

TRIX

Neuheiten 2014

Trix. Die Faszination des Originals.





Liebe Trix Freunde,

herzlich willkommen im Neuheitenjahr 2014 von Trix.

Im neuen Jahr überraschen Sie Minitrix und Trix H0 mit spannenden Themen und besonderen, neu konstruierten Modellen.

Im Vordergrund stehen Jubiläen, die Länder, Städte und die Geschichte verändert haben. Welche Rolle die Modelleisenbahn dabei spielt, erfahren Sie selbstverständlich auf den nachfolgenden Seiten.

Wir freuen uns, dass wir Sie auch in diesem Jahr auf eine Reise durch die Welt der Modelleisenbahn mitnehmen dürfen und hoffen, dass Sie sich für die neuen Produkte begeistern können. Egal, ob Sie die kleinere Variante von Minitrix bevorzugen oder ob Sie im Maßstab 1:87 Ihre Leidenschaft gefunden haben: Gestalten Sie Ihre Sammlung neu mit themenspezifischen Fahrzeugmodellen, maßstäblichen Bausätzen und weiterem Zubehör.

Lassen Sie jetzt Ihrer persönlichen Spiel- und Sammlerleidenschaft freien Lauf und entdecken Sie auf den folgenden Seiten Ihre Favoriten. Erfüllen Sie sich Ihre Wünsche – Ihr Fachhändler erwartet Sie gerne!

Viel Freude mit unseren Trix Neuheiten 2014 wünscht Ihnen
Ihr Trix Team



TRIX

TRIX MINITRIX

Minitrix Neuheiten 2014	10–75
Tor zur Welt	48–63

TRIX H0

Trix H0 Neuheiten 2014	76–103
-------------------------------	---------------

TRIX EXPRESS

Trix Express Neuheiten 2014	133–137
------------------------------------	----------------

TRIX CLUB

Minitrix-Clubmodell 2014	3
Trix-Clubmodelle H0 2014	84–87
Trix-Club	138
Anmeldeformular	139
Trix-Club-Sondermodelle 2014	141

TRIX


MHI Exklusiv 1/2014	2–9
Museumswagen	142
Reparatur-Service	143
Allgemeine Hinweise	143
Wichtige Service-Daten	143
Zeichenerklärung	144
Artikelnummern	145

Einmalige Serien 2014

Die Märklin-Händler-Initiative (MHI) steht seit 1990 für Qualität und Service im stationären Fachhandel. Der persönliche Kontakt zum Kunden wird bei den Händlern der MHI groß geschrieben. Service ist für uns kein Fremdwort, und Kundendienst verstehen wir immer noch als Dienst am Kunden. Beratung, Freundlichkeit und Service vor Ort versus Onlinebörsen und Reklamationsverdross – das sind die Wertevorstellungen der MHI. Dies unterstreichen wir mit 5 Jahren Garantie.

Mit exklusiven Modellen der Marken Märklin, Trix und LGB bieten wir unseren Modellbahnspielern und Sammlern in jeder Spurweite genau das Richtige. Der Vorstand der MHI (gewählt von den Märklin-Händlern) kreiert in Zusammenarbeit mit Märklin neue Modelle mit neuester Technologie – gemäß dem Motto „Wir leben Märklin“.

Unsere Fachhändler finden Sie übrigens auch im Internet – unter www.mhi-portal.eu

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

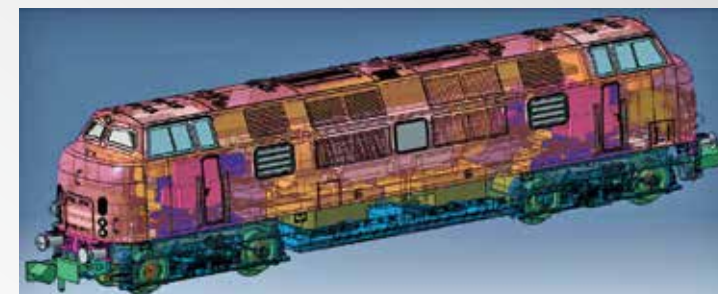


EXCLUSIV 1/2014

Minitrix-Clubmodell 2014

An den Erfolg der V 200.0 anknüpfend wurde bei Krauss-Maffei 1960 der Bau der Reihe V 200.1 in Auftrag gegeben. Ebenfalls für den schweren Reise- und Güterzugdienst vorgesehen, sollten die bereits bewährten Konstruktionsgrundsätze der V 200.0 zur Anwendung kommen, jedoch mit einer erhöhten Leistung von nun 1.986 kW (2700 PS). Am 27. November 1962 erfolgte die erste Inbetriebnahme und ab Sommer 1963 liefen die

ersten 20 Maschinen der Reihe V 200.1 auf der Strecke von Lindau nach München. Alle insgesamt 50 Lokomotiven waren bis 1965 ausgeliefert. 1968 erhielt die Baureihe V 200.1 die neue Bezeichnung 221. Mit der Zeit wandelte sich der Einsatzbereich; waren die Loks anfangs noch im Schnellzugverkehr unterwegs, so gerieten sie nach und nach zur Bespannung vor schwere Güterzüge im Norden und Westen Deutschlands.



16201 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Baureihe V 200.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1962. Dieselhydraulischer Antrieb mit 2 V12-Motoren.

Einsatz: mittlere und schwere Reise- und Güterzüge. Ursprungsausführung der späteren Baureihe 221.

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 115 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

Einmalige Serie für Trix Club-Mitglieder.

**5 Jahre
Garantie****

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Führerstandsbeleuchtung	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Signalhorn hoch		x
Direktsteuerung		x
Bremsquietschen aus		x
Spitzensignal hinten aus		x
Signalhorn tief		x
Spitzensignal vorne aus		x
Heizdiesel		x
Kompressor		x
Schaffnerpfeif		x

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.

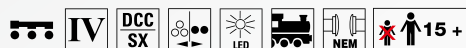
Einmalige Serien 2014

Die Baureihe V 200 war eines der Paradeperle der Deutschen Bundesbahn (DB) in den 50er- und 60er-Jahren. Sie war gleichzeitig ein Symbol dafür, dass die Dampftechnik mittelfristig abgelöst werden sollte. Die gewählte Ursprungsfarbgebung dieser Baureihe mit der prägnanten Großbeschriftung „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ ist wohl die populärste Ausführung der V 200. Bereits 1949/50 zeichnete sich der Strukturwandel bei der Traktion der Deutschen Bundesbahn ab. Zur Ablösung der BR 01 wurde die Entwicklung einer zweimotorigen Diesellokomotive mit 2.000 PS und hydraulischer Kraftübertragung in Auftrag gegeben. So wie die 01 sollte die Maschine den mittleren und schweren Reisezugdienst auf Hauptstrecken bewältigen. Krauss-Maffei in München bekam den Auftrag für den Bau der ersten fünf Vorauslokomotiven. Zum Einsatz kamen Motoren von drei Herstellerfirmen: Mercedes-Benz, MAN und Maybach. Die beiden in die V 200 eingebauten 12-Zylinder-V-Dieselmotoren leisteten je 1.000 PS. Die

Kraftübertragung erfolgte über hydraulische Getriebe von Maybach und Voith. Motoren und Getriebe der verschiedenen Hersteller waren untereinander austauschbar. 1953 wurde schließlich V 200 001 auf der Verkehrsausstellung in München der Öffentlichkeit präsentiert. Ein Jahr später gingen die ersten fünf Loks in die Erprobungsphase. Die dabei gemachten Erfahrungen ließen eine Anhebung der Leistung auf zweimal 1.100 PS sinnvoll erscheinen. Im Rahmen dieser Einsätze stieß man an die Leistungsgrenze der Maschinen. Im Jahre 1955 wurde mit dem Bau der 81 Serienlokomotiven begonnen, daran beteiligten sich neben Krauss-Maffei auch MAK in Kiel. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 140 km/h. Nach der Ausmusterung der Maschinen kamen einige in die Schweiz, die sich dort noch einige Zeit im Bauzugdienst bewährten. Einige ehemalige DB Loks kamen zeitweise sogar in Saudi-Arabien im Gleisbaudienst zum Einsatz. Von der V 200 sind auch einige Museumslokomotiven erhalten geblieben.



© T. Estler



16222 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Lokomotive Baureihe 220 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mehrzwecklokomotive V 200.0 in der Farbgebung um 1980: ozeanblau/beige.

Einsatz: Personen- und Güterzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, analog im Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 115 mm.

- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**

Einmalige Serie.



Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Direktsteuerung	x	x
Spitzensignal hinten aus		x
Spitzensignal vorne aus		x
Führerstandsbeleuchtung		x

EXCLUSIV 1/2014

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.



Einmalige Serien 2014



5 Jahre
Garantie**



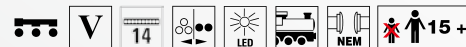
15087 Set mit 4 Zement-Silowagen.

Vorbild: Doppelkammer-Wagen Bauart Ucs 908 und Ucs 909 der Deutschen Bundesbahn (DB). Fassungsvermögen 27,5 Kubikmeter bzw. 28,3 Kubikmeter Feinschüttgut.

Modell: Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern im Set. Kinematik für Kurzkupplung. Zahlreiche angesetzte Details. Gesamtlänge über Puffer 162 mm.

Einmalige Serie.

EXCLUSIV 1/2014



16283 Diesellokomotive.

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

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Mit Digital-Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrrichtung wechselnd, mittels Brückenstecker wahlweise abschaltbar, mit warmweißen Leuchtdioden. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 102 mm.

Einmalige Serie.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden sie unter den Artikelnummern 15392 und 15393.



16283

15393

15392

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.

Einmalige Serien 2014



15392 Wagen-Set „Regional-Express“.

Vorbild: Drei Nahverkehrswagen der Deutschen Bahn AG (DB AG). 1 Wagen BDnrzf, Steuerwagen als Formvariante ohne Gepäckabteil. 1 Wagen ABn, 1. und 2. Klasse. 1 Wagen Bn, 2. Klasse.

Einsatz: Regional-Express mit Zuglauf Kiel-Neumünster-Hamburg.

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Steuerwagen ausgestattet mit einem Funktionsdecoder, auch im Analogbetrieb funktionsfähig. Authentische Farbgebung und Beschriftung. Gesamtlänge über Puffer 495 mm.

- Formvariante des Steuerwagens.
- Funktionsdecoder.
- Korrekte Fensterdarstellung.

Einmalige Serie.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Der Regional-Expresszug kann mit den Ergänzungswagen aus dem Set 15393 erweitert werden.

5 Jahre
Garantie**

EXCLUSIV

1/2014



15393 Ergänzungswagen-Set, „Regional-Express“.

Vorbild: Zwei Nahverkehrswagen der Deutschen Bahn AG (DB AG). 2 Wagen Bn, 2. Klasse.

Einsatz: Regional-Express mit Zuglauf Kiel-Neumünster-Hamburg.

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Authentische Farbgebung und Beschriftung. Gesamtlänge über Puffer 330 mm.

- **Korrekte Fensterdarstellung.**

Einmalige Serie.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

**5 Jahre
Garantie****



16283

15393

15392

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.





Neuheiten für Minitrix

Der Zug der Zeit zeigt sich im Neuheitenjahr 2014 ganz deutlich an den vielen Jubiläen, die gemeinsam mit Minitrix gefeiert werden. Die wichtigsten neuen Produkte, die unter anderem einige dieser Jubiläen begleiten, möchten wir Ihnen hiermit kurz vorstellen. Das Tor zur Welt, die Stadt Hamburg und ihr Hafen als Umschlagsplatz für Güter, Fernweh und Träume aller Art ist auch in diesem Jahr ein Schwerpunktthema mit viel Eisenbahn und noch mehr Zubehör in Form von interessanten Gebäudebausätzen. Speziell in diesem Jahr ist dieses Thema hochaktuell und spannend, da der Hamburger Hafen seinen 825sten Geburtstag feiert. Passend zum Jubiläum gibt es ein Güterwagen-Set mit Schiffsschraube und Tauen als Ladegut. Die Bausätze des letzten Jahres können durch einen Hafenschuppen, Stadthäuser und die für Hamburg typische Herbertstraße erweitert werden. Lassen Sie eine steife Brise durch Ihre Anlage wehen und genießen Sie das Hamburger Flair. Bleiben wir noch ein wenig in Deutschland und schauen auf ein bedeutendes Stück Geschichte zurück: In Berlin fiel vor 25 Jahren die Mauer zwischen Ost- und Westberlin.

Zu diesem besonderen Ereignis erscheint in der Spurweite N die Diesellokomotive Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn. Die so genannte „Ludmilla“ beförderte die ersten Botschaftsflüchtlinge von Prag nach Hof und trägt somit einen Teil Geschichte in sich. Jubiläen finden natürlich auch im Ausland statt und so begehen wir gemeinsam mit den Niederländischen Eisenbahnen deren 175-jähriges Bestehen. Zu diesem Ereignis wird das Güterwagen-Set „Seitenentladewagen“ wieder aufgelegt, das im Dienst der Niederländischen Eisenbahnen stand. Die Drehschieber-Seitenentladewagen wurden bei nässeempfindlichen Gütern eingesetzt und sie sind selbstverständlich auch im Modell mit Klappdeckeln zur Abdeckung versehen. Brandneu im Minitrix Sortiment ist das Wagen-Set „Schwefelsäure-Kesselwagen“. Die Wagen erscheinen in der Ausführung der Privatwagen der Firma Aretz GmbH & Co. aus Krefeld im aktuellen Betriebszustand. Die Modelle im Maßstab 1:160 überzeugen durch ein detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen und angesetzter Bremserbühne.

Startpackung „50 Jahre Baureihe 216“



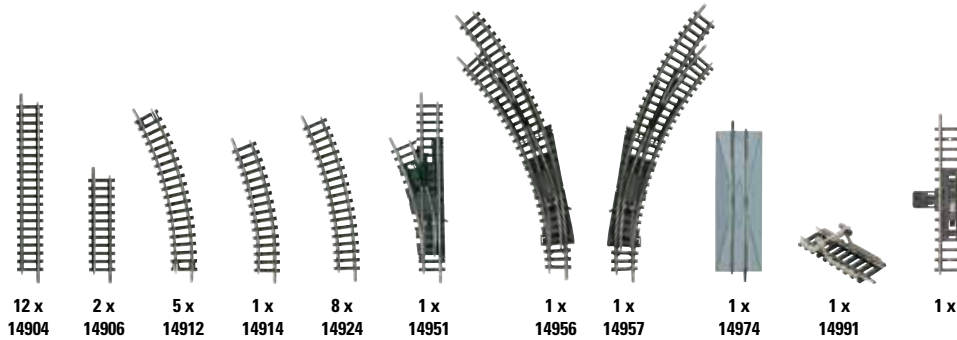
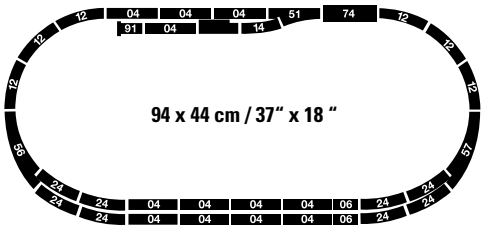
11137 Startpackung mit Personenzug, Gleisanlage und Fahrgerät.

Vorbild: Personenzug der Deutschen Bundesbahn: Diesellokomotive Baureihe 216 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge B'B'. 3 verschiedene Schnellzug-Personenwagen in Farbgebung ozeanblau/elfenbein.

Modell: Lokomotive mit 14-poliger Digital-Schnittstelle, 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 595 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkopplungsgleis. 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. Die Personenwagen können mit 66616 LED-Innenbeleuchtung nachgerüstet werden.





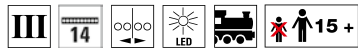
*„50 Jahre Baureihe 216“ (Serie, bis 1968 Baureihe V 160)
Das sich abzeichnende Ende der Dampftraktion sowie höhere Transportleistungen veranlassten die DB Ende der 1950er-Jahre, im Rahmen ihres erweiterten Typenprogramms eine Mehrzwecklok mittlerer Leistung (1.900 PS) in Auftrag zu geben. Als Konstruktionsmerkmale wurden vorgegeben: eine einmotorige, 4-achsige 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 Gnadenfrist 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).

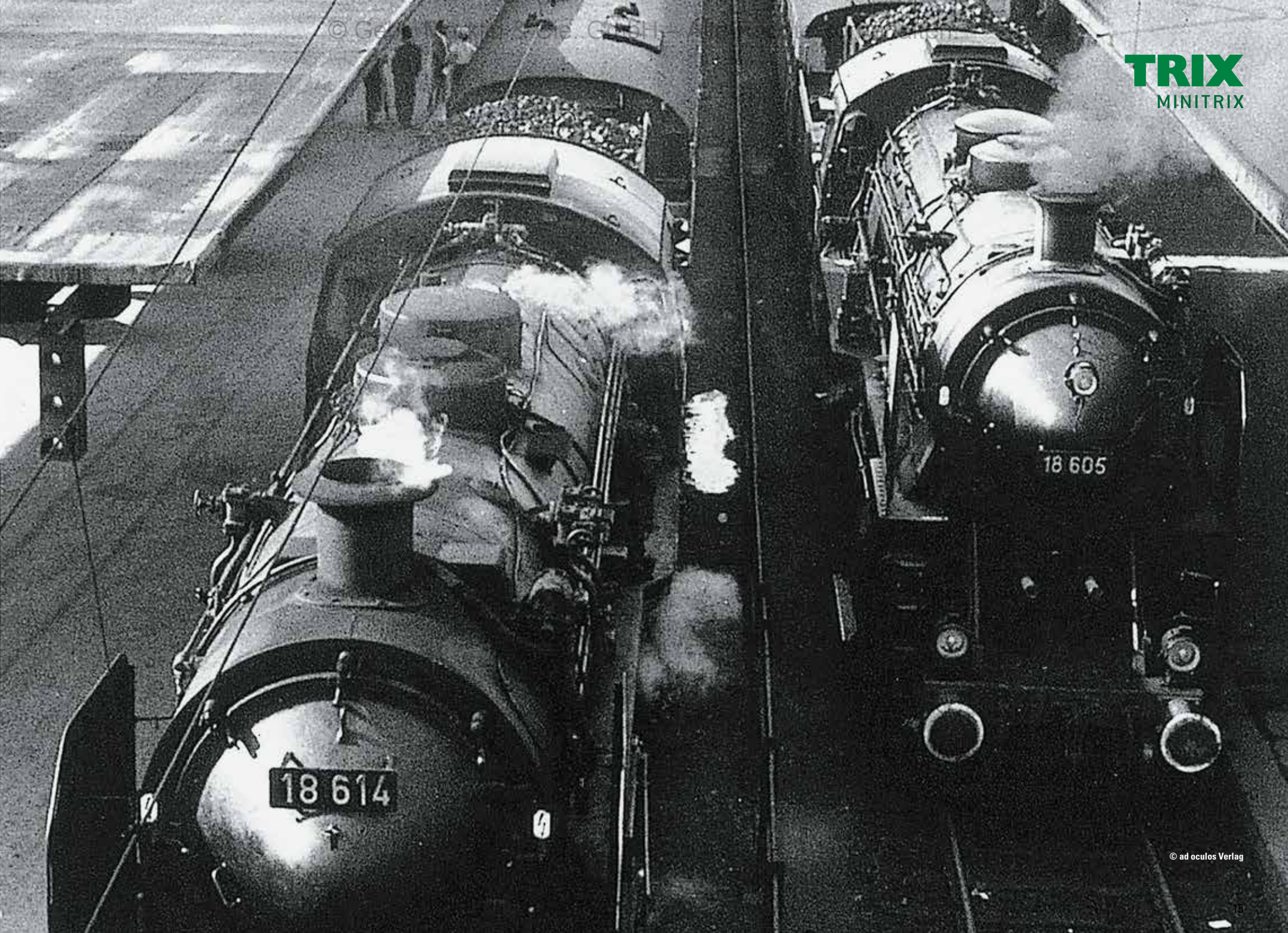
Schnellzug-Schleppenderlokomotive



16187 Schnellzug-Schleppenderlokomotive.

Vorbild: 18 614, Bauart 2'C 1'h4v mit Tender bay 2'2 T 27,4 der Deutschen Bundesbahn, im Zustand um 1955.

Modell: Lok und Tender aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Kessel. Digital-Schnittstelle. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 134 mm.



© Ge... Ge...

TRIX
MINITRIX

18 614

18 605





Autotransportwagen



15441 Autotransportwagen.

Vorbild: Doppereinheit Bauart Laekks 553 der Deutschen Bundesbahn (DB). Zweistöckiger Aufbau für Personenkraftwagen.

Einsatz: Neuwagen-Transport.

Modell: Kinematik für Kurzkupplung. Beladen mit 8 exklusiven Automodellen aus Wolfsburg im Zustand um 1985.

Länge über Puffer 168 mm.



15442 Autotransportwagen.

Vorbild: Doppereinheit Bauart Laekks 553 der Deutschen Bundesbahn (DB). Zweistöckiger Aufbau für Personenkraftwagen.

Einsatz: Neuwagen-Transport.

Modell: Kinematik für Kurzkupplung. Andere Betriebsnummer als 15441. Beladen mit 8 exklusiven Automodellen aus Wolfsburg im Zustand um 1985, in unterschiedlicher Ausführung als bei 15441.

Länge über Puffer 168 mm.



Diesellokomotive 132 478-9

Baureihe 132 DR.

Nach den Beschlüssen des VII. Parteitag der SED sollte der Traktionswandel in der DDR deutlich forciert werden. Zur beschleunigten Ablösung der Dampfloks war eine 3.000-PS-Diesellok geplant, die auf den guten Erfahrungen mit der DR-V 200 aufbaute. Speziell für den Reisezugdienst war der Einbau einer elektrischen Zugheizung vorgesehen. Eine erste sechsachsige Baumusterlok stellte der sowjetische Hersteller, die Lokomotivfabrik „Oktoberevolution“ im ukrainischen Lugansk (ab 1972: Woroschilowgrad), als V 300 001 im Jahr 1969 fertig und präsentierte sie auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1970 der Öffentlichkeit. Da sich die elektrische Zugheizung aber noch in Entwicklung befand,

konnte die DR zunächst nur Maschinen der Baureihen 130 und 131 ohne diese in Betrieb nehmen. Schließlich war Ende 1972 auch die elektrische Zugheizung funktionstüchtig und betriebsicher. Damit konnte die Auslieferung der 120 km/h schnellen Baureihe 132 beginnen. Zwischen 1973 und 1982 wurden insgesamt 709 Exemplare in Dienst gestellt. Ihr Rahmen und die beiden 3-achsigen Drehgestelle waren eine aus Blechen und Profilen bestehende Schweißkonstruktion. Der Fahrzeugkasten besteht aus Blechen und Profilen mit seitlichen Versteifungssicken und war mit dem Rahmen verschweißt. Angetrieben wurden die Maschinen von einem 16-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor

mit Aufladung und einer Dauerleistung von 2.200 kW (3.000 PS), welcher über einen Traktionsgenerator die in Reihe geschalteten sechs Gleichstromfahrmotoren mit der notwendigen Antriebsleistung versorgte. Ein zusätzlicher Heizgenerator stellte die Energie sicher, um Reisezugwagen über die Heizleitung mit Strom für die Beleuchtung, Klimatisierung und andere Verbraucher zu versorgen. Auf Grund ihrer hohen Stückzahl hatten die scherzhaft nach der Wende von westdeutschen Eisenbahnfans „Ludmilla“ genannten Maschinen bald einen großen Anteil an der Zugförderung auf nicht elektrifizierten Strecken. Eine besondere Ehre wurde ab dem 1. Oktober 1989 der Baureihe 132 zuteil. Sie beförderte

ab Reichenbach/Vogtland die Züge mit den DDR-Botschaftsflüchtlingen aus Prag in Richtung Westen nach Hof in Bayern. Dies markierte einen der entscheidenden Knackpunkte der gut einen Monat später erfolgten „Wende“ mit dem schnellen Zerfall der DDR. Der drastische Einbruch im Güterverkehr nach der Wende hatte bald einen großen Überbestand an DR-Dieselloks zur Folge. So mussten in den Folgejahren viele „Ludmillas“ den Dienst quittieren oder wurden umgebaut. Derzeit befinden sich noch etwa 70 Maschinen als Baureihe 232 bei der DB Schenker Rail Deutschland AG im Einsatz.



16232 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive 132 478-9 der Deutschen Reichsbahn, Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1974 in der UdSSR für die Deutsche Reichsbahn, Spitzname „Ludmilla“. Betriebszustand vom Oktober 1989.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, analog im Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 126 mm.

Einmalige Serie zum Jubiläum „25 Jahre Mauerfall“.







Diesel-Schnelltriebwagen

SVT 137 225 DR „Bauart Hamburg“.

Eine Revolution im Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn (DRG) leitete der VT 877a/b ein. Als „Fliegender Hamburger“ legte der 160 km/h schnelle Dieseltriebwagen erstmals am 15. Mai 1933 planmäßig die 287 km lange Strecke Berlin – Hamburg zurück und benötigte dafür nur zwei Stunden und 18 Minuten. Dies entsprach einer Reisegeschwindigkeit von 124,8 km/h. Aufbauend auf den Erfahrungen mit diesem Triebwagen bestellte die DRG 13 ähnliche Doppeltriebwagen als Bauart „Hamburg“ (SVT 137 149-152 u. 224-232). Eine leicht geänderte Kopfform sowie der Einbau einer Scharfenberg-Kupplung bildeten die augenfälligsten

Unterschiede zum „Ur-Hamburger“. Die Wagenkästen aller Fahrzeuge entstanden als eine aerodynamische Stahlleichtbau-Konstruktion in Spantenbauweise. In den beiden Laufdrehgestellen ruhten die 302 kW starken Maybach-Dieselmotoren samt den Hauptgeneratoren. Der Antrieb erfolgte über Gleichstrom-Tatzlagermotoren im mittigen Jakobs-Drehgestell. Ab 1935 lernten diese Dieseltriebwagen fliegen und die DRG revolutionierte mit einem einzigartigen Netz schneller Triebwagenkurse ihren Fahrplan. Das leider nur kurz währende Zeitalter der berühmten „Fliegenden Züge“ hatte begonnen. Von Berlin aus wurden neben

Hamburg nun auch Köln, Frankfurt/Main, Basel, Stuttgart, München, Breslau und sogar Beuthen erreicht. Mit Kriegsbeginn endete der Schnelltriebwagenverkehr. Nach Kriegsende waren die formschönen Schnelltriebwagen in alle Winde zerstreut. Zwei „Hamburger“ befanden sich nach 1945 auf dem Gebiet der späteren DDR. Der SVT 137 226 ging nicht mehr in Betrieb und den SVT 137 225 baute die DR bis Februar 1951/52 in einen Salontriebzug um. So stand er bis Oktober 1981 wichtigen Persönlichkeiten des DDR-Verkehrsministeriums zur Verfügung. Als Museumsfahrzeug deklariert begann dann seine zweite Karriere, bei der er im Sommer 1985

sogar mit offizieller „Ausreisegenehmigung“ der DDR an der Jubiläumsausstellung „150 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ in Nürnberg teilnehmen durfte. Nach der Wende erhielt der SVT 137 225 noch einmal eine Hauptuntersuchung und wurde äußerlich in seinen Ursprungszustand mit der eleganten beige-violetten Ursprungslackierung zurückversetzt. Er ist heute nicht mehr betriebsfähig auf dem Museumsgleis im Leipziger Hauptbahnhof zu bewundern.



16371 Diesel-Schnelltriebwagen.

Vorbild: Triebzug 183 252-6 der Deutschen Reichsbahn (DR), Achsfolge 2'Bo'2', Baujahr ab 1935 als SVT 137 für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG), beige/rubinrote Ausführung.

Einsatz: Bis 1975 Salontriebwagen der DDR-Regierung. Ab 1975 als Museumsfahrzeug für Sonderfahrten.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Antrieb auf 2 Achsen im Jakobsdrehgestell integriert, beide Fahrzeughälften und Jakobsdrehgestell über Kinematik verbunden, daher vorbildgerecht enges Erscheinungs-

bild ohne Durchblick im geraden Zustand. Lichtwechsel weiß/rot, Spitzenbeleuchtung und Innenbeleuchtung mit LED.

Gesamtlänge über Puffer 278 mm.

- **Innenbeleuchtung serienmäßig.**

Wagen-Set „Schwefelsäure-Kesselwagen“



15419 Wagen-Set „Schwefelsäure-Kesselwagen“.

Vorbild: Schwefelsäure-Kesselwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), Privatwagen der Firma Aretz GmbH & Co., Krefeld. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Außenlangträger als U-Profil mit Seilösen.

Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Angesetzte Arbeitsbühne. Angesetzte Bremserbühne. Unterschiedliche Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer 320 mm.

- **Neukonstruktion.**

Elektrolokomotive Baureihe 151



16491 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Verkehrsrote Grundfarbgebung. Betriebszustand um 2013.

Einsatz: Güterzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzenignal und 2 rote Schlusslichter, abschaltbar. Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 122 mm.



Wagen-Set „Gütertransport“



15303 Wagen-Set „Gütertransport“.
Vorbild: 1 Gaskesselwagen der Firma Hoyer aus Visselhövede, 1 Schiebeplanwagen Rils 652 der Firma OnRail, 1 Containertragwagen Sgns der Deutschen Bahn AG (DB Schenker).

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 353 mm.



Elektrolokomotive Baureihe 103.1



16342 Elektrolokomotive.

Vorbild: BR 103.1 (5. Bauserie) mit der Betriebsnummer 103 245-7 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1973.

Einsatz: TEE, EC- und Intercityzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben,

Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkuppelung. Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar.

Länge über Puffer 126 mm.

Einmalige Serie.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden Sie unter den Artikelnummern 15081 und 15082.

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Lokpfeif	x	x
E-Lok-Fahrgeräusch		x
Lichtfunktion		x
Direktsteuerung		x
Führerstandsbeleuchtung		x
Spitzensignal Lokseite 2		x
Schaffnerpfeif		x
Spitzensignal Lokseite 1		x
Bahnhofsansage		x
Bremsenquietschen aus		x



15081

15082

16342

Personenwagen „IC 2206“



15081 Personenwagen-Set „IC 2206“.

Vorbild: 3 IC-Schnellzugwagen, 1 Abteilwagen 1. Klasse Avmz, 1 Großraumwagen 2. Klasse Bpmz., 1 Steuerwagen 2. Klasse Bimdzf.

Modell: Wagen im aktuellen Design der Deutschen Bahn AG, mit Kinematik für Kurzkupplung, vorbereitet für Innenbeleuchtung. Steuerwagen mit automatischem Lichtwechsel weiß/rot, gesteuert über einen Funktionsdecoder im SX/DCC-Format, auch im Analogbetrieb funktionsfähig. Wagen mit neuen Betriebsnummern, Zuglauf des IC 2206 München-Nürnberg. Gesamtlänge 495 mm.



66616 LED-Innenbeleuchtung.

Eine passende Lokomotive ist die BR 103, die unter der Artikelnummer 16342 erhältlich ist.



15082 Personenwagen zu „IC 2206“.

Vorbild: IC-Großraumwagen 2. Klasse Bpmz.

Modell: Wagen im aktuellen Design der Deutschen Bahn AG, mit Kinematik für Kurzkupplung, vorbereitet für Innenbeleuchtung. Wagen mit neuer Betriebsnummer, Zuglauf des IC 2206 München-Nürnberg. Gesamtlänge 165 mm.



66616 LED-Innenbeleuchtung.

Ergänzungswagen zum Wagen-Set „IC 2206“.

Elektrolokomotive 185 399-3



16904 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive 185 399-3 der Deutschen Bahn AG (DB Schenker).

Einsatz: Güterverkehr.

Modell: Mit 14-poliger Digital-Schnittstelle. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mittels Brückenstecker wahlweise abschaltbar, mit warmweißen Leuchtdioden.

Kinematik für Kurzkupplung. Vorbereitet für Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht, mit neuem Decoder 66840 aktivierbar.
Länge über Puffer 118 mm.

- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.**
- **Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung vorbereitet, mit Decoder 66840 aktivierbar.**



Diesel-Triebzug „LINT“



16481 Diesel-Triebzug „LINT“.

Vorbild: Nahverkehrs-Dieseltriebwagen LINT 41 der Bayerischen Regiobahn BRB. Ausführung als „Puppenkistenzug“.

Einsatz: Nahverkehr im Großraum Augsburg und Ingolstadt.

Modell: Mit 14-poliger Digital-Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahr-

zeughälften über dem Jakobs-Drehgestell mit Kinematik kurz gekuppelt. Stirnbeleuchtung, Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Zugzielanzeige mit LED. Länge über Puffer 262 mm.

- **Besondere Ausführung mit Motiven der Augsburger Puppenkiste.**

Einmalige Serie.

Digital nachrüstbar mit Decoder 66840.



Elektrolokomotive Baureihe 183



16951 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 183 (ES 64 U2) der ARRIVA.

Einsatz: Reisezugverkehr (ALEX = Allgäu Express).

Modell: Mit 14-poliger Digital-Schnittstelle. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mittels Brückenstecker

wahlweise abschaltbar, mit warmweißen Leuchtdioden. Kinematik für Kurzkupplung. Vorbereitet für Führerstandsbeleuchtung, mit Decoder 66840 aktivierbar. Länge über Puffer 122 mm.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 15390.

- **Beleuchtung mit warmweißen LED.**
- **Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.**

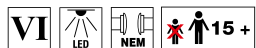


15390

16951



Personenwagen-Set „ALEX“



15390 Personenwagen-Set „ALEX“.

Vorbild: 1 Doppelstockwagen 2. Klasse DBpz, 1 Abteilwagen 2. Klasse Bm, 1 Service-/Treffwagen BRmz, 1 Abteilwagen 1./2. Klasse mit Fahrradbereich ABvmdz, der Vogtlandbahn GmbH.

Einsatz: Regionalverkehr.

Modell: Alle Wagen mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Kinematik für Kurzkupplung. Servicewagen BRmz kann keine S-Kurve im Radius 1 befahren! Gesamtlänge über Puffer 670 mm.

- LED-Innenbeleuchtung.
- Neukonstruktion des Servicewagens BRmz in maßstäblicher Länge.

Die passende Lokomotive ist unter der Artikelnummer 16951 erhältlich.



15390

16951



München Hbf

Hof Hbf

183 005

SIEMENS

SIEMENS

HIGH TECH. TEE
SATURN
No. 14 München 1. 10. 11

McDonald's

Schweiz



© Markus Seeger



16871 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Reihe 486 mit der Werbeschriftung „Die Alpinisten“ der BLS AG, Unternehmensbereich Cargo. Ausführung mit 4 Dachstromabnehmern.
Einsatz: Reisezug- und Güterverkehr.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mittels beiliegendem Brückenstecker auch im Analog-

betrieb wahlweise abschaltbar, mit warmweißen Leuchtdioden. Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal, Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht digital schaltbar.
Länge über Puffer 118 mm.

- Beleuchtung mit warmweißen LED.
- Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.
- Führerstandsbeleuchtung schaltbar.

Lieferbar im 1. Quartal 2015.



15443

16871



15443 Wagen-Set „Gütertransport“.

Vorbild: 1x Gaskesselwagen der Schröder&Klaus aus Luzern (registriert in Deutschland), 1x Schiebeplanwagen Rilns und 1x Containertragwagen Sgns mit InnoFreight-Containern (registriert in der Schweiz).

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 353 mm.

Frankreich

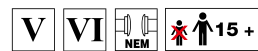


16004 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie BB 22200 der Französischen Staatsbahnen (SNCF) in infra-Farbgebung. Universallokomotive in der technischen Ausstattung als Mehrsystemlok.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 109 mm.

Einmalige Serie.



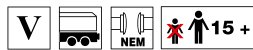
15448 Güterwagen-Set der SNCF.

Vorbild: Verschiedene Güterwagen der SNCF und eingestellte Privatwagen. 1 Chemie-Kesselwagen, 1 Getreidesilowagen und 1 Schiebeplanwagen.

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 323 mm.

Einmalige Serie.

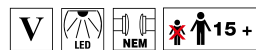
Österreich



15481 Taschenwagen-Set „LKW Walter“.
Vorbild: 3 verschiedene Einheitstaschenwagen Sdgmss der ÖBB. Beladen mit Sattelauflegern der Spedition LKW Walter.

Modell: Alle Wagen beladen mit abnehmbaren Sattelauflegern. Fahrgestell aus Metalldruckguss, mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer 306 mm.

Dänemark



15480 Liegewagen-Set.

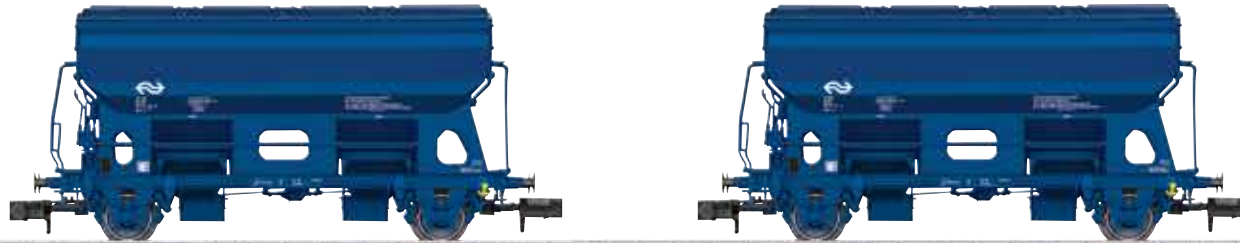
Vorbild: 2 Liegewagen der Bauart Bcm der Dänischen Staatsbahnen (DSB) in speziellem Design. Betriebszustand Epoche V.

Modell: Sonderfarbgebung einmal in Dekoration „Konfetti“ und einmal in Dekoration „Mond und Sterne“. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 330 mm.

Einmalige Serie.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Niederlande



15089 Güterwagen-Set „Seitentladewagen“.
Vorbild: Drehschieber-Seitentladewagen der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Ausführung mit verschließbarem Laderaum.
Einsatz: Für nässeempfindliche Güter.

Modell: Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und mit vielen angesetzten Details, mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 180 mm.

Einmalige Serie.

- **Formvariante mit Klappdeckeln als Abdeckung.**



15994 Güterwagen-Set „Holzhackschnitzeltransport“.

Vorbild: 3 Hochbordwagen der Bauart Ealnos der Niederländischen Eisenbahn AG (Nederlandse Spoorwegen N.V. / NS).

Einsatz: Nässeunempfindliche Ladegüter, hier Holzhackschnitzel.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung und mit Ladegut Holzhackschnitzel.
Gesamtlänge über Puffer 294 mm.

- **Formvariante.**
- **Ladegut Holzhackschnitzel.**

Einmalige Serie.

Tor zur Welt 2014



„825 Jahre Hamburger Hafen (Tor zur Welt)“.

Schon im 9. Jahrhundert besaß Hamburg einen kleinen Hafen, der allerdings nicht die Keimzelle des heutigen Hafens bildete. Erst mit der im Jahr 1188 gegründeten „Neustadt“ (heute Hopfenmarkt) entstand eine Niederlassung von Schiffen und Kaufleuten sowie ein Umschlag- und Lagerplatz für Güter. Ein Jahr später erhielten die Hamburger ein überaus wichtiges Privileg von Kaiser Friedrich Barbarossa: Er stellte am 7. Mai 1189 den Hamburgern einen Freibrief aus, der ihnen die Zollfreiheit für ihre Schiffe auf der Elbe bis an die Nordsee gewährte. Und so betrachten die Hamburger noch heute diesen Tag als den Geburtstag ihres Hafens und feiern ihn entsprechend.

Hamburg ist heute der bedeutendste deutsche Seehafen, unser „Tor zur Welt“. Hier werden jährlich viele Millionen Tonnen an Gütern importiert und in alle Welt exportiert. Auf Frachtschiffen werden Massengüter wie z.B. Getreide, Erze, Kohle und Erdöl in den Laderäumen der Schiffe antransportiert und im Hafen schnell entladen. Am Wichtigsten ist inzwischen jedoch

der Containerumschlag, wo Stückgüter wie Teppiche, Kleidung, Hi-Fi-Geräte, Fahrräder, Computer, Südfrüchte, Spielzeug, Möbel usw. umgeladen werden. Manche Containerschiffe können mehr als 10.000 solcher Kisten laden, die größten sogar über 14.000. Aber selbst die größten Schiffe bleiben meistens nicht länger als zwei oder drei Tage im Hafen. Hamburg ist aber auch Deutschlands drittgrößter Binnenhafen mit einem Hinterland, das weit über Deutschland hinausreicht bis nach Österreich, Ungarn oder die Tschechische Republik. Über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz werden die Güter per Schiene, Straße oder Schiff schnellstmöglich weitertransportiert.

Ferner ist der Hamburger Hafen der größte Eisenbahnhafen Europas und der zweitgrößte der Welt. Das heutige Schienennetz der Hafenbahn umfasst 304 km sowie 880 Weichen und der Warenumschlag wird zu 30 Prozent, der Containerumschlag sogar zu 70 Prozent über die Bahn abgewickelt. Grob geschätzt beginnen oder enden 10 Prozent des gesamten deutschen Schienengüterverkehrs im Hamburger Hafen. Rund 10.000 Seeschiffe laufen den Hamburger Hafen jährlich an und sorgen für einen Gesamtumschlag von über 130 Mio Tonnen. Einen Weltrekord stellten die mehr als 80 Eisenbahnunternehmen dar, welche auf dem Hafennetz operieren. Mehr als 200 Güterzüge mit 5.000 Waggons bedienen täglich den Hamburger Hafen. Und er kann noch mit weiteren Superlativen aufwarten: Er ist Europas größter Importhafen für Kaffee, Europas größter Handelsplatz für Pharma-Rohstoffe, das größte Teppichhandels- und Lagerzentrum der Welt (inkl. Speicherstadt), einer der größten Papierumschlagplätze der Welt sowie einer der weltweit führenden Umschlagplätze für Tee, Kakao, Kaffee und Gewürze.





Güterwagen-Set „Schiffsausrüstung“



15094 Güterwagen-Set „Schiffsausrüstung“.
Vorbild: 1x offener Güterwagen Typ O 11 mit Ladegut Schiffstau, 1x Schwerlastwagen SSw 07 mit Ladegut Schiffsschraube, 1x gedeckter Güterwagen G 02 und 1x Kühlwagen Löwenbräu. Alle Wagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Mit 3 zusätzlichen KFZ (Wiking) in Sonderausführung. Gesamtlänge über Puffer 301 mm.

- **Schiffsschraube und Tauer als Ladegut.**
- **Kraftfahrzeuge in Sonderausführung.**

Einmalige Serie im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“.





15421 Güterwagen-Set „Tor zur Welt“.

Vorbild: 1 Kesselwagen Bauart Uerdingen der EVA, 1 gedeckter Güterwagen G 02, 1 Schwerlast-Flachwagen SSym 46 beladen mit einer Holztransportkiste, 1 Wein-Transportwagen mit 3 Echtholz-Weinfässern. Alle Wagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 276 mm.

Einmalige Serie im Rahmen des TRIX Themas „Tor zur Welt“.







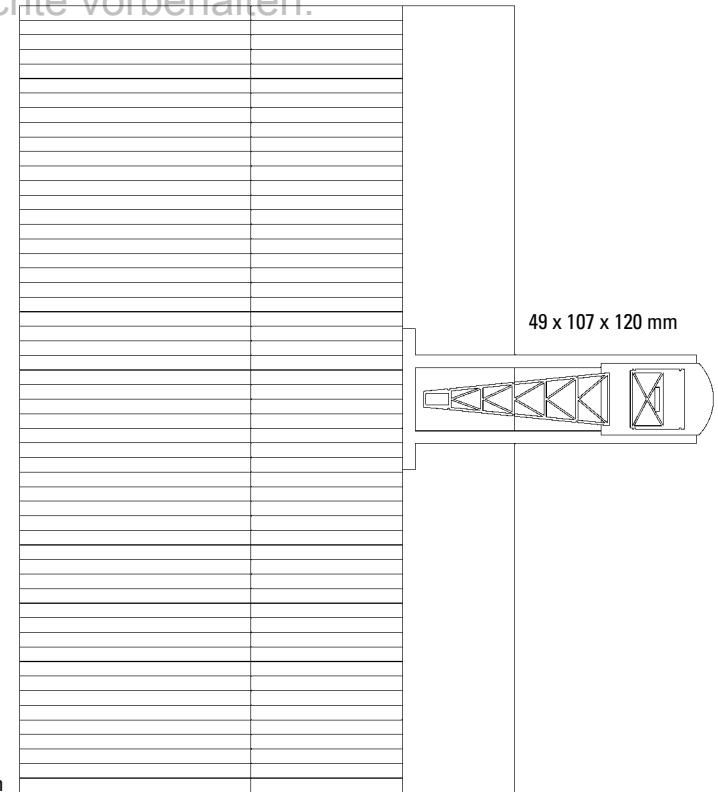
Tor zur Welt



66302 Bausatz Hafenschuppen mit 2 Halbportalwippkränen.

Bausatz Hafenschuppen, 2 Halbportalwippkränen und Kaimauer. Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Ausführliche Bauanleitung. Um die Hafenschuppen 50/51/52 in Hamburg vorbilgerecht wiederzugeben, benötigt man 2 Bausätze.

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

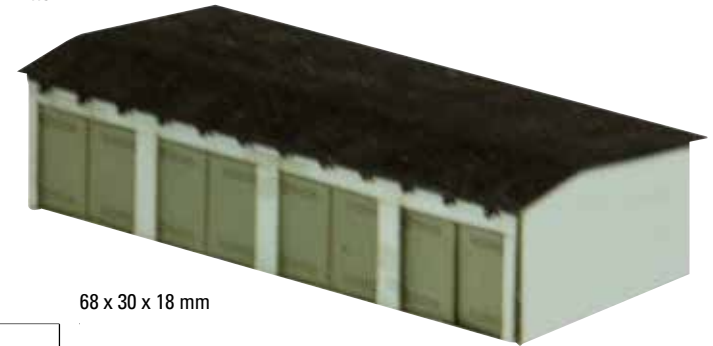




I II III IV V  15+

66147 Bausatz Stadthaus aus der Gründerzeit.
 Stadthaus aus der Gründerzeit. Bausatz aus Karton
 lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Laden-
 geschäften, Putz und Stuckelementen und 4 Garagen.
 Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten.
 Ausführliche Bauanleitung.

**Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas
 „Tor zur Welt“ hergestellt.**



95 x 84 x 151 mm

68 x 30 x 18 mm



Tor zur Welt



II III IV V  15+

66148 Bausatz Kino.
Stadthaus inklusive Kino. Bausatz aus Karton lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Kino und dementsprechend angrenzendem Kinosaal. Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Ausführliche Bauanleitung.

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

110 x 138 x 44 mm

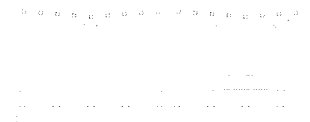


134 x 84 x 151 mm



66300 Bausatz Bahnsteige.

Bausatz eines überdachten Bahnsteiges. Der Bahnsteig ist in 4 Bahnsteige teilbar zu je 300 mm Länge. Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Die Bahnsteigbreite ist passend zum Bahnhof Hamburg-Dammtor.

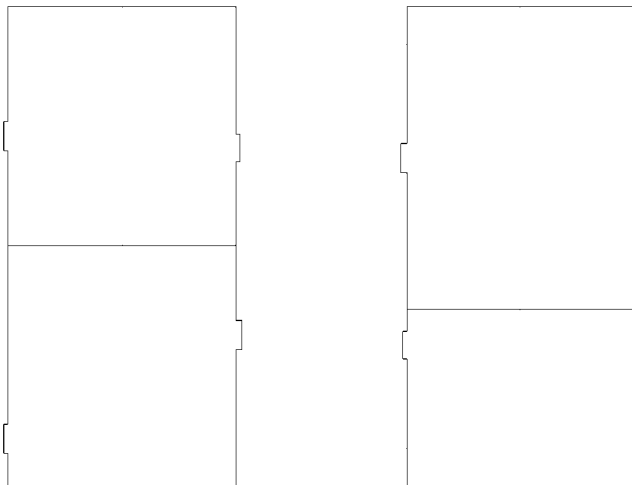


300 x 46 x 5 mm Bahnsteig (4x)
263 x 45 x 27 mm Überdachung (3x)

Tor zur Welt



T66303 Herbertstraße – 4 Häuser
126,5 x 63 x 94 mm (2x)



II III IV V  15 +

66303 Bausatz „Herbertstraße Hamburg“.
Bausatz Herbertstraße Hamburg mit Absperrung.
Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Ausführliche
Bauanleitung.

**Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas
„Tor zur Welt“ hergestellt.**

Einfamilienhäuser

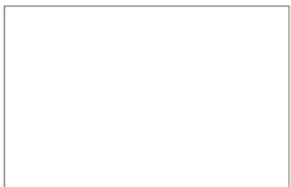


66301 Bausatz 3 moderne Einfamilienhäuser.

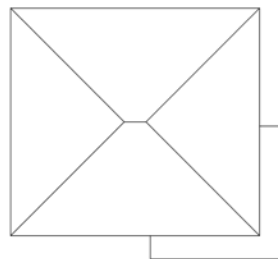
Bausatz drei moderne Einfamilienhäuser. Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Ausführliche Bauanleitung.



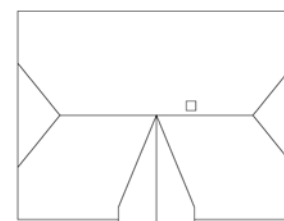
75 x 48 x 43 mm Villa Toskana



72 x 66 x 47 mm Villa Toskana



73 x 56 x 52 mm Friesenhaus



Tor zur Welt



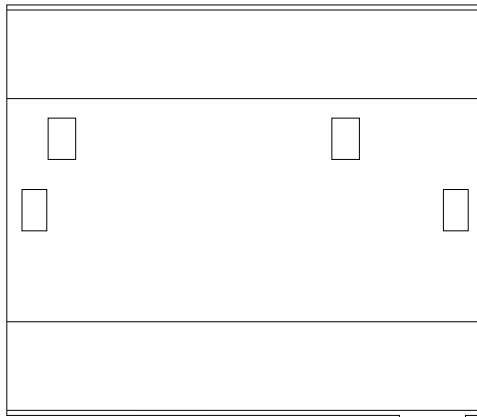
I II III IV V  15 +

66143 Bausatz Stadthaus aus der Gründerzeit.

Stadthaus aus der Gründerzeit. Bausatz aus Karton lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften, Putz und Stuckelementen. Ausführliche Bauanleitung.
Nachbildung großstädtischer Gründerzeithäuser.
Maße ca. 94 x 83 x 151 mm.

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

Neu aufgelegt!



94 x 83 x 151 mm



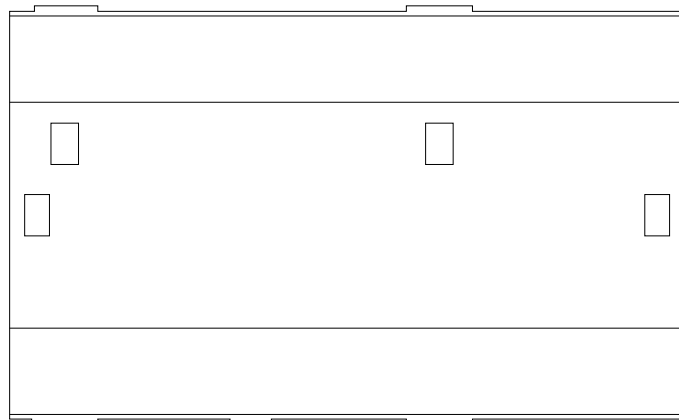


I II III IV V  15 +

66144 Bausatz Stadthaus aus der Gründerzeit.
Stadthaus aus der Gründerzeit. Bausatz aus Karton lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften, Hinterhoffassade. Ausführliche Bauanleitung.
Nachbildung großstädtischer Gründerzeithäuser.
Maße ca. 183 x 83 x 155 mm.

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

Neu aufgelegt!



183 x 83 x 155 mm



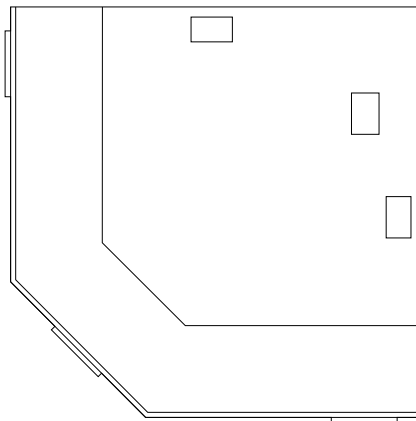
Tor zur Welt



66145 Bausatz Eckstadthaus aus der Gründerzeit.
Eckstadthaus aus der Gründerzeit. Bausatz aus Karton lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften, Putz und Stuckelementen. Ausführliche Bauanleitung.
Nachbildung großstädtischer Gründerzeithäuser.
Maße ca. 82 x 82 x 155 mm.

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

Neu aufgelegt!



82 x 82 x 155 mm



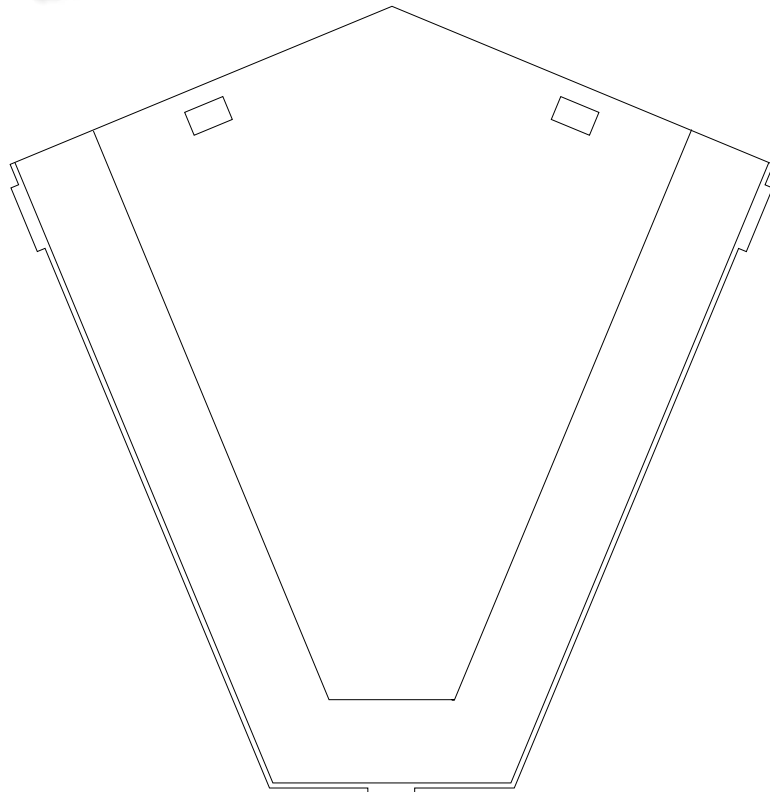


I II III IV V  15 +

66146 Bausatz Winkelstadthaus aus der Gründerzeit.
Winkelstadthaus aus der Gründerzeit. Bausatz aus Karton lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften, Putz und Stuckelementen. Ausführliche Bauanleitung.
Nachbildung großstädtischer Gründerzeithäuser.
Maße ca. 150 x 155 x 151 mm.

Neu aufgelegt!

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.



150 x 155 x 151 mm

Frankreich





66304 Bausatz Französische Stadthäuser.
Bausatz Französische Stadthäuser. Bestehend aus Gendarmerie mit Garage, Autowerkstatt, Postamt mit Schuppen und Wohnhaus. Bausatz aus Foto-Karton, lasergeschnitten. Ausführliche Bauanleitung.

• Französische Stadthäuser.

Einmalige Serie.



Garage
31 x 50 x 50 mm

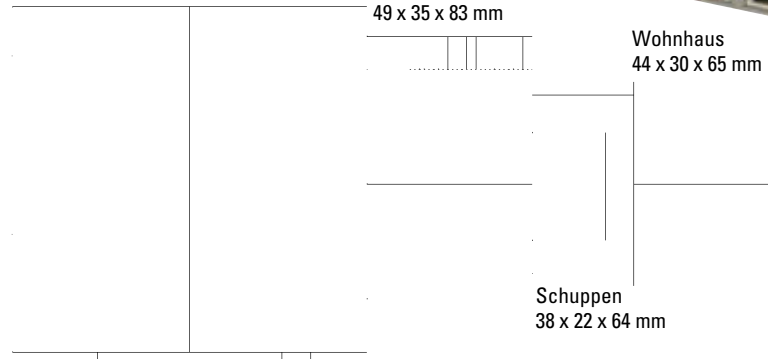
Dorfpolizei
46 x 65 x 83 mm

Autowerkstatt 76 x 76 x 63 mm

Post
49 x 35 x 83 mm

Wohnhaus
44 x 30 x 65 mm

Schuppen
38 x 22 x 64 mm



Highlights aus 2012/2013

Die hier vorgestellten Artikel stehen 2014 zur Auslieferung an. Die aktuellen Liefertermine finden Sie auf der Trix Website www.trix.de (monatliche Aktualisierung). Die detaillierten Produktbeschreibungen entnehmen Sie bitte dem aktuellen Trix Hauptkatalog 2013/2014 sowie unserer Produktdatenbank auf www.trix.de



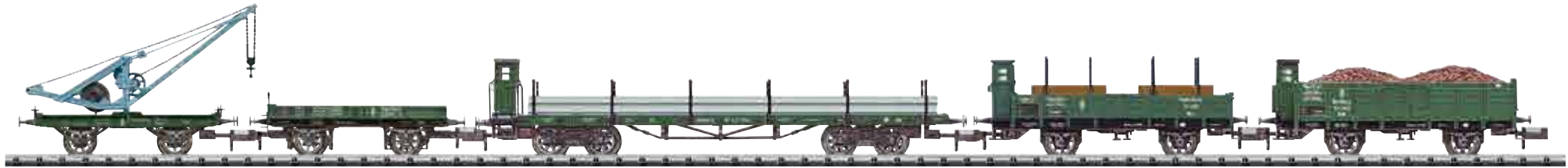
16023 Elektrolokomotive Baureihe 120.



12490 Elektrolokomotive Baureihe E 50.



12491 Elektrolokomotive Baureihe E 50.



15000 Güterwagen-Set.



11622 Nahschnellverkehrs zug „City Airport Train“.



11136 Start-Set „Moderner Güterverkehr“.



11135 Start-Set „Moderner Güterverkehr“.



16272 Diesellokomotive.



16121 Diesellokomotive Baureihe 212.



Highlights aus 2012/2013



16301 Elektrolokomotive Baureihe 103.1.



16151 Elektrolokomotive Baureihe 150.



15095 Schnellzug-Wagenset „MIMARA“.



15097 Schnellzugwagen-Set (Werkseitig ausverkauft).



15962 Schnellzugwagen 1./2. Klasse.



15963 Schnellzugwagen 2. Klasse.



15096 Speisewagen „MIMARA“.



15964 Schnellzugwagen 2. Klasse.



16152 Elektrolokomotive Baureihe 150.



15964 Schnellzugwagen 2. Klasse.



15964 Schnellzugwagen 2. Klasse.



15965 Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil.

Highlights aus 2012/2013



16131 Diesellokomotive Baureihe 213.



12198 Elektrolokomotive Baureihe 120.



15391 Güterwagen-Set „Seitenentladewagen“.



15381 Doppelstockwagen 1./2. Klasse.



15382 Doppelstockwagen 2. Klasse.



16271 Diesellokomotive.



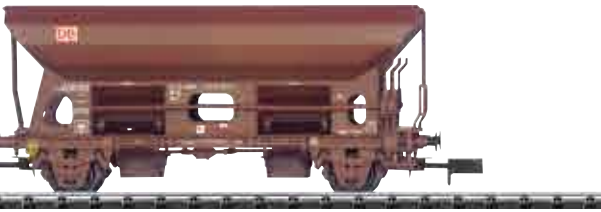
16221 Diesellokomotive.



16461 Elektrolokomotive Baureihe 146.2.



15992 Rolldachwagen.



15380 Doppelstocksteuerwagen 2. Klasse.



15383 Doppelstockwagen 2. Klasse.



16231 Diesellokomotive Baureihe 232.



16891 Elektrolokomotive Baureihe 189.

Highlights aus 2012/2013



15993 Güterwagen-Set „Schrott-Transport“.



16341 Elektrolokomotive Baureihe 103.1.



15083 EuroCity Panoramawagen.



16761 Elektrolokomotive Serie Re 460.



15085 EuroCity Großraumwagen 2. Klasse.



11304 Zug-Set „Kambly“.



15084 EuroCity Großraumwagen 1. Klasse.



15086 EuroCity Großraumwagen 2. Klasse.



Highlights aus 2012/2013



16001 Elektrolokomotive Serie 1600.



16892 Elektrolokomotive Baureihe 189.



15302 Gaskesselwagen-Set.



16701 Mehrzweck-Diesellokomotive Serie BB 67400.



16702 Mehrzweck-Diesellokomotive Serie BB 67400.



12337 Diesellokomotive Baureihe D 220.



12385 Elektrolokomotive Re 14.



15990 Güterwagen-Set „Rübenkampagne Schweiz“.







Neuheiten für Trix H0

Von noch nie da gewesenen Modellen im Trix H0-Programm bis hin zu interessanten Jubiläen und besonderen Zügen ist im Neuheiten-Jahr 2014 für Trix H0-Fans alles dabei. Im Folgenden wollen wir Ihnen einige Highlights des diesjährigen Sortiments präsentieren. Erstmals können Sie Ihre Sammlung um die H0-Neuheiten der Dampflokomotive Baureihe 64 sowie der Tenderlokomotive Baureihe 80 erweitern. Die BR 64 im Betriebszustand um 1967 überzeugt mit einem Digitaldecoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Die Tenderlokomotive der deutschen Bundesbahn mit vielen angesetzten Details ist ein Glanzstück unter den diesjährigen Neuheiten.

Erinnerungen aus der Kindheit kommen mit Jim Knopf, Urmel und Frau Holle und dem „Puppenkistenzug“ der Gattung „LINT“ hervor. Der Nahverkehrs-Dieseltriebwagen Lint 41 der Bayrischen Staatsbahnen wurde aufwendig mit der Unterstützung von Trix und Märklin beklebt. Das Modell ist selbstverständlich ebenso detailliert bedruckt und besitzt wie im Vorbild eine Zugzielanzeige mit gelben LED.

Zum 175-jährigen Jubiläum der Niederländischen Eisenbahnen präsentieren auch Trix H0 und Trix Express einige neue Modelle. Mit dem Elektro-Triebzug „Koploper“ der Niederländischen Eisenbahnen wurde Mitte der 70er-Jahre der Personenverkehr modernisiert.

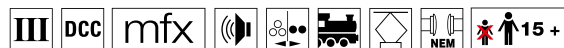
Vor allem im dicht besiedelten Niederlande waren diese flexibel einsetzbaren Züge besonders wichtig. Das Trix Modell wird in einer vierteiligen Ausführung als Intercity-Triebzug ICM-4 produziert.

Zum Jubiläum erscheint im Trix Express-Programm eine Besonderheit der Niederländischen Eisenbahnen: die Mehrzwecklokomotive Serie 1800. Diese Lokomotive besitzt ein hochwertiges Fahrgestell und einen Aufbau aus Metalldruckguss und ist die ideale Zuglokomotive für das Reisezugwagen-Set, bestehend aus vier Intercity-Wagen (Art.Nr. 31141).

Bereits ein Vierteljahrhundert ist es her, seit die Mauer zwischen Ost- und Westberlin gefallen ist. Zum 25-jährigen Mauerfall präsentiert Trix H0 die Diesellokomotive Baureihe 132, die sogenannte „Ludmilla“. Diese Lokomotive wurde ab 1970 aus der damaligen Sowjetunion in die DDR importiert und war bei der Deutschen Reichsbahn für den Personen- und Güterverkehr in Dienst gestellt. Diese Lok zog später den ersten Zug mit Botschaftsflüchtlingen von der tschechoslowakischen Grenze nach Hof.

Ausgestattet ist die Diesellok mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen sowie wechselndem Dreilicht-Spitzensignal.

Startpackung „Gütertransport der 60er-Jahre“



21525 Startpackung „Gütertransport der 60er-Jahre“.

Vorbild: Güterzug der 60er-Jahre bestehend aus Baureihe E 40, Güterzuglokomotive in chromoxid-grüner Grundfarbgebung, mit umlaufender Regenrinne, Schweiger-Lüftern mit waagerechten Lamellen und 3 Stirnlampen. Druckgas-Kesselwagen, Mineralölkesselwagen, Behältertragwagen und ein Flachwagen, der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder mfx, DCC und Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Haftreifen. 3-Licht Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Gesamtlänge über Puffer 74,8 cm.



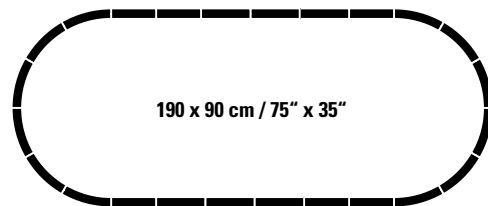
Inhalt: 12 gebogene Gleise 62130, 6 gerade Gleise 62188, 6 gerade Gleise 62172. Trix Mobile Station 66950, Gleisanschlussbox und Schaltnetzteil 36 VA.

Diese Startpackung kann mit der C-Gleis-Ergänzungs-packung Artikelnummer 62900 und dem gesamten C-Gleis-Programm erweitert werden.

Viele weitere passende Güterwagen finden sie im Märklin Programm. Ihr Fachhändler tauscht ihnen gerne gratis die Radsätze.



Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Lüfter	x
Lokpiff	x
Direktsteuerung	x
Spitzensignal hinten aus	x
Spitzensignal vorne aus	x



12 x 62130



6 x 62188



6 x 62172



1 x



E 40 – Rückgrat der Güterzugförderung. Auch die BR E 40/140 entstammt dem Neubeschaffungsprogramm der 1950er-Jahre. Technisch gesehen ist die BR E 40 eine für den Güterzugdienst modifizierte BR E 10.1. Sie besitzt den gleichen Lokkasten, nahezu die gleiche Mechanik und Elektronik unterscheidet sich aber in einigen Merkmalen von ihren schnelleren Schwestern. Die BR E 40 hat keine elektrische Bremse, eine andere Getriebeübersetzung, dadurch eine geringere Höchstgeschwindigkeit und eine andere Dach-

haube mit weniger Lüftergitterrosten. Für die Lackierung der Lok wurde das klassische Chromoxid-Grün gewählt, das elegante Blau war nur Schnellzuglokomotiven vorbehalten. Die BR E 40, ab 1968 als BR 140 gereiht, war für den mittelschweren Güterzugdienst vorgesehen, sie wanderte aber auch in andere Dienste ab, besonders als die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 110 km/h erhöht wurde. Man fand sie somit auch vor Silberlingen und während der Olympischen Spiele 1972 in München auch im S-Bahn Dienst. Das Hauptauf-

gabengebiet blieb aber bis heute der Güterzugdienst. Wie auch alle anderen Lokomotiven unterzog sich die BR E 40/140 Modernisierungsmaßnahmen und nicht nur durch unterschiedliche Farbschemata änderte sich das Aussehen der Lokomotiven merklich. 31 Lokomotiven der Baureihe E 40 wurden speziell für den Einsatz auf Steilstrecken, wie der Höllentalbahn, mit einer Gleichstrom-Widerstandsbremse ausgestattet. Sie wurden als BR E 40.11, ab 1968 als BR 139 eingereiht. Später wurden die verbliebenen Lokomotiven der BR 139 in München

zusammengezogen, von wo sie bis zum Brennerpass, auch gemeinsam mit Loks der BR 140, im Einsatz waren. Die Baureihe E 40/140 ist mit ihren Untervarianten die meistgebaute Variante des Einheitslokomotivprogramms der jungen Deutschen Bundesbahn. 879 Exemplare waren Jahrzehnte lang hauptverantwortlich für den mittelschweren Güterzugdienst, ihre Ausmusterung ist aber bis auf wenige Lokomotiven abzusehen oder bereits vollzogen.



Startpackung „Güterzug“



21526 Startpackung „Güterzug mit Baureihe 216“.

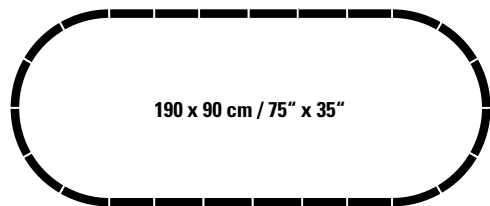
Vorbild: Diesellokomotive 216 224-6, ein Selbstentladewagen der Bauart Tds 930, ein Mineralöl-Kesselwagen und ein Schiebewandwagen.

Modell: Lokomotive mit 21-poliger Digital-Schnittstelle, Hochleistungs-Motor, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Alle Wagen mit Kurz-Kupplungen. Gesamtlänge über Puffer 65,2 cm.



Inhalt: 12 gebogene Gleise 62130, 6 gerade Gleise 62188, 6 gerade Gleise 62172. Trix Fahrregler und Schaltnetzteil 18 VA. Diese Startpackung kann mit der C-Gleis-Ergänzungspackung Artikelnummer 62900 und dem gesamten Trix C-Gleis-Programm erweitert werden.

Viele weitere passende Güterwagen finden sie im Märklin Programm. Ihr Fachhändler tauscht ihnen gerne gratis die Radsätze.





Startpackung „IC“



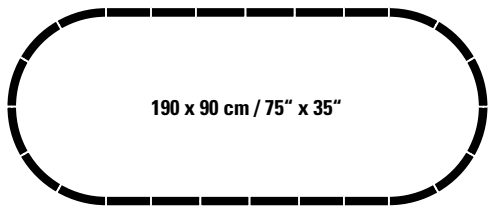
21524 Startpackung „IC mit Baureihe 234“.

Vorbild: Diesellokomotive Baureihe 234, ein IC-Großraumwagen Bpmz 293.1, 2. Klasse und ein IC-Reisezugwagen 1. Klasse ARkimbz 262.4 mit BordBistro, der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Lokomotive mit 21-poliger Digital-Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrrichtung wechselnd. Viele angesetzte Einzelheiten. Alle Wagen mit Kurz-Kupplungen. Gesamtlänge über Puffer 77,3 cm.

Inhalt: 12 gebogene Gleise 62130, 6 gerade Gleise 62188, 6 gerade Gleise 62172. Trix Fahrregler und Schaltnetzteil 18 VA. Diese Startpackung kann mit der C-Gleis-Ergänzungspackung Artikelnummer 62900 und dem gesamten Trix C-Gleis-Programm erweitert werden.

Einen passenden Steuerwagen erhalten sie unter der Artikelnummer 24432. Weitere IC-Wagen finden sie im Märklin Programm unter den Artikelnummern 42272 und 42862. Ihr Fachhändler tauscht ihnen für die Märklin-Reisezugwagen gerne gratis die Radsätze.



12 x
62130



6 x
62188



6 x
62172



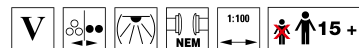
1 x



42862

42272

21524



24432 Steuerwagen.

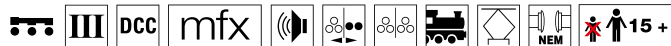
Vorbild: InterCity-Steuerwagen Bimdzf 269.2 der Deutschen Bahn AG (DB AG), 2. Klasse mit Führerstand für Wendezugbetrieb.

Modell: Führerstand mit Inneneinrichtung. Detaillierte Pufferbohle. Angesetzter Frontspoiler. Bei schiebender Lokomotive (Steuerwagen voraus) leuchtet am Steuerwagen ein weißes Dreilicht-Spitzensignal. Bei ziehender Lokomotive (Lok voraus) leuchten am Steuerwagen zwei rote Schlusslichter.
Länge über Puffer ca. 27,5 cm.

Ideale Ergänzung zum Start-Set 21524.

Trix-Clubmodell H0 2014

5 Jahre Garantie**



22870 Güterzug-Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzug-Elektrolokomotive Baureihe E 93 der Deutschen Bundesbahn (DB). Flaschengrüne Grundfarbgebung. Betriebsnummer E 93 07. Betriebszustand um 1960.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. Jeweils 2 Achsen in jedem Treibgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Zusätzlich kann die Führerstandsbeleuchtung digital geschaltet werden.

Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Ansteckbare Bremsschläuche und Kupplungshaken liegen separat bei. Länge über Puffer ca. 20,3 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Mit DCC/mfx-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**

Die schwere Güterzug-Elektrolokomotive 22870 wird im Jahr 2014 in einer einmaligen Serie nur für Trix Club-Mitglieder gefertigt.

Passende Güterwagen-Sets werden unter der Artikelnummer 24243 und 24244 ebenfalls exklusiv nur für Trix Club-Mitglieder angeboten.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37870 exklusiv für Insider-Mitglieder.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Führerstandsbeleuchtung	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Rangierpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Sanden	x
Lüfter	x
Ankuppelgeräusch	x
Bahnhofsansage	x

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.



24244

24243

22870



Trix-Clubmodelle H0 2014



5 Jahre
Garantie**



24243 Güterwagen-Set.

Vorbild: 6 Güterwagen unterschiedlicher Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Schiebewand-/dachwagen Kmmgks 58. 1 Muldenkippwagen Ommi 51. 1 Schiebedachwagen Kmmks 51. 1 gedeckter Selbstentladewagen Ktmms 69. 1 Kesselwagen der Vereinig-

ten Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg. Betriebszustand Anfang der 60er-Jahre.

Modell: Schiebewand-/dachwagen mit und ohne Bremserbühne. Muldenkippwagen mit Bremserstand und mit Schotter in maßstäblicher Körnung beladen. Schiebedachwagen mit Bremserbühne. Gedeckter

Selbstentladewagen. Kesselwagen der VTG. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und einzeln

verpackt.
Gesamtlänge über Puffer ca. 67,6 cm.

Einmalige Serie für Trix Club-Mitglieder.

Die passende Lok finden Sie unter 22870 und ein weiteres Wagen-Set unter 24244.



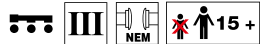
24244

24243

22870



**5 Jahre
Garantie****



24244 Güterwagen-Set.

Vorbild: 6 unterschiedliche Güterwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). 4 Güterwagen Gl(t)mm(eh)s mit und ohne Stirntüren und mit und ohne Heizkupplung. 1 Gaskesselwagen der Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg. 1 Rungenwagen Rr 20.

Modell: 1 gedeckter Güterwagen mit Stirnwandtüren und Heizkupplung. 1 gedeckter Güterwagen ohne Stirnwandtüren und ohne Heizkupplung. 1 Gaskesselwagen ohne Sonnenschutzdach der VTG. 1 gedeckter Güterwagen ohne Stirnwandtüren und mit Heizkupplung. 1 Rungenwagen mit Holzbeladung. 1 gedeckter

Güterwagen mit Stirntüren und ohne Heizkupplung. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern und einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer ca. 93,8 cm.

Einmalige Serie exklusiv für Trix Club-Mitglieder.

Die passende Lok finden Sie unter 22870 und ein weiteres Wagen-Set unter 24243.

** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.

Oldtimer-Lokomotive Reihe B VI

Im Juni 1863 stellten die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.) die ersten 1B-Schnellzugdampfloks der neuen Gattung B VI in Dienst. Sie entsprachen in vieler Hinsicht wie beispielsweise Heiz- und Rostfläche, Zylinder usw. dem Vorgängermodell der Gattung B V. Annähernd baugleich waren auch der verbesserte Doppelaußenrahmen und die bayerische Ausführung der Stephenson-Steuerung. Einen wesentlichen Unterschied gab es beim Treibraddurchmesser, welcher anfangs 1.600 mm, bei späteren Lieferungen dann 1.620 und zum Teil schon 1.640 mm betrug. In zwei Bauserien gelangten bis Juni 1871 insgesamt 107 Maschinen an die Bayerischen Staatsbahnen. Die von Juni 1863 bis Februar 1867 ausgelieferten 57 Dampfloks der ersten Serie besaßen nur einen

Kesseldruck von 8 atm, ein Gewichtsventil am Dom, der eine Gießkannenverkleidung aufwies, eine einfache Führerhausschutzwand (später auch mit Wetterdach), eine Dampfmaschine und einen Injektor. Als Schornstein kamen gerade Kamine mit Kelchkronen, zylindrischen Kaminen oder Schloten in Birnenform zum Einbau. Wesentlich fortschrittlicher präsentierte sich die zweite Bauserie mit 50 Exemplaren: Der Kesseldruck war auf 10 atm angehoben worden. Das somit zwangsläufig höhere Kesselgewicht hatte auch eine verbesserte Traktion zur Folge. Das Gewicht war von 22 auf fast 23 t angewachsen. Den für das Lokpersonal völlig unzureichenden Wetterschirm hatte man durch ein kurzes, aber vollständiges Führerhaus ersetzt. Verschwunden waren die Pumpen, da sich die Injektoren

als ausreichend betriebstauglich erwiesen hatten. Mit einem Trichterkaamin in gemäßigter Form kam eine gewisse Einheitlichkeit zum Tragen, dem verschiedene Experimente mit anderen Schlotformen vorausgegangen waren. Beide Bauserien waren entweder für Steinkohle- oder für Torfheizung ausgelegt. Die kohlegefeuerten Loks fuhrten mit einem 3-achsigen offenen Tender, während die mit Torf befeuerten Maschinen mit einem neu konzipierten, 3-achsigen und geschlossenen Tender mit glatten Wänden ausgerüstet wurden. Natürlich gab es während der langen Einsatzzeit der B VI einige Umbauten, wobei vor allem die Maschinen der ersten Bauserie den Loks der zweiten Serie angeglichen wurden.

Nach ihrer Indienstellung bewältigten die B VI über zehn Jahre hinweg den größten Teil des damaligen Schnellzugverkehrs. Dessen „Schnelligkeit“ hielt sich allerdings noch in Grenzen, denn es wurde lediglich eine Reisegeschwindigkeit von kaum mehr als 60 km/h erreicht. Als ab den 1890er-Jahren leistungsfähigere Dampfloks erschienen, wanderten die B VI langsam in untergeordnete Dienste ab. Erste wenige Ausmusterungen gab es ab 1895. Abschließend lässt sich von den B VI sagen: Sie waren unverwüsthliche, langlebige und gut bewährte Maschinen, von denen nicht wenige ein Dienstalter von über 50 Jahren erreichten.



22251 Dampflokomotive.

Vorbild: Oldtimer-Lokomotive Reihe B VI der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.). Betriebszustand um 1880.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungs-

abhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und ein Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detailliertes Fahrwerk mit Außenrahmen und Stephenson-Steuerung. Länge über Puffer ca. 16,3 cm.

- Verpackt in einer dekorativen Holzkassette.

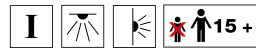
Passende Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 24884.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Innenbeleuchtung	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Betriebsgeräusch	x
Dampf ablassen	x
Sicherheitsventil	x



24884

22251

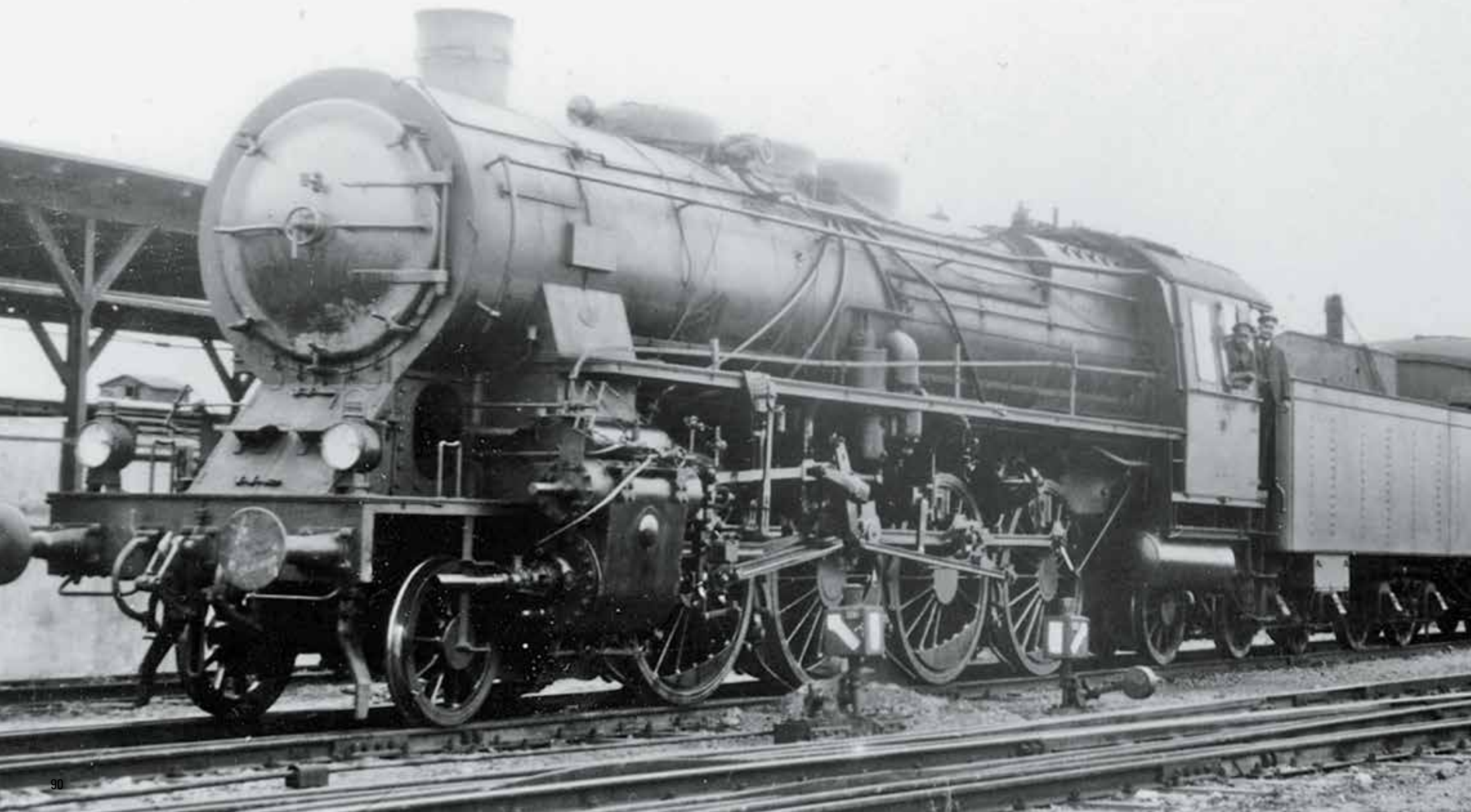


24884 Personenwagen-Set.

Vorbild: 5 unterschiedliche Wagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Betriebszustand um 1880. 1 Wagen 2. Klasse, 2 Wagen 3. Klasse, 1 Wagen 3. Klasse mit Postabteil und 1 Gepäckwagen.

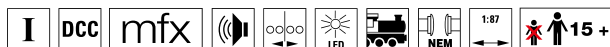
Modell: Die Sitzwagen verfügen über eine serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Der Gepäckwagen verfügt über zweifarbig beleuchtete Zugschlusslaternen. Alle Wagen in hoch detaillierter Ausführung mit Speichenrädern. Gesamtlänge über Puffer ca. 50 cm.

Die passende Lokomotive finden Sie unter Artikelnummer 22251.



Schleptender-Personenzuglokomotive P10

TRIX
H0



22238 Schleptender-Personenzuglokomotive.

Vorbild: Personenzug-Dampflokomotive der preußischen Gattung P10 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Ausführung ohne Windleitbleche und mit preußischem Tender 2'2'T 31,5 ohne Kohlekasten-Aufsatzbretter.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus

Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung kulissengeführt zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 26,3 cm.

Einmalige Serie.

Ein passendes Personenwagen-Set ist im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 42767 erhältlich. Ihr Fachhändler tauscht ihnen gerne gratis die Radsätze.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37939.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Luftpumpe	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Kohle schaufeln	x
Schüttelrost	x

VT 95.9 mit VB 142 (Schienenbus mit Beiwagen)

Schon in den 1930er-Jahren entstanden die ersten Schienen-Omnibusse aus dem Wunsch heraus, leichte und anspruchslose Fahrzeuge unter Verwendung von Teilen und Baugruppen aus dem Lastwagen- und Omnibusbau zu entwickeln. Bald nach Ende des Zweiten Weltkriegs erkannte die spätere Bundesbahn, dass nur durch den extensiven Einsatz solcher Schienenbusse der Betrieb auf vielen unwirtschaftlichen Nebenstrecken gegen die wachsende Konkurrenz auf der Straße aufrechtzuerhalten war. 1949 erhielt daher die Waggonfabrik Uerdingen den Auftrag, ein solches Fahrzeug zu entwickeln. Zwischen März und August 1950 konnten elf Prototypen in Betrieb genommen werden. Die Verwandtschaft mit Omnibussen war unverkennbar. Ein Radsatzstand von 4.500 mm, leichte Stoßpuffer

sowie eine Lkw-Anhängerkupplung waren charakteristische Merkmale. Den Antrieb auf einen Radsatz besorgte ein unterflur eingebauter Büssing-Motor mit 110 PS Leistung über ein mechanisches Sechsgang-Getriebe. Mit dem VT 95 912 (später VT 95 9112) folgte im November 1950 das letzte und vor allem richtungsweisende Vorserienfahrzeug. Mit einer Sondergenehmigung des Verkehrsministers konnte bei diesem Schienenbus der Radsatzstand auf 6.000 mm verlängert werden. Dank der Verlängerung des Wagenkastens war nun auch ein ausreichendes Platzangebot vorhanden. Nach gründlicher Erprobung entstand in den 1950er-Jahren eine ganze Familie von Schienenbussen. Eine erste Serie von 60 Einheiten der einmotorigen VT 95 rollte ab 1952 aus den Werkshallen. Der feste Radsatzstand von 6.000 mm war

geblieben, doch ansonsten gab es einige Änderungen. Die Frontpartie war nun korbbogenförmig gewölbt ausgestaltet und mit gewölbten Oberlichtern ausgestattet. Bei späteren Serien wurde auf die Oberlichter verzichtet. Dreiteilige Falttüren an den Wagenenden sorgten für einen schnellen Fahrgastwechsel. Bei den zugehörigen Beiwagen der Reihe VB 140 (erst ab Ende 1953 als VB 142 bezeichnet) hatte man den kurzen Radsatzstand von 4.500 mm beibehalten, die Form aber entsprechend den Triebwagen angepasst. Leichte Scharfenberg-Kupplungen übertrugen nun die Zug- und Stoßkräfte. Stoßfederbügel dienten dem elastischen Abfangen zarter Berührungen durch normale Puffer. Bis 1955 folgten der ersten Serie fünf weitere mit insgesamt 496 Schienenbussen, wobei mit dem Einbau von 130- bzw. später

150-PS-Motoren die Leistung kontinuierlich gesteigert werden konnte. Mit diesen Fahrzeugen löste die DB auf zahlreichen Nebenbahnen die Dampflok endgültig ab, denn nur durch die extrem wirtschaftliche Betriebsweise der Schienenbusse ließ sich auf vielen Linien überhaupt ein Betrieb aufrechterhalten. Ab Mitte der 1970er-Jahre schieden die einmotorigen Schienenbusse (ab 1968 Baureihe 795) in größerer Stückzahl aus. 1983 musste der 795 445 als letzter seinen Dienst quittieren. Zahlreiche 795 fanden im Ausland und natürlich auch bei Museumsbahnen in Deutschland ein neues Betätigungsfeld. Zum Museumsbestand der DB gehört der 795 240 (ex VT 95 9240).





22995 Schienenbus mit Beiwagen.

Vorbild: Schienenbus Triebwagen Baureihe VT 95.9 mit Beiwagen VB 140 der Deutschen Bundesbahn (DB). Erste Bauserie, in purpurroter Ursprungsfarbegebung, mit Oberlicht-Fenster über dem Führerstand. Auslieferungsbzw. Betriebszustand um 1952/53.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter am Motorwagen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzenlicht am Führerstand 2 und 1 des Motorwagens jeweils separat digital abschaltbar.

Am Beiwagen leuchten zwei rote Schlusslichter je nach Position des Motorwagens. Spitzenlicht, Schlusslicht und Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED), digital gemeinsam schaltbar. Zwischen den Fahrzeug-Einheiten Strom führende Kupplungsdeichsel mit Kulissenführung. Eine zusätzliche stromlose Kuppelstange liegt für den Einsatz in einer Mehrfachtraktion bei. Bei einer maximal 4-teiligen Einheit (2 Doppel-Einheiten) kann über einen Schalter jeweils das rote Schlusslicht am Beiwagen abgeschaltet werden. Wagen-Führerstände und Inneneinrichtung im Motorwagen und Beiwagen erlauben einen freien Durchblick. Ansteckbare Bremsschläuche liegen separat bei. Länge der zweiteiligen Garnitur 28,2 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Mit umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Spitzensignal am Motorwagen je Seite separat digital abschaltbar.**
- **Rote Schlusslichter leuchten am Beiwagen je nach Position des Motorwagens.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39950.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Türenschießen	x





Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 41

BR 41 Altbaukessel DB.

Die schnellfahrende Güterzuglok der Baureihe 41 gehört zu den späten Entwicklungen im Einheitslokprogramm der Deutschen Reichsbahn (DRG). Verschiedenen Baugruppen waren identisch mit den etwa gleichzeitig entwickelten Baureihen 06 und 45. Gemeinsam mit

ihnen war auch die konstruktive Besonderheit der Baureihe 41: Ihre Radsatzfahrmasse konnte ebenfalls wahlweise auf 18 t oder 20 t eingestellt werden, um einen freizügigeren Einsatz zu gewährleisten. Das Fahrwerk war eine Neuentwicklung, der Kesseltyp hingegen der gleiche wie bei der Baureihe 03. Nur musste bei den Loks wegen des höheren Kesseldrucks von 20 bar

der Kesselbaustoff St47K verwendet werden. Bereits 1936 lieferte die Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopf, die beiden Prototypen 41 001 und 002, welche zunächst ausgiebig erprobt wurden. Ihnen folgten ab 1938 mit einigen konstruktiven Änderungen 364 Serienmaschinen, die von nahezu allen deutschen Lokomotivfabriken bis 1941 geliefert wurden. 70 weitere,

schon bestellte Loks stornierte die DRG wegen des Zweiten Weltkriegs zugunsten der Übergangskriegs- und Kriegslokomotiven. Wie bei anderen Maschinen zeigte auch der St47K-Kessel der BR 41 nach wenigen Jahren Ermüdungserscheinungen, da der Kesselbaustoff nicht alterungsbeständig war und schweißbrüchig wurde. Daher wurde ab Herbst 1941 zunächst der



22376 Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 41 mit Schlepptender. Altbau-Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Wagner-Windleitblechen, Altbau-Kessel, Einheitskastentender 2'2'T34, Reichsbahn-Laternen, ohne Indusi und mit Puffertellerwarnanstrich. Betriebsnummer 41 255. Betriebszustand um 1951.

Modell: Mit 21-poliger Digital-Schnittstelle. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingrichtet für

Rauchsatz 7226. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer ca. 27,5 cm.

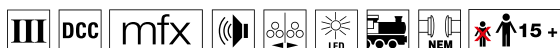
- Neukonstruktion der Baureihe 41 in der Altbau-Version.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.
- Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.
- Mit Wagner-Windleitblechen.
- Andere Betriebsnummer als bei 22375.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37924.

Kesseldruck auf 16 bar reduziert. Ferner beschaffte die DRG 1943/44 insgesamt 40 Ersatzkessel, gefertigt aus dem deutlich beständigeren Kesselbaustoff St34. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 220 Loks bei der DB und 124 bei der Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR. Da beide Staatsbahnen auf die Baureihe 41 nicht verzichten konnten, wurden zahlreiche Maschinen

mit neuen Kesseln versehen. Bei der DB wurden 102 Maschinen umgebaut, sie erhielten geschweißte Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer, 40 Maschinen überdies eine Ölhauptfeuerung. Bei den nicht umgebauten Maschinen konnten durch die Beibehaltung des gesenkten Kesseldrucks die Kesselschäden in Grenzen gehalten und mit zwischenzeitlich deut-

lich verbesserten Schweißtechniken auch weitgehend behoben werden. Die Altbaukessel-41er wurden größtenteils in den 1960er-Jahren ausgemustert und nur wenige Loks erlebten 1968 noch die EDV-gerechte Umzeichnung in die Baureihe 041. Als letzte Maschinen wurden im September 1970 die 041 253 und 334 beim Bw Köln-Eifeltor abgestellt und am 27. November 1970 ausgemustert.



22375 Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 41 mit Schlepptender. Altbau-Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Witte-Windleitblechen, Altbau-Kessel, Einheitskastentender 2'2'T34, DB-Reflexglaslampen, einseitigem Indusi und Puffertellerwarnanstrich. Betriebsnummer 41 178. Betriebszustand um 1965.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 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). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer ca. 27,5 cm.

- **Neukonstruktion der Baureihe 41 in der Altbau-Version.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.**
- **Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.**

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37923.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Glocke	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Luftpumpe/Kompressor	x
Kohle schaufeln	x
Schüttelrost	x
Injektor	x

Dampflokomotive Baureihe 42.90



22429 Dampflokomotive.

Vorbild: Güterzuglokomotive Baureihe 42.90 Franco-Crosti der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Wagner-Windleitblechen. Betriebszustand um 1955.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtung. 5 Achsen

angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrgestell. Beleuchtungen mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer ca. 26,7 cm.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39162.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Lichtfunktion	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Rangierpfeif	x
Rangier-Doppel-A-Licht	x
Wasserpumpe	x
Kohle schaufeln	x
Dampf ablassen	x
Schüttelrost	x

Dampflokomotive Baureihe 89.70-75

TRIX
HO



22241 Dampflokomotive.

Vorbild: Dampflokomotive Baureihe 89.70-75 der Deutschen Bundesbahn (DB). Frühere preußische Nebenbahnlokomotive T 3. Betriebszustand Anfang 1950er-Jahre.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Detail-

liertes Fahrwerk. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Viele separat angesetzte Details. Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer ca. 9,9 cm.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Dampflokom-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Luftpumpe	x
Kohle schaufeln	x
Schüttelrost	x
Injektor	x

Dampflokomotive Baureihe 64



22242 Dampflokomotive.

Vorbild: Dampflokomotive Baureihe 64 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1967.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in

Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Brems-schlauch-Attrappen und Kolbenstangenschutzrohre beiliegend.

Länge über Puffer ca. 14,3 cm.

- **Erstmalig im Trix H0-Sortiment.**

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Luftpumpe	x
Schüttelrost	x
Kohle schaufeln	x

Tenderlokomotive Baureihe 80



22243 Tenderlokomotive.

Vorbild: Tenderlokomotive Baureihe 80 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1958.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wech-

selndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Viele separat angesetzte Details. Länge über Puffer ca. 11,1 cm.

- **Erstmalig im Trix H0-Sortiment.**

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37046.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Telex-Kupplung vorn	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Telex-Kupplung hinten	x
Bremsquietschen aus	x
Kohle schaufeln	x
Rangierpfeif	x
Direktsteuerung	x
Dampf ablassen	x
Schüttelrost	x
Rangier-Doppel-A-Licht	x

Elektrolokomotive Baureihe E 44



22442 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe E 44 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1958.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungs-

abhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).

Länge über Puffer ca. 17,5 cm.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37442.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Bahnhofsansage	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Rangierpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Kompressor	x
Druckluft ablassen	x
Schaffnerpfeif	x

Güterwagen-Set

TRIX
H0



24022 Güterwagen-Set.

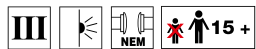
Vorbild: Ein Rungenwagen SSw 07, ein Bierkühlwagen der Brauerei Hackerbräu München, ein Einheitsleichtkesselwagen der Vereinigten Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG) und ein gedeckter Güterwagen Hbs-61 / Glimms eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB), Epoche III.

Modell: Rungenwagen ohne Bremserhaus beladen mit einer Schiffsschraube. Kühlwagen eingestellt bei „Hackerbräu München“. Einheitskesselwagen mit Bremserbühne. Gedeckter Güterwagen ohne Bremserbühne. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.
Gesamtlänge über Puffer ca. 65,4 cm.

• Zum Jubiläum 825 Jahre Hamburger Hafen.

Einmalige Serie.

Güterwagen



24036 Güterwagen.

Vorbild: Kühlwagen Bauart Tnfhs 38 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Epoche III.

Modell: Kühlwagen mit serienmäßig eingebautem, rotem Schlusslicht für Analog- und Digitalbetrieb. Beidseitige Kurzkupplung im NEM-Kupplungsschacht. Länge über Puffer ca. 13,9 cm.



Diesellokomotive Baureihe 132

TRIX
H0



22428 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Baureihe 132 „Ludmilla“ der Deutschen Reichsbahn (DR). Betriebszustand um 1989.

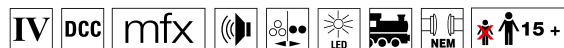
Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. 4 Achsen angetrieben. Haft-

reifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED).
Länge über Puffer ca. 23,9 cm.

- „Wende-Lok“ aus 1989: erster Zug mit Botschaftsflüchtlingen von Prag über Reichenbach und Plauen nach Hof.
- Umfangreiche Geräuschfunktionen.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Signalhorn hoch	x
Bahnhofsansage	x
Signalhorn tief	x
Schaffnerpfeif	x
Schienenstoß	x
Sanden	x
Ankuppelgeräusch	x

Diesellokomotive Baureihe 218



22918 Diesellokomotive.

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

Einsatz: Personen- und Güterzüge.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Alle

Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Detaillierte Pufferbohle. Länge über Puffer 18,9 cm.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Bahnhofsansage	x
Spitzensignal vorne aus	x
Schaffnerpfeif	x
Schienenstoß	x

Elektrolokomotive Baureihe 110.3

TRIX
H0



22825 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 110.3 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schnellfahrlokomotive mit aerodynamischer Front, mit der sogenannten „Bügelfalte“. Betriebszustand um 1985.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen

angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer ca. 18,9 cm.

Die passenden Personenwagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 43912, 43923, 43924, 43932 und 43960.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Bahnhofsansage	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Kompressor	x
Druckluft ablassen	x



43932

43924

43923

43912

43960

22825

Ozeanblau/Beige – Die Farben der 1970er- und 1980er-Jahre

Anfang der 1970er-Jahre beschloss der neue DB-Vorstand, ein neues Farbkonzept für Lokomotiven und Reisezugwagen einzuführen. Da ein Einsatzende der Dampfloks kurz bevorstand, sprach auch nichts dagegen, die obere Hälfte von Lok- und/oder Wagenkasten in einem hellen Farbton zu lackieren. Dabei gab der DB-Vorstand dem DB-Designcenter folgende Vorgaben für das neue Farbkonzept mit auf den Weg: edles Aussehen, Geschlossenheit des Zugbildes inklusive der Lok sowie geringe Verschmutzung der Seitenwände durch Bremsstaub. Das Design-Center definierte weitere wichtige Bedingungen wie die Aufhellung der Lokfronten zur besseren Erkennbarkeit, Aspekte der Wirtschaftlichkeit

wie Anstrich- und Pflegekosten sowie Dauerhaftigkeit und Aufwand für die Fahrzeugreinigung. Als edles Reisen galt damals der TEE- und IC-Verkehr mit seinen äußerlich überaus ansprechenden purpurrot-beigen Fahrzeugen. Daher wurde das neue Farbkonzept daran angelehnt, aber so abgewandelt, dass zwar eine Ähnlichkeit aber keine Verwechslungsgefahr bestand. Schon im Frühjahr 1974 stellte man mit den Diesellokomotiven 218 217 und 218 218 das neue Farbkonzept der Öffentlichkeit vor. Die Maschinen besaßen eine beige Grundierung und als Kontrastfarbe „Purpurrot“ (RAL 3004) bzw. „Ozeanblau“ (RAL 5020) an Fensterband, Dach und Rahmenzierlinie. Die Kombination „Ozeanblau/

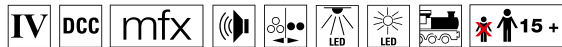
Beige“ sollte im allgemeinen Reiseverkehr Verwendung finden, während TEE- und IC Züge die Farbkombination „Purpurrot/Beige“ behalten durften. Immerhin hatte man bei diesen Farb-Prototypen noch die Form der Loks berücksichtigt und ihnen eine durchaus ansprechende Lackierung mit dunklem Rahmen sowie einem dickeren dunklen Zierstreifen (ähnlich denen der 103) an jeder Lokfront verpasst, der bis zu den Führerstandstüren reichte. Bei einer einfach ausgeführten Farbaufteilung wie zum Beispiel bei der Baureihe 111 hätten die vorhandenen Lüfter an den Seiten sonst alle zu einem Teil ozeanblau lackiert werden müssen. Immerhin versuchte die DB, bei den neu auszuliefernden Triebwagen der

Baureihen 472, 627 und 628 die Farbgebung der Form anzupassen. Auch bei den Dieselloks der Baureihen 211, 212, 213, 290, 291, 360 und 361 gelang dies ganz gut. Erhebliche optische Einbußen ergaben sich jedoch für alle Einheits-Elloks, die Altbau-Elloks der Baureihen 118, 144 und 194, die Dieselloks der Baureihen 220 und 221 sowie die Triebwagen der Baureihen 427, 430, 456, 624 und 634. Trotz aller Kritik wurde das neue Farbkonzept zwölf Jahre lang konsequent eingehalten. Die wenigen verbliebenen Zeugen des ozeanblau/beigen Farbkonzeptes genießen heute Kultstatus.





Schienenbus-Motorwagen Baureihe VT 54



22954 Schienenbus Jägermeister.

Vorbild: Schienenbus-Motorwagen Baureihe VT 54 der Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft mbH. Ausführung mit Werbebeschriftung der Firma Jägermeister, Zustand um das Jahr 1970.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Inneneinrichtung. Spitzensignal sowie Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Spitzensignal und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Länge über Puffer 16 cm.

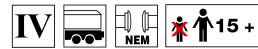
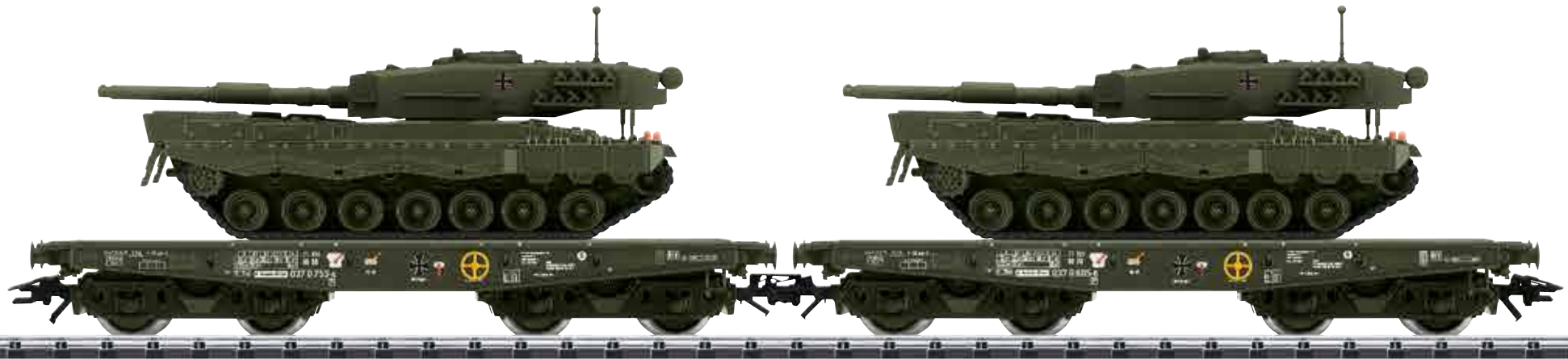
- **Gehäuse weitgehend aus Metall.**
- **Eingebaute Innenbeleuchtung mit warmweißen LED.**

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Spitzensignal hinten aus	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalton	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Glocke	x
Türenschießen	x
Schaffnerpfeif	x

Güterwagen-Set

TRIX
H0

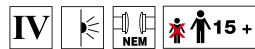


24021 Güterwagen-Set.

Vorbild: 2 Schwerlastwagen Rlmpps 650 der Deutschen Bundeswehr, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB), beladen mit je einem Panzerfahrzeug „Leopard 2“ der Deutschen Bundeswehr. Betriebszustand um 1977.

Modell: 2 Schwerlastwagen beladen mit je einem Panzerfahrzeug „Leopard 2“.
Gesamtlänge über Puffer ca. 24,8 cm.

Güterwagen



24035 Güterwagen.

Vorbild: Kühlwagen Bauart Ibdlps 383 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1979.

Modell: Kühlwagen mit serienmäßig eingebautem, rotem Schlusslicht für Analog- und Digitalbetrieb. Beidseitige Kurzkupplung im NEM-Kupplungsschacht. Länge über Puffer ca. 13,9 cm.

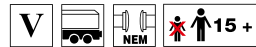


24039 Güterwagen.

Vorbild: Güterwagen Eaos 106 der Deutschen Bahn AG, DB Cargo (DB AG). Betriebszustand Epoche V.

Modell: Eaos mit serienmäßig eingebautem, rotem Schlusslicht für Analog- und Digitalbetrieb. Beladen mit

echter Kohle in maßstäblicher Körnung. Wagenkasten mit authentischen Gebrauchsspuren. Länge über Puffer ca. 16,1 cm.



24118 Güterwagen.

Vorbild: Schwerlastwagen Bauart Rlmmps 651 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Betriebszustand um 2006.

Modell: Schwerlastwagen beladen mit einer Bomag BW213 Straßenwalze der NZG-Modelle GmbH. Haltekeile zur Befestigung liegen bei.
Länge über Puffer ca. 12,4 cm.

- Limitierte Serie.
- Bomag BW213 Straßenwalze der NZG-Modelle GmbH als Beladung.
- Schwerlastwagen und Straßenwalze weitgehend aus Metall.

Einmalige, limitierte Serie.

Personen- und Gütertransport



22377 Diesel-Triebzug „LINT“.

Vorbild: Nahverkehrs-Diesellokomotive LINT 41 der Bayerischen Regiobahn BRB. Ausführung als „Puppenkistenzug“.

Einsatz: Nahverkehr im Großraum Augsburg und Ingolstadt.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschkombinationen. Geregelter Hochleistungs-

antrieb. Hochleistungsmotor und Schwungmasse im Jakobs-Drehgestell angeordnet. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Spitzensignal und Innenbeleuchtungen mit wartungs-

freien warmweißen LED. Zugzielanzeige vorbildgerecht mit gelben LED. Spitzensignal, Zugzielanzeige und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detaillierte Ausführung von Fahrwerk und Aufbau, freier



24117 Güterwagen-Set.

Vorbild: 2 vierachsige Niederbordwagen Bauart Res der Firma On Rail GmbH, Mettmann (registriert in Deutschland).

Modell: Drehgestelle Bauart Y 25 geschweißt. Viele angesetzte Einzelheiten. Wagen mit Schotter-Nachbildung beladen. Unterschiedliche Betriebsnummern. Zwei-Wege-Bagger von NZG Modell GmbH in Metallausführung als Beilage. Länge über Puffer je Wagen 22,9 cm.



Einmalige, limitierte Serie.



Digital Funktionen	DCC
Innenbeleuchtung	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalton	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Bahnhofsansage	x
Spitzensignal vorne aus	x
Türenschießen	x
Schaffnerpfeif	x

Durchblick, Inneneinrichtung, geschlossener Faltenbalg und Kulissenführung am Jakobs-Drehgestell zwischen den Fahrzeughälften. An den Enden Darstellung der Mittelpufferkupplungen.
Gesamtlänge 48,1 cm.

• **Besondere Ausführung mit Motiven der Augsburger Puppenkiste.**

Einmalige Serie.



Nahverkehrs-Dieseltriebwagen Baureihe 648.2



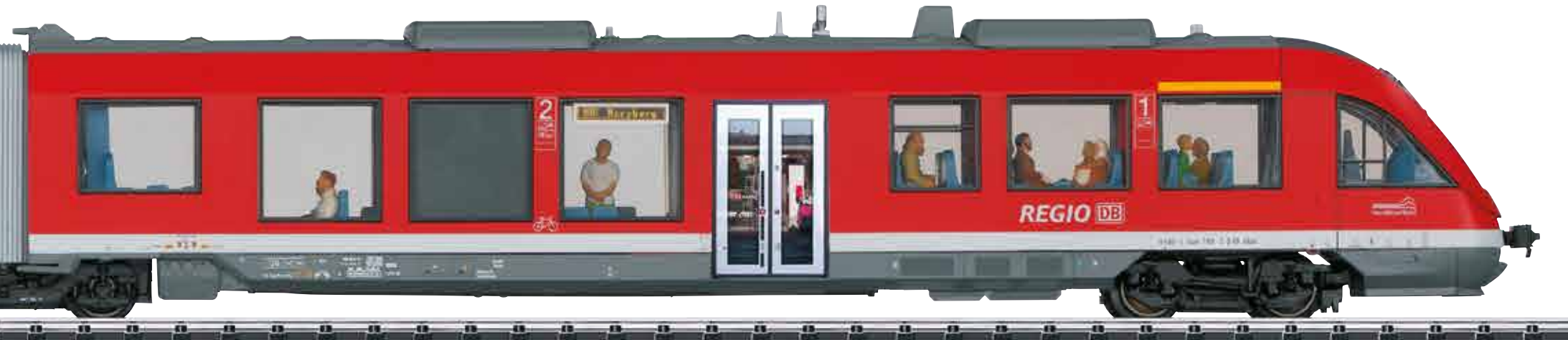
22930 Nahverkehrs-Dieseltriebwagen.

Vorbild: Nahverkehrs-Dieseltriebwagen Baureihe 648.2 (LINT 41) der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung mit Tiefeinstiegen. Betriebszustand 2011.

Modell: Mit vier eingebauten Displays, die im Digitalbetrieb die Türen darstellen bzw. typische Ein- und Ausstiegsszenen abspielen können. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb im Jakobs-Drehgestell angeordnet. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig

eingebaute Innenbeleuchtung. Spitzensignal und Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Zugzielanzeige vorbildgerecht mit gelben LED. Spitzensignal, Zugzielanzeige, Innenbeleuchtung und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detaillierte Ausführung von Fahrwerk





und Aufbau, freier Durchblick, Inneneinrichtung mit 29 stehenden bzw. sitzenden Figuren, geschlossener Faltenbalg und Kulissenführung am Jakobs-Drehgestell zwischen den Fahrzeughälften. An den Enden Darstellung der Mittelpufferkupplungen.
Gesamtlänge 48,1 cm.

- **4 eingebaute Displays.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Inneneinrichtung mit 29 sitzenden bzw. stehenden Figuren.**
- **mfx-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Beleuchtete Zugzielanzeigen.**

Einmalige Serie.



Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Türen rechts vorne	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Türen rechts hinten	x
Direktsteuerung	x
Türen links vorne	x
Innenbeleuchtung	x
Türen links hinten	x
Bahnhofsansage	x
Bremsenquietschen aus	x
Signalhorn	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Lichtfunktion	x

Elektrolokomotive Baureihe 189

Für schwere Zugleistungen in ganz Europa ist die von Siemens Transportation System (TS) in München entwickelte Vierstromlok ES 64 (EuroSprinter mit 6,4 Megawatt Dauerleistung) vorgesehen und bereits im Einsatz. Sie kann unter Wechselstromsystemen mit 15 KV/16,7 Hz in Deutschland, Österreich, Schweiz, Schweden und Norwegen und mit 25 KV/16,7 Hz in Dänemark, Luxemburg, Nordfrankreich und Ungarn verkehren. Ihr

Einsatzgebiet im Gleichstrombereich mit 3 KV erstreckt sich auf Belgien, Italien und Polen. Mit 1,5 KV auf die Niederlande und Südfrankreich. Sie ist ebenfalls bei den sogenannten Mischsystemen in der Slowakei und Tschechien einsetzbar. DB Cargo hat 100 Exemplare als Baureihe 189 in Auftrag gegeben (Lieferzeit 2003 bis 2005). Die mit 2 Drehgestellen (Achsfolge Bo´Bo´) ausgestattete Lok hat ein Gesamtgewicht von 87 Tonnen,

eine Länge über Puffer von 19,58 m und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Optisch lehnt sie sich an die modernen DB E-Loks mit ihrer markanten Kopfform an. Die gesickten Lokwände dienen einerseits der Gewichtsreduzierung, geben der Lok aber auch ein markantes Aussehen im Seitenwandbereich. Neben den erforderlichen vier Pantographen der Bauart SBS 2T, befinden sich auf dem Dach AC-Hauptschalter,

Systemwahlschalter und Überspannungsableiter. Die Auslagerung dieser Komponenten war erforderlich, um im Maschinenraum zusätzlichen Platz für Gleichspannungskomponenten und Zugsicherungssysteme, letztere je nach Land unterschiedlich, zu gewinnen.



22378 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mehrsystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern. Aktueller Betriebszustand.

Einsatz: Grenzüberschreitende, schnelle Güterzüge.

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien

warmweißen bzw. roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 22,5 cm.

- Motor zentral eingebaut.
- Erstmals bei Trix H0.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39860.

Elektrolokomotive Baureihe 152

TRIX
H0



22398 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 152 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Aktueller Betriebszustand.

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. 4 Achsen

über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen bzw.

roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 22,5 cm.

Einmalige Serie.

Rangierlokomotive V60 608



22623 Diesellokomotive.

Vorbild: Rangierlokomotive V60 608 der Firma Max Bögl.

Modell: Fahrgestell und Aufbauteile aus Metall-druckguss. Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen, geregelttem Hochleistungsantrieb und Telex-Kupplungen. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bühnengeländer aus Metall. Länge über Puffer 12 cm.

- Metallausführung.
- Umfangreiche Geräuschfunktionen.
- Doppel-A-Licht schaltbar.

Dieses Modell erscheint 2014 als einmalige Serie und ist exklusiv in den VEDES-Fachgeschäften erhältlich, solange der Vorrat reicht.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 47087, 47042, 46318 (ihr VEDES-Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die Radsätze).

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Telex-Kupplung vorn	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Telex-Kupplung hinten	x
Direktsteuerung	x
Spitzensignal hinten aus	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal vorne aus	x
Rangier-Doppel-A-Licht	x



NOHAB-Lokomotiven

Basis der auch als „Rundnasen“, „Kartoffelkäfer“ oder „Bulldogs“ bezeichneten NOHAB-Maschinen waren die berühmten US-amerikanischen F7/FP7-Dieselloks der Electro-Motive Division (EMD von General Motors, GM). Doch das direkte Vorbild der NOHAB's stammt nicht aus Amerika sondern aus Australien, da hier ein eher europäisches Lichtraumprofil vorherrschte und vom australischen Lizenznehmer auch eine sechssachsige Zweirichtungsvariante produziert wurde. Daraus entstand dann Anfang der 1950er-Jahre bei GM/EMD die europäische Lizenzvariante AA16. Ihr Kastenaufbau ruhte auf zwei dreiachsigen Flexicoil-Drehgestellen mit Antrieb auf allen Radsätzen oder nur auf jeweils den beiden Endradsätzen. Die Leistungsübertragung erfolgte durch den bewährten GM-Antriebsstrang mit Gleichstromkraftübertragung, wobei der an den Dieselmotor angeflanschte Hauptgenerator die Tatzlagerfahrmotoren

der Antriebsradsätze speiste. Der langsam laufende, wassergekühlte Zweitakt-Dieselmotor des Typs GM 567 war in acht Fahrstufen regelbar. Letztendlich entsprach die eher archaische Dieselelektrik – basierend auf den GM-Großserienmodellen der 1930er- und 1940er-Jahre – nicht mehr dem neuesten Stand der Technik, hatte sich aber zwischenzeitlich bei Tausenden von Loks bewährt. Europäische Lizenznehmer des Typs AA16 waren zunächst die schwedische Firma „Nydqvist och Holm Aktiebolag“ (NOHAB) und später auch die belgische Société Anglo-France-Belge (AFB) als Unterlizenznehmer von NOHAB. Erstbesteller der NOHAB-„Rundnasen“ waren 1952 die Dänischen Staatsbahnen (DSB), welche zwischen 1954 und 1965 als leistungsstärkere Variante die MY 1101-1154 und als leichtere und schwächer motorisierte Baureihe die MX 1001-1045 in Dienst stellten. Ab 1954 erprobten die Norwegischen

Staatsbahnen NSB ausgiebig die NOHAB-Vorführlokomotive und übernahmen sie 1957 als Di 3.602 in ihren Bestand. Gleichzeitig erfolgte die Bestellung weiterer NOHAB's, welche zwischen 1957 und 1960 als Di 3.603-623 und Di 3b.641-643 eingereiht wurden. Anfang der 1960er-Jahre streckte NOHAB seine Fühler nach Ungarn aus. Die Ungarischen Staatsbahnen (MAV) bestellten nach Vorführfahrten der Di 3.623 insgesamt 20 baugleiche Maschinen, welche in zwei Baulosen als M61.001-020 in den Jahren 1963/64 nach Ungarn geliefert wurden. 1954 bestellten die Belgischen Staatseisenbahnen (SNCB) beim belgischen Unterlizenznehmer AFB insgesamt 40 „NOHAB's“, welche zwischen 1955 und 1957 in drei Bauarten das Licht der Welt erblickten: Baureihe 202 (1.720 PS, 120 km/h, mit Dampfheizung), BR 203 (1.720 PS, 120 km/h, ohne Dampfheizung), BR 204

(1.900 PS, 140 km/h, mit Dampfheizung). Ab 1. Januar 1973 änderten sich die Baureihenbezeichnungen in 52, 53 und 54. Da die Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL) dringend leistungsstarke Streckendieselloks benötigten, wurde vier der ursprünglich für Belgien vorgesehenen Maschinen im April 1955 als 1601-1604 an die CFL übergeben und vier weitere Loks für die SNCB nachbestellt. Die letzten Planeinsätze der „Rundnasen“ bei den vorgenannten Staatsbahnen endeten 2001, einige blieben jedoch als betriebsfähige Museumsfahrzeuge erhalten. Ein Teil der skandinavischen NOHAB's konnte veräußert werden und begann eine zweite Karriere bei privaten Verkehrsunternehmen. Auf diesem Weg gelangten ein paar dänische MY sogar nach Deutschland, wo sie mit etwas Glück noch heute gesichtet werden können.



22672 – Seite 122



22673 – Seite 123



22670 – Seite 129



22671 – Seite 130

Belgien



22672 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Serie 204 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). NOHAB-Mehrweckmaschine in grüner Farbgebung der Epoche III.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 digital separat schaltbar. Führerstandsbeleuchtung an Lokseite 1 und 2 digital separat schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und

roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall.
Länge über Puffer ca. 21,7 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Digital-Decoder mfx/DCC.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Zahlreiche Lichtfunktionen separat digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden.**

Das passende Wagen-Set finden Sie unter der Artikelnummer 43544 im Märklin H0-Sortiment.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Rangierpfeif	x
Rangiergang	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Führerstandsbeleuchtung	x



43544

22672

Luxemburg

TRIX
HO



22673 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Serie 1600 der Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL). NOHAB-Mehrzweckmaschine in weinroter Farbgebung der Epoche III.

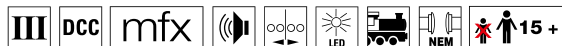
Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat schaltbar. Führerstandsbeleuchtung an Lokseite 1 und 2 jeweils digital separat schaltbar. Beleuchtung mit

wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Länge über Puffer 21,7 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Digital-Decoder mfx/DCC.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Zahlreiche Lichtfunktionen separat digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden.**

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Rangierpfeif	x
Rangiergang	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Führerstandsbeleuchtung	x

Frankreich



22167 Tenderlokomotive.

Vorbild: Güterzug-Tenderdampflokomotive Serie 050 TA (ex Baureihe 94.5) der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Grüne Grundfarbgebung mit schwarzer Rauchkammer. Ohne Vorwärmer und ohne Schornsteinaufsatz. Betriebsnummer 050 TA 23.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingrichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

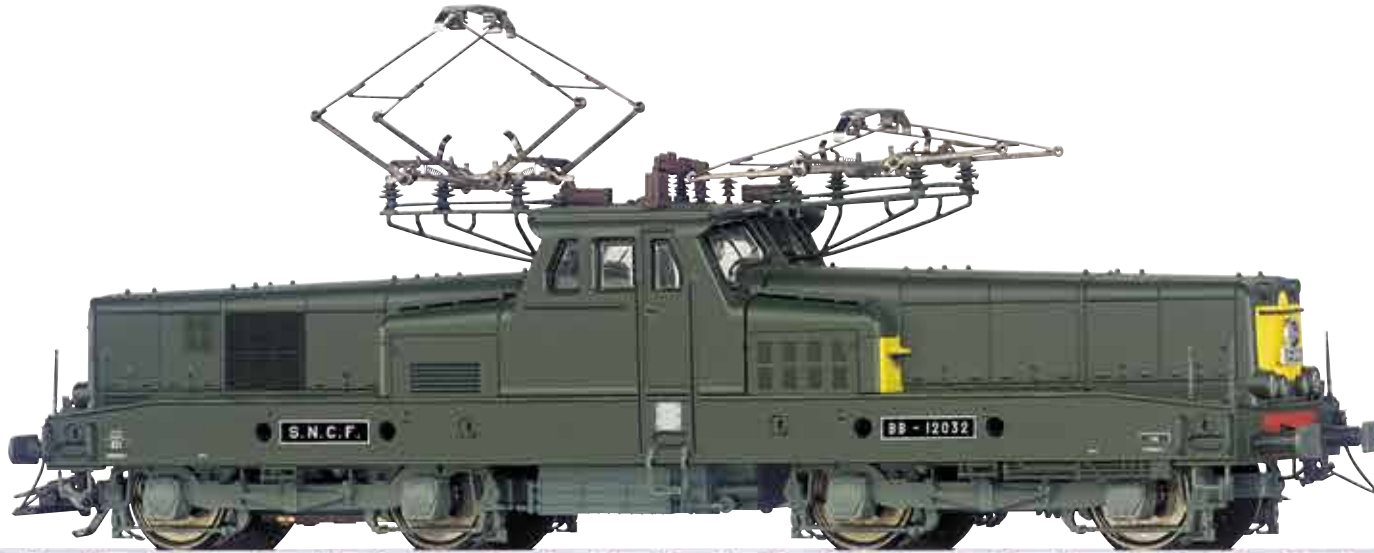
Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kolbenstangenschutzrohre und Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,6 cm.

- **Vorbildgerechte konstruktive Änderungen.**
- **Ohne Vorwärmer und Schornsteinaufsatz.**
- **Rundes Führerhausdach.**
- **Mit Brettern am Kohlenkasten.**
- **Besonders filigrane Konstruktion mit vielen angesetzten Details.**
- **Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen schaltbar.**

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37167.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Luftpumpe	x
Kohle schaufeln	x
Schüttelrost	x
Injektor	x
Ankuppelgeräusch	x
Rangier-Doppel-A-Licht	x

SNCF® ist ein eingetragenes Markenzeichen der SNCF. Alle Wiedergaberechte vorbehalten.



22336 Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie BB 12 000 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Zustand Epoche IV/V.

Modell: Digital-Decoder mit Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes

Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Bremsschläuche und Kupplungsnachbildungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer ca. 17,5 cm.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Signalton 1	x
Direktsteuerung	x
Signalton 2	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Spitzensignal Lokseite 1	x

SNCF® ist ein eingetragenes Markenzeichen der SNCF. Alle Wiedergaberechte vorbehalten.

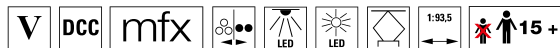
„175 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden“

Zwischen Amsterdam und Haarlem ging am 20. September 1839 die erste Eisenbahnlinie der Niederlande feierlich in Betrieb. Für die Fahrt über die rund 15 km lange Strecke benötigte die Dampflok „De Arend“ 25 Minuten. Viel Anklang fand das neue Beförderungsmittel bei den Holländern zunächst nicht, denn die Geschwindigkeit der Züge war viel zu hoch und sie machten außerdem noch einen furchtbaren Lärm. Viele Menschen hielten diese Neuerung nicht für notwendig und fürchteten ihre Gefahren. Und diese Gefahr war durchaus real, denn kurze Zeit später zerknallte in der Nähe von Gent der Dampfkessel eines abfahrenden Zuges. Insgesamt bestand anfangs eine große Skepsis gegenüber der Bahn und schließlich hatte der Transport von Gütern auf dem Wasserweg bis dahin doch sehr gut funktioniert. Aber auch in den Niederlanden trat die Eisenbahn trotz aller anfänglichen Bedenken bald ihren Siegeszug an. Von Haarlem ging es zügig weiter nach Rotterdam und ab 1843 befand sich die zweite wichtige Bahnlinie von Amsterdam nach Utrecht im Bau. Schnell gingen in den darauffolgenden Jahren weitere Strecken unter der Regie von verschiedenen Eisenbahngesellschaften in Betrieb. Für die ab 1870 richtig einsetzende Industrialisierung bildete das Schienennetz eine wichtige Voraussetzung. Rohstoffe, Güter und auch Arbeiter mussten nun transportiert werden. Das Schienen-

netz war jedoch recht einseitig und ungleichmäßig ausgerichtet. Vor allem die südlichen und die nördlichen Provinzen besaßen überhaupt keine Bahnbindung und waren somit noch nicht erschlossen. Um dies zu ändern, wurde am 26. September 1863 in Den Haag die Niederländische Staatsbahn gegründet, welche schon bald zahlreiche neue Strecken in Betrieb nahm und später sogar meistens verlängerte. Auch in den Niederlanden entwickelte sich so die Eisenbahn bis 1900 zum wichtigsten Verkehrsmittel. 1917 gründete die Niederländische Staatsbahn zusammen mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft eine gemeinsame Betriebsgesellschaft. Zum 1. Januar 1938 fusionierten die beiden Bahngesellschaften und firmierten dann unter dem Namen N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS). Zwar wurden ab den 1930er-Jahren diverse Strecken stillgelegt, insbesondere unwirtschaftliche Kleinbahnen, doch im Großen und Ganzen besitzt Holland noch heute ein umfangreiches und zwischenzeitlich modernisiertes Schienennetz. Rund 75 % des niederländischen Streckennetzes sind elektrifiziert, mit Ausnahme HSL Zuid und der Betuweroute mit 1,5 kV Gleichspannung. Die NS sind 1993 wie die Deutsche Bahn AG jeweils in eine rechtlich unabhängige Aktiengesellschaft (in Staatsbesitz) umgewandelt worden. 2003 verkaufte die NS ihre Güterverkehrsparke an die DB und betreibt

inzwischen nur noch Personennah- und -fernverkehr auf der Schiene. Taktverkehr ist bei den NS schon lange üblich und ein bis zwei Züge pro Stunde verbinden regelmäßig alle größeren Städte des Landes. Bis zu zwölf

Züge pro Stunde verkehren sogar zwischen den vier größten Städten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht. Trix gratuliert den Niederlanden zu „175 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden“.



22262 Elektro-Triebzug.

Vorbild: Vierteiliger Elektro-Triebzug der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Serie ELD4 „Koploper“ als Intercity Triebzug ICM-4, mit der Betriebsnummer 4237 und dem Zugziel „Amersfoort“. 1 Motorwagen als Endwagen mBdk 2. Klasse, 1 Mittelwagen mB 2. Klasse, 1 Mittelwagen A 1. Klasse, 1 Steuerwagen als Endwagen sBfk 2. Klasse.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschkfunktionen. 4-teilige Ausführung. Fahrgestell beim motorisierten Endwagen aus Druckguss. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. 2 Achsen in einem Drehgestell angetrieben. Haftreifen. Führerstände in den beiden Endwagen mit Inneneinrichtung. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf. Spezial-Kurzkupplungen mit Kulissenführung. Serienmäßig eingebaute Innenbe-

leuchtung. Inneneinrichtung auf den jeweiligen Wagentyp abgestimmt. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter sowie Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Endwagenseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Spitzensignal mit vorbildgerechten leicht gelben und roten Leuchtdioden (LED). Innenbeleuchtungen mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Detaillierte Ausführung von Fahrwerk und Aufbau. An den Endwagen Darstellung der „Scharfenberg“-Kupplung mit Abdeckung. Für Doppeltraktion liegt eine zusätzliche starre Kupplungsverbindung bei. Im Serienzustand Ausführung der Endwagen mit geschlossenen Übergangstüren. Darstellung der an einem Endwagen zur Seite geschobenen Schwenktüren mit Faltenbalg ist mit beigelegtem Einsteckteil möglich. Gesamtlänge des Zuges ca. 114,8 cm.

- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Digital-Decoder mit DCC und mfx Format und umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen.**

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37423.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Innenbeleuchtung	x
Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Bahnhofsansage – NL	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Türenschießen	x
Schaffnerpiff	x
Schienenstoß	x
Betriebsgeräusch	x



Koploper.

Zur Modernisierung des schnellen Personenverkehrs benötigten die Niederländischen Staatsbahnen Mitte der 1970er-Jahre neues Material. In dem dicht besiedelten Land sind flexibel einsetzbare Züge notwendig um den Verkehr in den Ballungszentren zu bewältigen. Somit wurden ab 1977-1994 insgesamt 144 Triebwagen, die Familie der Koploper, in Dienst gestellt, die an Haltepunkten schnell und leicht zu trennen und zu kuppeln sind. Wichtig erschien auch, es den Fahrgästen zu ermöglichen während der Fahrt von einer Einheit in

die andere zu wechseln. Somit wurde kurzerhand der Führerstand um eine Etage nach oben verlegt und die Triebwagen wurden mit Übergängen an den Stirnseiten versehen. Diese Einrichtung gibt den Koplopern eine bullige, außergewöhnliche Erscheinung. Gebaut wurden die Koploper von den Firmen Talbot, CEM Oerlikon und Holec und wurden von den Niederländischen Staatsbahnen als Serie 4000 und 4200 eingereiht, die sich u.a. durch unterschiedliche Motorisierungen unterscheiden. Vor kurzem wurden die Koploper einer Modernisie-

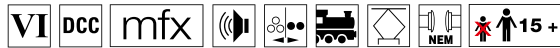
rungswelle unterzogen, in der sie mit Klimaanlage und behindertengerechten Einrichtungen versehen wurden. Die Triebwagen, die bis 160 km/h erreichen können, sind in den klassischen Farbschemata der NS unterwegs, werden aber auch gerne als Werbeflächen genutzt, wie zum Beispiel aktuell für die Olympischen Spiele 2008 in Peking. Die Koploper sind mit Sicherheit eine erfolgreiche Entwicklung der Schienenfahrzeugtechnologie und mit ihrem ungewöhnlichen Äußeren prägen sie deutlich den Personenverkehr in den Niederlanden.

Niederlande



Vorderseite

Rückseite



22128 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Serie 1200 der niederländischen EETC. Werbegestaltung zum Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden. Betriebszustand 2013.

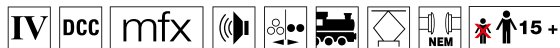
Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Separat angesetzte Griffstangen aus Metall. Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 20,8 cm.

dioden (LED). Separat angesetzte Griffstangen aus Metall. Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 20,8 cm.

- Werbelokomotive zum Jubiläum 175 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden.
- Jetzt mit Mittelmotor.
- Vier Achsen angetrieben.
- Digital-Decoder mfx/DCC.
- Mit umfangreichen Geräuschfunktionen.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Bahnhofsansage – NL	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Signalton 1	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Kompressor	x
Lüfter	x
Signalton 2	x
Rangiergang	x



22127 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Serie 1200 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Betriebsnummer 1203. Betriebszustand um 1970.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Separat angesetzte Griffstangen aus Metall. Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 20,8 cm.



- Jetzt mit Mittelmotor.
- Vier Achsen angetrieben.
- Digital-Decoder mfx/DCC.
- Mit umfangreichen Geräuschfunktionen.

Einmalige Serie.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Bahnhofsansage – NL	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Signalton 1	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Kompressor	x
Lüfter	x
Signalton 2	x
Rangiergang	x

Dänemark

TRIX
HO



22670 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Reihe MY 1100 der Dänischen Staatsbahnen (DSB). NOHAB-Mehrzweckmaschine in weinroter Farbgebung der Epoche III.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb zentral eingebaut. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat schaltbar. Führerstandsbeleuchtung an Lokseite 1 und 2 jeweils digital separat schaltbar.

Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Länge über Puffer ca. 21,7 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Digital-Decoder mfx/DCC.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Zahlreiche Lichtfunktionen separat digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden.**

Das passende Wagen-Set finden Sie unter der Artikelnummer 42768 im Märklin HO-Sortiment.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Rangierpfeif	x
Rangiergang	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Führerstandsbeleuchtung	x



42768

22670

Norwegen



22671 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Typ Di3 der Norwegischen Staatsbahnen (NSB). NOHAB-Mehrzweckmaschine in brauner Farbgebung der Epoche III.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 digital separat schaltbar. Führerstandsbeleuchtung an Lokseite 1 und 2 digital separat

schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer ca. 21,7 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Digital-Decoder mfx/DCC.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**
- **Zahlreiche Lichtfunktionen separat digital schaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden.**

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Schaffnerpfeif	x
Spitzensignal vorne aus	x
Rangierpfeif	x
Rangiergang	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Führerstandsbeleuchtung	x



22837 Schwere Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Diesellokomotive Nr. 5 (Reihe T44), Privatbahn-Lokomotive der schwedisch-norwegischen Erzbahn MTAS, zum Verschub von Erzwagen im Erzhafen Narvik. Betriebszustand um 2010.

Modell: Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Vierlicht-Spitzensignal und ein rotes Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Weitere Lichtfunktionen digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Metallgriffstangen. Länge über Puffer ca. 17,7 cm.

- **DCC/mfx-Decoder mit Diesellok-Sound.**
- **Unterschiedliche Lichtfunktionen digital schaltbar.**
- **Antrieb auf alle Achsen.**
- **Geländer am Umlauf neu.**

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Lichtfunktion 1	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Lichtfunktion 2	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Signalton	x
Rangiergang	x
Schienenstoß	x

märklin

TAG DER OFFENEN TÜR

19. / 20. September 2014

Jetzt vormerken!

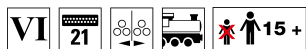


Trix Express

Trix Express ist neben Märklin H0 das Pionier-System für H0-Bahnen. Anfangserfolge im Gleichstrom-Markt waren auf das Trix Express-System zurückzuführen, eine

echte Konkurrenz zum robusten 3-Leiter-Wechselstrom-System von Märklin. So sind wir begeistert, Ihnen nun die Neuheiten von Trix Express präsentieren zu können.

Strecken-Diesellokomotive



32712 Diesellokomotive.

Vorbild: Strecken-Diesellokomotive 217 014-0 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Mit Abgashutzen.

Einsatz: Personen- und Güterzüge.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal. Länge über Puffer 18,8 cm.

Einmalige Serie.

Die Baureihe 217 ist die ideale Zuglokomotive für das Güterwagen-Set mit der Artikelnummer 31142.

Güterwagen-Set



31142 Güterwagen-Set.

Vorbild: 1x Gaskesselwagen der Firma Hoyer aus Visselhövede, 1x Gaskesselwagen der Firma Schröder&Klaus aus Luzern, 1x Schiebeplanwagen Rils 652 der Firma OnRail, alle Wagen registriert in Deutschland.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. Es liegen sowohl Trix-Express als auch Märklin-Kupplungen bei. Gesamtlänge über Puffer 58,9 cm.



Einmalige Serie.

Ihr Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die

Radsätze:

700150 Märklin Radsatz-AC.

700580 Trix Radsatz-DC.

Die passende Lokomotive erhalten Sie unter den Artikelnummern 32712 (Trix-Express), bzw. 22378 und 22398 (2-Leiter-Variante für Trix H0).



Niederlande

TRIX
EXPRESS



32399 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Serie 1800 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Neue Klassifikation der bisherigen Reihe 1600. Betriebsnummer 1855 mit dem Wappen der Stadt Eindhoven.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. Hochleistungsantrieb, 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal. Länge über Puffer 21 cm.

- Serie 1800 erstmalig für Trix-Express.

Einmalige Serie.

Die Serie 1800 ist die ideale Zuglokomotive für das Reisezugwagen-Set mit der Artikelnummer 31141.

Niederlande



31141 Personenwagen-Set „Inter-City“.

Vorbild: Vier Inter-City-Wagen der Niederländischen Eisenbahnen (NS). 1x Großraumwagen ICR-A10, 1. Klasse. 2x Großraumwagen ICR-B10, 2. Klasse. 1x kombinierter Wagen ICR-BKD, 2. Klasse mit Küche und Gepäckraum.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. Es liegen sowohl Trix-Express als auch Märklin-Kupplungen bei. Gesamtlänge über Puffer 105,6 cm.

Ihr Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die Radsätze:

**700150 Märklin Radsatz-AC.
700580 Trix Radsatz-DC.**

Einmalige Serie.

Die passende Lokomotive erhalten Sie unter der Artikelnummer 32399 (Trix-Express).



Trix-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-Club zu werden.

Als Mitglied im Trix-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 Euro 79,95 / CHF 129,90 / US \$ 109,00 (Stand 2014) sind folgende Leistungen enthalten:

✘ 6 x jährlich die Trix-Clubnews.

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- und Trix-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 33,- ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

✘ Exklusive Clubmodelle.

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

✘ Gratis Club-Jahreswagen

Freuen Sie sich auf den attraktiven und nur für Clubmitglieder erhältlichen Jahreswagen, wahlweise in Spur H0, N oder Trix-Express. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

✘ 2 x jährlich die Jahres-Chronik.

Erleben Sie mit den DVDs alle Höhepunkte des Trix-Modellbahnjahres zuhause noch einmal nach.

✘ Katalog/Neuheitenprospekte.

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder über den Fachhändler gratis. Zudem bekommen Sie unsere Neuheitenprospekte direkt zugesendet.

✘ 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.

✘ Vergünstigungen bei Seminaren.

Clubmitglieder profitieren von ermäßigten Preisen bei der Buchung unserer angebotenen Seminare.

✘ Günstige Versandkosten im Online Shop.

Unser Online Shop gewährt Ihnen vergünstigte Konditionen bei den Versandkosten innerhalb Deutschlands.

Mitglied im Trix-Club zu werden ist ganz einfach:

Entweder das Anmeldeformular auf Seite 139 ausfüllen und an uns schicken oder online über die Clubseite <http://club.trix.de>.

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

Trix-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

Sonderwagen für Jubilare



33965 Kesselwagen.

Vorbild: 2-achsiger Kesselwagen „Damman & Lewens“, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Angesetzte Bühne, Laufsteg und Aufstiegsleiter. Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Länge über Puffer 100 mm.

Sonderwagen für Jubilare Trix Express.

Nur für Mitglieder mit 5 vollendeten Jahren Trix-Club-Mitgliedschaft.

32 3760 04 Radsätze DC.
36 6679 00 Radsätze AC.



Trix-Club · Anmeldeformular



Ja, ich will Mitglied im Trix-Club werden

Herr Frau

Titel _____

*Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben) _____

*Straße, Hausnummer _____

*Adresszusatz _____

*PLZ _____ *Ort _____

*Land _____

Telefon _____ *Geburtsdatum (TT/MM/JJJJ) _____

@ E-Mail-Adresse _____

gewünschte Kommunikationssprache

deutsch englisch
 französisch niederländisch

gewünschte Sprache für die Clubnews

deutsch englisch

Meinen Jahreswagen erhalte ich entweder in

Minitrix oder Trix H0 oder Trix Express

(alle drei sind – auch gegen Aufpreis – nicht möglich)

Besonders interessiere ich mich für

Minitrix Trix H0 digital analog

Ich habe das Märklin Magazin direkt über den Verlagsbereich der Firma Märklin abonniert

ja, meine Abo-Nr. _____ nein

Die mit * gekennzeichneten Felder bitte ausfüllen.

Meinen Jahresbeitrag von EUR 79,95/CHF 129,90 /US \$ 109.00 (Stand 2014) zahle ich:

über nachfolgende Einzugsermächtigung
(möglich in allen Ländern im Euro-Zahlungsraum und in der Schweiz):

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich, den jeweils von mir zu entrichtenden Clubbeitrag bei Fälligkeit zu Lasten meines Girokontos durch Lastschrift einzuziehen.

IBAN _____

BIC _____

Bank _____

Name und Anschrift des Kontoinhabers (falls von obenstehender Adresse abweichend) _____

*Name, Vorname (bitte in Druckbuchstaben) _____

*Straße, Hausnummer _____

*PLZ _____ *Ort _____

CH

per Einzahlungsschein, den ich mit der Rechnung erhalte.

alle Länder

Überweisung (nach Rechnungsempfang)

per Kreditkarte: Mastercard Visa

Name des Karteninhabers _____

Kreditkarten-Nr. _____

gültig bis ____ / ____

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens der Bank keine Verpflichtung zur Einlösung.

Mitgliedschaftsbedingungen

Melden Sie sich jetzt an und werden Sie Mitglied. Ihr persönliches Clubjahr beginnt mit dem Datum Ihres Zahlungseingangs. Sie erhalten alle zukünftigen Clubleistungen für die Dauer von 12 Monaten. Rückwirkende Leistungen werden nicht mehr erbracht.

Nach Abgabe des Bestellscheins bei Ihrem Trix-MHI-Händler werden der Club-Jahreswagen, der Katalog sowie die Clubmodelle von Ihnen bei diesem Händler abgeholt.

Kündigungsrecht

Die Mitgliedschaft verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn sie nicht unter Einhaltung einer Frist von 6 Wochen vor Ende Ihres persönlichen Clubjahres schriftlich gekündigt wird. In den USA gelten die gesetzlichen Vorschriften.

Änderungen vorbehalten.

Widerrufsrecht:

Sie können den Mitgliedsantrag innerhalb von zwei Wochen ohne Angabe einer Begründung schriftlich widerrufen. Wenden Sie sich hierzu bitte an die nachfolgende Adresse.

Trix-Club – Postfach 9 60 – 73009 Göppingen, Deutschland.

Die Frist beginnt mit der Absendung dieses Antrages. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Von meinem Widerrufsrecht habe ich Kenntnis genommen.

Datenschutzhinweis:

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten gespeichert werden und von Märklin-Gesellschaften verwendet werden, um mich über Produkte, Events und andere Aktivitäten zu informieren. Ich kann die Einwilligung gem. § 28 ABS. 4 BDSG jederzeit widerrufen.

Bitte verwenden Sie meine Daten ausschließlich für diese spezielle Transaktion des Trix-Clubs. Ich möchte keine weitere Kontaktaufnahme zu Marketing- oder Promotions-Zwecken.

Ihre Einwilligung können Sie jederzeit per E-Mail an club@trix.de oder per Brief an die umseitig genannte Clubadresse mit Wirkung für die Zukunft widerrufen.

Datum _____ Unterschrift _____

Datum _____ Unterschrift _____

Datum _____ Unterschrift _____



Ihre derzeitigen Vorteile* im Überblick:

Alle 6 Ausgaben des Märklin Magazins

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.

6 x jährlich die Trix-Clubnews

Auf 24 Seiten und sechsmal 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.

Exklusive Clubmodelle

Clubmodelle, die exklusiv entwickelt und gefertigt werden, können nur von Ihnen als Clubmitglied erworben werden. Ein personalisiertes und wertiges Zertifikat wird Ihnen zu allen Lok-Modellen nach Auslieferung direkt nach Hause geschickt.

Gratis Club-Jahreswagen

Freuen Sie sich auf den attraktiven und nur für Clubmitglieder erhältlichen Jahreswagen, wahlweise in Spur H0, N oder Trix-Express. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

2 x jährlich die Jahres-Chronik

Erleben Sie mit den DVDs alle Höhepunkte des Trix-Modellbahnjahres zuhause noch einmal nach.

Katalog/Neuheitenprospekte

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder über den Fachhändler gratis. Zudem bekommen Sie unsere Neuheitenprospekte direkt zugesendet.

Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte öffnet Ihnen die Welt des Modellbahn-Hobbys auf eine ganz besondere Art. Denn als Mitglied sind Sie nicht nur unser Premiumkunde, sondern bekommen auch bei unseren derzeit mehr als 90 Kooperationspartnern satte Vorteile. Zudem hat Ihre persönliche Mitgliedskarte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Exklusiv-Produkte.

Vergünstigungen bei Seminaren

Clubmitglieder profitieren von ermäßigten Preisen bei der Buchung unserer angebotenen Seminare.

Günstige Versandkosten im Online Shop

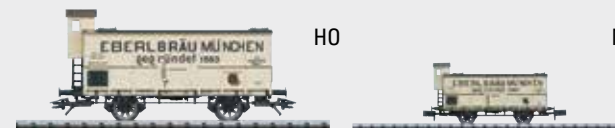
Unser Online-Shop gewährt Ihnen vergünstigte Konditionen bei den Versandkosten innerhalb Deutschlands.

Club-Reisen**

Erfahren Sie Ihr Hobby auf besondere Weise und verbinden Sie die Modelleisenbahn mit dem Vorbild. Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie zudem mit Gleichgesinnten fachsimpeln. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

Zudem erhalten Clubmitglieder auf Modellbahn-Messen, an welchen Märklin teilnimmt, Eintrittsermäßigungen sowie ein kleines Willkommenspräsent.

Club-Jahreswagen 2014



* Angebote sind freibleibend, Änderungen bleiben vorbehalten

** Abhängig von der Verfügbarkeit

Das Club-Team steht den Mitgliedern telefonisch
Montag - Freitag von 10.00 - 18.30 Uhr zur Verfügung.

Postanschrift Trix-Club, Postfach 9 60,
73009 Göppingen, Deutschland

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

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

E-Mail club@trix.de

Internet www.trix.de

ANTWORT
Trix-Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Deutschland

Bis bald im Trix-Club!



Trix-Club Sonderwagen



15954 Trix Club-Wagen Minitrix 2014.

Vorbild: Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen der

Brauerei Eberl-Bräu München Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Kinematik für Kurzkupplung, mit Speichenrädern. Länge über Puffer 55 mm.

Einmalige Serie 2014 nur für Mitglieder im Trix-Club.



24814 Trix Club-Wagen H0 2014.

Vorbild: Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen der Brauerei Eberl-Bräu München Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Kuppelungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 10,1 cm.

Einmalige Serie 2014 nur für Mitglieder im Trix-Club.

33 3400 09 Trix Express Radsatz.
34 3012 11 Märklin Radsatz-AC.



33914 Trix-Express Club-Wagen H0 2014.

Vorbild: Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen der Brauerei Eberl-Bräu München Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Authentische Gestaltung der Epoche I. Kinematik für Kurzkupplung, mit Speichenrädern. Länge über Puffer 10,1 cm.

Einmalige Serie 2014 nur für Mitglieder im Trix-Club.

32 3600 09 Trix Radsatz-DC.
34 3012 11 Märklin Radsatz-AC.

Museumswagen 2014

Firmengeschichte der Zinnfiguren-Offizin Ernst Heinrichsen, Nürnberg.

Von 1839 bis 1938 haben 3 Generationen der Familie Heinrichsen (Ernst, Wilhelm und Ernst Wilhelm) einen Formenbestand von etwa 16.000 Formen für Zinnfiguren geschaffen, die Hälfte davon entstand nach 1900 für „kulturhistorische“ 30-mm-Figuren. Es ist als besonderer Glücksfall zu betrachten, dass nicht nur (fast!) alle Formen, sondern auch die kompletten Unterlagen im Firmenarchiv über alle Kriege erhalten geblieben sind und uns heute zur Verfügung stehen. Der Firmengründer Ernst Carl Peter Heinrichsen wurde 1808 in Schlesien geboren und begann dort eine Lehre als Zinngießer. Mit seinem Lehrbrief ging er 1822 auf Wanderschaft und kam 1826 oder 1827 nach Nürnberg.

Hier fand er zunächst Arbeit beim Zinngießer Ammon, wo er überwiegend Schieferformen für Zinnfiguren herstellte. Ab 1832 arbeitete Ernst Heinrichsen als unabhängiger Graveur und fertigte Stahlstanzen für Goldschmiede, allerlei Werkzeuge zum Pressen von Messerheften und Fruchtkörben sowie Messingplatten für Buchbinder, welche diese zum Verzieren von Brieftaschen, Alben oder Gesangbüchern verwendeten. Zudem schnitt er Siegelringe. Obwohl er in diesem Beruf erfolgreich war, ging Ernst Heinrichsen wieder zu seinem erlernten Beruf über und erhielt am 06. September 1839 vom Stadtmagistrat in Nürnberg einen Lizenzschein zum „Gießen bleierner Kinderspielwaren aus sogenanntem Rose'schen schnellflüssigen Metalle“. Wilhelm Heinrichsen wurde als erstes Kind 1834 geboren. Er war weniger künstlerisch veranlagt, hat aber

durch ein sicheres kaufmännisches Gespür die Firma zum wirtschaftlichen Höhepunkt gebracht, nachdem er das Geschäft 1869 von seinem Vater in eigener Verantwortung übernommen hatte. Während unter Ernst Heinrichsen überwiegend Formen für Zinnfiguren entstanden, die das Zeitgeschehen illustrierten, hat sich Wilhelm Heinrichsen in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts auf die Darstellung von historischen Ereignissen verlegt. Für die Entwürfe zu diesen Serien hat er namhafte Künstler verpflichtet. Mit Beginn des 20. Jahrhunderts übernimmt Wilhelms Sohn Ernst Wilhelm (1867-1938) die Firma. Zu diesem Zeitpunkt wandelt sich die Zinnfigur von der Spielzeugfigur zum Sammelobjekt – wobei sich die Produktion fast ausschließlich auf die 30mm-Figurengröße konzentriert. Damit werden auch an die Genauigkeit der Dar-

stellung andere Anforderungen gestellt. Um sogenannte „kulturhistorische Figuren“ anbieten zu können, lässt Ernst Wilhelm Heinrichsen bekannte Künstler für sich arbeiten.

Im Jahr 1981 sind unter der Leitung der 6. Generation der Familie die ersten „Neuauflagen“ aus den historischen Formen erschienen. Verkauft werden die Figuren im Versandhandel direkt von Ernst Heinrichsen. Das seit 1979 in Nürnberg bestehende Ladengeschäft von Zinnfiguren Hofmann (früher Zinnmodelle Schiller), in dem Heinrichsen-Figuren vertrieben wurden, hat seit Dezember 2010 geschlossen. Ab sofort steht in Nürnberg jedoch eine Abholmöglichkeit für vorbestellte Figuren zur Verfügung.



15564 Museumswagen Minitrix 2014.

Vorbild: Gedeckter Güterwagen Bauart G02 mit Bremserhaus.

Modell: 2-achsiger Privatgüterwagen mit der Werbeschriftung der Fa. Ernst Heinrichsen Zinn Figuren Fabrik, Nürnberg. Das Modell entspricht in Lackierung und Bedruckung der Epoche III. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 60 mm.

Dem Wagen beigefügt ist ein originaler, liebevoll gestalteter, Zinn-Spielzeugstand der Fa. Heinrichsen, verpackt in der echten „Krokodil-Verpackung“ der Firma.

Einmalige Serie.
Erhältlich nur im Märklin Museum Göppingen.



24714 Museumswagen Trix H0 2014.

Vorbild: Gedeckter Güterwagen Bauart G02 mit Bremserhaus.

Modell: 2-achsiger Privatgüterwagen mit der Werbeschriftung der Fa. Ernst Heinrichsen Zinn Figuren Fabrik, Nürnberg. Das Modell entspricht in Lackierung und Bedruckung der Epoche III. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 11 cm.

Dem Wagen beigefügt ist ein originaler, liebevoll gestalteter, Zinn-Spielzeugstand der Fa. Heinrichsen, verpackt in der echten „Krokodil-Verpackung“ der Firma.

Einmalige Serie.
Erhältlich nur im Märklin Museum Göppingen.

700150 Märklin Radsatz-AC.



Reparatur-Service

Trix Direkt-Service.

Der Trix 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. Sie erhalten 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 im Märklin Museum.

Öffnungszeiten des Service-Points

Im Märklin Museum, Reutlinger Straße 2:
Montags bis Samstags von 9.00 bis 18.00 Uhr

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

Telefon 090 01/608-222 (nur aus dem Inland*)
+49 (0) 7161/608-222 (nur aus dem Ausland)
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-Mail service@maerklin.de

* Anruf 49 Ct/min bei Anruf aus dem Festnetz, Handytarife können davon nach oben deutlich abweichen.

Hersteller-Garantie.

Über die Ihnen gesetzlich zustehenden, nationalen Gewährleistungsrechte gegenüber Ihrem Märklin Fachhändler als Ihr Vertragspartner hinaus, gewährt die Firma Gebr. Märklin & Cie GmbH bei verschiedenen Produkten eine Herstellergarantie, deren Umfang und Bedingungen Sie den Hinweisen in der zugehörigen Anleitung bzw. den beiliegenden Garantieunterlagen oder den Ausführungen auf unseren regionalen Internetseiten entnehmen können.

Wichtige Service-Daten

Deutschland

Service Center

Ersatzteilberatung, Fragen zu Technik, Produkten und Reparaturaufträgen (Montag bis Freitag 10.00 – 18.30 Uhr)

Telefon 090 01/608-222 (nur aus dem Inland*)
+49 (0) 7161/608-222 (nur aus dem Ausland)
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-Mail service@maerklin.de

USA

Technical Hotline

Contact Person: Dr. Tom Catherall
Telephone 801-367-1042
E-mail tom@marklin.com

Warranty

Wm. K Walthers, Inc.
5601 W. Florist Ave.
Milwaukee, WI 53218, USA
Toll Free Phone (866) 833-1468
Phone (414) 527-0770
Fax (414) 527-4423
(ATTENTION TRIX WARRANTY)
E-mail custserv@walthers.com

Hours of operation

Mondays through Fridays 8:00 AM – 5:00 PM CST

Niederland

Technische hotline

Maandag t/m donderdag: 09.00 – 13.00 uur
en 13.30 – 17.00 uur
Aanspreekpartner: G. Keuterman
Telefoon +31 (0) 74 - 2664044
E-mail techniek@marklin.nl

Schweiz, France, Italia

Technische Hotline

Dienstag, Donnerstag und Samstag
von 14.00 – 18.00 Uhr
Ansprechpartner: Alexander Stelzer
Telefon +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-Mail service@marklin.ch

Hotline technique

les mardi et jeudi de 14h00 à 18h00
Contact : Alexander Stelzer
Téléphone +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-mail service@marklin.ch

Linea diretta tecnica

Martedì e giovedì dalle ore 14.00 alle 18.00
Interlocutore: Alexander Stelzer
Telefono +41 (0) 56/667 3663
Fax +41 (0) 56/667 4664
E-Mail service@marklin.ch

België / Belgique

Technische hotline

Maandag van 20.00 – 22.00 uur
Zondag van 10.00 – 12.00 uur
Aanspreekpartner: Hans Van Den Berge
Telefoon +32 (0) 9 245 47 56
E-mail customerservice@marklin.be

Hotline technique

le lundi de 20h00 à 22h00
le dimanche de 10h00 à 12h00
Contact : Hans Van Den Berge
Téléphone +32 (0) 9 245 47 56
E-mail customerservice@marklin.be

Allgemeine Hinweise

Allgemeine Hinweise.

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

Einige wichtige Punkte von allgemeiner Bedeutung sind nachfolgend zusammengefasst:

Anschluss von Gleisanlagen.

Benutzen Sie für den Betrieb ausschließlich Trix Schaltnetzteile. Verwenden Sie bitte nur Schaltnetzteile aus dem aktuellen Produktprogramm, da diese Schaltnetzteile den aktuellen Sicherheitsstandards und Zulassungsrichtlinien entsprechen. Beachten Sie hierbei die Vorgaben in den Bedienungsanleitungen. Schaltnetzteile sind kein Spielzeug. Diese dienen zur Stromversorgung der Modellbahnanlage.

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

Altersangaben und Warnhinweise.


















































ACHTUNG! Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren. Funktionsbedingte scharfe Kanten und Spitzen. Erstickungsgefahr wegen abbrech- und verschluckbarer Kleinteile.



Nur für Erwachsene.

Zeichenerklärung

	DCC-Decoder.		Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.		LED Innenbeleuchtung eingebaut.
	SX-Decoder.		Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		LED Innenbeleuchtung nachrüstbar.
	DCC-/SX-Decoder.		Zweilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Beleuchtung mit warmweißen LED.
	Digital-Lokomotive oder Digital-Gerät für das Märklin-Digital-System (Motorola-Format).		Dreilicht-Spitzensignal vorne.		Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall.
	Digital-Decoder mit bis zu 16 digital schaltbaren Funktionen beim Betrieb mit Central Station 60212/60213/60214/60215 . Mit bis zu 9 Funktionen mit Mobile Station 60652/60653 . Mit bis zu 5 Funktionen mit Control Unit 6021 . Belegte Funktionen je nach Ausrüstung der Lokomotive.		Dreilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.		Fahrgestell und Kessel der Lok aus Metall.
	Digitale Schnittstelle klein (Selectrix-Decoder 66836/66838).		Dreilicht-Spitzensignal vorne, ein weißes Schlusslicht hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Überwiegender Teil des Lokomotiv-aufbaus aus Metall.
	Digitale Schnittstelle groß (Selectrix-Decoder 66837).		Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten.		Fahrgestell der Lok aus Metall.
	14-polige Schnittstelle.		Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.		Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall.
	21-polige Schnittstelle.		Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Überwiegender Teil des Wagen-aufbaus aus Metall.
	Geräuschelektronik.		Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.		Fahrgestell des Wagens aus Metall.
	Einlicht-Spitzensignal vorne.		Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in der Fahrtrichtung.		Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:87.
	Einlicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:93,5.
	Zweilicht-Spitzensignal vorne.		Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.		Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:100.
	Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.		Innenbeleuchtung eingebaut.		Stromversorgung auf Oberleitungs-betrieb umschaltbar.
	Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten.		Innenbeleuchtung nachrüstbar.		Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM.
			Schlussbeleuchtung eingebaut.		Exklusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative – in einmaliger Serie gefertigt. Die Märklin-Händler-Initiative ist eine internationale Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahn-Fachhändler (MHI INTERNATIONAL).
			Schlussbeleuchtung nachrüstbar.		

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

II
Epoche II
Bildung der großen Staatsbahn-Netze von 1925 bis 1945.

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

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

V
Epoche V
Umstellung der Farbschemata und Entstehen der Schnellfahrnetze seit 1990.

VI
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
11135	129,95	67	15390	239,95***	38	16201	259,95***	3	22238	429,95	91	24035	39,95	112
11136	129,95	67	15391	129,95	70	16221	179,95	70	22241	269,95	99	24036	39,95	104
11137	229,95	12	15392	149,95***	8	16222	189,95***	4	22242	299,95	100	24039	39,95	112
11304	429,95	72	15393	74,95***	9	16231	159,95	71	22243	259,95	101	24117	119,95	114
11622	209,95	66	15419	129,95	26	16232	169,95***	21	22251	449,95	88	24118	59,95	113
12198	159,95	70	15421	109,95	51	16271	249,95	70	22262	469,95	126	24243	199,95	86
12337	179,95	75	15441	119,95***	18	16272	149,95	67	22336	299,95	125	24244	179,95	87
12385	109,95	75	15442	119,95***	19	16283	149,95***	7	22375	429,95	97	24432	79,95	83
12490	169,95	66	15443	99,95***	41	16301	249,95	68	22376	349,95	96	24714	38,95	142
12491	249,95	66	15448	99,95***	43	16341	169,95	72	22377	399,95	114	24814	–	141
15000	129,95	66	15480	79,95***	45	16342	259,95***	30	22378	239,95	118	24884	249,95	89
15081	159,95	31	15481	99,95***	44	16371	249,95***	25	22398	199,95	119	31141	179,95	136
15082	37,95	31	15564	34,95	142	16461	129,95	71	22428	229,95	105	31142	129,95	134
15083	39,95	72	15954	–	141	16481	249,95	34	22429	399,95	98	32399	299,95	135
15084	36,95	73	15962	34,95	68	16491	189,95***	27	22442	329,95	102	32712	249,95	133
15085	36,95	72	15964	34,95	68	16701	159,95	74	22623	249,95	120	33914	–	141
15086	36,95	73	15965	34,95	68	16702	159,95	74	22670	299,95	129	33965	29,95	138
15087	99,95	6	15990	179,95	75	16761	169,95	72	22671	299,95	130	66143	54,95	60
15089	99,95	46	15992	25,92	71	16871	149,95***	40	22672	299,95	122	66144	59,95	61
15094	149,95	50	15993	149,95	72	16891	169,95	71	22673	299,95	123	66145	69,95	62
15095	89,95	68	15994	99,95***	47	16892	169,95	74	22825	299,95	107	66146	79,95	63
15096	34,95	68	16001	109,95	74	16904	139,95	32	22837	329,95	131	66147	74,95	55
15097	139,95	68	16004	149,95***	42	16951	129,95	36	22870	349,95	84	66148	74,95	56
15302	69,95	74	16023	195,95	66	21524	219,95	82	22918	279,95	106	66300	64,95	57
15303	99,95	28	16121	249,95	67	21525	459,95	78	22930	549,95	116	66301	59,95	59
15380	74,95	71	16131	159,95	70	21526	249,95	80	22954	319,95	110	66302	149,95	54
15381	49,95	70	16151	249,95	68	22127	329,95	128	22995	379,95	93	66303	74,95	58
15382	49,95	70	16152	169,95	68	22128	329,95	128	24021	119,95	111	66304	99,95	65
15383	49,95	71	16187	329,95	14	22167	349,95	124	24022	139,95	103			

* Alle Preisangaben sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise.

** Preis je Wagen.

*** Lieferbar 2015.

TRIX

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

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.

Union Pacific, Rio Grande und Southern Pacific sind eingetragene Markenzeichen der Union Pacific Railroad Company. Andere Marken sind ebenfalls geschützt.

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

243498 – 01 2014

