

TRIX

Neuheiten 2010



Trix. Die Faszination des Originals.

Liebe Trix Freunde,

TRIX

im Jahr 2010 stehen erneut einige große Jubiläen an, die entsprechend gewürdigt werden wollen. Nicht nur die große Bahn kann mit 175 Jahren auf eine lange Tradition zurückblicken, auch die Baugröße H0 feiert Geburtstag.

Inzwischen sind 75 Jahre vergangen, seit Trix seine Version der Spurweite H0 der staunenden Weltöffentlichkeit vorgeführt hat. Man darf wohl ohne Zweifel sagen, dass der deutlich geringere Platzbedarf der „Halb-Null“ (anfänglich „00“ genannt) und der konsequent eingehaltene Gedanke eines über Jahre erweiterbaren Systemspielzeugs der Modelleisenbahn letztlich zum Durchbruch verholfen haben. Falls Sie sich noch an den Begriff der „Tischbahn“ erinnern: der damalige Norm-Tisch in üblichen Wohnungen war 120 cm lang und 80 cm breit. Das zeigt sich auch heute noch in einigen Punkten. Der kleinste übliche Radius von 360 mm machte es zum Beispiel erst möglich, auch auf diesem Norm-Tisch eine Modelleisenbahn aufzubauen und trug so vermutlich entscheidend zur Verbreitung dieses Hobbys bei. Selbst die Fahrzeuge aus der Anfangszeit der „Halb-Null“ haben heute noch ihre treuen Anhänger, was nicht zuletzt der soliden Konstruktionsweise und der hochwertigen Ausführung zuzuschreiben ist. Eine Art zu denken übrigens, der wir uns heute übrigens immer noch und mehr denn je verpflichtet fühlen. Modelleisenbahn ist ein Hobby, das über Jahre und Jahrzehnte Freude bringen soll, von der ersten Startpackung als Kind zu Weihnachten bis zu einer hoffentlich vorhandenen umfangreichen Anlage mit einer großen Sammlung an Rollmaterial als Erwachsener.

Modelleisenbahn ist ein Hobby, das Generationen verbinden kann. Aus diesem Grund statten wir unsere Fahrzeuge einerseits mit zeitgemäßer Technik wie modernsten Antrieben, 21-poligen Schnittstellen oder werksseitig eingebauten Digital-Decodern mit Geräuschelektronik aus. Andererseits kommen traditionelle Werte wie die Verwendung von Metall als Werkstoff für unsere Lokomotiven nicht zu kurz. Alles dafür, damit das Leuchten in den Augen beim Anblick eines neuen Fahrzeugs genauso ist wie bei der ersten, heiß ersehnten Lokomotive.

Selbstverständlich gilt dies genauso für unsere Trix H0 wie für unsere Minitrix Produkte. Manch einen unvoreingenommenen Betrachter mag es auch nach einem halben Jahrhundert immer noch erstaunen, was die „kleinen“ inzwischen an Detaillierung zu bieten haben – der passionierte N-Bahner weiß den überzeugenden Gesamteindruck auf kleiner Fläche hingegen schon längst zu schätzen.

Eine gute Möglichkeit, die Baugrößen miteinander zu vergleichen, bietet zum Beispiel unser diesjähriges Trix Profi-Club-Thema. Hier steht die Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn mit der authentischen Nachbildung des D-Zuges D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen um das Jahr 1963 im Vordergrund. In beiden Spurweiten wird in bewährter Trix Qualität die unverkleidete Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel samt einem authentischen Schnellzug mit 6 Wagen nachgebildet. Viel Freude mit den Neuheiten 2010 wünscht Ihr Trix Team



TRIX MINITRIX

Minitrix Neuheiten 2010 6–39

Startpackungen 7

**175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland**

BR 52 – für schwere Güterzüge 18
Unvergessene Nebenbahn-Brummer 20

TRIX PROFI-CLUB

Trix Profi-Club 82

Trix Profi-Club-Modelle Minitrix 2010 14

Trix Profi-Club-Modelle H0 2010 50

Exklusiv – Die Profi-Club-Sondermodelle 2010 83



TRIX H0

Trix H0 Neuheiten 2010 40–81

**175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland**

Der gläserne Zug 54
Der legendäre „Adler“ 68

**Digitale Anlagensteuerung:
Mobile Station 38**

Märklin Erlebniswelt 84

Museumswagen 85

Reparatur-Service 86

Allgemeine Hinweise 86

Wichtige Service-Daten 86

Zeichenerklärung 87

Artikelnummern 88

EXCLUSIV 1/2010

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 Replika aus früheren Märklin-Zeiten. MHI-Produkte werden ausschließlich in einmaligen Serien hergestellt und sind nur in begrenzten Stück-

zahlen verfügbar. Die Händler unserer Vereinigung zeichnen sich insbesondere durch die Führung des Märklin-/Trix-Gesamtprogramms, sowie durch besondere Qualifikation in Beratung und Service aus. MHI-Händler in Ihrer Nähe finden Sie im Internet unter www.maerklin-partner.de



15286 Set mit 3 Güterwagen.

Vorbild: 2 Wagentypen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und 1 eingestellter Privatwagen aus dem aktuellen europäischen Güterverkehr. Schiebeplanwagen Rils 652, Niederbordwagen Res 687. Gaskesselwagen der VTG.

Modell: Epoche V. Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Fahrgestell und Aufbau mit typspezifischen Details und angesetzten Einzelheiten. Gesamtlänge über Puffer 354 mm.

Alle Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet.

TRAXX Loks.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden. Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen. Für

den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die als auffälligstes Merkmal einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung ausgestattet. Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als

Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1. Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen lässt. Andere Änderungen betreffen

die elektrische Umrichteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h, die Baureihe 146.2. Zurzeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt. Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb.


12199 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe F 140 AC 2 der „AngelTrainsCargo“ (ATC), vermietet an die „Häfen und Güterverkehr, Köln“. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX Typenprogramm.

Einsatz: Güterverkehr.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 118 mm.

EXCLUSIV 1/2010



HIGHLIGHTS

- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden, mit Fahrtrichtung wechselnd.
- + 21-polige Digitalchnittstelle.



22680 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe F 140 AC 2 der „AngelTrainsCargo“ (ATC), vermietet an die „Häfen und Güterverkehr, Köln“. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX Typenprogramm.

Einsatz: Güterverkehr.

Modell: Epoche VI. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Haftreifen. Beleuchtung mit

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremschläuche in langer Ausführung im Beutel beiliegend. Länge über Puffer 217,2 mm.



24361 Containerwagen-Set „Hoyer“.

Vorbild: 3 unterschiedliche Tragwagen Sgns 691 der Deutschen Bahn AG. Beladen mit jeweils 3 Tank-Containern der Firma „Hoyer“.

Modell: Epoche V. Drehgestelle Typ Y 25. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern. Angesetzte Trittstufe. Jeder Tragwagen ist beladen mit

jeweils 3 20ft-Tankcontainern. Wagen und Ladung mit verschiedenen Betriebsnummern und jeweils einzeln verpackt. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Zusätzliche Umverpackung.

Gesamtlänge über Puffer 681 mm.

Wechselstromradsatz 12 x 700150.

Neuheiten für Spur N

In Minitrix haben wir 2010 wie gewohnt ein breites Angebot für Sie. Folgende Fahrzeuge ragen daraus besonders hervor:

Eines unserer Highlights für das Jahr 2010 ist die überarbeitete Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn, die exklusiv für Trix Profi-Club-Mitglieder erscheint. Dieses Modell zeichnet sich durch Formänderungen wie die geschlossenen Kohlenklappen am Tender aus.

Selbstverständlich gibt es für die 03.10 die authentische Nachbildung eines Schnell-

zuges als Wagenset. Es handelt sich hier um den D-Zug D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen, wie er um 1963 auf deutschen Schienen zu sehen war.

Ein Höhepunkt für Freunde der Epoche II ist sicherlich der Schnellzug D 119 nach Fahrplan 1931. Hier wird 2010 für einen authentischen Zug eine besondere Einheits-Schnellzuglokomotive erhältlich sein. Die BR 01 präsentiert sich baulich noch in Ursprungsausführung, trägt aber bereits das gewohnte schwarz-rote Farbleid.

Schnellzüge der Deutschen Bundesbahn bildeten in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts eine wichtige Stütze des Fernverkehrs in Deutschland, und so konnte man in diesen Zeiten neben den Einheitslokomotiven immer noch so gelungene Konstruktionen aus der Länderbahn-Ära im Einsatz sehen wie die bayerische S 3/6 als BR 18.4 der DB. Hieran erinnern wir mit einer Sound-Lokomotive dieser Baureihe, selbstverständlich gibt es auch hierzu passende Wagen im Set. Doch auch dem fortschreitenden Traktions-

wandel in der Epoche III zollen wir Tribut, indem wir die BR V 160 in ihrer frühen Serienausführung auflegen. Unsere beliebten Modelle der Baureihe Köf II gibt es nun ebenfalls – neben der digitalen – in einer Ausstattung, die für den analogen Betrieb optimiert wurde. Dass es dennoch bis in die 1970er-Jahre noch Dampflokomotiven auf deutschen Schienen gab, zeigt unsere Baureihe 001.



Startpackung mit Güterzug



1128 Startpackung mit Güterzug, Gleisanlage und Fahrgerät.

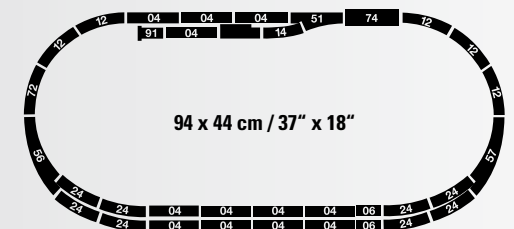
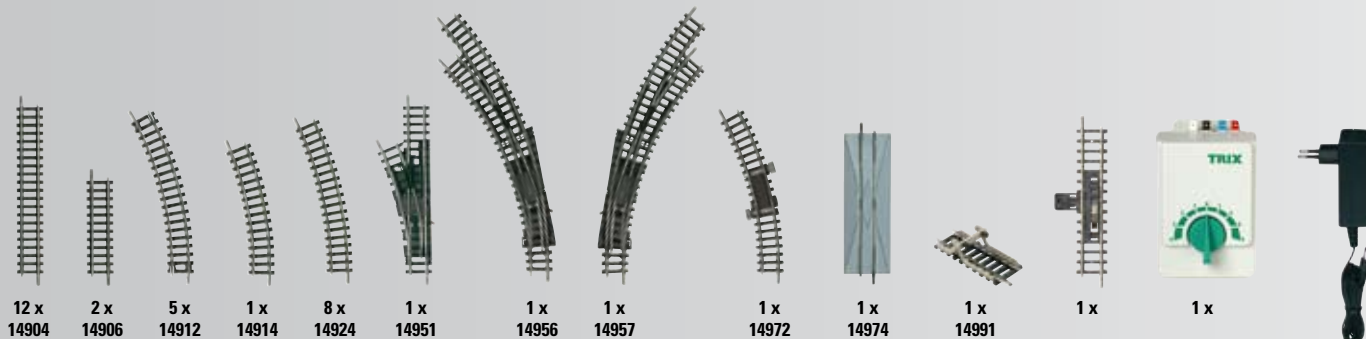
Vorbild: Güterzug der Deutschen Bundesbahn AG (DB): Elektrolokomotive BR 140, Achsfolge Bo'Bo'. 1 Flachwagen Rs 684, 1 Kesselwagen „VTG“, 1 Schiebewandwagen Hbbikks-tt 305 und ein Tragwagen Lgjs 598.

Modell: Lokomotive mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 468 mm.

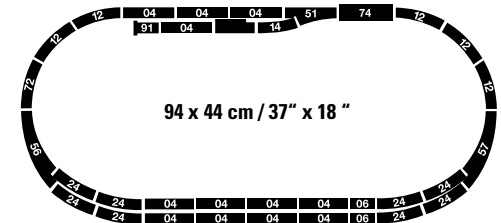
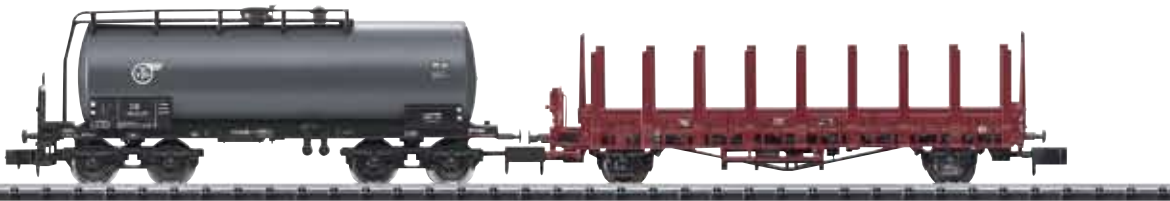
Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkupplungsgleis. Fahrgerät, Schaltnetzteil und Anschlussmaterial.

Erweiterbar mit dem großen Gleis-Ergänzungs-Set 14301 und mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.

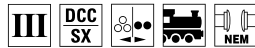


Startpackung mit Güterzug



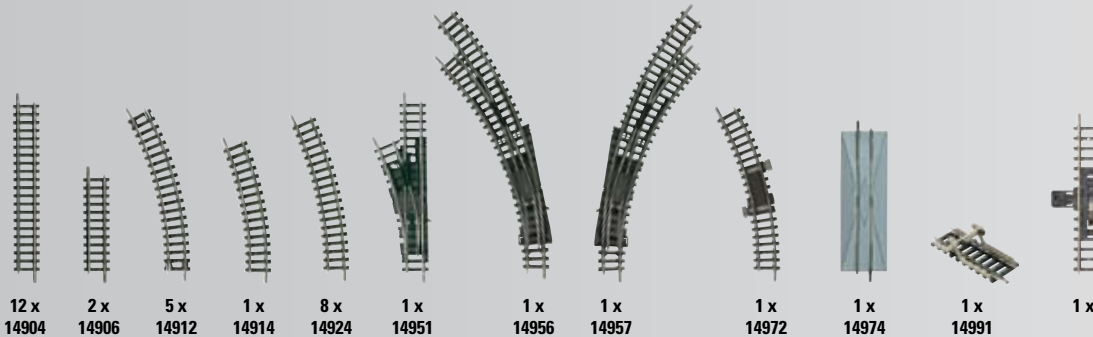
HIGHLIGHTS

- + Neue Mobile Station.
- + Lokomotiven mit DCC-Selectrix-Decoder ausgerüstet.
- + Authentischer Güterzug der DB in Epoche III.



11129 Digital-Startset „Güterzug“.
Vorbild: Güterzug der Deutschen Bundesbahn (DB). Diesellokomotive V200.0, gedeckter Güterwagen Gr 20, 4-achsiger Kesselwagen mit Bremserbühne, Bauart Uerdingen, Schwerlast-Flachwagen Ssym 46 und Niederbordwagen Rmrs 31 mit Rungen.
Modell: Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metalldruckguss. DCC-Selectrix-Decoder. Hochleistungsmotor (Glockenankermotor) mit Schwungmasse. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Lichtwechsel weiß/rot,

4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Mit neuer Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Schaltnetzteil 230 V/36 VA, Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkopplungsgleis. Stufenlos erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm. Alle Weichen können nachträglich mit den Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden. Gesamtlänge über Puffer des Zuges ca. 409 mm.





D-Zug „D 119“

Bekannte Farben, urige Details...

Die erste Einheitslok nach dem umfassenden Konzept der Deutschen Reichsbahn war die Baureihe 01, die ab 1925 gebaut wurde. Sie sah damals noch etwas uriger aus als wir sie heute kennen: Altbaukessel, kleine Wagner-Windleitbleche, genieteter Tender mit erhöhtem Aufbau und Gasbeleuchtung. Diese Lokomotive trägt bereits das bekannte Farbleid in tiefschwarz und feuerrot, hat aber noch die technischen Details der Ursprungsausführung.

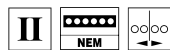


© Bellingrodt/Schumacher



HIGHLIGHTS

- + Mit digitaler Schnittstelle.
- + 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- + Rauchkammertür zum Öffnen.
- + Technik und Farbgebung der frühen DRG-Zeit.



12276 Dampflokomotive mit Schlepptender.
Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). 1. Bauserie der Einheitslokomotive ab 1925. Achsfolge 2'C1'h2, Ausführung mit Altbaukessel, kleinen Wagner-Windleitblechen, Gasbeleuchtung und genietetem Tender 2'2'T32. Schwarze Grundfarbgebung. Epoche II.
Einsatz: Schnell- und Eilzüge.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. Antrieb im Tender, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Tender aus Metalldruckguss. Rauchkammertür zum Öffnen. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM am Tenderende. Länge über Puffer 150 mm.

Passend zu dieser Ausführung der Baureihe 01 ist das Set Art.Nr. 15859 mit dem zeitgenössischen Schnellzug „D 119“.

Nachrüstätze für Rangierritte, Schienenräumer und Kupplung vorne mit Aufnahme liegen bei.





HIGHLIGHTS

- + Authentische Zugzusammenstellung nach Vorbild des D-Zugs D119 von 1931.



15859 Schnellzug-Wagenset „D119“.

Vorbild: 6 unterschiedliche Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG). 1 Schnellzug-Wagen 1./2. Klasse Typ AB4ü Bay02, 1 Schnellzugwagen 3. Klasse Typ C4ü-28, 1 Speisewagen WR4ü, 1 Schnellzugwagen 3. Klasse Typ C4ü Bay08, 1 Schnellzugwagen 1. Klasse Typ AB4ü Bay02, 1 Schnellzug-Gepäckwagen Typ Pw4ü Bay06.

Modell: Epoche II. Detaillierter Wagenaufbau. Vorbereitet für Innenbeleuchtung. Mit Kinematik für Kurzkuppelung.

Gesamtlänge über Puffer 748 mm.

Zu diesem Wagenset passt die Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 mit der Art.-Nr. 12276.



Schnellzug für Bayern

Die im Hochgebirge reichlich vorhandene Wasserkraft führte in Bayern schon früh zur Entwicklung elektrischer Lokomotiven. Um die steigenden Ansprüche im schweren Personenverkehr zu erfüllen, erstellte Maffei im Auftrag der Reichsbahn mehrere Entwürfe für die Gruppenverwaltung Bayern. Realisiert wurde schließ-

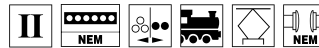
lich eine Lokomotive mit vier Motoren, die je zu zweit über eine Blindwelle zwei Kuppelachsen antreiben. So wurde bei 140 Tonnen Eigengewicht eine Geschwindigkeit von 90 km/h erreicht. Die Lokomotiven wurden anfangs als EP 5 eingestellt und später von der DRG unter der Baureihenbezeichnung E 52 übernommen.

Insgesamt 29 von ursprünglich 35 Exemplaren gelangten noch zur Deutschen Bundesbahn, wurden aber Mitte der 70er-Jahre ausgemustert.



HIGHLIGHTS

- + Metallgehäuse.
- + Glockenankermotor.
- + Digitalschnittstelle.



12277 Elektrolokomotive.

Vorbild: BR EP5 der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern (DRG), Achsfolge 2' B B 2', Baujahr ab 1924, spätere E 52.

Einsatz: schwere Reisezüge.

Modell: Epoche II, feine Detaillierung. Gehäuse und Fahrgestell aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen. Digitale Schnittstelle nach NEM. Kinematik für Kurzkupplung. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Beleuchtung mit LEDs. Länge über Puffer 108 mm.





15681 Wagenset „Schnellzug“.

Vorbild: 5 unterschiedliche Schnellzugwagen bayerischer Bauart und 1 Güterwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern (DRG).
1 Schnellzug-Wagen 1./2. Klasse Typ AB3ü, 3 Schnellzug-Wagen 3. Klasse Typ C3ü, Schnellzug-Gepäckwagen Typ Pwü, 1 Güterwagen Bauart „Dresden“.

Modell: Epoche II. Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 510 mm.

Minitrix Profi-Club-Modelle 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

gelingen 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

- + Neukonstruierte Kohlenklappen am Tender in geschlossener Ausführung.
- + Neukonstruierte Sandkästen.
- + Kurzkupplungskinematik zwischen Lokomotive und Tender.



12333 Schnellzug-Schleppertenderlokomotive.

Vorbild: BR 03.10 der Deutschen Bundesbahn. Betriebsnummer 03.1001. Bauart 2' C 1' h3, Baujahr ab 1939 für die Deutsche Reichsbahn.

Einsatz: Schnell- und Eilzüge.

Modell: Epoche III, mit digitaler Schnittstelle, Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender, Tender aus Metalldruckguss, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 150 mm.

Lieferung in Holzschatulle.

Die BR 03.1001 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Nachrüstätze für Rangiertritte, Schienenräumer und Kupplung vorne mit Aufnahme liegen bei.





15444 Schnellzug-Wagenset.

Vorbild: 5 unterschiedliche Schnellzug-Wagen als Zugkomposition D 265 Basel – via Wuppertal – Hagen in der Epoche III. 1 Reisezug-Gepäckwagen D4üm-60, 1 1.Klasse-Wagen A4üm, 1 1./2. Klasse-Wagen AB4üm, 2 2. Klasse-Wagen B4üm und 1 Speisewagen WR4ü der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Vorbereitet für Innenbeleuchtung. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Gesamtlänge über Puffer 972 mm.

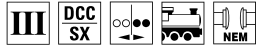
66656 Innenbeleuchtung für Sitzwagen.
66708 Innenbeleuchtung für Speisewagen.

Dieses Wagenset wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Die passende Schnellzuglokomotive wird unter der Art.-Nr. 12333 ebenfalls exklusiv nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.



Nebenbahnromantik



12528 Dieseltriebwagen.

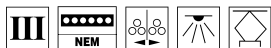
Vorbild: BR VT 75 und VB 140 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge A1 + 2, Baujahr ab 1935 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als VT 135 / VB 140.

Einsatz: Nahverkehrszüge.

Modell: Epoche III, Lichtwechsel weiß/rot, Fahrgestell aus Metalldruckguss, serienmäßig mit DCC-/Selectrix-Decoder, auch im Analogbetrieb einsetzbar, automatische Systemerkennung. 2 Achsen angetrieben, mit Kinematik für Kurzkupplung zwischen den Einheiten. Länge über Puffer 156 mm.

Neu aufgelegt.





12526 Elektrotriebwagen.

Vorbild: BR ET 87 der Deutschen Bundesbahn.
Achsfolge 2'1 + B'1 + 1 2', Baujahr 1914 für die K.P.E.V.
Einsatz: Nahverkehrszüge.

Modell: Epoche III, mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse, mit Kurzkupplung zwischen den Einheiten, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen.
Länge über Puffer 265 mm.

Neu aufgelegt.



Für die steigungsreiche Strecke zwischen Nieder Salzbrunn und Halbstadt in Schlesien beschaffte die KPEV 1914 insgesamt sechs dreiteilige Triebzüge, um das laufend steigende Passagieraufkommen in dieser Region besser bewältigen zu können. Die anfänglich als E.T.501-506 bezeichneten Triebzüge hatten eine optisch auffällige Gestaltung, die sich an die damals gebräuchlichen Schnellzugwagen mit Oberlichtern, Sprengwerken und zurückgezogenen Türen anlehnten. Der mittig zwischen den beiden Steuerwagen angeordnete Motorwagen garantierte auf kurvigen Strecken ein gutes Fahrverhalten. Als nach dem ersten Weltkrieg das Passagieraufkommen ins nun tschechische Halbstadt zurückging, wurden die jetzt als ET 87 bezeichneten Triebzüge auf andere Strecken verteilt, nach 1932 erhielten sie die attraktive creme-rote Lackierung der DRG-Triebwagen. Gerade noch rechtzeitig konnten 1945 drei Garnituren nach Bayern gebracht werden. Dort wurden sie wieder aufgearbeitet und in der neuen Farbgebung der DB-Triebwagen lackiert. Einsatzschwerpunkt war nun der Nürnberger Vorortverkehr, hauptsächlich auf den elektrifizierten Strecken nach Fürth und Altdorf. 1959 wurde der letzte der verbliebenen ET 87 ausgemustert. Bedauerlicherweise wurden alle verschrottet.

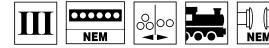


BR 52 – für schwere Güterzüge

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

Drei verschiedene Tenderbauarten wurden für die Normalausführung der BR 52 verwendet: der Kasten-tender K 2'2'T 26, der Wannentender K 2'2'T 30 und der Steifrahmentender K 4 T 30, wobei das K jeweils für Kriegsbauart steht. Der Steifrahmentender besaß keine Drehgestelle, stattdessen lagen beim 4 T 30 der 1. und 4. Radsatz fest im Rahmen, Radsatz 2 und 3 besaßen beidseitig eine Seitenverschiebbarkeit von 15 mm. Gegenüber anderen Tenderbauarten sparte man ca. 2 t Material und ca. 30% der Fertigungszeit ein. Von den

660 kalt abgestellten Lokomotiven der BR 52 hatten nur wenige den Krieg unbeschädigt überstanden, viele waren in einem so schlechten Zustand, dass eine Reparatur nicht mehr lohnend erschien. Bei der Deutschen Bundesbahn standen 1950 noch 216 Loks der Baureihe 52 im Einsatz, darunter auch solche mit Steifrahmen-tender.



12325 Güterzug-Schlepptenderlokomotive.

Vorbild: BR 52 der Deutschen Bundesbahn mit Steifrahmentender, Bauart 1'E h2, Baujahr ab 1942, als so genannte Kriegslok der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Einsatz: schwere Güterzüge.

Modell: Epoche III, Kinematik für Kurzkupplung am Tender, mit digitaler Schnittstelle, Lok- und Tendergehäuse Metalldruckguss, 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 143 mm.



Schnellzug der frühen Bundesbahnzeit

Die Königlich bayerische Staatsbahn beschaffte die wohl berühmteste und schönste aller bayerischen Schnellzuglokomotiven ab 1908 bis 1931. Das heißt, die letzten S 3/6 wurden noch 6 Jahre nach Einführung der Einheitslok BR 01 abgeliefert, zweifellos ein Beweis für die gelungene Konstruktion. Die berühmte S 3/6 war der Inbegriff des bayerischen Lokomotivbaus. Zwischen den ersten vier Bauserien gab es nur geringfügige Unterschiede. Der Treibraddurchmesser betrug 1870 mm. Dank ihrer hohen Leistung und dem sehr wirtschaftlichen Kohleverbrauch war der S 3/6 der große Erfolg beschieden. In 16 Baulosen entstanden 159 Lokomotiven. Sofort nach Ihrer Einführung übernahm sie die Hauptrolle im bayerischen Schnellzugdienst. Sie führte Schnellzüge von München nach Nürnberg, Regensburg, Lindau, Ulm, Würzburg, Aschaffenburg, Salzburg und Kufstein. Sie führte selbst so berühmte Züge wie den Orient-Express. In der Reichsbahnzeit war sicherlich der Einsatz vor dem Rheingold der Höhepunkt der Karriere. Bei der Deutschen Bundesbahn wurde die letzte Maschine 1966 ausgemustert. Mehrere Museumslokomotiven blieben erhalten, darunter eine im Deutschen Museum in München und eine betriebsfähige Maschine beim Bayerischen Eisenbahn Museum in Nördlingen, die zur Zeit eine der meistbeschäftigsten Dampflokomotiven für Sonderfahrten ist.

HIGHLIGHTS

- + Detailliertes High-Tech-Modell.
- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse in der Lok.
- + Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb.
- + Geräuschelektronik mit Dampflo-Sound.

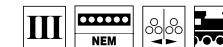


12473 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Bundesbahn (DB). Frühere Reihe S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B). Frühe Bauserie mit windschnittigem Führerhaus.

Einsatz: Für Eilzüge, Schnellzüge und internationale Fernzüge. Epoche III.

Modell: Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kessel eingebaut. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb im Tender eingebaut, ebenso die Geräuschelektronik mit Lautsprecher.



Spitzensignal mit der Fahrtrichtung digital schaltbar. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Länge über Puffer 134 mm.

12474 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Bundesbahn (DB). Frühere Reihe S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B). Frühe Bauserie mit windschnittigem Führerhaus.

Einsatz: Für Eilzüge, Schnellzüge und internationale Fernzüge.

Modell: Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kessel eingebaut. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Digitale Schnittstelle im Tender. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Länge über Puffer 134 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Dampflo-Fahrgeräusch		x
Lokpfeif		x
Luftpumpe		x
Rangierpfeif		x



HIGHLIGHTS

+ Typischer Schnellzug der frühen Bundesbahnzeit.



15875 Schnellzug-Wagenset.

Vorbild: Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Verschiedene Typen der Verwendungsgruppe 28. 1 Schnellzugwagen 1. Klasse Typ A4üe-28, 2 Schnell-

zugwagen 2. Klasse Typ B4üe-28, 1 Schnellzug-Gepäckwagen Pw4ü-30.

Modell: Epoche III. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge 548 mm.

Innenbeleuchtung 66656.

Eine passende Lokomotive ist die BR 18.4, die unter den Art.-Nr. 12473 und 12474 in verschiedenen Ausführungen erhältlich ist. Der Schnellzug kann mit den Ergänzungswagen aus dem Set 15876 erweitert werden.



15876 Ergänzung zum Schnellzug-Wagenset.

Vorbild: Schnellzugwagen der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG), eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Speisewagen

WR4ü(e), Baujahr ab 1929 für die Mitropa. Schlafwagen WLAB4ük(e), Baujahr ab 1931 für die Mitropa.

Modell: Epoche III. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge 294 mm.

Innenbeleuchtung 66656.

Ergänzung-Set zum Schnellzug 15875. Eine passende Lokomotive ist die BR 18.4, die unter den Art.-Nr. 12473 und 12474 in verschiedenen Ausführungen erhältlich ist.



15876

© Gebr. Märklin & Cie. GmbH Alle Rechte vorbehalten

15875

15875

15875

12473

Unvergessene Nebenbahn-Brummer

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland

Die Erfahrungen mit den von der Waggonfabrik Uerdingen entwickelten einmotorigen Schienenbussen der Baureihe VT 95 (später BR 795) bewiesen die grundsätzliche Eignung dieser Fahrzeuge zur dringend notwendigen Modernisierung des Nebenbahnverkehrs. Indes erwies sich auf Steigungsstrecken insbesondere beim Betrieb mit Beiwagen ihre Motorisierung als zu schwach. Daher folgten schon ein Jahr später drei mit zwei 150-PS- (110 kW) Büssing-Motoren ausgerüstete Schienenbus-Prototypen Baureihe VT 98.9 (später BR 798.9). Diese erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen weitgehend. Allerdings besaßen die drei Versuchsfahrzeuge noch Scharfenberg-Mittelkupplungen und leichte Stoßfeder-Bügel zum Berührungsschutz mit Regelpuffer-Fahrzeugen.

Die Lieferung der zweimotorigen Serien-Schienenbusse der Baureihe 98.95 (später BR 798.5) begann ab 1955. Diese in 329 Exemplaren gebauten Fahrzeuge erhielten im Gegensatz zu den Probetriebswagen neu entwickelte Laufgestelle mit verbesserten Fahreigenschaften sowie Schraubenkupplungen, Hülsenpuffer und eine Bremsanlage in Regelbauart. Dies erlaubte den kräftig motorisierten Triebwagen ggf. auch die Mitnahme von Übergabe-Güterwagen. Darüber hinaus hatten die VT 98 eine Vielfachsteuerung erhalten, die nicht nur Wendezugbetrieb, sondern auch die Ansteuerung eines weiteren Motorwagens am anderen Zugende erlaubte. Passend zu diesen Triebwagen wurden auch passende Steuerwagen (VS 98) und Beiwagen (VM 98) in Dienst gestellt. Die purpurroten Garnituren bestimmten schnell

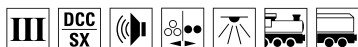
das Bild auf deutschen Nebenbahnstrecken, indem sie die zuvor noch dampfbespannten Züge in kurzer Zeit ablösten.

Die Uerdinger Schienenbus-Garnituren prägten sich bei vielen Bahn-Fahrgästen nachhaltig ins Gedächtnis ein: Die roten Brummer waren jahrzehntelang das Synonym für Mobilität in ländlichen Regionen. So hängt auch heute noch das Herz vieler Bahn-Nutzer an diesen lebenswerten „Nebenbahn-Rettern“ als die sie einst in Dienst gestellt worden waren.



HIGHLIGHTS

- + 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- + DCC-/Sx-Decoder mit Analogerkennung.
- + Geräuschgenerator mit umfangreichen Soundfunktionen.
- + Durchgehende Beleuchtungen mit LED auch im mehrteiligen Zug.



12467 Schienenbus mit Beiwagen und Steuerwagen (digital).

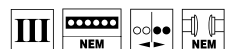
Vorbild: Triebwagen Baureihe VT 98 mit Beiwagen VB 98 und Steuerwagen VS 98 der Deutschen Bundesbahn (DB). Zweimotorige Bauart, Baujahr ab 1955. Einsatz im Nahverkehr außerhalb der Ballungsgebiete.
Modell: Epoche III. Fahrgestelle aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Triebwagen, Antrieb auf beide Achsen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom.

Geräuschgenerator mit umfangreichen Soundfunktionen. Spitzensignal, Schlusslichter und Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Stirnbeleuchtung des Motorwagens nach Kupplung mit Bei-/Steuerwagen am Kuppelende automatisch abgeschaltet. Trennbare Spezialkupplung zwischen den Fahrzeugen. Motorwagen auch allein einsetzbar. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden zum Nachrüsten liegen bei. Länge über Puffer zusammen 265 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Türenschießen		x
Signalhorn		x
Glocke		x

V 80 und Turmtriebswagen

Die Baureihe V 80 läutete im deutschen Diesellokomotivbau eine neue Epoche ein. Als erste Lokomotiven mit hydraulischer Kraftübertragung wurden die ersten Exemplare 1952 in Dienst gestellt. Technische Neuerungen betrafen auch die Schweißtechnik beim Rahmen, den Drehgestellen und dem Aufbau. Der Gelenkwellenantrieb war ebenfalls etwas neues. Dem Zeitgeschmack der fünfziger Jahre folgte die Bahn mit Stromlinienförmigkeit und fließenden Formen bei der Gestaltung des Lokkastens. Eingesetzt war die V 80 vor Nahverkehrs- und Eilzügen, aber auch leichte Güterzüge wurde von ihr befördert. Die 10 Lokomotiven der Baureihe wurden ab 1957 sukzessive mit Dachschalldämpfern ausgestattet, V 80 006 war hier der Vorreiter. Allerdings bekam diese Lokomotive einen abweichend gestalteten Schalldämpfer. Die restlichen neun Maschinen wurden einheitlich ausgestattet.



12280 Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe V 80 der Deutschen Bundesbahn Achsfolge B'B', Baujahr 1952. Ausführung mit Dachschalldämpfer ab 1957.

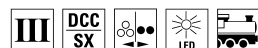
Einsatz: leichte Reise- und Güterzüge.

Modell: Epoche III, mit digitaler Schnittstelle, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit LEDs, Lichtwechsel weiß/rot, mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 80 mm.



HIGHLIGHTS

- + DCC/Selectrix-Decoder mit Analogerkennung.
- + Interessantes Wartungsfahrzeug der DB.



12465 Turmtriebwagen.

Vorbild: Wartungsfahrzeug Baureihe TVT 6219 Esn der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit beweglicher Arbeitsbühne und Scherenstromabnehmer. Einsatz zur Instandhaltung und Kontrolle der Fahrleitungen.

Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf beide Achsen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Automatische Erkennung der

Betriebsart Gleichstrom. 3-Licht Spitzensignal und rote Schlusslichter mit wartungsfreien LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Arbeitsbühne manuell dreh-, heb- und senkbar. Angesetzte Details: Oberlicht, Antenne, Horn, Scheinwerfer und Leitern. Pantograph am Dach ohne elektrische Funktion. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden. Länge über Puffer 87,5 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x

BR V 160 für Reise- und Güterzüge

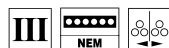
Das sich abzeichnende Ende der Dampftraktion sowie höhere Transportleistungen veranlassten die DB Ende der 1950er Jahre, im Rahmen ihres erweiterten Typenprogramms eine Mehrzwecklok mittlerer Leistung (1.900 PS) in Auftrag zu geben. Als Konstruktionsmerkmale wurden vorgegeben: eine einmotorige, vierachsige Drehgestell-Lok mit dieselhydraulischer Kraftübertragung, einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 120 km/h sowie ausreichende Zugheizung für einen D-Zug mit zehn Wagen.

Beim Probetrieb mit den zehn Prototypen zeigte sich, dass verschiedene Bauteile wie etwa die Gelenkwellen zu schwach dimensioniert worden waren. Dies konnte

beim Bau der ab 1964 ausgelieferten Serienloks mit verstärkten Bauteilen verbessert werden. Ferner wurde zur Kosteneinsparung die fertigungstechnisch einfachere Stirnfront der V 160 010 übernommen und auf die geschweißte Stahlleichtbauweise verzichtet. Zwischen den beiden schallisolierten Führerständen befand sich der Motorraum mit Antriebsanlage, Kühlergruppe und ölgefeuerten Zwangsdurchlaufkessel für die Zugheizung. Er war über einen Seitengang zugänglich. Die Leistungsübertragung erfolgte durch ein Voith-Strömungsgetriebe, das für Motoren dieser Leistungsklasse neu entwickelt werden musste. Da bei der Serienlieferung auch ein schwererer 1.900 PS-Motor zum Einbau

kam, stieg das Gewicht der Loks um rund drei Tonnen an. Mit einer Radsatzlast von 20 t kam ein Einsatz der V 160 auf Nebenbahnen praktisch nicht mehr in Frage. Da aber hierfür zwischenzeitlich genügend V 100 zur Verfügung standen, war dies nicht weiter problematisch. Bis 1969 wurden insgesamt 214 Serienloks der Baureihe V 160 (ab 1968: BR 216) von den Firmen Krupp, Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD), Krauss-Maffei und Maschinenbau AG Kiel (MaK) geliefert, davon erhielt etwa die Hälfte Vielfachsteuerung. Im Laufe der Zeit erfolgten noch Verbesserungen zur Bekämpfung des Lärms durch Isolation der Führerhäuser, elastische Lagerung des Motors und Einbau wirksamer Schalldämpfer.

Die Serienloks der Baureihe 216 nahmen im Februar 2004 mit der Abstellung der letzten fünf Maschinen ihren Abschied. Sieben Maschinen erhielten als Baureihe 226 Scharfenberg-Kupplungen und noch eine Gadenfrist als ICE-Abschlepploks. Zusätzlich mussten die Dampferzeuger für die Zugheizung Webasto-Standheizungen und entsprechenden Ausgleichsgewichten weichen. Die letzten Beiden dieser so modifizierten Loks quittierten im Juli 2005 den Dienst. Einige 216er begannen eine zweite Karriere bei Privatbahnen oder Baufirmen (vorwiegend in Italien).



12323 Diesellokomotive.

Vorbild: BR V 160 in Serienausführung der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge B'B', Baujahr ab 1964.

Einsatz: Reise- und Güterzüge.

Modell: Mit Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Länge über Puffer 100 mm.



12324 Diesellokomotive.

Vorbild: BR V 160 in Serienausführung der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge B'B', Baujahr ab 1964.

Einsatz: Reise- und Güterzüge.

Modell: Mit eingebautem Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Spitzensignal analog in Betrieb, digital schaltbar.

Länge über Puffer 100 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x

Kleine Lok im Großeinsatz

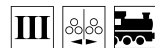
Die bekannteste Kleinlokomotive und zugleich auch die meistgebaute Diesellok in Deutschland war die Köf II, die diesel-hydraulische Kleinlokomotive mit rund 125 PS. Je nach Bremsanlage waren die Loks für 30 bis 50 km/h zugelassen. Zu den rund 1000 Lokomotiven dieser Bauart aus den 40er-Jahren kamen nochmals rund 800 Neubauloks für die DB. Um 1976 standen bei der DB 1100 Maschinen im Dienst, die inzwischen als Baureihe 322, 323 und 324 geführt wurden. Bei der DR

arbeiteten rund 250 Kö II und Köf II als Baureihe 100.1 und 100.8, die bei der DB AG zur Baureihe 310 wurden. Zusätzlich zu den Kleinloks der staatlichen Bahn kommt eine große Zahl weiterer Maschinen, die direkt an Privatbahnen und Industriebetriebe im In- und Ausland geliefert wurden – die Gesamtzahl der Köf II und ihrer Schwestern wird auf 2500 Einheiten geschätzt. Viele der bewährten Kleinlokomotiven sind heute als Gebrauchtfahrzeuge immer noch im Einsatz.



HIGHLIGHTS

- + Metall-Ausführung.
- + Optimierte Analog-Fahreigenschaften.
- + Beleuchtetes Spitzensignal.
- + Andere Betriebsnummer als 12469.



12468 Diesellokomotive.

Vorbild: Kleinlokomotive Baureihe Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit offenem Führerstand.
Einsatz: Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen.

Modell: Epoche III. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Ausführung für konventionellen Betrieb. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen.
Länge über Puffer 40 mm.

HIGHLIGHTS

- + Metall-Ausführung.
- + Optimierte für ausschließlichen Digital-Betrieb.
- + Beleuchtetes Spitzensignal.
- + Andere Betriebsnummer als 12468.



12469 Diesellokomotive.

Vorbild: Kleinlokomotive Baureihe Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit offenem Führerstand.
Einsatz: Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen.

Modell: Epoche III. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Ausführung für ausschließlichen Digital-Betrieb. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen.
Länge über Puffer 40 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x

Staubsilowagen

Für den Transport staubförmiger und feinkörniger Stoffe gab die Deutsche Bundesbahn ab 1955 verschiedene Silowagen in Auftrag, die ein rationelles Befüllen und Entleeren ermöglichen sollten. Kennzeichen dieser Bauart waren die siloförmigen Ladebehälter, die sich je nach Bauart in Höhe und Anzahl unterscheiden. Das Befüllen der Wagen erfolgt über eine mit Deckeln verschließbare obere Füllöffnung, die Entleerung über eine moderne Druckluftentleerungseinrichtung.



15279 Staubsilowagen-Set.

Nach folgenden Vorbildern der Deutschen Bundesbahn: 5 Staubsilowagen Kds 54, 5 Staubsilowagen Kds 56.

Modell: Epoche III, alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und Kinematik für Kurzkupplung. Zahlreiche angesetzte Details. Alle Wagen einzeln verpackt und im Fachhandel einzeln erhältlich. Länge über Puffer des Einzelwagens 53 mm.



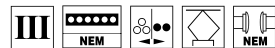
„Rheinpfel“

TRIX
MINITRIX



HIGHLIGHTS

- + Vorbildgerechter Zug am Übergang von Epoche III zu Epoche IV.



11614 Schnellzugset „Rheinpfel“.

Vorbild: Elegante Schnellzug-Elektrolokomotive E 10 der Deutschen Bundesbahn, Achsfolge Bo´Bo´, Baujahr ab 1963. Spitzname „Bügelalte“ aufgrund der aerodynamisch gestalteten Stirnfront. Farbschema beige/purpurrot nach Umlackierung. 5 TEE-Fernschnellzugwagen

1. Klasse: TEE-Abteilwagen Av4üm-62, TEE-Speisewagen WR4üm-62 und TEE-Aussichtswagen AD4üm-62 im klassischen Farbschema kobaltblau/beige. Im neuen TEE-Farbschema beige/purpurrot: TEE-Abteilwagen Avüm 111 und TEE-Großraumwagen Apüm 121. Ausführung um 1967, Übergang von Epoche III in Epoche IV.

Modell: Epoche III und IV, mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf 4 Achsen. Lokomotive mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 928 mm.



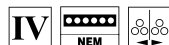
Personen- und Güterzugdienst

Schnellzuglokomotiven waren durch ihre Kraft, Eleganz und Geschwindigkeit schon immer die Stars unter den Dampflokomotiven. So ist die schwere Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 wohl der Inbegriff der deutschen Einheitslokomotive schlechthin. Sie lief genauso zuverlässig vor repräsentativen Expresszügen wie vor gewöhnlichen Personenzügen. Bis 1938 entstanden bei

verschiedenen deutschen Herstellern insgesamt 231 Maschinen der Baureihe 01. Dazu kamen noch 10 Lokomotiven der Baureihe 02, die zwischen 1937 und 1942 zur Baureihe 01 umgebaut wurden. Nach dem 2. Weltkrieg verblieben 165 Lokomotiven der Baureihe 01 in den westlichen und 70 in der sowjetischen Besatzungszone, wobei einige wegen schwerer Schäden ausgemustert

werden mussten. Ab den 50er-Jahren bauten beide deutschen Bahnen die Lokomotive mehrfach um und passten sie den neuen Einsatzbedingungen sowie dem technischen Fortschritt an. So wurden im Westen die großen Wagner- durch die kleinen Witte-Windleitbleche ersetzt, die Luft und Speisepumpe wanderte bei den DB-Lokomotiven von der Rauchkammernische hin zur Kes-

selmitte und bei zahlreichen Lokomotiven verschwand die Frontschürze zwischen Pufferbohle und Umlauf. Der Einsatz der Baureihe 01 endete bei der DB Mitte der 70er-Jahre, bei der DR rollte sie Anfang der 80er aufs Abstellgleis.



12322 Schleptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: BR 001 der Deutschen Bundesbahn (DB), Achsfolge 2'C1'h2, Baujahr ab 1925 für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft als Einheitslokomotive. Ausführung mit Altbaukessel.

Einsatz: Schnell- und Eilzüge.

Modell: Epoche IV, mit digitaler Schnittstelle, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Fahrwerk von Lok und Tender aus Metalldruckguss, Tendergehäuse

aus Metalldruckguss, Rauchkammertüre zum Öffnen. Ausführung der Epoche IV. Antrieb im Tender, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Kupplungsaufnahme nach NEM am Tenderende. Länge über Puffer 150 mm.

Nachrüstätze für Rangiertritte, Schienenräumer und Kupplung vorne mit Aufnahme beiliegend.



12321 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Baureihe 221 (frühere Baureihe V 200.1) der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1962. Dieselhydraulischer Antrieb mit 2 Motoren.

Einsatz: mittlere und schwere Reise- und Güterzüge. Epoche IV.

Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Länge über Puffer 115 mm.



15280 Schweröl-Kesselwagen.

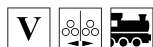
Vorbild: 3 Dienstkesselwagen der Deutschen Bundesbahn mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Baujahre um 1960.

Einsatz: Transport von Schweröl für die ölbefeuerten Dampflokomotiven.

Modell: Epoche IV, alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet.

Länge über Puffer 71 mm.

HIGHLIGHTS



- + Metall-Ausführung.
- + Optimierte Analog-Fahreigenschaften.
- + Beleuchtetes Spitzensignal.

12287 Diesellokomotive.
Vorbild: Kleinlokomotive Baureihe 323 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung mit geschlossenem Führerstand.
Einsatz: Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen.

Modell: Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Ausführung für konventionellen Betrieb. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen.
 Länge über Puffer 40 mm.

HIGHLIGHTS



- + Metall-Ausführung.
- + Optimiert für ausschließlichen Digital-Betrieb.
- + Beleuchtetes Spitzensignal.

12288 Diesellokomotive.
Vorbild: Kleinlokomotive Baureihe 323 der Deutschen Bundesbahn AG (DB AG). Ausführung mit geschlossenem Führerstand.
Einsatz: Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen.
Modell: Epoche V. Fahrgestell und

Aufbau aus Metall-Druckguss. Ausführung für ausschließlichen Digital-Betrieb. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen.
 Länge über Puffer 40 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x



HIGHLIGHTS



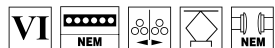
- + 3 Wagen mit grauen Rungen, 2 Wagen mit roten Rungen.
- + Beladen mit Echtholzstapeln.

15278 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, Steckungen und rechteckigen Puffern.

Modell: Epoche V. Feste Stirnwände und abnehmbare Rungen. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kuppelungen mit Kinematik.
 Länge über Puffer 620 mm.



„Taurus“ für den „Intercity“



12290 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive ES 64 U2 der MRCE-Dispolok GmbH, Achsfolge Bo' Bo', Baujahr ab 1999, Spitzname „Taurus“.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Epoche VI, mit digitaler Schnittstelle, Kinematik für Kurzkupplung, Motor mit 2 Schwungmassen, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 122 mm.





15871 Personenwagenset „Intercity“.

Nach folgenden Vorbildern der Deutschen Bahn AG:

- 1 Abteilwagen 1. Klasse Avmz 207.0.
- 1 Bistrowagen Arkimbz 262.4.
- 1 Großraumwagen 2. Klasse Bpmz 291.2.
- 1 Großraum-/Abteilwagen 2. Klasse Bvmz 185.
- 1 Steuerwagen 2. Klasse Bimdfz 269.2.

Modell: Epoche V, Wagen im aktuellen Design der Deutschen Bahn AG, mit Kinematik für Kurzkuppung, vorbereitet für Innen- und Schlußbeleuchtung. Steuerwagen mit automatischem Lichtwechsel weiß/rot, gesteuert über Schlepsschalter. Wagen mit neuen Betriebsnummern.
Gesamtlänge 840 mm.

66605 Innenbeleuchtung Steuerwagen.

66656 Innenbeleuchtung Abteil- und Großraumwagen.

66657 Schlußbeleuchtung für Abteil- und Großraumwagen.

Eine passende Lokomotive ist der „BosporusSprinter“ Art.-Nr. 12290.



Grenzüberschreitender Güterverkehr



12357 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive BR 189 der Deutschen Bahn AG/Railion (DB AG). Herstellerbezeichnung ES 64 F4. Achsfolge Bo' Bo', Baujahr ab 2002. Einsatz: grenzüberschreitende schnelle Güterzüge.

Modell: Epoche V. Digitale Schnittstelle nach NEM, Kinematik für Kurzkupplung, Motor mit 2 Schwungmassen, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Äußere Pantographen elektrisch funktionsfähig. Länge über Puffer 122 mm.

Diese Lokomotive passt gut zu den GATX-Kesselwagen aus dem Display 15514.





15514 Display mit 16 GATX-Kesselwagen.
Vorbild: Mineralöl-Kesselwagen Zans der GATX Rail Germany GmbH.

Modell: Epoche VI. Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Kesselwagen mit nicht isoliertem Knickkessel. Länge über Puffer jeweils 106 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

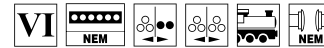
Die Wagen aus diesem Display lassen sich gut mit der BR 189 Art.-Nr. 12357 kombinieren.



„metronom“ – Fahren im Stundentakt

„metronom“ heißen die zehn neuen Doppelstockzüge der metronom Eisenbahngesellschaft mbH mit Sitz in Uelzen. Die hochmodernen Fahrzeuge sind schon aus der Ferne durch ihr auffällig geschwungenes Design in den Farben Gelb, Weiß und Blau zu erkennen. Seit Dezember 2003 verbindet der metronom als Regional-

schnellbahn die Städte Hamburg und Bremen sowie Hamburg und Uelzen. Der Zugname metronom symbolisiert gemeinsam mit dem Logo des schwingenden Pendels das Fahrplankonzept von Abfahrten im Stundentakt. Musiker kennen ein Metronom als Taktgeber. Deshalb lautet der Slogan der metronom Züge „Pendeln im Takt“.



11616 Regionalschnellzug „metronom“.

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive BR 246 der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH. Konstruktive Plattform Bombardier TRAXX, Baujahr ab 2007. 3x Doppelstock-Personenwagen 2. Klasse, 1x Doppelstock-Personenwagen 1. und 2. Klasse und 1x Doppelstock-Personenwagen 1. und 2. Klasse mit Führerstand. Gestaltung im „metronom“-Design.

Modell: Epoche VI. Lokomotive mit digitaler Schnittstelle, 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal, Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 965 mm.



Dieselelektrik für TRAXX

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie von Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war. Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsiche-

rungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1. Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur

der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen lässt. Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrichteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h, die Baureihe 146.2. Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb. Das

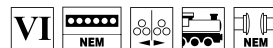
TRAXX Typenprogramm 2E als aktuellste Evolutionsstufe ermöglicht nun auch eine dieselelektrische Variante der TRAXX, die wesentliche Komponenten mit den bisherigen elektrischen Varianten teilt. Als Vorreiter im Einsatz können wiederum die Privatbahnen gelten, so kommt die TRAXX DE genannte Lokomotive als BR 285 bei der HVLE im Güterzugdienst zum Einsatz, aber auch bei der metronom Eisenbahngesellschaft mbH als BR 246 vor Doppelstock-Personenzügen auf nicht elektrifizierten Strecken.



© André Breutel

HIGHLIGHTS

- + Dieselelektrische Variante der TRAXX 2E-Typenfamilie...
- + Vorbildgerechte Änderungen des Aufbaus.



12284 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive TRAXX DE als Baureihe 285 der Havelländischen Eisenbahn Aktiengesellschaft, Berlin (HVLE). Gebaut ab 2007 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX 2E Typenprogramm.

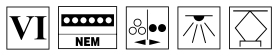
Einsatz: Güterverkehr.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 118 mm.

ICE „Plattling“



175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



12123 InterCity Express.

Vorbild: Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 1 Baureihe 401 der Deutschen Bahn AG. 2 Triebköpfe BR 401, 1 Großraumwagen 1. Klasse Avmz 801 und 1 Großraumwagen 2. Klasse Bvmz 802. Baujahr 1991, modernisierte Ausführung mit Taufname „Plattling“.

Modell: Epoche VI. Ein Triebkopf mit Digital-Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse und Antrieb auf 4 Achsen, Haftreifen. Strom führende Spezial-Kurzkupplungen zwischen den Fahrzeugen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Eingebaute Innenbeleuchtung in den Zwischenwagen. Beleuchtung mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Zuglänge 588 mm.

Weitere passende Zwischenwagen sind im Set unter der Art.-Nr. 15878 erhältlich.

Der ICE 1 steht für den Beginn des planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf eigens dafür eingerichteten Trassen in Deutschland.





HIGHLIGHTS

- + Modell nach aktuellem Vorbild.
- + Betriebsnummer aus dem Zug „Plattling“.



15878 Set mit 3 InterCity Express Zwischenwagen.
Vorbild: Zwischenwagen zum Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 1 der Deutschen Bahn AG. 1 Speisewagen „BordRestaurant“, Bauart WRmz 804.0 mit erhöhtem Dach und Oberlicht. 1 Großraumwagen, Bauart Avmz 801.0, 1. Klasse Nichtraucher. Großraumwagen, Bauart Bvmz 802.6, 2. Klasse Nichtraucher. Alle Baujahr 1991, modernisierte Ausführung.

Modell: Epoche VI. Strom führende Spezial-Kurzkuppungen. Serienmäßige Innenbeleuchtung.
 Länge 495 mm.

Passendes Zwischenwagen-Set zum ICE 1 Art.-Nr. 12123.

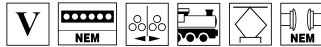


Schweiz



HIGHLIGHTS

- + Aktuelle Lok für den grenzüberschreitenden Güterverkehr.
- + Attraktive Gestaltung im SBB Cargo-Design.



12327 Elektrolokomotive.

Vorbild: ES 64 F4 als Reihe 474 der SBB Cargo, Mehrsystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern, entspricht der Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge Bo'Bo'. Eingesetzt im schnellen grenzüberschreitenden Güterverkehr. Baujahr ab 2002.

Modell: Epoche V. Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Äußere Dachstromabnehmer elektrisch funktionsfähig. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 122 mm.

Frankreich



15666 Getreidesilowagen-Set.

Vorbild: 5 Spezialwagen für den Transport von Getreide, eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF).

Modell: Epoche V, mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge 470 mm.



Digitale Anlagensteuerung: Mobile Station

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.



HIGHLIGHTS

- + DCC-Steuergerät zur einfachen komfortablen Bedienung.
- + Hintergrundbeleuchtetes Grafikdisplay mit selbst-erklärenden Piktogrammen.
- + 16 schaltbare Zusatzfunktionen.
- + 320 Magnetartikel schaltbar.
- + Integrierter Lokkartenleser.
- + Einfache Verkabelung (Plug & Play) an die Gleisbox und die Central Station.

66950 Mobile Station.

Digitale DCC-Handregler-Steuereinheit. 11 Lokomotiven im Direktzugriff steuerbar. 16 Lokfunktionen und 320 Magnetartikel schaltbar. Anzeige der Funktionszustände im integrierten hintergrundbeleuchtetem s/w Vollgrafikdisplay. Integrierter Lokkartenleser. Rot beleuchtete Stop-Taste. 1,9 A - Leistungsteil in der optional erhältlichen Gleisbox (60113). 2 Mobile Stations (66950) unabhängig voneinander an der Gleisbox anschließbar. Bei Betrieb der Mobile Station an der Central Station (60214) kann auf die Central Station - Einstellungen (vollständige Lokliste der Central Station, alle Magnetartikel des Central Station - Keyboards mit deren Bezeichnungen) zurückgegriffen werden. Abmessung 160 x 100 x 39 mm.



TRIX



© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten



© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten



Neuheiten für H0

TRIX
H0

Im Jubiläumsjahr der Spur H0 haben wir einige wunderbare Neuheiten in Trix H0 für Sie. Beispielhaft seien die folgenden erwähnt: Eines unserer Highlights für das Jahr 2010 ist die komplette Neukonstruktion der Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn, die exklusiv für Trix Profi-Club-Mitglieder erscheint. Auch hier sind wir auf die Wünsche vieler Gleichstrom-Fahrer eingegangen und fertigen dieses Modell mit Glockenanker-Antrieb für seidenweichen Lauf und beste Antriebskultur wie schon im vergangenen Jahr bei der Baureihe 23.

Denken in Zügen, das ist unser Motto, und so gibt es für die 03.10 die authentische Nachbildung des D-Zuges D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen, wie er um 1963 auf deutschen Schienen zu sehen war. Als besonderes Highlight in diesem Wagenset ist hier die komplette Neukonstruktion des Reisezug-Gepäckwagens der Bauart D4üm-60, spätere Bauart Dm 902 zu nennen. Für die Freunde des Hochgeschwindigkeitsverkehrs haben wir ebenfalls attraktive

Neuigkeiten: Den Zug TGV POS (train à grande vitesse) der Französischen Staatsbahnen (SNCF)*, der die Strecke zwischen Paris und Süddeutschland verbindet. Das Modell in der aktuellsten Farbgebung besitzt umfangreiche Geräuschfunktionen und eine Beleuchtung mit warmweißen LED. Ein Schwerpunkt liegt dieses Jahr auf Modellen nach Schweizer Vorbildern, so gibt es den „Roten Pfeil“ RBe 2/4 mit einem modifizierten Antrieb. Ebenfalls überarbeitet wird sich die Ae 6/6 in aktueller Cargo-Ausführung zeigen. Hier werden die Änderungen an der Front des Vorbildes hochdetailliert nachempfunden, was den Reiz dieses wertigen Metallmodells noch steigert. Selbstverständlich folgen daneben auch weitere Ausführungen unserer neuentwickelten Modelle, so können Sie sich auf eine TRAXX 2 in der Ausführung der schwedischen Hectorrail freuen, die als Packung mit einem passenden Zug erscheinen wird. Dies ist nur ein kleiner Auszug aus dem Trix H0 Neuheitenprogramm. Entdecken Sie auf den nächsten Seiten mehr...

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.

Oldtimer mit digitalen Funktionen



22185 Oldtimer-Dampflokomotive.

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

Modell: Epoche I. Geregelter Hochleistungsantrieb mit DCC-/Sx-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel der Lok. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Detailliertes Fahrwerk mit Außenrahmen und Stephenson-Steuerung. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Geschwindigkeitsabhängiges Dampflok-Fahrgeräusch, Pfeifsignal, weitere Betriebsgeräusche sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit DCC digital schaltbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 163 mm.

Verpackt in einer dekorativen Holzkassette.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37977.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x
Lokpfeiff		x
Direktsteuerung		x
Kohle schaufeln		x
Luftpumpe		x
Bremsquietschen aus		x
Injektor		x
Dampf ablassen		x
Betriebsgeräusch		x





24104 Güterwagen-Set.

Vorbild: 5 unterschiedliche Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). 1 Packwagen P, 1 Milchtransportwagen verwendet von der „Goldsteig Käseerei, Plattling“, 1 Kesselwagen der „Melasse- und Kraftfutterwerke, Feldmoching“, 1 bayerischer Plattformwagen SSml mit Holzbalken-Beladung, 1 Dienstkohlewagen 00t.

Modell: Epoche I. Detaillierte Ausführung der Fahrgestelle und der Aufbauten. Einzelnd verpackt und gekennzeichnet. Zusätzliche Umverpackung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 658 mm.

Wechselstromradsatz Scheibenräder: 700150.
Wechselstromradsatz Speichenräder: 34301211.



Dampftriebwagen „Kittel“

Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts machten sich die für ihre Sparsamkeit bekannten württembergischen Staatsbahnen (K.W.St.E.) ernsthafte Gedanken, den Betrieb auf Nebenbahnen und zu Schwachlastzeiten rationeller zu gestalten. Sie bestellten im November 1895 einen ersten Dampftriebwagen (DW 1) bei der Société Serpollet in Paris. Besonderes Kennzeichen dieses zweiachsigen Fahrzeugs war der Serpollet-Kessel, der die besonders wirtschaftliche Einmann-Bedienung zuließ. Dieser Kessel bestand aus einem Röhrensystem, welches in einem feuerfesten Schrank installiert war. Sechs weitere Fahrzeuge mit Serpollet-Kessel (DW 2-7) lieferte zwischen 1899 und 1903 die Maschinenfabrik Esslingen (ME). Doch die Betriebsergebnisse waren aufgrund der schlechten Dampfentwicklung der Fahrzeuge unbefriedigend. Eine entscheidende Verbesserung

brachte dann 1904 die Kessel-Neuentwicklung der Maschinenfabrik Esslingen unter dem Oberbaurat Kittel. Der Kittel-Kessel war ein stehender Siederohrkessel mit Wellrohrfeuerbüchse. Über dem Kessel befand sich ein großer Überhitzer, welcher nun für ausreichend Leistung sorgte. Zwischen 1905 und 1909 lieferte die ME neun Dampftriebwagen (DW 8-14, 16, 17) mit Kittel-Kesseln an die K.W.St.E. Zwischen 1904 und 1908 erhielten auch die Serpollet-Wagen DW 1-7 einen Kittel-Kessel, der DW 1 zusätzlich die neue Nummer DW 15. Die badische Staatsbahn erwarb 1914/15 acht ähnliche Fahrzeuge mit den Nummern 1000-1007. Sie unterschieden sich in einigen Details von den württembergischen Wagen: symmetrische Kessellage auf der Mittelachse, größerer Achsstand mit 5,5 m, andere Fensterteilung, Aufstiegstritte an der Front mit

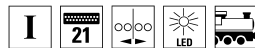
Trittkasten, niederer Tenderkasten sowie vergrößerte Vorräte. Alle badischen, aber nur ein Teil der württembergischen Wagen wurden von der DRG übernommen. Bei Umzeichnung 1930 waren noch 14 im Bestand und erhielten die Nummern DT 1-14. Den Zweiten Weltkrieg überstanden 13 Triebwagen. Neun blieben in den Westzonen, davon wurden aber sieben Stück im Laufe des Jahres 1949 ausgemustert. 1950 führte die Deutsche Bundesbahn noch zwei Wagen in ihren Listen: den DT 1 (ex Nr. 1000) und den DT 8 (ex 1007). Letzterer hielt sich zäh und fuhr sogar noch bis Ende 1953 im Pendelverkehr auf der badischen Strecke Müllheim – Neuenburg. Er wurde am 2. Januar 1954 abgestellt und am 3. März 1954 ausgemustert. Die Triebwagen DT 2, 3 und 9 (ex 1001, 1002 und DW 15) verblieben nach 1945 bei der SNCF. Die ersten beiden

Fahrzeuge fuhren dort noch bis 1956 unter der Bezeichnung XDR 10.102 und 10.103 in Mulhouse als Personaltriebwagen. Der ehemalige DT 6 (ex 1005) kam 1949 nach Verstaatlichung der Oderbruchbahn als DT 151 in den Bestand der DR, blieb aber abgestellt und wurde im November 1957 in Frankfurt/Oder verschrottet. Ein in der Schweiz gelieferter Kittel-Triebwagen wird dort betriebsfähig erhalten. Im Betrieb bewährten sich die Kittel-Dampftriebwagen ausgezeichnet. Gerühmt wurde vor allem ihr ruhiger Lauf und ihr Beschleunigungsvermögen. Bei Versuchen wurden sogar 70 km/h erreicht. Wie leistungsfähig diese kleinen Triebwagen waren, zeigte sich auch auf Steigungen von 1:100, die mit zwei Personenwagen im Schlepp und 150 Personen im Zug noch mit 25 km/h befahren wurden.



HIGHLIGHTS

- + Ausführung in ursprünglicher Lackierung und mit Gasbeleuchtung.



22046 Dampftriebwagen.

Vorbild: Dampftriebwagen Bauart Kittel CidT der Großherzoglich Badischen Staatsbahnen (G.Bad.Sts.B.). Gebaut ab 1915. Ausführung in flaschengrüner Ursprungslackierung der Epoche I. Betriebszustand um 1915. Betriebsnummer: 1004.

Modell: Epoche I. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben.

Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Vollständiger Durchblick durch den Führerstand, Nachbildung des Kessels. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 130 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37257.

Bulldog für die Schiene

*Schienen tractor Lanz. Conversion of a 55 PS strong Lanz Bulldog with wooden frame to locomotive.
The vehicle is today still in a museum in Germany to be seen.*

HIGHLIGHTS

- + Aufbau aus Metall.
- + Viele angesetzte Teile.



24570 Schienen-Traktor.

Lanz Schienen-Traktor. Aufbau aus Metall mit angesetzten Kunststoffteilen. Vorne mit Puffern. Hinten mit Kupplungshaken.
Länge ca. 45 mm.



D-Zug „D 119“



HIGHLIGHTS

- + Authentische Zugzusammenstellung eines historischen D-Zugs.



23394 Schnellzug-Wagenset „D 119“.

Vorbild: Verschiedene Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) in der Zusammenstellung des D 119 im Jahre 1931. 1 Postwagen Typ Post4, 1 Wagen 1. und 2. Klasse Typ AB4ü-23a, 1 Speisewagen Typ WR6ü, 1 Wagen 3. Klasse Typ C4ü Bay08.

Modell: Epoche II. Hochdetaillierte Modelle. Innenbeleuchtung serienmäßig eingebaut. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 885 mm.

Dieses Modell passt hervorragend zur Schlepptenderschnellzuglokomotive BR 18.3 (Artikelnummer 22180 und 22181).

Ein Ergänzungsset mit 2 weiteren passenden Schnellzugwagen ist unter Art.-Nr. 23395 erhältlich. Das Märklin-Ergänzungsset Art.-Nr. 42763 kann ebenfalls zur Erweiterung herangezogen werden, um einen vorbildgerechten 8-teiligen Zug zu erhalten.



HIGHLIGHTS

+ Authentische Zugzusammenstellung eines historischen D-Zugs.



23395 Ergänzung zum Schnellzug-Wagenset „D 119“.
Vorbild: Verschiedene Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) in der Zusammenstellung des D 119 im Jahre 1931. 1 Wagen 1. und 2. Klasse Typ AB4ü Bay02, 1 Wagen 3. Klasse Typ C4ü-23.

Modell: Epoche II. Hochdetaillierte Modelle. Innenbeleuchtung serienmäßig eingebaut. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 453 mm.

Das Grundset mit 4 passenden Schnellzugwagen ist unter Art.-Nr. 23394 erhältlich. Das Märklin-Ergänzungsset Art.-Nr. 42763 kann ebenfalls zur Erweiterung herangezogen werden, um einen vorbildgerechten 8-teiligen Zug zu erhalten. Dieses Modell passt hervorragend zur Schleptenderschnellzuglokomotive BR 18.3 (Artikelnummer 22180 und 22181).



23395

© Gebr. Märklin & Cie. GmbH Alle Rechte vorbehalten

23394

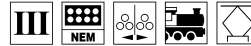
22180

Lokomotiven für Personen- und Güterzüge

Für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden bestellte die Bayerische Staatsbahn 1913 bei Krauss und BBC zwei Lokomotiven für den Transport von Güterzügen. Diese Lokomotiven wiesen bereits in der Konstruktion ihre typische Form mit den zwei stark gerundeten Vorbauten für die Motoren und den beiden getrennten Antriebsdrehgestellen auf. Der Transformator war zwischen den Führerständen angeordnet. Durch den ersten Weltkrieg verzögerte sich die Fertigstellung aber bis 1920. Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft führte die beiden Maschinen als E 701 weiter. Durch ihre guten Fahreigenschaften bewährten sich die Lokomotiven auch in der Folgezeit und wurden erst 1950 bzw. 1951 ausgemustert. Während dieser gesamten Zeit waren beide Exemplare der E 701 stets im Bw Freilassing beheimatet.

HIGHLIGHTS

- + Korrekte Wiedergabe des letzten Betriebszustandes.



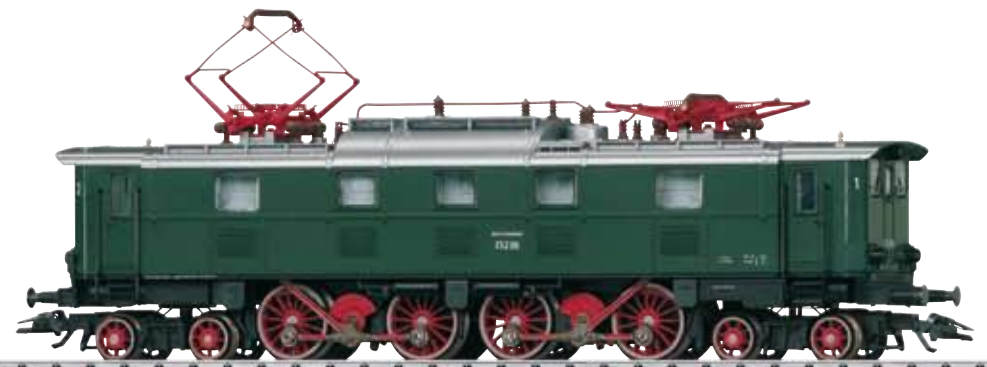
22270 Elektrolokomotive.

Vorbild: BR E70.2 der Deutschen Bundesbahn (DB), ehemalige EG 2 x 2/2 der Bayerischen Staatsbahn, Achsfolge B' B', Baujahr ab 1920.

Einsatz: Güterzüge und Schiebedienst

Modell: Epoche III, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss, 8-polige Digitalschnittstelle nach NEM, Motor mit Schwungmasse, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kupplungsaufnahme nach NEM. Länge über Puffer 144 mm.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin-Sortiment unter der Artikel-Nr. 37483.



HIGHLIGHTS

- + Jede Lokomotive mit epochegerechten Detailänderungen.
- + 5-poliger Hochleistungsmotor.
- + Altbau-Dachstromabnehmer.



22252 Set mit 2 Elektrolokomotiven.

Vorbilder: 2 Schnellzuglokomotiven der Baureihen EP5 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern (DRG) und E 52 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge 2' B B 2'. Baujahr ab 1924. Einsatz vor schweren Reisezügen. EP5 in brauner Ursprungsausführung der Epoche II, E 52 in grüner Ausführung der Epoche III.

Modelle: Fahrgestell aus Metalldruckguss. Beide Lokomotiven mit digitaler Schnittstelle. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd und konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer jeweils 198 mm.

Für das Wechselstrom-System bietet Märklin das Lok-Set unter der Art.-Nr. 37525 an.



HIGHLIGHTS

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



23445 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: Epoche III. 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.

Einmalige Serie.

Für AB-21, Bd-21b und Pwi-23 Wechselstromradsatz je Wagen 2 x 36667900, alle anderen Wagen Wechselstromradsatz 2 x 700150.

Dieses Display finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 00792.

Die Personenwagen passen besonders gut zur Dampflok der Baureihe 74, Artikelnummer 22854 oder zur Diesellok der Baureihe V 80, Artikelnummer 22075.

Trix Profi-Club-Modelle 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

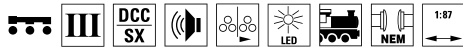
Rekonstruktionsmaßnahme mit neuen Kesseln beschloss. Das Aussehen der Lokomotive veränderte sich dadurch erheblich und ähnelte stark dem der ebenfalls neubekesselten BR 01.10. Allerdings war die Umbaumaßnahme bei der BR 03.10 technisch nicht so gut

gelingen 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 23446.



22179 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.
Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive 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: Epoche III. Mit DCC-/Sx-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. 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.

Die Schnellzug-Dampflokomotive 22179 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37915 exklusiv für Insider-Mitglieder.

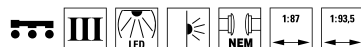
Ein passendes Schnellzugwagen-Set wird unter der Artikelnummer 23446 ebenfalls exklusiv nur für Trix Profi-Club-Mitglieder angeboten.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Rauchsatzkontakt		x
Dampflok-Fahrgeräusch		x
Lokpiff		x
Direktsteuerung		x
Bremsenquietschen aus		x
Luftpumpe		x
Rangierpiff		x
Dampf ablassen		x
Kohle schaufeln		x
Schüttelrost		x



HIGHLIGHTS

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



23446 Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 6 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB) als D-Zug D265 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: Epoche III. Neukonstruktion des Gepäckwagens in chromoxidgrüner Farbgebung. Vorbildgemäß detaillierte Fahrwerkspartie mit Klotzbremsen und

Achsgeneratoren. Gepäck- und Personenwagen im großzügigen Längenmaßstab 1:93,5, vorbereitet für Innenbeleuchtung 66718 / 66719 sowie Zugschlussbeleuchtung 73407. Schürzen-Speisewagen im vollen Längenmaßstab, vorbereitet für Innenbeleuchtung 66700. 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.

Wechselstromradsätze je Wagen 4 x 700150.

Das D-Zug Wagenset 23446 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43969 exklusiv für Insider-Mitglieder.

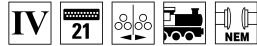
Die passende Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 wird unter der Artikelnummer 22179 ebenfalls exklusiv für Trix Profi-Club-Mitglieder angeboten.



Eindrucksvoller Ganzzug

HIGHLIGHTS

- + Eindrucksvoller Ganzzug mit 10 Wagen.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle.



21237 Schwerer Güterzug.

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

Modell: Epoche IV. Fahrgestell und Kessel aus Metall-Druckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger Hochleistungsmotor im Stehkessel. 5 Achsen ange-

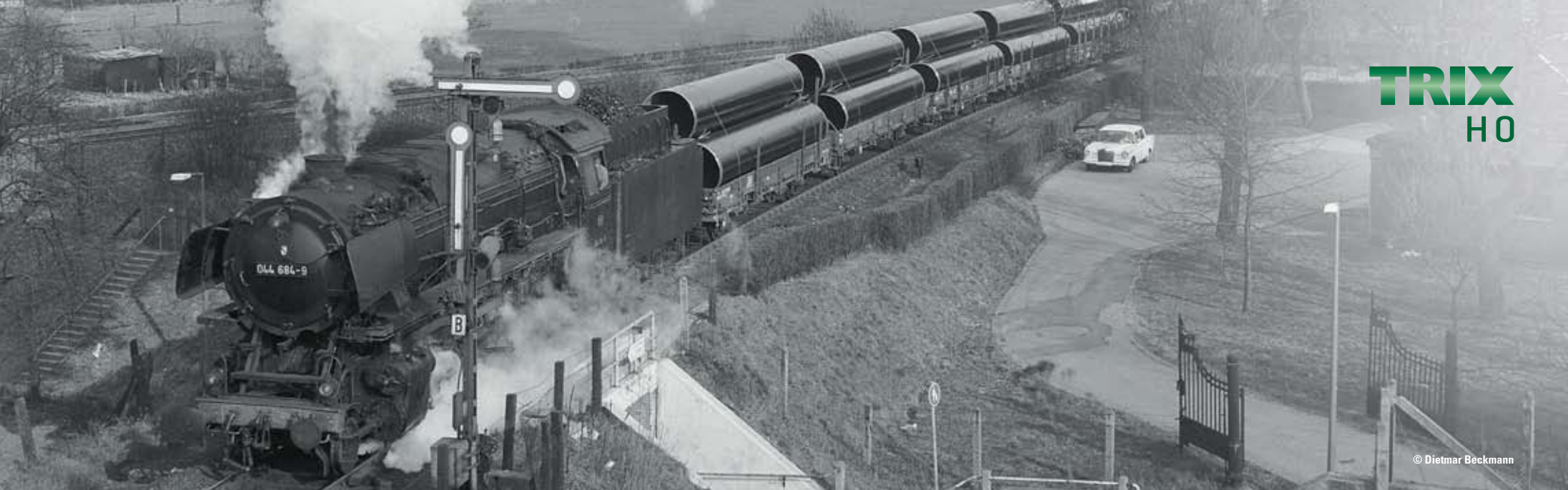
trieben, Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 7226 nachrüstbar. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender. 10 Rungenwagen Kbs mit verschiedenen Betriebsnummern und unterschiedlichen Beschriftungen. Beladen mit Stahlröhren. Gesamtlänge über Puffer ca. 1800 mm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 26558. 3 weitere Rungenwagen erhältlich als Märklin-Set Art.-Nr. 46921.



© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten



© Dietmar Beckmann



Der gläserne Zug

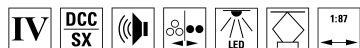
Anfang der 1930er-Jahre spürte die Deutsche Reichsbahn (DRG) die zunehmende Konkurrenz durch Kraftfahrzeuge und Omnibusse. Deshalb gab es verschiedene Versuche, den Dienst am Kunden zu verbessern und das Reisen attraktiver zu gestalten. Um beim Ausflugsverkehr neue Impulse zu setzen, wurden bei der Waggonfabrik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

flugsverkehr 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 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

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



22191 Aussichtstriebwagen.

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

Modell: Epoche IV. Mit DCC-/Sx-Decoder und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen in einem Drehgestell angetrieben. Hafreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechsell-

des 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.

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 Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37580.

HIGHLIGHTS

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

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Innenbeleuchtung		x
Umgebungsgeräusch		x
Signalton		x
Direktsteuerung		x
Lichtfunktion 1		x



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.



Nahverkehr und darüber hinaus

HIGHLIGHTS

- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok-Sound.



22171 Elektrolokomotive.

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

Modell: Epoche IV. Mit DCC-/Selectrix-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-

Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Gutdetaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39413.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Direktsteuerung		x
E-Lok-Fahrgeräusch		x
Schaltwerk-Klacken		x
Lokpfeif		x
Bremsquietschen aus		x
Spitzensignal hinten aus		x
Spitzensignal vorne aus		x



22622 S-Bahn Triebzug.

Vorbild: S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1980. Ausführung in blau-kieselgrau für das Netz der S-Bahn im Großraum München. Betriebsnummer 420 181-0, 421 181-9, 420 681-9.

Einsatz: Vorortverkehr.

Modell: Epoche IV. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter 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.

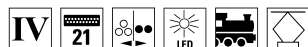
Dreilicht Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420

Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar. Verschiedene Zielschilder des S-Bahn Netzes München beiliegend. Hochdetailliertes



HIGHLIGHTS

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



22772 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: Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. Geregelter

Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal 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.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37573.

Die Baureihe 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 23478, 23480, 23481 und 23482.



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). Länge über Kupplung 775 mm.



Intercity-Schnellzugwagen



HIGHLIGHTS

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



23480 IC-Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: 3 verschiedene IC-Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Abteilwagen Avnz 111.0, 1. Klasse, 1 Großraumwagen Apnz 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: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Aufgedruckte Zuglaufschilder und Ordnungsnummern. Gesamtlänge über Puffer 85,0 cm.

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 700150.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43858.

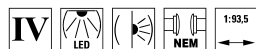
Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 23478, 23480, 23481 und 23482.





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.



23481 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: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Neue Drehgestelle für Bpmz. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Aufgedruckte Zuglaufschilder und Ordnungsnummern. Gesamtlänge über Puffer 85,0 cm.

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 700150.

Dieses Wagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43927.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 23478, 23480, 23481 und 23482.



23480

23478

© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten

23480

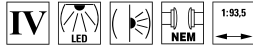
23480

22772

Intercity-Schnellzugwagen

HIGHLIGHTS

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



23478 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: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden und Schürzen. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Aufgedrucktes Zuglaufschild und Ordnungsnummer. Länge über Puffer 28,2 cm.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43851.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 23478, 23480, 23481 und 23482.



HIGHLIGHTS

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



23482 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: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Serienmäßig eingebaute Zugschlussbeleuchtung. Aufgedrucktes Zuglaufschild und Ordnungsnummer. Länge über Puffer 28,2 cm.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43922.

Die BR 103.1 ist die ideale Zuglokomotive für die neuen IC-Schnellzugwagen mit den Artikelnummern 23478, 23480, 23481 und 23482.



BR 141: Mädchen für alles

1950 beschloss die Deutsche Bundesbahn die dringende Modernisierung Ihres Fuhrparks mit der Beschaffung von Elektrolokomotiven mit überwiegend standardisierten Bauteilen und erteilte an alle bedeuteten Lokomotivfabriken den Auftrag entsprechende Vorschläge auszuarbeiten. Ziel war jeweils eine Lokomotive für den Güterverkehr, um die E 94 zu entlasten und eine Mehrzwecklok, wie man es von der gut bewährten E 44 kannte. Eine weitere Anforderung an die ausführenden Firmen betraf die Führerstände: der Lokführer sollte das erste Mal seine Arbeit im Sitzen verrichten, was eine ungemeine Verbesserung für das Lokpersonal bedeutete. Das Resultat dieser Ausschreibung waren fünf Versuchslokomotiven der Baureihe E 10.0. Allerdings stellte sich bald nach ausgiebigen Testfahrten heraus, dass zwei Grundtypen für die erwarteten Aufgaben nicht genügen würden. Somit entschieden die Verantwortlichen der Bundesbahn von Siemens/Krauss Maffei eine Schnellzug- und eine Güterzuglokomotive, die Baureihen

E10 und E 40, von AEG/Krupp eine schwere Güterzuglok, die Baureihe E 50 und von BBC/Henschel eine Nahverkehrslok, die Baureihe E 41, entwickeln zu lassen. Ab 1956 bis 1971 wurden insgesamt 451 Loks der Baureihe E 41 beschafft. Sie sollte für mehrere Jahrzehnte nicht nur den Nahverkehr von den Alpen bis zur Küste prägen. Man kann die gelungene Konstruktion als eine Universallokomotive bezeichnen, da sie in Ihrer langen Betriebszeit, so ziemlich alles vorspannte was der Zugverkehr erlaubt. Den harten S-Bahn Verkehr quittierte sie aber bald, da sie auf Grund einer fehlenden elektrischen Bremse nicht dafür geeignet war. Ihre Stammaufgabe blieb der Nahverkehr, vornehmlich im Wendezugbetrieb mit Silberlingen. Auf Grund der geforderten geringeren Achslast die sich auf zwei zweiachsige Drehgestelle verteilte, konnte die E 41 problemlos auf den elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt werden. Die Motorisierung mit 4 Fahrmotoren stellt eine Weiterentwicklung des ET 30 dar und für den Antrieb

zeichneten sich die Siemens-Schuckert-Werke / SSW verantwortlich die die E 41, wie die anderen übrigen Einheitslokomotiven auch, mit einem Gummiringfeder-Antrieb ausstattete. Der ölgekühlte Transformator bekam ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite, was zu einer, für die Baureihe E 41, charakteristischen Geräuschentwicklung führte. So kam die Lok bald zu Ihren Kosenamen Sektorkorn, oder eben Knallfrosch der Bundesbahn. Nicht wenige Bahnkunden vermuteten bei diesem Knall einen Schaden an der Lok und waren mehr oder weniger irritiert. Die Höchstgeschwindigkeit der 15,62 m langen Lok betrug 120 km/h. Als die Bundesbahn die Höchstgeschwindigkeit für Schnellzüge Ende der 1950er-Jahre auf 140 km/h an hob, wurden weitere E 41 ausschließlich in grüner Lackierung ausgeliefert, da das elegante Blau nur schnellen fernverkehrtauglichen Lokomotiven vorbehalten war. Während Ihrer gesamten Einsatzzeit trug die Baureihe E 41, ab 1968 „141“, Scherenstromabnehmer. Sonst veränderte sie

Ihr Äußeres durch Umbauten und war entweder mit drei oder fünf Lampen, mit oder ohne Regenrinne, mit abgerundeten oder eckigen Lüftern in den mit der Zeit wechselnden Farbschemata in Deutschland von den Alpen bis in den Norden unterwegs. Die Zugsicherungssysteme wurden ebenfalls angepasst und bis zu Ihrem Einsatz galt der Knallfrosch als eine bewährte und verlässliche Konstruktion. Ab Anfang der 1990er-Jahre wurde der die Baureihe 141 immer mehr von der Baureihe 143 verdrängt und durch die Umstellung des Nahverkehrs auf Triebwagen schrumpfte Ihr Bestand zusehend. Im Februar 2006 verabschiedete man sich offiziell von der Baureihe 141 in Braunschweig dennoch war der letzte Betriebschef einiger Lokomotiven Frankfurt/Main, wo sie erst Ende 2006 aus dem aktiven Dienst bei der Deutschen Bahn AG ausschieden. Der Nachwelt sind einige der beliebten Lokomotiven erhalten geblieben und zumindest bei Museumsfahrten hört man den Frosch der Bundesbahn noch knallen.

HIGHLIGHTS

- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok-Sound.



22170 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 141 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-V-Betriebszustand mit 5 Lampen, abgerundeten Lüftern mit senkrechten Lamellen, ohne umlaufende Regenrinne.

Modell: Epoche V. Mit DCC-/Selectrix-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-

Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Gutdetaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 39412.



Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Direktsteuerung		x
E-Lok-Fahrgeräusch		x
Schaltwerk-Klacken		x
Lokpffiff		x
Bremsquietschen aus		x
Spitzensignal hinten aus		x
Spitzensignal vorne aus		x

Zugpackung „Stahlzug“



HIGHLIGHTS

- + DCC/Sx-Decoder mit schaltbaren Geräuschfunktionen.
- + Ausführung mit eckigen Puffern.
- + Ladegut aus echtem Metall.



21347 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 DCC/Sx-Decoder, 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 1174 mm.

Einmalige Serie.

Diese Zugpackung in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 26560.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Signalhorn		x
Direktsteuerung		x

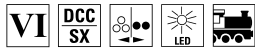


Lokomotiven für den Güterverkehr



HIGHLIGHTS

- + Digital entkuppeln mit der Telexkupplung.
- + Vorbildgerechte Änderungen gegenüber der BR 290.



22294 Diesel-Rangierlokomotive mit Telexkupplung.

Vorbild: Schwere Rangierlokomotive Baureihe 294 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Epoche VI-Ausführung in Verkehrsrot. Frühere Baureihe V 90. Achsfolge B'B'.

Einsatz: Rangierdienst, Ablaufberg, Kurzstrecken-Güterverkehr.

Modell: Epoche VI, Fahrgestell und Hauptteil des Aufbaus aus Metalldruckguss. Telex-Kupplungen und DCC-/Sx-Decoder. Zentral eingebauter Glockenanker-Hochleistungsmotor. 4 Achsen über Kardanwellen

angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal und Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Nicht funktionsfähige Nachbildung der seitlichen Blinklichter. Angedeutete Führerstandseinrichtung. Angesetzte Metall-Griffstangen. Vorbildgerechte Änderung des Geländers und der Antennenbestückung. Zusätzliche Trittstufen beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 164 mm.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Telex-Kupplung vorn		x
Telex-Kupplung hinten		x
Direktsteuerung		x

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, dieselektrische Lok

hat mit ihren 6 Fahrmotoren eine Dauerleistung, je nach Serie, bis zu 2.940 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.
- + DCC/Sx-Decoder mit schaltbaren Geräuschfunktionen.
- + Ausführung mit eckigen Puffern.



22072 Schwere Diesellokomotive.

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

Modell: Epoche V. Lokomotive in Metallausführung, mit DCC/Sx-Decoder, Spezialmotor mit Schwungmasse und schaltbaren Geräuschfunktionen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kurzkupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 239 mm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36424.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Signalhorn		x
Direktsteuerung		x

Holztransport

HIGHLIGHTS

- + 3 Wagen mit grauen Rungen,
- 2 Wagen mit roten Rungen.
- + 3 Wagen mit kurzen Holzstapeln,
- 2 Wagen mit langen Holzstapeln.



24109 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, Steckungen und rechteckigen Puffern.

Modell: Epoche V. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Feste Stirnwände und abnehmbare Rungen. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 1145 mm.

Das gleiche Wagenset gibt es bei Märklin als **Modell 47026**.

(Märklin) Wechselstromradsatz 20 x 700150.



„Taurus“ für Reise- und Güterzüge



22642 Universal-Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe ES 64 U2 der MRCE-dispolok GmbH als „BosporusSprinter“, Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1999 (Spitzname „Taurus“).

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Epoche VI, Fahrgestell und Gehäuse aus Metalldruckguss, mit digitaler Schnittstelle, 5-poliger Motor, Spitzensignal weiß/rot in Fahrtrichtung wechselnd, Beleuchtung mit LEDs, Führerstände mit Inneneinrichtung, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen, mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 225 mm.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 39837.





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 waagrechten 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 einer

175 Jahre Eisenbahn
in Deutschland



21236 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: Epoche VI. Lokomotive „Adler“ mit DCC-/Sx-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 Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 26351.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Direktsteuerung		x

HIGHLIGHTS

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

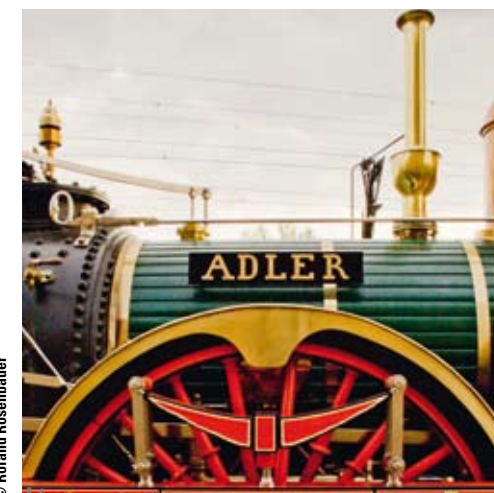


Spindelbremse, welche nur die beiden auf der rechten Seite des Heizers liegenden Räder des Tenders wirkte. Als Brennmaterial wurde zunächst Koks und später Steinkohle verwendet. Der rund 6,5 Tonnen schwere „Adler“ bewährte sich auf Anhieb ausgezeichnet. Seine Leistung lag bei rund 40 PS und seine Geschwindigkeit 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 ab 1933 die DRG 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 detail-

getreuer 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.



Schweiz

Rote Pfeile im Netz des Schweizer Kreuzes.

Mitte bis Ende der 1930er-Jahre stellten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die berühmten Roten Pfeile der Serie CLe 2/4 in Dienst. Das Anforderungsprofil an die leichten Triebwagen reichte vom Schnellverkehr über den Regionaleinsatz bis zu prestigeträchtigen Gesellschaftsfahrten, unter anderem über die Gotthardstrecke. Die 7 roten Pfeile machten ihrem Namen alle Ehre, waren sie doch mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h dem restlichen Bahnverkehr der Schweiz, der mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit auskommen musste, haushoch überlegen. Die Leichtbauweise war

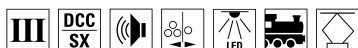
ebenso bahnbrechend wie der Druckluft-Mechanismus zum Öffnen und Schließen der Teleskop-Schiebetüren. Die weit auseinander gezogenen Drehgestelle und der tief gelegte Aufbau sollten Laufruhe für die nur 33 Tonnen schweren Fahrzeuge garantieren. In den beiden stromlinienförmigen Vorbauten waren einerseits der ölgekühlte Transformator und andererseits die beiden, in Serie geschalteten Fahrmotoren untergebracht und im Fahrgastraum befanden sich zwei Führerstände, in denen der Lokführer sitzend seine Arbeit verrichten konnte; auf der Bank neben ihm hatten noch 2 weitere Fahrgäste Platz, die den perfekten Blick auf die Strecke genossen. Die Triebwagen waren zunächst als Allein-

fahrer konzipiert und deshalb wurde auf herkömmliche Zug- und Stossvorrichtungen verzichtet – diese wurden erst nach dem 2. Weltkrieg eingebaut, um zum Beispiel leichte Güterwagen mitführen zu können. Trotz der nicht ganz erfüllten Erwartungen waren die Roten Pfeile schnell bei den Bahnkunden beliebt und teilweise, so erzählt man sich, wurden sie regelrecht gestürmt. Bis zu 200 Fahrgäste drängten sich dann in den für 100 Personen zugelassenen Fahrzeugen (70 Sitz- und 30 Stehplätze). Vor allem durch die Gesellschaftsfahrten waren sie in fast jedem Winkel der Eidgenossenschaft anzutreffen und erreichten in der Bevölkerung einen ähnlich hohen Bekanntheitsgrad wie die Krokodile.

Die roten Pfeile erlebten in ihrer aktiven Zeit mehrere Umbauten, technische Erneuerungen sowie die mehrmalige Umbenennung der Bauart; als RBe 2/4 wurde der erste 1966 ausgemustert und verschrottet. Bis 1974 hielten sich 2 Fahrzeuge im Bestand der SBB, von denen eines an die OeBB verkauft wurde und noch mehrere Jahre in ungewohnt, blauer Lackierung unterwegs war. Ein Triebwagen existiert bis heute als historisches Fahrzeug und erinnert an die Zeit der Roten Pfeile im Dienst des Schweizer Kreuzes.

HIGHLIGHTS

- + Überarbeiteter Antrieb.
- + DCC-/Sx-Decoder mit Lokpiff.
- + Spitzensignal und Innenbeleuchtung mit warmweißen LED.



22865 Elektrischer Schnelltriebwagen.

Vorbild: Serie RBe 2/4 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS), „Roter Pfeil“ in roter Grundfarbgebung. Betriebszustand Mitte bis Ende der 1950er-Jahre.

Modell: Mit DCC-/Sx-Decoder, geregeltm Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator. Spezialmotor mit Schwungmasse und Kardanwelle zum Treibgestell.

2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal mit Schweizer Lichtwechsel konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal und Innenbeleuchtung mit warmweißen LED. Scherenstromabnehmer mit schmalen Schleifstück. Gesamtlänge über Puffer 25,7 cm.

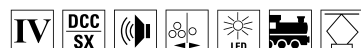
Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Innenbeleuchtung		x
Lichtfunktion 1		x
Lokpiff		x
Direktsteuerung		x





HIGHLIGHTS

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



22244 Elektrolokomotive.

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

Modell: Epoche IV. Mit DCC-/Sx-Decoder 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. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 17,1 cm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37044.

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

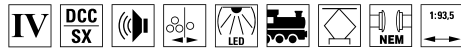
Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Bahnhofsansage - CH		x
Lokpfeif		x
Direktsteuerung		x
Spitzensignal Lokseite 2		x
Spitzensignal Lokseite 1		x

Schweiz



HIGHLIGHTS

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



21238 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: Epoche IV. Lokomotive mit DCC-/Sx-Decoder 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 zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Abteil- und Großraumwagen vorbereitet für Zugschlussbeleuchtung 73407. Gesamtlänge über Puffer 102 cm.

Einmalige Serie.

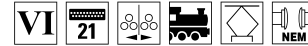
Diese TEE-Zugpackung finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikel-Nummer 26557.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Bahnhofsansage - CH		x
Lokpiff		x
Direktsteuerung		x
Spitzensignal Lokseite 2		x
Spitzensignal Lokseite 1		x



Schweiz

Gespann der Jubilarinnen – 1955 begann die Erfolgsgeschichte der in insgesamt 120 Exemplaren an die Schweizerischen Bundesbahnen abgelieferten Elektrolokomotive Ae 6/6. Schnell erwiesen sie sich vor allem am Gotthard als die idealen Zugpferde, um die beständig anwachsenden Zuglasten in flotter Geschwindigkeit über Rampen zu befördern, denn die „bedächtigt kriechenden“ Krokodile belegten diese Streckenabschnitte viel zu lange. Schnell lösten die sowohl formschönen als auch flotten „Ae 6/6-Kraft-Maschinen“ Krokodile und viele Laufachs-Lokomotiven insbesondere auf steigungsreichen Hauptstrecken ab. Erst in jüngerer Vergangenheit verdrängen modernste Lokomotiven die Ae 6/6 von ihren Stammstrecken. Seither begegnet man den bis zu 50-jährigen Jubilarinnen fast ausschließlich im Schweizer Mittelland vor schweren Güterzügen.



22775 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive der Reihe Ae 6/6 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), im aktuellen Betriebszustand von 2009 als Re 610 in Cargo-Farbgebung, Epoche VI, mit dem Loknamen „Landquart“.

Modell: Lokomotive mit geregeltm Hochleistungsantrieb und 21-poliger Schnittstelle. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Angesetzte Aufstiegs-Metallgriffstangen. Bei konventionellem Betrieb mit der Fahrtrichtung wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Schweizer Einfach-Schlusslicht ständig leuchtend, im Digitalbetrieb mit nachgerüstetem Decoder schaltbar. Länge über Puffer 21,0 cm.



Frankreich

TRIX
H0



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

© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten

Frankreich

Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris, Ostfrankreich (Straßburg) und Süddeutschland beschaffte die französische Bahngesellschaft SNCF den „Train à Grande Vitesse Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland“ (TGV POS). Kernstück des TGV POS ist zunächst einmal der Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke, welche Strasbourg besser an Paris anbinden soll. Eine Reisedauer von vier Stunden war einfach nicht mehr tragbar, wenn man eine Konkurrenz zum Individualverkehr sein wollte. Die neue Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h sollte gut

430 km lang sein sowie Anschlüsse nach Nancy, Reims, Luxemburg und Basel herstellen. Die Fahrzeuge des TGV Est sollten mit 350 km/h verkehren. Am 9. Mai 2000 vereinbarten die DB AG und die SNCF eine Vereinbarung in Sachen grenzüberschreitender Fahrzeuge, Fahrwege und Signale. Wegen des knappen Zeitplans und einigen Unstimmigkeiten gab es keinen gemeinsamen Hochgeschwindigkeitszug. Stattdessen sollte ein Mischbetrieb von ICE und TGV stattfinden. Beide Züge mussten dann im jeweiligen Nachbarland eine Menge Testfahrten absolvieren, um eine Betriebszulassung zu

erhalten. Der TGV POS ist keine wirklich vollständig neu entwickelte Fahrzeuggeneration. Vielmehr handelt es sich beim TGV POS um einen Mix aus neuen Triebköpfen und Mittelwagen des TGV Réseau. Die neuen Triebköpfe entsprechen mechanisch weitgehend jenen der TGV Thalys PBKA (Paris – Bruxelles – Köln / Amsterdam). Die elektrische Ausrüstung für drei Stromsysteme (25 kV/50 Hz sowie 1,5 kV= in Frankreich, 15 kV/16-2/3 Hz in Deutschland und der Schweiz) ist erstmals in Asynchrontechnik mit IGBT-gesteuerten Drehstrom-Asynchronmotoren ausgeführt. Auf dem Dach sind zwei

Stromabnehmer angeordnet. Der eine mit 1.650 mm breiter Wippe wird für 25 kV/50 Hz in Frankreich und in der Schweiz verwendet, der zweite mit 1.950 mm breiter Wippe und metallisierten Kohleschleifstücken kommt in Deutschland zum Einsatz. In Frankreich müssen unter 1.500 V Gleichspannung wegen der großen Ströme die 1.950 mm-Stromabnehmer beider Triebköpfe angelegt sein. Die Mittelwagen stammen vom TGV Réseau. Allerdings wurden sie in der Werkstätte Bischheim umfangreich modernisiert, technisch auf dem neuesten Stand gebracht und unterscheiden sich daher auffällig

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Maßstäbliche Wiedergabe 1:87.
- + Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.
- + Beleuchtung mit warmweißen LED.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle.
- + Aktuellste Farbgebung.



22364 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: Epoche VI. 4-teilige Grundgarnitur. 1 Triebkopf (TK1) motorisiert, 1 Triebkopf (TK2) unmotorisiert. 21-polige Digital-Schnittstelle. 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. 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.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37790.

Die Grundgarnitur 22364 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 23438, 23439 und 23444 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

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



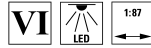
von den anderen TGV-Generationen. Eine Zugarnitur besteht aus zwei Triebköpfen und acht Mittelwagen. Die Mittelwagen sind über Jakobsdrehgestelle miteinander verbunden und bilden somit eine betriebliche Einheit. Fünf Mittelwagen (einer mit Bar) sind für die Fahrgäste der 2. Klasse vorgesehen und drei Mittelwagen führen die 1. Klasse. Insgesamt finden in dem rund 200 m langen TGV POS 360 Fahrgäste Platz. Beschafft wurden bis jetzt 19 Einheiten mit den Nr. 4401 bis 4419, wobei die Einheit 4406 zwischenzeitlich an die SBB verkauft wurde. In Frankreich dürfen sie auf ihrer Hochgeschwindigkeitsstrecke ihre Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h ausfahren, in Deutschland sind auf den Schnellfahrstrecken maximal 250 km/h erlaubt. Eine Besonderheit ist der TGV 4402. Seine Triebköpfe stellten mit drei modifizierten Mittelwagen als Weltrekordzug V150 am Mittag des 3. April 2007 auf der LGV Est einen neuen, unglaublichen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge auf. In 13 Minuten beschleunigte die Einheit auf 574,8 km/h. Die beiden Triebköpfe haben ihre auffällige Weltrekord-Beklebung behalten, weisen augenfällig auf die erzielte Geschwindigkeit hin und sind ab und an sogar im schwäbischen Raum zu sehen.



Frankreich

HIGHLIGHTS

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



23438 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 22364, 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.

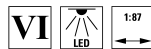
Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43420.

Die Grundgarnitur 22364 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 23438, 23439 und 23444 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.



HIGHLIGHTS

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



23439 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 22364, 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.

Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43430.

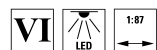
Die Grundgarnitur 22364 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 23438, 23439 und 23444 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.





HIGHLIGHTS

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



23444 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 22364, 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.

Dieses Ergänzungswagen-Set finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 43440.

Die Grundgarnitur 22364 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 23438, 23439 und 23444 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

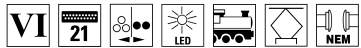
SNCF und TGV sind eingetragene Handelsmarken der SNCF. TGV® ist Eigentum der SNCF. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.



23438

22364

Schweden



21348 Zugpackung.

Vorbild: Elektrolokomotive 241.002 „Skywalker“ der Hectorrail. 3 Güterwagen Eanos 041 der „Green Cargo“, beladen mit Schrott.

Modell: Epoche VI. Lokomotive mit Fahrgestell aus Metalldruckguß. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Beleuchtung mit warmweißen LEDs. Detaillierte Dachausrüstung. Inneneinrichtung mit Lokführerfigur. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Ladegut Schrott. Gesamtlänge über Puffer 760,2 mm.



Trix Profi-Club

Die Verbundenheit mit unserer Marke und unserem System ist ein Phänomen, das wir seit Bestehen von Trix an unseren Kunden zu schätzen wissen.

Diese Verbundenheit versuchen wir nach Kräften zu fördern. Auf Dauer gelingt das nur durch Qualität und mit Modellen, die durch ihre Optik und Technik überzeugen. Darüber hinaus möchten wir Ihnen noch mehr bieten:

Wir laden Sie ein, Mitglied im Trix Profi-Club zu werden.

Als Mitglied im Trix Profi-Club sind Sie den anderen immer eine Zugspitze voraus. Sie sind noch näher dran, erhalten regelmäßig aktuelle Informationen und haben Zugriff auf exklusive Club- und Sondermodelle, die es nur für Clubmitglieder gibt.

In dem Jahresabonnement für nur Euro 79,95 / CHF 129,90 / US \$ 109,00 (Stand 2010) sind folgende Leistungen enthalten:

6 x jährlich die Trix Club-News.

Auf 24 Seiten und sechs mal im Jahr, erfahren Sie alles über „Ihre Marke und Ihren Club“. Hintergrundartikel, Schulterblicke in die Produktion und zu den Machern Ihrer Eisenbahn vermitteln einen tiefen Einblick in die Trix-Welt.

Alle 6 Ausgaben des Märklin Magazins für Märklin-, Trix- und LGB-Freunde.

Das führende Magazin für Modelleisenbahner! Sie finden darin alles über Ihr Hobby: Ausführliche Anleitungen zum Anlagenbau, Produkt- und Technikinformationen aus erster Hand, spannende Vorbildberichte, aktuelle Veranstaltungstipps und vieles mehr. Bestehende Märklin Magazin-Abos können übernommen werden. Der derzeitige Abo-Preis von Euro 30,- ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Exklusive Clubmodelle.

Ihre Mitgliedschaft im Trix Profi-Club berechtigt Sie zum Erwerb exklusiver Clubmodelle, die nur für Sie als Clubmitglied entwickelt und gefertigt werden. Ein Zertifikat unterstreicht die Wertigkeit dieser Modelle.

Club-Jahreswagen.

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

Jahres-Chronik.

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

Katalog.

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder gratis. Er kann beim Trix-Händler gegen Vorlage eines Gutscheins abgeholt werden.

Trix-Clubkarte.

Die jährlich neu gestaltete und personalisierte Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen viele Vorteile. U.a. erhalten Sie ermäßigte Eintrittspreise in vielen Museen sowie bei Messen und Musicals.

Mitglied im Trix Profi-Club zu werden ist ganz einfach:

Lediglich das Anmeldeformular (z. B. auf unserer Website www.trix.de) ausfüllen und an uns schicken.

Und wenn Sie Fragen oder Wünsche haben, so erreichen Sie uns:

Trix Profi-Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Deutschland

Telefon +49 (0) 71 61/608 - 213

Telefax +49 (0) 71 61/608 - 308

E-Mail: club@trix.de

Internet: www.trix.de



Exklusiv – Die Profi-Club-Sondermodelle 2010



15363 Trix Profi-Club-Wagen Minitrix 2010.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Presshefen- und Spiritus-Fabrik A.G. Nürnberg“. Epoche I um 1910.

Modell: Wagen mit Speichenrädern und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 55 mm.

Der Kesselwagen 15363 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.



24088 Trix Profi-Club-Wagen H0 2010.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Presshefen- und Spiritus-Fabrik A.G. Nürnberg“. Epoche I um 1910.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 104 mm.

Der Kesselwagen 24088 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Wechselstromradsatz 2 x 36669400 .



33962 Trix Express Profi-Club-Wagen H0 2010.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Presshefen- und Spiritus-Fabrik A.G. Nürnberg“. Epoche I um 1910.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Trix-Express-Kupplungen. Trix-Express-Radsätze.
Länge über Puffer 104 mm.

Der Kesselwagen 33962 wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.

Wechselstromradsatz 2 x 36669400.

Märklin Erlebniswelt – auch für Trix-Freunde

Über 1.000 qm Faszination Modelleisenbahn für Jung und Alt sowie zahlreiche Events machen einen Besuch der Märklin Erlebniswelt zum einmaligen Erlebnis für alle Freunde der Modelleisenbahn.

An Feiertagen generell geschlossen.
Eintritt frei.
Vor dem Haus befinden sich genügend Parkplätze.

Märklin Erlebniswelt
Reutlinger Straße 2, 73037 Göppingen
Telefon +49 (0) 7161/608-289
E-Mail: museum@maerklin.de
Web: www.maerklin.de

Betrachten Sie zahlreiche noch nie gezeigte Märklin Modelle. Lassen Sie sich begeistern von großen Modellbahnanlagen und historischen Exponaten.

In einem Märklin Flagshipstore können Sie aus einem riesigen Sortiment der Marken Märklin, Trix und LGB Ihre eigene Modellbahn und umfangreiches Zubehör erwerben.

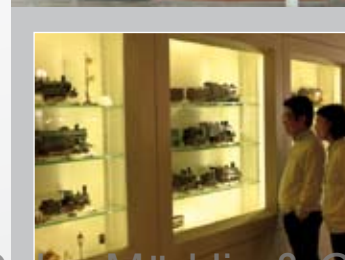
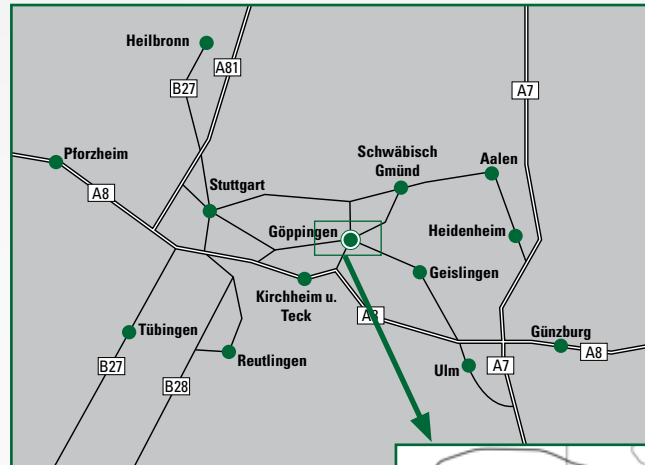
Ein Service-Point mit einer Werkstatt zur Wartung und Reparatur ist ebenso vorhanden wie ein umfangreiches Ersatzteillager.

Zu attraktiven Preisen bieten wir auch 2. Wahl-Artikel und jede Menge Zubehör zum Landschaftsbau an.

Auch für unsere kleinen Besucher ist einiges geboten: Einmal selbst Lokführer sein in einem original Lokführerstand, in der großzügigen Kinderspielecke alles anfassen und ausprobieren... Erlaubt ist alles, was Spaß macht!

Öffnungszeiten:

Montag bis Samstag: von 10.00 bis 19.00 Uhr.
Sonntag: Informieren Sie sich über unsere Öffnungszeiten auf www.maerklin.de





HIGHLIGHTS

- + Original Staedtler-Bleistift.
- + Echtholz-Beladung.
- + Das Automodell wird in Kleinserie exklusiv für diesen Museumswagen gefertigt.



15362 Museumswagen Minitrix 2010.

Vorbild: Plattformwagen SSw 07 nach bayerischer Bauart mit Holzstamm-Beladung. LKW Krupp Mustang mit Plane und Pritsche.

Modell: Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma Staedtler aus Nürnberg anlässlich des 175-jährigen Staedtler Jubiläums.
Länge über Puffer 106 mm.

Echtholz-Beladung. Automodell in exklusiver passender Ausführung mit historischem Staedtler-Motiv. Staedtler-Bleistift.

Einmalige Serie. Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.



HIGHLIGHTS

- + Original Staedtler-Bleistift.
- + Echtholz-Beladung.
- + Exklusives LKW-Modell.



24087 Museumswagen Trix H0 2010.

Vorbild: Plattformwagen SSw 07 nach bayerischer Bauart mit Holzstamm-Beladung. LKW Magirus Merkur mit Plane und Pritsche.

Modell: Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma Staedtler aus Nürnberg anlässlich des 175-jährigen Staedtler Jubiläums.
Länge über Puffer 196 mm.

Echtholz-Beladung. Automodell in exklusiver passender Ausführung mit historischem Staedtler-Motiv. Staedtler-Bleistift.

Einmalige Serie. Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.

Reparatur-Service

Trix Direkt-Service.

Der 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 10.00–18.00 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**

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:

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.

Anschluss von Gleisanlagen.

Benutzen Sie für den Betrieb ausschließlich Trix 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 Trix 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

Zeichenerklärung



Neuheit.



DCC-Decoder.



SX-Decoder.



DCC-/SX-Decoder.



Digitale Schnittstelle klein (Selectrix-Decoder 66836/66838).



Digitale Schnittstelle groß (Selectrix-Decoder 66837).



21-polige Schnittstelle.



Geräuschelektronik.



Einlicht-Spitzensignal vorne.



Einlicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Zweilicht-Spitzensignal vorne.



Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.



Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten.



Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.



Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Zweilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Dreilicht-Spitzensignal vorne.



Dreilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.



Dreilicht-Spitzensignal vorne, ein weißes Schlusslicht hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten.



Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.



Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.



Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in der Fahrtrichtung.



Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Innenbeleuchtung eingebaut.



Innenbeleuchtung nachrüstbar.



Schlussbeleuchtung eingebaut.



Schlussbeleuchtung nachrüstbar.



LED Innenbeleuchtung eingebaut.



LED Innenbeleuchtung nachrüstbar.



Beleuchtung mit warmweißen LED.



Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall.



Fahrgestell und Kessel der Lok aus Metall.



Überwiegender Teil des Lokomotiv-aufbaus aus Metall.



Fahrgestell der Lok aus Metall.



Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall.



Überwiegender Teil des Wagen-aufbaus aus Metall.



Fahrgestell des Wagens aus Metall.



Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:87.



Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:93,5.



Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:100.



Stromversorgung auf Oberleitungs-betrieb umschaltbar.



Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM.



Exclusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative – in einmaliger Serie gefertigt. Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahnfachhändler in Deutschland (MHI).



Epoche I

Privat- und Länderbahnen von den Anfängen des Eisenbahnbaus bis etwa 1925.



Epoche II

Bildung der großen Staatsbahn-Netze von 1925 bis 1945.



Epoche III

Neuorganisation der europäischen Eisenbahnen und Modernisierung des Fahrzeugparks von 1945 bis 1970.



Epoche IV

Beschriftung aller Fahrzeuge nach international einheitlichen Vorschriften, der sogenannten computergerechten UIC-Beschriftung, von 1970 bis 1990.



Epoche V

Umstellung der Farbschemata und Entstehen der Schnellfahrnetze seit 1990.



Epoche VI

Einführung neuer Beschriftungsrichtlinien durch die UIC seit 2006. Lokomotiven erhalten nun eine 12-stellige UIC-Nummer.

Artikelnummernverzeichnis



Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite	Art.-Nr.	€*	Seite
11128	249,95	7	12474	299,95	18	22171	289,95	56	24087	34,95	85			
11129	379,95	8	12526	279,95	17	22179	399,95	50	24088	–	83			
11614	299,95	25	12528	189,95	16	22185	449,95	42	24104	189,95	43			
11616	249,95	32	15278	149,95	27	22191	299,95	54	24109	249,95	66			
12123	279,95	34	15279	219,95	24	22244	299,95	71	24361	139,95	5			
12199	99,95	3	15280	89,95	26	22252	349,95	48	24570	39,95	45			
12276	249,95	10	15286	59,95	2	22270	279,95	48	33962	–	83			
12277	209,95	12	15362	29,95	85	22294	249,95	64	60113	59,95	38			
12280	99,95	21	15363	–	83	22364	389,95	76	66950	99,95	38			
12284	99,95	33	15444	159,95	15	22622	249,95	56						
12287	99,95	27	15514	319,20	31	22642	229,95	66						
12288	129,95	27	15666	129,95	37	22680	189,95	4						
12290	99,95	28	15681	179,95	13	22772	259,95	57						
12321	149,95	26	15859	259,95	11	22775	259,95	74						
12322	249,95	26	15871	169,95	29	22865	299,95	70						
12323	99,95	22	15875	139,95	19	23394	299,95	46						
12324	149,95	22	15876	69,95	19	23395	139,95	47						
12325	289,95	18	15878	139,95	35	23438	139,95	78						
12327	199,95	36	21236	499,95	68	23439	139,95	78						
12333	229,95	14	21237	529,95	52	23444	139,95	79						
12357	199,95	30	21238	449,95	72	23445	27,95**	49						
12465	209,95	21	21347	399,95	62	23446	289,95	51						
12467	349,95	20	21348	299,95	80	23478	46,95	60						
12468	99,95	23	22046	189,95	44	23480	149,95	58						
12469	129,95	23	22072	199,95	65	23481	139,95	59						
12473	379,95	18	22170	289,95	61	23482	56,95	60						

* Alle Preisangaben sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise.

** Preis je Wagen

TRIX

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

www.trix.de

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.

156684 – 01 2010