchtung			x	x
Wasserpumpe			x	x
Glocke			x	x
Rangierpfeif			x	x
Bremsenquietschen aus				x
Dampf ablassen				x
Luftpresser				x
Kohle schaufeln				x
Generatorgeräusch				x
Injektor				x
Schüttelrost				x

HIGHLIGHTS

- Digital-Decoder zum Schalten der Innen- und Schlussbeleuchtung.



58168 Personenwagen.

Vorbild: Umbauwagen Byg 514 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2. Klasse.

Modell: Wagenaufbau in filigraner Kunststoffbauweise, kompletter Inneneinrichtung und vielen angesetzten

Details. Detaillierter Wagenboden. Eingebaute Innenbeleuchtung und Schlussbeleuchtung mit serienmäßig eingebautem Digital-Decoder digital schaltbar, konventionell in Betrieb. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 61,0 cm.



58167

58165

58168

58166

55641

Güterverkehr



55332 Diesellokomotive.

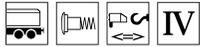
Vorbild: Kleinlokomotive der Baureihe 332 (Köf III) der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Metallausführung mit angesetzten Kunststoffteilen. 2 Achsen angetrieben. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter

Hochleistungsantrieb. Betrieb mit Wechselstrom, Gleichstrom, Märklin Digital und Märklin Systems möglich. Eingebauter Geräusch-Generator. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Befahrbarer Mindestradius 600 mm. Länge über Puffer 24,5 cm.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Telex-Kupplung vorn		x	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x	x	x
Signalton		x	x	x
Telex-Kupplung hinten		x	x	x
Führerstandsbeleuchtung			x	x
Spitzensignal Lokseite 1			x	x
Spitzensignal Lokseite 2			x	x
Direktsteuerung			x	x
Bremsquietschen aus				x
Ankuppelgeräusch				x





58555 Behältertragwagen.

Vorbild: Behältertragwagen Blms 584 der Deutschen Bundesbahn (DB) beladen mit 4 pa-Doppelbehältern Typ Dzkf für Zement.

Modell: 2-achsiger Behältertragwagen mit Übergangssteg, ohne Handbremse. Fahrwerk aus Zinkdruck-

guss. Viele angesetzte Einzelteile aus hochwertigem Kunststoff. Beladen mit 4 abnehmbaren Doppelbehältern. Doppelbehälter mit angesetzten Einzelheiten und unterschiedlichen Betriebsnummern. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 34,4 cm.



58555

58689

58625

55332

60112 Digital-Anschlussbox für Spur 1.
Zum Anschluss eines Schaltnetztes oder Transformators und bis zu 2 Mobile Stations (60653).
Abmessungen 96 x 85 x 40 mm.



Märklin-Insider-Club

Einsteigen und als **Märklin-Insider** schneller „zum Zug“ kommen. Profitieren Sie von den vielen Vorteilen und Extras, die wir nur unseren Clubmitgliedern gewähren. Auf dieser Seite sind alle Leistungen abgebildet, die im Jahresbeitrag des Märklin-Insider-Clubs enthalten

sind. Darüber hinaus bringt Märklin exklusive Modelle heraus, die nur für Club-Mitglieder reserviert sind.

Insider zu werden ist ganz einfach: Lediglich ein Anmeldeformular ausfüllen und an uns schicken oder direkt online anmelden im Club-Bereich unter **www.maerklin.com**.

Märklin-Insider
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Deutschland

Telefon +49 (0) 7161/608-213

Fax +49 (0) 7161/608-308

E-Mail insider-club@maerklin.com

Internet www.maerklin.com

Die Mitgliedschaft kostet 2010 Euro 79,95, CHF 129,90, US \$ 109,-, inklusive Jahreswagen, Jahres-Chronik, Jahres-Abo Märklin Magazin, Katalog, Club-News, etc.

Die Clubleistungen auf einen Blick:

Insider-Clubkarte

Die jährlich neu gestaltete und personalisierte Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen viele Vorteile. Unter anderem erhalten Sie ermäßigte Eintrittspreise in vielen Museen, Messen und Musicals.

Mit der jährlich neu gestalteten Mitgliedskarte weisen Sie sich als Insider aus.



Alle 6 Ausgaben des Märklin Magazins

Das führende Magazin für Modelleisenbahner! Bestehende Märklin Magazin-Abos können übernommen werden. Der derzeitige Abo-Preis von Euro 30,- ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.



6x jährlich die Insider Club-News

Ausgewählte Insider-Tipps und Informationen zu allen Themen rund um das Hobby Modelleisenbahn sowie aktuelle Informationen zum Club und den Clubaktivitäten.

Exklusive Clubmodelle

Mit Ihrer Mitgliedschaft im Insider-Club sind Sie berechtigt, exklusive, speziell für Sie als Clubmitglied entwickelte und gefertigte Modelle zu erwerben. Die Wertigkeit dieser Clubmodelle wird mit einem Zertifikat unterstrichen.

Club-Jahreswagen

Der attraktive Jahreswagen, wahlweise in Spur H0 oder Z, ist nur für Sie als Clubmitglied erhältlich. Freuen Sie sich auf die jährlich wechselnden Modelle.

Jahres-Chronik

Die filmisch festgehaltenen Höhepunkte des vergangenen Märklin Modellbahnjahres sind auf DVD festgehalten und können so noch einmal erlebt werden.

Katalog

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder gratis. Er kann im Fachhandel gegen Vorlage eines Gutscheins abgeholt werden.

Die hier genannten Leistungen beziehen sich auf 2010, Änderungen vorbehalten.



© Sammlung Benno Wiesmüller



48160 Insider-Jahreswagen H0 2010.

Vorbild: Gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus in Schweißtechnik der Austausch-Bauart Ghs „Oppeln“. Eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Privatwagen der Spangenberg-Werke, Hamburg. Betriebszustand Anfang 1950er-Jahre.

Modell: Länge über Puffer 11,3 cm. Gleichstromradsatz 2 x 700580.

Der Wagen 48160 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.



80320 Insider-Jahreswagen Spur Z 2010.

Vorbild: Behälter-Tragwagen BT 10 der Deutschen Bundesbahn (DB). Beladen mit 3 Kohlebehältern Typ Eoskrt. **Modell:** Behälter am Wagen befestigt. Alle Behälter mit individueller Nummer beschriftet. Länge über Puffer 40 mm.

Einmalige Serie nur für Märklin-Insider-Mitglieder.





Museumswagen

III

80021 Museumswagen-Set Z 2010.

Vorbild: Privater Güterwagen der Firma Württembergische Metallwarenfabrik (WMF AG), Geislingen/Steige, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). LKW Krupp „Mustang“ mit Kofferaufbau.

Modell: Länge über Puffer 40 mm.
LKW-Modell aus Metall mit entsprechenden Beschriftungen.

Einmalige Serie.
Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.

Verpackt in einer aufwendig gestalteten Blechdose.



III

48110 Museumswagen-Set H0 2010.

Vorbild: Kühlwagen Bauart Rastatt. Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1959. LKW Krupp Mustang mit zweiachsigem Anhänger und Kofferaufbau.

Modell: Kühlwagen in der Gestaltung der Firma WMF, Württembergische Metallwarenfabrik, Geislingen/Steige, mit historischen Produkt-Motiven.
Länge über Puffer 13,9 cm.

LKW-Modell mit Anhänger in einer Kombination aus Metall und Kunststoff. Gestaltung als Werks-LKW der Firma WMF, Geislingen/Steige.
Länge des LKW mit Anhänger 17 cm.
Gleichstromradsatz 2 x 700580.

Einmalige Serie.
Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.





Ansicht Vorderseite



Ansicht Rückseite



58682 Museumswagen Spur 1 2010.

Vorbild: Großraumwagen Bauart G1 11, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB), Privatwagen der WMF AG, Geislingen.

Modell: Langer Wagenkasten mit Tonnendach und Nachbildung der Bretterwände. Türen zum Öffnen. Viele angesetzte Details. Befahrbarer Mindestradius 1020 mm. Länge über Puffer 37,5 cm.

Einmalige Serie.

Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.



Reparatur-Service/Garantie

Märklin-Direkt-Service.

Der Märklin Fachhändler ist Ihr Ansprechpartner für Reparaturen und Umbauten von analog auf digital. Für Fachhändler ohne eigene Serviceabteilung sowie für Privatkunden übernehmen wir die Umbauten in unserer Reparaturabteilung in Göppingen. Da der Aufwand je nach Modell unterschiedlich ist, empfehlen wir, vorher eine Anfrage an die untenstehende Märklin Adresse zu richten. Sie erhalten dann nach Begutachtung des Modells einen Kostenvoranschlag inklusive der Angaben und Kosten für den sicheren Versand. Wenn Sie Modelle persönlich in Göppingen abgeben und abholen wollen, so wenden Sie sich bitte an unseren Service-Point in der Märklin Erlebniswelt.

Öffnungszeiten des Service-Points

in der Märklin Erlebniswelt, Reutlinger Straße 2:
Montags bis Samstags von 10.00 bis 18.00 Uhr

Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Reparatur-Service

Stuttgarter Straße 55 - 57

73033 Göppingen

Deutschland

Telefon +49 (0) 7161/608-222

E-Mail service@maerklin.de

Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum.

Über die Ihnen gesetzlich zustehenden, nationalen Gewährleistungsrechte gegenüber Ihrem Märklin Fachhändler als Vertragspartner hinaus gewährt die Firma Gebr. Märklin & Cie. GmbH Ihnen beim Kauf eines Märklin Produktes zusätzlich eine Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum zu den in den Garantiebedingungen aufgeführten Konditionen. Diese sind in den Garantiebedingungen, die unseren Produkten beigelegt sind, ausführlich beschrieben. Damit haben Sie unabhängig vom Kaufort die Möglichkeit, auch direkt bei der Firma Märklin als Hersteller des Produktes aufgetretene Mängel oder Störungen zu reklamieren. Bitte beachten Sie jedoch, dass diese Herstellergarantie nur gewährleistet wird, wenn das Produkt bei einem Märklin Fachhändler gekauft wurde.

Allgemeine Hinweise

Märklin Produkte entsprechen den europäischen Sicherheitsrichtlinien (EU-Normen) für Spielzeug. Die Erreichung der größtmöglichen Sicherheit im praktischen Betrieb setzt jedoch die bestimmungsgemäße Verwendung der einzelnen Artikel voraus. In den Gebrauchsanleitungen, die den Produkten beiliegen, werden daher Hinweise zum richtigen Anschluss und zur korrekten Handhabung gegeben, die in jedem Falle zu beachten sind. Es empfiehlt sich, dass Eltern gemeinsam mit ihren Kindern vor Inbetriebnahme die Bedienungsanleitungen durchsprechen. Das vermittelt Sicherheit und gewährleistet langjährige Spielfreude im Umgang mit der Modelleisenbahn.

Einige wichtige Punkte von allgemeiner Bedeutung sind nachfolgend zusammengefasst.

Anschluss von Gleisanlagen.

Benutzen Sie für den Betrieb ausschließlich Märklin Transformatoren. Verwenden Sie bitte nur Transformatoren aus dem aktuellen Produktprogramm, da diese Transformatoren den aktuellen Sicherheitsstandards entsprechen. Bitte speisen Sie alle 2-3 m zusätzlich ein. Beachten Sie hierbei die Vorgaben in den Bedienungsanleitungen.

Zusätzlich zu diesen allgemeinen Hinweisen sind zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit die den jeweiligen Märklin Produkten beiliegenden Gebrauchsanleitungen zu beachten.

Wichtige Service-Daten

Deutschland

Service Center

Ersatzteilberatung, Fragen zu Technik,

Produkten und Reparaturaufträgen

(Montag bis Freitag 10.00 – 18.30 Uhr)

Telefon +49 (0) 7161/608-222

Fax +49 (0) 7161/608-225

E-Mail service@maerklin.de

Frankreich

Technische Hotline

Aktuelle Informationen zur Hotline

finden Sie auf unserer Homepage:

www.marklin.fr/fr/contact

Niederlande

Aktuelle Informationen zur Hotline finden Sie auf

<http://www.marklin.nl/support>

Schweiz

Technische Hotline

Dienstag und Donnerstag von

14.00 – 18.00 Uhr

Samstag von 10.00 – 13.00 Uhr

Ansprechpartner: Alexander Stelzer

Telefon +41 (0) 56/667 3663

Fax +41 (0) 56/667 4664

E-Mail alex.stelzer@gmx.ch

Belgien

Technische Hotline

Montag von 20.00 – 22.00 Uhr

Sonntag von 10.00 – 12.00 Uhr

Ansprechpartner: Hans Van Den Berge

Telefon +32 (0) 9 245 47 56

E-Mail customerservice@marklin.be

USA

Technische Hotline

Ansprechpartner: Dr. Tom Catherall

Telefon 801-367-1042

E-Mail tom@marklin.com

-  Neuheit 2010.
-  Fahrgestell der Lokomotive aus Metall.
-  Fahrgestell und vorwiegender Aufbau der Lokomotive aus Metall.
-  Überwiegender Teil des Lokomotiv-aufbaus aus Metall.
-  Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall.
-  Fahrgestell des Wagens aus Metall.
-  Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall.
-  Überwiegender Teil des Wagenaufbaus aus Metall.
-  Märklin-Kurzkupplungen mit Drehpunkt.
-  Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Drehpunkt.
-  Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.
-  Fahrzeug ist mit federnden Puffern ausgerüstet.
-  Automatische Klauenkupplungen können gegen Schraubkupplungen ausgetauscht werden.
-  Stecksockel zum leichten Ein- und Ausbau.
-  Inneneinrichtung eingebaut.

-  Stromversorgung auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar.
-  Universallokomotive mit Delta-Elektronik. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformatoren, im Märklin-Delta-System, im Märklin-Digital-System (Motorola-Format) und Märklin Systems.
-  Digital-Lokomotive oder Digital-Gerät für das Märklin-Digital-System (Motorola-Format).
-  Digital-Lokomotive mit Hochleistungsantrieb. Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung/Verzögerung einstellbar. Spezialmotor mit elektronisch unterstütztem Lastausgleich oder in kompakter Glockenanker-Bauart. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformator, im Märklin-Delta-System, im Märklin-Digital-System (Motorola-Format) und Märklin Systems. 1 schaltbare Zusatzfunktion (function) bei Digital-Betrieb.
-  Digital-Decoder mit weiteren digital schaltbaren Funktionen (f1, f2, f3 oder f4) beim Betrieb mit **Control Unit 6021**. Belegte Funktionen je nach Ausrüstung der Lokomotive. Standardfunktion (function) bei konventionellem Betrieb aktiv.
-  Digital-Decoder mit bis zu 9 digital schaltbaren Funktionen beim Betrieb mit **Mobile Station 60652**. Bis zu 5 Funktionen beim Betrieb mit **Control Unit 6021**. Bis zu 16 Funktionen mit **Central Station 60212/60213/60214**. Belegte Funktionen je nach Ausrüstung der Lokomotive.
-  Lokomotive mit geregelter, einstellbarem C-Sinus-Antrieb. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformatoren, im Märklin-Delta-System, im Märklin-Digital-System (Motorola-Format) und Märklin Systems.
-  Lokomotive mit geregelter, einstellbarem Softdrive Sinus-Antrieb. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformatoren, im Märklin-Delta-System, im Märklin-Digital-System (Motorola-Format) und Märklin Systems.

-  Lokomotive mit 5-poligem Motor.
-  Geräuschelektronik eingebaut.
-  Einfach-Spitzensignal vorne.
-  Einfach-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Zweilicht-Spitzensignal vorne.
-  Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten.
-  Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Dreilicht-Spitzensignal vorne.
-  Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.
-  Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilichtsignal hinten, jeweils mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Vierlicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Ein rotes Schlusslicht.
-  Zwei rote Schlusslichter.
-  Zweilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd.

-  Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Dreilicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Dreilicht-Spitzensignal und ein weißes Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd.
-  Innenbeleuchtung eingebaut.
-  Innenbeleuchtung nachrüstbar (z. B. mit 7330).
-  LED Innenbeleuchtung eingebaut.
-  LED Innenbeleuchtung nachrüstbar.
-  Exclusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative – in einmaliger Serie gefertigt. Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahnfachhändler in Deutschland (MHI).
-  I Epoche I (1835-1925)
-  II Epoche II (1925-1945)
-  III Epoche III (1945-1970)
-  IV Epoche IV (1970-1990)
-  V Epoche V (1990-2006)
-  VI Epoche VI (2006 bis heute)

Artikelnummernverzeichnis



Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite
00777	21,95**	130	36744	109,95	119	37832	389,95	100	43832	76,95	65	55104	2.399,95	163	81410	299,95	151
00792	27,95**	43	37010	269,95	77	37905	299,95	80	43851	46,95	70	55175	1.999,95	156	81450	299,95	148
00794	26,95**	55	37044	299,95	91	37915	399,95	46	43858	149,95	69	55332	899,95	172	82359	66,95	142
00795	49,95**	59	37104	429,95	50	37967	429,95	35	43892	199,95	73	55581	2.499,95	158	82369	69,95	142
00796	29,95**	39	37116	399,95	31	37976	399,95	127	43922	56,95	70	55641	1.999,95	170	82599	89,95	150
00798	29,95**	81	37211	299,95	57	37977	449,95	28	43927	139,95	68	58048	1.599,95	164	87060	599,40	139
00799	29,95**	104	37257	209,95	30	39081	599,95	44	43969	289,95	48	58049	999,95	166	87106	149,95	8
26351	499,95	84	37283	399,95	54	39185	269,95	86	44200	13,95	24	58117	499,95	161	88030	119,95	138
26557	449,95	92	37307	239,95	124	39192	299,95	36	44201	13,95	24	58168	379,95	171	88106	249,95	8
26558	599,95	74	37320	589,95	94	39303	399,95	56	45251	229,95	29	58207	599,95	160	88124	249,95	136
26559	299,95	40	37321	319,95	95	39412	289,95	72	45642	379,95	128	58512	289,95	162	88313	149,95	143
26560	399,95	82	37360	309,95	98	39413	289,95	64	46094	149,95	5	58555	299,95	173	88721	369,95	136
26562	399,95	120	37403	269,95	78	39441	299,95	37	46342	159,95	118	58682	179,95	177	88734	599,95	144
26564	239,95	17	37417	439,95	103	39646	249,95	42	46391	139,95	101	60112	59,95	173	88761	179,95	137
26565	129,95	19	37453	499,95	4	39837	299,95	87	46542	179,95	6	60113	59,95	133			
29163	109,95	10	37483	299,95	41	39838	299,95	106	46770	39,95	30	60653	99,95	132			
29500	1.699,95	26	37485	289,95	66	42762	229,95	32	46921	76,95	76	70729	49,75	134			
29539	349,95	12	37504	349,95	62	42763	119,95	33	46922	89,95	123	70739	49,75	134			
29791	399,95	14	37513	219,95	90	43420	139,95	112	47025	99,95	123	70749	49,75	134			
29814	1.849,95	88	37525	399,95	58	43430	139,95	113	47026	249,95	79	78075	149,95	15			
30210	199,95	38	37573	319,95	67	43440	139,95	112	47075	249,95	107	78096	29,95	25			
36140	69,95	16	37580	299,95	60	43473	76,95	114	47723	99,95	125	78097	19,95	25			
36424	199,95	20	37624	549,95	126	43502	35,95	21	48110	39,95	176	78158	109,95	133			
36500	79,95	22	37674	299,95	116	43503	35,95	21	48160	–	174	80021	29,95	176			
36605	114,95	99	37675	299,95	114	43670	279,95	96	48431	159,95	117	80320	–	174			
36606	114,95	99	37777	249,95	34	43790	39,95	22	48736	62,95	87	81175	349,95	140			
36651	114,95	23	37790	469,95	110	43802	46,95	64	48739	99,95	7	81400	259,95	147			
36740	109,95	18	37831	389,95	122	43812	46,95	65	55035	999,95	154	81409	199,95	146			

* Alle Preisangaben sind
unverbindlich empfohlene
Verkaufspreise.
** Preis je Wagen

märklin

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

www.maerklin.com

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten, eine Haftung wird diesbezüglich ausgeschlossen.

Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster.

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

Sollte diese Ausgabe keine Preisangaben enthalten, fragen Sie bitte Ihren Fachhändler nach der aktuellen Preisliste.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

© Copyright by

Gebr. Märklin & Cie. GmbH.

In Deutschland hergestellt.

156648 – 01 2010