



TRIX

Neuheiten 2015

Trix. Die Faszination des Originals.



Liebe Trix Freunde,

2015 werden die Signale auf freie Fahrt gestellt, denn in diesem Neuheiten-Prospekt stellen wir Ihnen auf 144 Seiten perfekte sowie spektakuläre Nachbildungen legendärer Züge und Loks vor. Modelle, die dabei einen erheblichen Recherche-, Konstruktions- und Entwicklungsaufwand erfahren haben. Zudem haben wir eines der bekanntesten Architektur- und Industriedenkmäler aus Deutschland für die Modellbahn erstmalig in Spur N aufgelegt.

Die Zeche Zollverein gilt nicht umsonst als schönste Zeche der Welt und wurde deshalb zu Recht 2001 in das UNESCO-Welterbe aufgenommen. So können auch heute noch Interessierte z.B. die ehemalige Kohlewäsche erleben und auf den Spuren der Steinkohle Industriegeschichte erfahren.

Trix-Modelle und Ihre passenden Anlagen stellen dabei nicht nur bleibende Werte sondern auch echte Lebensqualität dar.

Besonders stolz sind wir bei den diesjährigen Neuheiten auf unser neu konstruiertes Modell der legendären S 2/6, ist sie doch in den Augen vieler „die Diva“ unter den Rekordloks gewesen. Überaus beeindruckend waren ihre großen Treib- und Kuppelräder mit einer Höhe von über zwei Metern. Aber auch die 90er Jahre erleben ein Comeback und kommen in unseren Neuheiten nicht zu kurz. So erlebt der unglaubliche und beeindruckende Touristik-Reisezug sein Revival und wird dadurch fester Bestandteil anspruchsvoller Modellbahnen.

Aber damit nicht genug, denn in unseren Neuheiten widmen wir einen Bereich speziell dem Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn (DB) und Deutscher Reichsbahn (DR) passend zum 25 jährigen Jubiläum der Wiedervereinigung. So wie damals die Eisenbahnfreunde in Ost und West sich über viele „neue“ Fahrzeuge erfreuen konnten, können Sie sich beim Schmökern immer wieder über spezielle Modelle zur Wiedervereinigung freuen.

Und auch für die Trix-Club Mitglieder haben wir etwas Besonderes zu bieten. So können sich die Mitglieder über das Minitrix-Clubmodell 2015 als authentische Nachbildung der Dampflokomotive 78 1001 der Bauart 2'C2'h2t mit zweiachsigen Kurtzender 2T17 freuen.

Für unsere H0-Liebhaber bieten wir als Clubmodell die Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 18.5 mit Schlepptender 2'2'T31,7, was mit einem passenden Schnellzugwagen-Set problemlos auf die Strecke zwischen Augsburg und Lindau geschickt werden kann. Beide Modelle sind exklusiv für unsere Clubmitglieder zu erwerben. Sie sind noch nicht dabei? Dann informieren Sie sich ab Seite 136 über die vielen Vorteile.

Trix bleibt eben die Faszination des Originals.

Das Team von Trix wünscht Ihnen viel Spaß beim Lesen und Entdecken der Neuheiten 2015 und viel Freude mit Ihrer Trix-Modelleisenbahn!



TRIX

TRIX MINITRIX

Minitrix Neuheiten 2015 12–67

TRIX H0

Trix H0 Neuheiten 2015 68–128

TRIX EXPRESS

Trix Express Neuheiten 2015 128–135

TRIX CLUB

Minitrix Clubmodell 2015 3

Trix Clubmodell H0 2015 71–73

Trix Club 136

Anmeldeformular 139

Trix Club-Wagen 2015 137

Trix Club-Jubiläumswagen 138

TRIX

MHI Exklusiv 1/2015 2–11

Museumswagen 141

Reparatur-Service 142

Allgemeine Hinweise 142

Wichtige Service-Daten 142

Zeichenerklärung 143

Artikelnummern 144


Einmalige Serien 2015



Gratulation für 25 Jahre Märklin-Händler-Initiative (MHI)! Seit 1990 stehen wir 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 seit 25 Jahren als Dienst am Kunden. Beratung, Freundlichkeit und Service vor Ort vs. 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 eigene neue und exklusive 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 Replikat aus früheren Märklin-Zeiten. Diese Produkte sind mit dem Piktogramm  ausgezeichnet und können ausschließlich bei Händlern der MHI bezogen werden. Wir bürgen für Qualität, Exklusivität und kompetente Beratung.



EXCLUSIV

1/2015

Minitrix Clubmodell 2015

Dampflokomotive 78 1001

Zu Beginn der 1950er-Jahre genoss die Beschleunigung des Vorort- und Städteschnellverkehrs bei der jungen Bundesbahn hohe Priorität, doch der Bestand an hierfür einsatzfähigen Tenderloks hielt sich deutlich in Grenzen. Schlepptenderloks waren hingegen reichlich vorhanden und so bot es sich an, den großen Bestand an Lokomotiven der Baureihe 38.10-40 (preußische P 8) auf eine diesbezügliche Nutzung zu untersuchen. Deshalb unternahm die DB den Versuch, diese Maschine in eine Tenderlok umzubauen, um das erforderliche Wenden am Zielbahnhof einzusparen. Die Firma Krauss-Maffei

wurde im Jahre 1951 auf Grund der Anregungen von Prof. Mölbert, Hannover, und in Zusammenarbeit mit dem BZA München beauftragt, die 38 2890 und 2919 mit Kurtendern auszurüsten.

Kessel, Trieb- und Laufwerk blieben fast unverändert. Lediglich das vordere Drehgestell wurde durch den Einbau eines neuen Drehzapfengehäuses geändert, um so mehr Seitenspiel zu erhalten. Ferner wurde eine selbsttätige Rückstellvorrichtung angebracht. Das nun allseitig geschlossene Führerhaus wurde hingegen vollständig in Schweißkonstruktion komplett neu gebaut. Den neu entwickelten 2-achsigen

Kurtender verband man mit der Maschine durch eine kräftige Deichsel, welche eine Rückstellvorrichtung in Anlehnung an ein Krauss-Helmholtz-Gestell besaß. Die Kohle konnte durch einen kreisförmigen Ausschnitt in der Führerhausrückwand entnommen werden, welcher durch einen Gummibalg zum Tender hin abgedichtet war. Die beiden Maschinen galten nach dem Umbau als Tenderlokomotiven mit der Radsatzfolge 2'C2' und erhielten daher die Betriebsnummern 78 1001 (ex 38 2919) und 1002 (ex 38 2890). Man attestierte ihnen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in beiden Fahrt-

richtungen, doch sollen bei Rückwärtsfahrt schon Geschwindigkeiten über 60 km/h problematisch gewesen sein. Mehr Maschinen sind nicht umgebaut worden, weil sich diese Investitionen auf Grund des fortschreitenden Strukturwandels nicht mehr lohnten. Zunächst liefen die beiden Maschinen ab 1953 im Bereich der BD München, später wurden sie im Bodenseegebiet eingesetzt. Beide Lokomotiven wurden schon 1959 abgestellt und 1961 ausgemustert.



16471 Dampflokomotive.

Vorbild: Dampflokomotive 78 1001, Bauart 2'C2'h2t mit 2-achsigem Kurtender 2T17 der Deutschen Bundesbahn (DB), im Zustand um 1951.

Modell: Lok und Tender aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Zweilicht-Spitzenlicht aus warmweißen LEDs. Länge über Puffer 106 mm.

- **Neukonstruktion.**
- **Erstmals als Serienmodell.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

Einmalige Serie für den Trix Club.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|-----------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Lokpiff | • | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Luftpumpe | • | • | |
| Rangierpiff | • | • | |
| Dampf ablassen | • | • | |
| Kohle schaufeln | • | • | |
| Schüttelrost | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |



Einmalige Serien 2015



16284 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ohne Abgashutzen. Touristik-Zug-Lackierung von 1996.

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, warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung.

Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar.

Länge über Puffer 102 mm.

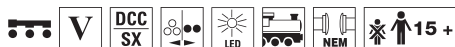
- Digital-Sound mit vielen Funktionen.
- Aufwendige Lackierung.

Andere Betriebsnummer als 16285.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden sie unter den Artikelnummern 15425 und 15426.



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Signalhorn hoch | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn tief | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Heizdiesel | • | • | |
| Kompressor | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |



16285 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ohne Abgashutzen. Touristik-Zug-Lackierung von 1996.

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, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar.

Länge über Puffer 102 mm.

- Aufwendige Lackierung.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden Sie unter den Artikelnummern 15425 und 15426.



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |



Andere Betriebsnummer als 16284.



EXCLUSIV 1/2015

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

Einmalige Serien 2015



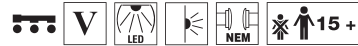


EXCLUSIV 1/2015

Einmalige Serien 2015

TRIX
MINITRIX

25 märklin
1990-2015 MHI
25 Jahre Märklin-Händler-Initiative



15426 Wagen-Set „Touristik-Zug“.

Vorbild: Ein Personenwagen der Bauart Bvmkz 856, zwei Personenwagen der Bauart Bpmz 857, ein Speisewagen der Bauart WRkmz 858.1 und ein Gepäckwagen der Bauart Dmsdz 959 im Zustand von 1996 der DB AG.

Modell: Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung, der Gepäckwagen mit abschaltbarem LED-Schlusslicht, in Farbgebung des Touristik-Zuges von 1996. Gesamtlänge über Puffer 932 mm.

- Maßstäbliche Neukonstruktion des Speisewagens WRkmz.
- Bvmkz und Bpmz formrichtig umgesetzt.
- Authentische Vorbildlackierung je Wagen.

Einmalige Serie.

66676 Innenbeleuchtung.
66616 LED-Innenbeleuchtung.

Eingeschränktes Lichtraumprofil des Speisewagens im Gleisradius 1!

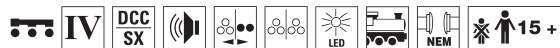
Mit dem Wagen-Set 15425 und den Lokomotiven 16343, 16284 und 16285 erhält man einen vorbildlichen Touristik-Zug von 1996.

**Mit abschaltbarem
LED-Schlusslicht**



© Oliver Sängner

Einmalige Serien 2015



16351 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive 103 003-0 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1965, Vorserie mit nur einer seitlichen Lüfterreihe.

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, Maschinenraumbelichtung, digital

schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar. Als Besonderheit vorbildgerecht mit einem Einholm- und einem Scherenpantograph ausgestattet. Länge über Puffer 122 mm.

- Viele Sound- und Schaltfunktionen.
- Dachleitung aus Metall.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.

**Führerstandsbeleuchtung
Mit einem Einholm- und
einem Scherenpantograph
ausgestattet**



Originalgröße

Einmalige Serie.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen finden Sie unter der Artikelnummer 15545.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Lichtfunktion | • | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Lokpfeiff | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • | |
| Schaffnerpfeiff | • | • | |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Luftpresse | • | • | |
| Sanden | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Kabinenfunk | • | • | |
| Lüfter | • | • | |

EXCLUSIV 1/2015

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

Einmalige Serien 2015



© Frank Lüdecke

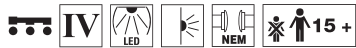


15545

16351

Einmalige Serien 2015

TRIX
MINITRIX



15545 Wagen-Set „IC 180 Albrecht Dürer“.

Vorbild: 2 Abteilwagen der Bauart Avüzmz 111, 1 Großraumwagen der Bauart Apüzmz 121 und ein Halbspisewagen der Bauart ARümh 217 „Kakadu“ im Zustand vom Sommer 1977 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dem Zuglauf „München – Augsburg – Nürnberg – Würzburg – Bebra – Hannover – Bremen“.

Modell: Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung, ein Avüzmz 111 mit abschaltbarem LED-Schlusslicht, neues Dach für ARümh 217 ohne Pantograph. Alle Wagen einzeln verpackt.

Gesamtlänge über Puffer 667 mm.

- Formvariante.
- Steildach.
- Schlusslicht.

Einmalige Serie.

66676 Innenbeleuchtung.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Eingeschränktes Lichtraumprofil des Speisewagens im Gleisradius 1!

Die passende Zuglokomotive finden sie unter der Artikelnummer 16351 Baureihe 103.



**Maßstäbliche Neukonstruktion
des „Kakadu“**

25 märklin
25 Jahre Märklin-Händler-Initiative
1990-2015 MHI

EXCLUSIV

1/2015

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

Einmalige Serien 2015





Neuigkeiten für die Spur N

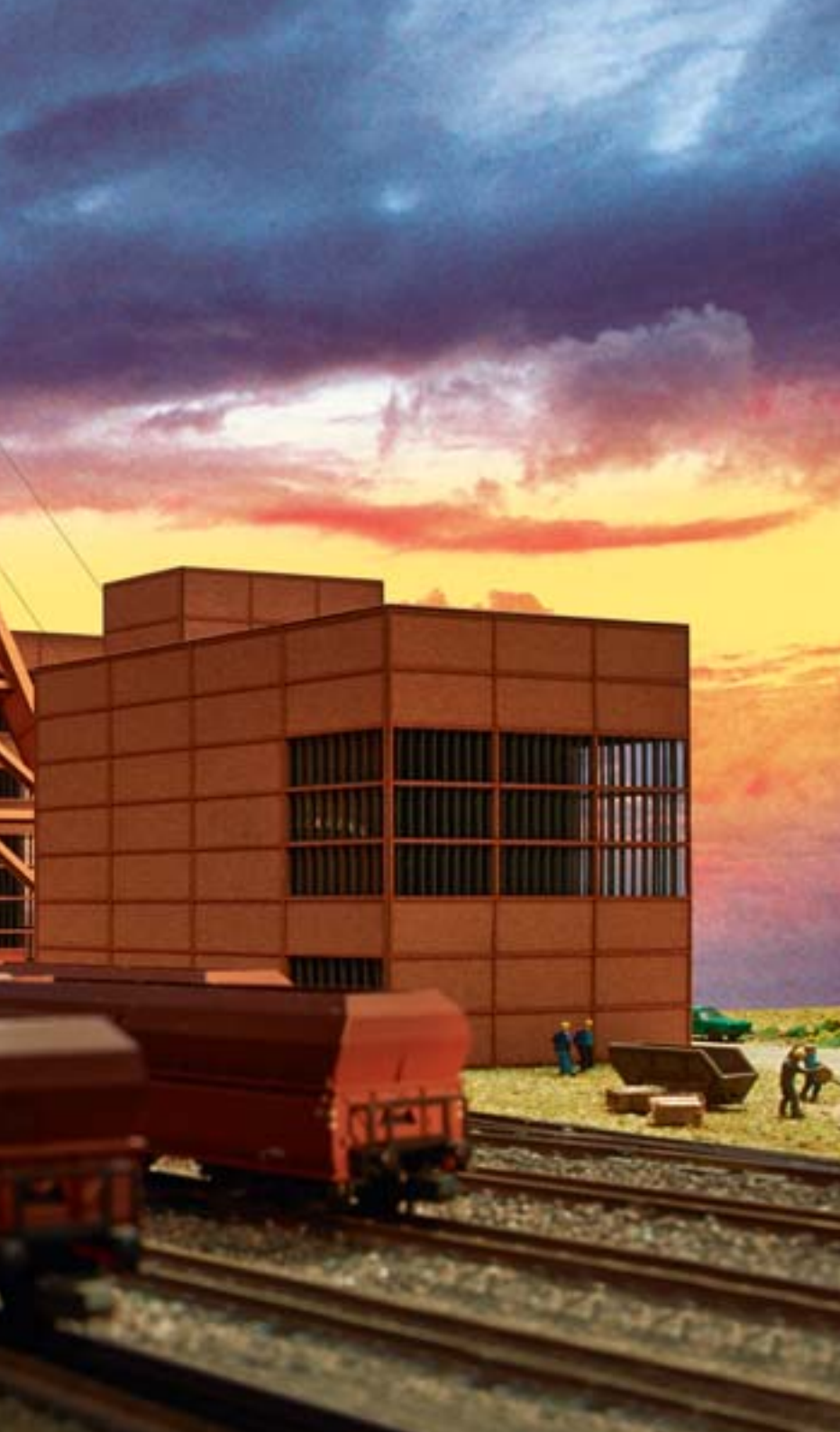
Wer in der Baugröße N plant, baut und spielt, kommt dieses Jahr voll auf seine Kosten, denn er kann auf seiner Anlage eine gesamte Industrieepoche großzügig gestalten. Und so den alten Herzschlag des Ruhrgebiets wieder zum Erklingen bringen.

Erstmals ist es möglich im Maßstab 1:160 die „schönste Zeche der Welt“ detailgetreu und mit faszinierenden Einblicken in die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets zu gestalten. Ein reichhaltiges Ausschmücken des Geländes und die Einbindung von passenden Güterzügen werden so möglich sein, was gerade für die Spur N besonders reizvoll ist.

Aber nicht nur das Herz der Montanindustrie hat unsere Entwickler beschäftigt. In diesem Jahr führen wir die leistungsfähige „V160-Familie“ fort und nach den Baureihen 218 wie 217 folgen jetzt die Baureihen 215 und 225.

Aber auch unsere anderen Neuheiten haben es in sich und bieten dem Freund der kleinen Baugröße, egal welche Epoche er favorisiert reichlich Auswahl. Als weiteres Highlight präsentieren wir in diesen Neuheiten die osteuropäischen Kraftprotze mit ihrem markanten Erscheinungsbild. Die im Volksmund „Taucherbrillen“ genannten Modelle verdanken ihren Namen der auffälligen Frontkonstruktion und ergänzen unser Sortiment um die Baureihen 751 bis 753.

Doch das ist bei weitem nicht alles. Sie werden staunen was auf den nächsten Seiten auf Sie zurollt!



Digital-Startset „Güterzug“



11138 Digital-Startset „Güterzug“.

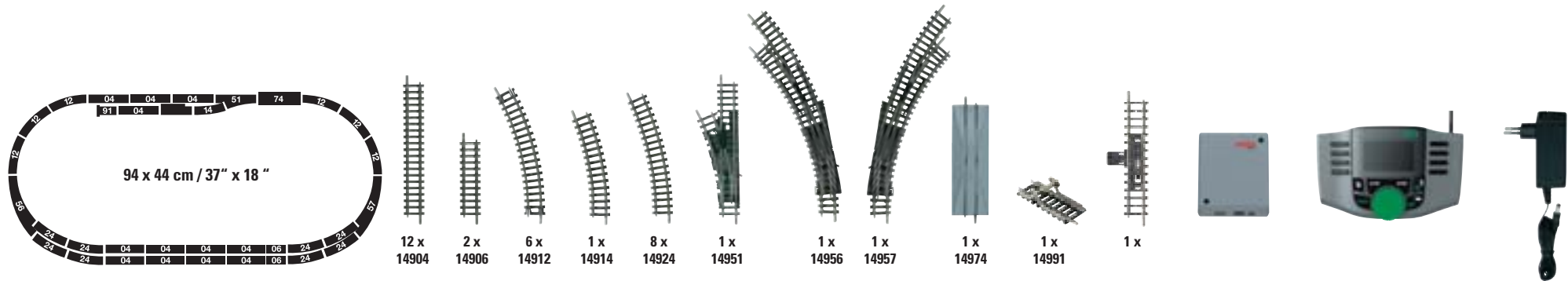
Vorbild: Europäischer Güterzug auf deutschen Gleisen. Elektrolokomotive Baureihe 185.2, 1 vierachsiger Doppelrungenwagen Bauart Snps (SBB Cargo), 1 vierachsiger Taschenwagen Sdgmks mit Sattelaufleger der Spedition Vos Logistics, 1 Schiebeplanwagen Bauart Rils der Nationalen Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft (CFL), vermietet an die Niederländischen Eisenbahnen (NS), 1 Spezialwagen für chemische Produkte, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Bauart mit isoliertem Knickessel. Privatwagen der Firma KVG Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH.

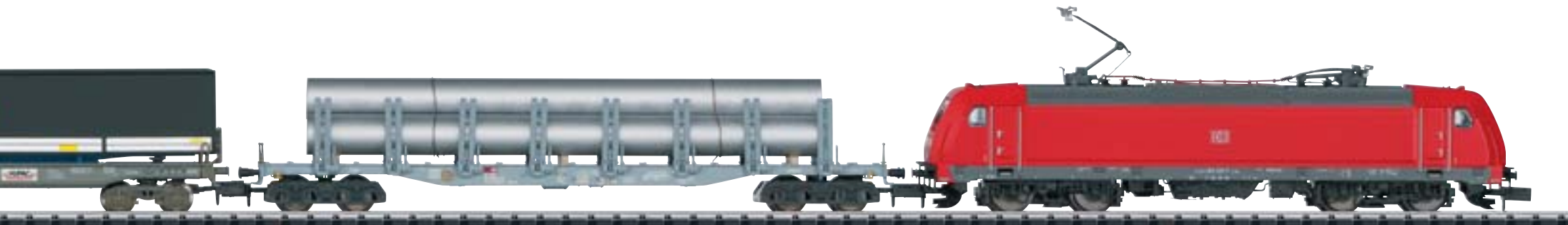
Modell: Fahrgestell der Lokomotive aus Metalldruckguss. DCC-Selectrix-Decoder. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Mit Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Schaltnetzteil 230 V/36 VA, Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkupplungsgleis. Gesamtlänge über Puffer des Zuges ca. 581 mm.

- Lokomotive mit DCC-Selectrix-Decoder ausgerüstet.

Erweiterbar mit dem großen Gleis-Ergänzungs-Set 14301 und mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm. Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |





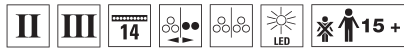
Elektrolokomotiven der Baureihe E 44

Nach einer Unterbrechung durch die große Wirtschaftskrise wurde ab 1930 die Elektrifizierung des Reichsbahn-Netzes wieder vorangetrieben. Für die neuen Strecken wurden neue leistungsfähige Lokomotiven benötigt. In der Zwischenzeit hatte die deutsche Eisenbahnindustrie Konzepte und Prototypen für moderne Universallokomotiven entwickelt. Die Konstruktion von Siemens zeigte deutliche Fortschritte gegenüber den zuvor nur weiterentwickelten

Länderbahn-Konstruktionen. Die als leichte Universallokomotive konzipierte Maschine war auf einem geschweißten Rahmen aufgebaut, auf Drehgestellen mit integrierter Pufferbohle gelagert und mit Tatzlager-Motoren auf den Achsen angetrieben. So brachte die kompakte Lokomotive ohne Laufachsen ihr volles Gewicht von 78 t auf die Treibräder, ohne die kritische Achslast von 20 t zu erreichen. Die modernen Motoren leisteten 2.200 kW, die ohne auf-

wendige Mechanik direkt an den Achsen verfügbar waren. Auf ebener Strecke wurden 90 km/h erreicht. Die erste Maschine wurde mit Erfolg getestet und noch 1930 von der Reichsbahn als E 44 001 übernommen. Weitere Lokomotiven in Serienausführung mit 80 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden umgehend bestellt, zunächst für die Strecke Stuttgart – Augsburg (mit der Geislinger Steige). Die Reichsbahn hatte insgesamt 174 Serienlokomotiven beschafft,

von denen 45 in Ostdeutschland geblieben sind, die meisten übrigen im Westen. Für die Deutsche Bundesbahn wurden nochmals 7 Lokomotiven neu gebaut und einige mit Wendezugsteuerung oder Widerstandsbremsen umgerüstet. Die unverwüsthliche E 44 war – zuletzt als 144 (DB) und 244 (DR) bis in die 80er-Jahre planmäßig im Einsatz.



16661 Elektrolokomotive.

Vorbild: 2 Elektrolokomotiven der Baureihe E 44. E 44 046 ohne Dachverlängerung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) und E 44 119 mit Dachverlängerung der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1932.

Modell: Mit digitaler Schnittstelle, LED-Spitzensignal und Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd und mittels Brückenstecker abschaltbar, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, mit angesetzten Haltestangen und Führerstandsauftiegen. Mit vorbildgerechter Ausschwenkung der Pufferbohle. Mit NEM-Kupplungsschacht. Dachleitung

aus Metall und einzeln eingesetzten Isolatoren. Mit Führerstandseinrichtung. Beide Führerstände vorbereitet für Führerstandsbeleuchtung, mit Digital-Decoder 66840 aktivierbar. Beide Lokomotiven einzeln verpackt. Länge über Puffer je Lokomotive 96 mm.

- **Technikvariante.**
- **Führerstandsauftieg.**
- **Angesetzte Haltestangen.**
- **LED-Spitzensignal.**

Einmalige Serie.





© Lichtbildstelle BD München/DB Museum Nürnberg



TRIX
MINITRIX

© H. Hufschläger

Dampflokomotive Baureihe 38.10-40

Für Eisenbahnfreunde in Deutschland und Europa gilt die preußische P8 seit fast 100 Jahren als eine der schönsten Dampflokomotiven überhaupt. Von 1906 bis 1928 wurden über 3.800 Maschinen für die Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung (KPEV), für andere Länderbahnen, für Bahnen im Ausland

und für die Deutsche Reichsbahn (DRG) wgebaut. Über 300 Lokomotiven waren nach 1945 in Deutschland noch im Einsatz, die letzten arbeiteten bis in die 70er-Jahre im Regionalverkehr. Bis heute haben, verteilt in fast ganz Europa, rund 20 Loks betriebsfähig überlebt.



12420 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 38.10-40 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Wagner-Windleitblechen. Ehemalige preußische P8.

Modell: Lok und Tender überwiegend aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. Länge über Puffer 116 mm.



© C. Bellingrodt

- **Neukonstruktion.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|-----------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Lokpfeif | • | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Glocke | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsquietschen aus | • | • | |
| Luftpumpe | • | • | |
| Rangierpfeif | • | • | |
| Dampf ablassen | • | • | |
| Kohle schaufeln | • | • | |
| Schüttelrost | • | • | |

Neukonstruktion
Digital-Sound mit vielen Funktionen



Wagner-Windleitbleche
2 Dome



Wagen-Set Druckgas-Kesselwagen



15415 Wagen-Set „Druckgas-Kesselwagen“.

Vorbild: 4 vierachsige Druckgas-Kesselwagen unterschiedlicher Bauarten mit Sonnenschutzdach und ohne Sonnenschutzdach. Privatwagen der Firmen Eva Eisenbahn-Verkehrsmittel AG, Düsseldorf, VTG GmbH, Hamburg und Ruhr-Stickstoff AG, Bochum. Alle Wagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1962.

Modell: Alle Wagen mit detaillierten Fahrgestellen und durchbrochenen Rahmen. Außenlangträger mit nach außen offenem U-Profil. Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Ausführungen mit und ohne Sonnenschutzdach. Angesetzte Bremserbühnen. Mit Kinematik für Kurzkuppelung. Gesamtlänge über Puffer 320 mm.

- Neukonstruktion.
- Bauartunterschiede.

Einmalige Serie.



Dampflokomotive Baureihe 38.10-40

Für Eisenbahnfreunde in Deutschland und Europa gilt die preußische P8 seit fast 100 Jahren als eine der schönsten Dampflokomotiven überhaupt. Von 1906 bis 1928 wurden über 3.800 Maschinen für die Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung (KPEV), für andere Länderbahnen, für Bahnen im Ausland und für die Deutsche Reichsbahn (DRG) wgebaut. Über 300 Lokomotiven waren nach 1945 in Deutschland noch im Einsatz, die letzten arbeiteten bis in die 70er-Jahre im Regionalverkehr. Bis heute haben, verteilt in fast ganz Europa, rund 20 Loks betriebsfähig überlebt.



16384 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 038.10-40 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Witte-Windleitblechen. Ehemalige preußische P8.

Modell: Lok und Tender überwiegend aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. Länge über Puffer 116 mm.

- **Neukonstruktion.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|-----------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Lokpfeiff | • | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Glocke | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsquietschen aus | • | • | |
| Luftpumpe | • | • | |
| Rangierpfeiff | • | • | |
| Dampf ablassen | • | • | |
| Kohle schaufeln | • | • | |
| Schüttelrost | • | • | |

Witte-Windleitbleche
3 Dome



Neukonstruktion
Digital-Sound mit vielen Funktionen





Diesellokomotive 215 049-8

Diesellok-Baureihen 215/225

Ab Mitte der 1960er-Jahre führte die fortschreitende Ausmusterung von Dampflokomotiven zu einem steigenden Bedarf an leistungsfähigen Dieselloks. Diese sollten sowohl höhere Geschwindigkeiten fahren können als auch den Übergang auf elektrische Zugheizung ermöglichen. Ein leistungsfähiger Motor mit 2.500 PS war zwar gerade von MAN entwickelt worden, aber noch nicht genügend erprobt. Auch lagen noch nicht genügend Erfahrungen mit der elektrischen Zugheizung bei Dieselloks vor. Um den dringenden Lokbedarf zu decken, wurde als Zwischenlösung die Baureihe V 168 (ab 1968: 215) konzipiert. Dies war eine um 400 mm verlängerte Version der

V 160, welche den wahlweisen Einbau verschieden starker Motoren gestatten sollte. An der Dampfheizung mit Heizkessel der Bauart Vapor-Heating hielt man vorläufig fest, doch sollten die Loks auf elektrische Heizung umrüstbar sein. 1968 lieferte Krupp zehn Vorserien-Maschinen 215 001-010. Sie dienten als Erprobungsträger für den neuen 2.500-PS-Motor von MAN. Mit dem Einbau einer hydrodynamischen Bremse konnte bei den 215 005-010 die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h angehoben werden. Zwischen 1969 und 1971 folgen 140 Serienmaschinen der Baureihe 215. Bis auf die 215 071-093 und die letzten 20 Exemplare erhielten alle den zuverlässigen 1.900-PS-Motor. Bei ihnen kam ein inzwischen verbesserter 2.500-PS-Motor zum Einbau.

Ein großer Einsatzschwerpunkt der Baureihe 215 war von Beginn an das Bw Ulm. 1973 beheimatete das Bw des oberschwäbischen Eisenbahnknotens 62 der 150 Maschinen. Die 2.500 PS-Loks mit den hohen Nummern fanden ab 1988 in Oberhausen-Osterfeld eine neue Heimat, wo sie die zweimotorigen 221er im schweren Güterzugdienst ablösen mussten. Ab 2001 ging es dann der Baureihe 215 richtig an den Kragen. 67 Exemplare wurden bis Mitte 2003 an DB Cargo verkauft und als Baureihe 225 eingereiht. In der Regel wurden dabei die nicht mehr benötigten Dampfheizungsanlagen durch Warmhaltegeräte ersetzt. Doch die Freisetzung von leistungsstärkeren Maschinen der Baureihe 218 machte auch ihnen das Leben immer schwerer und so verschwand diese

Baureihe immer mehr von den Schienen. Bis zum Jahresende 2015 werden wohl die letzten Exemplare den Dienst quittiert haben. Die letzten Planleistungen der Baureihe 215 endeten bei DB Regio Hessen im April 2003. Außerplanmäßige Einsätze gab es danach noch ein paar Monate bei DB Regio Rheinland, dann war Schluss. Im Juni 2003 kaufte die DB Autozug 16 Loks der Baureihe 215 von DB Regio, darunter die letzten betriebsfähigen Exemplare. 14 Stück wurden analog der Baureihe 225 umgebaut und als Baureihe 215.9 bezeichnet. Bis zu ihrer Abstellung in 2008 führten sie in Doppeltraktion die „Syltshuttle“-Autozüge zwischen Niebüll und Westerland auf Sylt. Die „alte“ Baureihe 215 war damit ab Mitte 2003 Geschichte.



16251 Diesellokomotive.

Vorbild: Strecken-Diesellokomotive 215 049-8 der Deutschen Bundesbahn (DB) im Zustand um 1983. Dieselhydraulische Lokomotive mit Heizdampfzeuger.

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, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 102 mm.

- Neukonstruktion.
- Griff- und Haltestangen angesetzt.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.
- Führerstandsbeleuchtung.
- Digital-Sound mit vielen Funktionen.

Neukonstruktion
Griff- und Haltestangen angesetzt
Digital-Sound mit vielen Funktionen



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn tief | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Kompressor | • | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Türenschießen | • | • | |



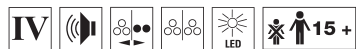
Elektrolokomotive 144 097-3

Universell und zuverlässig. Nach der großen Weltwirtschaftskrise trieb die Deutsche Reichsbahn ab 1930 die Elektrifizierung ihres Netzes wieder voran. Für diese Strecken benötigte man neue leistungsfähige Lokomotiven. Hierfür hatte die deutsche Eisenbahnindustrie innovative Konzepte und Prototypen für moderne Universallokomotiven entwickelt. Insbesondere die Konstruktion von Siemens zeichne-

te sich gegenüber den zuvor nur weiter entwickelten Länderbahn-Konstruktionen als deutlich fortschrittlicher aus. Die als leichte Universallokomotive konzipierte Maschine besaß einen geschweißten Rahmen, der sich auf zwei 2-achsige Drehgestelle mit integrierten Pufferbohlen stützte. Für den Antrieb sorgten vier Tatzlager-Motoren an den Achsen. So konnte die kompakte, laufachslose Lokomotive ihre

78 t Dienstgewicht voll als Reibungsgewicht auf die Treibräder bringen, ohne die kritische Achslast von 20 t zu erreichen. Die modernen Motoren erreichten 2.200 kW Leistung, die ohne aufwendige Mechanik direkt an den Achsen verfügbar war. Auf ebener Strecke erreichte die Maschine 90 km/h. Den von der Reichsbahn ab 1932 bis 1945 als E 44 beschafften 178 Loks folgten bei der Bundesbahn nochmals

7 Nachbau-Exemplare. Die Maschinen erwiesen sich als besonders gut gelungen und galten beim planmäßigen Einsatz bis in die achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts als fast unverwüsthlich.



16662 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive 144 097-3 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1932.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. LED-Spitzensignal und Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd, digital schaltbar. 4 Achsen angetrieben,

Haftreifen, mit angesetzten Haltestangen und Führerstandsauftiegen. Mit vorbildgerechter Ausschwenkung der Pufferbohle. Mit NEM-Kupplungsschacht. Dachleitung aus Metall und einzeln angesetzten Isolatoren. Auf Führerstandsseite 1 mit Führerstandeinrichtung und digital schaltbarer Führerstandsbeleuchtung. Länge über Puffer je Lokomotive 96 mm.

- **Technikvariante.**
- **Führerstandsauftieg.**
- **Angesetzte Haltestangen.**
- **LED-Spitzensignal.**
- **Viele Soundfunktionen.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Lokpfeif | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Rangierpfeif | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Kompressor | • | • | |
| Druckluft ablassen | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Lüfter | • | • | |
| Sanden | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • | |





Torpedopfannenwagen



Das Hauptprodukt des Hochofens ist das flüssige Roheisen. Es wird in Torpedopfannenwagen zur Weiterverarbeitung im Stahlwerk transportiert. Das Vorbild unseres Modells ist ein 18-achsiger Spezialwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 360 Tonnen. Das Innere des Behälters ist feuerfest ausgemauert, um das 1.350°C heiße Ladegut einerseits nicht abkühlen zu lassen und andererseits ein Durchschmelzen des Behälters zu verhindern. Oft fahren drei bis vier dieser Wagen im Zugverband. Dazwischen hängen mitunter 2-achsige leere Güterwagen, um die zulässige Belastung von Eisenbahnbrücken nicht zu überschreiten.



15553 Torpedopfannenwagen.

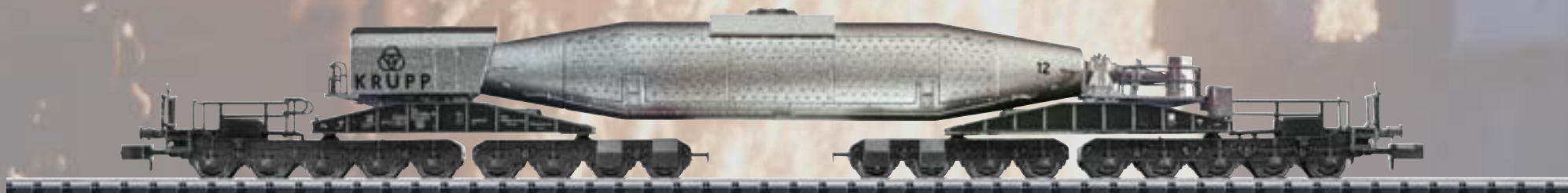
Vorbild: Privatwagen zum Transport von flüssigem Roheisen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn. Baujahr ab 1967.

Modell: Behälter aus Metall, mit Kinematik für Kurzkupplung. Behälter nach beiden Seiten kippbar, gealterte Ausführung.

Länge über Puffer 212 mm.

- Gealterte Ausführung.
- Neue Betriebsnummer.

Einmalige Serie.











Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktien gesellschaft
Bürostandort
Telefon 0211-67 82 115
33 RIV
80 08
7915 284-3
Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktien gesellschaft
Bürostandort
Telefon 0211-67 82 115
33 RIV
80 08
7915 284-3
Eisenbahn-Verkehrsmittel-Aktien gesellschaft
Bürostandort
Telefon 0211-67 82 115
33 RIV
80 08
7915 284-3



3305018
2801

F-12,74m

EVSDV



Druckgas-Kesselwagen



15417 Wagen-Set „Druckgas-Kesselwagen“.

Vorbild: 5 vierachsige Kesselwagen als Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firmen VTG und Eva.

Modell: 3 Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firma VTG und 2 Druckgas-Kesselwagen ohne Sonnenschutzdach der Firma Eva. Alle Wagen mit unter-

schiedlichen Betriebsnummern. Detaillierte Fahrgestelle mit durchbrochenen Rahmen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Angesetzte Bremserbühnen und typspezifisch angesetzte seitliche Aufstiegsleitern mit Plattform. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen ist einzeln verpackt.

Länge über Puffer je Wagen 80 mm.

- **Neukonstruktion.**
- **Bauartunterschiede.**

Einmalige Serie.



Diesellokomotive 225

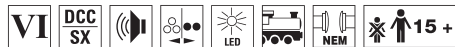
Diesellok-Baureihen 215/225

Ab Mitte der 1960er-Jahre führte die fortschreitende Ausmusterung von Dampflokomotiven zu einem steigenden Bedarf an leistungsfähigen Dieselloks. Diese sollten sowohl höhere Geschwindigkeiten fahren können als auch den Übergang auf elektrische Zugheizung ermöglichen. Ein leistungsfähiger Motor mit 2.500 PS war zwar gerade von MAN entwickelt worden, aber noch nicht genügend erprobt. Auch lagen noch nicht genügend Erfahrungen mit der elektrischen Zugheizung bei Dieselloks vor. Um den dringenden Lokbedarf zu decken, wurde als Zwischenlösung die Baureihe V 168 (ab 1968: 215) konzipiert. Dies war eine um 400 mm verlängerte Version der

V 160, welche den wahlweisen Einbau verschieden starker Motoren gestatten sollte. An der Dampfheizung mit Heizkessel der Bauart Vapor-Heating hielt man vorläufig fest, doch sollten die Loks auf elektrische Heizung umrüstbar sein. 1968 lieferte Krupp zehn Vorserien-Maschinen 215 001-010. Sie dienten als Erprobungsträger für den neuen 2.500-PS-Motor von MAN. Mit dem Einbau einer hydrodynamischen Bremse konnte bei den 215 005-010 die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h angehoben werden. Zwischen 1969 und 1971 folgen 140 Serienmaschinen der Baureihe 215. Bis auf die 215 071-093 und die letzten 20 Exemplare erhielten alle den zuverlässigen 1.900-PS-Motor. Bei ihnen kam ein inzwischen verbesserter 2.500-PS-Motor zum Einbau.

Ein großer Einsatzschwerpunkt der Baureihe 215 war von Beginn an das Bw Ulm. 1973 beheimatete das Bw des oberschwäbischen Eisenbahnknotens 62 der 150 Maschinen. Die 2.500 PS-Loks mit den hohen Nummern fanden ab 1988 in Oberhausen-Osterfeld eine neue Heimat, wo sie die zweimotorigen 221er im schweren Güterzugdienst ablösen mussten. Ab 2001 ging es dann der Baureihe 215 richtig an den Kragen. 67 Exemplare wurden bis Mitte 2003 an DB Cargo verkauft und als Baureihe 225 eingereiht. In der Regel wurden dabei die nicht mehr benötigten Dampfheizungsanlagen durch Warmhaltegeräte ersetzt. Doch die Freisetzung von leistungsstärkeren Maschinen der Baureihe 218 machte auch ihnen das Leben immer schwerer und so verschwand diese

Baureihe immer mehr von den Schienen. Bis zum Jahresende 2015 werden wohl die letzten Exemplare den Dienst quittiert haben. Die letzten Planleistungen der Baureihe 215 endeten bei DB Regio Hessen im April 2003. Außerplanmäßige Einsätze gab es danach noch ein paar Monate bei DB Regio Rheinland, dann war Schluss. Im Juni 2003 kaufte die DB Autozug 16 Loks der Baureihe 215 von DB Regio, darunter die letzten betriebsfähigen Exemplare. 14 Stück wurden analog der Baureihe 225 umgebaut und als Baureihe 215.9 bezeichnet. Bis zu ihrer Abstellung in 2008 führten sie in Doppeltraktion die „Syltshuttle“-Autozüge zwischen Niebüll und Westerland auf Sylt. Die „alte“ Baureihe 215 war damit ab Mitte 2003 Geschichte.



16252 Diesellokomotive.

Vorbild: Strecken-Diesellokomotive 225 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Dieselhydraulische Lokomotive. Mit Abgashutzen.

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, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 102 mm.

- Neukonstruktion.
- Griff- und Haltestangen angesetzt.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.
- Führerstandsbeleuchtung.
- Digital-Sound mit vielen Funktionen.

Neukonstruktion
Griff- und Haltestangen angesetzt
Digital-Sound mit vielen Funktionen

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn tief | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Kompressor | • | • | |
| Schaffnerpfeiff | • | • | |





Diesellokomotiven



16202 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Baureihe 221 der RTS Rail Transport Service (ehemals BR V 200.1 der DB). Baujahr ab 1962. Dieselhydraulischer Antrieb mit 2 V12-Motoren.

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 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, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 115 mm.

- Formvariante.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.
- Führerstandsbeleuchtung.



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |



16641 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 285 der Rhein Cargo GmbH & Co. KG, Neuss. Gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Modell: Mit eingebautem Digital-Decoder mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 118 mm.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Fernlicht | • | • | |



Baureihe 221 der RTS

Mit der V 200.0 aus dem ersten DB-Typenprogramm für Dieselloks gelang in Deutschland der Durchbruch zur Großdiesellok für den schweren Streckendienst. Sie hat mit ihren 2.200 PS das Gesicht der DB in den 1950er-Jahren entscheidend mitgeprägt und wurde mit insgesamt 86 Exemplaren in Dienst gestellt. Wachsen des Verkehrsaufkommen mit höheren Zuglasten beanspruchten vor allem auf steigungsreichen Strecken die V 200.0 in hohem Maße. Daher erhielt Krauss-Maffei 1960 den Auftrag, eine stärker

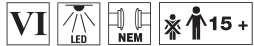
motorisierte Variante zu entwickeln. Die „neue“ Baureihe V 200.1 erhielt zwei Maschinenanlagen zu je 1.350 PS. Das Mehrgewicht durch die stärkeren Maschinenanlagen wurde durch einen leichteren Dampfheizkessel sowie durch die Verwendung von Leichtbaustoffen bei den Vorratsbehältern kompensiert. Äußerlich ergaben sich geringe Änderungen bei den Lüfter- und Fensteranordnungen sowie den Stirnpartien. Wie schon die V 200.0 besaßen sie zwei geräuschisolierte Endführerstände. Die beiden Maschinenanlagen mit ihren Strömungsgetrieben und Kühlaggregaten bildeten zwei voneinander

unabhängige Gruppen. Jede wirkte nur auf ein Drehgestell, so dass die Lok bei Ausfall einer Anlage immer noch betriebsfähig blieb. Rahmen, Aufbau und Drehgestelle waren zum größten Teil wiederum eine Schweißkonstruktion in Stahlleichtbauweise. Zuletzt im schweren Güterzugdienst benötigt standen die V 200.1 (ab 1968: 221) bis 1988 im Einsatz. Ein großer Teil der 221 wanderte nach ihrer Abstellung nicht auf den Schrott, und so durften sich noch fünf Maschinen in Albanien sowie 20 Exemplare in Griechenland für einige Jahre nützlich machen. Alle der nach Griechenland verkauften 221 wurden im

Mai 2002 von der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) erworben und wieder zurück nach Deutschland geholt. Zehn der teils sehr heruntergewirtschafteten Maschinen wurden zwischenzeitlich gründlich überholt, zumeist remotorisiert und mit einer Ausnahme an diverse private Verkehrsunternehmen veräußert (221 105, 106, 117, 121, 122, 124, 134, 136, 145 und 147). Die ehemaligen 221 105 und 134 sind inzwischen bei der Rail Transport Service GmbH (RTS) im Einsatz und toben sich mit ihren neuen MTU-Motoren des Typs 12V 4000 R41 zumeist vor Bauzügen jeglicher Art aus.



„S-Bahn Dresden“



15580 Doppelstockwagen „S-Bahn Dresden (VVO)“.

Vorbild: Doppelstockwagen 2. Klasse DBpza 780.4 eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), der S-Bahn Dresden im Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO).

Modell: Mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung, mit beleuchteten Zugzielanzeigen und mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 167 mm.

- LED-Innenbeleuchtung.
- Beleuchtete Zugzielanzeigen.

Einmalige Serie.

Ergänzungswagen passend zum Zug-Set 11630.



11630 Zug-Set „S-Bahn Dresden (VVO)“.

Vorbild: Elektrolokomotive 182 016-6, 2 Doppelstockwagen 2. Klasse und 1 Doppelstock-Steuerwagen 1./2. Klasse eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), der S-Bahn Dresden im Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO).

Modell: Mit 14-poliger Digital-Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, LED-Spitzenbeleuchtung. Doppelstockwagen mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung, mit beleuchteten Zugzielanzeigen und mit Kinematik für Kurzkupplung. Doppelstock-Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot funktionsfähig im Digital- und Analogbetrieb. Gesamtlänge über Puffer 623 mm.

- Spitzenbeleuchtung mit LEDs.
- LED-Innenbeleuchtung.
- Beleuchtete Zugzielanzeigen.

Einmalige Serie.

Das Zug-Set lässt sich mit dem Ergänzungswagen 15580 beliebig verlängern.





Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151

Baureihe 151

Auf Grund gestiegener Leistungsanforderungen im schweren und schnellen Güterverkehr erschien 1972 als Weiterentwicklung der 150 (bis 1968: E 50) die Baureihe 151. Ihrer Konstruktion lagen die neuen Eckdaten der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) von 1967 zugrunde, welche für den Güterverkehr Geschwindigkeiten bis 120 km/h und Zuglasten bis 2.000 Tonnen vorsahen. Diese Werte konnten nur von einer Lok mit über 5.000 kW Leistung erreicht werden, so dass eine bloße Überarbeitung der Baureihe 150 von vornherein ausschied.

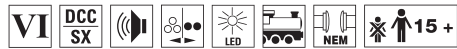
Für die Konstruktion der 151 zeichneten Krupp und AEG verantwortlich. Im Interesse der Standardisierung griff man auf die bewährten Fahrmotoren

der Baureihen 110 und 140 zurück, musste aber zur gewünschten Leistungssteigerung ganz neue Verfahren der Isolation und Wärmeableitung entwickeln. Trotzdem wurde die Lok durch den unvermeidlichen neuen, leistungsfähigeren Haupttransformator und die verstärkte elektrische Widerstandsbremse so schwer, dass die geforderte Radsatzlast nur durch äußerste Anwendung der Leichtbautechnik eingehalten werden konnte. Die Führerräume erhielten nach neuesten Erkenntnissen körpergerechte Sitze und Klimaanlage. Obligatorisch war die Ausrüstung mit Verschleißpufferbohlen, die einen Anbau von Mittelpufferkupplungen problemlos ermöglichte. Die bewährten Drehgestelle der 150 entfielen und

neue, in geschweißter Stahlleichtbauweise wurden konstruiert. Von der Baureihe 103 übernommen werden konnten die Kastenabstützung und die Radsatzführung durch Lemniskatenlenker. Erhalten blieb der bewährte Gummiringfederantrieb. Die Regelung der Fahrmotorspannung besorgte nun ein 29-stufiges Hochspannungsschaltwerk mit Thyristor-Lastschaltern.

Als erste wurde am 21. November 1972 die 151 001 abgeliefert. Bis 1977 entstanden bei Krupp, Henschel, Krauss-Maffei, AEG, Siemens und BBC 170 Maschinen, die zunächst im gesamten Bundesgebiet und zum Teil sogar vor Reisezügen zum Einsatz kamen. Die 151 089-122 besaßen und besitzen zum Teil heute

noch eine automatische Kupplung („Unicupler“) und liefen lange Jahre meist in Doppeltraktion vor schweren Erzzügen in den Relationen Hamburg – Beddingen (5.700 t), Venlo – Dillingen (5.130 t) und Moers – Linz (3.220 t). Nachdem bis 2009 nur Unfallocks der Ausmusterung anheim gefallen waren, gab es nun infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise Abstellungen in größerem Umfang, so dass der Einsatzbestand der Sechssacher in den letzten vier Jahren auf gut die Hälfte absank. Doch ein neues Betätigungsfeld fanden die 151er bei privaten Verkehrsunternehmen. Aber auch die DB wird noch einige Jahre nicht auf die eleganten Güterzugloks verzichten können.



16493 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der SRI Rail Invest GmbH (SRI). Betriebszustand um 2014.

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

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal und 2 rote Schlusslichter, schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Alle Funktionen auch im Datenformat Selectrix 2 schaltbar.

Länge über Puffer 122 mm.

- **Viele Soundfunktionen.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Spitzensignal wahlweise abschaltbar.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Lokpfeiff | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Rangierpfeiff | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Kompressor | • | • | |
| Luftpresse | • | • | |
| Kabinenfunk | • | • | |
| Ankuppelgeräusch | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |





Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 43 0470 505-8

Der Taurus Nr. ES 64 U2-009 der MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) GmbH fährt mit der zum Anlass des 25-jährigen Jubiläums des Paneuropäischen Picknicks gestalteten Dekoration seit dem 30. Juni 2014. Die Lokomotive ist in Österreich und Deutschland zu sehen (derzeit zieht sie die Personenzüge der DB zwischen Berlin und Hamburg).

Die gleiche Lokomotive der GYSEV/Raaberbahn AG (Betriebsnummer 91 43 0470 505-8) wurde am 18. August 2014 in Sopron präsentiert. Seitdem zieht sie Personen- und Güterzüge in Ungarn und in Österreich. So haben wir unseren Plan verwirklicht: die Botschaft des Jubiläums durch das gleiche Motiv auf den Lokomotiven in allen drei, in dem historischen Prozess beteiligten, Ländern (in Ungarn, Öster-

reich und Deutschland) zu tragen – EUROPA OHNE GRENZEN. Diese historischen Ereignisse haben mit dem Paneuropäischen Picknick angefangen, sich mit dem Fall der Berliner Mauer und der Wiedervereinigung Deutschlands fortgesetzt. Das Lokdekorationsprojekt hat sich aus der Initiative der Loc&More GmbH und nach ihren Plänen (Grafiker: Péter Tranta) verwirklicht. Die Kosten

des Projektes wurden von der GYSEV AG und der Loc&More GmbH getragen – mit der Unterstützung der Konrad Adenauer Stiftung und der Stiftung für ein Bürgerliches Ungarn (PMA). Was ist das Paneuropäische Picknick? Eine gute Zusammensetzung der Ereignisse ist auf der Homepage des Paneuropäischen Picknicks zu lesen: <http://www.paneuropaipiknik.hu/index.php?site=30>



16954 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 43 0470 505-8 der Raaberbahn AG (GYSEV), Baujahr ab 2000.

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

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

- **Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.**
- **Besonders gestaltete Umverpackung.**
- **Echtheitszertifikat.**

Limitierte, einmalige Serie.

In Zusammenarbeit mit Loc&More (<http://www.locandmore.eu>).



Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 80 6182 509-0

TRIX
MINITRIX

Der Autor ist Dr. Imre Tóth, Historiker, Direktor des Museums Sopron. Vorstellung der Lokdekoration Im Motiv erscheint das bereits zum 20. Jubiläum des Picknicks entworfene Logo, dieses Mal in silberner Farbe – dem 25-Jahre Jubiläum entsprechend. Auf dem Zug zu sehen sind etwa ein Drahtzaun-Motiv in österreichischen sowie ungarischen Farben stellvertretend für die Grenze zwischen Ungarn

und Österreich. Die DDR-Bürger brechen aus der Dunkelheit der kommunistischen Ära, durchreißen den Stacheldraht, kommen auf das Licht der Freiheit und vereinigen sich mit Ihren Verwandten und Landesleuten. Das Motiv auf der anderen Seite der Lokomotive „erzählt“ nicht mehr die persönliche Geschichte der deutschen Flüchtlinge, sondern stellt die histori-

schen Ereignisse dar, die mit dem Paneuropäischen Picknick angefangen haben. Der durchrissene Stacheldraht, die Häuser von Sopron, der Feuerturm als Wahrzeichen der Stadt, ein zurückgelassener Trabi, ein Wachturm... und so kommen wir zur Berliner Mauer, zum Brandenburger Tor. Der Himmel darüber ist in den Farben der drei beteiligten Länder gestaltet. Beide Seiten und die Fronten der

Lokomotiven sind mit Aufschriften in den Sprachen der beteiligten Länder ergänzt. Sie übergeben die wichtigste Botschaft: EUROPA OHNE GRENZEN – seit 25 Jahren.

(Quelle: <http://www.locandmore.eu>).



16955 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 80 6182 509-0 der Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), Baujahr ab 2000.

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

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

- **Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.**
- **Besonders gestaltete Umverpackung.**
- **Echtheitszertifikat.**

Limitierte, einmalige Serie.

In Zusammenarbeit mit Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).



Schweiz



11629 Zug-Set „Cisalpino“.

Vorbild: Elektrolokomotive Re 484, als Zweisystemlokomotive mit 4 Pantographen, 2 Großraumwagen 1. Klasse, 1 Großraumwagen 2. Klasse der Cisalpino AG, eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

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

4 Achsen angetrieben, Haftreifen, LED-Spitzenbeleuchtung. Alle schaltbaren Funktionen im DCC-Format sind auch im Selectrix 2-Format schaltbar. Schnellzugwagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 613 mm.

- **Spitzenbeleuchtung mit LEDs.**

Einmalige Serie.

66656 Innenbeleuchtung.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Das Zug-Set lässt sich mit dem Ergänzungswagen 15549 beliebig verlängern.

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Fernlicht | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |



15549 Schnellzugwagen „Cisalpino“.

Vorbild: 1 Großraumwagen 2. Klasse der Cisalpino AG, eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Modell: Schnellzugwagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Vorbereitet für Innenbeleuchtung. Länge über Puffer 165 mm.

Einmalige Serie.

66656 Innenbeleuchtung.

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Ergänzungswagen zum Zug-Set 11629.





Niederlande



16894 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 189 213 „Linked by Rail“ der ERS Railways. Herstellerbezeichnung ES 64 F4. Achsfolge Bo´Bo´, Baujahr ab 2002.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder mit den Digital-Formaten DCC, Selctrix und Selectrix 2. Kinematik für Kurzkupplung, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden. Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht, digital schaltbar. Äußere Pantographen elektrisch funktionsfähig. Länge über Puffer 122 mm.

- Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.
- Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung.
- Besonders gestaltete Umverpackung.

Einmalige Serie.

In Zusammenarbeit mit Loc&More (<http://www.locandmore.eu>).



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Fernlicht | • | • | |



© Loc&More GmbH

Luxemburg

TRIX
MINITRIX

Wie nah ist Luxemburg? Die relativ kleine Fläche des Landes und die intensiven wirtschaftlichen Verflechtungen mit Lothringen, Saarland, Rheinland-Pfalz und

Wallonien bewirken, dass Nahverkehr für Luxemburg heute größtenteils internationalen Verkehr bedeutet. Die Züge der CFL sind mit den benachbarten Bahnen DB, SNCF und SNCB/NMBS koordiniert, oft sogar

gemeinsam betrieben. Die zunächst gemieteten und dann als Serie 4000 beschafften Lokomotiven der TRAXX-Familie sind als elektrische Grenzgänger ideal für diese speziellen Verkehrsverhältnisse.



Luxemburg



16901 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Serie 4000 der Nationalen Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft (CFL). Zweisystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern. Die Lokomotive entspricht der deutschen Baureihe 185.

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 und Fernlicht, mit Decoder 66840 aktivierbar. Länge über Puffer 118 mm.

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

Einmalige Serie.

Ein zu dieser Lokomotive passendes Wagen-Set finden Sie unter der Artikelnummer 15305.



15305 Doppelstockwagen-Set der CFL.

Vorbild: 2 Doppelstockwagen 2. Klasse, 1 Doppelstockwagen 1. und 2. Klasse und 1 Steuerwagen der Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL).

Modell: Doppelstock-Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot mit LED, funktionsfähig im Digital- und Analogbetrieb. Alle Wagen mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung und Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 668 mm.

- LED-Innenbeleuchtung.

Einmalige Serie.

Die passende Lokomotive ist die Serie 4000, die unter der Artikelnummer 16901 erhältlich ist.



15305

16901

Dänemark



15416 Druckgas-Kesselwagen.

Vorbild: Druckgas-Kesselwagen, eingestellt bei den Dänischen Staatsbahnen (DSB). Privatwagen der Firma Kosan Tankers a/s, DK-Kopenhagen. Betriebszustand Anfang der 1980er-Jahre.

Modell: Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Außenlangträger als U-Profil mit Seilösen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Angesetzte Bremserbühne. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 80 mm.

- **Neukonstruktion.**



Neukonstruktion



Italien

Elektrolokomotive Reihe 483 der OCEANOGATE

Mit seiner „Traxx“-Familie als „Mädchen für Alles“ hatte Bombardier nicht nur in Deutschland mit den DB-Baureihen 145/146/185 Erfolg, sondern auch viele europäischen Bahnen orderten und ordern auch noch heute ein- und mehrsystemfähige Elloks sowie dieselelektrische Maschinen dieser Familie. Im Laufe der Jahre gab es bei den einzelnen Familienmitgliedern entscheidende Verbesserungen. Seit 2004 wird eine überarbeitete Version als „Traxx 2“ mit einem veränderten, crash-optimierten Lokkasten ausgeliefert. Geändert wurde auch die Umrichteranlage, wobei nun zwei grundlegend verschiedene

Bauarten von wassergekühlten IGBT-Stromrichtern zum Einsatz kamen. Weil die Loks aus Platz- und Gewichtsgründen nicht die Zugsicherungssysteme und andere Ausrüstungsteile für alle denkbaren Einsatzländer tragen können, werden sie bei Anlieferung bzw. später bei Bedarf mit bestimmten „Paketen“ aus- oder nachgerüstet. So gibt es u.a. ein „Schweiz-Paket“ mit den schweizerischen Zugsicherungen, zwei zusätzlichen Stromabnehmern mit schmalen Wippen sowie weiteren landesspezifischen Zutaten. Auch die Version für den Verkehr nach Frankreich besitzt zwei zusätzliche Stromabnehmer und die französischen Sicherungssysteme. Es gibt aber auch eine nur in Deutschland und Österreich einsetzbare

Basisversion mit nur zwei Stromabnehmern und ohne zusätzliche Sicherungssysteme. 2005 bestellte die Leasinggesellschaft Angel Trains Cargo (seit 2010 Alpha Trains) für den italienischen (und optional polnischen) Binnenmarkt zehn Traxx 2 ausschließlich für den Betrieb unter 3 kV Gleichstrom. Dies nahm Bombardier zum Anlass, die Familie zur Traxx 2E-Plattform weiterzuentwickeln, um dieselelektrische Loks in die Familie zu integrieren und die allgemeine Modularität noch einmal zu erhöhen. Mit der Präsentation dieses „One 4 All-Konzeptes“ auf der InnoTrans 2006 in Berlin zeigte Bombardier, dass von der „Traxx 2E“-Konzeption problemlos Gleichstrom-, Wechselstrom- und Mehr-

system-Elloks sowie dieselelektrische Maschinen abgerufen werden können. Als wirklicher Clou sind 70 % all ihrer Teile und Komponenten identisch. 2008 bestellte Angel Trains noch einmal zehn Maschinen für den italienischen Markt. Diese insgesamt 20 Angel Trains-Elloks erhielten die Betriebsnummern E 483.001-020. Davon sind die 483 001, 006, 007, 018, 019 und 020 derzeit längerfristig an das italienische Bahnunternehmen Oceanogate Italia S.p.A. in La Spezia vermietet. Weitere dieser Gleichstrom-Traxx 2E konnten zwischenzeitlich an diverse italienische, spanische und polnische Bahnunternehmen sowie sogar 100 Exemplare an die spanische Staatsbahn Renfe geliefert werden.



16872 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Reihe 483 der OCEANOGATE. Ausführung mit 4 Dachstromabnehmern.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, 2-Licht-LED-Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, umschaltbar auf Dreilicht-Spitzensignal, mit warmweißen

Leuchtdioden. Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal, Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Fernlicht und weitere Lichtfunktionen, digital schaltbar. Länge über Puffer 118 mm.

- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Spitzenbeleuchtung wahlweise wechsel- und abschaltbar.**
- **Führerstandsbeleuchtung schaltbar.**



| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Fernlicht | • | • | |
| Lichtfunktion | • | • | |
| Lichtfunktion 1 | • | • | |
| Lichtfunktion 2 | • | • | |
| Spitzensignal | • | • | |
| Lichtfunktion 3 | • | • | |

„Taucherbrille“

„Taucherbrille“ – Baureihen 750, 753 und 754 der ČD, ČDC, ŽSCS und ŽSSK

„Taucherbrille“ oder „Brillenschlange“ sind die Synonyme für die markanteste Diesellok der ehemaligen Tschechoslowakei. Ihre Spitznamen verdanken die Lokomotiven ihrem eigenwilligen Äußeren mit den blendfreien Führerständen. Um den Mangel an Streckendieselloks für den Reisezugdienst bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD zu beheben, entwickelte die tschechoslowakische Lokfabrik ČKD Ende der 1960er-Jahre die Baureihe T478.3. Basis bildete das Vorgängermodell T478.1. Die neue dieselelektrische Maschine sollte rund 72 Tonnen schwer sein und Reisezüge mit einer Höchstge-

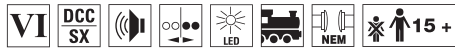
windigkeit von bis zu 100 km/h befördern können. Viele bewährte Komponenten wurden von der Reihe T478.1 übernommen, so das komplette Fahrwerk, die Gestaltung des Hauptrahmens und des Maschinenraums, der hydrostatische Antrieb der Kühlerlüfter und der Dampfgenerator PG 500. Hingegen erhielt der Lokkasten mit seinen beiden Endführerständen eine modernes, von Industriedesignern entworfenes Äußeres. Ebenfalls neu entwickelt wurde von ČKD der Dieselmotor des Typs „K 12 V 230 DR“. Insgesamt 408 Serienloks wurden zwischen 1969 und 1977 als T478.3 (mit Dampfheizung) gebaut und ab 1988 als Reihe 753 nach dem neuen Nummernschema in die Bestände der ČSD eingereiht. Nach dem Bau von zwei Prototypen mit höherer Leistung

im Jahre 1975 kam es 1979/1980 noch zur Nachlieferung einer 84 Exemplare umfassenden Serie der Baureihe T478.4 mit elektrischer Heizung, welche die ČSD als Reihe 754 in das neue Nummernschema überführte. Zwischen 1991 und 1995 wurden 163 Maschinen der Baureihe 753 auf elektrische Heizung in die neue Baureihe 750 bei unveränderter Ordnungsnummer umgebaut. Nach der Teilung der Tschechoslowakei zum 1. Januar 1993 gelangten rund 75 % der „Taucherbrillen“ in den Bestand der neuen tschechischen Staatsbahn ČD, während das restliche Viertel von der neugegründeten slowakischen Staatsbahn ŽSR übernommen wurde. 2001 verkaufte die ČD 57 Loks der Baureihe 753 an die Inekon Holding in Prag. Dort wurden die

„Brillenschlangen“ modernisiert und ab 2003 zumeist an italienische Privatbahnbetreiber weiterverkauft. Neun Maschinen erhielten einen gebrauchten, langsam laufenden ČKD-Sechszylindermotor, 31 Loks einen neuen Caterpillar-Motor „3512 B DITA“ sowie eine neue Elektrik von Siemens. Letztere wurden dann als Baureihe 753.7 bezeichnet. Hiervon übernahm die italienische Ferrovie Nord Milano (FNM) 18 Stück in ihren Bestand als Baureihe DE 520. In ähnlicher Form wurden inzwischen weitere Loks für die tschechischen Privatbahnen AWT und Unipetrol Doprava sowie die Güterverkehrssparte ČDC der tschechischen Staatsbahn umgebaut.



„Taucherbrille“



16734 Diesellokomotive.

Vorbild: Universallokomotive DE 520 der FNM (Ferrovie Nord Milano). Ihr markantes Äußeres verlieh ihr die Spitznamen Taucherbrille bzw. Brillenschlange. Baujahr ab 1970, Modernisierung ab 1991 und ab 2001. Dieselelektrischer Antrieb.

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. Länge über Puffer 104 mm.

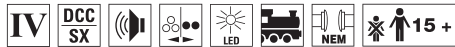
- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**
- **Austauschbare, geschlossene Frontschürze.**

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Lüfter | • | • | |
| Sanden | • | • | |

Einmalige Serie.



© C. Ochsner



16731 Diesellokomotive.

Vorbild: Universallokomotive T 478.3189 der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Ihr markantes Äußeres verlieh ihr die Spitznamen Taucherbrille bzw. Brillenschlange (Brejlovec). Baujahr ab 1970. Dieselelektrischer Antrieb mit dem Motorentyp ČKD K 12 V 230 DR.

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. Länge über Puffer 104 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**
- **Austauschbare, geschlossene Frontschürze.**

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Dampf ablassen | • | • | |
| Lüfter | • | • | |
| Sanden | • | • | |
| Sicherheitsventil | • | • | |

Einmalige Serie.



© Dušan Repa



16732 Diesellokomotive.

Vorbild: Universallokomotive Reihe 750 der ČD Cargo. Ihr markantes Äußeres verlieh ihr die Spitznamen Taucherbrille bzw. Brillenschlange (Brejlovec). Baujahr ab 1970, Modernisierung ab 1991. Dieselelektrischer Antrieb.

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. Länge über Puffer 104 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**
- **Austauschbare, geschlossene Frontschürze.**

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Lüfter | • | • | |
| Sanden | • | • | |

Einmalige Serie.



© Foto Korbel



16733 Diesellokomotive.

Vorbild: Universallokomotive Reihe 750 der bei der Železnice Slovenskej republiky (ŽSSK). Ihr markantes Äußeres verlieh ihr die Spitznamen Taucherbrille bzw. Brillenschlange (Brejlovec). Baujahr ab 1970, Modernisierung ab 1991. Dieselelektrischer Antrieb.

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. Länge über Puffer 104 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**
- **Austauschbare, geschlossene Frontschürze.**

| Digital Funktionen | DCC | SX2 | SX |
|--------------------------|-----|-----|----|
| Spitzensignal | • | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Direktsteuerung | • | • | |
| Bremsenquietschen aus | • | • | |
| Spitzensignal hinten aus | • | • | |
| Signalhorn | • | • | |
| Spitzensignal vorne aus | • | • | |
| Bahnhofsansage | • | • | |
| Schaffnerpfeif | • | • | |
| Lüfter | • | • | |
| Sanden | • | • | |

Einmalige Serie.



© A. Räntzsch





Bausatz Zeche Zollverein

Zeche Zollverein, Glückauf! Zollverein gilt als schönste Zeche des Ruhrpotts. Und wenn schon, für uns ist sie die schönste Zeche der Welt. Die Stiftung Zollverein hat sich deshalb sehr bemüht, die

Kulturlandschaft Zollverein auf Platz 1 der Vorschlagsliste für das UNESCO-Weltkulturerbe zu bringen. Die beiden vom Bauhaus inspirierten Architekten Fritz Schupp und Martin Kremmer, die den in zwei Achsen

angeordneten Industriekomplex nach Prinzipien der Symmetrie und Geometrie harmonisch durchgestalteten, konstruierten mit Zollverein Schacht XII eine einmalige Musteranlage.



66310 Vorbild: Zeche Zollverein Förderanlage in Essen.
Baujahr ab 1929/30.
Zeche Zollverein Teil 1 bestehend aus dem Förderanlage.
Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten. Ausgestattet mit feinsten Details. Ausführliche Bauanleitung. Der Platzbedarf für die komplette Zeche Zollverein beträgt ca. 100 cm x 100 cm.

- **Weltkulturerbe der UNESCO.**
- **Feinste Details.**

Einmalige Serie.





66311 Vorbild: Zeche Zollverein Sortieranlage in Essen.
Baujahr ab 1929/30.
Zeche Zollverein Teil 2 bestehend aus der Sortieranlage.
Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten.
Ausführliche Bauanleitung.
Der Platzbedarf für die komplette Zeche Zollverein beträgt
ca. 100 cm x 100 cm.

Einmalige Serie.



66312 Vorbild: Zeche Zollverein Kohlenwäsche in Essen.
Baujahr ab 1929/30.
Zeche Zollverein Teil 3 bestehend aus der Sortieranlage.
Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten.
Ausführliche Bauanleitung.
Der Platzbedarf für die komplette Zeche Zollverein beträgt
ca. 100 cm x 100 cm.

Einmalige Serie.



Neue Stadthäuser





Bausätze Stadthäuser im Jugendstil

I II III IV V 15+

66306 Bausatz Stadthaus im Jugendstil.

Stadthaus aus der Zeit des Jugendstils. Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften. Ausgestattet mit feinsten Details. Ausführliche Bauanleitung. Nachbildung großstädtischer Stadthäuser. Maße ca. 95 x 80 x 145 mm.

- Feinste Details.
- Jugendstil.



I II III IV V 15+

66307 Bausatz Stadthaus im Jugendstil.

Stadthaus aus der Zeit des Jugendstils. Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften. Ausgestattet mit feinsten Details. Ausführliche Bauanleitung. Nachbildung großstädtischer Stadthäuser. Maße ca. 135 x 83 x 156 mm.

- Feinste Details.
- Jugendstil.





66308 Bausatz Eck-Stadthaus im Jugendstil.

Eck-Stadthaus aus der Zeit des Jugendstils (90-Grad-Winkel). Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften. Ausgestattet mit feinsten Details. Ausführliche Bauanleitung. Nachbildung großstädtischer Stadthäuser. Maße ca. 85 x 85 x 150 mm.

- Feinste Details.
- Jugendstil.



66309 Bausatz Großes-Eck-Stadthaus im Jugendstil.

Großes Eck-Stadthaus aus der Zeit des Jugendstils (30-Grad-Winkel). Bausatz aus eingefärbtem Karton, lasergeschnitten. Bausatz eines Stadthauses mit Ladengeschäften. Ausgestattet mit feinsten Details. Ausführliche Bauanleitung. Nachbildung großstädtischer Stadthäuser. Maße ca. 180 x 110 x 155 mm.

- Feinste Details.
- Im 30-Grad-Winkel.
- Jugendstil.



Bausatz Nebenbahn-Betriebswerk



66315 Bausatz Nebenbahn-Betriebswerk.

Bausatz Nebenbahn-Betriebswerk bestehend aus einem einständigem Lokschuppen, Wasserspeicher und Wasserkran, welche so im Vorbild in Waldangelloch standen. Und einer Kleinbekohlung mit Kohlehunden, wie sie in vielen Nebenbahn-Betriebswerken vorzufinden waren.

Bausatz aus eingefärbtem Architektur Hart-Karton, lasergeschnitten. Lokschuppen mit von Hand beweglichen Toren.

Maße Lokschuppen ca. 104 x 45 x 42 mm.

Maße Wasserspeicher ca. 36 x 41 x 46 mm.

Maße Wasserkran ca. 19 x 5 x 26 mm.

Maße Kleinbekohlung ca. 53 x 23 x 50 mm.





Highlights aus 2014



15421 Güterwagen-Set „Tor zur Welt“.



15480 Liegewagen-Set.



15994 Güterwagen-Set „Holzhackschnitzeltransport“.



15390 Personenwagen-Set „ALEX“ 1./2. und 2. Klasse.



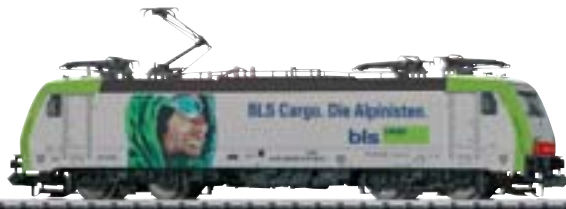
15448 Güterwagen-Set der SNCF.



15443 Wagen-Set „Gütertransport“.



16481 Diesel-Triebzug „LINT“.



16871 Elektrolokomotive Reihe 486.



16004 Elektrolokomotive Serie BB 22200.



16283 Diesellokomotive Baureihe 218.



15481 Taschenwagen-Set „LKW Walter“.

Highlights aus 2014



15081 Personenwagenset „IC 2206“.



15303 Wagen-Set „Gütertransport“.



15419 Wagen-Set „Schwefelsäure-Kesselwagen“.



15392 Wagen-Set „Regionalexpress“ 1./2. und 2. Klasse.



11137 Startpackung mit Personenzug, Gleisanlage und Fahrgerät.



15082 Personenwagen zu „IC 2206“.



16232 Diesellokomotive „Ludmilla“.



15087 Set mit 4 Zement-Silowagen.



16187 Schnellzug-Schleppenderlokomotive.



16222 Diesellokomotive Baureihe 220.



16491 Elektrolokomotive Baureihe 151.



15393 Ergänzungswagen-Set „Regional-Express“ 2. Klasse



16371 Diesel-Schnelltriebwagen.

Highlights aus 2013



11135 Start-Set „Moderner Güterverkehr“.



16121 Diesellokomotive Baureihe 212.



11136 Start-Set „Moderner Güterverkehr“.



16111 Elektrolokomotive Baureihe 111.



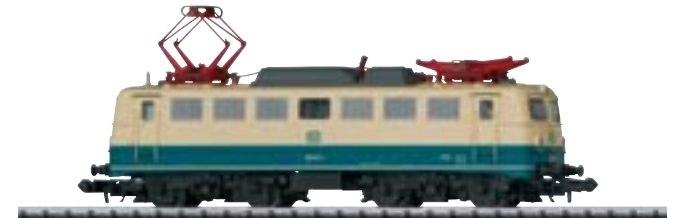
15302 Gaskesselwagen-Set.



16131 Diesellokomotive Baureihe 213.



15993 Güterwagen-Set
„Schrotttransport“.



16961 Elektrolokomotive Baureihe 139.

15992 Rolldachwagen.





15391 Güterwagen-Set „Seitentladewagen“.



15380 Doppelstock-Steuerwagen.



15381 Doppelstockwagen 1./2. Klasse.



15382 Doppelstockwagen 2. Klasse.



15383 Doppelstockwagen 2. Klasse.



15990 Güterwagen-Set „Rübenkampagne Schweiz“.





Neuigkeiten für die Spur H0

Lieber Trix-Freund, mit voller Fahrt steuern wir in das Jahr 2015 und wir bereichern das große Trix-H0 Sortiment wieder mit vielen faszinierenden Neuheiten im Maßstab 1:87. Auf den nächsten 76 Seiten präsentieren wir Ihnen Neuheiten, die Sie sicherlich ebenso begeistern werden wie uns.

Eine wahre Augenweide und ein Muss für jede Modellbahnanlage ist wohl sicherlich die Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 18.5, die mit ihrer eher zierlichen Eleganz seit Generationen Modellbahnfreunde fasziniert und dieses Jahr erstmalig ins Programm aufgenommen worden ist. Sie ziert zurecht als Titellok den diesjährigen Einstieg in die beeindruckende Modellwelt von Trix H0.

Besonders stolz sind wir aber auch bei den diesjährigen Neuheiten auf unser neu konstruiertes Modell der legendären S 2/6, ist sie doch in den Augen vieler

„die Diva“ unter den Rekordloks gewesen. Überaus beeindruckend waren ihre großen Treib- und Kuppelräder mit einer Höhe von über zwei Metern.

Aber damit nicht genug, denn wie bereits in der Begrüßung erwähnt wird uns in den Neuheiten von H0 das 25 jährige Jubiläum der deutschen Wiedervereinigung mit vielen Fahrzeugen begleiten.

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, Trix Club-Mitglied zu werden? Unseren Clubmitgliedern können sich in diesem Jahr nämlich wieder exklusiv über zwei Modelle freuen. Sie sind noch nicht dabei? Dann informieren Sie sich ab Seite 136 über die vielen Vorteile.

Machen Sie sich jetzt ihr eigenes Bild und entdecken Sie Ihre Neuheiten 2015.

Ihr Trix Team.



Startpackung „Moderner Güterverkehr“



21527 Startpackung „Moderner Güterverkehr“

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 185.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG), 1 Selbstentladewagen Fals 176 der Railion Deutschland AG, 1 Rungenwagen Kbs 443 und 1 offener Güterwagen Eoas 106 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Lokomotive mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie einem Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes 3-Licht Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden. 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer. Rungenwagen mit abnehmbaren Rungen. Selbstentladewagen mit maßstäblicher Kohle beladen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Gesamtlänge über Puffer 66,8 cm.

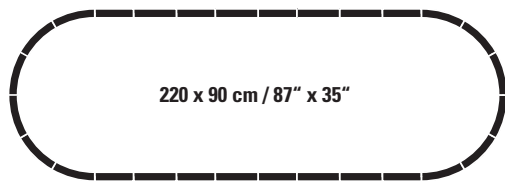
- **Idealer Einstieg in die digitale Welt von Trix H0.**
- **Moderne Zugzusammenstellung der Epoche V.**
- **Beleuchtung der Lokomotive mit warmweißen Leuchtdioden.**
- **Automatische Anmeldung an der Mobile Station durch eingebauten mfx-Decoder.**
- **Aufbaufreundliche Trix C-Gleis-Anlage.**

Inhalt: 12 gebogene Gleise 62130, 8 gerade Gleise 62188, 8 gerade Gleise 62172. Gleisanschlussbox, Trix Mobile Station und Schaltnetzteil 230V/36 VA.

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |

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



Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 18.5

Im Frühjahr 1907 erhielt Maffei den Auftrag zum Bau einer Pazifik-Verbundlokomotive für die bayerische Staatsbahn. Ausgehend von der im gleichen Haus entstandenen badischen „IV f“ entwickelte Maffei die bayerische S 3/6, welche durch ihren zeitlos eleganten Auftritt, vor allem geprägt durch das Vierzylinder-Verbundtriebwerk, bald Generationen von Eisenbahnfreunden faszinieren sollte. Die erste Maschine verließ im Juli 1908 das Werk, ihr folgten noch im gleichen Jahr weitere sechs Lokomotiven. In drei Bauserien (a bis c) lieferte Maffei bis

1911 weitere 16 weitgehend baugleiche Maschinen. Abweichend von diesen ersten 23 Loks erhielten 18 Maschinen (Serien d und e, Maffei 1912/1913) Treibräder mit 2.000 mm Durchmesser statt 1.870 mm. Dadurch bedingt lag auch der Kessel dieser Maschinen höher. Ab der Serie f (drei Maschinen, 1913/1914) kehrte man jedoch zum ursprünglichen Treibraddurchmesser zurück. Bis 1918 schloss die Serie i diese erste Beschaffungsperiode ab. Mit Ausnahme der 18 „Hochhaxigen“ besaßen die restlichen 71 Maschinen alle ein Windschneidenführerhaus.

Die zweite Beschaffungsperiode begann 1923 und endete erst zur Reichsbahnzeit 1931. In den Jahren 1923/24 lieferte Maffei die Serie k mit 30 Maschinen, es folgten 1927/28 die Serien l und m (20 Maschinen) sowie die Serie n mit nur noch zwei Maschinen 1930. Weil Maffei Bankrott ging, wurden die letzten 18 Exemplare der S 3/6 als Serie o von Henschel 1930/31 in Lizenz gebaut. Die Maschinen waren zunächst in München, Nürnberg und Ludwigshafen beheimatet und liefen im schweren Schnellzugdienst. Nach dem Ersten

Weltkrieg mussten 19 Maschinen als Reparation abgegeben werden. Bei der DRG erhielten die verbliebenen Maschinen mit kleinen Rädern die Nummern 18 401-434, 18 461-478 und 18 479-548, die „Großrädigen“ die Nummern 18 441-458. Neben den großen bayerischen Betriebswerken beheimateten u. a. auch die Bw Wiesbaden, Darmstadt, Halle/S. und Osnabrück die bayerischen Paradedecken. Die bekannteste Zugleistung während der Reichsbahnzeit ist sicherlich die Bespannung des FFD 101/102 „Rheingold“. Nach dem Zweiten Weltkrieg wanderten die Loks größtenteils in den Personenzugdienst ab. Von 1953 bis 1956 wurden insgesamt 30 Maschinen aus den letzten drei Serien von der DB grundlegend modernisiert. Bis 1962 waren die letzten ihrer nicht modernisierten Schwestern abgestellt, lediglich die 18 505 blieb beim BZA Minden als Versuchslok bis Mai 1967 in Betrieb. Sie kann heute im DGGE-Eisenbahnmuseum in Neustadt/Weinstraße bewundert werden.



Trix Club-Modell H0 2015



22880 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepp-tender.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 18.5 der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Schlepptender 2'2'T31,7. Mit kurzen Wagner-Windleitblechen, geradem Führerhaus, Reichsbahn-Lampen unten, DB-Reflexglaslampen oben und Puffertellerwarnanstrich. Betriebsnummer 18 537. Betriebszustand um 1958/59.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Rauchsatz aus 72270 ist serienmäßig eingebaut. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich ist die Führerstandbeleuchtung und das Feuerbüchsenflackern digital schaltbar. Beleuchtung

mit wartungsfreien Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremschläuche sowie Lokführer-Figur und Heizer-Figur liegen bei. Länge über Puffer 26,5 cm.

- **Komplette Neuentwicklung.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen und viele ange-setzte Details.**
- **Führerstandbeleuchtung und Feuerbüchsen-flackern zusätzlich digital schaltbar.**
- **Serienmäßig mit Raucheinsatz.**
- **Lokführer-Figur und Heizer-Figur liegen bei.**

Die Schnellzug-Dampflokomotive 22880 wird im Jahr 2015 in einer einmaligen Serie nur für Trix Clubmitglieder gefertigt.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39030 exklusiv für Insider-Mitglieder.

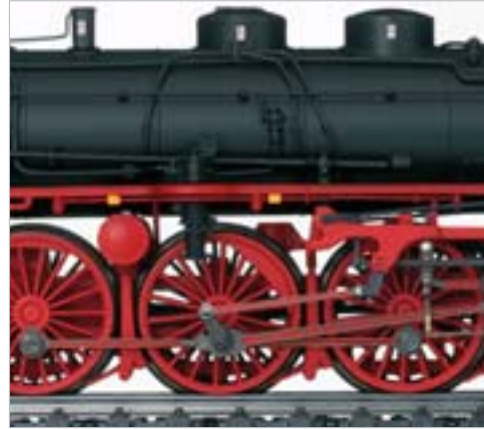
| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Raucheinsatz | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Feuerbüchsenflackern | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Wasserpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |

25 märklin
25 Jahre Märklin-Bahnelektrotechnik
1990-2015 MHI



Märklin 42259

22880



Tenderlokomotive T 3

Zu den populärsten deutschen Dampflokomotiven zählten zweifellos die Spielarten der preußischen Gattung T 3. Henschel lieferte den preußischen Staatsbahnen (KPEV) das erste Exemplar einer dreifach gekuppelten Nassdampflok für den Nebenbahndienst. Die T 3 bestach durch Wartungsfreundlichkeit, Robustheit und Vielseitigkeit. Deshalb beschaffte die KPEV von 1881 bis 1910 die gewaltige Zahl von 1.345 Exemplaren, was zu einer geradezu „flächendeckenden“ Verbreitung dieser liebenswerten Tendermaschinen führte.



22168 Tenderlokomotive.

Vorbild: Tender-Dampflokomotive der preußischen Gattung T 3 der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV), spätere Baureihe 89.70-75. Loknummer 6306 MAINZ. Zweite Hauptbauart ab 1897.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Miniaturmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Detailliertes Fahrwerk mit Darstellung der Allan-Steuerung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerhaus mit freiem Durchblick. Viele separat angesetzte Details. Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 9,9 cm.

- **Prächtige preußische Farbgebung.**
- **Stangenpuffer.**
- **Länderbahn-Laternen.**

Einmalige Serie.

Die Nebenbahn-Lokomotive 22168 ist eine der typischen Maschinen für die Langenschwalbacher Personenwagen in den Sets 43058 und 43059 aus dem Märklin H0-Sortiment.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37144.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Glocke | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Injektor | • | • |



Mit besonders vielen Einzeldrucken und Anbauteilen



Märklin 43058

Märklin 43059

22168

Dampflokomotive mit Schlepptender



22249 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Dampflokomotive B VI der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung mit trichterförmigem Kamin, Torffeuerung und geschlossenem Tender. Vorbild fuhr mit einer Laterne am Tender. Namensschild „Lessing“. Betriebsnummer 494.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel der Lok. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Detailliertes Fahrwerk mit Außenrahmen und Stephenson-Steuerung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen LED. Die obere Laterne vorne und beide Laternen am Tender können entfernt werden. Tender mit erhöhtem Aufbau und beweglichen Klappen. Lok überwiegend aus Metall wie beispielsweise Kessel, Schornstein, Führerhaus und Zylinder. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Bremschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 16,3 cm.

- **Erstmals mit LED-Beleuchtung.**
- **Glockenankermotor.**
- **Tender mit beweglichen Klappen.**
- **Lok überwiegend aus Metall wie beispielsweise Kessel, Schornstein, Führerhaus und Zylinder.**
- **Petroleum-Laternen abnehmbar.**

Einmalige Serie.

Den passenden Torf-Munitionswagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 45089. Dieser kann als Zusatztender eingesetzt werden.

Das passende Wagen-Set finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 46069.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37982.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Betriebsgeräusch | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Sicherheitsventil | • | • |
| Luftpumpe | • | • |



Märklin 46069

Märklin 45089

22249

Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6



22049 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepp-tender.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in dunkelgrün/schwarzer Grundfarbgebung der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Mit goldenen Kesselsrlingen. Lok-Betriebsnummer 3201. Betriebszustand um 1906/07.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingerichtet für Raucheinsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zugbegegnungslicht und Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Detailliertes Fahrwerk mit durchbrochenem Barrenrahmen. Windschnittige Verkleidung von Rauchkammer, Kamin, Dom und Zylindergruppe sowie windschnittig gestaltetes Führerhaus. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre liegen separat bei. Länge über Puffer 25,1 cm.

Lokomotive ist in einer dekorativen Holzkassette verpackt. Booklet über die Geschichte der S 2/6 liegt bei.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Verpackt in einer dekorativen Holzkassette.**
- **Mit Booklet über die Geschichte der S 2/6.**
- **Sehr filigrane und detaillierte Ausführung.**
- **Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall.**
- **DCC/mfx-Decoder mit umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**



Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37015.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Zugbegegnungslicht | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Wasserpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |
| Rangiergang | • | • |



Schnellzugdampflok der bayerischen Gattung S 2/6

Anfang des 20. Jahrhunderts sorgten Schnellfahrversuche für Aufsehen auf den Schienen verschiedener deutscher Staatsbahnen. Auch die Bayerische Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) gab im Zuge dieses „Geschwindigkeitsrausches“ im Jahr 1905 eine Schnellfahrlokomotive in Auftrag. Schon ein Jahr später lieferte Maffei die unter Federführung von Chefkonstrukteur Anton Hammel entworfene S 2/6 mit der Betriebsnummer 3201 ab. Die S 2/6 war eine 2'B2'-Heißdampfverbundlokomotive mit Barrenrahmen, 150 km/h Höchstgeschwindigkeit und 16 Tonnen Radsatzfahrmasse. Neuartig waren u.a. das Fahrwerkskonzept mit den für die Spurführung verantwortlichen Vor- und Nachlaufdrehsätzen sowie

die Ausbildung des Tenderwasserkastens als eine selbsttragende Konstruktion. Obwohl die Lok keine stromlinienförmige Kompletterkleidung besaß, gab es doch einige Elemente, welche den Luftwiderstand reduzieren sollten. Vor den Zylindern befand sich eine gewölbte Verkleidung, die Rauchkammertür war kegelförmig ausgeführt, Schornstein und Dampfdom erhielten Windschneiden. Das Führerhaus war ebenfalls strömungsgünstig ausgebildet und ging stufenlos in die Kesselverkleidung über. Im Juli 1907 erreichte die Maschine mit einem 150 Tonnen schweren Versuchszug auf der Strecke München – Augsburg die Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/h und damit den Geschwindigkeitsweltrekord.

Die Lok war zunächst in München beheimatet, kam 1910 nach Ludwigshafen und lief von dort zunächst vor Schnellzügen nach Straßburg und Bingerbrück. 1922 gelangte sie zurück nach München, ab 1923 war sie in Augsburg stationiert. Ihre DRG-Betriebsnummer 15 001 hat sie nie getragen, denn schon 1925 erhielt das Einzelstück einen Ehrenplatz im Verkehrsmuseum Nürnberg. Und so spielte die S 2/6 in ihrer Geschichte ohne Zweifel eine tragische Doppelrolle: Zwar war sie 1906 technisch ihrer Zeit weit voraus und entsprach in ihrer Ausführung perfekt dem Pflichtenheft, doch ihre Konzeption war bereits nach sehr kurzer Einsatzdauer von den sich rasch ändernden Rahmenbedingungen überholt. Denn mit

der Ausnahme von wenigen Betriebsjahren in der Pfalz sah sich die S 2/6 bald in eine Nebenrolle als ungeliebte Einzelgängerin gedrängt. Abgesehen von den Rekordfahrten des Jahres 1907 blieb sie somit eine von der Zeit schnell überholte Konstruktion, wurde nie in Serie gebaut und verschwand nach wenigen Jahren aus dem Betriebsdienst. Doch ihre historische Bedeutung liegt nicht in ihrer betrieblichen Laufbahn sondern in ihrer technologischen und konzeptionellen Vorreiterrolle begründet, welche nicht nur den Lokomotivbau nachhaltig beeinflusste.



Schnellzuglokomotive Baureihe 18.1



22183 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.1 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Frühere Württemberger Reihe C. Betriebsnummer 18 111, Betriebszustand um 1928. Unter anderem Zuglokomotive des legendären „Orient Express“.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leucht-

dioden. Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Vorbereitet für Rauchsatz 72270. Lokomotive weitgehend aus Metall wie beispielsweise Kessel, Kamin, Dom, Führerhaus, Umlauf und Tender. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Länge über Puffer 23,7 cm.

- **Erstmals mit Rauchsatzkontakt.**
- **Lokomotive weitgehend aus Metall wie beispielsweise Kessel, Kamin, Dom, Führerhaus, Umlauf und Tender.**

Einmalige Serie.

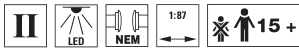
Die passenden Wagenpackungen finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 24795 und 24796.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37117.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Schienenstoß | • | • |



Ergänzungswagenset CIWL Orient-Express 1928



24796 Ergänzungswagenset CIWL Orient-Express 1928.

Vorbild: Der in den Sommermonaten verkehrende „Paris – Karlsbad – Prag – Express“. Dessen Wagen verkehrten bis Stuttgart gemeinsam mit dem Orient-Express, und wurden in Stuttgart durch 2 Wagen ergänzt. 2 Schlafwagen der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Jeweils in blauer Farbgebung. Zustand um 1922–1928.

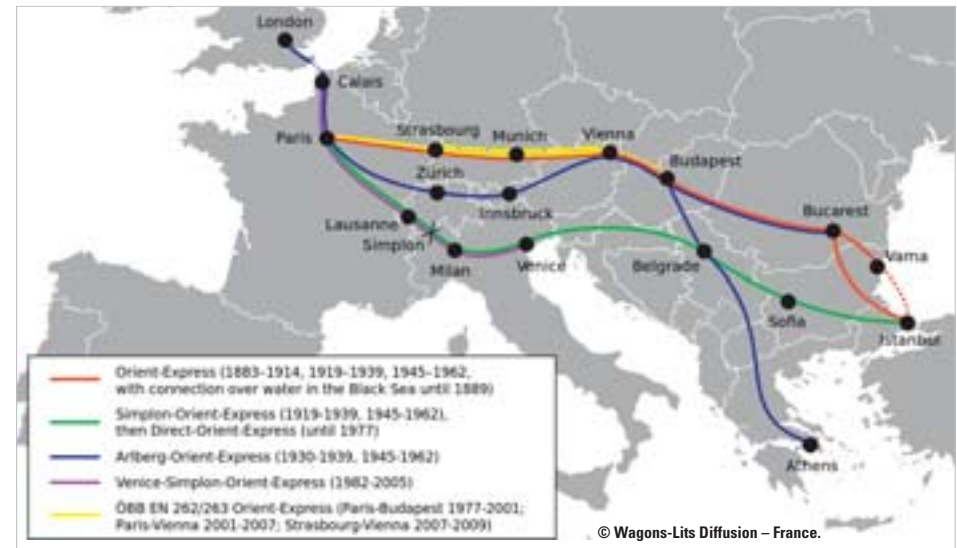
Modell: Feine Ausführung der Modelle mit vielen ange-setzten Details. Unterschiedliche Betriebsnummern. Lange Faltenbälge. Beide Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung. Stromabnahme an jedem Wagen. Gesamtlänge über Puffer 48,5 cm.

- Eingebaute LED-Innenbeleuchtung.

Einmalige Serie.

Die passende Schnellzuglokomotive und das passende Wagen-Set finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22183 und 24795.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 42796.



© Wagons-Lits Diffusion – France.

**Detailliert gearbeitete
Beschriftungen
Mit LED-Innenbeleuchtung**



Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) ist eine eingetragene Handelsmarke der Wagons-Lits Diffusion (WLD), Paris, Frankreich. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.

Ergänzungswagenset CIWL Orient-Express 1928



© Wagons-Lits Diffusion – France.

Luxuszug Orient-Express
 Die grandiose Idee von Georges Nagelmackers, Luxus-Schlafwagenzüge auf dem europäischen Kontinent einzuführen, nahm ihren Anfang mit der Gründung einer noch heute existierenden „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL) am 4. Dezember 1876 in Brüssel. Mit dem wachsenden Schienennetz in Richtung Balkan entwickelte Nagelmackers Pläne für einen komplett aus Wagen der CIWL zusammengestellten Zug von den Kanalhäfen in die Balkanstaaten und dem damals noch nicht auf der Schiene zu erreichenden Endziel Konstantinopel, dem heutigen Istanbul. Schließlich begann am 5. Juni 1883 in Paris mit dem ersten „Express d’Orient“ eine Legende. Lediglich ein

Speise-, zwei Schlaf- und zwei Gepäckwagen bildeten den ersten „Orient-Express“, der sich an jenem denkwürdigen Nachmittag im Gare de l’Est aufmachte. Verkehrsgeschichte zu schreiben. Noch war die Reise auf dem Balkan allerdings recht mühsam, denn die Fahrgäste mussten Teilstrecken auf Schiffen oder Postkutschen zurücklegen. Erst am 12. August 1888 erreichte der Orient-Express erstmals über Budapest, Belgrad und Sofia sein Endziel Konstantinopel. Schnell entwickelte sich der Luxuszug zu einem vollen Erfolg und so nimmt es nicht Wunder, dass der Name „Orient-Express“ zu einem Begriff voller Mystik, Zauber, Sehnsüchte und Fernweh hochstilisiert wurde. Im Laufe der Jahre bildete sich aus dem Zug der Diplomaten, Abenteurer, Agenten, Schieber,

„Femmes fatales“ sowie gekrönter und ungekrönter Häupter eine Legende, welche in ungezählten Büchern, Kriminalromanen, Spionagegeschichten und Filmen eine Hauptrolle spielte. Angetrieben vom Erfolg des Orientexpress installierte die CIWL bald weitere Luxuszüge zu interessanten Zielen in ganz Europa. So führte sie u.a. im Jahre 1900 den Karlsbad-Express ein, einen während der Sommersaison verkehrenden Schlafwagenzug von Paris in die damals noch zu Österreich gehörige weltberühmte Kurstadt Karlsbad, dem heutigen Karlovy Vary. Dieser verkehrte auf der Route Paris – Karlsruhe – Heilbronn – Schwäbisch Hall – Nürnberg – Karlsbad. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs mussten die CIWL-Luxuszüge eingestellt werden.



Türen an den Gepäckwagen zum Öffnen
Mit LED-Innenbeleuchtung



Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) ist eine eingetragene Handelsmarke der Wagons-Lits Diffusion (WLD), Paris, Frankreich. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.

Erst ab 1921 benutzte der Orient-Express wieder seine klassische Route durch Süddeutschland. Bis bzw. ab Stuttgart war er nun vereinigt mit dem „Paris-Karlsbad-Prag-Express“ (L105/106). Dieser Flügelzug des „Orient-Express“ mit insgesamt sieben Wagen nach bzw. von Karlsbad (Karlovy Vary) und Prag (Praha) verkehrte üblicherweise nur im Sommer über Nürnberg, Marktredwitz und Eger (Cheb) in die Tschechoslowakei. Erst der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zwang erneut zur Aufgabe der CIWL-Luxuszüge.



24795 Schnellzug-Wagenset CIWL

Orient-Express 1928.

Vorbild: Der in den Sommermonaten verkehrende „Paris – Karlsbad – Prag – Express“. Dessen Wagen verkehrten bis Stuttgart gemeinsam mit dem Orient-Express, und wurden in Stuttgart durch 2 Wagen ergänzt. 5 Wagen unterschiedlicher Bauarten der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Jeweils 2 Gepäckwagen, 2 Schlafwagen und 1 Speisewagen in blauer Farbgebung. Zustand um 1922-1928.

Modell: Feine Ausführung der Modelle mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Eingelegene

Faltenbälge mit hochgeklappten Übergangsblechen für Endwagen der Garnitur. Türen der Gepäckwagen können geöffnet werden. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung. Tischlampen im Speisewagen sind beleuchtet. Stromabnahme an jedem einzelnen Wagen.

Gesamtlänge über Puffer 117,5 cm.

- Eingebaute LED-Innenbeleuchtung.

Einmalige Serie.

Die passende Schnellzuglokomotive und das passende Wagen-Set finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22183 und 24796.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 42795.



24795

24796

24795

22183



INTERNATIONALE

EISENBAHN

SCHLAF

VOITURE-LITS

N° 2180

PARIS - STUTTGART - PISA





Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender

Bayerische G 5/5, DRG/DB 57.5

Für die bayerischen Steilrampen beschaffte die Bayerische Staatsbahn bereits 1911 insgesamt 15 Lokomotiven der Gattung G 5/5. Die fünffach gekuppelten Maschinen waren den bayerischen

Traditionen folgend als Vierzylinder-Heißdampfverbundmaschinen ausgelegt. Sie leisteten rund 1.650 PSI und waren damit allen anderen Länderbahn-Bauarten deutlich überlegen. Modernes Zubehör war weiterhin ein Barrenrahmen. Je ein innerer

Hochdruckzylinder und ein äußerer Niederdruckzylinder waren zu einem Gussstück zusammengefasst. Eine außenliegende Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen besorgte über den gemeinsamen Kolbenschieber der Hoch- und Niederdruckzylinder

die Dampfverteilung. Alle vier Zylinder wirkten auf den dritten Kuppelradsatz. Im Jahr 1920 folgten den Maschinen der ersten Serie weitere Loks, die nun etwas verstärkt ausgelegt waren und eine höhere Leistung besaßen. Bis 1924 wurden insgesamt 80 Loks



22029 Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung G 5/5, mit Schlepptender 2'2 T21.8. Bauart-Ausführung aus der dritten Lieferserie. Dunkelgrüne Grundfarbgebung der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn. Betriebsnummer 5856. Betriebszustand um 1923.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 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. Drittes Zugbegegnungslicht an der Lok vorne und am Tender fahrtrichtungsabhängig digital separat zuschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Kulissengeführte Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Vorne an der Lok und hinten am

Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer 23,5 cm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Lok und Tender weitgehend aus Metall.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen und viele ange-setzte Details.**
- **Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.**
- **Stärkste Fünfkuppler-Maschine aller deutschen Länderbahn-Loks.**

Passende Güterwagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 46085 und 46803 mit entsprechenden Hinweisen zum Radsatz-tausch auf Gleichstromradsätze.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39550.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Zugbegegnungslicht | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Wasserpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |
| Rangiergang | • | • |



Freistehende Laternen und filigran ange-setzte Aufstiegsleitern



**Zahlreiche Sound- und Betriebsfunktionen
Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse**



der Nachfolgeserie geliefert und in Dienst gestellt. Die G 5/5 war der stärkste Fünfkuppler aller deutschen Länderbahnen und konnte auf einer Steigung von fünf Promille bis zu 1.210 t mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h ziehen. Damit stellte sie locker

sowohl die preußische G 10 und G 12 als auch die späteren DRG-Baureihen 50 und 52 in den Schatten. Die DRG übernahm nur noch sieben Maschinen der ersten Serie mit den Nummern 57 501-507. Die Nachbauserie gelangte hingegen komplett zur Reichsbahn,

die Maschinen erhielten die Nummern 57 511-590. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren nur noch rund 20 Maschinen im Bereich der späteren DB meist abgestellt vorhanden. Der größte Teil wurde bereits bis 1947 ausgemustert, die letzten G 5/5 folgten 1949.



22057 Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

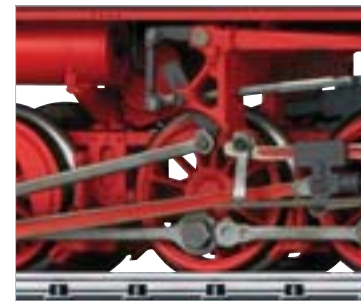
Vorbild: Schwere Güterzug-Dampflokomotive der Baureihe 57.5 (ehem. bayerische Gattung G 5/5), mit Schlepptender 2'2 T21.8. Bauart-Ausführung aus der vierten Lieferserie. Schwarz/rote Grundfarbgebung der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebsnummer 57 579. Betriebszustand um 1949.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 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). Kulissengeführte Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Vorne an der Lok und hinten am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 23,5 cm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Lok und Tender weitgehend aus Metall.**
- **Durchbrochener Barrenrahmen und viele ange-setzte Details.**
- **Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel.**
- **Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.**
- **Stärkste Fünfkuppler-Maschine aller deutschen Länderbahn-Loks.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39552.



Authentische Optik auch zwischen 2. und 3. Radsatz

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Wasserpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |
| Rangiergang | • | • |



Dampflokomotive mit Schlepptender



22248 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Personenzug-Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 24 der Deutschen Bundesbahn (DB). Einheitslokomotive mit Wagner-Windleitblechen. Betriebszustand um 1957.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kessel aus Metall. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-

Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Der Rauchsatzkontakt ist dauerhaft an. Die Lok ist vorbereitet zum nachträglichen Einbau des Rauchsatzes 72270. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung im NEM-Schacht. Vorne an der Lok Kurzkupplung im NEM-Schacht.

Länge über Puffer 19,4 cm.

- **Erstmalige Auflage der Baureihe 24 im Trix H0-Sortiment.**
- **Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell mit umfangreicher Ausstattung.**

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|------------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus Glocke | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Injektor | • | • |
| Generatorgeräusch | • | • |



22382 Dampflokomotive mit Wannentender.

Vorbild: Personenzuglokomotive Baureihe 38.10-40 mit Wannentender 2'2 T30 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ehemalige preußische P 8. Kessel mit 3 Domen. Mit Witte-Windleitblechen und Läutewerk. Betriebsnummer 38 3812. Betriebszustand um 1965.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung zwischen

Lok und Tender. Detaillierter Führerstand. Bremsschläuche, Vorbildkupplungen und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 21 cm.

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|------------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus Glocke | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Schüttelrost | • | • |



Elektrolokomotive Baureihe E41

Ab 1956 bis 1971 wurden von der Deutschen Bundesbahn insgesamt 451 Loks der Baureihe E 41 beschafft. Sie sollten für mehrere Jahrzehnte nicht nur den Nahverkehr von den Alpen bis zur Küste prägen. Man kann die gelungene Konstruktion als eine Universallokomotive bezeichnen, da sie in ihrer langen Betriebszeit so ziemlich alles vorspannte, was im Zugverkehr möglich ist. Den harten S-Bahn-Verkehr quitierte sie aber bald, da sie auf Grund einer fehlenden elektrischen Bremse nicht dafür geeignet war. Ihre Stammaufgabe blieb der Nahverkehr, vornehmlich im Wendezugbetrieb mit Silberlingen. Aufgrund der geforderten geringeren Achslast, die sich auf zwei 2-achsige Drehgestelle verteilte, konnte die E 41 problemlos auf den elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt werden. Der ölgekühlte Transformator bekam ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite, was zu einer für die Baureihe E 41 charakteristischen Geräuschentwicklung führte. So kam die Lok bald zu ihren Kosenamen „Sektorkorken“ oder eben „Knallfrosch der Bundesbahn“. Nicht wenige Bahnkunden vermuteten bei diesem Knall einen Schaden an der Lok und waren mehr oder weniger irritiert. Während ihrer gesamten Einsatzzeit trug die Baureihe E 41 (ab 1968 „141“) Scherenstromabnehmer. Sonst veränderte sie ihr Äußeres durch Umbauten und war entweder mit drei oder fünf Lampen, mit oder ohne Regenrinne, mit abgerundeten oder eckigen Lüftern in den mit der Zeit wechselnden Farbschemata in Deutschland von den Alpen bis in den Norden unterwegs. Bis zu ihrem Einsatzende galt der Knallfrosch als eine bewährte und verlässliche Konstruktion.



22268 Elektrolokomotive.

Vorbild: Einheits-Elektrolokomotive Baureihe E41 der Deutschen Bundesbahn (DB). Stahlblaue Grundfarbgebung. Ausführung mit 3 Einfachlampen, Schweiger-Lüftergitter mit waagerechten Lamellen und umlaufender Regenrinne. Betriebsnummer E41 012. Betriebszustand um 1958.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Führerstandsbeleuchtung jeweils separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten

Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremschläuche und Kupplungsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 18 cm.

- Mit Digital-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Stahlblaue Grundfarbgebung, wie die ersten 71 Loks der Serie.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39415.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Glocke | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Sanden | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |



Mit besonders raffinierter Lichtschaltung und Führerstandsbeleuchtung

25 Jahre Wiedervereinigung

Nach der Wiedervereinigung befanden sich die beiden deutschen Staatsbahnen, die Deutsche Bundesbahn (DB) im Westen und die Deutsche Reichsbahn (DR) im Osten, in einem wirtschaftlich schwierigen Zustand. Der Schuldenberg der DB war seit 1949 auf 34 Mrd. DM angewachsen, während die DR vor allem mit ihrem maroden Netz zu kämpfen hatte. Gleichzeitig aber forderte die Politik eine stärkere Rolle der Eisenbahn im Personen- und Gütertransport, wozu 1990 aber sowohl DB als auch DR weder wirtschaftlich noch organisatorisch in der Lage waren. Daher wurden am 1. Januar 1994 im Rahmen der Bahnre-

form beide Bahnen zur Deutschen Bahn AG vereint, in ein Wirtschaftsunternehmen umgewandelt und in den folgenden Jahren mehrere Strukturänderung bei der DB AG durchgeführt.

Ein weiterer Bestandteil der Bahnreform war die sogenannte Regionalisierung zum 1. Januar 1996, welche die Verantwortung für den Nah- und Regionalverkehr auf die Bundesländer verlagerte. Hierdurch entstand ein lebhafter Wettbewerb, da nun Ausschreibungen zulässig waren und in der Folge auch viele private Wettbewerber zum Zuge kamen. Nah- und Regionalverkehre sind inzwischen

aufgrund der Vielzahl von Betreibern deutlich „bunter“ geworden.

Als dritter Bestandteil der Bahnreform erfolgte die Schaffung eines freien Eisenbahnverkehrsmarktes, in dem neben der DB AG auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Transportleistungen anbieten können. Dies hatte schnell Bildung privater EVU vor allem im Güterverkehr zur Folge, welche heute mit ihren vielen unterschiedlich lackierten Lokomotiven das eintönige „Verkehrsrot“ der DB AG bereichern. Für die Öffentlichkeit nach der Vereinigung am sichtbarsten waren die Lückenschlüsse

im Schienennetz nach dem Mauerfall, die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die Vereinigung der Arbeitswelten in Ost und West, die Weiterführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in die neuen Bundesländer sowie dort die konsequente Modernisierung der Bahninfrastruktur. Eisenbahnfreunde in West und Ost konnten sich nach der Vereinigung an vielen „neuen“ Fahrzeugen erfreuen: So wurden die Loks der DR-Baureihen 143, 155 und 232 in großer Zahl bald auch im Westen heimisch, während sich ehemalige DB-Loks und -Triebwagen in den neuen Bundesländern breitmachten.



22471 Diesel-Schnelltriebwagen – Seite 90



22647 Tenderlokomotive – Seite 92



23321 Personenwagen-Set – Seite 93



23322 Gepäckwagen – Seite 93



24434 Güterwagen-Set – Seite 95



Salontriebwagen BR 183

Nicht nur für Sammler und für die Vitrine: Der geschichtsträchtige Schnellzugtriebwagen SVT 137 mit der Betriebsnummer 225. „Salonwagen“ für wichtige DDR-Persönlichkeiten. Als „Fliegender Hamburger“ revolutionierte die Baureihe den Fernverkehr. Heute Hauptattraktion im Leipziger Hauptbahnhof (Museumsgleis). Vorbildgerecht mit Jakobs-Drehgestell und Innenbeleuchtung und einer stolzen Länge von 202 Millimeter.



22471 Diesel-Schnelltriebwagen.

Vorbild: Salontriebwagen als Diesel-Schnelltriebwagen Baureihe 183 der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Reichsbahn-Bauart SVT 137 „Hamburg“. Zweiteilig mit Jakobs-Drehgestell. Ausführung in beige/rubinroter Farbgebung. Betriebsnummer 183 252-6. Betriebszustand um 1985.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. Beide Achsen im Jakobs-Drehgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Beleuchtungen mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Dach mit angesetzten Details. Durchgehende Seitenschürzen mit geführten Blenden über den Radausschnitten. Kulissenführung mit geschlossenem Faltenbalg zwischen den Fahrzeughälften. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Gesamtlänge über Kupplungen 48,4 cm.

- **Digital-Decoder mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.**
- **Spitzensignal und Innenbeleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**
- **Vorbildgerechte Formänderungen für die Ausführung als Salontriebwagen für die DDR-Regierung.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37775.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Innenbeleuchtung | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Türenschließen | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Vorschmieren | • | • |
| Schienenstoß | • | • |
| Rangiergang | • | • |



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.



Dampflokomotive Baureihe 64



22647 Tenderlokomotive.

Vorbild: Personenzug-Dampflokomotive Baureihe 64 der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Ausführung mit genieteten Wasserkästen. Betriebsnummer 64 1200-1. Betriebszustand um 1970.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Bremschlauch-Attrappen und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 14,3 cm.

Einmalige Serie.

Ein passendes Personenwagen-Set und einen Gepäckwagen finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 23321 und 23322.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39649.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Kabinenfunk | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |



23322

23321

22647

Personenwagen-Set

TRIX
H0



23321 Personenwagen-Set.

Vorbild: 3 verschiedene Personenwagen unterschiedlicher Bauarten in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). 2 Durchgangswagen Baai, 2. Klasse. 1 Abteilwagen Baa, 2. Klasse. Betriebszustand um 1970.

Modell: Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern.

Gesamtlänge über Puffer 48 cm.

Wechselstromradsatz je Wagen 2 x 700150.

Die passende Dampflokomotive der Baureihe 64 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22647.



Einmalige Serie.



23322 Gepäckwagen.

Vorbild: Gepäckwagen Pwgs 9400 (ehem. Pwgs-41) mit eckigem Dachaufsatz in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Betriebszustand um 1970.

Modell: Dachkanzel mit Durchbruch zum Innenraum.

Unterboden mit angesetztem Bremsgestänge.

Länge über Puffer 11,9 cm.

Wechselstromradsatz 2 x 700150.

Einmalige Serie.

Die passende Dampflokomotive der Baureihe 64 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22647, das passende Personenwagen-Set unter der Artikelnummer 23321.





Güterwagen-Set

TRIX
H0



24434 Güterwagen-Set.

Vorbild: 1 offener Güterwagen Es 5520 und 2 offene Güterwagen Es 5235 der Deutschen Reichsbahn (DR). Betriebszustand um 1985.

Modell: Alle Wagen mit Ladegut-Einsätzen, mit echter Braunkohle in maßstäblicher Körnung. Gesamtlänge über Puffer 37 cm.

Einmalige Serie.



Tenderdampflokomotive Baureihe 094



22187 Tenderlokomotive.

Vorbild: Güterzug-Tenderdampflokomotive Baureihe 094 (frühere BR 94.5-17) der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Läutewerk und Vorwärmer auf dem Kesselscheitel, Rangierfunkantenne und Hülsenpuffer. Betriebsnummer 094 651-7. Betriebszustand um 1969/70.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingerichtet für

Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,6 cm.

- Lokomotive überwiegend in Metallausführung.
- Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen schaltbar.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37162.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Glocke | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Dampf ablassen | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Kohle schaufeln | • | • |
| Schüttelrost | • | • |
| Injektor | • | • |
| Generatorgeräusch | • | • |
| Kabinenfunk | • | • |



Diesellokomotive Baureihe 211



22822 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Baureihe 211 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1980.

Modell: Digital-Decoder DCC / mfx mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 13,9 cm.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Signalhorn tief | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |



24211 Güterwagen-Set.

Vorbild: 2 Schwerlastwagen Rlmmps 650 der Deutschen Bundesbahn (DB), beladen mit je einem Panzerfahrzeug „Leopard 2“ der Deutschen Bundeswehr. Betriebszustand um 1980.

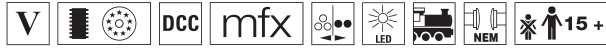
Modell: 2 Schwerlastwagen beladen mit je einem Panzerfahrzeug „Leopard 2“.
Gesamtlänge über Puffer ca. 24,8 cm.

Einmalige Serie.

700150 Märklin Radsatz-AC.



Kleindiesellokomotive Köf III



22048 Diesellokomotive.

Vorbild: Kleindiesellokomotive Köf III als Baureihe 335 der Deutschen Bundesbahn (DB) in Epoche IV. Farbgebung in ozeanblau/elfenbein. Ausführung mit Frontlüfter, Funkfernsteuerung und Rangierkupplung.

Modell: Mit Digital-Decoder DCC und geregelter Hochleistungsantrieb. Beide Achsen angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell an und digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen LED. Spitzensignal an beiden Seiten abschaltbar. Telex-Kupplung vorne und hinten getrennt schaltbar. Freier Durchblick im Führerhaus, Griffstangen angesetzt. Bremsleitungen und Rangierkupplungen liegen bei. Länge über Puffer 9,3 cm.

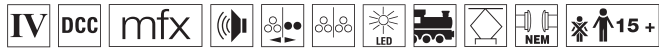
- Aufbau und Fahrwerk aus Metall.
- Telex-Kupplung vorne und hinten.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Telex-Kupplung hinten | • | • |
| Telex-Kupplung vorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |



Altbau-Elektrolokomotive Baureihe 117



22176 Elektrolokomotive.

Vorbild: Altbau-Elektrolokomotive Baureihe 117 der Deutschen Bundesbahn (DB). Chromoxidgrüne Grundfarbgebung. Betriebsnummer 117 107-3. Betriebszustand um 1975.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Führerstände und Maschinenraum mit Inneneinrichtung. Griffstangen und weitere Details separat angesetzt. Detaillierte Ausführung der Dachausrüstung, mit Queranordnung der Tragisolatoren an den Stromabnehmern, sowie den liegenden Glockenisolatoren und Rillenisolatoren. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-

signal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitig Funktion des Doppel-A-Lichts. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Ansteckbare Bremsschläuche, Heizleitungen und Blenden für Vorlaufachsen liegen separat bei. Länge über Puffer 18,3 cm.

- **Vorbildgerechte Formänderungen.**
- **Filigrane Metallkonstruktion.**
- **Mit Digital-Decoder und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.**

Einmalige Serie.

Passende Eilzugwagen-Sets werden unter der Artikelnummer 23498 und 23499 ebenfalls angeboten.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37062.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |
| Rangiergang | • | • |

Vollsound



*Geänderte Vorlaufachse
Blende für Vorlaufachse
Schienenräumer*



Eilzugwagen-Set



23499 Eilzugwagen-Set 1.

Vorbild: Drei verschiedene Eilzugwagen unterschiedlicher Bauarten, in der Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB), für den Zuglauf Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg. Ein Expressgut-Gepäckwagen als Behelfsgepäckwagen MDyge 986 mit plattenbekleideten Wänden. Ein Schnellzug-Abteilwagen ABm 225, 1./2. Klasse. Ein Schnellzug-Abteilwagen Bm 234, 2. Klasse. Alle Wagen in chromoxidgrüner Grundfarbgebung. Betriebszustand um 1975.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Behelfsgepäckwagen mit Schwanenhals-Drehgestellen. Schnellzugwagen mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz schwer. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Gesamtlänge über Puffer 83,2 cm.

- Neukonstruktion des Behelfsgepäckwagens MDyge 986.
- Alle Wagen serienmäßig ausgestattet mit LED-Innenbeleuchtung.
- Zuglauf: Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg.

Einmalige Serie.

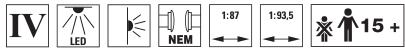
Zu den Eilzugwagen-Sets 23498 und 23499 passt ideal die Elektrolokomotive Baureihe 117 mit der Artikelnummer 22176.

Dieses Eilzugwagen-Set finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43990.



Personenwagen-Set

TRIX
HO



23498 Personenwagen-Set.

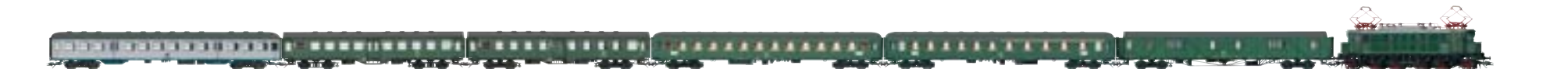
Vorbild: Drei verschiedene Eilzugwagen unterschiedlicher Bauarten in der Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB) für den Zuglauf Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg. Zwei 4-achsige Umbauwagen Byg 514, 2. Klasse. Ein 4-achsiger Personenwagen Bnb 719 „Silberling“, 2. Klasse. Betriebszustand um 1975.

Modell: Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Je ein Umbauwagen mit Schwanenhals-Drehgestellen und Drehgestellen preußischer Regelbauart. „Silberling“ mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz leicht. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED). „Silberling“ serienmäßig mit roter Zugschlussbeleuchtung ausgestattet. Gesamtlänge über Puffer 73,4 cm.

- „Silberling“ mit serienmäßig eingebauter Zugschlussbeleuchtung.
- Alle Wagen serienmäßig ausgestattet mit LED-Innenbeleuchtung.
- Zuglauf: Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg.

Einmalige Serie.

Die passende Lokomotive BR 117 finden Sie unter der Artikelnummer 22176 und ein passendes Wagen-Set unter 23499.



23498

23499

22176



24119 Fahrzeug-Transport „Dingo“.

Vorbild: Rungenwagen Kbs 443 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Allschutz-Transportfahrzeug „Dingo“ der Deutschen Bundeswehr.

Modell: Bordwände nach Pressblech-Vorbild mit 20 Rungen-Aufnahmen, Rungen liegen bei. Länge über Puffer 15,7 cm.

Metall-Modell des Militärfahrzeuges mit detaillierten Kunststoff-Baugruppen. Dreifarbige Tarnlackierung. Länge ca. 6,3 cm. Ladehalterung.

- Fahrzeugaufbau aus Metall.
- Sehr detaillierte Ausführung.

Einmalige Serie.

700150 Märklin Radsatz-AC.



22197 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 101 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mit längsseitiger Werbung zum Jubiläum „25 Jahre Starlight Express“. Aktueller Betriebszustand 2013.

Modell: Mit DCC/mfx-Decoder, geregelter Hochleistungsantrieb und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Bewegliche Imitation der Drehgestell-Anlenkung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernscheinwerfer separat schaltbar. Spitzenlicht an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an

beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichts. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Länge über Puffer 21,9 cm.

- 25 Jahre Starlight Express in Bochum.

Einmalige Serie.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Fernlicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn tief | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Betriebsgeräusch 1 | • | • |
| Schienenstoß | • | • |

Diesellokomotive Baureihe 245



22450 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 245 der Deutschen Bahn AG. Gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Länge über Puffer 21,7 cm.

- **Erstmalige Auflage der „Multi-Engine“-Lokomotive Baureihe 245.**
- **Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell mit umfangreicher Ausstattung.**

Die passenden Wagen zur Zugbildung finden Sie im Trix HO-Sortiment unter der Artikelnummer 24580.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn tief | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Schienenstoß | • | • |

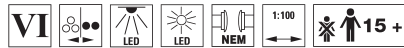


24580

22450

Doppelstockwagen-Set „Regio DB“

Schneller Richtungswechsel – Zum aktuellen Erscheinungsbild der modernen Deutschen Bahn AG gehören die Doppelstock-Wagen. Sie ermöglichen eine deutlich erhöhte Fahrgast-Kapazität ohne aufwendige Erweiterung der Bahnsteige. Der zu den Doppelstock-Zwischenwagen passende Steuerwagen DBbzf 761 erlaubt den rationellen Wendezug-Verkehr ohne zeitraubendes Umsetzen der Lok im Endbahnhof, denn je nach Fahrtrichtung befindet sich der Doppelstock-Steuerwagen entweder gezogen am Zugschluss oder geschoben an der Zugspitze.



24580 Doppelstockwagen-Set „Regio DB“.

Vorbild: 1 Doppelstockwagen 1./2. Klasse (DABza 756), 1 Doppelstockwagen 2. Klasse (DBza 751) und ein Doppelstock-Steuerwagen 2.Kl. (DBbzfa 761.0) der DB AG.

Modell: Alle Wagen mit eingebauter warmweißer LED-Innenbeleuchtung. Steuerwagen mit detaillierter Pufferbohle und angesetztem Frontspoiler. Beleuchtete

Zugzielanzeige. Bei schiebender Lokomotive (Steuerwagen voraus) leuchtet am Steuerwagen ein weißes Dreilicht-Spitzensignal. Bei ziehender Lokomotive (Lok voraus) brennen am Steuerwagen zwei rote Schlusslichter. Das Spitzensignal funktioniert im Analog- und Digitalbetrieb. Führerstand mit Inneneinrichtung. Gesamtlänge über Puffer 80,9 cm.

• **LED-Innenbeleuchtung.**

Einen passenden Ergänzungswagen erhalten sie im Märklin Programm unter der Artikelnummer 43571. Sie benötigen die neue Stromzuführung 66720 und vier mal den Radsatz 700580.





Güterzuglokomotive Baureihe 151



22815 Güterzuglokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 151 der SRI Rail Invest GmbH (SRI). Blaue Grundfarbgebung. Einholmstromabnehmer. Betriebszustand um 2013.

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

abhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter, digital schaltbar. Doppel-A-Licht schaltbar. Einholmstromabnehmer. Länge über Puffer ca. 22,2 cm.

- **Erstmals mit LED-Beleuchtung.**
- **BR 151 erstmals mit Einholmstromabnehmer.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37438.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Kabinenfunk | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Rangiergang | • | • |

BR 151 erstmals mit Einholmstromabnehmer





Elektrolokomotive 189 213 „Linked by Rail“



22862 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 189 213 „Linked by Rail“ der ERS Railways. Herstellerbezeichnung ES 64 F4. Achsfolge Bo´Bo´, Baujahr ab 2002.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Mit beiliegendem Echtheitszertifikat und besonders gestalter Umverpackung. Länge über Puffer 22,5 cm.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39862.



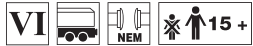
| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Fernlicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Signalhorn tief | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |



© Loc&More GmbH

Güterwagen-Set

TRIX
H0



24548 Güterwagen-Set.

Vorbild: Taschenwagen Bauart Sdgkms 707 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Vorgesehen zum Transport von Containern, LKW-Wechselaufbauten oder Sattelaufliegern.

Modell: Rahmen, Boden und Lademulden der Wagen aus Metalldruckguss. Spezial-Drehgestelle in niedriger Bauweise. Kinematik für Kurzkupplung. Viele angesetzte Details. Ladehalterungen verstellbar. Beladen mit jeweils 1 Sattelaufleger. Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern, einzeln verpackt. Länge über Puffer je Wagen 18,9 cm.

Einmalige Serie.

321973 Märklin Radsatz-AC.



Elektrolokomotive 91 43 0470 505-8

Die gleiche Lokomotive der GYSEV/Raaberbahn AG (Betriebsnummer 91 43 0470 505-8) wurde am 18. August 2014 in Sopron präsentiert. Seitdem zieht sie Personen- und Güterzüge in Ungarn und in Österreich. So haben wir unseren Plan verwirklicht: die Botschaft des Jubiläums durch das gleiche Motiv auf den Lokomotiven in allen drei, in dem

historischen Prozess beteiligten, Ländern (in Ungarn, Österreich und Deutschland) zu tragen – EUROPA OHNE GRENZEN. Diese historischen Ereignisse haben mit dem Paneuropäischen Picknick angefangen, sich mit dem Fall der Berliner Mauer und der Wiedervereinigung Deutschlands fortgesetzt. Das Lokdekorationsprojekt hat sich aus der Initiative

der Loc&More GmbH und nach ihren Plänen (Grafiker: Péter Tranta) verwirklicht. Die Kosten des Projektes wurden von der GYSEV AG und der Loc&More GmbH getragen – mit der Unterstützung der Konrad Adenauer Stiftung und der Stiftung für ein Bürgerliches Ungarn (PMA). Was ist das Paneuropäische Picknick? Eine gute Zusammensetzung

der Ereignisse ist auf der Homepage des Paneuropäischen Picknicks zu lesen: <http://www.paneuropaipicknik.hu/index.php?site=30> Der Autor ist Dr. Imre Tóth, Historiker, Direktor des Museums Sopron. Vorstellung der Lokdekorationsmotiv erscheint das bereits zum 20. Jubiläum des Picknicks entworfene Logo, dieses Mal in silberner



22964 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 43 0470 505-8 der Raaberbahn AG (GYSEV), Baujahr ab 2000.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital

schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer 22,5 cm.

- **Besonders gestaltete Umverpackung.**
- **Beide Lokseiten unterschiedlich bedruckt.**
- **Echtheitszertifikat.**

Limitierte, einmalige Serie.

In Zusammenarbeit mit Loc & More
(<http://www.locandmore.eu>).

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Fernlicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |



Elektrolokomotive 91 80 6182 509-0

Farbe – dem 25-Jahre Jubiläum entsprechend. Auf dem Zug zu sehen sind etwa ein Drahtzaun-Motiv in österreichischen sowie ungarischen Farben stellvertretend für die Grenze zwischen Ungarn und Österreich. Die DDR-Bürger brechen aus der Dunkelheit der kommunistischen Ära, durchreißen den Stacheldraht, kommen auf das Licht der Freiheit

und vereinigen sich mit Ihren Verwandten und Landesleuten. Das Motiv auf der anderen Seite der Lokomotive „erzählt“ nicht mehr die persönliche Geschichte der deutschen Flüchtlinge, sondern stellt die historischen Ereignisse dar, die mit dem Paneuropäischen Picknick angefangen haben. Der durchrissene

Stacheldraht, die Häuser von Sopron, der Feuerturm als Wahrzeichen der Stadt, ein zurückgelassener Trabi, ein Wachturm... und so kommen wir zur Berliner Mauer, zum Brandenburger Tor. Der Himmel darüber ist in den Farben der drei beteiligten Länder gestaltet. Beide Seiten und die Fronten der Lokomotiven sind mit Aufschriften in den Sprachen der

beteiligten Länder ergänzt. Sie übergeben die wichtigste Botschaft: **EUROPA OHNE GRENZEN** – seit 25 Jahren. (Quelle: <http://www.locandmore.eu>).



22965 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrsystem-Elektrolokomotive 91 80 6182 509-0 der Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), Baujahr ab 2000.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital

schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Länge über Puffer 22,5 cm.

- **Besonders gestaltete Umverpackung.**
- **Beide Lokseiten unterschiedlich bedruckt.**
- **Echtheitszertifikat.**

Limitierte, einmalige Serie.

In Zusammenarbeit mit Loc&More
(<http://www.locandmore.eu>).

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Fernlicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |



Güterverkehr

IV 

24991 Kühlwagen.

Vorbild: Ichqs-u 377 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Endbühnen aus Metall. Relex-Kupplungen im NEM-Kupplungsschacht. Andere Betriebsnummer als Märklin 4415.

Länge über Puffer 11,5 cm.

- **Preisgünstige Hobby-Ausführung.**
- **NEM-Kupplungsschacht.**

700150 Märklin Radsatz-AC.



IV 

24992 Gedeckter Güterwagen.

Vorbild: Gs 210 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Relex-Kupplungen im NEM-Kupplungsschacht.

Andere Betriebsnummer als Märklin 4410.

Länge über Puffer 11,5 cm.

- **Preisgünstige Hobby-Ausführung.**
- **NEM-Kupplungsschacht.**

700150 Märklin Radsatz-AC.





22953 Elektrolokomotive „Krokodil“

Vorbild: Güterzuglokomotive Serie Ce 6/8 II „Krokodil“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bauart aus der ersten Bauserie. Dunkelbraune Grundfarbgebung, mit Stangenpuffer, stirnseitigen Übergangsblechen, kleinen Rangierertreppen und Handstangen, mit Besandungsanlage, ohne Falschfahrtsignal und ohne Indusi-Magnet. Betriebszustand um 1930.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jedem Treibgestell. Jeweils 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 1 weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel) konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung umschaltbar

bei Solofahrt auf 1 rotes Schlusslicht. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Hochdetaillierte Metallausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Mit Besandungsanlage zwischen den Treibradgruppen. 3-teiliger Lok-Aufbau mit ausschwenkbaren Vorbauten. Detaillierte Dachausrüstung mit Sicherheitsgitter unterhalb der Stromabnehmer. Länge über Puffer 22,3 cm.

- **Hochdetaillierte Metallausführung.**
- **Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Lokomotive angetrieben mit 2 Hochleistungsantrieben und Schwungmasse.**
- **Mit neuer Besandungsanlage.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39566.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Schlusslicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |



Schweiz



22390 Rangierlok-Doppelpackung.

Vorbild: 2 unterschiedliche Elektro-Rangierlokomotiven Serie Ee 3/3 „Halbschuh“ der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Bauart aus der ersten Bauserie 1927/28, mit Endführerhaus und Rangierbühne vorne. Eine tannengrüne Ausführung im Betriebszustand Ende 1940er/Anfang 1950er-Jahre, mit Stangenpuffer, Lok-Betriebsnummer 16314. Eine oxidrote Ausführung im Betriebszustand Anfang/Mitte 1960er-Jahre, mit Stangenpuffer, Lok-Betriebsnummer 16321.

Modell: Beide Lokomotiven mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Je Lokomotive ein geregelter Hochleistungsantrieb als Miniaturmotor mit Schwungmasse. Jeweils 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 weiße Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung digital umschaltbar auf Schweizer Lichtwechsel, mit 1 weißen Schlusslicht sowie bei Solofahrt auf 1 rotes Schlusslicht. Beleuchtung

mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Fein detaillierte Metallausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Detaillierte Dachausrüstung mit Scherenstromabnehmer. Beide Lokomotiven sind einzeln verpackt und gekennzeichnet, mit zusätzlicher Umverpackung. Länge über Puffer je Lokomotive 10,9 cm.

- **Neukonstruktion des „Halbschuh“ aus der ersten Bauserie 1927/28.**
- **Fein detaillierte Metallausführung.**
- **Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Jede Lokomotive angetrieben mit Hochleistungsantrieb als Miniaturmotor mit Schwungmasse.**
- **Auf Schweizer Lichtwechsel und auf rotes Schlusslicht bei Solofahrt umschaltbar.**
- **Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED).**

Einmalige Serie.

Diese Rangierlok-Doppelpackung finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36332.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-----------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Schlusslicht | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeiff | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Schlusslicht | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |
| Rangiergang | • | • |



„Halbschuh“ SBB Ee 3/3 16311-16326

Die zunehmende Elektrifizierung des Schweizer Eisenbahnnetzes rief auch einen Bedarf für elektrische Rangierloks hervor. Im Gegensatz zu Dampfloks konnten Rangiereloks ohne große Vorbereitungszeit einsatzbereit sein und benötigten nur Energie, wenn sie auch wirklich in Betrieb waren. Nach zwei 1923 in Betrieb genommenen Prototypen (Ee 3/4) beschafften die SBB ab 1928 bei SLM und BBC eine erste Serie von 16 Exemplaren. Diese Dreikuppler konnten

aufgrund der technischen Fortschritte bei der Gewichtsminderung ihrer Komponenten ohne Lauftragsatz produziert und als Ee 3/3 16311-16326 eingereiht werden. Sie besaßen einen Führerstand an einem Ende der Lok, welcher zusammen mit dem weit vorgezogenen Dach schnell die mehr oder weniger liebevollen Spitznamen „Glätt- oder Bügeleisen“ oder „Halbschuh“ zu verantworten hatte. Charakteristisch war ihr Winterthurer Schrägstangenantrieb von der

durch den Fahrmotor angetriebenen Blindwelle auf die Kuppelradsätze. Durch die miteinander verbundenen Radsätze ließen sich hohe Zugkräfte realisieren, ohne dass einzelne Achsen schleuderten. Dieses Konzept wurde damals auch bei schneller fahrenden Loks angewandt, besaß seine Stärke aber doch eher dort, wo es auf hohe Zugkräfte ankam. Gesteuert wurden die Loks über einen Flachbahnstufenschalter mit dreizehn Fahrstufen, welcher die

Spannung am Fahrmotor regelte. Ab 1980 erfolgte die schrittweise Ausmusterung dieser urtümlichen Rangiereloks. Ende 1997 mussten die fünf letzten bei den SBB noch vorhandenen Ee 3/3 dieser Serie den Dienst quittieren. Einige Jahre länger hielten die zuvor an private Betreiber verkauften „Halbschuhe“ durch, die zum Teil bis 1995/96 fuhren. Mehrere Maschinen blieben erhalten, so u.a. die Ee 3/3 16318 im Locorama in Romanshorn oder die Ee 3/3 16311 von Swisstrain.



Schweiz

„Seetal-Krokodile“

Die Strecken der Schweizer Seetalbahn bei Wildegg und Beromünster waren von 1910 bis 1930 mit 5,5 kV/25 Hz elektrifiziert, ein Relikt aus der Privatbahnzeit. Mit der Verstaatlichung 1922 haben die SBB zugleich die Standardisierung des Bahnstroms und die Beschaffung einer neuen Lokomotive beschlossen. So waren die 1926 gelieferten 3 Maschinen De 6/6 schon für normalen Bahnstrom 15 kV/16 2/3 Hz vorbereitet.

Das „Seetal-Krokodil“ trägt seinen Namen zu Recht: die Fahrwerkskonstruktion entspricht weitgehend der berühmten SBB-Maschine.

Zwei Treibradgruppen (hier ohne Vorläufer) tragen einen 3-teiligen Aufbau. Da die Seetal-Loks jedoch wendiger und leichter sein mussten, wurden passende mechanische Komponenten von der parallel gebauten kleinen Rangierlokomotive Ee 3/3 verwendet. Jedes Treibgestell wird von einem Motor über Blindwelle und Schrägstangen angetrieben, die Gesamtleistung beträgt 850 kW, die 50 km/h ermöglichen. Charakteristisch für die Maschinen sind die großen Lufterlässe auf der Apparateseite zur Kühlung der Transformatoren und der einzelne Dachstromabnehmer.

Die drei kleinen Krokodile waren bis 1983 bei den SBB im Einsatz, seit den 1950er-Jahren vornehmlich als Rangierloks. Die Lokomotiven 15302 und 15303 wurden im Frühjahr 1983 abgebrochen. Die Lokomotive 15301 kam zur Oensingen-Balsthal-Bahn, wo sie weitere 10 Jahre als Güterzuglok eingesetzt war. Die einzig erhalten gebliebene Lokomotive 15301 wird heute vom Verein „Seetalkrokodil 15301“ betreut.



22246 Elektrolokomotive „Seetal-Krokodil“.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie De 6/6 „Seetal-Krokodil“, ehemals Fahrzeug der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), später der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB). Braunrote Grundfarbgebung. Aktueller Betriebszustand als Museumslokomotive mit der Betriebsnummer 15301.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse. 6 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und ein weißes Schlusslicht, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreiem warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Bremsschläuche liegen separat bei. Länge über Puffer 16,2 cm.

- Mit geändertem Geländer und neuen Übergangsbölen.
- Erstmals mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen.
- Museumsausführung mit der Betriebsnummer 15301.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37526.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Luftpresse | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |



Belgien



22672 Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive Serie 204 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). NOHAB-Mehrzweckmaschine 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 | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Rangiergang | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |

Luxemburg



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 | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Rangiergang | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |

Niederlande



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.

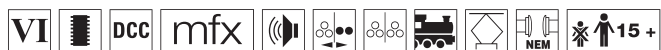
- Jetzt mit **Mittelmotor.**
- **Vier Achsen angetrieben.**
- **Digital-Decoder mfx/DCC.**
- **Mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**

Einmalige Serie.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Bahnhofsansage – NL | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalton 1 | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Signalton 2 | • | • |
| Rangiergang | • | • |





22164 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe E 186 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Aktueller Betriebszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Beleuchtung mit wartungsfreien warm-weißen und Leuchtdioden (LED). 4 mechanisch funktions-fähige Dachstromabnehmer. Länge über Puffer 21,7 cm.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Betriebsgeräusch 1 | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Betriebsgeräusch 2 | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Schienenstoß | • | • |

Einmalige Serie.



© Frans van Waas



Frankreich



24364 Silowagen-Set.

Vorbild: 3 Großraumwagen Uapps für Getreidetransport (Cerealier), eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF). Privatwagen-Bauart mit rundem Querschnitt des Laderaums.

Modell: Metalleinlage für tiefen Schwerpunkt und ruhigen Lauf. Viele angesetzte Details. Verschiedene Betriebsnummern. Kupplungsaufnahme nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 51,5 cm.

Einmalige Serie.

700150 Märklin Radsatz-AC.



Italien



22610 Elektrolokomotive.

Vorbild: Mehrzweck-Elektrolokomotive Baureihe E 483 der GTS Rail, Italien. Betriebszustand um 2011.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital abschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Länge über Puffer 21,7 cm.

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Betriebsgeräusch 1 | • | • |
| Betriebsgeräusch 2 | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Schienenstoß | • | • |





Schweden



22276 Schwere Erlokomotive.

Vorbild: Schwere Erlokomotive als 3-teilige Stangen-Elektrolokomotive Reihe Dm3 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ). Eingesetzt auf der Erzbahn Lulea – Kiruna – Narvik. Serie 1200, mit den Betriebsnummern 1201+1231+1202. Braune Grundfarbgebung, große Stirnlampen, Führerstandtüren in alter Anordnung, große Schneepflüge (Norrländspflüge) und SAB-Gummifederäder. Betriebszustand um 1970. Authentische Betriebspuren.

Modell: Mit DCC-Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit mit Führerstand. Jeweils alle 4 Treibachsen in jeder Lok-Einheit mit Führerstand angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzen-signal und ein rotes Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzliches drittes Volllicht oben digital zuschaltbar. Maschinenraumbelichtung, sowie Führerstandsbeleuchtung am Führerstand 1 und 2 jeweils

separat digital schaltbar. Zusätzliches Markierungslicht digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warm-weißen und roten Leuchtdioden (LED). Hochdetaillierte Metallausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Detaillierte Dachausrüstung mit großen Lüfterauf-sätzen und Druckluftbehältern. Alle 3 Lok-Einheiten fest miteinander verbunden. Kurzkupplungskinematik zwischen den einzelnen Lok-Einheiten. Markierungstafeln für das vordere Ende der Lok liegen separat bei. Länge über Puffer 40,7 cm.

- **Hochdetaillierte Metallausführung.**
- **DCC-Decoder mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen.**
- **2 Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit mit Führerstand.**
- **Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung separat digital schaltbar.**
- **Authentische Betriebspuren.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Lichtfunktion | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Lichtfunktion 1 | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Rangierpiff | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Lichtfunktion 2 | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Luftpresser | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |



Norwegen



22277 Schwere Erlokomotive.

Vorbild: Schwere Erlokomotive als 2-teilige Stangen-Elektrolokomotive Reihe E1 12 der Norwegischen Staatsbahnen (NSB). Eingesetzt auf der Erzbahn Lulea – Kiruna – Narvik. Betriebsnummern 2113+2114. Olivgrüne Grundfarbgebung, große Stirnlampen, Führerstandtüren in alter Anordnung, große Schneepflüge (Norrlandspflüge) und Speichenräder. Betriebszustand um 1970. Authentische Betriebsspuren.

Modell: Mit DCC-Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. 2 geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit mit Führerstand. Jeweils alle 4 Treibachsen in jeder Lok-Einheit mit Führerstand angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzen-signal und ein rotes Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzliches drittes Volllicht oben digital zuschaltbar. Maschinenraumbelichtung, sowie Führerstandsbeleuchtung am Führerstand 1 und 2 jeweils sepa-

rat digital schaltbar. Zusätzliches Markierungslicht digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Hochdetaillierte Metallausführung mit vielen separat angesetzten Einzelheiten. Detaillierte Dachrüstung mit großen Lüfteraufsätzen und Druckluftbehältern. Beide Lok-Einheiten fest miteinander verbunden. Kurzkupplungskinematik zwischen den beiden Lok-Einheiten. Markierungstafeln für das vordere Ende der Lok liegen separat bei. Länge über Puffer 29 cm.

- **Hochdetaillierte Metallausführung.**
- **DCC-Decoder mit umfangreichen Geräusch- und Lichtfunktionen.**
- **2 Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse, jeweils 1 Motor in jeder Lok-Einheit.**
- **Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung separat digital schaltbar.**
- **Authentische Betriebsspuren.**

Einmalige Serie.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|-------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Lichtfunktion | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Lichtfunktion 1 | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Lichtfunktion 2 | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Luftpresse | • | • |
| Panto-Geräusch | • | • |



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 | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Rangiergang | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |

Dänemark



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 H0-Sortiment.



| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal hinten aus | • | • |
| Schaffnerpfeiff | • | • |
| Spitzensignal vorne aus | • | • |
| Rangierpfeiff | • | • |
| Rangiergang | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |



22063 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Reihe 4000 „Big Boy“ der Union Pacific Railroad (UP). Ausführung der Lokomotive mit der Betriebsnummer 4020. Betriebszustand um 1950.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 8 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Boxpok-Räder. Mittlere Kuppelachsen gefedert. Stirnlampe, Tender und Nummerntafeln mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED) beleuchtet. 2 Rauchsätze (7226) nachrüstbar, Kontakte ständig betriebsbereit. Spitzensignal- und Nummerntafelbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandbeleuchtung digital schaltbar.

Leistungsfähiger Lautsprecher im Tender, Lautstärke einstellbar. Stirnseitig Kupplungshaken im Schienenräumer einsteckbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Dampfleitungen schwenkbar mit den Zylindern geführt. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Viele angesetzte Einzelheiten. Figuren Lokführer und Heizer für den Führerstand liegen bei.

Länge über Kupplungen 46,5 cm.

Lieferung in Holzkassette.

- **Kühler der zweiten Bauserie vor der Rauchkammer.**
- **Änderungen an der Stirnlampe.**
- **Digital-Decoder mfx.**

Einmalige Serie.

Bei der Abbildung handelt es sich um eine Digitalretusche.

Hinweise zum Betrieb: Die Lokomotive kann auf Bogengleisen ab Radius 360 mm eingesetzt werden, wir empfehlen jedoch größere Radien. Bedingt durch den Überhang des langen Kessels, müssen Signale, Oberleitungsmasten, Brückengeländer, Tunnelportale u. ä. einen ausreichenden Abstand zum Gleisbogen einhalten. Für das hohe Gewicht der Lokomotive muss das Gleis stabil befestigt sein. Drehscheibe und Schiebebühne können nur in Durchfahrtsstellung befahren werden.

Die passenden Wagen-Sets finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 45659 und 45660.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37996.



| Digital Funktionen | DCC | mfX |
|-------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Rauchsatzkontakt | • | • |
| Dampflok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Führerstandsbeleuchtung | • | • |
| Glocke | • | • |
| Signalton | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Luftpumpe | • | • |
| Injektor | • | • |
| Hilfsbläser | • | • |
| Ankuppelgeräusch | • | • |
| Schienenstoß | • | • |
| Betriebsgeräusch 2 | • | • |
| Kabinenfunk | • | • |



|Märklin 45706|

Märklin 45660

Märklin 45659

| 22063

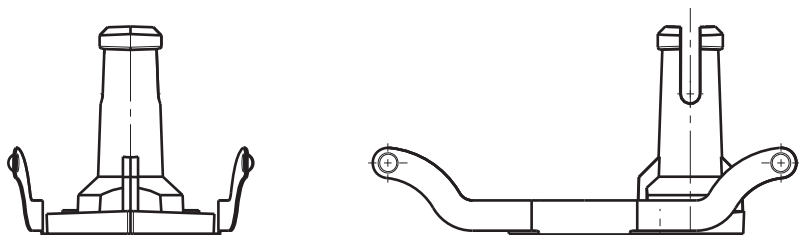
Zubehör

TRIX
H0



66720 Stromzuführung.

Stromzuführung zur Innenbeleuchtung 66718, 66719 und Märklin 73141. Stromabnahme über alle Räder. Mit asymmetrischer Befestigung passend zu den Schnellzugwagen und Nahverkehrswagen (Silberlinge) der neuen Generation. Länge über Puffer 28,2 cm.



73141 LED-Innenbeleuchtung.

Passend zu den Wagen 43581-43586. Bestehend aus Stromzuführung, und Strom führender Kurzkupplung.



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.





Diesellokomotive V 160 „Lollo“



32161 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive in Vorserien-Ausführung als Baureihe V 160 „Lollo“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Farbgebung in Prototypen-Lackierung. Längsseitig jeweils vorbildgerecht unterschiedliche Lüfter- und Fensteranordnung. Betriebsnummer V 160 005. Betriebszustand um 1962.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix Express-Gleisen. Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschkombinationen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in

Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Seitlich und frontal angesetzte Griffstangen aus Metall. Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche sowie ein Brückenstecker für den direkten Analogbetrieb liegen bei. Länge über Puffer 18,4 cm.

- **Erstmalig die Vorserien-Lok V 160 „Lollo“ für Trix Express.**
- **Prototypen-Lackierung im Lieferzustand.**
- **Fahrgestell und Aufbau aus Metall.**
- **Umfangreichen Licht- und Geräuschkombinationen.**

Einmalige Serie.

Die Baureihe 216 ist die ideale Zuglokomotive für das Güterwagen-Set mit der Artikelnummer 31152.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| Diesellok-Fahrgeräusch | • | • |
| Signalhorn hoch | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Signalhorn tief | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |



Güterwagen-Set



31152 Güterwagen-Set.

Vorbild: 1x Gaskesselwagen der Firma VTG, 1x Silowagen Kds 54 mit Aufschrift „Quarz-Werke“ und 1x Selbstentladewagen Kkt 75. Alle Wagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. Beim Selbstentladewagen sind sämtliche Deckel zum Öffnen. Alle Wagen separat verpackt. Es liegen sowohl Trix-Express als auch Märklin-Kupplungen bei. Gesamtlänge über Puffer 37,9 cm.

- **Erstmals für Trix Express.**

Einmalige Serie.

Ihr Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die Radsätze:

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

Die passende Lokomotive erhalten Sie unter der Artikelnummer 32161 (Trix-Express).



31152

32161

Elektrolokomotive 144 097-3

Universell und zuverlässig. Nach der großen Weltwirtschaftskrise trieb die Deutsche Reichsbahn ab 1930 die Elektrifizierung ihres Netzes wieder voran. Für diese Strecken benötigte man neue leistungsfähige Lokomotiven. Hierfür hatte die deutsche Eisenbahnindustrie innovative Konzepte und Prototypen für moderne Universallokomotiven entwickelt. Insbesondere die Konstruktion von Siemens zeichnete sich gegenüber den zuvor nur weiter entwickelten Länderbahn-Konstruktionen als deutlich fortschrittlicher aus. Die als leichte Universallokomotive konzipierte Maschine besaß einen geschweißten Rahmen, der sich auf zwei 2-achsige Drehgestelle mit integrierten Pufferbohlen stützte. Für den Antrieb sorgten vier Tatzlager-Motoren an den Achsen. So konnte die kompakte, laufachslose Lokomotive ihre 78 t Dienstgewicht voll als Reibungsgewicht auf die Treibräder bringen, ohne die kritische Achslast von 20 t zu erreichen. Die modernen Motoren erreichten 2.200 kW Leistung, die ohne aufwendige Mechanik direkt an den Achsen verfügbar war. Auf ebener Strecke erreichte die Maschine 90 km/h. Den von der Reichsbahn ab 1932 bis 1945 als E 44 beschafften 178 Loks folgten bei der Bundesbahn nochmals 7 Nachbau-Exemplare. Die Maschinen erwiesen sich als besonders gut gelungen und galten beim planmäßigen Einsatz bis in die achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts als fast unverwüstlich.



32441 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive 144 097-3 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1932.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix Express-Gleisen. Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Mit beiliegendem Brückenstecker für direkten Analogbetrieb. Länge über Puffer ca. 17,5 cm.

- **Erstmalig für Trix Express.**
- **Umfangreiche Geräuschfunktionen.**

Einmalige Serie.

Die Baureihe 144 ist die ideale Zuglokomotive für das Nahverkehrswagen-Set 31151.

| Digital Funktionen | DCC | mfx |
|--------------------------|-----|-----|
| Spitzensignal | • | • |
| E-Lok-Fahrgeräusch | • | • |
| Lokpfeif | • | • |
| Direktsteuerung | • | • |
| Bremsenquietschen aus | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 1 | • | • |
| Rangierpfeif | • | • |
| Spitzensignal Lokseite 2 | • | • |
| Kompressor | • | • |
| Druckluft ablassen | • | • |
| Schaffnerpfeif | • | • |
| Lüfter | • | • |
| Sanden | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |
| Bahnhofsansage | • | • |



Personenwagen-Set „Nahverkehr“



31151 Personenwagen-Set „Nahverkehr“.

Vorbild: 3 verschiedene 4-achsige Personenwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen 1./2. Klasse AByg, Umbauwagen 2. Klasse Byg und Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckraum BByg. Epoche IV, Ausführung um 1970.

Modell: Zum Betrieb auf 3-Leiter Trix-Express-Gleisen. Mit eingebauter LED-Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. Stromführende und trennbare Kurzkupplungen. Für das jeweilige Zugende liegen sowohl Trix-Express als auch Märklin-Kupplungen bei. Zum Betrieb im Märklin System liegt ein Mittelschleifer zum Tausch bei. Gesamtlänge über Puffer 67,2 cm.

- **Eingebaute LED-Innenbeleuchtung.**

Einmalige Serie.

**Ihr Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die Radsätze:
700150 Märklin Radsatz-AC.**

Die passende Lokomotive erhalten Sie unter der Artikelnummer 32441 (Trix-Express).



Niederlande



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.

Serie 1800 erstmalig für Trix-Express





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.



Einmalige Serie.

Ihr Fachhändler tauscht Ihnen gerne gratis die Radsätze:

700150 Märklin Radsatz-AC.

700580 Trix Radsatz-DC.

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 2015) sind folgende Leistungen* enthalten:

X 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. Im Clubmitgliedsbeitrag ist der Märklin Magazin-Abopreis von 33 Euro enthalten. Bestehende Märklin Magazin-Abos können übernommen werden.

X 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.

X 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.

X 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.

X 2 x jährlich die Jahres-Chronik.

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

X Katalog/Neuheitenprospekte.

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

X 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 nahezu 100 Kooperationspartnern satte Vorteile. Dazu zählen u. a. das Miniatur Wunderland in Hamburg, das Museum Industriekultur Osnabrück oder das DB Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg. Zudem hat Ihre persönliche Mitgliedskarte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Exklusiv-Produkte.

X Vergünstigungen bei Seminaren.

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

X Günstige Versandkosten im Online Shop.

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

X Clubreisen**.

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 Reisepreisen Rabatte.



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

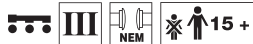
Zudem gewähren viele Veranstalter von Modellbahn-Messen vergünstigte Eintrittspreise für Clubmitglieder.

* Angebote sind freibleibend, Änderungen bleiben vorbehalten

** Abhängig von der Verfügbarkeit

Stand: 1/2015

Trix Club-Wagen 2015

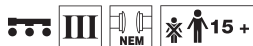


15955 Trix Club-Wagen Minitrix 2015.

Vorbild: Privatwagen „Frankenzucker“ der Bauart Kds 56 eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Wagen mit 2 Kammern für Feinschüttgüter, zugelassen für Lebensmittel.

Modell: Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Leitungen und Trittstufen. Länge über Puffer 53 mm.

Einmalige Serie 2015 nur für Mitglieder im Trix Club.



24815 Trix Club-Wagen H0 2015.

Vorbild: Privatwagen „Frankenzucker“ der Bauart Kds 54 eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Wagen mit 2 Kammern für Feinschüttgüter, zugelassen für Lebensmittel.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche III. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Leitungen und Trittstufen. Länge über Puffer 10 cm.

Einmalige Serie 2015 nur für Mitglieder im Trix Club.

7001 50 Märklin Radsatz-AC.
33 3578 11 Trix Express Radsatz.



33915 Trix Club-Wagen Express 2015.

Vorbild: Privatwagen „Frankenzucker“ der Bauart Kds 54 eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Wagen mit 2 Kammern für Feinschüttgüter, zugelassen für Lebensmittel.

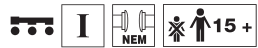
Modell: Authentische Gestaltung der Epoche III. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Leitungen und Trittstufen. Länge über Puffer 10 cm.

Einmalige Serie 2015 nur für Mitglieder im Trix Club.

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



Trix Club-Jubiläumswagen



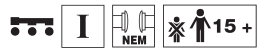
15555 Trix Club-Jubiläumswagen Minitrix.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Deiglmayer’sche Oelmühlen München-Ost“.

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

Sonderwagen für Jubilare.

Nur für Mitglieder mit 15 jähriger ununterbrochener Mitgliedschaft im Trix Club.



24221 Trix Club-Jubiläumswagen Trix H0.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Deiglmayer’sche Oelmühlen München-Ost“.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 10,4 cm.

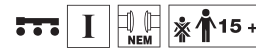
Sonderwagen für Jubilare.

Nur für Mitglieder mit 15 jähriger ununterbrochener Mitgliedschaft im Trix Club.

**34 3012 11 Märklin Radsatz-AC
(brünierte Speichen, leitend).**

**34 3826 04 Märklin Radsatz-AC
(graue Speichen, nicht leitend).**

36 6693 00 Trix Express Radsatz.



33967 Trix Club-Jubiläumswagen Trix Express.

Vorbild: Privat-Kesselwagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Kesselwagen der „Deiglmayer’sche Oelmühlen München-Ost“.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 10,4 cm.

Sonderwagen für Jubilare.

Nur für Mitglieder mit 15 jähriger ununterbrochener Mitgliedschaft im Trix Club.

**34 3012 11 Märklin Radsatz-AC
(brünierte Speichen, leitend).**

**34 3826 04 Märklin Radsatz-AC
(graue Speichen, nicht leitend).**

36 6692 00 Trix Radsatz-DC.



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 2015) 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 DSGVO 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 _____



ANTWORT
Trix Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Deutschland

Ihre 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. Im Clubmitgliedsbeitrag ist der Märklin Magazin-Abopreis von 33 Euro enthalten. Bestehende Märklin Magazin-Abos können übernommen werden.

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.

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 nahezu 100 Kooperationspartnern satte Vorteile. Dazu zählen u. a. das Miniatur Wunderland in Hamburg, das Museum Industriekultur Osnabrück oder das DB Museum im Verkehrsmuseum Nürnberg. 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.

Clubreisen**.

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.

Bis bald im Trix Club!

TRIX
 CLUB

Gratis Club-Jahreswagen 2015



* Angebote sind freibleibend, Änderungen bleiben vorbehalten

** Abhängig von der Verfügbarkeit

Das Club-Team steht den Mitgliedern telefonisch
Montag - Freitag von 13.00 - 17.00 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



Museumswagen 2015

TRIX



15565 Museumswagen Minitrix 2015.

Vorbild: 2-achsiger Schiebewandwagen Bauart Hbbikks-tt. Lieferwagen VW T3.

Modell: Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma Bühler Motoren, Nürnberg, eingestellt bei der Deutschen

Bundesbahn (DB). Das Modell entspricht in Lackierung und Bedruckung der Epoche IV. Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 97 mm.
PKW-Modell in exklusiver Ausführung.

Einmalige Serie.

Erhältlich nur im Märklin Museum Göppingen.



24715 Museumswagen Trix H0 2015.

Vorbild: 2-achsiger Schiebewandwagen Bauart Hbbikks-tt. Lieferwagen VW T3.

Modell: Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma Bühler Motoren, Nürnberg, eingestellt bei der Deutschen

Bundesbahn (DB). Das Modell entspricht in Lackierung und Bedruckung der Epoche IV. Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 17,8 cm.
PKW-Modell in exklusiver Ausführung.

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 Kostenvorschlag 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 10.00 bis 18.00 Uhr

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

Telefon +49 (0) 7161/608-222
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-Mail service@maerklin.de

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.

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.

Wichtige Service-Daten

Deutschland

Service Center

Ersatzteilberatung, Fragen zu Technik, Produkten und Reparaturaufträgen (Montag bis Freitag 13.00 – 17.00 Uhr)

Telefon +49 (0) 7161/608-222
Fax +49 (0) 7161/608-225
E-Mail service@maerklin.de

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@maerklin.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@maerklin.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@maerklin.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

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. | | Schlussbeleuchtung eingebaut. |
| | SX-Decoder. | | Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Schlussbeleuchtung nachrüstbar. |
| | SX2-Decoder. | | Zweilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | LED Innenbeleuchtung eingebaut. |
| | DCC-/SX-Decoder. | | Ein rotes Schlusslicht. | | LED Innenbeleuchtung nachrüstbar. |
| | Digital-Lokomotive oder Digital-Gerät für das Märklin-Digital-System (Motorola-Format). | | Zwei rote Schlusslichter. | | Beleuchtung mit warmweißen LED. |
| | 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. | | Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall. |
| | Digitale Schnittstelle klein (Selectrix-Decoder 66836/66838). | | Dreilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung. | | Fahrgestell und Kessel der Lok aus Metall. |
| | Digitale Schnittstelle groß (Selectrix-Decoder 66837). | | Dreilicht-Spitzensignal vorne, ein weißes Schlusslicht hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Überwiegender Teil des Lokomotivbaus aus Metall. |
| | 14-polige Schnittstelle. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten. | | Fahrgestell der Lok aus Metall. |
| | 21-polige Schnittstelle. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung. | | Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall. |
| | Geräuschelektronik. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Überwiegender Teil des Wagenbaus aus Metall. |
| | Einlicht-Spitzensignal vorne. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten. | | Fahrgestell des Wagens aus Metall. |
| | Einlicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in der Fahrtrichtung. | | Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:87. |
| | Zweilicht-Spitzensignal vorne. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:93,5. |
| | Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung. | | Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd. | | Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:100. |
| | Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten. | | Innenbeleuchtung eingebaut. | | Stromversorgung auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar. |
| | | | Innenbeleuchtung nachrüstbar. | | Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. |

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).

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.

| Art.-Nr. | €* | Seite | Art.-Nr. | €* | Seite | Art.-Nr. | €* | Seite | Art.-Nr. | €* | Seite |
|----------|--------|-------|----------|--------|-------|----------|--------|-------|----------|--------|-------|
| 11138 | 379,95 | 14 | 16901 | 159,95 | 46 | 22862 | 349,95 | 108 | 66310 | 189,99 | 54 |
| 11629 | 299,95 | 42 | 16954 | 169,95 | 40 | 22880 | 449,95 | 72 | 66311 | 169,99 | 55 |
| 11630 | 329,95 | 36 | 16955 | 169,95 | 41 | 22953 | 459,95 | 113 | 66312 | 189,99 | 55 |
| 12420 | 399,95 | 18 | 21527 | 329,95 | 70 | 22964 | 349,95 | 110 | 66315 | 59,99 | 60 |
| 15305 | 249,95 | 46 | 22029 | 479,95 | 84 | 22965 | 349,95 | 111 | 66720 | 9,99 | 128 |
| 15415 | 149,95 | 19 | 22048 | 199,95 | 98 | 23321 | 99,95 | 93 | 73141 | 36,95 | 128 |
| 15416 | 34,95 | 47 | 22049 | 499,95 | 76 | 23322 | 34,95 | 93 | | | |
| 15417 | 174,95 | 31 | 22057 | 479,95 | 85 | 23498 | 219,95 | 101 | | | |
| 15426 | 249,95 | 7 | 22063 | 799,95 | 126 | 23499 | 219,95 | 100 | | | |
| 15545 | 159,95 | 10 | 22127 | 329,95 | 118 | 24119 | 44,95 | 102 | | | |
| 15549 | 44,95 | 42 | 22164 | 199,95 | 119 | 24211 | 119,95 | 97 | | | |
| 15553 | 119,95 | 26 | 22168 | 269,95 | 74 | 24221 | 39,95 | 138 | | | |
| 15555 | 24,95 | 138 | 22176 | 329,95 | 99 | 24364 | 99,95 | 120 | | | |
| 15565 | 39,95 | 141 | 22183 | 449,95 | 78 | 24434 | 99,95 | 95 | | | |
| 15580 | 59,95 | 36 | 22187 | 329,95 | 96 | 24548 | 169,95 | 109 | | | |
| 15955 | – | 137 | 22197 | 299,95 | 102 | 24580 | 279,95 | 104 | | | |
| 16202 | 259,95 | 34 | 22246 | 349,95 | 116 | 24715 | 39,95 | 141 | | | |
| 16251 | 259,95 | 22 | 22248 | 189,95 | 86 | 24795 | 399,95 | 80 | | | |
| 16252 | 259,95 | 32 | 22249 | 449,95 | 75 | 24796 | 159,95 | 79 | | | |
| 16284 | 259,95 | 4 | 22268 | 299,95 | 87 | 24815 | – | 137 | | | |
| 16285 | 199,95 | 4 | 22276 | 599,95 | 123 | 24991 | 14,95 | 112 | | | |
| 16351 | 269,95 | 8 | 22277 | 519,95 | 124 | 24992 | 14,95 | 112 | | | |
| 16384 | 399,95 | 20 | 22382 | 379,95 | 86 | 31141 | 179,95 | 135 | | | |
| 16471 | 399,95 | 3 | 22390 | 499,95 | 114 | 31151 | 229,95 | 133 | | | |
| 16493 | 259,95 | 38 | 22450 | 199,95 | 103 | 31152 | 129,95 | 131 | | | |
| 16641 | 169,95 | 34 | 22471 | 449,95 | 90 | 32161 | 289,95 | 130 | | | |
| 16661 | 299,90 | 16 | 22610 | 199,95 | 121 | 32399 | 299,95 | 134 | | | |
| 16662 | 259,95 | 24 | 22647 | 329,95 | 92 | 32441 | 339,95 | 132 | | | |
| 16731 | 259,95 | 50 | 22670 | 299,95 | 125 | 33915 | – | 137 | | | |
| 16732 | 259,95 | 51 | 22671 | 299,95 | 125 | 33967 | 39,95 | 138 | | | |
| 16733 | 259,95 | 51 | 22672 | 299,95 | 117 | 66306 | 58,99 | 58 | | | |
| 16734 | 259,95 | 50 | 22673 | 299,95 | 117 | 66307 | 63,99 | 58 | | | |
| 16872 | 159,95 | 48 | 22815 | 279,95 | 106 | 66308 | 69,99 | 59 | | | |
| 16894 | 199,95 | 44 | 22822 | 259,95 | 97 | 66309 | 79,99 | 59 | | | |

Märklin MHI Garantiebedingungen

Unabhängig von den Ihnen gesetzlich zustehenden, nationalen Gewährleistungsrechten gegenüber Ihrem Märklin MHI-Fachhändler als Ihrem Vertragspartner oder Ihren Rechten aus Produkthaftung gewährt die Firma Gebr. Märklin & Cie. GmbH Ihnen beim Kauf dieser Märklin MHI-Produkte (diese Produkte sind mit dem Piktogramm ausgezeichnet) zusätzlich eine Hersteller-Garantie von 60 Monaten ab Kaufdatum zu den nachfolgend aufgeführten Konditionen. Damit haben Sie unabhängig vom Kaufort die Möglichkeit, auch direkt bei der Firma Märklin als Hersteller des Produktes aufgetretene Mängel oder Störungen zu reklamieren. Die Märklin Herstellergarantie gilt nur für die Technik der Modelle. Optische Mängel oder unvollständige Produkte können im Rahmen der Gewährleistungspflicht beim Verkäufer der Ware reklamiert werden.

Garantiebedingungen

Diese Garantie gilt für Märklin – Sortimentsprodukte und Einzelteile, die bei einem Märklin Fachhändler weltweit gekauft wurden. Als Kaufnachweis dient entweder die vom Märklin Fachhändler komplett ausgefüllte Garantie-Urkunde oder die Kaufquittung. Daher empfehlen wir unbedingt, diese Garantie-Urkunde zusammen mit der Kaufquittung aufzubewahren. Inhalt der Garantie / Ausschlüsse: Diese Garantie umfasst nach Wahl des Herstellers die kostenlose Beseitigung eventueller Störungen oder den kostenlosen Ersatz schadhafter Teile, die nachweislich auf Konstruktions-, Herstellungs- oder Materialfehler beruhen, inklusive der damit verbundenen Service-Leistungen. Weitergehende Ansprüche aus dieser Herstellergarantie sind ausgeschlossen.

Die Garantieansprüche erlöschen

- Bei verschleißbedingten Störungen bzw. bei üblicher Abnutzung von Verschleißteilen.
- Wenn der Einbau bestimmter Elektronikelemente entgegen der Herstellervorgabe von nicht dafür autorisierten Personen durchgeführt wurde.
- Bei Verwendung in einem anderen als vom Hersteller bestimmten Einsatzzweck.
- Wenn die in der Bedienungsanleitung aufgeführten Hinweise des Herstellers nicht befolgt wurden.
- Jegliche Ansprüche aus Garantie, Gewährleistung oder Schadensersatz sind ausgeschlossen, wenn in Märklin Produkte Fremtteile eingebaut werden, die nicht von Märklin freigegeben sind und hierdurch die Mängel bzw. Schäden verursacht wurden. Entsprechendes gilt für Umbauten, die weder von Märklin noch von Werkstätten, die von Märklin autorisiert sind, durchgeführt werden. Grundsätzlich gilt zugunsten von Märklin die widerlegbare Vermutung, dass Ursache für die Mängel bzw. Schäden die vorgenannten Fremtteile bzw. Umbauten sind.
- Die Garantiefrist verlängert sich durch Instandsetzung oder Ersatzlieferung nicht. Die Garantieansprüche können entweder direkt bei dem Verkäufer oder durch Einsenden des reklamierten Teils zusammen mit der Garantie-Urkunde oder der Kaufquittung und einem Mängelbericht direkt an die Firma Märklin gestellt werden. Märklin und der Verkäufer übernehmen bei Reparaturannahme keine Haftung für eventuell auf dem Produkt vom Kunden gespeicherte Daten oder Einstellungen. Unfrei eingesandte Garantie-Reklamationen können nicht angenommen werden.

Die Adresse lautet: Gebr. Märklin & Cie. GmbH · Reparatur-Service
Stuttgarter Straße 55 · 57 · 73033 Göppingen · Deutschland
E-Mail: service@maerklin.de · Internet: www.maerklin.de

* Alle Preisangaben sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise.

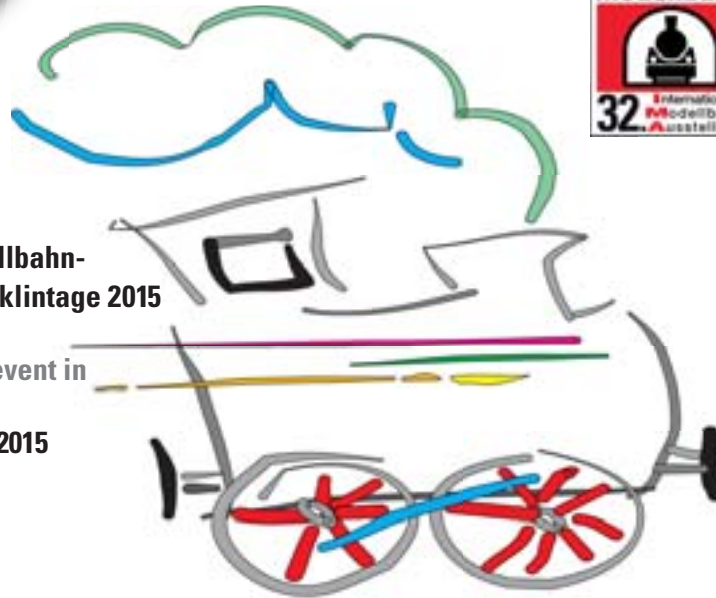


Jetzt vormerken!
Alles rund um die große und
kleine Eisenbahn, Spiel und
Spaß – 3 Tage lang!



32. Internationale Modellbahn- ausstellung und 10. Märklintage 2015

Das MEGA-Familieevent in
Göppingen
18. bis 20. September 2015
www.maerklin.de



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 Preis-
angaben enthalten, fragen Sie bitte
Ihren Fachhändler nach der aktuellen
Preisliste.**

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck,
auch auszugsweise, verboten.

© Copyright by
Gebr. Märklin & Cie. GmbH

254617 – 01 2015

In Deutschland hergestellt.



Besuchen Sie uns:
www.facebook.com/maerklin