

50

MINITRIX seit 1959

TRIX

NEUHEITEN

2009



LIEBE TRIX-FREUNDE,

die Neupositionierung der Marke Trix Ende 2007 hat gezeigt: wir sind genau auf dem richtigen Weg. Unser Sortiment und unsere Neuerscheinungen aus dem vergangenen Jahr, wie zum Beispiel die ÖBB-1012, die 120.1, der TEE RAm oder die TRAXX-Lokomotiven, konnten in Sachen Fahreigenschaften und Detaillierung deutlich punkten und genügen damit höchsten Ansprüchen. Diesen Anspruch setzen wir weiter fort. Eine 21-polige Schnittstelle und fünfpolige Motoren sind ebenso Standards wie die Ausstattung mit Decodern für einige Modelle. Freuen Sie sich schon heute auf unsere Neuheiten 2009!

Trix Modelle stellen eine echte Wertanlage dar, die gerade in unseren schnelllebigen Zeiten unserem Hobby ein Stück Zeitlosigkeit vermitteln. Modellbahn ist und bleibt ein Zeitvertreib, der für jeden ein wunderbares Erlebnis darstellt. Echte Lebensqualität – hervorgerufen durch die Beschäftigung mit erstklassigen Modellen. Von Trix.

Besonders stolz sind wir auf unser neu konstruiertes Modell der S 3/6, ist sie doch in den Augen vieler die schönste Länderbahnlokomotive gewesen. Besonders beeindruckend war die „Hochhaixige“ mit ihren großen Treib- und Kuppelrädern. Gleich mehrere Varianten dieser bemerkenswerten

Dampflokomotive werden bereits im ersten Halbjahr 2009 zur Verfügung stehen. Ganz besonders dürfen sich die zahlreichen Mitglieder des Trix-Profi-Clubs freuen, denn für diese wird es ein ganz besonderes Modell der S 3/6 geben.

Als kompromissloses und herausragendes Modell präsentieren wir Ihnen die Baureihe 23. Sie erhält einen Glockenanker-Motor mit Schwungmasse, der auch im analogen Fahrbetrieb keine Wünsche offen lässt. Die Baureihe 23 repräsentiert aber auch ein Höchstmaß an Detaillierung im Metallbereich.

Trix baut aber nicht nur wunderschöne Lokomotiven und feine Wagen. Auch und besonders unsere Jahresthemen begeistern immer wieder aufs Neue. „Schwarzes Gold“ lautet das Leitmotiv für 2009. Wir führen für dieses Thema die Serie der gelaserten Kartonmodelle fort. Mit einer riesigen Kokerei als Bausatz mit allen montagefertigen Gebäudeteilen. Zusammen mit den dazu passenden Lokomotiven und Wagen garantieren wir Ihnen: dieses spannende Thema wird 2009 zum Blickfang auf Ihrer Anlage!

2009 feiert Minitrix Jubiläum! 1959 stellte die Firma Trix ihre ersten Schiebemodelle im Maßstab 1:180 vor. Sie erhielten den Namen „Minitrix“ und nah-

men bis heute eine erfreuliche Entwicklung, aus der exzellente Fahrzeuge hervorgegangen sind. Alle Anhänger dieser beliebten Baugröße N werden im Jubiläumsjahr ein reichhaltiges Produktprogramm vorfinden.

Mitglieder des Trix-Profi-Clubs können sich 2009 auf einen Turmtriebwagen freuen. Freunde langer Güterzüge können 40 Erzwagen des „Langen Heinrich“ auf ihren Wunschzettel schreiben – einen so vorbildgetreu langen Zug können wohl nur N-Bahner auf ihrer Anlage richtig einsetzen und erleben.

Das Team von Trix wünscht Ihnen allen erlebnisreiche Tage mit Ihrer Trix Modelleisenbahn!

INHALTSVERZEICHNIS.



TRIX H0

NEUIGKEITEN FÜR DIE SPUR H0	12
EPOCHE I	16
S 3/6 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT	18
EPOCHE II	26
BR 18.4 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT	28
EPOCHE III	32
SCHNELL UND ZEITLOS SCHÖN	38
EPOCHE IV	48
TEE „ROLAND“	52
DAS SCHWARZE GOLD HAT AUCH EINE WEISSE SEITE	62
EPOCHE V UND VI	74
BR 150 – SCHIEBEDIENST IM MITTELGEBIRGE	78



TRIX MINITRIX

50 JAHRE FASZINATION MINITRIX	7
NEUIGKEITEN IN SPUR N	90
STARTEN LEICHT GEMACHT	92
EPOCHE I	98
EPOCHE II	102
EPOCHE III	104
LANGER HEINRICH	106
EPOCHE IV	114
TEE „RHEINGOLD“	116
EPOCHE V	124
ICE 3	128



TRIX PROFI-CLUB

WERDEN SIE PROFI BEI TRIX	140
EXKLUSIV – DIE PROFI-CLUB-SONDERMODELLE 2009	141
MINITRIX PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2009	142
TRIX H0 PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2009	143



TRIX

EXKLUSIV 1/2009	3
HIER KÖNNEN AUCH TRIX-FREUNDE ETWAS ERLEBEN	144
MUSEUMSWAGEN	145
ZEICHENERKLÄRUNG	146
ARTIKELNUMMERNVERZEICHNIS	147

EXCLUSIV

1/2009

TRIX
H0

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

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

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

MHI-Produkte werden ausschließlich in einmaligen Serien hergestellt und sind nur in begrenzten Stück-

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

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



22234 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ausführung in reinoranger-kieselgrauer Lackierung als „City-Bahn“ Lokomotive der Strecke Köln – Gummersbach.

Einsatz: Personenzüge. Betriebsnummer 218 143-6.

Modell: Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit warmweißen wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal wahlweise am Führerstand 1 und 2 bei Verwendung des

Decoders 66849 im Digitalbetrieb abschaltbar. Angesezte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 189 mm.

€ 199,95 *

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39182.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Einmalige Serien 2009 für die Märklin-Händler-Initiative.



EXCLUSIV 1/2009



23434 Wagenset „City-Bahn“.

Vorbilder: Nahverkehrswagen 2. Klasse Bnrzb 778.1 „City-Bahn“ (Betriebsnummer: 50 80 22-34 180-6), Nahverkehrswagen 1/2. Klasse ABnrzb 772.1 „City-Bahn“ (Betriebsnummer: 50 80 31-34 013-8) und Nahverkehrs-Steuerwagen BDnrzf 784 „City-Bahn“ (Betriebsnummer: 50 80 82-34 295-9) der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modelle: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung am Übergangsende Märklin 73409. Am Steuerwagen fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel von 3 x weiß auf 2 x rot analog und digital funktionsfähig.

Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden. Schlepplöscher. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kuppelungen nach NEM mit Kinematik für Kurzkuppelung. Einzeln verpackt mit zusätzlicher Umverpackung. Länge über Puffer je Wagen 282 mm.

€ 159,95 *

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43808.



© 2009 – Geb. Märklin & Cie. GmbH

Einmalige Serien 2009 für die Märklin-Händler-Initiative.



City-Bahn.

Nebenstrecken sind seit jeher die Sorgenkinder der Bahn. 1984 unternahm die Deutsche Bundesbahn einen neuen Anlauf auf wenig frequentierten Strecken an Attraktivität zu gewinnen. Das Projekt lief unter dem Namen „City-Bahn“ und es wurde zunächst eine Strecke ausgewählt: Köln – Gummersbach. Als Rollmaterial

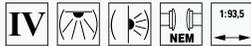
verwendete man Silberlinge, die auf den damaligen modernsten Stand gebracht wurden. In einem der Wagen war ein Zug-Café eingerichtet und das Äußere der Züge wurde vom Farbschema der S-Bahn Rhein/Ruhr übernommen. Die Lokomotiven wurden farblich den Zügen angepasst um einen hohen Erkennungswert des Pro-

dukts „City-Bahn“ zu erzielen. Auf der Strecke Köln – Gummersbach waren es Dieselloks der Baureihe 218. Dank der „City-Bahn“ konnte die Bahn einen deutlichen Fahrgastzuwachs verzeichnen, der auch aus dem dichten Taktverkehr resultiert. Das „City-Bahn“ Konzept hat zweifelsohne den Verkehr auf stilllegungsgefährdeten

Strecken beflügelt bis es von seinem Nachfolger, dem Stadt-Express, abgelöst wurde.



€ 44,95 *



23435 Ergänzungswagen „City-Bahn“.

Vorbild: Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (ABnrzb 772.1) der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“ mit Runddach in „City-Bahn“ Ausführung mit Cafeteria-Abteil. Betriebsnummer: 50 80 31-34 025-2.

Modell: Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius

356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 282 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43818.

€ 199,95 *



12272 Güterzug-Schleppenderlokomotive mit Öltender.

Vorbild: Baureihe 41 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart 1'D 1'h2, Baujahr ab 1936 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Umbau ab 1957 auf Ölfeuerung.

Einsatz: Eilgüterzüge.

Modell: Motor mit Schwungmasse, Tendergehäuse aus Metalldruckguss, mit digitaler Schnittstelle, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Länge über Puffer 150 mm.

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

Diese Lokomotive ist die ideale Zuglokomotive für den „Langen Heinrich“ mit den Erzwagen aus dem Set 15509.



Einmalige Serien 2009 für die Märklin-Händler-Initiative.

50 JAHRE FASZINATION MINITRIX.

„Der Name sagt es bereits: Minitrix – das ist die verkleinerte Ausgabe der bekannten Trix H0-Bahn, eine der ältesten Modelleisenbahnen in Deutschland.

Was 1959 mit Sammel- und Spielmodellen eher harmlos begann, sollte sich in den nachfolgenden Jahrzehnten zu einer vollwertigen Modelleisenbahn im Verkleinerungsmaßstab 1:160 entwickeln.

Von den Technikern wurde und wird nach wie vor bei der Weiterentwicklung von Minitrix Beachtliches geleistet.

Die Modelle entsprachen zu jeder Zeit dem neuesten Stand der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten und wurden dabei immer vorbildgetreuer.

Beigetragen haben dazu neben menschlichen Fähigkeiten und großer Kreativität auch wesentlich die jeweils aktuellsten Entwicklungen aus den Bereichen Konstruktion, Formen- und Werkzeugbau sowie die Fertigung, etwa CAD,

CAM, Elektro-Erodieren und der Tampon-Druck. Viele Fahrzeugmodelle von Minitrix haben eisenbahngeschichtliche Bedeutung erlangt.

Man kann sogar von Eisenbahn-Geschichte im Modell sprechen, wobei auch das Interesse an den Vorbildern des Großbetriebes bei den Modelleisenbahn-Freunden wieder neu geweckt wurde.

Ebenso gehören wesentliche technische Neuerungen wie die Einführung der Fernsteuer-Systeme „EMS“ und „Selectrix“ zu den Meilensteinen in der Modellbahn-Technik. (...)“

Mit diesem Vorwort von Hans Zschaler in „Faszination Spur N“ aus dem Jahre 2002 wird die jetzt 50-jährige Geschichte von Minitrix mit wenigen Worten sehr schön zusammengefasst.

Mit Stolz dürfen wir diese Entwicklungen in der Modellbahntechnik betrachten. Nicht zuletzt auch die Neupositionierung von Trix im Jahre 2008, wo wir die vielfältigen Wünsche unserer

Gleichstromkunden aufgenommen und unser Sortiment und ganz besonders unsere Neuentwicklungen darauf ausgerichtet haben.

Auch hier zählen neben einem breiten internationalen Modellprogramm, in dem eins zum anderen passt, die inneren Werte: Als einziger Spur-N-Hersteller bietet Minitrix in allen Lokomotiven eine digitale Schnittstelle – in den ganz wenigen Ausnahmefällen, wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, gibt es sogar eine bereits ab Werk digitalisierte Ausführung der Lokomotive.

Alle Wagen weisen eine Kinematik der Kurzkupplung mit NEM Kupplungsaufnahme auf.

Zum runden Jubiläum „50 Jahre Minitrix“ gibt es natürlich besonders sorgfältig ausgewählte und zusammengestellte Zugpackungen, die den Neu- und Wiedereinstieg in die Welt der Baugröße N so einfach wie möglich machen.



TRADITION MIT ZUKUNFT.

Die wechselvolle Geschichte von Trix spiegelt auch ein Stück Wirtschaftsgeschichte in Deutschland wider. Zusammenschlüsse und Übernahmen brachten immer wieder neue Besitzverhältnisse und Produktschwerpunkte. Dennoch kamen aus dem Hause Trix Entwicklungen, die zu den Meilensteinen der Modelleisenbahn zählten.

Ursprung war die 1838 gegründete Firma J. Hafner, danach die Vereinigten Spielwarenfabriken Andreas Förtner und J. Hafners Nachf. AG, die anfangs Zinnfiguren und dann auch Blechspielwaren produzierte. Zu den späteren Besitzern gehörte unter anderen Stephan Bing, der 1928 das Know-how für die Modelleisenbahn einbrachte.

1959 wurde Minitrix im Maßstab 1:180 geboren und kam anfangs mit eher harmlosen, antriebslosen Sammel- und Spielmodellen auf den Markt, was sich im Lauf der nachfolgenden Jahrzehnte aber zu einer vollwertigen Modelleisenbahn entwickelte. 1964 kam Minitrix in 1:160 auf den Markt, die elektrische Modellbahn für die Spur N.

Im gleichen Jahr erschien auch Trix International, das Zweileiter-Gleichstromsystem nach NEM. Die Trix Express-Modelle wurden nun parallel auch für International angeboten.

Schon 1973 kam mit Trix e.m.s. die elektronische Mehrzugsteuerung. Trix e.m.s. verdoppelte die Möglichkeiten, Züge individuell zu steuern – beispielsweise konnten bei Trix Express mit Oberleitung sechs Lokomotiven unabhängig voneinander fahren.

1983 begann mit Selectrix das digitale Zeitalter. Die Vielzugsteuerung mit Mikroprozessor-Elektronik ist normkompatibel und lässt sich auch für andere Spurweiten und Marken einsetzen. Selectrix löste schließlich das e.m.s.-System ab.

Die Odyssee der Eigentumsverhältnisse fand ihr gutes Ende, als Trix 1997 von Märklin übernommen und Tochtergesellschaft der Märklin Holding wurde. Der Zusammenschluss der beiden Traditionshersteller verspricht eine kontinuierliche weitere Entwicklung, bei der

Trix alle Vorteile und Kompetenz für Gleichstrombahnen in N und H0 umsetzen kann.

Das aktuelle Sortiment umfasst die Produktmarken Minitrix, Trix H0 (ehemals International) und Trix Systems.

Die Spezialitäten von Trix.

Gewiefte Modellbahner erkennen ein Trix-Modell, ohne auf die Marke (auf der Unterseite) zu schauen. „Typisch Trix“ heißt es dann, was in der Regel als Kompliment gemeint ist.

Tatsächlich hat die Marke an Profil gewonnen, das für N und H0 gleichermaßen gilt und sich durch Epochentreue, liebevolle Detaillierung und lupenreine Bedruckungen auszeichnet.

Als Nürnberger Unternehmen haben wir uns besonders der barocken Pracht der Länderbahnen, speziell derjenigen Bayerns, angenommen. Dabei beschränken wir uns nicht etwa auf einige Parademodelle. Wer seine Anlage einer bestimmten Zeit widmet, kann

komplette Reise- und Güterzüge epochengerecht zusammenstellen. Vom Glaskasten bis zur eleganten S 3/5 stehen geeignete Lokomotiven zur Wahl.

Nun ist die Länderbahnzeit ein sehr anspruchsvolles Gebiet, denn eine gewisse Prunksucht der damaligen Landesherrn verlangt feinste Darstellungen zahlreicher Dekore, Zierlinien, Beschriftungen und Ausstattungen. Dementsprechend mussten wir die Produktionsverfahren perfektionieren.

Aber auch die vergleichsweise schlichter gehaltenen Modelle aus der Reichsbahnzeit sowie den Epochen der modernen Bahn profitieren von dem hohen Stand unserer Fertigungstechnik.

Die oft haarfeinen Detaillierungen und superfeinen Beschriftungen erfordern modernste Spritzguss- und Drucktechniken, die wiederum auch dem größeren Maßstab zugute kommen.

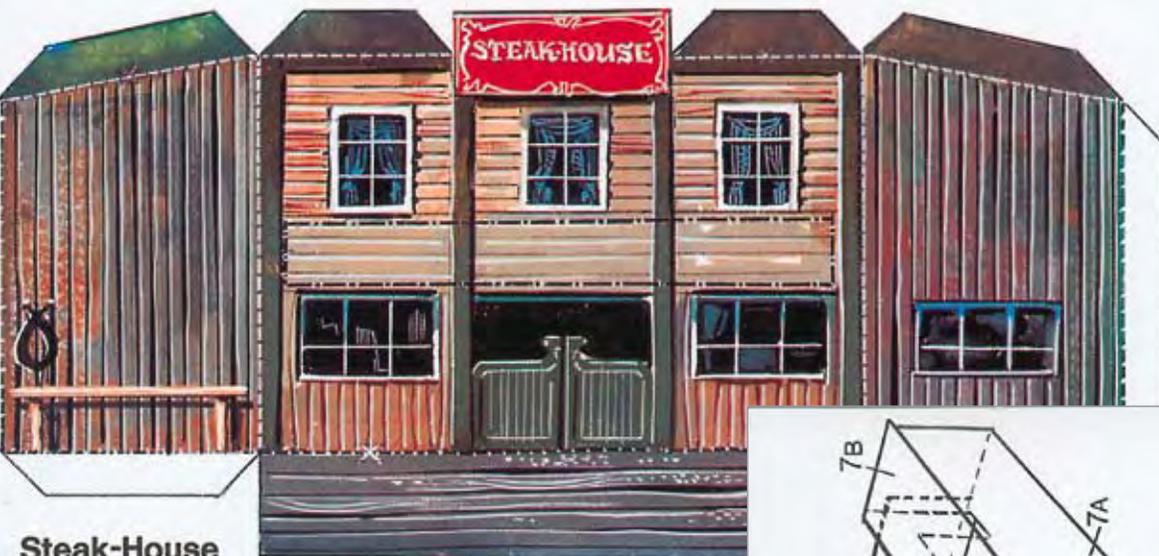
schiedene „Work Train Cars“ (Arbeitszugwagen). Ein Landschaftsdiorama – gedruckt auf
Papier – zeigt die Grundkulisse, typischen Bahnbauten und Indianerzelten zum Ausschnei-

TRIX
MINITRIX

Begleitbroschüre
zur Packung „Work Train“
von MINITRIX



TRADITION MIT ZUKUNFT.

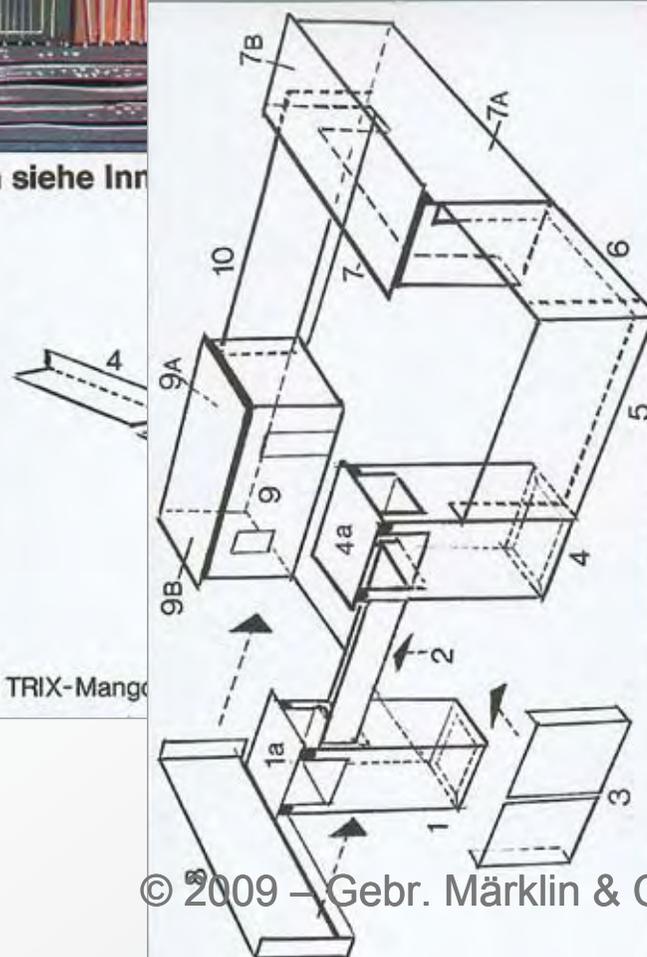


Steak-House
Anleitung zum Schneiden und Kleben siehe Inn

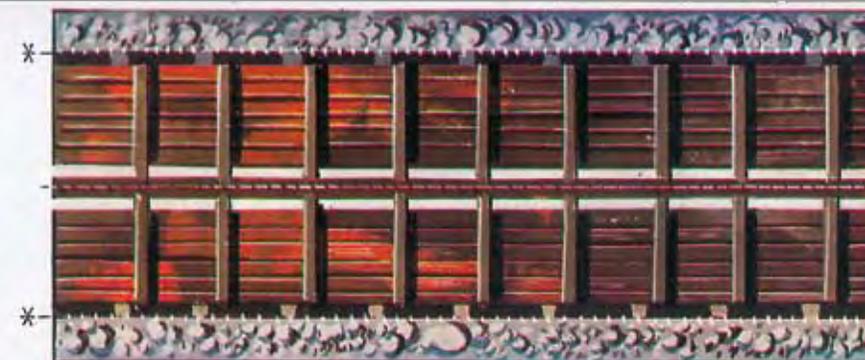
2



© TRIX-Mang



(3) Montage- (Klebe-) Skizze zum Fort (auf dem Innenrand des Deckels)





**MIT KARL MAY
IN DEN WILDEN WESTEN
AUS DER PIONIERZEIT
DER EISENBAHN**

© 2009 - Gebr. Märklin & Cie. GmbH

NEUIGKEITEN FÜR DIE SPUR H0.

Wir sind sehr gut unterwegs. Vor einem Jahr haben wir die Baugröße H0 neu justiert und einige Parameter entscheidend verändert. Die ersten Erfolge sind sichtbar und das im wahrsten Sinne des Wortes.

Seidenweich rollt zum Beispiel die neue 120.1 über die C-Gleise, warmweiße Dioden sorgen für eine authentische Beleuchtung. Diese Entwicklung setzen wir konsequent fort, ohne Wenn und Aber. So können Sie sich auf die Baureihe 18.4 und die neu entwickelte 23 freuen, zwei wunderschöne Dampflokomotiven.

Doch nicht nur die Freunde der Dampftraktion kommen voll auf ihre Kosten: Eine E 19 in perfekter Ausführung wird die neu konstruierten Hechtwagen an die Kupplung nehmen können. Diese Wagen sind im exakten Längenmaßstab von 1:87 gehalten, eine Entwicklung, die wir bei Trix weitgehend einhalten werden.

Zuwachs erhalten die Baureihen 218 und 150 mit weiteren Varianten dieser beliebten Fahrzeuge. Natürlich sorgt in beiden Modellen ein solider Glockenanker-Motor für vorzügliche Fahreigenschaften.

Eine bei Vorbildfotografen beliebte Maschine wird bald auch auf vielen Gleichstromanlagen zu Hause sein: die 120 151 in ihrer blauen Lackierung als ZDF-Werbelokomotive.

Aber nicht nur in Sachen High-End-Modelle bietet Trix schöne Neuheiten. Mit der guten alten V 100 kommt eine neu konstruierte Maschine ins Programm, die zudem sehr preiswert sein wird. Damit alle in den Genuss dieser beim Vorbild weit verbreiteten Lokomotive kommen, wird sie gleich in drei verschiedenen Varianten aufgelegt.

Hinzu kommen neue Güterwagen in fast allen Epochen, die sich nicht nur als passende Anhängsel für die V 100 empfehlen.

Besonders stolz sind wir wieder auf unser Jahresthema. Nach „Vom Erz zum Stahl“ folgt nun das Jahresthema „Schwarzes Gold“. Herzstück ist eine Kokerei mit allem, was dazu gehört. Die professionellen Architekturmodelle, aus speziellem Hartkarton mit dem Laser präzise ausgeschnitten, wirken überaus realistisch. Ein Klasse-Thema, in dem viele Emotionen stecken.

Das sind aber längst nicht alle Neuheiten für 2009. Genaueres erfahren Sie auf den folgenden Seiten in Wort und Bild.

Viel Spaß dabei!



DIE EPOCHEN DER V 100.

V 100 – leistungsstarke Nichttraucherin als Ersatz für Dampfer.

Durch den bewährten, wirtschaftlichen Einsatz neuer Traktionsarten wurde den Verantwortlichen der Bahngesellschaften schon in den 1930er-Jahren klar, dass Dampflokomotiven mittelfristig von Diesel- und Elektrolokomotiven verdrängt werden.

Nach den ersten Wiederaufbaujahren machte sich die Deutsche Bundesbahn daran neue Fahrzeuge zu entwickeln; eine leistungsstarke Lok für leichte Reise- und Güterzüge auf Nebenstrecken war unter anderem oberste Priorität. 1956 wurde vom Bundeszentralamt und der Maschinenfabrik Kiel (MaK) die V 100 entwickelt, die in 2 Versionen zur Deutschen Bundesbahn

kam: als V 100.10 und als stärker motorisierte V 100.20. Die 12,10 m lange, 62 t schwere V 100.10 wurde von 1958 bis 1963 in einer Stückzahl von 364 Lokomotiven gebaut, hatte eine Leistung von 809 kW und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die ab 1968 als 211 bezeichnete Lok versah fast vierzig Jahre den Dienst auf Nebenbahnen, bis sie schließlich 2001 von der DB AG ausgemustert wurde.

Im Gegensatz zur V 100.10 sollte die leistungsstärkere Version auch auf Haupt- und Steilstrecken eingesetzt werden. Die von 1963 bis 1966 beschaffte V 100.20, die spätere BR 212, wog eine Tonne mehr und hatte eine

Dauerleistung von 993 kW. Für die Motorisierung mittels eines 12 Zylinder-Motors zeichnete ebenfalls die Firma MaK verantwortlich.

Die 381 angeschafften Lokomotiven erfüllten voll und ganz die von Ihnen erhofften Erwartungen. Bei der DB und DB AG gab es die eine oder andere Unterbauart, zum Beispiel wird sie als BR 714 vor dem Tunnelrettungszug eingesetzt.

Der Planeinsatz der BR 212 ist ebenfalls bereits zu Ende gegangen. Nach Einsatzende bei der DB AG gingen einige Loks der Baureihe 211 zu den ÖBB, wo sie als

2048 für unterschiedliche Dienste mehrere Jahre eingesetzt wurden. Von den ausgemusterten 212 wurden viele im Rahmen eines Joint Ventures an Alstom verkauft, wo sie aufgearbeitet und interessierten Privatbahnen und Gleisbaufirmen angeboten werden.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Gut detailliertes und preiswertes Einsteigermodell.



22850 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselhydraulische Mehrzweck-Lokomotive Baureihe V100.0 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ursprungsausführung in purpurroter Farbgebung.

Modell: Epoche III. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. 21-polige Schnittstelle. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-

Spitzensignal. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Nachgebildete Führerstands-Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Märklin-Kupplungskopf. Länge über Puffer 139 mm.

€ 89,95 *



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Gut detailliertes und preiswertes Einsteigermodell.



22851 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselhydraulische Mehrzweck-Lokomotive Baureihe 211 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge B'B'. Ehemalige Baureihe V 100.0.

Modell: Epoche IV. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. 21-polige Schnittstelle. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-

Spitzensignal. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Nachgebildete Führerstands-Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Märklin-Kupplungskopf. Länge über Puffer 139 mm.

€ 89,95 *



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Gut detailliertes und preiswertes Einsteigermodell.



22852 Diesellokomotive.

Vorbild: Dieselhydraulische Mehrzweck-Lokomotive Baureihe 211 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge B'B'. Ehemalige Baureihe V 100.0. Ausführung im letzten Betriebszustand bei der DB AG.

Modell: Epoche V. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. 21-polige Schnittstelle. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-

Spitzensignal. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Nachgebildete Führerstands-Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Märklin-Kupplungskopf. Länge über Puffer 139 mm.

€ 89,95 *

EPOCHE I.

© EK Verlag, aus „100 Jahre bayerische S 3/6“.

Man sagt, der Bayer verstehe es besonders gut zu leben. Möglicherweise liegt das an einer seit Generationen überlieferten und gepflegten Tradition gemäß dem Motto „Leben und leben lassen“. Trix ist ursprünglich eine bayerische Firma und fühlt sich auch stets dieser Tradition verpflichtet. So nimmt es nicht Wunder, dass vor allem Modelle, die bayerische Vorbilder besitzen, in feinsten Ausführung im Sortiment waren und sind. Allen voran die wunderbare S 3/6. Diese Maschine besitzt einen legendären Ruf als echter Schienen-Star. Die neuen H0-Nachbildungen stehen in nichts nach: feinst detailliert und mit etlichen filigranen Bauteilen, wie etwa Petroleum-Lampen, bestückt.

Dass aber die „Hochhaxige“, so der Spitzname der Lok, nicht nur verdammt gut aussieht, sondern auch fein und flink vor Schnellzügen über die Anlage gleitet, dafür sorgt ein fünfpoliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, der im Tender eingebaut ist. Ein beiliegender Ätzschildersatz rundet die perfekte Erscheinung ab.

Die große Mallet stand einst wohl ein wenig im Schatten der stolzen Schnellzuglokomotive. Doch auf Rampenstrecken war Schluss mit lustig, da mussten dann doch die Kraftprotze der Bauart Gt 2x4/4 ran und auch einer S 3/6 Schubhilfe leisten. Ein weiteres Modell der Mallet kommt nun mit neuer Betriebsnummer auf den Markt. Denn es ist sicher besser, zwei statt nur eine dieser gewaltigen Loks im Bw zu haben.



© 2009 – Geb. Märklin & Co. GmbH

MIT DAMPF UND STROM DURCH BAYERN.

TRIX
HO



€ 449,95 *

HIGHLIGHTS

+ Neue Betriebsnummer.



22055 Tenderlokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Gt 2x4/4 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) Bauart D'D h4v (Mallet-Lokomotive). Baujahr ab 1913. Betriebsnummer: 5761.

Einsatz: Güterzüge und Schiebetrieb auf Steilstrecken.

Modell: Epoche I, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder nach DCC-Standard mit Geräuschgenerator. 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk.

Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 203 mm.



€ 239,95 *



22056 Elektrolokomotive.

Vorbild: Nebenbahn-Lokomotive Baureihe EP 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.), Achsfolge 1'C 2'. Baujahr 1914.

Einsatz: Personenzüge. Betriebsnummer: 20103.

Modell: Epoche I, 8-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen und Blind-

welle angetrieben. Haftreifen. Asymmetrisch angeordnete Altbau-Stromabnehmer. Nachbildung des Dampfheizkessels. Eingerichtet für Rauchsatz. Kupplungsaufnahme nach NEM.

Länge über Puffer 142 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

S 3/6 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT.

Nicht nur eine der schönsten, sondern auch eine der erfolgreichsten Dampflo-Konstruktionen kam aus Bayern: die Baureihe S 3/6. Zwischen 1908 und 1931 stellte die Firma Maffei in München, in mehreren Serien, 159 dieser berühmten Lokomotiven her. Sie war damit die meistgebaute Pacific-Lok der Länderbahnzeit und

war technisch eine Parallelentwicklung zur Badischen IV h; ebenso mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachsantrieb auf die zweite Kuppelachse und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ihre elegante Form, die kegelförmige Rauchkammertür und das, bei manchen Serien gebaute, aerodynamische

Führerhaus trugen zum Mythos dieser Maschine bei. Von den unterschiedlichen Serien hoben sich besonders die Serie d und e ab. Sie waren speziell für die flacheren bayerischen Schnellzugstrecken, wie zum Beispiel zwischen München und Nürnberg, gedacht. Auf Grund ihrer Bestimmung entschloss man sich den Treibrad-

durchmesser von 1870 mm auf 2000 mm zu erhöhen, was ihr schnell den Spitznamen „Hochhaxige“ bescherte. Die 18 Lokomotiven der Serien d und e bekamen auch einen größeren Tender, allerdings kein Windschneidener Führerhaus, was verwundert, waren sie doch ausschließlich für den Schnellzugverkehr mit hohen Ge-



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Serienmäßig eingebauter Digital-Decoder mit vielen Geräuschfunktionen.



22040 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Baureihe d/e, der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Betriebsnummer 3624. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen.

Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche I. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC-/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. 4 Achsen angetrieben.

Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflo-KFahrgeräusch, Geräusche von Kohle schaufeln, Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeif, Injektor, Dampf ablassen, Schieberkasten sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Feste Kurzkuppung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkuppung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von

Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

€ 329,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.

Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.

schwindigkeiten gebaut worden. Die S 3/6, von der nach dem 1. Weltkrieg 19 Stück als Reparationsleistungen ins Ausland gingen, wurde von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 18.4 bezeichnet. Die DRG gab noch 30 weitere Lokomotiven in Auftrag, weil die Einheitslokomotiven noch nicht zur Verfügung standen. Sie war weiterhin

vor Schnellzügen im Einsatz und machte sowohl vor dem Orient-Express, als auch vor dem Rheingold eine sehr gute Figur. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch eine größere Anzahl Maschinen, baute sie teilweise um und sie galt als die wirtschaftlichste Dampflokomotive der Bundesbahn. Gerade der Umbau war es der

ihre Ausmusterung beschleunigte. Es entstanden Rissbildungen am Kessel, somit musste der Kesseldruck verringert werden, was eine Leistungsreduktion zur Folge hatte. Bis 1965 schieden alle Lokomotiven aus dem Plandienst aus und wurden mehrheitlich Opfer von Schneidbrenner und Schrottpresse. Einige sind

allerdings der Nachwelt erhalten geblieben und erinnern an den Glanz der ruhmreichen Vergangenheit der schönen bayerischen S 3/6. Eine „Hochhaxige“ befindet sich heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München auf der Theresienhöhe.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + 21-polige Digitalchnittstelle und damit zukunftssicher.



22041 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Bauserie d/e, der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Betriebsnummer 3626. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen.

Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche I. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse im Tender eingebaut. 21-polige Digitalchnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatz-

kontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

€ 279,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.

Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.

REISEN IN BAYERN.



€ 62,95 *



23469 Schnellzugwagen.

Vorbild: Schnellzug-Gepäckwagen, PPü, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, Baujahr ab 1908.

Modell: Epoche I. 4 bewegliche Schiebetüren, Speichenräder schwarz, mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 199 mm.

66678 Innenbeleuchtung Trix H0,
33340009 Radsätze Express,
34301211 Radsätze Wechselstrom.



€ 62,95 *



23470 Schnellzugwagen.

Vorbild: Schnellzugwagen 1./2. Klasse, ABBü, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, Baujahr ab 1905.

Modell: Epoche I. Speichenräder schwarz, mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 216 mm.

66678 Innenbeleuchtung Trix H0,
33340009 Radsätze Express,
34301211 Radsätze Wechselstrom.

€ 62,95 *



23471 Schnellzugwagen.

Vorbild: Schnellzugwagen 3. Klasse, CCü, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, Baujahr ab 1908.

Modell: Epoche I. Speichenräder schwarz, mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 220 mm.

66678 Innenbeleuchtung Trix H0,
33340009 Radsätze Express,
34301211 Radsätze Wechselstrom.

€ 62,95 *



23472 Schnellzugwagen.

Vorbild: Schnellzugwagen 3. Klasse, CCü, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, Baujahr ab 1908. Mit separatem Abteil für Frauen.

Modell: Epoche I. Speichenräder schwarz, mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 220 mm.

66678 Innenbeleuchtung Trix H0,
33340009 Radsätze Express,
34301211 Radsätze Wechselstrom.

VORNEHM REISEN.

€ 84,95 *



Einmalige Serie.



23473 Speisewagen.

Vorbild: Sechssachsiger Speisewagen in teakholzbrauner Farbgebung der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL). Ausführung als Kurswagen des „Paris-Karlsbad Express“. Zustand Winter 1914. Betriebsnummer: 1702 D.

Modell: Epoche I. Feine Ausführung des Modells mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Stromabnahme in jedem einzelnen Wagen. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 237 mm.

€ 84,95 *



Einmalige Serie.



23474 Schlafwagen.

Vorbild: Vierachsiger Schlafwagen in teakholzbrauner Farbgebung der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL). Ausführung als Kurswagen des „Paris-Karlsbad Express“. Zustand Winter 1914. Betriebsnummer: 666 A.

Modell: Epoche I. Feine Ausführung des Modells mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Stromabnahme in jedem einzelnen Wagen. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 246 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



BAYERISCHE GÜTER ALLER ART.



24098 Güterwagen-Set.

Vorbild: 5 unterschiedliche Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). 1 gedeckter Güterwagen ohne Bremserhaus, Radstand 3,21 m. „Kalksteintransport Hartmannshof Kalkwerk Carl-Sebald Söhne Gegr. 1860“. Bierwagen 3 m Radstand mit Bremserhaus „Bürgerliches Brauhaus München“, 1 Dreh-

gestellflachwagen „Langeisentransport Rosenberg“, beladen mit H-Trägern, 1 offener Güterwagen beladen mit Kartoffeln und 1 gedeckter Güterwagen 5,5 m Radstand ohne Bremserhaus „Mechanische Bindfadenfabrik Immenstadt gegr. 1855.“

Modell: Epoche I. Detaillierte Ausführung der Fahrgestelle und der Aufbauten. Einzeln verpackt und

gekennzeichnet. Zusätzliche Umverpackung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 561 mm.

€ 169,95 *

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz Scheibenräder: 700150.
Wechselstromradsatz Speichenräder: 34301211.



© 2009 Gebr. Märklin & Cie. GmbH



24097 Torf-Transportwagen.

Vorbild: Torfmunitionswagen eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen des „Torfwerk Gebr. Patzer“.

Modell: Epoche I. Speichenräder grau, Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 90 mm.

Wechselstromradsatz 2 x 34301211.

€ 29,95 *



24099 Gedeckter Güterwagen.

Vorbild: Kurzer Bayerischer Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ungebremste Ausführung als gedeckter Güterwagen ohne Bremsenhaus.

Modell: Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 81 mm.

Wechselstromradsatz 2 x 34301211.

€ 29,95 *



EPOCHE II.

„Orient-Express“ und „Rheingold“! Welch klingende Namen. Reisen in den 1920er-Jahren konnte, wenn man es sich leisten wollte, ein besonderer Genuss sein. Ja, man kann behaupten, eine solche Qualität des Reisens sucht man heute leider bei allen Staatsbahnen vergeblich. Das Ambiente dieser Züge war einfach großartig. Da auch nach dem Ersten Weltkrieg die guten S 3/6 noch zur Verfügung standen, kamen sie, nun als Baureihe 18.4 bezeichnet, auch vor diesen Zügen zum Einsatz. Die entsprechenden Trix Modelle zeigen alle Bauartänderungen, die ihre Vorbilder, die ehemaligen Länderbahn-Maschinen, in Epoche II, also der Reichsbahnzeit erfahren haben: So wurden etwa die Windleitbleche, Vorwärmer und DRG-Einheitslampen berücksichtigt. Das technische Innenleben hingegen blieb gleich.

Doch nicht nur der Reiseverkehr boomte in Epoche II, auch der Güterverkehr spielte damals eine bedeutende Rolle. Die Züge wurden noch länger und schwerer. Für ihre Beförderung standen mit den ehemals Württembergischen K Dampflok zur Verfügung, die es auch mit schweren Güterzügen aufnehmen konnten. Die zur Reichsbahnzeit als Baureihe 59 eingereihten Giganten mit ihren sechs Kuppelachsen (Achsfolge 1'F) sind auch im Modell eine Augenweide. Freistehende Laternen mit Leuchtdioden zieren die weitgehend aus Metall gefertigten schwarzen Kraftprotze. Ein Hochleistungsmotor mit Glockenanker ist im Kessel eingebaut und treibt alle sechs Achsen an.

Aus dem Buch Kittel-Dampftriebwagen erschienen beim EK-Verlag,
Aufnahme Helmuth Bohner.



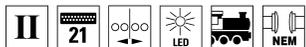
BADEN UND WÜRTTEMBERG MACHEN DAMPF.

TRIX
H0

Einmalige Serie.



€ 499,95 *



22156 Dampflokomotive mit Schlepptender.
Vorbild: Güterzuglokomotive Baureihe 59 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Ehemalige Reihe K der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.).

Modell: Epoche II, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. 21-polige digitale Schnittstelle nach NEM. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel eingebaut. Kurvgängiges Rahmenfahrwerk mit seitlich verschiebbaren Achsen. 6 Treib- und Kuppelachsen angetrieben. 4 Haftreifen. Kurzkupplung zwischen Lok

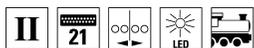
und Tender. Freistehende Laternen mit warmweißen Leuchtdioden. Rauchsatz nachrüstbar. Tender mit erhöhtem Kohleaufsatz. Detaillierter Führerstand, Figuren Lokführer und Heizer liegen bei. Kupplungsaufnahmen nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender. Länge über Puffer 235 mm.

HIGHLIGHTS

+ Formänderung: Ausführung mit Gasbeleuchtung.



€ 179,95 *



22027 Dampftriebwagen.
Vorbild: Dampftriebwagen Bauart Kittel CidT der Deutschen Reichsbahn (DRB). Gebaut ab 1915, ursprünglich für die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Ausführung in typischer Triebwagen-Lackierung in rot/creme der Epoche II. Betriebszustand Ende der 1930er-Jahre. Betriebsnummer: 4 Karlsruhe.

Modell: Epoche II. Fahrgestell aus Metall-Druckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben, Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Vollständiger Durchblick durch den Führerstand, Nachbildung des Kessels. Pufferboh-

lendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 130 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37256.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

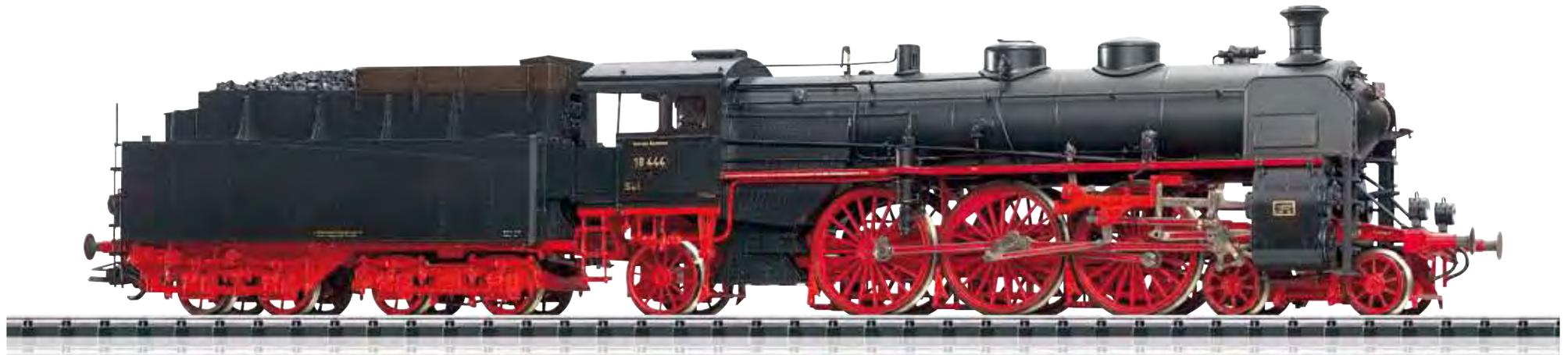
BR 18.4 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT.

Nicht nur eine der schönsten, sondern auch eine der erfolgreichsten Dampflo-Konstruktionen kam aus Bayern: die Baureihe S 3/6. Zwischen 1908 und 1931 stellte die Firma Maffei in München, in mehreren Serien, 159 dieser berühmten Lokomotiven her. Sie war damit die am meistgebaute Pacific Lok der Länderbahnzeit.

Mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachs-antrieb auf die zweite Kuppelachse erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ihre elegante Form, die kegelförmige Rauchkammertür und das, bei manchen Serien gebaute, aerodynamische Führerhaus trugen zum Mythos dieser Maschine bei. Von den unter-

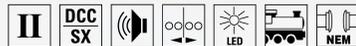
schiedlichen Serien hoben sich besonders die Serie d und e ab. Sie waren speziell für die flacheren bayerischen Schnellzugstrecken, wie zum Beispiel zwischen München und Nürnberg, gedacht. Auf Grund ihrer Bestimmung entschloss man sich den Treibraddurchmesser von 1870 mm auf 2000 mm zu erhöhen, was ihr

schnell den Spitznamen „Hochhaxige“ bescherte. Die 18 Lokomotiven der Serien d und e bekamen auch einen größeren Tender, allerdings kein Windschneidenführerhaus, was verwundert, waren sie doch ausschließlich für den Schnellzugverkehr mit hohen Geschwindigkeiten gebaut worden.



HIGHLIGHTS

- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Serienmäßig eingebauter DCC/Sx Decoder mit vielen Geräuschfunktionen.



22038 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 444. Betriebszustand Ende der 1920er-Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmer und DRG Einheitslampen.

Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche II. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC-/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. 4 Achsen

angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflo-KFahrgeräusch, Geräusche von Kohle schaufeln, Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeif, Injektor, Dampf ablassen, Schieberkasten sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und

Kolbenstangenschutzrohre sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend.
Länge über Puffer 254 mm.

€ 329,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.

Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.

Die S 3/6, von der nach dem 1. Weltkrieg 19 Stück als Reparationsleistungen ins Ausland gingen, wurde von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 18.4 bezeichnet. Die DRG gab noch 30 weitere Lokomotiven in Auftrag, weil die Einheitslokomotiven noch nicht zur Verfügung standen. Sie war weiterhin vor Schnellzügen

im Einsatz und machte sowohl vor dem Orient-Express, als auch vor dem Rheingold eine sehr gute Figur. Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch eine größere Anzahl Maschinen, baute sie teilweise um und sie galt als die wirtschaftlichste Dampflokomotive der Bundesbahn. Gerade der Umbau war es der ihre Ausmusterung

beschleunigte. Es entstanden Rissbildungen am Kessel, somit musste der Kesseldruck verringert werden, was eine Leistungsreduktion zur Folge hatte. Bis 1965 schieden alle Lokomotiven aus dem Plandienst aus und wurden mehrheitlich Opfer von Schneidbrenner und Schrottpresse. Einige sind allerdings der Nachwelt

erhalten geblieben und erinnern an den Glanz der ruhmreichen Vergangenheit der schönen bayerischen S 3/6. Eine „Hochhaxige“ befindet sich heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München auf der Theresienhöhe.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + 21-polige Digitalschnittstelle und damit zukunftssicher.



22039 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 445. Betriebszustand Ende der 1920er-Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmer und DRG Einheitslampen.

Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche II. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse im Tender eingebaut. 21-polige Digitalschnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatz-

kontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

€ 279,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.

Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.

FÜR GÜTER DIE REICHSBAHN.



24096 Güterwagen-Set.

Vorbild: 5 unterschiedliche Güterwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). 1 Säuretopfwagen mit Bremserhaus, 1 Kesselwagen „VTG“, 1 Gedeckter Güterwagen mit 3,21 m Radstand, ohne Bremserhaus als Hilfsgerätewagen, 1 Bierwagen „Löwenbräu“ mit 3 m Radstand mit Bremserhaus und 1 Mittelbordwagen mit Bremserhaus und Plane.

Modell: Epoche II. Detaillierte Ausführung der Fahrge-
stelle und der Aufbauten mit authentischen Beschrif-
tungen. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Zusätz-

liche Umverpackung. Kupplungsaufnahmen nach NEM
mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 468 mm.

€ 169,95 *

Einmalige Serie.

Wechselstromratsatz Scheibenräder: 700150.

Wechselstromratsatz Speichenräder: 34301211.



© 2009 Gebr. Märklin & Cie. GmbH



EPOCHE III.

Wie beneiden wir doch die, die sich noch lebhaft an die gute alte Zeit der Dampfzüge erinnern können. Auch wenn es dieser Tage dank der eifrigen Mühe vieler Museumsbahnen ab und an die Möglichkeit gibt, feinen Dampfgeruch in die Nase zu bekommen, so ist dies doch mehr oder weniger nur ein fades Spiel. Ganz anders muss es dagegen zugegangen sein, als noch die stolzen „Hochhaxigen“ unterwegs waren. Gemeint sind die ehemaligen Länderbahnloks der Baureihe 18.4. Exklusiv für die Freunde der Epoche III rollt die 18 451 an, als Versuchslokomotive des BZA Minden. Leider ist die Lokomotive den Mitgliedern des Trix-Profi-Clubs vorbehalten. Enttäuscht? Dann werden Sie doch einfach auch Mitglied in diesem Club. Sie werden sehen, es lohnt sich.

Als weiteres Schmuckstück wird die Baureihe 23 anrollen. Mit ihren feinen Zierringen am Kessel, einer filigranen Steuerung und superben Fahreigenschaften – dank Glockenankermotor. Mit diesen Ausstattungsmerkmalen wird die Neubaudampflok der Deutschen Bundesbahn richtig gewürdigt. Passende Wagen gibt es mit den „Hechten“, neu konstruiert und im exakten Maßstab umgesetzt. Die passen aber nicht nur zur BR 23, sondern auch zu einer anderen Neuheit: der flaschengrünen E 19 mit ihren Altbaulampen.

Wir könnten noch weiter schwärmen von der Blütezeit der Bundesbahn, entlassen Sie nun aber für die Lektüre der folgenden Seiten.





€ 289,95 *

HIGHLIGHTS

- + Jetzt mit Glockenankermotor.



22155 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe E 50 der Deutschen Bundesbahn (DB). Größte Bauart der Einheits-Elektrolokomotiven aus dem Neubauprogramm der 50er-Jahre. Ursprungsausführung mit Doppellampen und Regenrinne.

Modell: Epoche III. Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit warmweißen bzw. roten wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

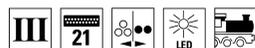
Angesetzte Metall-Griffstangen. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Kuppelungen nach NEM. Länge über Puffer 224 mm.



€ 299,95 *

HIGHLIGHTS

- + Glockenankermotor.
- + Stromabnehmer und Arbeitsbühne manuell beweglich.



22215 Turmtriebwagen.

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

Modell: Epoche III. Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 2 Achsen angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dachstromabnehmer und Arbeitsbühne manuell beweglich. Bühnenleiter und Scherenbühne

schwenken nach rechts und links, Stromabnehmer auf oder ab. Keine elektrische Funktion des Stromabnehmers. Führerstand mit Einrichtung. Angesetzte Details: Oberlicht, Antenne, Horn, Scheinwerfer und Leitern. Länge über Puffer 160 mm.

LANG LEBEN DIE PERSONENZÜGE.



21345 Nebenbahn-Personenzug.

Vorbild: Nebenbahn-Personenzug im Betriebszustand der frühen Epoche III, um 1955. Der Zug besteht aus einer Tender-Dampflok Baureihe 89.70-75 (ehemalige preußische T3), 1 Postgepäckwagen Bauart PwPost4i,

1 Personenwagen 2./3. Klasse BC4i, 1 Personenwagen mit Abteil für Traglasten 3. Klasse Bauart C4itr und 1 Personenwagen 3.Klasse C4i der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Lokomotive mit 21-poliger Digital-Schnittstelle nach NEM. Geregelter Antrieb mit Miniaturmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Detailliertes Fahrwerk mit Darstellung der Allan-Steuerung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal konventionell in Betrieb,

digital schaltbar. Führerhaus mit freiem Durchblick. Viele separat angesetzte Details. Drehgestellwagen Langenschwalbacher Bauart der Deutschen Bundesbahn (DB) in flaschengrüner Farbgebung mit geschlossen/ oder offenen Übergängen. Typspezifische Drehgestelle.



23396 Wagenset „Personenzug“.

Vorbild: 3 unterschiedliche Abteilwagen der Deutschen Reichsbahn (DR). 1 Abteilwagen Bauart B-542, ex BC-21 der DRG, Betriebsnummer: 542-312. 1 Abteilwagen Bauart B-542, ex Cd-21b der DRG, Betriebsnummer: 542-448. 1 Gepäckwagen Bauart Pwi-742, ex Pwi-23 der DRG, Betriebsnummer: 742-172.

Modell: Epoche III. 3 verschiedene Personenwagen. Eingebaute Inneneinrichtung. Vorbereitet für Innenbeleuchtung 66620. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 480 mm.

Einmalige Serie.

Wechselstromratsatz je Wagen 2 x 36667900.

€ 109,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



Aufstiege, Griffstangen und Übergangsbleche
angesetzt.
Gesamtlänge des Zuges über Puffer 702 mm.

€ 349,95 *

Einmalige Serie.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung
finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der
Artikelnummer 26555.**



DIE NEUBAU-LOK DER DB.

BR 23.

In der Stunde 0 konnte die junge Deutsche Bundesbahn auf die Dampftraktion noch nicht verzichten. Zur Deckung des Bedarfs an Personen- und leichten Schnellzuglokomotiven entwickelte Henschel die

Baureihe 23. Die von 1950 bis 1959 in 105 Stückzahlen gebaute Baureihe hatte die Achsfolge 1'C1' und bekam geschweißte Rahmen, Kessel und Tender. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 110 km/h vorwärts und 85 km/h

rückwärts, was ausreichte um einige Lokomotiven mit einer Wendezugsteuerung auszurüsten. Die Lokomotiven verrichteten ohne größere Auffälligkeiten ihren Dienst in den vorgesehenen Aufgabengebieten.

Am 1. Januar 1968 wurde die BR 23 computerkonform in BR 023 geändert und bis 1976 hielten sich die letzten, dem BW Crailsheim zugeordneten, Maschinen auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- + Hochleistungsantrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse im Kessel eingebaut.
- + Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen digital schaltbar.



22230 Schlepptender-Personenzuglokomotive.

Vorbild: Personenzug-Dampflokomotive Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn (DB), Bauart 1'C1'h2, aus der ersten Bauserie. Gebaut ab 1950. Betriebszustand um 1958. Blanke Ausführung der Kesselbänder.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Epoche III. Mit DCC-/Sx-Decoder und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Beleuch-

tung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. An der Lok und am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Bremsschlauch-Attrappen und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 245 mm.

€ 369,95 *

Dieses Modell in Wechselstromausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39230.

Die 23 105 schrieb auch Deutsche Eisenbahngeschichte. Sie war die letzte in Betrieb genommene Dampflok der Deutschen Bundesbahn, was ihr zu Museumsehren verhalf, allerdings war sie eines der Opfer von der Brand-

katastrophe vom 17. Oktober 2005 im Verkehrsmuseum in Nürnberg, wo sie schwer beschädigt wurde. Auf Grund des guten Erhaltungszustandes bei der Ausmusterung sind noch mehrere Exemplare der Baureihe 23

als Museumslokomotiven erhalten geblieben, einige von ihnen sogar betriebsfähig.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle.
- + Glockenankermotor mit Schwungmasse.



22231 Schlepptender-Personenzuglokomotive.

Vorbild: Personenzug-Dampflok Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn (DB), Bauart 1'C1'h2, aus der ersten Bauserie. Gebaut ab 1950. Betriebszustand um 1959. Schwarze Ausführung der Kesselspannbänder.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Epoche III. Mit 21-poliger Digital-Schnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Andere Betriebsnummer als Artikelnummer 22230. An der Lok und am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Bremsschlauch-Attrappen und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 245 mm.

€ 319,95 *

Dieses Modell in Wechselstromausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39235.

SCHNELL UND ZEITLOS SCHÖN.



22607 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive der Baureihe E 19.0 der Deutschen Bundesbahn (DB). In flaschengrüner Farbgebung mit Altbau-Lampen. Betriebszustand um 1952. Betriebsnummer: E 19.02.

Einsatz: Schnell- und Eilzugverkehr.

Modell: Epoche III. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände

mit Inneneinrichtung und Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 194,5 mm.

€ 209,95 *

Zu dieser Lokomotive passen die Hechtwagen Artikelnummer 23383 bis 23387.

Hechtwagen – Die ersten Einheitswagen der Deutschen Reichsbahn.

Anfang der 1920er-Jahre, als man beschloss die einzelstaatlichen Eisenbahngesellschaften zur Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) zusammenzuschließen, sah man sich mit einer schier unüberschaubaren Vielfalt von Rollmaterial konfrontiert, was im täglichen Betrieb eines straff geführten Unternehmens Probleme und höhere Kosten verursachte. Nicht nur bei Vergabe von Konstruktionsaufträgen von Lokomotiven sondern auch bei der Neuanschaffung von Wagen, die nach dem hohen Verschleiß der Kriegsjahre dringend notwendig war, entschied man sich zur Vereinheitlichung und man konzentrierte sich darauf die Kosten massiv zu senken. Im Bereich der Personenzüge wurden rasche Ergebnisse erzielt und bereits 1922 bzw. 1923 konnte die erste gesamtdeutsche, komplett neuentwickelte, Wagenfamilie der Öffentlichkeit präsentiert werden: Die Familie der „Hechtwagen“ in eiserner Bauart.

Der Name dieser sehr bewährten Wagen leitet sich von den sich keilförmig verjüngenden Wagenenden ab, die bereits bei der Sächsischen Staatsbahn Verwendung fanden. Allerdings stellte sich heraus, dass diese ungewöhnliche Form weder optisch noch technisch eine Verbesserung darstellte und bereits 1928 wurde sie in den Konstruktionsplänen wieder verworfen.

Gemeinsam ist diesen Wagen neben der Eisen-Bauart – Holz wurde nur mehr noch für die inneren Wand und Deckenverkleidungen verwendet – die Abteilmassive mit seitlichem Durchgang, ein widerstandsfähiges Tonnendach anstelle des preußischen Oberlichtdaches, Aufstiegsleitern an den Stirnwänden und oben stark abgerundete Seitenfenster. Die Wagen erhielten eine elektrische Beleuchtung und eine Luftdruckbremse der Bauart „Knorr Kunze S“.

1922 umfasste das Fahrzeugprogramm Wagen 1. Klasse A4ü-23, Wagen 2. Klasse B4ü-22, Wagen (beide Bauarten waren zunächst nur für die „Hapag-Lloyd Züge“ vorgesehen), 1./2.Klasse AB4ü-23a/b/c, Wagen 3. Klasse C4ü-23 und Gepäckwagen Pw4ü-23, die nicht die genormte Länge von 20 610 mm aufwiesen, sondern nur 18 840 mm. Die Gepäckwagen unterschieden sich auch durch Drehgestelle amerikanischer Bauart ausgerüstet waren. Im täglichen Verkehr waren die Hechtwagen in ganz Deutschland im Schnellzugdienst anzutreffen, bewährten sich durch ihre robuste Bauweise und neben der Deutschen Bundesbahn übernahmen nach dem 2. Weltkrieg auch andere Bahnverwaltungen, wie z.B. die Deutsche Reichsbahn (DR) oder die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die auf ihrem Gebiet befindlichen Fahrzeuge in ihren Bestand.

Bis Mitte der 1960er-Jahre musterte die Deutsche Bundesbahn die ursprünglich „Deutschen“ Hechtwagen aus. Ähnliche Bauarten polnischer Herkunft hielten sich noch einige Jahre länger im Bestand. Einige Hechte wurden zu Dienstfahrzeugen umgebaut und erhielten dazu sogar noch eine Lackierung in Ozeanblau.



€ 47,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion der Hechtwagen-Familie.



23383 Schnellzugwagen.

Vorbild: Abteilwagen 1./2. Klasse „Hechtwagen“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Gattung AB4ü. Betriebszustand vor der Klassenreform 1956.

Einsatz: Schnellzüge.

Modell: Epoche III. Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden und typspezifisch gestaltete Schwanenhals-Drehgestelle. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes

in flaschengrüner Farbgebung. Vorbereitet Innenbeleuchtung 66719. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 237 mm.

Ein ähnliches Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment mit Epoche IIIb-Beschriftung unter der Artikelnummer 42230.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Die passende Schnellzuglokomotive der Baureihe E 19 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22607.



€ 47,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion der Hechtwagen-Familie.



23384 Schnellzugwagen.

Vorbild: Abteilwagen 3. Klasse „Hechtwagen“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Gattung C4ü. Betriebszustand vor der Klassenreform 1956.

Einsatz: Schnellzüge.

Modell: Epoche III. Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden und typspezifisch gestaltete Schwanenhals-Drehgestelle. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes

in flaschengrüner Farbgebung. Vorbereitet Innenbeleuchtung 66719. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 237 mm.

Ein ähnliches Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment mit Epoche IIIb-Beschriftung unter der Artikelnummer 42250.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Die passende Schnellzuglokomotive der Baureihe E 19 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22607.

ECHTE HECHTE.



€ 47,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion der Hechtwagen-Familie.



23385 Schnellzugwagen.

Vorbild: Abteilwagen 3. Klasse „Hechtwagen“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Gattung C4ü. Betriebszustand vor der Klassenreform 1956.

Einsatz: Schnellzüge.

Modell: Epoche III. Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden und typspezifisch gestaltete Schwannenhals-Drehgestelle. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes

in flaschengrüner Farbgebung. Vorbereitet Innenbeleuchtung 66719. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 237 mm.

Ein ähnliches Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment mit Epoche IIIb-Beschriftung unter der Artikelnummer 42251.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Die passende Schnellzuglokomotive der Baureihe E 19 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22607.



€ 47,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion der Hechtwagen-Familie.



23387 Schnellzugwagen.

Vorbild: Gepäckwagen „Hechtwagen“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Gattung Pw4ü. Betriebszustand vor der Klassenreform 1956.

Einsatz: Schnellzüge.

Modell: Epoche III. Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden und typspezifisch gestaltete Drehgestelle. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes in flaschengrüner

Farbgebung. Vorbereitet Innenbeleuchtung 66719. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 217 mm.

Ein ähnliches Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment mit Epoche IIIb-Beschriftung unter der Artikelnummer 42260.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Die passende Schnellzuglokomotive der Baureihe E 19 finden Sie im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22607.



ET 56 – DER ELEKTRISCHE EIERKOPF FÜRS WIRTSCHAFTSWUNDER.



Durch die Normalisierung des elektrischen Betriebes in den Nachkriegsjahren und die rasche elektrische Ausrüstung der Strecken in den Ballungsräumen benötigte die Deutsche Bundesbahn dringend neue elektrische Triebwagen um das Fahrgastaufkommen des „Wirtschaftswunders“ zu bewältigen.

Man entschloss sich die Konzeption für die erste Generation der elektrischen Nachkriegs-Triebwagen von den ebenfalls parallel neuentwickelten Dieseltriebwagen zu adaptieren. Nahezu baugleich übernommen wurde auch die charakteristische Kopfform, welche im Volksmund freundlich, etwas belächelnd, „Eierkopf“ genannt, was vom Bahnpersonal allerdings weniger gern gehört wurde.

Ein ET 56 besteht aus drei kurzgekuppelten Einheiten. Die Endwagen (Eta und Etb) haben an den äußeren Enden je ein Triebdrehgestell mit 2 angetriebenen Achsen, der Mittelwagen (EM) weist nur Laufdrehgestelle auf. Während der elektrische Teil lediglich eine Weiterentwicklung der bereits vor dem Krieg in den Ballungsräumen sehr bewährten Triebwagen darstellt, ist der wagenbauliche Teil eine komplette Neuentwicklung nach den Grundsätzen der Leichtbauweise.

Auch hier standen die Dieseltriebzüge Pate; z. B. wurden die Tür und Platzanordnung vom VT 12 übernommen, der so wie der ET 56 vornehmlich im Nahverkehr zum Einsatz kam. Für die elektrische Ausrüstung der Triebwagen war die Firma Brown

Boveri & Cie, Mannheim, verantwortlich; mit Ausnahme der Transformatoren und Fahrmotoren, die die Deutsche Bundesbahn aus Alt- und Reservebeständen rekrutierte und einbauen ließ.

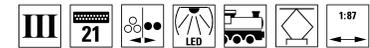
Auf Grund des Einsatzes im Vorortverkehr, wo eine hohe Anfahrbeschleunigung wichtiger erschien als eine hohe Höchstgeschwindigkeit, wurde die Höchstgeschwindigkeit mit 90 km/h festgesetzt. Die Deutsche Bundesbahn stellte 1952 insgesamt sieben Einheiten der Baureihe ET 56 in Dienst und konzentrierte sich auf die Entwicklung des ET 30, ein ebenfalls neuentwickelter Eierkopf.

Die unterschiedlichen Lackierungsvarianten in purpurrot mit und ohne schwarzgraue „Brille“ (die Anfang der 70er-Jahre entfiel), mehr oder weniger Zierlinien, aber auch das 1975 eingeführte, damals sehr kritisierte und heute schon fast klassisch geltende „ozeanblau-beige“, standen der rundlichen Konstruktion sehr gut.

Erst Mitte der 80er-Jahre wurden diese elektrischen Eierköpfe nach und nach verschrottet, 1986 verschwand der letzte ET 56 von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Zwei Jahre später als der jüngere, modernere ET 30 – leider blieb kein einziges Fahrzeug der Nachwelt erhalten.

HIGHLIGHTS

- + Komplettrekonstruktion.
- + Hochdetailliertes Modell.
- + Erstmals in H0 als Großserienmodell.
- + Epochengerechte Gepäckraumtür als Drehtür.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



22625 Elektrotriebwagen.

Vorbild: Elektrotriebzug Baureihe ET 56 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand frühe sechziger Jahre.

Einsatz: Vorortverkehr.

Modell: Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Kardantrieb auf alle 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Innenbeleuchtung 66718/66719 nachrüstbar. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 919 mm.

€ 269,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.



ÖSTERREICH.

€ 89,95 *



22856 Tenderlokomotive.

Vorbild: Reihe 647 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Ehemalige Reihe T 12 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen (K.P.E.V.). Betriebsnummer: 674.498.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. 2-Licht Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 127 mm.

Einmalige Serie.



HIGHLIGHTS

+ Komplette Neukonstruktion der Güterwagen Gattung „Oppeln“.



24539 Güterwagen-Set.

Vorbild: 2 unterschiedliche Güterwagen der Bauart Gms (Oppeln) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). 1 Wagen mit langem Fahrgestell und Bremserhaus, 1 Wagen mit kurzem Fahrgestell ohne Bremserhaus bzw. -bühne.

Modell: Epoche III. Filigrane Nachbildung von Fahrgestell und Aufbau. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 217 mm.

€ 52,95 *

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Einmalige Serie.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

BELGIEN.

TRIX

H0

Einmalige Serie.



22855 Tenderlokomotive.

Vorbild: Serie 96 der Belgischen Staatbahnen (SNCB/NMBS). Ehemalige Reihe T 12 der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (K.P.E.V.).

Einsatz: Personenzüge. Betriebsnummer: 96 015.

Modell: Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. 3-Licht Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 127 mm.

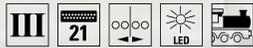
€ 89,95 *

FRANKREICH.



HIGHLIGHTS

+ Neues Lademaß auf dem Tender.



22369 Güterzug-Schleptenderlokomotive.

Vorbild: Serie 040D Est der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Bauart D h2, Baujahr ab 1913 als G 8.1 für die KPEV.

Einsatz: Güterzüge.

Modell: Epoche III, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss, mit digitaler Schnittstelle, Glockenanker-Hochleistungsmotor mit Schwungmasse im Kessel, 4 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, 2 Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzen-

signal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Eingerichtet für Seuthe-Rauchsatz. Länge über Puffer 210 mm.

€ 319,95 *

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin-Sortiment unter der Artikelnummer 37556.



€ 89,95 *



22858 Tenderlokomotive.

Vorbild: Serie 130 TB der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Ehemalige Reihe T 12 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen (K.P.E.V.).
Betriebsnummer: 130.TB.717.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten.
Länge über Puffer 127 mm.

Einmalige Serie.

EPOCHE IV.

Langsam aber sicher geht zu Beginn der Epoche IV den guten alten Dampflokomotiven die Lebensenergie verloren.

Sie haben sich selbst überlebt und müssen, da moderne Zeiten herrschen, nun weichen. Später werden sie den Eisenbahnfreunden fehlen. Genau so wie die fantastisch bequemen TEE-Züge.

Doch dank der neuen Wagenmodelle wird der „Roland“ genauso in Erinnerung bleiben wie der „Brabant“. In Epoche IV waren beide Züge noch unterwegs.



TRAKTION IN OST UND WEST.



© D. Wünschmann



22157 Schleptender-Güterzuglokomotive.

Vorbild: BR 41.1, Bauart 1'D 1' h2 der Deutschen Reichsbahn (DR), Baujahr ab 1937 für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

Einsatz: Güterzüge und leichte Reisezüge.

Betriebsnummer: 41 1070-6.

Modell: Epoche IV. Lokomotive mit 21-poliger Digital-Schnittstelle für nachrüstbaren Decoder 66839. Hochleistungsantrieb im Kessel der Lokomotive. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Rauchsatz (Märklin 7226) nachrüstbar. Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 275 mm.

€ 169,95 *



€ 199,95 *



22232 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Purpurrote Lackierung. Ausführung ohne Abgashutzen und ohne schräge Frontgriffstangen. Betriebsnummer: 218 151-9.

Einsatz: Für Personen- und Güterzüge.

Modell: Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenanker-motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Beleuchtung mit warmweißen wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb,

digital schaltbar. Spitzensignal wahlweise am Führer-stand 1 und 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle. Kupplungs-aufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 189 mm.

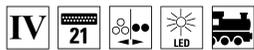
218 217-8 in TEE LACKIERUNG.

Die in purpurroter Lackierung verkehrende Baureihe 218 wurde von der Deutschen Bundesbahn aus-
erlesen als Versuchsträger für das damals neue Lackie-
rungsschema herzuhalten. 2 Lokomotiven die 218 217-8
und 218 218-6 waren 1974 die ersten Maschinen der

Bundesbahn, die den neuen Anstrich erhielten. Letztere,
die 218 218-6 wurde in ozeanblau-beige gestaltet, was
dann die Regel für die meisten Baureihen wurde. Die
218 217-8, eine andere Maschine, zunächst noch ohne
die auffälligen Abgashutzen, erhielt einen dem Muster

der 218 218-6 entsprechenden Lack in rot-beige: in TEE
Lackierung. Dieser elegante Anstrich beschränkte sich
aber nur auf diese eine Lok und verhalf ihr keineswegs
zu TEE Ehren. Die 218 217-8 versah in rot-beige weitab
der TEE Magistralen ihren normalen Dienst und war

stets ein beliebtes Motiv der Eisenbahnfotografen,
bis sie nach vielen Jahren den anderen Lokomotiven
angepasst wurde.



22233 Diesellokomotive.

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deut-
schen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomo-
tive mit elektrischer Zugheizung. Ohne Abgashutzen.
Rot-beige Versuchs-Lackierung von 1974.

Einsatz: Personen- und Güterzüge. Betriebsnummer
218 217-8.

Modell: Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-
druckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenanker-
motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen
über Kardan angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit
warmweißen wartungsfreien Leuchtdioden, konven-
tionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal wahl-
weise am Führerstand 1 und 2 bei Verwendung des

Decoders 66849 im Digitalbetrieb abschaltbar. Ange-
setzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle.
Kupplungsaufnahmen nach NEM.
Länge über Puffer 189 mm.

€ 199,95 *

Einmalige Serie.



TEE „ROLAND“.

In der Blüte der ausschließlich die erste Wagenklasse führenden TEE Züge wurde der F-Zug „Roland“ 1969 zum Trans-Europ-Express aufgewertet. Der „Roland“ verband Bremen über Hannover, Frankfurt, Heidelberg, Basel und Chiasso mit Mailand.

Der Zug enthielt außerdem einen Kurswagen nach Chur und übernahm in Basel einen Wagen aus dem TEE-„Rheingold“, der entweder aus Dortmund oder Hoek

van Holland kam. Wie alle anderen TEE-Züge war der „Roland“ auch in bordeauxrot/creme lackiert und die Wagen boten größtmöglichen Komfort; eine Klimaanlage war selbstverständlich.

Der „Roland“ musste aber ohne Aussichtswagen auskommen, dafür führte er einen Barwagen mit und einen der damals neuen Speisewagen WRmh 132. Diese Wagen wurden von 1964 bis 1968 27 mal gebaut und

ersetzen die im Betrieb komplizierten, zweistöckigen Buckelspeisewagen. In Deutschland war dem TEE „Roland“ meist eine BR 103 vorgespannt, in der Schweiz eine in TEE Farben lackierte Re 4/4 II und auf dem italienischen Streckenabschnitt das damalige Paradeferd der FS die Serie E 444, auch bekannt als „Tartaruga“.

Bis 1979 fand man den Namen „Roland“ in den Kursbüchern der drei beteiligten Staatsbahnen bis ihn das

neue Produkt InterCity (IC) in Pension schickte. Die neue Verbindung die den Norden Deutschlands mit dem lombardischen Mailand verband, hieß nun IC „Tiziano“, nur Beginn bzw. Ende der langen Fahrt war nicht mehr Bremen, sondern Hamburg-Altona.



© 2009 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

HIGHLIGHTS

- + Authentische Nachbildung des TEE 75 „Roland“ von Bremen Hbf. nach Milano-Centrale mit entsprechenden Kurswagen.
- + Hinweise zur authentischen Zugbildung jedem Wagen beiliegend.
- + Alle Wagen einzeln erhältlich.



23477 Wagendisplay TEE 75 „Roland“.
Vorbild: 3 TEE-Abteilwagen Avümh 111 mit Runddach, 3 TEE-Abteilwagen Avümh 111 mit Steildach, 2 Großraumwagen Apümh 121 mit Steildach, 2 TEE-Barwagen ARDümh 105 mit Steildach und 2 TEE-Speisewagen Wrümh 132 der Deutschen Bundesbahn (DB).
Modell: Epoche IV. 12 TEE-Wagen im attraktiven Display mit verschiedenen Beschriftungen. Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnet-

schienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66718 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen einzeln verpackt. Befahrbarer Mindestradius 356 mm.
 Länge über Puffer je Wagen 282 mm.

€ 39,95 * Preis je Abteilwagen/Großraumwagen
 € 44,95 * Preis je Barwagen/Speisewagen

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 700150.

Alle Wagen im Fachhandel einzeln erhältlich.



BAUREIHE 456 – EIERKOPF IN 1:87.



© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



BAUREIHE 456 – EIERKOPF IN 1:87.



Durch die Normalisierung des elektrischen Betriebes in den Nachkriegsjahren und die rasche elektrische Ausrüstung der Strecken in den Ballungsräumen benötigte die Deutsche Bundesbahn dringend neue elektrische Triebwagen um das Fahrgastaufkommen des „Wirtschaftswunders“ zu bewältigen. Man entschloss sich die Konzeption für die erste Generation der elektrischen Nachkriegs-Triebwagen von den ebenfalls parallel neu entwickelten Dieseltriebwagen zu adaptieren. Nahezu baugleich übernommen wurde auch die charakteristische Kopfform, welche im Volksmund freundlich, etwas belächelnd, „Eierkopf“ genannt, was vom Bahnpersonal allerdings weniger gern gehört wurde. Ein ET 56 besteht aus drei kurzgekuppelten Einheiten. Die Endwagen (Eta und Etb) haben an den äußeren Enden je ein Triebdrehrad mit 2 angetriebenen Achsen, der Mittelwagen (EM) weist nur Laufdrehgestelle auf. Während der elek-

trische Teil lediglich eine Weiterentwicklung der bereits vor dem Krieg in den Ballungsräumen sehr bewährten Triebwagen darstellt, ist der wagenbauliche Teil eine komplette Neuentwicklung nach den Grundsätzen der Leichtbauweise. Auch hier standen die Dieseltriebzüge Pate; z. B. wurde die Tür und Platzanordnung vom VT 12 übernommen, der so wie der ET 56 vornehmlich im Nahverkehr zum Einsatz kam. Für die elektrische Ausrüstung der Triebwagen war die Firma Brown Boveri & Cie, Mannheim verantwortlich; mit Ausnahme der Transformatoren und Fahrmotoren, die die Deutsche Bundesbahn aus Alt- und Reservebeständen rekrutierte und einbauen ließ. Auf Grund des Einsatzes im Vorortverkehr, wo eine hohe Anfahrbeschleunigung wichtiger erschien als eine hohe Höchstgeschwindigkeit, wurde die Höchstgeschwindigkeit mit 90 km/h festgesetzt. Die Deutsche Bundesbahn stellte 1952 insgesamt sieben

Einheiten der Baureihe ET 56 in Dienst und konzentrierte sich auf die Entwicklung des ET 30, ein ebenfalls neu entwickelter Eierkopf. Die unterschiedlichen Lackierungsvarianten in purpurrot mit und ohne schwarzgraue „Brille“ (die Anfang der 70er-Jahre entfiel), mehr oder weniger Zierlinien, aber auch das 1975 eingeführte, damals sehr kritisierte und heute schon fast klassisch geltende „ozeanblau-beige“, standen der rundlichen Konstruktion sehr gut.

Erst Mitte der 80er-Jahre wurden diese elektrischen Eierköpfe nach und nach verschrottet, 1986 verschwand der letzte ET 56 von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Zwei Jahre später als der jüngere, modernere ET 30 – leider blieb kein einziges Fahrzeug der Nachwelt erhalten.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes Modell.
- + Erstmals in H0 als Großserienmodell.
- + Epochengerechte Ausführung der Gepäckraumtür mit Rollläden.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



22626 Elektrotriebwagen.

Vorbild: Elektrotriebzug Baureihe 456 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Ende der 70er-Jahre.

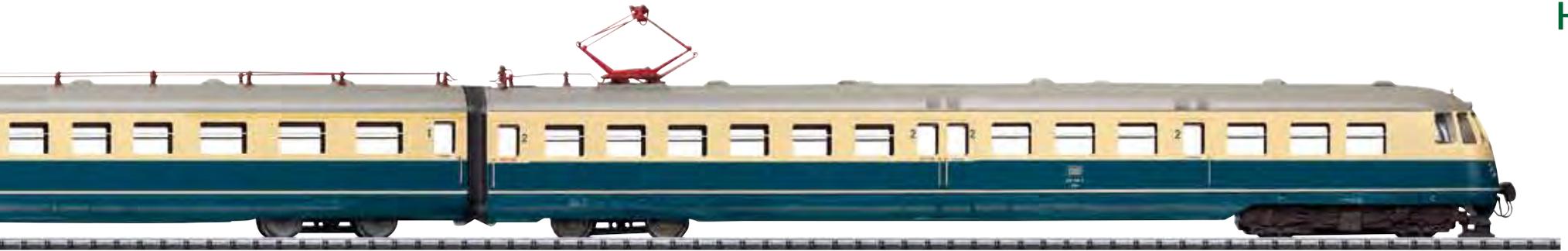
Einsatz: Vorortverkehr.

Modell: Epoche IV. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrich-

tung vorne den Strom auf. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Innenbeleuchtung 66718/66719 nachrüstbar. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 919 mm.

€ 269,95 *

Empfohlener Mindestradius 420 mm.



IST DAS MEIN BIER?



24416 Wagenset „Würzburger Hofbräu“.

Vorbild: 3 unterschiedliche Kühlwagen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Brauerei-Privatwagen zur Auslieferung von Fass- und Flaschenbier über lange Strecken.

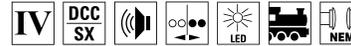
Modell: Epoche IV. Unterschiedliche Gestaltung der Wagenkästen nach authentischen Vorbildern der Brauerei „Würzburger Hofbräu“. Einzelverpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 417 mm.

Einmalige Serie.

€ 79,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

BELGIEN.



22365 Diesellokomotive.

Vorbild: Serie 59 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/ NMBS). Spätere Ausführung mit Doppellampen der ursprünglichen Serie 201. Achsfolge Bo'Bo'. Ausführung in gelb-grüner Farbgebung.

Betriebszustand Anfang/Mitte der 1980er-Jahre. Betriebsnummer: 5917 „Haine St. Pierre“.

Modell: Epoche IV. Mit DCC-/Selectrix-Decoder und 5-poligem Hochleistungsmotor. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Pfeife, Licht an den Lokenden und Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Vorbildgerecht unterschiedlich lange Überhänge sowie Trittstufen unter den Lampen. Eingesetzte Griffstangen und Lüftergitter. Kupplungsaufnahmen nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 186 mm.

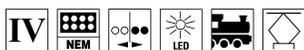
€ 289,95 *

Einmalige Serie.

LUXEMBURG.



€ 289,95 *



22366 Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie 3600 der Luxemburger Eisenbahnen (CFL). Ausführung in weinroter Grundfarbgebung. Betriebszustand Anfang der 1990er-Jahre. Französische Bauart ähnlich BB 12 000.

Modell: Epoche IV, mit 8-poliger digitaler Schnittstelle nach NEM, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss, angesetzte Griffstangen aus Metall, original Lichtwechsel 2 weiß/2 rot, Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden, 5-poliger Hochleistungsmotor

mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Dachstromabnehmer auf frei stehendem Rahmen gelagert. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Kupplungsaufnahme nach NEM. Länge über Puffer 175 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37334.

FRANKREICH.

TEE *Brabant*.

Mit der Einführung des TEE „Brabant“ 1963 zwischen Paris und Bruxelles erinnerten SNCF und SNCB an die berühmte, sagenreiche Gegend in Flandern. Anfangs kamen auf der Strecke französische TEE-Diesellokomotiven der Bauart X277x zum Einsatz, die allerdings bald durch elektrische, loksbespannte Züge ersetzt wurden.

Besonders typisch waren lange Jahre die INOX-Wagen der Bauart PBA, die ausschließlich die erste Wagenklasse führten und den Passagieren ein hohes Niveau an Komfort in punkto Platz, Geschwindigkeit und Lauf-ruhe boten. Die schnelle Verbindung der beiden Hauptstädte wurde mit unterschiedlichen Lokomotiven be-

spannt, oft mit der belgischen Type Serie 18 und auch mit ihrer „Mutter-Lokomotive“ CC 40100 der SNCF. Die Konkurrenz auf Straße und in der Luft zwang die SNCF und SNCB Anfang der 1980er-Jahre das TEE-Konzept zu überdenken und man entschloss sich am 2. Juni 1984 den TEE „Brabant“ wie auch andere TEE-Verbindungen

zwischen Paris und Bruxelles einzustellen. An ihrer Stelle verkehrten ab Sommer 1984 zwei-klassige Inter-Citys, anfangs mit nahezu identischem Wagen- und Lokomotivmaterial.



23484 Ergänzungs-Wagenset TEE „Brabant“.

Vorbild: INOX-Wagen (aus rostfreiem Stahl) für den Trans Europ Express zwischen Paris, Brüssel und Amsterdam (TEE PBA). 2 Abteilwagen A8uj und 1 Barwagen A3rtuj der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Alle Wagen 1. Klasse. Baujahr ab 1964. Einsatz im TEE „Brabant“.

Modell: Epoche IV. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle nach Bauart Y 24. Speziallackierung zur Darstellung der INOX-Oberfläche. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Zugschlussbeleuchtung vorbildgerecht an jeweils einem Wagenende möglich. Gesamtlänge über Puffer 880 mm.

Einmalige Serie.

€ 159,95 *

700150 (Märklin) Wechselstromradsatz.

Die TEE-Wagen sind maßstäblich gestaltet ohne Zugstände an das Lichtraumprofil.

Die Modelle fahren im Gleisbogen ab 358 mm Radius, ein entsprechender Abstand für Oberleitungsmasten, Brückengeländer oder Signale muss aber eingehalten werden.

Das Set 23484 ergänzt die Großraum- und Speisewagen im Set 23483 zu einer vorbildgerechten Zugkomposition TEE „Brabant“. Die zugehörigen Lokomotiven sind die Modelle 22576 (Frankreich) und 22577 (Belgien).

Für das Wechselstrom-System wird ein ähnlicher TEE mit PBA-Wagen von Märklin angeboten.



© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



23483 Wagenset TEE „Brabant“.

Vorbild: INOX-Wagen (aus rostfreiem Stahl) für den Trans Europ Express zwischen Paris, Brüssel und Amsterdam (TEE PBA). 2 Großraumwagen A8tuj der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Speisewagen mit Küche A5rtuj und Generatorwagen mit Dienstabteil A2Dxj der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Alle Wagen 1. Klasse. Baujahr ab 1964. Einsatz im TEE „Brabant“.

Modell: Epoche IV. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle nach Bauart Y 24. Speziallackierung zur Darstellung der INOX-Oberfläche. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719.

Gesamtlänge über Puffer 1130 mm.

Einmalige Serie.

€ 209,95 *

700150 (Märklin) Wechselstromradsatz.

Die TEE-Wagen sind maßstäblich gestaltet ohne Zugstände an das Lichtraumprofil.

Die Modelle fahren im Gleisbogen ab 358 mm Radius, ein entsprechender Abstand für Oberleitungsmasten, Brückengeländer oder Signale muss aber eingehalten werden.

Das Set 23483 wird ergänzt mit Bar- und Abteilwagen im Set 23484 zu einer vorbildgerechten Zugkomposition TEE „Brabant“. Die zugehörigen Lokomotiven sind die Modelle 22576 (Frankreich) und 22577 (Belgien).

Für das Wechselstrom-System wird ein ähnlicher TEE mit PBA-Wagen und dem Zuglauf „L'Oiseau Bleu“ von Märklin angeboten.



Das schwarze Gold hat auch eine weiße Seite.

Hochöfen benötigen ständig Koks – nein, nicht das weiße Zeug, oder doch? Jedenfalls in großen Mengen und es geht auch um ein Millionengeschäft. Klingt spannend? Ist es auch! Ohne Koks gäbe es keine Verhüttung von Erz zu Roheisen. Und ohne Roheisen gäbe es keinen Stahl. Und ohne Stahl gäbe es keine Eisenbahn. Und ohne Eisenbahn wäre das Leben nur halb so schön. Also Grund genug, sich damit zu beschäftigen und ein Trix Jahresthema dem ganz großen Koksgeschäft zu widmen.

Also: was ist Koks? Wozu braucht man ihn?

Koks wird aus Kohle gemacht und ist ein poröser, stark kohlenstoffhaltiger Brennstoff mit großer spezifischer Oberfläche, der unter Sauerstoffabschluss hergestellt wird. Steinkohle kann bei der Roheisengewinnung im

Hochofen nicht direkt verwendet werden, da bei ihrer Verbrennung zuviel Schwefel, Ruß und andere Stoffe frei würden. Bei der Verkokung, also dem Herstellungsprozess von Koks, werden die flüchtigen Bestandteile der Kohle entfernt. Die Koksherstellung nennt man die schwarze, die petrochemische Weiterverarbeitung der flüchtigen Stoffe die weiße Seite der Kokerei. Das entstehende Kokereigas wurde früher auch als Stadtgas in die örtlichen Netze eingespeist. Heute wird das Gas im Wesentlichen als wertvoller Energieträger in den Stahlwerken eingesetzt. Damit ist nun spätestens klar, was mit der weißen Seite des schwarzen Goldes gemeint ist und bei unserem Koks alles mit rechten Dingen zugeht. Weitere Nebenprodukte aus der Kokerei sind Steinkohlenteer, Schwefelsäure und Rohbenzol, die in der chemischen Industrie Abnehmer finden.

Der Betriebsablauf in einer Kokerei hat – wie kann es anders sein – viel mit dem Thema Eisenbahn zu tun. Die Steinkohle, die so genannte Kokskohle, wird angeliefert, entladen und über Bandbrücken zunächst in den Sortenturm gebracht. Je nach Qualität und gewünschter Koks-zusammensetzung wird die Kohle in verschiedene Kohlebunker im Gebäude transportiert. Über eine weitere Bandbrücke gelangt das schwarze Gold schließlich in den Rohkohlenturm und wartet auf den Befüllwagen, der die einzelnen Kammern der Koksofenbatterie ständig mit Nachschub versorgt. Aus dem Befüllwagen fällt die Kohle in die jeweilige Ofenkammer, diese wird anschließend wieder luftdicht verschlossen. Der Verkokungsprozess erfolgt bei über 1000° C unter Ausschluss von Luftsauerstoff. Ist der Backvorgang, der bis zu 24 Stunden dauern kann, abgeschlossen, wird die Ofenkammer

auf beiden Seiten geöffnet, und eine Drückmaschine drückt den frischen Koks in einen gegenüberstehenden Löschwagen. An der Luft fängt der heiße Kokskuchen durch den Kontakt mit Sauerstoff sofort Feuer und wird nun im Löschwagen von einer speziellen Lokomotive sofort unter den sogenannten Löschurm gefahren, wo der Koks mit Wasser gelöscht wird. Dabei entstehen weithin sichtbare charakteristische Dampf Wolken. Der gelöschte Koks gelangt nun aus dem Löschwagen auf die Koksrampe und wird von dort mit Förderbändern in die Sieberei transportiert, nach Korngrößen sortiert und in Eisenbahnwagen verladen. Diese transportieren dann die wertvolle Fracht zu den Hochöfen der Stahlwerke.

Vorbild für unser Modell ist die Kokerei Hansa in Dortmund-Huckarde. Die 1928 in Betrieb genommene Groß-



kokerei war ein wichtiger Teil im Verbund der Dortmunder Montanindustrie. Von den benachbarten Zechen bezog sie die Steinkohle und lieferte den produzierten Koks und das Kokereigas an Dortmunder Hüttenwerke. Seit 1998 stehen die wichtigsten Produktionsbereiche der Kokerei (wesentlicher Bestand von 1928) unter Denkmalschutz und können heute besichtigt werden.

Einige Modelle der Bausatzserie „Vom Erz zum Stahl“ mit dem Hochofen aus 2008 können auch für die Kokerei sinnvoll eingesetzt werden: So dient der Gasometer 66167 der Aufnahme von Kokereigas für die Hochöfen oder auch von in der Kokerei produziertem Stadtgas. Ebenso kann der Schornstein 66168 mehrfach eingesetzt werden und vervollständigt die beeindruckende Industrie-Skyline.

DIESEL BRINGT KOHLE.



€ 139,95 *



22067 Schwere Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe 232 „Ludmilla“ der Deutschen Reichsbahn (DR).
Betriebsnummer 232 284-0.

Modell: Epoche IV. Lokomotive in Metallausführung. 8-polige Digital-Schnittstelle. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes

Dreilicht-Spitzensignal. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM.
Länge über Puffer 239 mm.

Einmalige Serie.



€ 52,95 *



24422 Kokswagen-Set „Max-Hütte“.

Vorbild: 2 unterschiedliche Kokswagen der Bauart E 032 mit Aufbaurhöhung der Maxhütte, Privatwagen eingestellt bei der DB (Deutschen Bundesbahn). Betriebsnummern: 44 80 510 0 072-8 P und 44 80 510 0 136-1 P.

Einsatz: Kokstransport.

Modell: Epoche IV. Filigrane Darstellung von Fahrgestell und Wagenkasten. Beladen mit echtem Koks in maßstäblicher Körnung. Unter-

schiedliche Betriebsnummern. Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Zusätzliche Umverpackung.
Gesamtlänge über Puffer 226 mm.

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

TRANSPORTWAGEN.



24107 Wagenset „Kohletransport“.

Vorbild: 5 Großraum-Schüttgutwagen Fal 167 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Drehgestellen Bauart „Minden-Dorstfeld“.

Einsatz: In Ganzzügen für den Kohletransport.

Modell: Epoche IV. Unterschiedliche Betriebsnummern. Beladen mit echter Feinkohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 665 mm.

Wechselstromratsatz 20 x 700150.

€ 149,95 *

Einmalige Serie.



24108 Set mit 3 Drehschieber-Seitenentladewagen.

Vorbild: 3 Selbstentladewagen Fc 090. Privatwagen des „Eschweiler Bergwerksverein“ (EBV).

Modell: Epoche IV. Filigrane Ausführung mit zahlreichen angesetzten Details. Separat angesetzte Rutschenverlängerung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Beladen mit echter Feinkohle in maßstäblicher Körnung. Kupplungs-

aufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 340 mm. Jeder Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet.

Einmalige Serie.

Wechselstromratsatz 6 x 700150.

€ 105,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



TRANSPORTWAGEN.



24536 Wagenset „Kohletransport“.

Vorbild: 5 Großraum-Schüttgutwagen Falns der Polnischen Staatsbahn (PKP). Ausführung in blau-gelber Farbgebung.

Einsatz: In Ganzzügen für den Kohletransport nach Deutschland.

Modell: Epoche VI. 5 Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Endbühnen und Aufstiegsleitern aus Metall angesetzt. Leicht gealterte Ausführung der

Wagenkästen. Beladen mit echter Kohle in maßstäblicher Körnung. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 665 mm.

€ 149,95 *

Wechselstromradsatz 20 x 700150.



Einmalige Serie.



© 2009 - Gebr. Märklin & Cie. GmbH



24417 Carbid-Flaschenwagen-Set.

Vorbild: 2 unterschiedliche Privatwagen der SKW Trostberg mit Bremserhaus, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Epoche IV. Träger aus Metall. Filigrane Ausführung mit durchbrochenem Wagenboden. Angesetzte Beschriftungstafeln. Abnehmbare Carbidflasche mit Nachbildung der Nieten und Durchbrüche. Kupplungs-

aufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 286 mm.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

€ 64,95 *

HIGHLIGHTS

- + Ideal für Ganzzüge.
- + Langjähriges Wunschmodell.
- + Detaillierte Ausführung.
- + Erstmals in Epoche IV.



24415 Wagenset „Schweröl-Dienstkesselwagen“.

Vorbild: Heizöl-Dienstgutwagen der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit Bremserbühne.

Modell: Epoche IV. 3 Heizöl-Dienstgutwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Nachbildung des stirnseitigen Aufstiegs. Detaillierte Nachbildung der Blechbeplankung. Kupplungsaufnahme nach NEM

und Kinematik für Kurzkupplung. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 400 mm.

€ 84,95 *

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 700150.



DIE KOKEREI.

II III IV V

66194 Bausatz Löschlokomotive, Löschwagen und Löschturm.

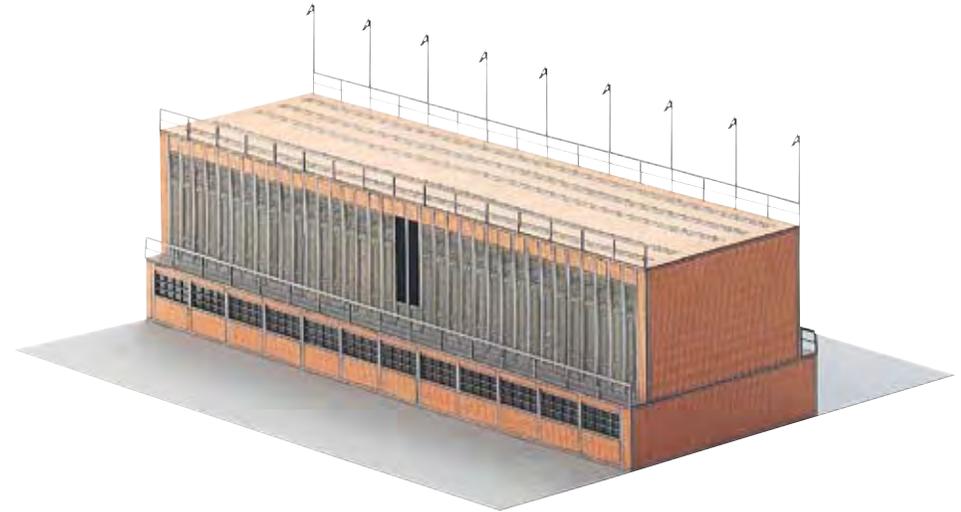
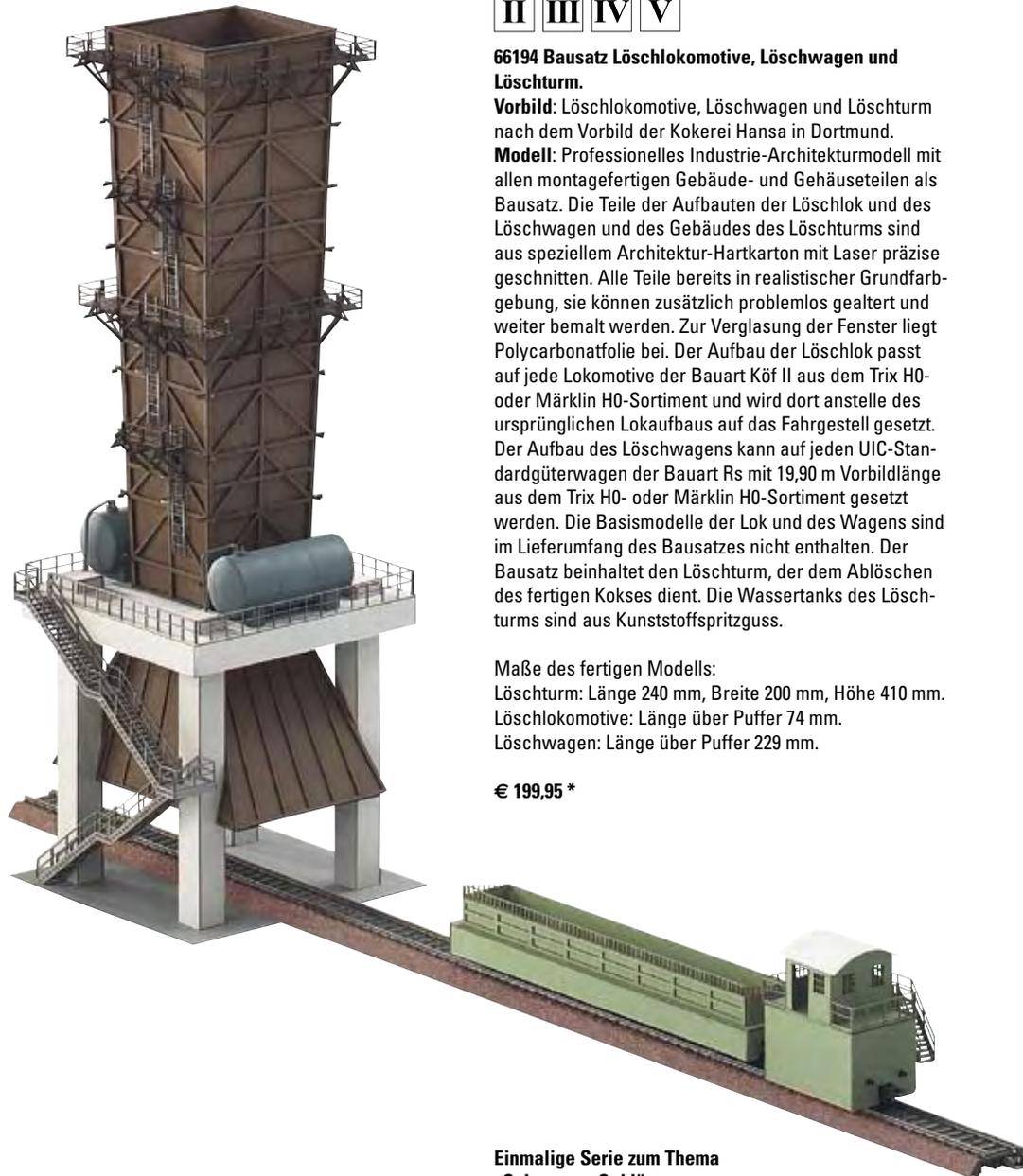
Vorbild: Löschlokomotive, Löschwagen und Löschturm nach dem Vorbild der Kokerei Hansa in Dortmund.

Modell: Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäude- und Gehäuseteilen als Bausatz. Die Teile der Aufbauten der Löschlok und des Löschwagens und des Gebäudes des Löschturms sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden. Zur Verglasung der Fenster liegt Polycarbonatfolie bei. Der Aufbau der Löschlok passt auf jede Lokomotive der Bauart Köf II aus dem Trix H0- oder Märklin H0-Sortiment und wird dort anstelle des ursprünglichen Lokaufbaus auf das Fahrgestell gesetzt. Der Aufbau des Löschwagens kann auf jeden UIC-Standardgüterwagen der Bauart Rs mit 19,90 m Vorbildlänge aus dem Trix H0- oder Märklin H0-Sortiment gesetzt werden. Die Basismodelle der Lok und des Wagens sind im Lieferumfang des Bausatzes nicht enthalten. Der Bausatz beinhaltet den Löschturm, der dem Ablöschen des fertigen Kokes dient. Die Wassertanks des Löschturms sind aus Kunststoffspritzguss.

Maße des fertigen Modells:
 Löschturm: Länge 240 mm, Breite 200 mm, Höhe 410 mm.
 Löschlokomotive: Länge über Puffer 74 mm.
 Löschwagen: Länge über Puffer 229 mm.

€ 199,95 *

Einmalige Serie zum Thema
 „Schwarzes Gold“.



II III IV V LED

66191 Bausatz Koksofenbatterie.

Vorbild: Koksofenbatterie nach dem Vorbild der Kokerei Hansa in Dortmund.

Modell: Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile der Koksofenbatterie sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden. Zwei Ofenkammern sind geöffnet dargestellt und können mit dem Beleuchtungssatz 66718 effektiv beleuchtet werden. Das Modell kann auch als Halbr reliefgebäude für den Anlagenrand in doppelter Länge gebaut werden.

Maße des fertigen Modells:
 Koksofenbatterie: Länge 500 mm,
 Breite 300 mm, Höhe 110 mm.

€ 99,95 *

Einmalige Serie zum Thema
 „Schwarzes Gold“.

Der Bausatz der Koksofenbatterie kann mit dem Beleuchtungssatz 66718 ausgestattet werden.

Die Koksofenbatterie dient zur Verlängerung des Bausatzes 66190.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



66190 Bausatz Kokerei mit Rohkohlenturm und Koksofenbatterie.

Vorbild: Kokerei mit Rohkohlenturm, Koksofenbatterie und Befüllwagen nach dem Vorbild der Kokerei Hansa in Dortmund.

Modell: Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile des Rohkohlenturms, der Koksofenbatterie und des Befüllwagens sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden. Zur Verglasung der Fenster liegt Polycarbonatfolie bei. Zwei Ofenkammern sind geöffnet dargestellt und können mit dem Beleuchtungssatz 66718 effektiv beleuchtet werden. Das Modell kann auch als Halbr reliefgebäude für den Anlagenrand in doppelter Länge gebaut werden.

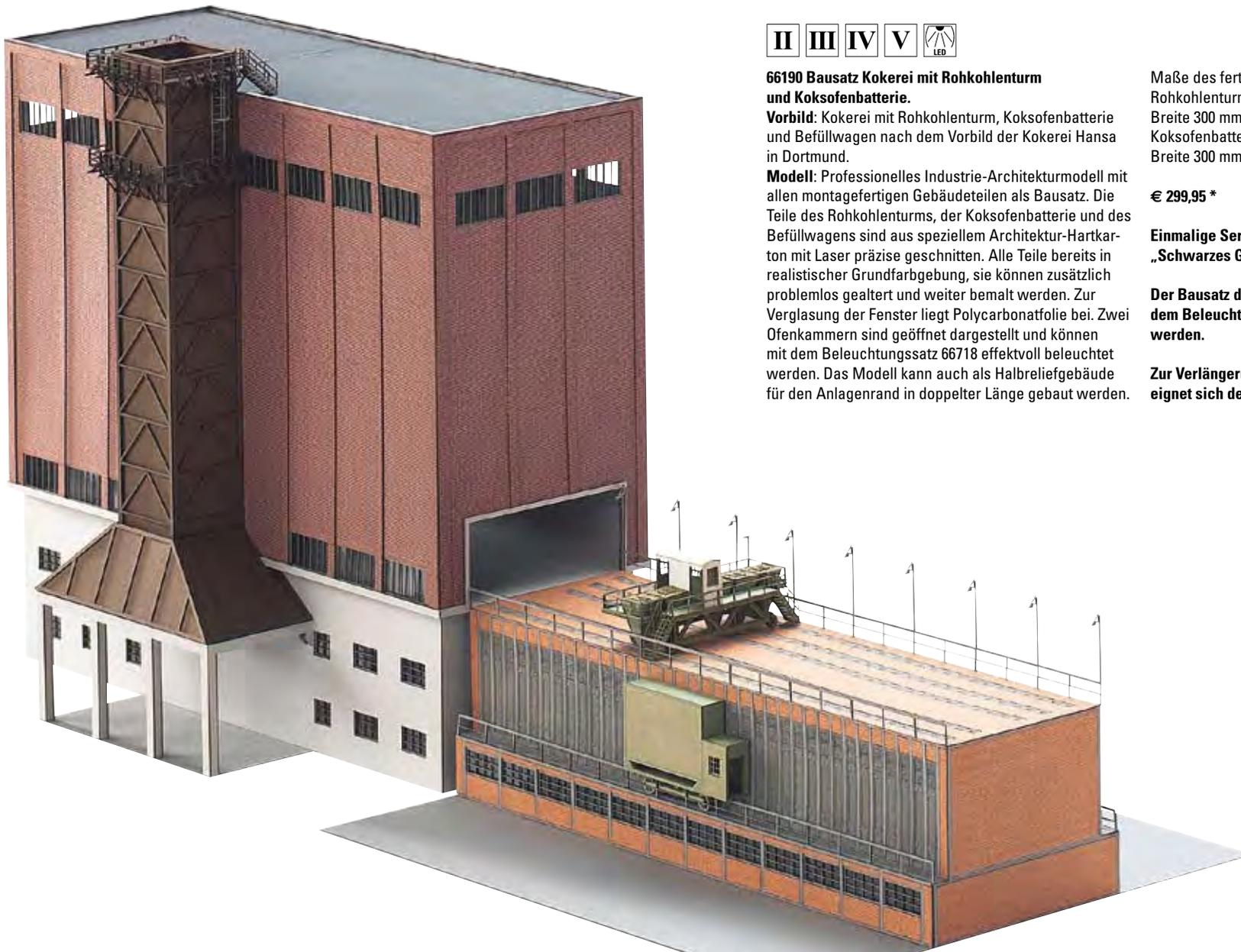
Maße des fertigen Modells:
 Rohkohlenturm: Länge 410 mm,
 Breite 300 mm, Höhe 385 mm.
 Koksofenbatterie: Länge 500 mm,
 Breite 300 mm, Höhe 110 mm.

€ 299,95 *

Einmalige Serie zum Thema „Schwarzes Gold“.

Der Bausatz der Koksofenbatterie kann mit dem Beleuchtungssatz 66718 ausgestattet werden.

Zur Verlängerung der Koksofenbatterie eignet sich der Bausatz 66191.



DIE KOKSVERLADUNG.



II III IV V

66192 Bausatz Sieberegebäude mit Koksverladung und Bandbrücke.

Vorbild: Sieberegebäude mit Koksverladung und Bandbrücke sowie Koksrampe nach dem Vorbild der Kokerei Hansa in Dortmund.

Modell: Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile des Sieberegebäudes mit Koksverladung und

Bandbrücke und der Koksrampe sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden. Das Gebäude ist konzipiert für 3 Verladegleise im C-Gleis Abstand von jeweils 77,5 mm. Die Durchfahrts Höhe ist ausreichend für Lokomotiven und Wagen ohne Oberleitung einschließlich des C-Gleiskörpers. Zur

Verglasung der Fenster liegt Polycarbonatfolie bei. Der Bausatz beinhaltet außerdem die Koksrampe, an der der gelöschte Koks abgekippt wird und eine Bandbrücke von der Koksrampe zur Sieberei im Gebäude.

€ 299,95 *

Einmalige Serie zum Thema „Schwarzes Gold“.

Maße des fertigen Modells:

Sieberegebäude:
Länge 325 mm, Breite 245 mm, Höhe 225 mm.

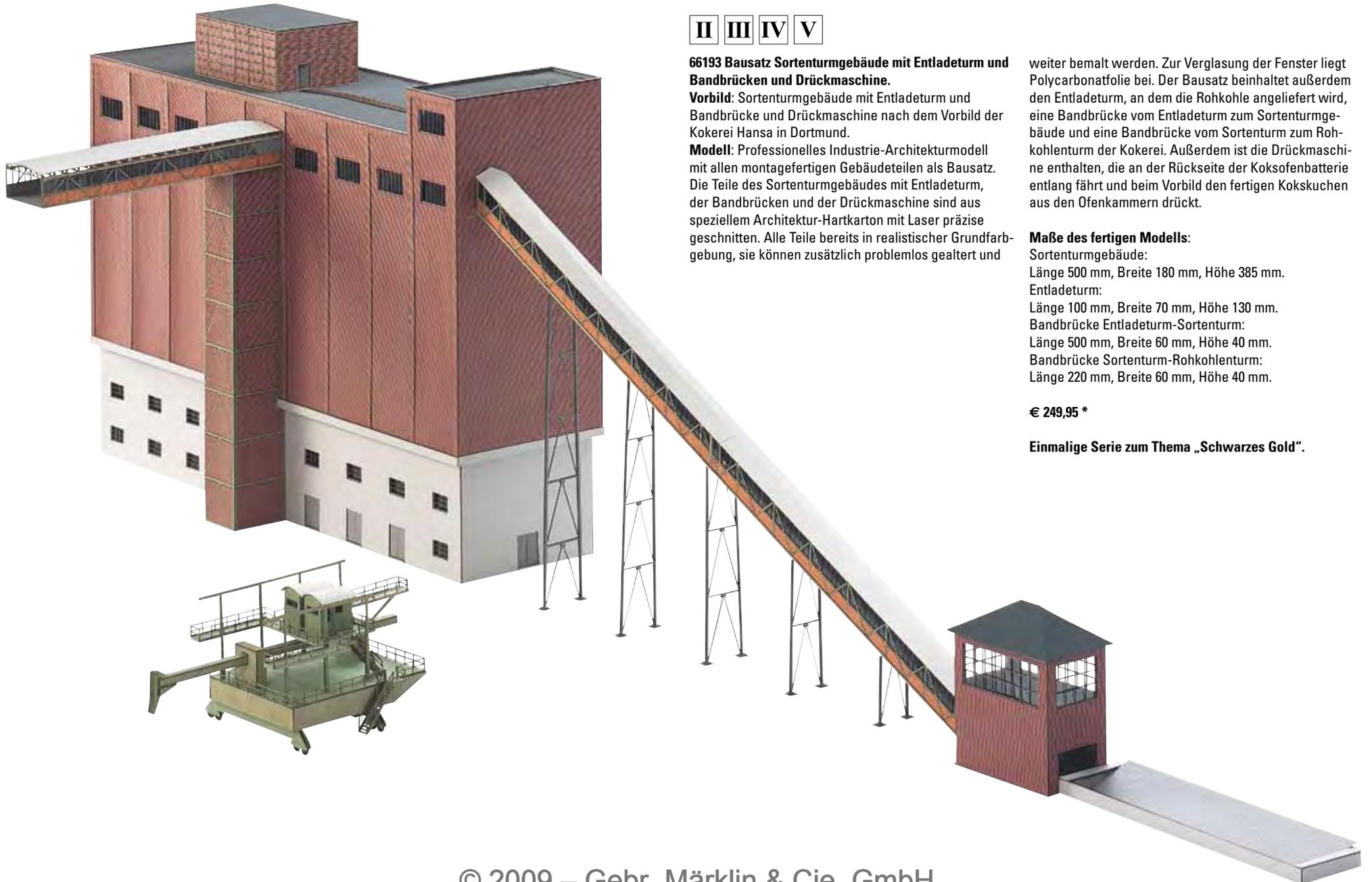
Koksrampe:
Länge 500 mm, Breite 60 mm, Höhe 15 mm.

Bandbrücke:
Länge 600 mm, Breite 60 mm, Höhe 40 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



DER SORTENTURM.



II III IV V

66193 Bausatz Sortenturmgebäude mit Entladeturm und Bandbrücken und Drückmaschine.

Vorbild: Sortenturmgebäude mit Entladeturm und Bandbrücke und Drückmaschine nach dem Vorbild der Kokerei Hansa in Dortmund.

Modell: Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile des Sortenturmgebäudes mit Entladeturm, der Bandbrücken und der Drückmaschine sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und

weiter bemalt werden. Zur Verglasung der Fenster liegt Polycarbonatfolie bei. Der Bausatz beinhaltet außerdem den Entladeturm, an dem die Rohkohle angeliefert wird, eine Bandbrücke vom Entladeturm zum Sortenturmgebäude und eine Bandbrücke vom Sortenturm zum Rohkohlenturm der Kokerei. Außerdem ist die Drückmaschine enthalten, die an der Rückseite der Koksofenbatterie entlang fährt und beim Vorbild den fertigen Kokskuchen aus den Ofenkammern drückt.

Maße des fertigen Modells:

Sortenturmgebäude:
Länge 500 mm, Breite 180 mm, Höhe 385 mm.
Entladeturm:
Länge 100 mm, Breite 70 mm, Höhe 130 mm.
Bandbrücke Entladeturm-Sortenturm:
Länge 500 mm, Breite 60 mm, Höhe 40 mm.
Bandbrücke Sortenturm-Rohkohlenturm:
Länge 220 mm, Breite 60 mm, Höhe 40 mm.

€ 249,95 *

Einmalige Serie zum Thema „Schwarzes Gold“.



EPOCHE V UND VI.

Rot ist eine schöne Farbe. Die meisten Menschen empfinden Positives beim Anblick von Rottönen. Daher gelingt es auch der Bahn, sich mit rot lackierten Fahrzeugen in ein angenehmes Licht zu stellen. So wirken beispielsweise auch rote Doppelstockwagen freundlich, sie laden zum Einsteigen ein. Die Zugpferde der Bahn zeigen sich ebenfalls meist im verkehrsroten Design. Die wenigen „bunten Vögel“ oder andersfarbigen Fahrzeuge auf den Schienen heben sich gegenüber dieser „verkehrsroten Welt“ natürlich deutlich ab. Da wäre zum Beispiel die blaue 120 151. Sie wirbt für einen öffentlich-rechtlichen Sender und das schon seit vielen Jahren. Demnächst wird der blaue Einzelgänger auch auf vielen Gleichstromanlagen zu sehen sein.

Dank der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten ist die Baureihe 232, auch „Ludmilla“ genannt, überall dort in Deutschland unterwegs, wo noch kein Fahrdrat über den Gleisen hängt. Gleich mehrere Modell-Varianten der sechsachsigen Diesellok werden aus der Sparte der preiswerten, aber völlig alltagstauglichen Maschinen den Eingang ins Sortiment erleben.

Nun ganz nebenbei eine interessante Frage: Was macht eine Lok, wenn sie in einem Land nicht mehr gebraucht wird? – Sie wandert einfach aus. So geschehen mit der 1012 der ÖBB. Heute fahren die Loks dieser Reihe für ein schwedisches Unternehmen namens HectorRail. Ein aktuelles Trix Modell hat die 1012 zum Vorbild und wird in 2009 wohl nicht nur Schweden erfreuen.



ELEKTROLOKOMOTIVE.

TRIX
H0



Einmalige Serie.



22629 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive der Baureihe 120.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Langjährige „ZDF“-Werbelokomotive. Betriebsnummer: 120 151-6.

Einsatz: Hochwertiger Reise- und Güterverkehr.

Modell: Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2

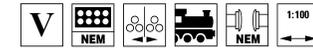
im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können.

Länge über Puffer 220,7 mm.

€ 199,95 *

DIESEL KLASSISCH UND MODERN.

€ 209,95 *



21343 Zugpackung „ALEX“.

Vorbild: Bayerischer Nahverkehrszug „ALEX“ (Arriva-Länderbahn-Express). Betrieben von der Regentalbahn AG. Diesellokomotive ER 20 des Arriva-Länderbahn-Express „ALEX“. Dieselelektrische Bauart. 1 Abteilwagen Bm 2. Klasse, 1 Großraumwagen Bn 2. Klasse und 1 Speisewagen ARmh „ALEX Treff“.

Modell: Epoche V, Lokomotive in Metallausführung, 8-polige Digital-Schnittstelle. Zentral eingebauter Motor, 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Wagen mit Inneneinrichtung und Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 1023 mm.



Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 26552.

Zur stilgerechten Ergänzung des Zuges eignet sich der Schnellzugwagen 23243.



© 2009 – Geb. Märklin & Cie. GmbH



23243 Schnellzugwagen „ALEX“.

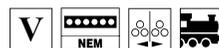
Vorbild: Abteilwagen Bm 2. Klasse des Arriva-Länderbahn-Express „ALEX“.

Modell: Wagen im Längenmaßstab 1:100. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 271 mm.

€ 39,95 *

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 42954.

Der Schnellzugwagen eignet sich bestens zur Ergänzung der Zugpackung „ALEX“ 21343.



22069 Schwere Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe 234 „Ludmilla“ der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung in verkehrsroter Farbgebung. Betriebsnummer 234 292-1.

Modell: Epoche V. Lokomotive in Metallausführung. 8-polige Digital-Schnittstelle. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzen-signal. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 239 mm.

€ 139,95 *

BR 150 – SCHIEBEDIENST IM MITTELGEBIRGE.

Die BR 150 war zweifelsohne die stärkste Lokomotive aus dem Einheitslokomotiv-Programm der 1950er-Jahre. Jahrzehntlang war sie nicht nur das Rückgrat des schweren Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn, sondern auch unverzichtbar im Schiebedienst im Spes-

sart und auf der Geislinger Steige, wo Lokomotiven der BR 194 bis 1987 für diesen Zweck herangezogen wurden. Der Einsatz eines Zuges mit ungekuppelter Schiebelok zwischen Geislingen und Amstetten ist mit 60 km/h begrenzt, die sonst zulässige Höchstge-

schwindigkeit auf der Steige beträgt 70 km/h. Durch die intensive Neubeschaffungspolitik der DB AG sollten die verbliebenen Exemplare der BR 150 und damit auch die Schiebeloks bis Ende der 1990er-Jahre den Dienst quittieren, dennoch verzögerte sich ihre Ablöse, auch auf

Grund ihrer Zuverlässigkeit, bis 2003. Auf der Geislinger Steige wurde die BR 150 durch die BR 151 ersetzt, die vornehmlich Güterzüge über die Steige hilft, im Personenverkehr kann durch die neuen starken E-Loks weitgehend darauf verzichtet werden.



€ 319,95 *

HIGHLIGHTS

- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- + Telex-Kupplung.



22154 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 150 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Größte Bauart der Einheits-Elektrolokomotiven aus dem Neubauprogramm der 50er-Jahre. Ausführung um 2000 in verkehrsrot als Schiebelokomotive auf Steilstrecken.

Einsatz: Güterzüge und Schiebedienste. Betriebsnummer 150 124-6.

Modell: Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch

konventionell einsetzbar. Glockenanker-Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit warmweißen bzw. roten wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Telex-Kupplungen sowie Anfahr- und Bremsverzögerung digital mit DCC schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 224 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39502.

TRAXX – DIE NÄCHSTE GENERATION.

TRIX
H0



€ 179,95*



22639 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 185.2 der DB Schenker, Geschäftsbereich Railion Deutschland. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm. Betriebsnummer 185 320-9.

Einsatz: Güterverkehr.

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

nell in Betrieb. Spitzenlicht wahlweise an Führerstand 1 oder 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können.

Länge über Puffer 217,2 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

SCHWEIZ.



HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion des Wagentyps Sgns.
- + Interessante Beladung.



24426 Containerwagen-Set „Crossrail-SBB Cargo“.
Vorbild: 3 unterschiedliche Tragwagen Sgns 691 der Deutschen Bahn AG. Beladen mit jeweils 3 Tank-Containern.

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

mit jeweils 3 20ft-Tankcontainern. Wagen und Ladung mit verschiedenen Betriebsnummern und jeweils einzeln verpackt. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Zusätzliche Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 681 mm.

€ 139,95 *

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 12 x 700150.



AUF DEN GLEISEN INS GELÄNDE.



€ 209,95 *

Einmalige Serie.



22770 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 152 der Deutschen Bahn AG/Railion (DB AG). Werbegestaltung (Mähdrescher-Motiv) der Firma CLAAS KGaA mbH in Harsewinkel bei Osnabrück.

Modell: Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 8-polige Digital-Schnittstelle nach NEM mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 5-poliger Hochleistungsmotor. 2 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leucht-

dioden. Spitzensignal und Schlusslicht konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 225 mm.



€ 52,95 *



24427 Rungenwagen.

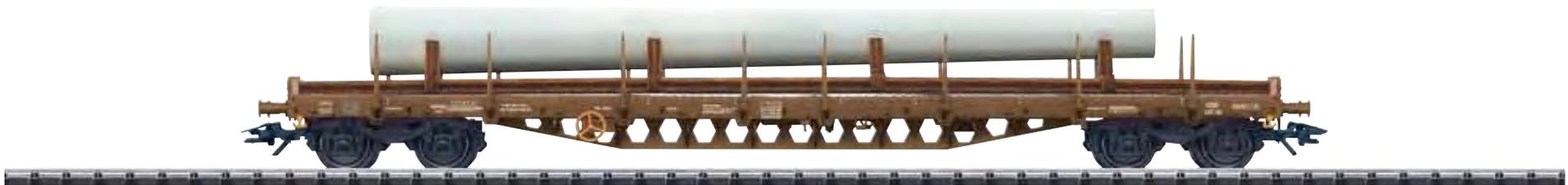
Vorbild: Bauart Res 687 der Deutschen Bahn AG (DB). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Drehungen, Alu-Bordwänden und eckigen Puffern. Beladen mit 2 „Claas Arion 540“ Traktoren.

Modell: Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit integrierten Ladeschwellen, 8 Rungen und eingesetzten Stirnborden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Y 25

geschweißt. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Fein detaillierte Traktormodelle mit Metallgehäuse und Gummireifen. Länge über Puffer 229 mm.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



24545 Wagenset „Windkraftanlage“.

Vorbild: 3 unterschiedliche Wagen der Bauarten Rs und Res der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Europäische Standardbauarten mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Rungen und runden Puffern bzw. mit Stahl-Bordwänden und eckigen Puffern.

Einsatz: Transport einer Windkraftanlage.

Modell: Epoche V. Drehgestelle Typ Minden-Siegen bzw. Y 25. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Rungen beweglich. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Windkraftanlage,

zusammensetzbar und unabhängig von den Wagen als Modell einsetzbar.
Gesamtlänge über Puffer 687 mm.

€ 139,95 *

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 24 x 700150.

FRANKREICH.



€ 37,95 *



24521 Flachwagen mit Stahlborden.

Vorbild: Bauart Res der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit profilierten Bordwänden, Drehungen und eckigen Puffern.

Modell: Epoche V. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit 8 Rungen und eingesetzten Bordwänden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 229 mm.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.





24546 Set mit 3 Silowagen.

Vorbild: 3 Großraumwagen Uapps für den Getreide-Schüttguttransport, Privatwagen in der Ausführung der Firma „CoopAgri Bretagne“, eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF).

Modell: Epoche V. Mit großflächiger Seitenwand-Werbebeschriftung „CoopAgri Bretagne“. Fein detaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Details. Metalleinlage für ruhigen Lauf durch tiefen Schwerpunkt. Unterschiedliche Betriebsnummern. Kupplungsaufnahmen

nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Einzeln verpackt mit zusätzlicher Umverpackung. Länge je Wagen über Puffer 171 mm.

€ 105,95*

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 12 x 700150.

SCHWEDEN.



Einmalige Serie.



22643 Hochleistungs-Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellfahrlokomotive Litt. 141 des Schwedischen Privatbahnunternehmens „Hectorrail“. Ehemalige Serie 1012 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Gebaut 1997 von SGP, ELIN und Siemens als Serie von 3 Prototypen. Betriebsnummer 141.003-4 Starling.

Einsatz: Güterzüge.

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

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. In Verbindung mit nachgerüstetem Decoder 66849. Normal- und Fernlicht digital schaltbar. Angesetzte Griffstangen und viele weitere Details. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Kupplungen austauschbar gegen geschlossene Frontschürzen. Bremsschläuche ansteckbar. Länge über Puffer 222 mm.

€ 209,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

ITALIEN.

TRIX
HO

€ 35,95 *



24525 Flachwagen mit Drehungen.

Vorbild: Bauart Rgs der Italienischen Staatsbahnen (FS). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Drehungen und runden Puffern.

Modell: Epoche V. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit integrierten Ladeschwellen, 8 Rungen und eingesetzten Stirnborden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle

nach Bauart Minden-Siegen. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik.
Länge über Puffer 229 mm.

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.



24535 Set mit 3 Hochbordwagen.

Vorbild: 2 Hochbordwagen Eaos und 1 Hochbordwagen Eanos der Italienischen Staatsbahnen (FS). Eingesetzt zum Transport von Altholz.

Modell: Epoche V. Echtholz als Ladungseinsätze. Unterschiedliche Betriebsnummern. Farblich gealtert. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 503 mm.

€ 84,95 *

Wechselstromradsatz 12 x 700150.



© 2009 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

ÖSTERREICH.



€ 33,95 *



24531 Großraum-Schiebewandwagen.

Vorbild: Habins der Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE), vermietet an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

Modell: Epoche V. Verstellbare Puffer und Drehgestelle.

Wechselstromradsatz 4 x 700150.

Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 267 mm.

SCHWEIZ.



24544 Chemiekesselwagen-Set.

Vorbild: 3 unterschiedliche Chemiekesselwagen, eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Bauart mit Knickkessel. Privatwagen der Schweizer Firma Wascosa AG.

Einsatz: Transport von Caprolactam, bzw. Chemikalien.

Modell: Detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Angesetzte Einzelheiten. Kupplungsaufnahme

nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Wagen einzeln verpackt.

Gesamtlänge über Puffer 540 mm.

€ 119,95 *

Wechselstromradsatz 12 x 700150.



Einmalige Serie.





NEUIGKEITEN FÜR DIE SPUR N.

Wer in der Baugröße N plant, baut und spielt, ist immer im Vorteil. Er braucht viel weniger Platz und kann dabei großzügiger gestalten. Enge Gleisbögen, auf denen sich die schönen Garnituren quietschend dahinquälen, lassen sich im Maßstab 1:160 vermeiden.

Zudem hat die Zubehörindustrie seit einiger Zeit ihre Hausaufgaben gemacht und kann nun ein recht großes Sortiment an passendem Dekomaterial anbieten. Dadurch sind nun auch Spur-N-Anlagen sehr naturnah gestaltbar.

Eine reichhaltige Ausschmückung des Geländes lohnt sich in jedem Fall, denn so wird es zum ebenbürtigen Umfeld für die Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße N, die in Sachen Detailreichtum kräftig zugelegt haben.

Die Fahreigenschaften sind ebenfalls vorzüglich, vor allem dann, wenn die Lokomotiven einen Glockenankermotor an Bord haben. Auf Wunsch ist auch digitales Fahren möglich. Eine entsprechende Schnittstelle lässt nahezu alle Optionen offen.

Zum runden Jubiläum „50 Jahre Minitrix“ gibt es natürlich besonders sorgfältig ausgewählte und zusammengestellte Zugpackungen, die den Neu- und Wiedereinstieg in die Welt der Baugröße N so einfach wie möglich machen.

Aber auch die anderen Neuheiten haben es in sich und bieten dem Freund der kleinen Baugröße, egal welche Epoche er favorisiert, reichlich Auswahl.

Wer gerne lange und schwere Güterzüge über seine Anlage schicken will, dem sei der „Lange Heinrich“ wärmstens empfohlen. Dieser Ganzzug, aus Erzwagen gebildet und von Dampflokomotiven der Baureihen 41 und 44 an den Haken genommen, wird zum herrlichen Blickfang auf der Anlage.

Ein besonders schönes Fahrzeug ist der exklusiv für unsere Mitglieder des Trix-Profi-Clubs gefertigte Turmtriebwagen der Baureihe 701. Er hat sogar einen Decoder unter dem gelben Gehäuse, der DCC/Selectrix oder analogen Betrieb selbstständig erkennt.

Richtig modern wird es mit den TRAXX-Lokomotiven und dem neuen Güterwagen-Display „Alpen-transit“. Letzteres besteht aus 20 verschiedenen Wagen führender europäischer Bahnverwaltungen und garantiert eine absolut vorbildgerechte Zugbildung.

Doch das ist bei weitem nicht alles. Sie werden staunen über das, was an weiteren Neuigkeiten für die Spur N auf den nächsten Seiten auf Sie zurollt!





STARTEN LEICHT GEMACHT.

Auf die Plätze, fertig – und los geht's. Mit der Mini-trix-Startpackung ist der Einstieg in die Baugröße N im wahrsten Sinne des Wortes kinderleicht. Denn die mit Bedacht zusammengestellten Sets beinhalten alles, was dafür sorgt, dass der Beginn nicht von Frust, sondern von Freude begleitet wird.

Ob es nur ein einfaches Gleisoval mit nur einem Zug sein soll, oder gleich eine komplexe Gleisanlage mit Überhol- und Rangiergleisen, das entscheiden Sie selbst.

Besonders zu empfehlen ist natürlich das Digital-Jubiläums-Startset „Epoche III“. Es enthält zwei sorgfältig zusammengestellte stilechte Züge. Als Zuglokomotiven sind eine V 200 und eine E 93 beige packt. Zusammen mit den jeweils passenden Wagen macht jede der beiden Maschinen eine gute Figur. Hinzu kommen reichlich Gleismaterial und die neue Trix-Mobile-Station.

Das Schöne an allen Startpackungen ist, dass sie sich ohne Weiteres mit allen Elementen des Mini-trix-Gleisprogramms stufenlos erweitern lassen. Zögern Sie also nicht.

Gehen Sie schnell an den Start!



STARTPACKUNG MIT PERSONENZUG.



11487 Startpackung mit Personenzug, Gleisanlage und Fahrgerät.

Vorbild: 1 Elektrolokomotive Baureihe E 10 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Personenwagen 1./2. Klasse, Bauart AB4nb-59 („Silberling“) und 2 Personenwagen 2. Klasse, Bauart B4nb-59 („Silberling“).

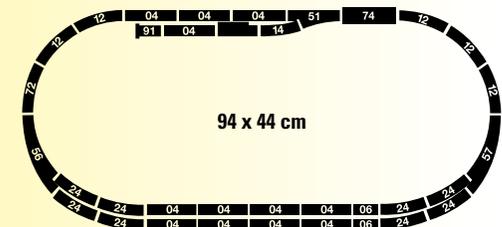
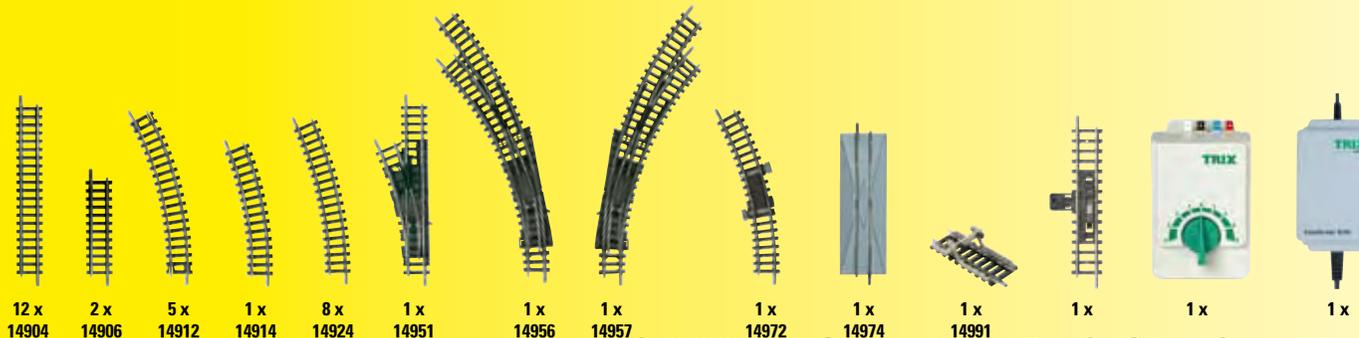
Modell: Lokomotive mit Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges über Puffer 598 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkopplungsgleis.

€ 199,95 *

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-JUBILÄUMSSTARTSET.



11127 Digital-Jubiläumsstartset „Epoche III“.

Vorbild: 1 Schnell- und 1 Güterzug der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung um 1955. 1 Diesellokomotive V 200.0, 1 Schürzenwagen 1./2. Klasse, 1 Speisewagen (Gruppe 28) der DSG, 2 Personenwagen 2. Klasse (Gruppe 28). 1 Elektrolokomotive E 93, 1 vierachsiger Kesselwagen mit Bremserbühne, Bauart Uerdingen, 1 Schwerlast-Flachwagen Ssym 46, 1 Gedeckter Güterwagen Gr 20 und 1 Niederbordwagen Rmrs 31 mit Rungen.

Modell: Diesellokomotive: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. DCC-Selectrix-Decoder. Hochleistungsmotor (Glockenankermotor) mit Schwungmasse. Mit Kinematik für Kurzkupplung, Lichtwechsel weiß/rot, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.

Elektrolokomotive: DCC-Selectrix-Decoder. Motor mit Schwungmasse, 6 Achsen angetrieben, Haftreifen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung, Innenbeleuchtung in den Personenwagen nachrüstbar. Mit neuer Trix Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Trafo, großes Gleisoval 150 x 50 cm, Ausweichgleis mit 2 Bogenweichen sowie Rangiergleise mit 2 Weichen, Entkupplungsgleis und 2 Prellböcken.

Stufenlos erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Alle Weichen können nachträglich mit den Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden. Schienenreinigungsgummi mit Beiblatt beigelegt.

Gesamtlänge über Puffer des Schnellzuges 667 mm.
Gesamtlänge über Puffer des Güterzuges 409 mm.

€ 579,95 *

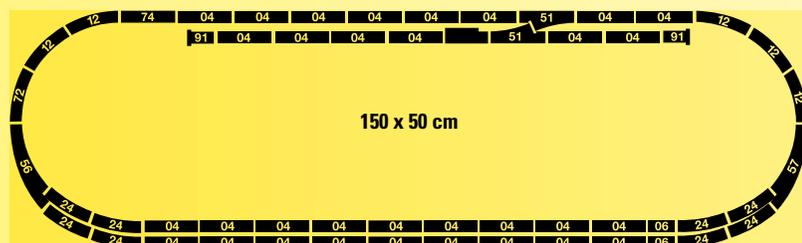


© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



HIGHLIGHTS

- + Neue Mobile Station.
- + Beide Lokomotiven mit DCC-Selectrix-Decodern ausgerüstet.
- + 2 authentische Züge der DB in Epoche III.



1 x



1 x



1 x

STARTPACKUNG MIT GÜTERZUG.



11128 Startpackung mit Güterzug, Gleisanlage und Fahrergerät.

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

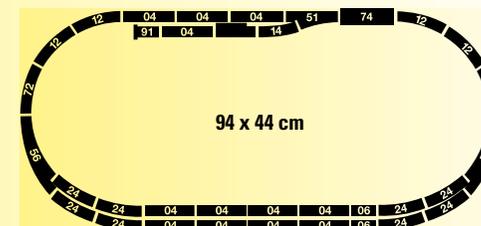
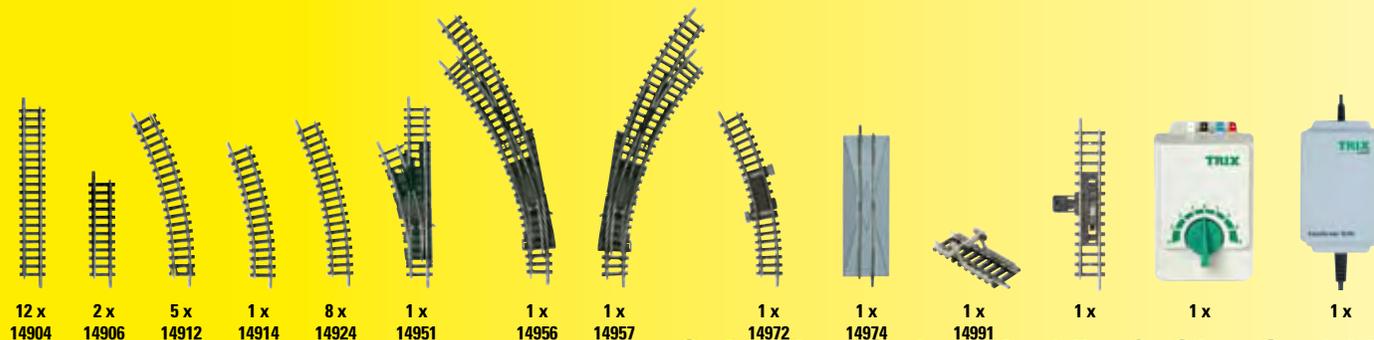
Modell: Lokomotive mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 468 mm.

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

€ 199,95 *

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

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



ICE 3-STARTPACKUNG.

TRIX
MINITRIX



HIGHLIGHTS

- + Neu konstruierte Klimaschränke auf den Dächern.
- + Aktueller Hochgeschwindigkeitszug zwischen Frankfurt und Paris.



11206 Startpackung.

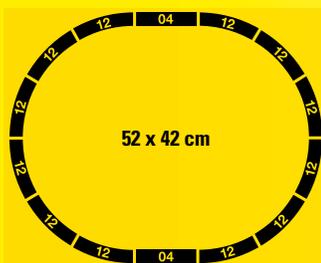
Startpackung nach folgenden Vorbildern der Deutschen Bahn AG: Hochgeschwindigkeitstriebzug ICE 3 MF, Baureihe 406F, bestehend aus: 1 Endwagen 1. Klasse, BR 406.0, 1 Mittelwagen BordRestaurant, BR 406.3, 1 Endwagen 2. Klasse, BR 406.5.

Modell: Mit digitaler Schnittstelle, Motor mit 2 Schwungmassen, Mittelwagen mit 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.
Gesamtlänge des Zuges 470 mm.

Gleisoval 52 x 42 cm, Batteriefahrgerät.

Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

€ 119,95 *



2 x
14904



12 x
14912



2 x
66519



1 x

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

EPOCHE I.

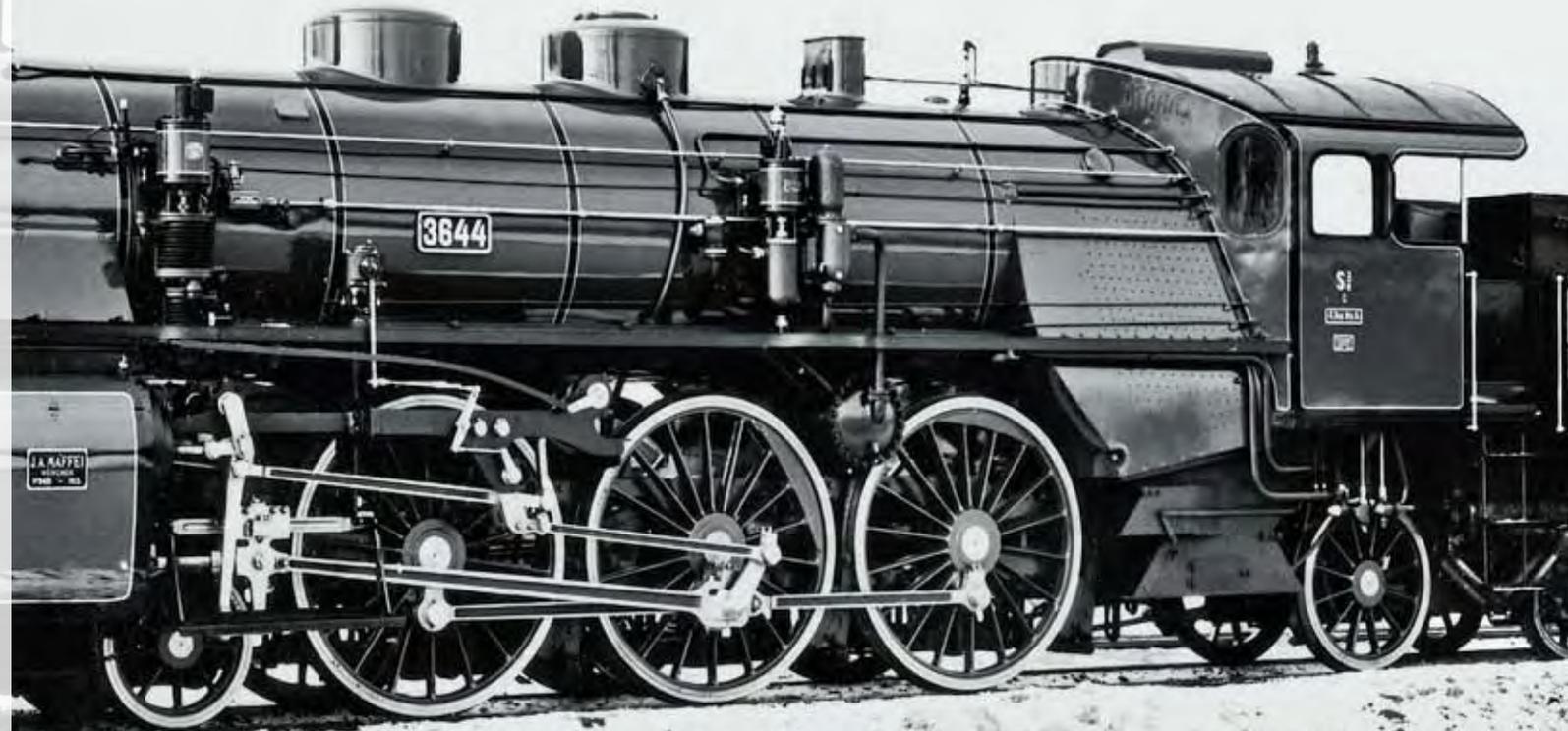
Süßes Geheimnis.

Keine Sorge! Hier geht es weder ums Naschen noch um sonstige Dinge, die man manchmal besser im Verborgenen macht. Nein, zu preisen ist eine andere süße Sache, die ihren Namen auf ganz ungewöhnliche Art und Weise erhalten hat. Eigentlich geht es um eine kleine Dampflokomotive, eine bayerische Mallet, genannt BB II. Ihr wurde, erst viel später, als es längst keine Länderbahnen mehr gab, der Name „Zuckersusi“ gegeben. Ein Spitzname, hinter dem sich eine geheimnisvolle Geschichte zu verbergen scheint.

Wie kam es dazu? Ganz einfach: Das letzte Exemplar dieser zwischen 1899 und 1903 gebauten Lokomotiven stand ausgerechnet in einer Regensburger Zuckerfabrik unter Dampf. Dorthin war sie 1943 gekommen und dort blieb sie bis in die 1970er-Jahre. Die Modelllokomotive gibt die Ursprungsausführung ihres Vorbilds wieder. Sie zeigt sich im schicken Grün, so wie ihre große Schwester damals, als sie von den Königlich Bayerischen Staatsbahnen in Dienst gestellt wurde.

Es ist überhaupt kein Geheimnis, dass die S 3/6 im bayerischen grünen Farbleid besonders schön anzuschauen war. Das windschnittige Führerhaus unterstrich noch das exzellente Aussehen der Länderbahn-Lokomotive. Wie sollte das passende Modell seine Wirkung daher verfehlen? Wir wollen auch kein Geheimnis daraus machen, dass es zu dieser Lokomotive ein passendes Schnellzugwagen-Set gibt.

© EK Verlag, aus „100 Jahre bayerische S 3/6“.



KÖNIGLICH BAYERISCHE STAATSBAHNEN.

TRIX
MINITRIX



12320 Tenderlokomotive.

Vorbild: Dampflokk BB II, Bauart B'B n4v Mallet der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Baujahr ab 1899.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Mit eingebautem Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb.

5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Lokgehäuse aus Metalldruckguss. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal analog in Betrieb, digital schaltbar.

Länge über Puffer 64 mm.

€ 259,95 *



12319 Tenderlokomotive.

Vorbild: Dampflokk BB II, Bauart B'B n4v Mallet der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Baujahr ab 1899.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Lokgehäuse aus Metalldruckguss. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Spitzensignal.

Länge über Puffer 64 mm.

€ 209,95 *



15808 Bayerisches Personenwagen-Set.

Vorbild: 3 Personenwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). 1 Personenwagen 3. Klasse, Bauart C, Baujahr 1910, 1 Personenwagen 2./3. Klasse, Bauart BC, Baujahr 1910, 1 Post-/Packwagen, Bauart PwPostL, Baujahr 1914.

Modell: Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Speichenräder grau. Gesamtlänge über Puffer 220 mm.

€ 84,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

KÖNIGLICH BAYERISCHE STAATSBAHNEN.



15800 Wagenset „Bayerischer Schnellzug“.

Vorbild: 6 unterschiedliche Schnellzugwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.) und der Compagnie International des Waggons Lits (CIWL).
1 Schnellzug-Gepäckwagen Typ PPü der K.Bay.Sts.B.,

1 Schnellzug-Wagen 1./2. Klasse Typ ABBü der K.Bay.Sts.B., 2 Schnellzug-Wagen 3. Klasse Typ CCü, 1 schwerer 6-achsiger Speisewagen Wagen und 1 schwerer 6-achsiger Schlafwagen Wagen mit Holzaufbau in Teak und Luxus-Ausstattung der CIWL.

Modell: Epoche I. Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 729 mm.

Einmalige Serie.

€ 289,95 *





€ 295,95 *



12318 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Reihe S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B). Frühe Bauserie mit windschnittigem Führerhaus und Gasbeleuchtung.

Einsatz: Für Eilzüge, Schnellzüge und internationale Fernzüge.

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

Zu dieser Lokomotive paßt das Wagenset „Bayerischer Schnellzug“ 15800.



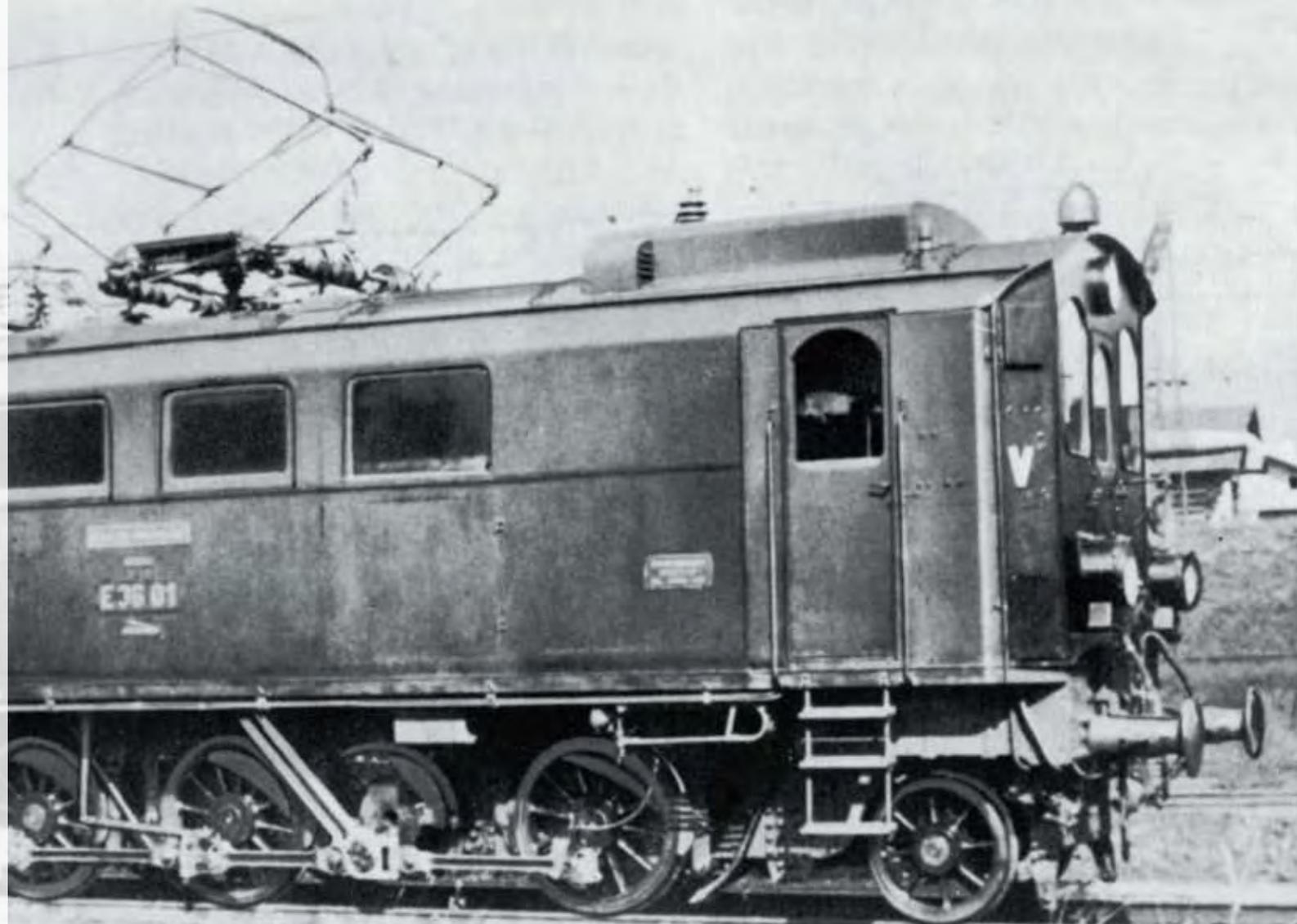
EPOCHE II.

Im Jahr 1924 kam es zur Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Mit der bunten Länderbahnzeit war es nun offensichtlich vorbei, auch wenn sich der Wechsel nicht sofort bemerkbar machte. Lokomotiven und Wagen unterschiedlichster Bauart, im teils eigenwilligen Farbleid, fanden sich plötzlich im gemeinsamen Fahrzeugpark der DRG. Für einen weiträumigen und rationellen Einsatz war dieses Sammelsurium natürlich denkbar ungeeignet.

Daher startete die DRG schon bald ein Vereinheitlichungsprogramm, das die einheitliche Lackierung der Fahrzeuge, die Erfassung des Bestandes und die Ausarbeitung neuer Typen zum Ziel hatte.

Die DRG erarbeitete hierfür ein Nummernschema, das sowohl die alten als auch die neu konzipierten Lokomotiven gemäß genau definierter Traktionsaufgaben einreihete. Doch nicht alle Länderbahn-„Erbstücke“ kamen in den Genuss neuer Baureihen-Bezeichnungen. Viele Exoten verschwanden bald von der Schiene.

Andere ehemalige Länderbahnlokomotiven waren aber so solide konstruiert, dass sie ihre Stellung behaupten konnten. Dazu zählte die bayerische S 3/6. Moderne Einheitslokomotiven ergänzten die bewährten alten Typen, welche mit zeitgemäßen Bauartänderungen sogar noch eine Weile weitergefertigt wurden.



DEUTSCHE REICHSBAHN GESELLSCHAFT.

TRIX
MINITRIX



€ 179,95 *



12462 Elektrolokomotive.

Vorbild: Personenzuglokomotive Baureihe E 36 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), gebaut ab 1914 als EP 3/6 für die Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.).

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Mit Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Länge über Puffer 77 mm.

Ein passendes Wagenset finden Sie im Minitrix-Sortiment unter der Artikelnummer 15809.



15809 Personenwagen-Set.

Vorbild: 4 unterschiedliche Personenwagen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). 1 Personenwagen 2./3.Klasse Typ BCi, 2 Personenwagen 3. Klasse Typ Ci und 1 Packwagen Typ PPostL.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Gesamtlänge über Puffer 285 mm.

Das Set passt ideal zum Modell der Lokomotive BR E 36 Artikelnummer 12462.

€ 104,95 *

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

EPOCHE III.

Güterzüge besitzen nicht das Flair eleganter Reisezüge. Dennoch faszinieren sie den Betrachter vor allem dann, wenn es spektakulär zugeht: Wenn sich zum Beispiel zwei mächtige Dampflokomotiven vor 40 Wagen, alle beladen mit Erz, mächtig ins Zeug legen. Ein wunderbarer Anblick, nicht nur auf historischen Ansichten oder Filmaufnahmen, sondern auch auf der Anlage im Maßstab 1:160.

Hier verkehrt der „Lange Heinrich“, ein Güterzug der besonderen Art. Was die Großraum-Sattelwagen auszeichnet, sind die verschiedenen Betriebsnummern: Jeder Wagen hat seine eigene. Außerdem wurde jeder Wagen mit Ladegut-Spuren versehen. Das i-Tüpfelchen aber bildet die Ladung selbst: echtes Eisenerz in maßstäblicher Körnung. Ein herrlicher Zug, der eigentlich auf keiner N-Anlage fehlen sollte!

Zwei Jumbos der Baureihe 44 führten in der Regel diesen Zug zwischen Emden und Rheine. Neben kohlegefeuerten Maschinen kamen auch solche mit Ölhauptfeuerung zum Einsatz. Auch Mikados der Baureihe 41 versahen ab und an ihren Dienst vor der langen und schweren Güterwagenschlange, einige von ihnen hatten bereits, wie am gekuppelten Öltender sichtbar, eine Ölfeuerung erhalten.

Bei den Einsätzen auf Ihrer Anlage können Sie selbst entscheiden, welche Minitrix-Dampflok Ihren „Langen Heinrich“ ziehen dürfen.



BB II – DIE ZUCKERSUSI.

Von 1899 bis 1903 lieferte die Lokomotivfabrik Maffei 29 Lokomotiven der Baureihe BB II an die Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Es handelte sich um Nassdampflokomotiven der Bauart „Mallet“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

Das Aufgabengebiet der kleinen Lok (10.010 mm) waren kurvenreiche Nebenbahnen mit engen Radien. 1908 kamen 2 weitere Maschinen dazu, die allerdings etwas länger waren.

Die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) reihte die BB II als Baureihe 98.7 in den Bestand ein, entschied sich aber bald den Großteil der Lokomotiven, auf Grund von unzureichenden Leistungen auszumustern.

Ein zweites Leben erlebten viele der Loks als Werkslokomotiven, so auch die 98 727, die 1943 an die Südzucker AG verkauft wurde und in der Niederlassung Regensburg als Werkslok Nr. 4 wertvolle Dienste leistete. Dort erhielt sie auch den Beinamen „Zuckersusi“

und sie dampfte sich in das Herz der Belegschaft; sicher auch ein Grund warum sie 1972 nicht verschrottet wurde und bis heute museal erhalten geblieben ist.



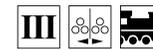
12404 Tenderlokomotive.

Vorbild: BR 98.7 („Zuckersusi“) als Werkslokomotive Nr. 4 der Südzucker AG, Regensburg.

Einsatz: Werksverkehr.

Modell: Mit eingebautem Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Lokgehäuse aus Metalldruckguss. Länge über Puffer 64,0 mm.

€ 259,95 *



12403 Tenderlokomotive.

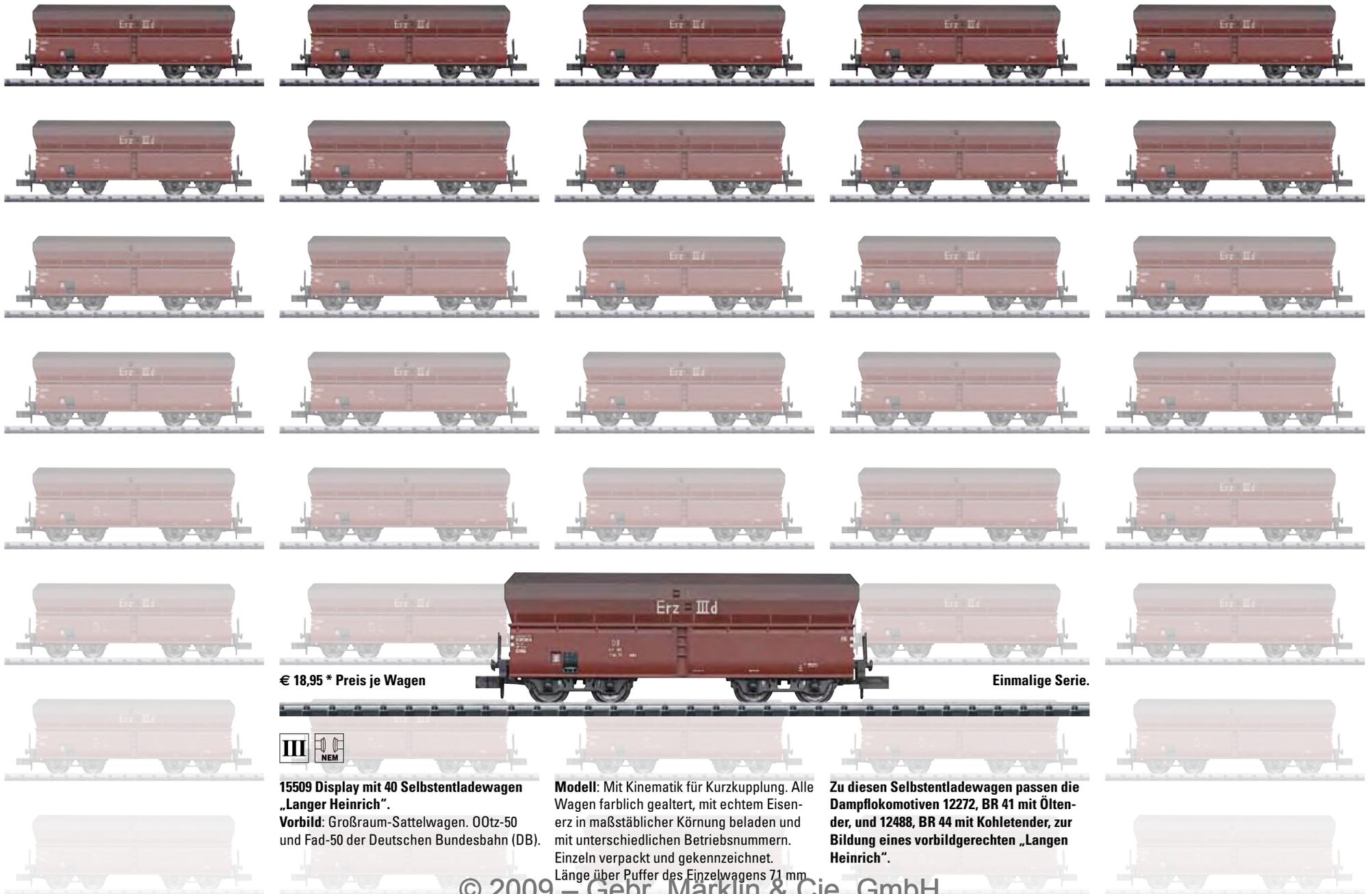
Vorbild: BR 98.7 („Zuckersusi“) als Werkslokomotive Nr. 4 der Südzucker AG, Regensburg.

Einsatz: Werksverkehr.

Modell: 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Lokgehäuse aus Metalldruckguss. Länge über Puffer 64,0 mm.

€ 209,95 *

LANGER HEINRICH.



€ 18,95 * Preis je Wagen

Einmalige Serie.



15509 Display mit 40 Selbstentladewagen „Langer Heinrich“.

Vorbild: Großraum-Sattelwagen. 00tz-50 und Fad-50 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen farblich gealtert, mit echtem Eisenerz in maßstäblicher Körnung beladen und mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Länge über Puffer des Einzelwagens 71 mm

Zu diesen Selbstentladewagen passen die Dampflokomotiven 12272, BR 41 mit Öltender, und 12488, BR 44 mit Kohletender, zur Bildung eines vorbildgerechten „Langer Heinrich“.

€ 295,95 *



12458 Güterzug-Schleptenderlokomotive mit Kohletender.

Vorbild: BR 44, Bauart 1'E h3 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1937 als Einheitslokomotive für die DRG.

Einsatz: schwere Güterzüge.

Modell: Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor (Glockenankermotor) mit Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kessel. Digitale Schnittstelle im Tender. Kurzkupplung zwischen Lokomotive

und Tender. Mit Kinematik für Kurzkupplung am Tender. Rauchkammertüre zu öffnen. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 141 mm.

Diese Lokomotive ist die ideale Zuglokomotive für den „Langen Heinrich“ mit den Erzwagen aus dem Set 15509.



DEUTSCHE BUNDESBAHN.



15507 Autotransportwagen-Set.

Vorbild: 4 fest gekuppelte 2er Einheiten des Autotransportwagens Off 52 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1953. Beladen mit unterschiedlichen Fahrzeugmodellen des VW „Käfer“.

Modell: 4 Einheiten bestehend aus je 2 Wagen, fest gekuppelt, beladen mit 32 Modellen des VW Käfer, mit Kinematik für Kurzkupplung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Einzelverpackt und gekennzeichnet. Gesamtlänge über Puffer der Einheit 508 mm.

€ 199,95 *

Einmalige Serie.



15508 Kesselwagen-Set „Mobil Oil“.

Vorbild: 3 Privat-Einheitskesselwagen der „Mobil Oil“. Eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn, mit Bremserbühne.

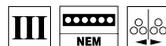
Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Angesetzte „Mobil“ Schilder. Gesamtlänge über Puffer 234 mm.

€ 47,95 *

Einmalige Serie.



€ 99,95 *



12460 Diesellokomotive.

Vorbild: BR V 160 Vorserie der Deutschen Bundesbahn.
Spitzname „Lollo“. Achsfolge B'B', Baujahr ab 1964.
Einsatz: Reise- und Güterzüge.

Modell: Mit Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.
Länge über Puffer 100 mm.



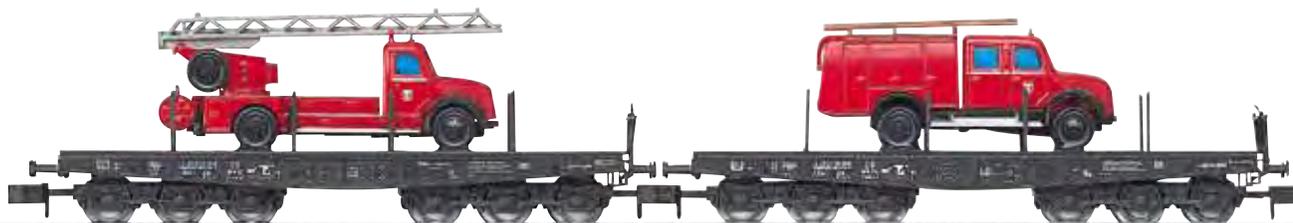
€ 149,95 *



12461 Diesellokomotive.

Vorbild: BR V 160 Vorserie der Deutschen Bundesbahn.
Spitzname „Lollo“. Achsfolge B'B', Baujahr ab 1964.
Einsatz: Reise- und Güterzüge.

Modell: Mit eingebautem Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb.
5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen.
Spitzensignal analog in Betrieb, digital schaltbar.
Länge über Puffer 100 mm.



€ 74,95 *

HIGHLIGHTS

- + Schwerlastwagen aus Metall.
- + Feuerwehr Fahrzeuge von Wiking in exklusiver Gestaltung.



15506 Wagenset „Feuerwehr“.

Vorbild: 2 Schwerlastwagen Sammp der Deutschen Bundesbahn (DB).
Einsatz: Transport von schweren Gütern und Fahrzeugen.

Modell: Jeder Wagen beladen mit einem epochen-typischen Fahrzeug der Berufsfeuerwehr Nürnberg.
1 Magirus Tanklöschfahrzeug und 1 Magirus Feuerwehr-Drehleiter. Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern,

mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 169 mm.

STÜCKGUT SCHNELLVERKEHR.



15512 Wagen-Set „Leig-Einheit“.

Vorbild: 2 Einheiten Gllmghs 37 der Deutschen Bundesbahn, Baujahr ab 1949. Leichtgüterzugeinheiten für den Stückgut-Schnellverkehr.

Modell: Wagen mit beweglichen Schiebetüren. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Gesamtlänge über Puffer der beiden Einheiten 292 mm.

€ 74,95 *

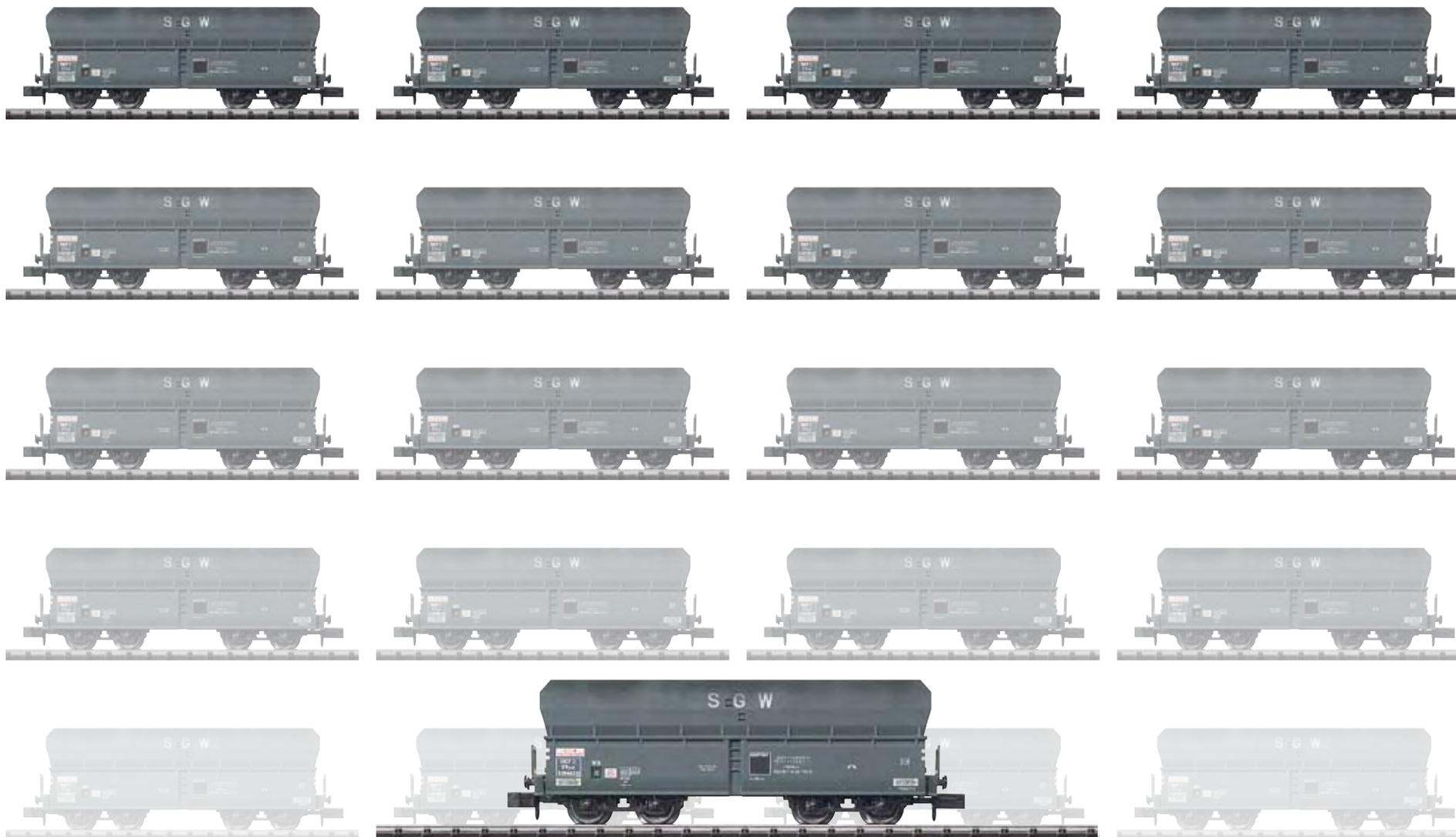


© DB/Slg. Märklin



© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

FRANKREICH.



15863 Display mit 20 Selbstladewagen.
Vorbild: Großraum-Selbstentladewagen Bauart Svywf der SGW, eingestellt bei den Französischen Staatseisenbahnen (SNCF).

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen farblich gealtert, mit echter Kohle in maßstäblicher Körnung beladen. Alle Wagen mit verschiedenen Be-

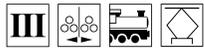
triebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet. Länge über Puffer des Einzelwagens 71 mm.

Einmalige Serie.

SCHWEIZ.



€ 299,95 *



12128 Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie Ce 6/8 III der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Baujahr ab 1926. Gelenklokomotive bekannt als „Krokodil“.

Einsatz: Güterzüge, seltener Personenzüge am Gotthard.

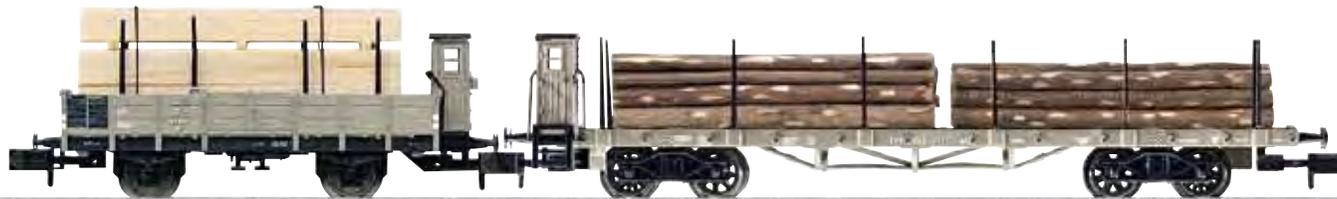
Modell: Konventionelle Ausführung für Gleichstrombetrieb. Hochleistungsmotor mit Glockenanker. 6 Achsen angetrieben, Haftreifen. Lichtwechsel mit der Fahrtrichtung.

Länge über Puffer 125 mm.

Einmalige Serie.



€ 105,95 *



Einmalige Serie.



15510 Güterwagen-Set.

Vorbild: 4 unterschiedliche Güterwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS) und der Italienischen Staatsbahnen (FS). 1 Weinfasswagen der Firma Egli, Zürich, eingestellt bei der SBB, 1 Rungenwagen mit

Bremserhaus der SBB, 1 vierachsiger Rungenwagen mit Bremserhaus der SBB und 1 Gedeckter Güterwagen Typ F („Spitzdach“) der FS.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit authentischen Beschriftungen. Weinwagen mit 2 Echtholzfässern. Rungenwagen beladen mit Holzstapel. Vierachsiger Rungenwagen mit Stammholz beladen. Gesamtlänge des Sets 271 mm.

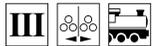
Das Set passt zum Modell der Lokomotive „Krokodil“ Artikelnummer 12128.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

DÄNEMARK.

TRIX
MINITRIX

€ 99,95 *



12267 Diesellokomotive.

Vorbild: MY 1100 der Dänischen Staatsbahn (DSB).
Diselelektrische NOHAB-Mehrzweckmaschine.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Vorbereitet zum Einbau eines DCC-Selectrix-
Decoders 66838, geringer Löttaufwand erforderlich.
4 Achsen angetrieben, Haftreifen.
Länge über Puffer 118 mm.

Einmalige Serie.

© T. Estler



© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

EPOCHE IV.

In den 1970er- und 80er-Jahren, einer Zeit, in der lokbespannte Garnituren im hochwertigen Reiseverkehr das Bild der Deutschen Bundesbahn prägten, gab es noch verschiedene Zugarten. Unangefochten an der Spitze rangierten die TEE. Sie waren, wie es der Name schon sagt, international unterwegs. Mit der 103 als Paradedepfard wurden diese Züge sowohl vom Betrachter als auch den Reisenden stets als etwas Besonderes wahrgenommen. Sie waren im wahrsten Sinne des Wortes erstklassig. Dies gilt auch für das fünfteilige Wagenset von Minitrix: ein wunderschöner Zug mit Aussichtswagen und Buckelspeisewagen, der das Herz des Modellbahners höher schlagen lässt. Klar, dass nur eine 103 einen solchen Zug ziehen darf, oder? Er trägt zudem einen klangvollen Namen: „Rheingold“. Alle Wagen besitzen eine Kinematik für Kurzkupplung und sind bis auf den Aussichtswagen für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet.

Nur ein klein wenig unterhalb des TEE-Niveaus ist der Fern-Express (FD) angesiedelt. Er wurde hauptsächlich von Urlaubern genützt, die von Hamburg oder dem Ruhrgebiet aus in Richtung bayerische Alpen reisen wollten – stressfrei und ohne Umsteigen auf Zwischenbahnhöfen. Einer dieser Züge, der FD „Königsee“, hatte fast schon einen Kultstatus. Mit den insgesamt 20 Wagenmodellen, alle mit verschiedenen Betriebsnummern, lassen sich die zwei Zugpaare vorbildgetreu nachstellen. Wer da kein Fernweh bekommt!





€ 209,95 *



12459 Güterzug-Schleppenderlokomotive mit Kohletender.
Vorbild: Baureihe 41.1 der Deutschen Reichsbahn (DR) der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik (DDR). Bauart 1'D 1'h2, Baujahr ab 1936 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Ausführung in Epoche IV.
Einsatz: Eilgüter-, Personen- und Schnellzüge.

Modell: Motor mit Schwungmasse, Tendergehäuse aus Metalldruckguss, mit digitaler Schnittstelle im Tender, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
 Länge über Puffer 150 mm.

Einmalige Serie.

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



€ 229,95 *



12271 Schnellzug-Dampflokomotive mit Öltender.
Vorbild: Dampflokomotive BR 01.5 der Deutschen Reichsbahn (DR), Achsfolge 2'C 1'h2. Baujahr ab 1925 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Umbau bei der DR ab 1961. Ausführung der Epoche IV.
Einsatz: Schnellzüge sowie der Interzonenverkehr zwischen Hamburg/Berlin und Kassel/Erfurt.

Modell: Motor mit Schwungmasse, Tendergehäuse aus Metalldruckguss. Digitale Schnittstelle im Tender. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen, Dreilicht-Spitzensignal in Fahrtrichtung wechselnd, vorbildgerecht mit Speichenrädern, Giesl Ejektor Flachschorstein und fehlenden seitlichen Verkleidungen im Fahrwerksbereich.
 Länge über Puffer 150 mm.

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

Einmalige Serie.



€ 159,95 *

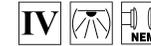


12595 Diesellokomotive.
Vorbild: Baureihe BR 232 der Deutschen Reichsbahn, Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1974 in der UdSSR für die Deutsche Reichsbahn, Spitzname „Ludmilla“. Ab 1992 Remotorisierung

im AW Cottbus für Reiseverkehr mit 140 km/h. Ausführung mit Hoheitszeichen der DR, aber mit neuem Betriebsnummernschema zwischen 1992 und 1994 (Interimslok).
Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge

Modell: Mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Haftreifen.
 Länge über Puffer 126 mm.

TEE „RHEINGOLD“.



15860 Wagenset „Rheingold“.

Vorbild: 5 unterschiedliche TEE-Wagen als Zugkomposition TEE „Rheingold“ in der frühen Epoche IV. 1 TEE-Großraumwagen Apümh, 2 TEE-Abteilwagen Avümh, 1 TEE-Aussichtswagen ADümh und 1 TEE-Speisewagen WRümh der Deutschen Bundesbahn (DB).

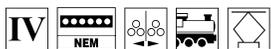


Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Außer Aussichtswagen alle vorbereitet für Innenbeleuchtung. Einzeln verpackt und gekennzeichnet. Gesamtlänge über Puffer 825 mm.

€ 199,95 *



66656 Innenbeleuchtung.
Außer Aussichtswagen.



12194 Elektrolokomotive.

Vorbild: BR 103.1 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1970.

Einsatz: TEE und InterCity-Züge.

Modell: Mit digitaler Schnittstelle, Motor mit 2 Schwungmassen, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 122 mm.

Ein zu dieser Lokomotive passendes Wagen-Set finden Sie bei Ihrem Händler unter der Artikelnummer 15860.



FD-KÖNIGSSEE.



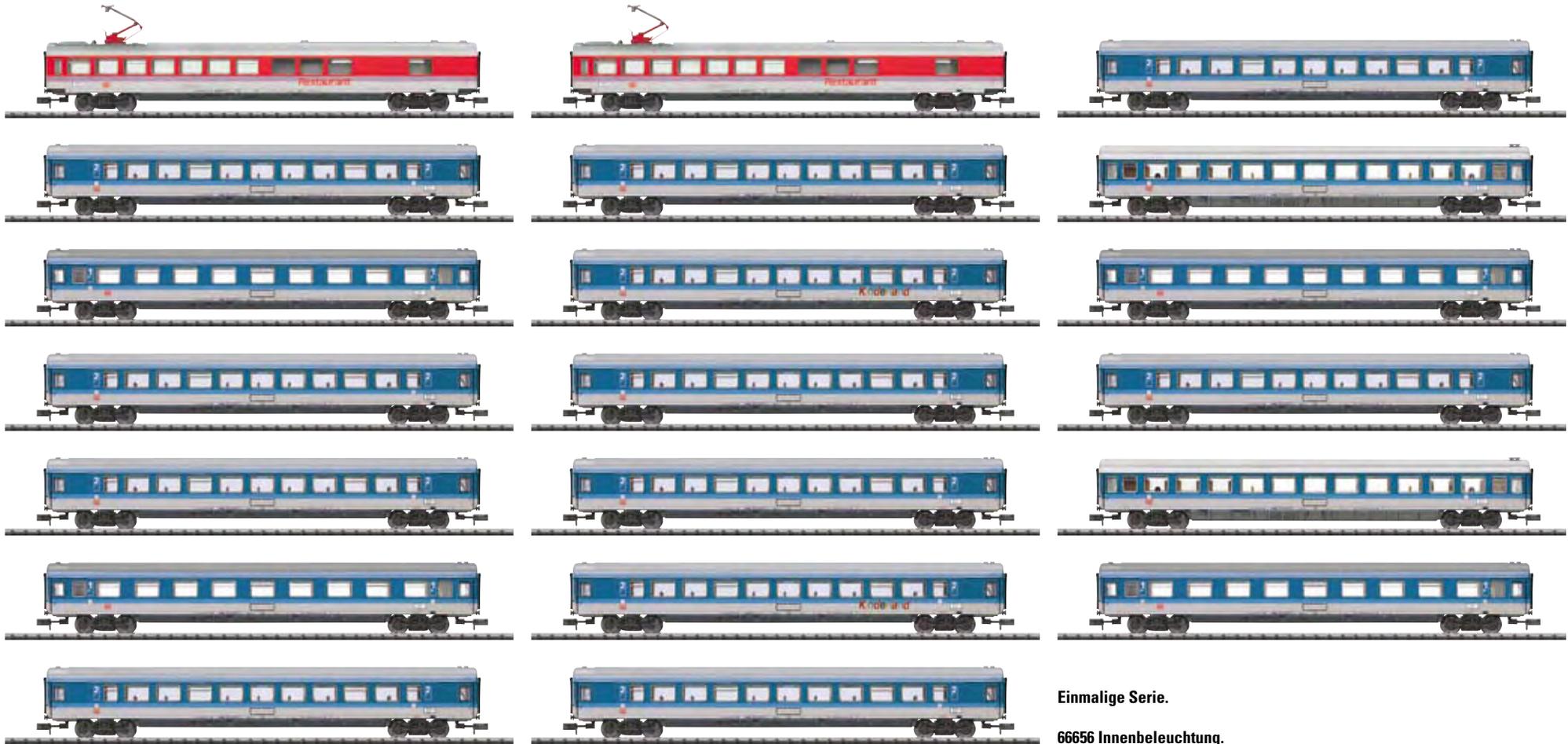
15866 Display mit 20 Personenwagen „FD Königssee“.
Vorbild: Schnellzugwagen verschiedener Typen der Deutschen Bundesbahn (DB), eingesetzt im „FD Königssee“. Abteilwagen 1. Klasse Bauart Avmz 107, Großraumwagen 2. Klasse Bauart Bpmz 293.2, Großraumwagen 2. Klasse Bauart Bpmz 293.2 „Kinderland“, Ab-

teil-/Großraumwagen 2. Klasse Bauart Bvmz 185.0 und Speisewagen Bauart WRmz 135.
Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Inhalt ergibt 2 Züge mit je 10 Wagen und einer Gesamtlänge von je 1654 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet: 15866-01 Bpmz 293.2, 15866-02 Bpmz 293.2, 15866-03 Bpmz 293.2, 15866-04 Bvmz 185.0, 15866-05 Avmz 107, 15866-06 WRmz 135, 15866-07 Bpmz 293.2 „Kinderland“, 15866-08 Avmz 107, 15866-09 Bpmz 293.2, 15866-10 Bpmz 293.2, 15866-11

Bpmz 293.2, 15866-12 Bpmz 293.2, 15866-13 Bpmz 293.2, 15866-14 Bvmz 185.0, 15866-15 Avmz 107, 15866-16 WRmz 135, 15866-17 Bpmz 293.2 „Kinderland“, 15866-18 Avmz 107, 15866-19 Bpmz 293.2, 15866-20 Bpmz 293.2.

€ 19,95 * Preis je Wagen



Einmalige Serie.

66656 Innenbeleuchtung.



© 2009 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

FD-Königssee.

1983 führte die Deutsche Bundesbahn ein neues Produkt ein: den Fern-Express (FD), der vor allem Hamburg und den Ballungsraum Rhein-Ruhr mit Ferenzielen in Süddeutschland verband.

Das Wagenmaterial bestand aus älteren 1. und 2. Klasse Wagen, die aus IC-Diensten abgezogen wurden, sowie einem ehemaligen „Quick-Pick“ Speisewagen. Der FD 780/781 „Königssee“ Hamburg – Berchtesgaden

führte zusätzlich einen Wagen mit großem Kinderabteil mit, der außen mit bunten Buchstaben als Kinderland gekennzeichnet war.

Da der „Königssee“ ab 1988 über die tunnelintensiven Neubaustrecken geführt wurde, musste das Wagenmaterial dementsprechend angepasst werden, d.h. es kamen komfortable, druckertüchtigte Wagen zum Einsatz. Da der Zug ohne IC-Zuschlag verkehrte und

auch die schnellste Verbindung von Nord nach Süd darstellte, wurde er nicht nur von Urlaubsreisenden gut angenommen und war stark ausgelastet.

Der Königssee verkehrte in einer dem InterRegio Farbschema ähnlichen Lackierung, nur der Speisewagen stach aus dem blau-weißen Zugverband orientrot hervor, was der Eleganz des Zuges nicht schadete. Durch die Ausdehnung des IC und besonders des ICE-Ver-

kehrs ab 1991 nahm das Interesse an FD-Zügen ab und Anfang der 1990er-Jahre wurden sie eingestellt. Die eleganten Wagen des „Königssee“ wurden wieder in den normalen IC-Dienst eingereiht und nach und nach in orientrot umlackiert.



€ 159,95 *



12599 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Bo'Bo'. Baujahr ab 1987.

Einsatz: Reise- und Güterzüge.

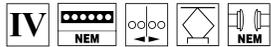
Modell: Mit Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftarreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 120 mm.



FRANKREICH.



€ 99,95 *



12134 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie BB 15000 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Universallokomotive in der Ausführung für das Wechselstromnetz in Frankreich (25 kV, 50 Hz). Gebaut ab 1978 als BB 15000. Gestaltung in TEE-Lackierung mit „Nudellogo“.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf beide Drehgestelle. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 109 mm.



€ 319,95 *



12196 Mehrzweck-Diesellokomotive in Doppeltraktion.

Vorbild: Serie BB 67000 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Dieselelektrischer Antrieb. Baujahr ab 1967. Ausführung in Epoche V in blauer Farbgebung.

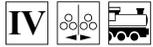
Modell: Eine Lok angetrieben, eingebauter DCC-Selectrix-Decoder mit automatischer System- und Analogerkennung. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Haftreifen, Lokdummy nicht angetrieben, mit

eingebautem Soundmodul. Diesel-Fahrgeräusch, Signalthorn und weitere Betriebsgeräusche mit Trix Systems oder DCC digital schaltbar. Lichtwechsel an beiden Lokomotiven konventionell in Betrieb, digital

schaltbar, zwischen beiden Lokomotiven vorbildgerecht ohne Funktion. Beide Lokomotiven miteinander fest verbunden. Länge über Puffer 214 mm.

LUXEMBURG.

TRIX
MINITRIX



12269 Diesellokomotive.

Vorbild: Reihe 1600 der Nationalen Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft (CFL). Dieselelektrische Mehrzwecklokomotive.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Vorbereitet zum Einbau eines DCC-Selectrix-Decoders 66838, geringer Löttaufwand erforderlich. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 118 mm.

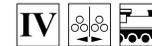
Einmalige Serie.



€ 99,95 *

UNGARN.

€ 99,95 *



12270 Diesellokomotive.

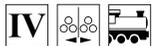
Vorbild: Reihe M 61.004 der Ungarischen Staatsbahnen (MAV). Dieselelektrische Mehrzwecklokomotive.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Vorbereitet zum Einbau eines DCC-Selectrix-Decoders 66838, geringer Löttaufwand erforderlich. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 118 mm.

Einmalige Serie.

BELGIEN.



12268 Diesellokomotive.

Vorbild: Reihe 54 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB). Dieselelektrische Mehrzwecklokomotive.

Einsatz: schwere Reise- und Güterzüge.

Modell: Vorbereitet zum Einbau eines DCC-Selectrix-Decoders 66838, geringer Löttaufwand erforderlich. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 118 mm.

Einmalige Serie.



€ 99,95 *

ITALIEN.



15867 Reisezugwagen-Set.

Vorbild: 1 Abteilwagen 1. und 2. Klasse und 2 Abteilwagen 2. Klasse der Italienischen Staatsbahnen (FS).

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 495 mm.

€ 99,95 *

Einmalige Serie.

Das passende Ergänzungs-Set finden Sie bei Ihrem Händler unter der Artikelnummer 15868.

66656 Innenbeleuchtung.
66657 Schlussbeleuchtung.





15868 Reisezugwagen-Set.

Vorbild: 3 Abteilwagen 2. Klasse der Italienischen Staatsbahnen (FS).

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 495 mm.

€ 99,95 *

Einmalige Serie.



Das passende Ergänzungs-Set finden Sie bei Ihrem Händler unter der Artikelnummer 15867.



66656 Innenbeleuchtung.
66657 Schlussbeleuchtung.



EPOCHE V.

„Paris liegt an ...

... der Seine und ich steh' auf Madelaine...“, diese Textzeile stammt aus einem früher recht bekannten Schlager. Paris ist immer eine Reise wert.

Am besten reist man mit dem Zug. Neben dem TGV fährt auch ein speziell ausgestatteter ICE 3 mitten in das Herz der französischen Metropole. Mit diesem neuen, als ICE E 3 MF bezeichneten Zug ist Paris von Frankfurt aus in nur knapp vier Stunden erreichbar.

Für die Freunde der Baugröße N stellt sich nun die Frage, ob sie lieber eine Anlage nach deutschem oder französischem Vorbild bauen sollen. Denn der neue ICE von minitrix wird sicher zum Renner. Da ist guter Rat teuer. Möglicherweise kann ja „Madelaine“ helfen.

Nicht ganz so schnell sind die Güterzüge unterwegs. Bespannen kann sie der Epoche-V-Bahner bald auch mit den aktuellen TRAXX-Maschinen.



TRAXX-LOKS.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war.

Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden.

Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen. Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die als auffälligstes Merkmal

einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung ausgestattet. Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000.

Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden.

Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere

Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX-Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen läßt.

Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrüsteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für

160 km/h, die Baureihe 146.2. Zurzeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb.

€ 99,95 *



12192 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe 146.2 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Nahverkehrslokomotive der TRAXX-Familie. Ausführung mit 2 Dachstromabnehmern.

Einsatz: Nahverkehr.

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

NAHVERKEHR.



15864 Doppelstockwagen-Set.

Vorbild: 2 Doppelstockwagen 2. Klasse, Bauart DBz 750.3, 1 Doppelstock-Steuerwagen 1./2. Klasse, Bauart DABpbzfa 754, der Deutschen Bahn AG (DB AG).

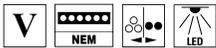
Baujahr ab 1993.

Einsatz: Nahverkehr.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung, Innenbeleuchtung. Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot. Gesamtlänge über Puffer 512 mm.

€ 159,95 *

Das Doppelstockwagen-Set ist die ideale Ergänzung zum Doppelstockwagen-Set Artikelnummer 15865.



12592 Diesel-Triebzug „LINT“.

Vorbild: Nahverkehrs-Triebwagen der Abellio NRW GmbH. Baureihe LINT 41/H mit hohen Einstiegen.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahrzeughälften über dem Jakobs-Drehgestell mit Kine-

matik kurz gekuppelt. Stirnbeleuchtung, Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Zugzielanzeige mit LED. Mehrteilige Inneneinrichtung. Länge über Puffer 262 mm.

€ 179,95 *

Einmalige Serie.

Profi-Ausführung für konventionellen Gleichstrom-Betrieb. Digital nachrüstbar mit Decoder 66838.



15865 Doppelstockwagen-Set.

Vorbild: 1 Doppelstockwagen 1./2. Klasse, Bauart DABz 755.3 und 1 Doppelstockwagen 2. Klasse, Bauart DBz 750.3, der Deutschen Bahn AG (DB AG). Baujahr ab 1993.

Einsatz: Nahverkehr.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung, Innenbeleuchtung.

Gesamtlänge über Puffer 334 mm.

€ 99,95 *

Das Doppelstockwagen-Set ist die ideale Ergänzung zum Doppelstockwagen-Set Artikelnummer 15864.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

ICE 3.

ICE 3 MF – Au Revoir Frankfurt – Guten Tag Paris.

Nicht nur auf politischer Ebene, sondern auch verkehrstechnisch scheint Europa sich näher zu kommen. Auch durch die große Konkurrenz des Flugverkehrs versuchen die DB AG und die SNCF ihre Grenzen zu überwinden und die jeweiligen Streckennetze für den

Hochgeschwindigkeitsverkehr zu öffnen. Nach einer sehr langen (6 Jahre) und kostspieligen Zulassungsphase war es am 10. Juni 2007 soweit: der ICE 3 MF („MF“ steht für Mehrsystem Frankreich) verkehrt zwischen Frankfurt/Main und Paris. Auf der neuen

französischen Hochgeschwindigkeitstrecke LGV Est fährt er eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h und nach knapp 4 Stunden erreicht der Zug den Gare de l'Est in der französischen Hauptstadt. Auf Grund der unterschiedlichen Technik zwischen ICE und TGV

waren 120 000 km Testfahrten und einige Umbauten an den Zügen notwendig, damit die deutschen Züge problemlos die 25-kV-Strecken Frankreichs befahren können. Vor allem musste der Zug an das französische Zugbeeinflussungssystem angepasst werden



12197 Triebwagenzug.

Vorbild: Triebwagenzug ICE 3 MF, Baureihe 406F, der Deutschen Bahn AG. Bestehend aus: 1 Endwagen 1. Klasse, BR 406.0, 1 Trafowagen 1. Klasse, BR 406.1, 1 Stromrichterwagen 2. Klasse, BR 406.2, 1 Mittelwagen BordRestaurant, BR 406.3, 1 Mittelwagen 2. Klasse,

BR 406.8, 1 Stromrichterwagen 2. Klasse, BR 406.7, 1 Trafowagen 2. Klasse, BR 406.6 und 1 Endwagen 2. Klasse, BR 406.5.

Einsatz: Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Frankfurt und Paris.

Modell: Mit digitaler Schnittstelle. Motor mit 2 Schwungmassen. Mittelwagen mit 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Gesamtlänge über Puffer 1230 mm.

€ 209,95 *



© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

und Sicherungseinrichtungen, wie Knallkapseln, Warnleuchten, rote Flaggen und Fackeln zum Stoppen entgegenkommender Züge sind jetzt auch mit an Bord. Ebenso erfuhr der Zug eine Änderung im Bereich der Steuerung der Wirbelstrombremse, die bereits in Bel-

gien bei der Zulassung Schwierigkeiten bereitete, sowie an den Türen der Hochspannungsanlage. Um Schäden durch Schotterflug zu vermeiden wurden die Züge im Bereich der Wagenübergänge und Drehgestelle aerodynamisch verbessert. Ebenso hat ein ausgewähl-

tes Lokführerteam die Zulassung für die französischen Strecken erworben, damit der ICE ohne zeitaufwendigen Lokführerwechsel zwischenstaatlich betrieben werden kann. 28 Millionen Euro hat den beiden Staatsbahnen die Zulassung gekostet, die für viele Geschäftsreisende

eine wesentliche Verbesserung des Angebotes und für Europa wieder ein Stück an Annäherung bedeutet.

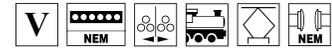


HIGHLIGHTS

- + Neuer 4-türiger Wagentyp.
- + Neu konstruierte Klimaschränke auf den Dächern.
- + Aktueller Hochgeschwindigkeitszug zwischen Frankfurt und Paris.



GÜTERVERKEHR.



12598 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 152 der Deutschen Bahn AG/Railion (DB AG). Werbegestaltung (Mähdrescher-Motiv) der Firma CLAAS KGaA mbH in Harsewinkel bei Osnabrück.

Einsatz: schwere Güterzüge.

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

€ 169,95 *

Einmalige Serie.

TRAXX-Loks.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war.

Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchst-geschwindigkeit in Dienst gestellt wurde.

80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden. Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen.

Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die als auffälligstes Merkmal einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung ausgestattet.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschied-

licher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX-Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen lässt.

Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrichteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst.

Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h, die Baureihe 146.2. Zurzeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb.



HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion mit crashoptimiertem Lokkasten.



12193 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe 185.2 der Deutschen Bahn AG (DB AG), Geschäftsbereich Railion. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Einsatz: Güterverkehr.

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

€ 99,95 *

GÜTERWAGEN.



€ 99,95 *



15274 Kesselwagen-Set „OMV/wascosa“.

Vorbild: 5 unterschiedliche Kesselwagen. Privatwagen eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Unterschiedliche Betriebsnummern. Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Einzel verpackt und gekennzeichnet.
Länge über Puffer je Wagen 106 mm.



€ 99,95 *



15275 Set mit 5 Chemie-Kesselwagen.

Vorbild: 5 verschiedene Chemie-Kesselwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Privatwagen

der Eisenbahn Verkehrsmittel Aktiengesellschaft (Eva) bzw. der Vereinigten Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG).

Modell: Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.
Länge über Puffer je Wagen 106 mm.

15275-01, 15275-02 Eva, 15275-03, 15275-04, 15275-05 VTG.



€ 99,95 *



15273 Set mit 5 Taschenwagen „Hoyer“.

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

gern. Tankcontainer 20 Fuß mit umlaufendem Trag- und Schutzrahmen.
Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss und Kinematik für Kurzkupplung. Jeweils beladen mit 2 Tankcontainern

der „HOYER Railserv Schienen-Logistik“. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.
Länge über Puffer je Wagen 102 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH



Einmalige Serie.



Einmalige Serie.

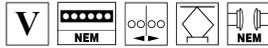


Einmalige Serie.

FRANKREICH.



€ 99,95 *



12135 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie BB 22200 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Universallokomotive in der Ausführung als Mehrsystemlokomotive. Gestaltung in Beton-Lackierung mit „Mützenlogo“ und 2 Pantographen.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf beide Drehgestelle. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 109 mm.



€ 99,95 *



12136 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie BB 7200 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Ausführung als Güterzuglokomotive. Gestaltung in grüner FRET-Lackierung mit „Schneckenlogo“ und 2 Pantographen.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf beide Drehgestelle. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 109 mm.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

SCHWEIZ.

TRAXX-Loks.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war.

Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden.

Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen. Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die als auffälligstes Merkmal

einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung ausgestattet. Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000.

Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden.

Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere

Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX-Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen lässt.

Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrichteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für

160 km/h, die Baureihe 146.2. Zurzeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb.

€ 99,95 *



HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion mit crash-optimiertem Lokkasten.



12596 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive der Baureihe 185.5 der Schweizer Firma Crossrail. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

Einsatz: Güterverkehr.

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

Einmalige Serie.

SCHWEIZ.

TRAXX-Loks.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war.

Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden. Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen. Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0

abgeleitet, die als auffälligstes Merkmal einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezug-Steuerung ausgestattet.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschied-

licher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX-Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen läßt. Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrichteranlage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon

gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h, die Baureihe 146.2. Zurzeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Nicht nur die Deutsche Bahn AG ist ein fleißiger Abnehmer der zukunftsorientierten Lokfamilie, auch die SBB und viele Privatbahnen, so auch die Schweizer Crossrail, stellten diverse Modelle der unterschiedlichen Serien in Betrieb.

HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion mit crashoptimiertem Lokkasten.



€ 99,95 *



12195 Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie Re 482 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB Cargo). Mehrzwecklokomotive der TRAXX-Familie. Ausführung mit 4 Dachstromabnehmern.

Einsatz: grenzüberschreitender Verkehr.

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



15276 Taschenwagen-Set „Hangartner“.

Vorbild: 5 verschiedene Einheitstaschenwagen Sdgmss der Hupac AG. Beladen mit Sattelauflegern bzw. 20' Containern der Spedition Hangartner, Aarau.

Modell: 2 Wagen beladen mit abnehmbaren Sattelauflegern, 3 Wagen beladen mit abnehmbaren 20' Containern. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Sattelaufleger und Container mit verschiedenen Nummern beschriftet.

Gesamtlänge des Sets 528 mm.

Einmalige Serie.

€ 99,95 *



© T. Estler

INTERNATIONALER GÜTERVERKEHR.



15277 Display mit 20 Güterwagen „Alpentransit“.
Vorbild: 20 Wagen der Deutschen Bahn AG (DB AG), der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) der Französischen Staatsbahnen (SNCF) der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS), der Niederländischen Staatsbahnen (NS), der Schweizerischen Staatsbahnen (SBB) und der Italienischen Staatsbahnen (FS) aus dem aktuellen europäischen Güterverkehr. Europäische Standardbauarten mit 19,90 m Länge.

Modell: Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Fahrgestell und Aufbau mit typspezifischen Details und angesetzten Einzelheiten.
 Länge über Puffer je Wagen 124 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

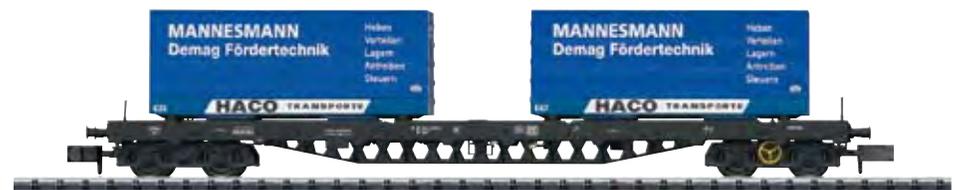
€ 19,95 * Preis je Wagen

15277-01 Rs der ÖBB
 15277-02 Rs der DB AG
 15277-03 Rs der SNCF
 15277-04 Rs der SBB
 15277-05 Rgs der FS
 15277-06 Res der ÖBB
 15277-07 Res der NS
 15277-08 Res der SNCF
 15277-09 Res der FS

15277-10 Res der SNCB
 15277-11 Rils der ÖBB
 15277-12 Rils der DB AG
 15277-13 Rils der SNCB
 15277-14 Rils der SNCF
 15277-15 Rils der SNCF
 15277-16 bis 15277-20 Sgs der DB AG.

Einmalige Serie.





WERDEN SIE PROFI BEI TRIX.

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

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

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

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

In dem Jahresabonnement für nur Euro 57,- / CHF 87,- / US \$ 59,00 (Stand 2009) sind folgende Leistungen enthalten:

4 x jährlich die Trix Club-News.

Mit aktuellen Informationen zum Club und den Clubaktivitäten sowie ausgewählte Insider-Tipps und Informationen zu allen Themen rund um das Hobby Modelleisenbahn.

Alle 4 Ausgaben des Trix-Magazins.

Das Trix-Magazin ist eine Zeitschrift, die sich an alle H0- und N-Bahner wendet. Das Magazin liefert Tipps und Tricks, Produkt-Informationen, Bau- und Anlagenvorschläge, von denen jeder Modelleisenbahner profitieren kann.

Exklusive Clubmodelle.

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

Club-Jahreswagen.

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

Jahres-Chronik.

Erleben Sie mit der DVD alle Höhepunkte des vergangenen Trix-Modellbahnjahres zuhause noch einmal nach.

Katalog-Gutschein.

Gegen Vorlage des Katalog-Gutscheins beim Trix-Händler erhalten Sie eine Club-Exklusiv-Version des jeweils aktuellen Hauptkatalogs.

Trix-Clubkarte.

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen viele Vorteile. Bei verschiedenen Messen und Events erhalten Sie am Trix-Clubstand ein kleines Willkommenspräsent.

Des Weiteren gewähren wir Ihnen u. a. ermäßigte Eintrittspreise in vielen Museen, Messen und Musicals.



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

Lediglich das Anmeldeformular (z. B. auf unserer Homepage) ausfüllen und an uns schicken.

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

Trix Profi-Club
Postfach 9 60
73009 Göppingen
Deutschland

Telefon +49 (0) 71 61/608 - 213
Telefax +49 (0) 71 61/608 - 308
E-Mail: profi-club@trix.de
Internet: www.trix.de



1817 Jahres-Chronik

„Ein Jahr mit Trix“.

Diese DVD zeigt die Höhepunkte des vergangenen Trix-Modellbahnjahres. Laufzeit ca. 83 Minuten.

(DVD: Art.-Nr. 18147) deutsche Version,
(DVD: Art.-Nr. 18148) internationale Version (englisch, französisch, niederländisch).

EXKLUSIV – DIE PROFI-CLUB-SONDERMODELLE 2009.



15359 Trix Profi-Club-Wagen H0 2009.

Vorbild: Bayerischer Güterwagen mit Bremsenhaus der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Milchtransportwagen der „Bayerischen Milchversorgung Nürnberg“.

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

Der Milchtransportwagen 15359 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.



24086 Trix Profi-Club-Wagen H0 2009.

Vorbild: Kurzer Bayerischer Güterwagen mit Bremsenhaus der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Milchtransportwagen der „Bayerischen Milchversorgung Nürnberg“.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.
Länge über Puffer 81 mm.

Der Milchtransportwagen 24086 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.

Wechselstromradsatz 2 x 34301211.



33961 Trix Express Profi-Club-Wagen H0 2009.

Vorbild: Kurzer Bayerischer Güterwagen mit Bremsenhaus der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung als Milchtransportwagen der „Bayerischen Milchversorgung Nürnberg“.

Modell: Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Trix-Express-Kupplungen. Trix-Express-Radsätze.
Länge über Puffer 81 mm.

Der Milchtransportwagen 33961 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.

Wechselstromradsatz 2 x 34301211.

MINITRIX PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2009.

HIGHLIGHTS

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



€ 209,95 *



12560 Turmtriebwagen.

Vorbild: Wartungsfahrzeug Baureihe 701 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit beweglicher Arbeitsbühne und Scherenstromabnehmer. Einsatz zur Instandhaltung und Kontrolle der Fahrleitungen.

Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf beide Achsen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Dreilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter mit wartungsfreien LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Arbeitsbühne manuell

dreh-, heb- und senkbar. Angesetzte Details: Oberlicht, Antenne, Horn, Scheinwerfer und Leitern. Pantograph am Dach ohne elektrische Funktion. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden. Länge über Puffer 87,5 mm.

Lieferung in Holzschatulle.

Der Turmtriebwagen 12560 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.

TRIX H0 PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2009.

TRIX
PROFI-CLUB

S 3/6 als Versuchslokomotive.

Nach dem 2. Weltkrieg waren die meisten Schienenwege und ein großer Teil des Rollmaterials entweder vernichtet oder stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Bahnverantwortlichen der 1949 gegründeten Deutschen Bundesbahn verordneten ein strenges Wiederaufbauprogramm, das sowohl die Neubeschaffung von Fahrzeugen beinhaltete als auch die rigorose Ausmusterung von Altbeständen und Splittergattungen. Der Ausmus-

terung fiel auch die über 40 Jahre alte, großrädige S 3/6 mit der Betriebsnummer 18 451 zum Opfer. Da allerdings die drei Badischen IVh noch nicht für den Versuchsbetrieb fertig aufbereitet waren, entschied man sich die 18 451 dem Bw Göttingen Pfb zukommen zu lassen und sie für experimentelle Zwecke der dort ansässigen Lokomotiv-Versuchsanstalt einzusetzen. Die alte Maschine erwies, in allerdings wenigen Fahrten, große

Dienste. Zum Beispiel stellte sich während einer Fahrt zwischen München und Hamburg heraus, dass die Dampflokomotive mit mehreren Wagen am Haken auf Rampenabschnitten dem neuen Dieseltriebwagen VT 08 überlegen war. Man zog aus den Versuchsfahrten mit der 18 451 wichtige Rückschlüsse zum wirtschaftlichen Einsatz von lokbespannten F-Zügen bei der Deutschen Bundesbahn. Die Lok wurde auch einem größeren

Publikum bekannt als sie bei der Präsentation der Prototypen der 26,4 m Doppelstockwagen als Zuglok verwendet wurde. 1950 kam das endgültige Aus für die großrädige S 3/6 und über das Ausbesserungswerk Ingolstadt kam sie in das Deutsche Museum in München, wo sie bis heute von zahlreichen Besuchern bestaunt wird.



€ 329,95 *



22045 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Bundesbahn des Lokversuchsamtes Minden. Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 451. Betriebszustand in der frühen Epoche III mit Windleitblechen, Vorwärmer und noch mit DRG Einheitslampen. Einsatz für technische Versuchsfahrten.

Modell: Epoche III. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und

Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

Empfohlener Mindestradius 420 mm.

Die Dampflokomotive 22045 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Auflage nur für Trix Profi-Club Mitglieder gefertigt.

HIER KÖNNEN AUCH TRIX-FREUNDE ETWAS ERLEBEN.

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

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

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

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

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

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

Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag von 10.00 bis 20.00 Uhr.
Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr.
Sonntag von 11.00 bis 18.00 Uhr.

Bitte beachten Sie:

an wenigen Sonntagen im Jahr ist die Märklin Erlebniswelt geschlossen. Informieren Sie sich vorab unter www.maerklin.de.

An Feiertagen generell geschlossen.

Eintritt frei.

Vor dem Haus befinden sich genügend

Parkplätze.

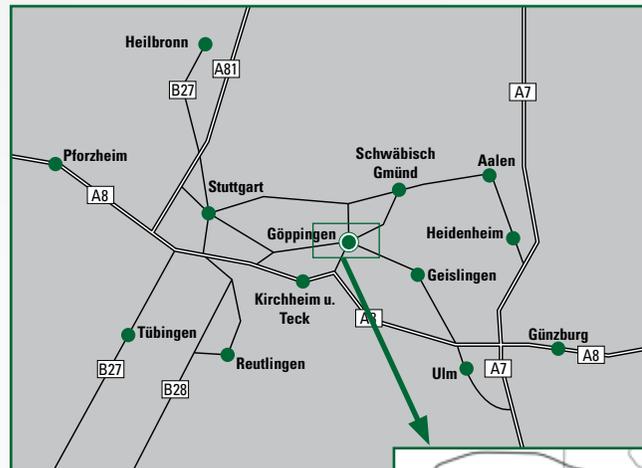
Märklin Erlebniswelt

Reutlinger Straße 2, 73037 Göppingen

Telefon +49 (0) 7161/608-289

E-Mail: museum@maerklin.de

Web: www.maerklin.de



MUSEUMSWAGEN.

TRIX

Zum 50-jährigen Minitrix Jubiläum widmet Trix den Museumswagen in der Serie bekannter Unternehmen der Region Nürnberg im Jahr 2009 ausnahmsweise sich selbst.

Dargestellt werden Original-Werbemotive des Jahres 1959, die zur Einführung der zunächst noch im Maßstab 1:180 gehaltenen Schiebemodelle gestaltet wurden.

Auch die Gestaltung des Lieferwagens entspricht im grafischen Design einem Originalfahrzeug aus den fünfziger Jahren.



24085 Museumswagen Trix H0.

Vorbild: Gedeckter Güterwagen Bauart G 02 mit Bremserhaus, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Privatwagen der Firma Trix Nürnberg. Leicht-LKW Typ Mercedes-Benz L319.

Einsatz: Transport von Modelleisenbahnen.

Modell: Epoche III. Seitenwände in waagrechter Bretterstruktur. Schiebetüren zum Öffnen. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 110 mm.

Lieferwagen-Modell aus Metall in exklusiver Gestaltung.

€ 34,95 *

Einmalige Serie.

Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.

Märklin Wechselstromradsatz 2 x 700150.



15360 Museumswagen Minitrix 2009.

Vorbild: Gedeckter Güterwagen Bauart G 02 mit Bremserhaus. LKW Mercedes-Benz 319 mit Kofferaufbau.

Modell: Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma Trix Nürnberg anlässlich des 50-jährigen Minitrix Jubiläums. Länge über Puffer 60 mm.

Automodell in exklusiver passender Ausführung.

€ 24,95 *

Einmalige Serie.

Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.

© 2009 – Gebr. Märklin & Cie. GmbH

ZEICHENERKLÄRUNG.

 DCC-Decoder.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	 Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall.	 Epoche I Privat- und Länderbahnen von den Anfängen des Eisenbahnbaus bis etwa 1925.
 SX-Decoder.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne, ein weißes Schlusslicht hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 Fahrgestell und Kessel der Lok aus Metall.	 Epoche II Bildung der großen Staatsbahn-Netze von 1925 bis 1945.
 DCC-/SX-Decoder.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten.	 Überwiegender Teil des Lokomotiv-aufbaus aus Metall.	 Epoche III Neuorganisation der europäischen Eisenbahnen und Modernisierung des Fahrzeugparks von 1945 bis 1970.
 Digitale Schnittstelle klein (Selectrix-Decoder 66836/66838).	 Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	 Fahrgestell der Lok aus Metall.	 Epoche IV Beschriftung aller Fahrzeuge nach international einheitlichen Vorschriften, der sogenannten computergerechten UIC-Beschriftung, von 1970 bis 1990.
 Digitale Schnittstelle groß (Selectrix-Decoder 66837).	 Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall.	 Epoche V Umstellung der Farbschemata und Entstehen der Schnellfahrnetze seit 1990.
 21-polige Schnittstelle.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.	 Überwiegender Teil des Wagen-aufbaus aus Metall.	 Epoche VI Herbst 2008 bis heute. Das bisherige UIC-Betriebsnummernschema wird durch ein 12-stelliges Nummernsystem abgelöst. Neue EU-konforme Vorschriften (OTIF, TSI) für den Eisenbahnverkehr. Entstehen eines internationalen Hochgeschwindigkeitsnetzes.
 Geräuschelektronik.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in der Fahrtrichtung.	 Fahrgestell des Wagens aus Metall.	
 Einlicht-Spitzensignal vorne.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:87.	
 Einlicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:93,5.	
 Zweilicht-Spitzensignal vorne.	 Innenbeleuchtung eingebaut.	 Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:100.	
 Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	 Innenbeleuchtung nachrüstbar.	 Stromversorgung auf Oberleitungs-betrieb umschaltbar.	
 Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten.	 Schlussbeleuchtung eingebaut.	 Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM.	
 Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	 Schlussbeleuchtung nachrüstbar.	 Exclusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative – in einmaliger Serie gefertigt. Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahnfachhändler in Deutschland (MHI).	
 Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 LED Innenbeleuchtung eingebaut.		
 Zweilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	 LED Innenbeleuchtung nachrüstbar.		
 Dreilicht-Spitzensignal vorne.	 Beleuchtung mit warmweißen LED.		

ARTIKELNUMMERNVERZEICHNIS.

Art.-Nr.	Seite												
11127	94	12320	99	15507	108	22040	18	22626	56	23472	21	24531	88
11128	96	12403	105	15508	108	22041	19	22629	75	23473	22	24535	87
11206	97	12404	105	15509	106	22045	143	22639	79	23474	22	24536	66
11487	93	12458	107	15510	112	22055	17	22643	86	23477	53	24539	44
12128	112	12459	115	15512	110	22056	17	22770	82	23483	61	24544	88
12134	120	12460	109	15800	100	22067	63	22850	14	23484	60	24545	83
12135	134	12461	109	15808	99	22069	77	22851	15	24085	145	24546	85
12136	134	12462	103	15809	103	22154	78	22852	15	24086	141	33961	141
12192	125	12560	142	15860	116	22155	33	22855	45	24096	30	66190	69
12193	131	12592	126	15863	111	22156	27	22856	44	24097	25	66191	68
12194	117	12595	115	15864	126	22157	49	22858	47	24098	24	66192	70
12195	136	12596	135	15865	127	22215	33	23243	77	24099	25	66193	72
12196	120	12598	130	15866	118	22230	36	23383	39	24107	64	66194	68
12197	128	12599	119	15867	122	22231	37	23384	39	24108	64		
12267	113	15273	132	15868	123	22232	49	23385	40	24415	67		
12268	121	15274	132	18147	140	22233	50	23387	40	24416	58		
12269	121	15275	132	18148	140	22234	3	23396	34	24417	67		
12270	121	15276	137	21343	76	22365	59	23434	4	24422	63		
12271	115	15277	138	21345	34	22366	59	23435	5	24426	80		
12272	5	15359	141	22027	27	22369	46	23469	20	24427	82		
12318	101	15360	145	22038	28	22607	38	23470	20	24521	84		
12319	99	15506	109	22039	29	22625	42	23471	21	24525	87		

SERVICE WIRD BEI UNS GROSS GESCHRIEBEN.

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 über unsere Reparaturabteilung in Nürnberg.

Da der Aufwand je nach Modell unterschiedlich ist, empfehlen wir vorher eine Anfrage an die untenstehende Adresse zu richten. Sie erhalten dann nach Begutachtung des Modells eine Kostenkalkulation inklusive der Angaben und Kosten für den sicheren Versand.

Wenn Sie Modelle in unserem Werk in Nürnberg persönlich abgeben und abholen wollen, beachten Sie bitte die Öffnungszeiten für Händler und Privatkunden.

Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG

Reparatur-Service
Witschelstraße 104
D-90431 Nürnberg

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

Öffnungszeiten:

Di + Do 9.30 – 12.15 Uhr und
12.45 – 15.00 Uhr
sowie nach Absprache.

Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum.

Über die Ihnen gesetzlich zustehenden, nationalen Gewährleistungsrechte hinaus gegenüber Ihrem Trix-Fachhändler als Vertragspartner gewährt die Firma Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG Ihnen bei dem Kauf eines Trix Produktes zusätzlich eine Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum zu den in den Garantiebedingungen aufgeführten Konditionen. Diese sind in den Garantiebedingungen, die unseren Produkten beigelegt sind, ausführlich beschrieben.

Damit haben Sie unabhängig vom Kaufort die Möglichkeit, auch direkt bei der Firma Trix als Hersteller des Produktes aufgetretene Mängel oder Störungen zu reklamieren. Bitte beachten Sie jedoch, dass diese Herstellergarantie nur gewährleistet wird, wenn das Produkt bei einem Trix-Fachhändler gekauft wurde.

Wichtige Service-Daten.

Service Center.

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

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

*** Alle Preisangaben sind unverbindlich empfohlene Verkaufspreise. Sollte diese Ausgabe keine Preisangaben enthalten, fragen Sie bitte Ihren Fachhändler nach der aktuellen Preisliste.**

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

In Deutschland hergestellt.
144707 – 01 2009

© Copyright by
Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG
Stuttgarter Straße 55 - 57
73033 Göppingen
Deutschland

www.trix.de