

**TRIX**



DI

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

**Neuheiten**  
**2007**

Lokomotiven und Wagen von Trix haben bei Sammlern und Freunden des klassischen Fahrbetriebes einen sehr guten Ruf, weil es sich dabei um exakte Nachbildungen des großen Vorbildes handelt. Höchste Qualität und das hohe Maß an Detailreichtum schätzen die Kunden der beiden Maßstäbe H0 und N seit vielen Jahren.

Selbstverständlich finden auch in diesem Jahr wieder herausragende Neuheiten den Eingang in das vielfältige Produktsortiment bei Trix. Allen voran sind es natürlich die Neuheiten, die speziell für die Mitglieder des Profi-Clubs gefertigt werden. Die Dampflokomotive der Baureihe 05 ist ein Modell, das nicht nur Sammlerherzen höher schlagen lassen wird. Es wird auch auf vielen Anlagen für ungetrübten Fahrspaß sorgen. Und die Freunde der N-Bahn werden die wunderschöne S 3/6 begeistert aufnehmen.

Aber es sind noch viele weitere Themen, die wir für 2007 für Sie vorbereitet haben. Vor 50 Jahren begann die Geschichte der TEE-Züge: Reisen in der 1. Klasse durch Europa. Das war etwas ganz Besonderes, und genau das sind auch unsere Neuheiten. Der TEE „Gottardo“, der die Schweiz mit Italien verband und dabei die legendäre Gotthardbahn befuhr, ist nur eine der markanten Neuheiten zu diesem Thema. Diese Strecke feiert 2007 ihr 125-jähriges Bestehen.

Trix feiert mit zahlreichen Modellen in H0 und N mit. Ebenso berühmt ist der TEE RAM, ein Diesellokomotivzug, der von der Schweiz aus in die Nieder-

lande fuhr oder als TEE „Bavaria“ München erreichte. Nicht zu vergessen die mächtige CC 40100 der französischen Staatsbahnen, die von Paris nach Brüssel und Amsterdam fuhr. „Étoile du Nord“ hieß der TEE, gebildet aus den Inox-Wagen der Bauart PBA, im exakten Längenmaßstab von 1:87. Klar, dass auch bei der Deutschen Bundesbahn mit dem „Rheingold“ und dem „Rheinpfil“ herausragende Züge für Gesprächsstoff sorgten. Die dazu passenden Wagen und Lokomotiven werden bei Trix aufgelegt.

Nicht nur die Anhänger der beliebten Epoche III erhalten reichlich neue Modelle. Mit der lange erwarteten Diesellokomotive der Baureihe 218 kommt die Epoche IV zu ihrem Recht. Die modernen, vierachsigen Güterwagen mit den Bezeichnungen Roos, Res und Rils sind für die Epoche V gedacht.

Dieser Neuheitenprospekt bietet nur einen Einblick in das vielfältige Trix-Programm. Sie dürfen bereits gespannt sein auf den Trix-Hauptkatalog 2007, der das aktuelle Gesamtprogramm beinhaltet und ab Herbst bei Ihrem Fachhändler für Sie bereitliegen wird.

Wir wünschen Ihnen viel Freude an Ihrem Trix- und Minitrix-Hobby und viel Freude bei der Lektüre!

Ihr Trix-Team.



## Inhaltsverzeichnis

Seite

Neuigkeiten in Spur H0.	4
Startpackung.	6
125 Jahre Gotthard-Strecke.	10
Rheingold.	14
50 Jahre E 50.	20
Der „Lange Heinrich“.	23
50 Jahre Trans Europ Express.	34
Das Werk.	62

Neuigkeiten in Spur N.	86
Startpackungen.	88
125 Jahre Gotthard-Strecke.	94
50 Jahre TEE-Verkehr.	96
Fernverkehr bei der DB.	98
Retter der Nebenbahnen.	110
125 Jahre Gotthard-Strecke.	122
Werden Sie Profi bei Trix.	128
Märklin Erlebniswelt.	133
Museumswagen.	136
Exklusiv 1/2007.	137
Artikelnummernverzeichnis.	144





TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH





# Neuigkeiten in Spur H0.

## 2007 ist für Trix H0 ein besonders wichtiges Neuheitenjahr:

Die Jubiläen „50 Jahre TEE“, „50 Jahre Baureihe E 50“ und „125 Jahre Gotthardbahn“ sind Anlass für besonders interessante und spannende Neukonstruktionen, allen voran verschiedene Trans Europ Express-Züge, die die Metropolen Europas verbanden. 1957 startete das von F.O. den Holländer erdachte TEE-System mit komfortablen 1. Klasse Zügen der meisten europäischen Bahnverwaltungen.

Der legendären E 50, die im Rahmen des Bundesbahn-Neubauprogramms als 6-achsige Güterzuglokomotive entstand, wird eine kraftvolle Neukonstruktion gewidmet und auf der 125-jährigen Gotthardbahn fahren natürlich die Legenden Krokodil und Ae 8/14. Der Schweizer TEE-Triebzug RAe „Gottardo“ würdigt gleich zwei Jubiläen: TEE und Gotthard. Zwei H0-Neuentwicklungen verdienen es besonders herausgestellt zu werden: der legendäre TEE-Triebzug RAM und die ÖBB-Reihe 1012. Beide Modelle werden kompromisslos in 1:87 realisiert. Der vierteilige RAM erinnert an die Zeit, als die TEE-Züge in Europa für qualitativ hochwertiges Reisen standen. Er sollte eigentlich auf keiner Epoche-III- und IV-Anlage fehlen. Die Reihe 1012 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gilt unter Kennern als die schönste Neubaurokomotive der letzten Jahre. Leider sind beim Vorbild nur drei Maschinen gebaut worden. Meist kamen sie mit den Zügen der Rollenden Landstraße auf der Brennerbahn zum Einsatz. Folglich gibt es auch einen kompletten Zug im Modell, gebildet aus den speziellen Niederflurwagen für den Transport von Lastkraftwagen.

Die Freunde schöner Dampflokomotiven kommen ebenfalls nicht zu kurz. Mit der Baureihe 05 erhalten die Mitglieder des Trix-Profi-Clubs ein wirklich ausgezeichnetes Modell.

Seit einigen Jahren bietet Trix dem Modellbahner regelmäßig attraktive Schwerpunktthemen an, die thematisch aufeinander abgestimmte Fahrzeugmodelle, maßstäbliche Gebäudebausätze, Zubehör und Funktionsmodelle beinhalten. Damit können realistische Szenarien mit vielseitigen Betriebsabläufen gestaltet werden. Mit Industrieanlagen unter dem Motto „Vom Erz zum Stahl“ sowie „Feuer und Wasser“ begann eine erfolgreiche Serie.

Fortgesetzt wurde sie mit den Themen „Tor zur Welt“ und „Rübenkampagne“. 2007 wird „Das Werk“ – eine große Automobilfabrik – entstehen. Passende Lokomotiven und Güterwagen für den Transport von Straßenfahrzeugen bilden die Akteure und 4 Gebäudebausätze die Szene für einen der wichtigsten deutschen Industriezweige, die nicht ohne die Bahn auskommen. Da ein Autowerk auch jede Menge anderer Logistikdienste benötigt, gehören Schiebewandwagen und ein Eaos für den Abtransport von Stanzschrott ebenfalls zum Sortiment.

Das ist aber nur ein kleiner Teil der 2007-Neuheiten, die ein in sich stimmiges Bild ergeben. Denn zu allen neuen Lokomotiven gibt es auch die passenden Wagen. Da wird die vorbildgerechte Zugbildung zum Kinderspiel, denn das Vorbild ist ja unser großes Vorbild!



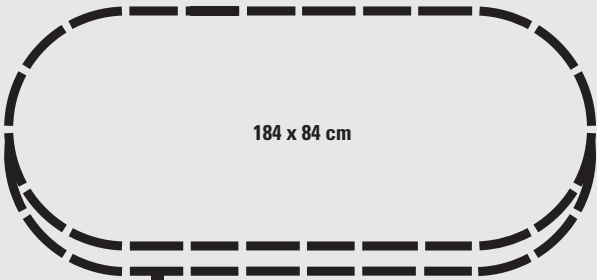



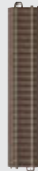






(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

TRIX H0



# Startpackung.



-   
 9 x 62172  
gerades  
Gleis  
171,7 mm
-   
 9 x 62188  
gerades  
Gleis  
188,3 mm
-   
 14 x 62130  
gebogenes  
Gleis  
R1 - 30°
-   
 1 x 62671  
Bogen-  
weiche  
links
-   
 1 x 62672  
Bogen-  
weiche  
rechts
-   
 1 x  
Anschluss-  
box
-   
 1 x  
Mobile Station
-   
 1 x  
Trafo  
0-18 V = / 18 V~



Die Baureihe 85 war in der Dampflokezeit die typische Lokomotive auf der Höllentalbahn und der Schwarzwaldbahn. Die Personenzüge waren großenteils aus „Donnerbüchsen“ zusammengestellt.

Die Baureihe 55 wurde schon 1958 aus Süddeutschland zurückgezogen. Die 55 5415 war in Baden-Württemberg die letzte Maschine im Güterzug-Plandienst.

## HIGHLIGHTS

- **Komplette Digital-Eisenbahn: 2 Züge, große C-Gleis-Anlage und Trix Systems.**
- **Beide Dampfloks mit Hochleistungsantrieb und tollem Sound.**
- **Mobile Station aktiviert viele Betriebsgeräusche.**



### 21509 Mega-Digital-Startpackung „Bundesbahn“ mit Trix C-Gleis und Trix Systems, 230 Volt.

**Vorbild:** Personenzug und Güterzug der Deutschen Bundesbahn (DB). Tenderlokomotive Baureihe 85 und Schlepptenderlokomotive Baureihe 55. 4 Nebenbahnwagen Bauart „Donnerbüchse“: ABi-29 1. und 2. Klasse, Bi-28 2. Klasse, Bi-29 (Umbau) 2. Klasse, Pwi-30 Gepäckwagen. 4 Güterwagen: Kühlwagen GI (privat), Hochbordwagen Omm-37, Viehwagen V-23, Gepäckwagen Pwgs-41. Epoche III.

**Modell:** Beide Lokomotiven mit Digital-Decoder DCC, geregeltm Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator. Spitzensignal, Rauchsatzkontakt, Dampfloks-Fahrgeräusch und je 6 weitere Betriebsgeräusche sowie Anfahr- und Bremsverzögerung schaltbar. Personenzug-

Packwagen und Viehwagen mit Schiebetüren. Zuglänge 8322 mm und 694 mm.

**Inhalt:** 14 gebogene Gleise 62130, 9 gerade Gleise 62188, 9 gerade Gleise 62172, 1 Paar Bogenweichen 62671 und 62672. Trix Systems Mobile Station, Trix Systems Anschlussbox und Transformator 60 VA. Illustriertes Spielbuch mit vielen Tipps und Anregungen.

€ 699,00 \*

**Erweiterungsmöglichkeiten mit dem gesamten Trix C-Gleis-Programm. Die Weichen können mit Elektroantrieb nachgerüstet werden.**

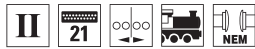


# Die große Zeit der Windleitbleche.



## HIGHLIGHTS

- Metallausführung mit Kunststoff-Ansatzteilen.
- Glockenanker-Motor.
- 21-polige Digital-Schnittstelle.
- Neu für Trix H0: P 8 mit Wagner-Windleitblechen.



### 22134 Schleptender-Personenzuglokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 38.10-40 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Frühere preußische P 8. Ausführung mit kleinen Wagner-Windleitblechen. Vierachsiger Kastentender. Epoche II.

**Modell:** 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Stehkessel. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit wartungsfreien Leucht-

dioden konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 72270 nachrüstbar. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahme mit Kinematik für Kurzkupplung. LüP 275 mm.

€ 299,00 \*

Die Reichsbahn-P 8 als Märklin-Modell gibt es mit der Art.-Nr. 37039.



**22129 Diesellokomotive.**

**Vorbild:** Kleinlokomotive Baureihe Köf II der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ursprungsausführung um 1938 mit offenem Führerstand.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC und Selectrix mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit LED. Spitzensignal digital

schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 74 mm.

€ 169,00 \*

**HIGHLIGHTS**

- Digital-Decoder für DCC und Selectrix, mit automatischer Systemerkennung.
- 5-poliger Spezialmotor mit Schwungmasse.
- An beiden Enden LED-Beleuchtung.

Die Reichsbahn-Köf II finden Sie unter der Art.-Nr. 36822 im Programm von Märklin.





Für den Güterzugdienst auf der Gotthardstrecke benötigten die SBB eine schwere, besonders leistungsfähige Maschine, die den großen Steigungen der kurvenreichen Strecke gewachsen war. Mit der Baureihe Ce 6/8 III wurden Lokomotiven entwickelt, die wegen ihres markanten Aussehens unter dem Spitznamen „Krokodil“ in die Eisenbahngeschichte eingingen. Die ausgeprägte Gelenkigkeit dieser Maschinen schaffte die Voraussetzung für eine problemlose Abwicklung des Gütertransports am Gotthard.

Da die Lokomotiven fortwährend Neuerungen erfuhren, konnten sie später als Be 6/8 III für 75 km/h zugelassen werden.

Die Faszination der braunen und grünen „Krokodile“ im Original und im Modell bleibt bis heute erhalten.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Kurvengängiges Gelenkfahrwerk.

Einmalige Serie zum Jubiläum  
„125 Jahre Gotthard-Bahn“.



€ 339,00 \*



€ 479,00 \*



### 22339 Doppel-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Serie Ae 8/14 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Ausführung 11801 mit 2 Pantographen in Versuchslackierung Maschinengrün. Epoche III.

**Modell:** Fahrgestelle und Aufbauten aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM (M). Zwei Hochleistungsantriebe. 4 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Feste Deichsel zwischen den Lokhälften. Spitzensignal und Schlusslicht

konventionell in Betrieb, bei Decoder-Nachrüstung digital schaltbar. 2 Dachstromabnehmer mit Doppelschleifstück. Führerstände mit Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 391 mm.

Einmalige Serie zum Jubiläum  
„125 Jahre Gotthard-Bahn“.



**22340 Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Serie Ce 6/8 III der Schweizerischen Bundesbahnen, Baujahr ab 1926. Weltberühmte E-Lok „Krokodil“ in Ursprungsausführung Epoche II.

**Einsatz:** schwere Güterzüge am Gotthard.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM, 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM. Lichtwechsel nach Schweizer Vorbild. LüP 230 mm.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 39562.

**HIGHLIGHTS**

- Metallausführung.
- Hochleistungsmotoren in beiden Hälften der Lokomotive.
- Umbauten im Modell: Stirnseiten, Führerstandstüren, Sandkästen u.a.
- Authentische Sonderlackierung.

Die Doppellokomotive für Mittelleiter-Betrieb mit Wechselstrom oder Digital bietet Märklin an unter der Art.-Nr. 39590.





# Der Doppelpack, der es in sich hat.



**22137 Set mit 2 Schleptender-Dampflokotiven.**  
**Vorbild:** 2 Schnellzuglokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB): Baureihe 03.10 in F-Zug-Farbgebung

stahlblau und Baureihe 003 in Standardfarbgebung schwarz.

**Modell:** Beide Lokomotiven mit 21-poliger Digital-Schnittstelle für nachrüstbaren Decoder 66839. Geregelter Hochleistungsantrieb im Kessel der Lokomotiven. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen.

Rauchsatz (Märklin 7226) nachrüstbar. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP je 277 mm.



*Als der Merkur blau war...*

*Merkur, der römische Gott des Handels, der Bildung und des Reisens, war der Namensgeber für einen der neuen Fernschnellzüge, die die Deutsche Bundesbahn 1953 einführte. Die blauen F-Züge verbanden die Zentren der Bundesrepublik Deutschland in der beginnenden Wirtschaftswunder-Zeit. Der F2/F3 „Merkur“ lief zwischen*

*Hamburg-Altona und Frankfurt am Main bzw. Stuttgart. Die Sitzwagen der Reichsbahn-Gruppe 35 waren gediegen eingerichtet und wurden nach Bedarf als 1. Klasse oder als 2. Klasse ausgewiesen. Die Speisewagen der gleichen Bauart gehörten zur Zeit der F-Züge der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft*

*DSG. Diese Paradezüge zogen damals selbstverständlich die Stars der Schnellzug-Dampflokotiven wie die Baureihe 05.*



**HIGHLIGHTS**

- Attraktives Paar aus zwei Epochen.
- Hochleistungsantrieb in den Lokomotiven.
- Digital nachrüstbar.

Einmalige Serie.

Für das Wechselstrom-System bietet Märklin das Lok-Set unter der Art.-Nr. 37955 an.

€ 329,00 \*



**HIGHLIGHTS**

- Luxuszug der frühen Epoche III.
- Maßstäbliche Modelle in hoher Detaillierung.
- Serienmäßige Innenbeleuchtung.



**23420 Set mit 3 F-Zug-Wagen „Merkur“.**

**Vorbild:** Fernschnellzug (F-Zug) „Merkur“ der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Sitzwagen AB4üe-36/52, einsetzbar für die 1. oder 2. Klasse und 1 Speisewagen WR4ü(e)-35. Epoche IIIa.

**Modell:** Drehgestelle nach Bauart Görlitz III leicht an den Sitzwagen, Görlitz III schwer am Speisewagen.

Eingebaute Innenbeleuchtung. Zwischen den Wagen ausgefahrne Faltenbälge, an den Enden eingezogene Faltenbälge. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik und Kurzkupplungen. Angesetzte Griffstangen. Gesamtlänge über Puffer 772 mm.

€ 199,00 \*

Der F-Zug „Merkur“ passt genau in die Epoche der Baureihe 05, die als Trix Profi-Club-Modell T22130 erscheint.



# Rheingold.

Von Schürzen und Bügelfalten...

Mit der Neubau-Schnellzuglokomotive E 10 war die DB gerüstet für die zügige Bedienung des eigenen Schnellzug-Netzes nach der Ablösung der Dampflokomotiven. Für den Schnellverkehr auf dem internationalen TEE-Netz waren jedoch höhere Geschwindigkeiten gefordert als bisher üblich. Krauss-Maffei, Henschel und Siemens entwickelten 1962 eine Hochleistungslokomotive, die ein längeres Getriebe, neue Drehgestelle und eine moderne Aerodynamik erhielt. Die stirnseitige „Bügefalte“, die verkleideten Puffer, die Schürzen unter den Pufferbohlen und das seitliche Lüfterband optimierten die Form für 160 km/h - und sahen gut aus. Kurzfristig wurde daher dieses gelungene Design auch für die 150 noch anstehenden Serienloks übernommen, die dann als Baureihe E 10.3 geführt wurden. Die 31 Hochleistungslokomotiven haben sich vor den Paradezügen der DB bewährt: „Rheingold“, „Rheinfeil“, „Rheinblitz“, „Helvetia“ und andere. Elektrik und Mechanik der E 10.12 waren die technischen Voraussetzungen für die nächste Generation der Schnellfahrloks: die E 03.



© La vie du rail

## HIGHLIGHTS

- Die Rheingold-Lokomotive.
- Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Systemerkennung.
- TEE-Sound: Lokpiff und Bahnhofsansage.



### 22031 Elektrolokomotive zum „Rheingold“.

**Vorbild:** Baureihe E 10.12 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schnellfahrlokomotive mit aerodynamischer Front, Hochleistungs-Drehgestellen und Frontschürze. Lieferzustand ab 1962. Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit wartungsfreien Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bahnhofsdurchsage und Lokpiff mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. Lüp 189 mm.

Einmalige Serie zum Jubiläum „50 Jahre TEE“.

Die Rheingold-Wagen zur Schnellfahrlok E 10.12 sind die Modelle 23410, 23411, 23412 und 23413.

Für Mittelleiter-Betrieb fertigt Märklin die Rheingold-Lokomotive als Modell 39121.



€ 259,00 \*





# Rheingold.

€ 42,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstrom-  
radsatz.



## 23410 Schnellzugwagen zum „Rheingold“.

**Vorbild:** Abteilwagen Av4üm-62 der Deutschen Bundesbahn (DB). 9 Abteile 1. Klasse. Sonderbauart für den F-Zug-Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden. Farbgebung für den „Rheingold“ von 1962.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehge-

stelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23410, 23411, 23412 und 23413 bilden zusammen mit der Lokomotive 22031 den Status-TEE „Rheingold“ der 60er Jahre.

Bei Märklin gibt es die Modelle 43850, 43860, 43870 und 43880 für Wechselstrom-Betrieb mit weiteren Betriebsnummern.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

€ 42,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstrom-  
radsatz.



## 23411 Großraumwagen zum „Rheingold“.

**Vorbild:** Großraumwagen Ap4üm-62 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1. Klasse mit drei Sitzreihen. Sonderbauart für den F-Zug-Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden. Farbgebung für den „Rheingold“ von 1962.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehge-

stelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

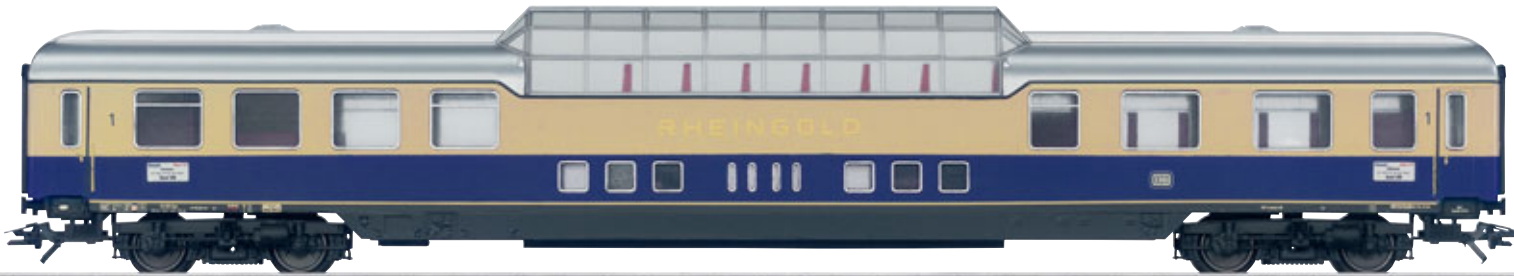
Die Modelle 23410, 23411, 23412 und 23413 bilden zusammen mit der Lokomotive 22031 den Status-TEE „Rheingold“ der 60er Jahre.

Bei Märklin gibt es die Modelle 43850, 43860, 43870 und 43880 für Wechselstrom-Betrieb mit weiteren Betriebsnummern.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

€ 47,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstrom-  
radsatz.



**23412 Schnellzugwagen zum „Rheingold“.**

**Vorbild:** Aussichtswagen AD4üm-62 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 kleine Abteile 1. Klasse, ein großes erhöhtes Panorama-Abteil, darunter Diensträume. Sonderbauart für den F-Zug-Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden, Glaskuppel mit 8 seitlichen Fenstern. Farbgebung für den „Rheingold“ von 1962.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23410, 23411, 23412 und 23413 bilden zusammen mit der Lokomotive 22031 den Status-TEE „Rheingold“ der 60er Jahre.

Bei Märklin gibt es die Modelle 43850, 43860, 43870 und 43880 für Wechselstrom-Betrieb mit weiteren Betriebsnummern.

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

€ 47,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstrom-  
Radsatz.



**23413 Schnellzugwagen zum „Rheingold“.**

**Vorbild:** Speisewagen WR4üm-62 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Speiseräume, Küche, Spülraum, Büffet und Personalabteil. Sonderbauart für den F-Zug-Verkehr mit Service-Bereich über zwei Etagen, Ausführung mit steilen Dachenden und erhöhtem Dach über der Küche („Buckel-Speisewagen“). Farbgebung für den „Rheingold“ von 1962.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23410, 23411, 23412 und 23413 bilden zusammen mit der Lokomotive 22031 den Status-TEE „Rheingold“ der 60er Jahre.

Bei Märklin gibt es die Modelle 43850, 43860, 43870 und 43880 für Wechselstrom-Betrieb mit weiteren Betriebsnummern.

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



# Langenschwalbacher.

1889 erhielt der mondäne Kurort Langenschwalbach – heute Bad Schwalbach – einen Bahnanschluss. Die Strecke führte nach Wiesbaden und wies Steigungen von rund 33 % sowie Bogenradien von minimal 200 m auf. Eigens für den Kurverkehr ließen die preußischen Staatsbahnen einen neuartigen Reisezugwagen bauen. Obwohl damals Nahverkehrswagen fast immer über zwei oder drei starre Achsen verfügten, erhielten die Langenschwalbacher Wagen zweiachsige Drehgestelle mit anfangs kurzem Radstand von 1650 mm und kleinem Raddurchmesser von 740 mm.



€ 39,95 \*



## 23377 Personenwagen.

**Vorbild:** Drehgestellwagen Langenschwalbacher Bauart der Deutschen Bundesbahn (DB). Typ LAB4i, 1. und 2. Klasse. Früherer BC4i Pr14, 3. Bauserie. Epoche III.

**Modell:** Ausführung mit einer offenen Endbühne und einem geschlossenen Übergang. Dach und Oberlicht in

Umbauausführung. Typspezifische Drehgestelle. Griffstangen, Übergangsblech und Batteriekasten angesetzt. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 165 mm.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.

Den Wagentyp (mit anderer Betriebsnummer) gibt es bei Märklin als Wechselstrom-Modell 43040.

## HIGHLIGHTS

- Aufbau mit feiner Darstellung der Nietenreihen.

Schon bald zeigte sich aber, dass ein Achsstand von 2000 mm und der übliche Raddurchmesser von 960 mm keine Einbußen im Fahrkomfort brachten. Der Wagenkasten wies erste Elemente eines Leichtbaus auf. So zogen die Entwickler das äußere Verkleidungsblech zur Tragkonstruktion heran. Als Querträger des Wagenkastens dienten Hohlprofile.

Die Konstruktion bewährte sich so gut, dass sie 35 Jahre lang praktisch unverändert nachgebaut wurde.



€ 39,95 \*



## 23378 Personenwagen.

**Vorbild:** Drehgestellwagen Langenschwalbacher Bauart der Deutschen Bundesbahn (DB). Typ LB4itr, 2. Klasse mit Traglastenabteil. Früherer C4itr Pr14, 3. Bauserie. Epoche III.

**Modell:** Ausführung mit zwei offenen Endplattformen. Dach und Oberlicht in Umbauausführung. Typspezifische Drehgestelle. Griffstangen, Übergangsbleche und Batteriekasten angesetzt. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 149 mm.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.

Den Wagentyp (mit anderer Betriebsnummer) gibt es bei Märklin als Wechselstrom-Modell 43060.

## HIGHLIGHTS

- Aufbau mit feiner Darstellung der Nietenreihen.

1892 standen die ersten Langenschwalbacher Wagen auf den Gleisen. Zunächst gab es nur die 1. bis 3. Klasse. Ab 1907 stellten die Staatsbahnen auch Wagen 4. Klasse dieser Bauart in Dienst. Hinzu kamen kombinierte Post- und Gepäckwagen. Da die Wagen beim Publikum sehr beliebt waren, fuhren sie bald auch außerhalb ihres Stammrevieres. In den fünfziger Jahren musterte die Bundesbahn die Fahrzeuge aus. Zahlreiche Wagen fanden im Bauzugdienst neue Aufgaben.



€ 39,95 \*



**23379 Gepäckwagen.**

**Vorbild:** Drehstellwagen Langenschwalbacher Bauart der Deutschen Bundesbahn (DB). Typ LPw4i, Gepäckraum mit Postabteil. Früherer PwPost4i Pr14, 3. Bauserie. Epoche III.

**Modell:** Ausführung mit geschlossenen Übergängen. Typspezifische Drehgestelle. Aufstiege, Griffstangen und Übergangsbleche angesetzt. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 140 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

**Den Wagentyp (mit anderer Betriebsnummer) gibt es bei Märklin als Wechselstrom-Modell 43080.**





# 50 Jahre E 50.

Das Neubau-E-Lok-Programm der Deutschen Bundesbahn Anfang der 1950er Jahre sah mit der E 50 auch eine schwere Güterzuglokomotive vor, die als Ersatz für die E 94 gedacht war. Die E 50 war in erster Linie für den schweren Güterzugverkehr auf steigungsreichen Strecken konzipiert, weshalb sie Beförderungsleistungen erbringen sollte, die größer waren als alle bislang in Deutschland gebauten E-Loks. Eingebettet in das Gesamtprogramm der Entwicklung der neuen Einheits-E-Lok-Baureihen wurde die Federführung bei der E 50 an das Firmenkonsortium Krupp/AEG übergeben. Die Nenn-

leistung bei 80 km/h beträgt 4.500 kW, die Dauerleistung bei 70 km/h 4.218 kW. Zukunftsweisend wurde die E 50 bereits für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt, was aber im Güterverkehr noch lange Zeit wegen der hierfür nicht geeigneten älteren Güterwagen nicht ausgenutzt werden konnte. Die hohen Leistungsanforderungen konnten nur durch eine gegenüber den anderen Einheits-E-Loks entsprechend großzügige Dimensionierung der wesentlichen Bauteile erreicht werden. Insbesondere der Transformator und die Lüfter beanspruchen bei der E 50 mehr Raum. Damit die

Achslast von 21 t nicht überschritten wurde, mussten dreiaxlige Drehgestelle (Achsfolge Co'Co') eingebaut werden. Die langen Drehgestelle bedingen eine größere Länge des Brückenrahmens, wodurch die E 50 rund 3 Meter länger als die E 10/E 40 ist. Die Inbetriebnahme der ersten Loks erfolgte ab April 1957; die letzte E 50 wurde im Juli 1973 dem Betrieb übergeben. Insgesamt wurden 194 Loks gebaut. Wie bei den anderen Einheits-E-Loks gab es auch bei der E 50, ab 1.1.1968 als Baureihe 150 bezeichnet, zahlreiche bauliche Änderungen und Verbesserungen. Die nach außen hin auffälligsten

betreffen den Entfall der Regenrinne, der stirnseitigen Handstange mit Umlaufrost sowie die Ausrüstung mit Lüftergittern der Bauart „Klatte“. Der technische Fortschritt machte ab dem Jahrtausendwechsel mit der Inbetriebnahme der E-Loks der Baureihen 152 und 185 auch vor der E 50/150 nicht Halt. Im Jahre 2003 wurde die letzten 150 ausgemustert. Lediglich zwei Exemplare sind als Museumslokomotiven der Nachwelt erhalten geblieben.



€ 279,00 \*

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Metall-Modell.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus.
- Digital-Decoder DCC-/Sx mit automatischer Systemerkennung.
- Licht- und Geräuschfunktionen.



### 22150 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. Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. Hochleistungsmotor C-Sinus in kompakter

Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. E-Lok-Lüftergeräusch und Signalhorn sowie Anfah- und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Führerstände und Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 224 mm.

Für das Mittelleiter-System gibt es die Lokomotive von Märklin als Art.-Nr. 39500.





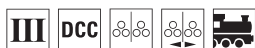
# Ferngesteuert entkuppeln und rangieren mit der Telexkupplung.

## HIGHLIGHTS

- Digital-Decoder für DCC und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung.
- Metall-Ausführung.
- Neu für Trix H0: Ferngesteuert entkuppeln mit Telex.
- Feinfühlig rangieren mit Direktsteuerung.
- Doppel-A-Licht schaltbar.



€ 199,00 \*



### 22133 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Rangierlokomotive Baureihe V 60 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulischer Antrieb mit Blindwelle. Ursprungsausführung um 1960.

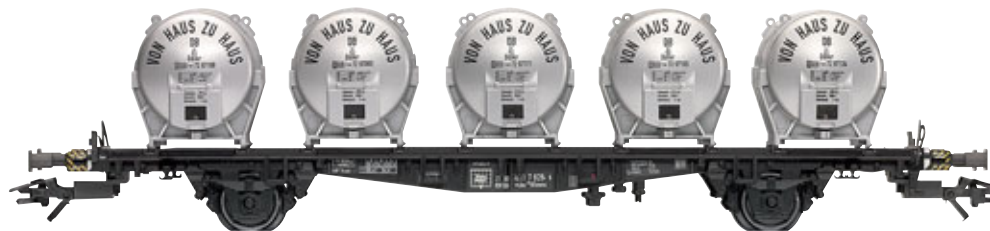
**Modell:** Fahrgestell und Aufbauteile aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Trix Systems und konventionellen Betrieb mit automatischer Systemerkennung.

5-poliger Hochleistungsmotor. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rangierlicht (Doppel-A), Telex-Kupplung vorn und hinten sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Bühnengeländer aus Metall.  
LüP 120 mm.

Für **Mittelleiter-Betrieb** finden Sie das Modell der V 60 unter der Art.-Nr. 37655 im Programm von Märklin.

## Von Haus zu Haus.

Die handlichen Behälter, die im kombinierten „Haus-zu-Haus“-Verkehr von der Straße auf die Schiene und umgekehrt verladen werden, heißen im Bahn-Jargon „Mittelcontainer“. Bekannt ist auch die Abkürzung „pa-Behälter“, weniger bekannt die Herkunft dieser Abkürzung. „Porteur aménagé“ heißt in der UIC-Fachsprache Französisch etwa „Transport-Einrichtung“ und bezeichnet den Standard für Ladefläche und Behälter. Im gleichen Größenraster gibt es unterschiedliche Bauformen der Mittelcontainer, die an die Eigenschaften der Transportgüter - meist Flüssigkeiten oder Feinschüttgüter - angepasst sind.



€ 39,95 \*



### 24328 Behälter-Tragwagen.

**Vorbild:** Universal-Tragwagen Lgjs 598 der Deutschen Bundesbahn (DB) für Mittel- und Großcontainer. Lebensmittel-Behälter „Von Haus zu Haus“ mit standardisierten Halterungen. Ursprungsausführung der Epoche III.

**Modell:** Durchbrochene Ladefläche mit Darstellung der verschiedenen Behälter-Führungen. Hochleistungs-Pufferbohle mit angesetzten Metall-Griffstangen. 5 einzeln abnehmbare Bierbehälter mit verschiedenen Betriebsnummern. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik.  
LüP 170 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

# Der „Lange Heinrich“.

TRIX

*Eingebettet in die nordwestdeutsche Ebene ist das wasser- und moorreiche Emsland zu Beginn der siebziger Jahre bis zum Ende des Dampfbetriebs bei der DB im Oktober 1977 zum Mekka für Eisenbahnfreunde aus aller Welt geworden. Die letzten Dampf Giganten der Deutschen Bundesbahn fuhren mit Reisezügen bis Norddeich Mole und schwere Güterzüge waren zwischen Emden und den großen Industriezentren an Rhein und Ruhr unterwegs.*

*Star auf der Emslandstrecke war der „Lange Heinrich“ ein 4.000-t-Erzzug, der zwischen Emden Rangierbahnhof und Rheine stets mit zwei der letzten großen Güterzuglokomotiven der Baureihen 042, 043 und 044 bespannt war. Die im Emdener Außenhafen mit dem importierten Rohstoff beladenen Großraum-Selbstentladewagen*

*waren von Dampf- und Dieselloks in den Rangierbahnhof geschleppt und dort zu langen Ganzzügen mit 2.000 und 4.000 t zusammengestellt worden.*

*Für die 2.000-t-Züge reichte die Kraftentfaltung einer der leistungsstarken Lokomotiven gerade noch aus, um die Last über die leicht ansteigende Ausfahrt auf die danach meist ebene 140 km lange Strecke nach Rheine zu bringen. Die doppelt so schweren Züge des „Langen Heinrich“ verlangten jedoch immer den Einsatz von zwei Maschinen, die sich nach furiosem Start und oft mit schleudernden Rädern auf den Weg machten.*

*Bespannt waren die Züge zum überwiegenden Teil mit den ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 043 aus den Betriebswerken Emden und Rheine. Oft kamen auch die*

*Kombinationen von Lokomotiven der Reihen 042 und 043 zum Einsatz, gelegentlich auch zwei 042er und selten halfen auch noch letzte kohlegefeuerte 044er zusammen mit den beiden andern Baureihen aus, die bei einem Umbau eine Ölhauptfeuerung erhalten und 1967 ihren Einzug im Bw Rheine gehalten hatten.*

*Entlang der Strecke gab es viele Standorte, um eindrucksvolle Zugaufnahmen zu machen. Sehr beliebt bei kundigen Fotografen war eine Brücke bei Aschendorf, südlich von Papenburg. In einem nach rechts verlaufenden Gleisbogen ließen sich die Züge fast in ihrer ganzen Länge ablichten.*

*Noch idealer und wohl der beste Platz im Emsland war jedoch südlich von Lathen. Die in einen Einschnitt*

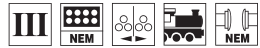
*zwischen zwei Sanddünen eingebettete nach links abbiegende Strecke bot ein freies Schussfeld auf einen kompletten 4.000-t-Zug bei besten Lichtverhältnissen. Voraussetzung war allerdings gutes Wetter, genaue Kenntnis des Fahrplans und die Präsenz am frühen Morgen bei noch tiefstehender Sonne. Lange bevor der Zug in den Einschnitt einfuhr, kündigten eine ferne Rauchsäule und die unüberhörbaren Auspuffschläge sein Kommen an. Das Warten wurde dann mit dem unvergesslichen Anblick der gesamten Garnitur von der Lokspitze bis zum Ende der aus fünfzig Fahrzeugen bestehenden Wagenschlange belohnt.*

*(nach Aufzeichnungen von Horst J. Obermayer).*





# Der „Lange Heinrich“.



## 22043 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 44 mit Ölf Feuerung der Deutschen Bundesbahn (DB). Gebaut ab 1937 als Reichsbahn-Einheitslokomotive, Modernisierung ab 1950, Umbau der Feuerung ab 1955. Betriebszustand vor dem Übergang von Epoche III zu Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell und Kessel aus Metall-Druckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 5-poliger Hochleistungsmotor

im Stehkessel. 5 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Kurvgängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 7226 nachrüstbar. Farblich gealterter Betriebszustand. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender. LüP 260/263 mm.

Einmalige Serie.

12 Erzwagen zum „Langen Heinrich“ gibt es im Set 24202. Die Vorspann-Lok zum Zug ist das Modell 22044.

Für Mittelleiter-Betrieb gibt es einen kompletten Zug von Märklin als Modell 26536, dazu auch die zweite Lokomotive 37883.

€ 299,00 \*

Die bärenstarken Loks der Baureihe 44 bildeten 20 Jahre lang das Rückgrat der Güterverkehrs-Traktion für die Deutsche Bundesbahn. Ab 1955 wurden 32 Loks auf Ölf Feuerung umgebaut. Die Vorteile in Wartung und Betrieb waren damals noch relativ günstig zu haben: Heizöl kostete nur etwa 1/10 des heutigen Preises. 18 ölgefeuerte Lokomotiven blieben bis zum absoluten Ende der westdeutschen Dampflokomotivezeit in Betrieb. Sie waren in Rheine stationiert und zogen unermüdlich den Erzzug „Langer Heinrich“.

## HIGHLIGHTS

- Fahrgestell und Aufbau der Lok in Metallbauweise.
- Farbliche Darstellung von Betriebsspuren.





**22044 Dampflokomotive mit Schlepptender.**

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 44 mit Kohlefeuerung der Deutschen Bundesbahn (DB). Gebaut ab 1937 als Reichsbahn-Einheitslokomotive, modernisiert ab 1950: geschweißter Tender und Witte-Windleitbleche. Betriebszustand vor dem Übergang von Epoche III zu Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell und Kessel aus Metall-Druckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM mit Brückenstecker für

konventionellen Betrieb. 5-poliger Hochleistungsmotor im Stehkessel. 5 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Kurvgängiges Gelenkfahrwerk. Spitzensignal konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 7226 nachrüstbar. Farblich gealterter Betriebszustand. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender. LÜP 260/263 mm.

Einmalige Serie.

12 Erzwagen zum „Langen Heinrich“ gibt es im Set 24202. Die Vorspann-Lok zum Zug ist das Modell 22043.

Für Mittelleiter-Betrieb gibt es einen kompletten Zug von Märklin als Modell 26536, dazu auch die zweite Lokomotive 37883.

€ 299,00 \*

Die letzten 10 Jahre ihrer Dienstzeit verbrachten die Dampfloks der Baureihe 44 im Bahnbetriebswerk Rheine, wo sie für den „Langen Heinrich“ fit gehalten wurden. Dieser überschwere Erzzug brachte den Rohstoff als Massengut vom Hafen Emden ins Ruhrgebiet und ins Saarland. Der Zug mit 50 Wagen und 4.000 t Gewicht war von einer Lok allein nicht zu bewältigen. Die 44er mit Kohlefeuerung (später 044) oder mit Ölfeuerung (später 043) wurden immer paarweise im Vorspannbetrieb eingesetzt. Selten gab es Unterstützung von einer ölgefeuerten Baureihe 41 (später 042) oder einer Diesellok V 200.1 (später 221).

**HIGHLIGHTS**

- Fahrgestell und Aufbau der Lok in Metallbauweise.
- Farbliche Darstellung von Betriebsspuren.





# Der „Lange Heinrich“.



## HIGHLIGHTS

- Auswahl: 12 verschieden beschriftete Wagen im Display.
- Ganzzug: komplettes Set als „Langer Heinrich“.



**24202 Set mit 12 Güterwagen im Display der „Lange Heinrich“.**

**Vorbild:** Großraum-Schüttgut-Wagen Bauart Fads-50/00tz der Deutschen Bundesbahn (DB). Einsatz in Ganzzügen zum Erztransport zwischen Emden und Rheine. Späte Epoche III.

**Modell:** Sattel, Rahmen und Endbühnen aus Metall. Unterschiedliche Beschriftungen und Betriebsnummern. Ladungseinsätze beschichtet mit echtem Eisenerz in maßstäblicher Körnung. Farbliche Darstellung der Wagenverschmutzung. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer jeweils 133 mm, zusammen gekuppelt 1755 mm.

Jeder Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet:  
24202-01 bis 24202-12.

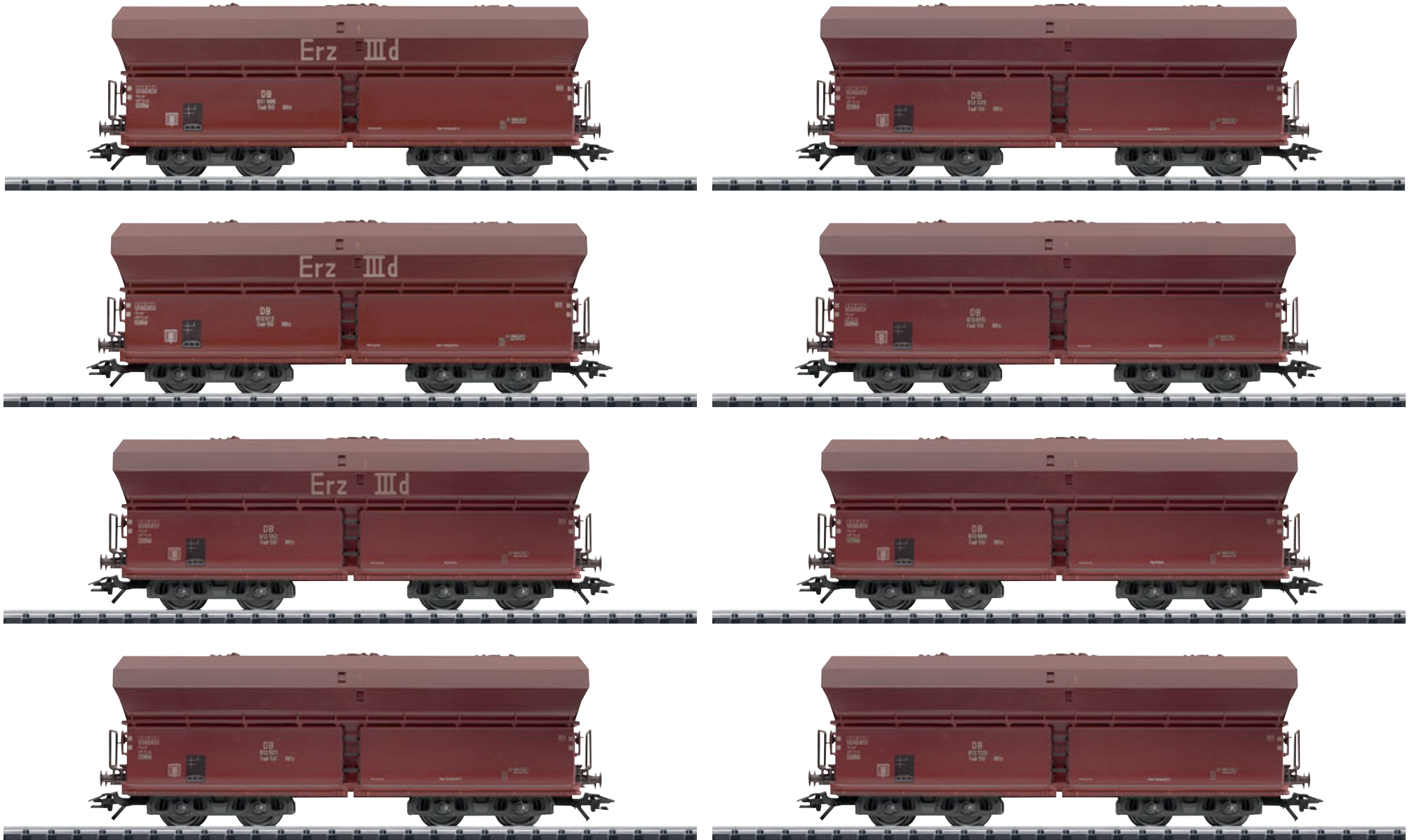
**Einmalige Serie. Lieferbar solange Vorrat reicht.**

**Jeder beladene Wagen aus dem Display ist einzeln erhältlich.**

**€ 24,95 \* Preis je Wagen**

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz. 4 x im Wagen, 48 x im Set.**

**Die passenden Lokomotiven für den „Langer Heinrich“ im Modell sind die BR 44 Kohle Art.-Nr. 22044 und die BR 44 ÖI Art.-Nr. 22043.**





# Im Osten was Neues.

## HIGHLIGHTS

- Klassisches Fahrzeug der Epoche III.



### 24325 Güterzug-Gepäckwagen.

**Vorbild:** Begleitwagen Pwgs 41 der Deutschen Reichsbahn (DDR). Ausführung mit glattem Dach und Ofenheizung.

**Modell:** Epoche III, Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 119 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

€ 23,95 \*



### 24327 Kühlwagen „Seefische“.

**Vorbild:** Bauart Tnfhs der Deutschen Reichsbahn (DDR). Isolierter Wagen mit Eiskühlung. Einsatz zwischen den Ostseehäfen und dem Binnenland für Frisch- und Kühlfisch. Epoche III.

**Modell:** Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 139 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

€ 25,95 \*



## HIGHLIGHTS

- Schwere Metall-Ausführung.
- Aufbau geändert nach frühem Vorbild: Lüfter, Führerstände, Türen, Stirnlampen.
- Universeller Decoder.
- Signalhorn als Digital-Funktion.



### 22342 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schwere Mehrzwecklokomotive Serie 1200 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Ursprungsausführung in blauer Serienlackierung. Epoche III.

**Einsatz:** Reisezüge und schwere Güterzüge.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Motor. 2 Achsen

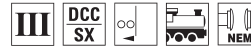
angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal und Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Signalhorn-Geräusch sowie Anfahr- und Bremsverzögerung digital schaltbar. Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 208 mm.

€ 319,00 \*

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 37121.



€ 209,00 \*



#### 22347 Tenderlokomotive.

**Vorbild:** Reihe 98 304 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Umbau- und Betriebszustand der Epoche III.

**Modell:** Innenkessel aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix. Trix Systems und konventionellen Betrieb mit automatischer Systemerkennung. Geregelter Miniaturmotor mit Schwungmasse.

2 Achsen angetrieben. Vorne 2, hinten 1 Spitzenlicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Handläufe und Griffstangen. Filigrane Nachbildung der Kesselarmaturen und weiterer Details. LüP 80 mm.

Einmalige Serie.

## HIGHLIGHTS

- Spezifische ÖBB-Details.
- Miniaturmotor mit Schwungmasse.
- DCC-/Sx-Decoder mit Systemerkennung.







€ 32,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Detaillierte Behälter mit verschiedenen Betriebsnummern.



### 24512 Milchtransportwagen.

**Vorbild:** Spezial-Behältertragwagen, eingestellt bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Privatwagen der Stainacher Molkerei, Steiermark. Tankbehälter in der standardisierten Ausführung der österreichischen Milcherzeuger.

**Modell:** Unterboden mit Sprengwerk. Angesetzte Bremserbühne. 5 abnehmbare Behälter mit verschiedenen Betriebsnummern. Länge über Puffer 121 mm.

Einmalige Serie.

70 01 50 (Märklin) Wechselstrom-Radsatz 70 01 50.

Ein anderes Modell des gleichen Wagentyps gibt es bei Märklin: Art.Nr. 46211.



## HIGHLIGHTS

- Gehäuse weitgehend aus Metall.
- Form nach ÖBB-Vorbild: Fenster und Inneneinrichtung.
- DCC-/Sx-Decoder mit Sound-Funktionen.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- Spitzen- und Schlusslichter und Innenbeleuchtung mit wartungsfreien LED.



### 22799 Schienenbus mit Steuerwagen.

**Vorbild:** Motorwagen Reihe 5081 und Steuerwagen Reihe 6581 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Ursprungsausführung der 60er Jahre.

**Modell:** Mit Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb, automatische Systemerkennung. Geregelter Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform. 2 Achsen angetrieben. Spitzen- und Schlusslichter sowie Innenbeleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb und digital schaltbar.

Diesel-Motorgeräusch, Signalhorn und weitere Betriebsgeräusche mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Zwischen den Fahrzeug-Einheiten Strom führende Kupplungen in NEM-Aufnahme mit Kulissenführung. Führerstände und Fahrgasträume mit Inneneinrichtung. Gesamtlänge über Puffer 322 mm.

€ 369,00 \*

Einmalige Serie.

Der ÖBB-Schienenbus in Wechselstromausführung wird von Märklin als Art.-Nr. 39981 angeboten.

GG-1: Brunswick Green und Tuscan Red.

Mit der Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken in den Dreißiger Jahren führte die Pennsylvania Railroad nicht nur eine neue Traktionsart ein, sondern auch eine neue Dimension der Leistung von Lokomotiven. Der Prototyp zur GG-1 leistete mit 6 Zwillingsmotoren über 4.600 PS (3.400 kW) und kurzzeitig fast 8.000 PS (6.000 kW). Mit 208 t auf einem gelenkig geführten Fahrgestell mit der Achsfolge 2' C 2' sollte die Maschine für schwere Güterzüge bis

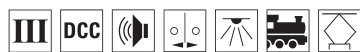
6.000 t und für schnelle Reisezüge bis 145 km/h geeignet sein. Entsprechend einfache Anpassungen am Getriebe waren in der Konstruktion vorgesehen. Aus dem Prototyp entwickelte der französische Designer Raymond Loewy eine unverwechselbare und nie mehr erreichte Form einer Lokomotive, die einem „Krokodil“ ähnelt, das aus der Zukunft kommt. Die zeitlose Form geht einher mit der unverwüchtlichen Technik der Maschinen, die

zum Teil noch zur Jahrtausendwende vor Güterzügen in Betrieb waren. Die meisten GG-1 waren in sehr dunklem Braunschweiger Grün lackiert. Sie waren für universellen Einsatz vorgesehen, das Getriebe konnte bei Bedarf kurzfristig auf Güter- oder Personenverkehr umgebaut werden. Einige Maschinen sollten exklusiv vor den Luxuszügen der Pennsylvania Railroad fahren. Sie behielten durchweg ihre schnelle Übersetzung und

wurden in Toskana-Rot, dem gediegenen Rotbraun für die ganze Flotte der früheren „Pennsy“-Schnellzugwagen, lackiert. Die für das Design der GG-1 typischen goldfarbenen Zierlinien behielten beide Versionen bis zur Vereinigung von Penn Cantral und zur Aufteilung in Amtrak (Reisezüge) und Conrail (Güterverkehr) in den Siebziger Jahren.



€ 499,00 \*



### 22812 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schwere Mehrzwecklokomotive Type GG-1 der Pennsylvania Railroad (PRR). „Loewy“ Design in „Tuscan Red“, Ausführung der 50er Jahre, Epoche III.  
**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder nach DCC-Standard mit Geräuschgenerator. Hochleistungsmotor mit Glockenanker zentral eingebaut. 4 Achsen in beiden Treibgestellen angetrieben. 4 Haftreifen. Kurvengängiges Fahrwerk mit 2 Treiben und 2 Laufgestellen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal konventionell in Betrieb,

digital schaltbar. Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung 1 und 2, Anfahr- und Bremsverzögerung sowie mehrere Betriebsgeräusche mit Trix Systems oder DCC schaltbar. Leistungsfähiger Lautsprecher. Große Dachstromabnehmer amerikanischer Bauart. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Radsätze nach amerikanischer Norm RP 25. Kupplungen kompatibel zum Kadee-System. Lük 280 mm.

Dieses Modell in Wechselstromausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 37492.

**Ausführung der Räder nach amerikanischer Norm RP 25. Kupplungen kompatibel zum Kadee-System. Einsatz im Gleisbogen ab Radius 360 mm möglich. Wir empfehlen Radien ab 450 mm. Zum Betrieb unter einer Oberleitung, die im Zick-Zack oder im Bogen verspannt ist, kann ein breiteres Schleifstück für die Dachstromabnehmer erforderlich sein.**

Ein Paar ist unter der Märklin Einzelteil-Nr. 23 18 01 erhältlich.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Glockenanker-Motor und Antrieb über Kardanwellen.
- DCC-Decoder mit vielen Funktionen.
- Realistische Sounds mit Trix Systems.
- Feine RP 25-Räder und amerikanische Kupplungen.

TRIX H0

RP 25

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche III







# 50 Jahre Trans Europ Express.

Deutschland war in den 1950er Jahren von einer boomenden Wirtschaft geprägt. Der Lebensstandard wuchs und politisch hatte sich das Land mit seinen europäischen Nachbarn ausgesöhnt. Man konnte sich wieder Fernreisen leisten und war im Ausland willkommen.

Kein Wunder also, wenn die DB bemüht war, attraktive Auslandsverbindungen anzubieten. Sie setzte ab dem Sommerfahrplan 1954 vier Schnelltriebzüge ein, die den Auftakt zum späteren „TEE-Netz“ bildeten: Helvetica (Hamburg – Zürich), Paris-Ruhr (Dortmund – Paris), Saphir (Dortmund – Ostende), Rhein-Main (Frankfurt/M. – Amsterdam). Die Idee zu einem internationalen, grenzüberschreitenden Netz von Schnellverbindungen mit Dieseltriebzügen stammte von F.Q. den Hollander, damals Chef der Niederländischen Eisenbahnen. Er hatte seine Vorstellungen im Dezember 1953 auf einer Sitzung des UIC (Internationaler Eisenbahnverband) publik gemacht.

In der Folge kam es zur Ausarbeitung einheitlicher Maßstäbe hinsichtlich Technik, Komfort und Service, denen die Trans-Europ-Express-Züge (kurz: TEE) genügen mussten: 100 bis 120 Sitzplätze in Großraum- bzw. Abteilwagen, bequeme Polsterung, Klimaanlage, beste Laufeigenschaften der Wagen, optimale Geräuschdämmung, 140 km/h Höchstgeschwindigkeit, Speisewagen. Da es nie zur Gründung einer eigenen TEE-Gesellschaft kam, blieb die Beschaffung eines einheitlichen Fahrzeugparks für alle beteiligten Staatsbahnen aus.

Die DB beschaffte den eleganten VT 11.5. Ein gleichwertiges Pendant erhielten die Schweiz und Niederlande mit den DE/RAM-Dieseltriebzügen. Als Elektrovariante mit Viersystemausrüstung kam der schweizerische RAe hinzu, der als TEE „Gottardo“ in der Relation Zürich

– Milano verkehrte. Die belgischen und französischen Staatsbahnen besorgten andere Fahrzeuge. In Frankreich fuhren zunächst Triebzüge, dann lokbespannte Züge, wie der „Etoile du Nord“ Paris – Brüssel, gezogen wurde er von einer sechssachsigen Viersystemlok der SNCF-Reihe CC40100. Das belgische Gegenstück der 22 m langen Maschine mit der prägnanten Knickschnauze hieß Serie 18. Beide Loks wechselten sich bei der Beförderung des „Etoile du Nord“ ab, dessen Wagen der französischen Bauart PBA Inox entsprachen; sie waren aus rostfreiem Edelstahl gefertigt und besaßen gesickte Seitenwände.

Auch in Deutschland fuhren neben den Dieseltriebzügen lokbespannte Züge als TEE. So wurde beispielsweise 1965 der Fernexpress „Rheinpfeil“ (Dortmund – München) zum TEE aufgewertet. Anfang der 1970er Jahre fuhr er mit neuen, für Tempo 160 gebauten Wagen und einer 112 an der Spitze.

Mit dem Sommerfahrplan des Jahres 1957 wurde das TEE-Netz eingeführt. Die Schnellverbindungen zwischen den westeuropäischen Großstädten kamen sehr gut an.

Das Markenzeichen TEE bleibt bis in unsere Tage der Begriff für komfortables und schnelles Reisen mit der Bahn.







# TEE 58/59 „Gottardo“ Zürich HB – Milano C.



## 22135 TEE Elektro-Triebzug „Gottardo“.

**Vorbild:** Viersystem-Triebzug Serie RAe TEE II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS).

5 Einheiten eingerichtet als Großräume 1. Klasse. Zentral angeordneter Motorwagen mit Küche, 2 Steuerwagen und als Zwischenwagen ein Sitzwagen und ein Speisewagen mit Bar. Einsatz im internationalen TEE-Verkehr. Lieferzustand Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbauten vorwiegend aus Metalldruckguss. Motorwagen mittig im 5-teiligen Zug angeordnet. Digital-Decoder mit Geräuschgenerator für DCC, Selectrix und Trix Systems, auch konventionell einsetzbar. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung, Schlusslichter und serienmäßige Innenbeleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Beleuchtungen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bahnofsansage und Lokpfeif sowie Anfah- und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Vier verschiedene Dachstromabnehmer in versetzter

Anordnung, detaillierte Dachausrüstung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstände und Fahrgasträume mit Inneneinrichtung. Kurzgekuppelte mechanische und elektrische Spezialverbindung zwischen den Wageneinheiten. An den Enden Darstellung mit der Scharfenberg-Kuppelung (ohne Funktion). Gleisbogen befahrbar ab Mindestradius 358 mm. Länge des Zuges ca. 1340 mm.

**Einmalige Serie zu den Jubiläen „50 Jahre Trans Europ Express“ und „125 Jahre Gotthard-Strecke“.**

€ 699,00 \*

**Für Mittleiter-Betrieb bietet Märklin den TEE „Gottardo“ als Modell 39540 an.**

**Das Modell entstand mit freundlicher Unterstützung von SBB Historic.**

## HIGHLIGHTS

- **Komplette Neuentwicklung des Schweizer TEE II.**
- **Metallausführung. Kurvengängiger Zug in großzügigem Längenmaßstab.**
- **DCC-/Sx-Decoder mit Bahnofs-Sound und Pfeif.**



TRIX HO

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche III





# TEE 75/30 „Edelweiss“ Amsterdam – Zürich HB.

1957 stellten die Schweizerischen Bundesbahnen und die Niederländischen Staatsbahnen baugleiche TEE Dieseltriebzüge für das neu geschaffene TEE Netz in Dienst. Neben den VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn

waren diese insgesamt 5 Garnituren die Stars auf Europas Schienen, was Komfort und Prestige betraf. Die vierteiligen Züge bestanden aus einem Triebkopf mit einer Leistung von 2000 PS, einem Abteilwagen, einem

Speisewagen und einem Steuerwagen mit Großraumabteil. Gefertigt wurden die Triebköpfe bei Werkspoor in den Niederlanden und die Wagen bei SIG in der Schweiz. Deshalb erinnert die Kopfform von Trieb- und

Steuerwagen an holländische Konstruktionen und die Zwischenwagen weisen Merkmale schweizerischer Reisezugwagen auf. Mit 97,16 m Gesamtlänge bot die Garnitur 114 Reisenden in der ersten Klasse und 32 im



## 22131 TEE-Dieseltriebzug.

**Vorbild:** Schnelltriebzug Reihe RAm TEE I 501 und 502 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Deselektischer Triebkopf, Abteilwagen, Speisewagen und Großraumwagen mit Führerstand. Baugleich mit dem niederländischen TEE-Zug Reihe DE 1001 bis 1003. Baujahr 1957, Ursprungsausführung der Epoche III. Einsatz Trans Europ Express Schweiz, Deutschland, Benelux.

**Modell:** Fahrgestell des Triebkopfes aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Sys-

tems, auch konventionell einsetzbar. Geräuschgenerator mit leistungsfähigem Lautsprecher. 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse zentral im Triebkopf eingebaut. Beide Drehgestelle über Kardan angetrieben. Spitzensignal mit warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Innenbeleuchtung 66719 nachrüstbar. Dieselmotorgeräusch, Signalhorn und Bahnansagen auf Schweizerdeutsch und auf Niederländisch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Durchgehende elektrische Verbindung und Spezial-Kurzkupplungen mit Kulissenführung zwischen den

Fahrzeugen. Führerstand im Triebkopf mit Lokführer-Figur. Angesetzte Metall-Griffstangen. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung. Gesamtlänge des Zuges 1130 mm.

€ 349,00 \*

**Die niederländische Version des Modells mit Digital-Schnittstelle ohne Sound finden Sie unter der Art.-Nr. 22132.**



## 22132 TEE-Dieseltriebzug.

**Vorbild:** Schnelltriebzug Reihe DE 1001 bis 1003 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Deselektischer Triebkopf, Abteilwagen, Speisewagen und Großraumwagen mit Führerstand. Baugleich mit dem schweizerischen TEE-I Reihe RAm 501 und 502. Baujahr 1957, Ursprungsausführung der Epoche III. Einsatz als Trans Europ Express in der Schweiz, in Deutschland und in den Benelux-Ländern.

**Modell:** Fahrgestell des Triebkopfes aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse zentral im Triebkopf eingebaut. Beide Drehgestelle über Kardan angetrieben. Spitzensignal mit warmweißen Leuchtdioden, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Innenbeleuchtung 66719 nachrüstbar. Durchgehende elektrische Verbindung und Spezial-Kurzkupplungen mit Kulissenführung

zwischen den Fahrzeugen. Führerstand im Triebkopf mit Lokführer-Figur. Angesetzte Metall-Griffstangen. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung. Gesamtlänge des Zuges 1130 mm.

€ 299,00 \*

**Die schweizerische Version des Modells mit DCC-/Sx-Decoder und TEE-Sound finden Sie unter der Art.-Nr. 22131.**

## HIGHLIGHTS

- Vorbild: schweizerische Version.
- Ganzer Zug in voller maßstäblicher Länge.
- Detaillierte Ausführung.
- DCC-/Sx-Decoder mit TEE-Sound: Diesel-Zug und Bahnhofshalle.

## HIGHLIGHTS

- Vorbild: niederländische Version.
- Ganzer Zug in voller maßstäblicher Länge.
- Detaillierte Ausführung.



*Speisewagen Platz. Mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden die eleganten Züge auf der Relation Amsterdam - Zürich (TEE „Edelweiss“) und Amsterdam – Paris (TEE „Etoile du Nord“) eingesetzt, später*

*auch zwischen Brüssel und Paris (TEE „Oiseau Bleu“). Später kamen die Züge auch als TEE Verbindung Paris – Zürich zum Einsatz. Später folgte schließlich der Einsatz als TEE „Bavaria“ zwischen Zürich und*

*München. 1976 wurden die 4 Garnituren nach Kanada verkauft und verkehrten bei der Ontario Northland als ‚Northlander‘ auf der Strecke Timmins-Toronto. Die Triebköpfe wurden nach einiger Zeit durch US Diesel-*

*loks des Typs FP7 ersetzt und verschrottet. 5 Wagen befinden sich mittlerweile wieder in Europa und warten auf eine Wiederaufarbeitung als RAm TEE I.*





# TEE 26/27 „Rheinpfel“ Dortmund – München.



## HIGHLIGHTS

- Die Rheinpfel-Lokomotive.
- Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Systemerkennung.
- TEE-Sound: Lokpiff und Bahnofsansage.



### 22032 TEE-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 112 der Deutschen Bundesbahn (DB). Schnellfahrlokomotive mit aerodynamischer Front, Hochleistungs-Drehgestellen und Frontschürze. Betriebszustand um 1971, Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit wartungsfreien Leuchtdioden kon-

ventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bahnofsansage und Lokpiff mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung. Angesetzte Dachlaufstege. LüP 189 mm.

€ 259,00 \*

Einmalige Serie zum Jubiläum „50 Jahre TEE“.

Die Rheinpfel-Wagen zur Schnellfahrlok Baureihe 112 sind die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425.

Für Mittelleiter-Betrieb fertigt Märklin den Rheinpfel als ganzen Modell-Zug: Art.-Nr. 26540.



€ 42,95 \*



**23421 TEE Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Abteilwagen Avümh 111 der Deutschen Bundesbahn (DB). 9 Abteile 1. Klasse. Sonderbauart für den TEE Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden. Einsatzbeispiel: „Rheinpfil“ von 1971.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und

angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

Die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425 bilden zusammen mit der Lokomotive 22032 einen der renommierten TEE-Züge der 70er Jahre - wie den „Rheinpfil“.

Für Wechselstrom-Anlagen gibt es den TEE „Rheinpfil“ bei Märklin als kompletten Modell-Zug 26540.

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



€ 42,95 \*



**23422 TEE Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Großraumwagen Apümh 121 der Deutschen Bundesbahn (DB). 1. Klasse mit 3 Sitzreihen. Sonderbauart für den TEE Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden. Einsatzbeispiel: „Rheinpfil“ von 1971.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und

angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

Die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425 bilden zusammen mit der Lokomotive 22032 einen der renommierten TEE-Züge der 70er Jahre - wie den „Rheinpfil“.

Für Wechselstrom-Anlagen gibt es den TEE „Rheinpfil“ bei Märklin als kompletten Modell-Zug 26540.

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

# TEE 26/27 „Rheinfeil“ München – Dortmund.

€ 47,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstromrad-  
satz.



## 23423 TEE Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Aussichtswagen ADümh 101 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 kleine Abteile 1. Klasse, ein großes erhöhtes Panorama-Abteil, darunter Diensträume. Sonderbauart für den TEE Verkehr, Ausführung mit abgerundeten Dachenden, Glaskuppel mit 8 seitlichen Fenstern. Einsatzbeispiel: „Rheinfeil“ von 1971.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425 bilden zusammen mit der Lokomotive 22032 einen der renommierten TEE-Züge der 70er Jahre - wie den „Rheinfeil“.

Für Wechselstrom-Anlagen gibt es den TEE „Rheinfeil“ bei Märklin als kompletten Modell-Zug 26540.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

€ 47,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstromrad-  
satz.



## 23424 TEE Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Speisewagen WRümh 131 der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Speiseräume, Küche, Spülraum, Büffet und Personalabteil. Sonderbauart für den TEE Verkehr mit Service-Bereich über zwei Etagen, Ausführung mit Oberlicht und erhöhtem Dach über der Küche („Buckel-Speisewagen“). Einsatzbeispiel: „Rheinfeil“ von 1971.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle mit Klotzbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425 bilden zusammen mit der Lokomotive 22032 einen der renommierten TEE-Züge der 70er Jahre - wie den „Rheinfeil“.

Für Wechselstrom-Anlagen gibt es den TEE „Rheinfeil“ bei Märklin als kompletten Modell-Zug 26540.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



€ 52,95 \*



70 01 50 (Märklin)  
Wechselstromrad-  
satz.



**23425 TEE Schnellzugwagen mit Schlusslicht.**

**Vorbild:** Abteilwagen Avümh 111 der Deutschen Bundesbahn (DB). 9 Abteile 1. Klasse. Sonderbauart für den TEE Verkehr, Ausführung mit steilen Dachenden. Einsatzbeispiel: „Rheinpfeil“ von 1971.

**Modell:** Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden mit Schürzen. Drehgestelle

mit Scheibenbremsen und Magnetschienenbremse, ohne Generator. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Eingebaute Zugschlussbeleuchtung. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

Die Modelle 23421, 23422, 23423, 23424 und 23425 bilden zusammen mit der Lokomotive 22032 einen der renommierten TEE-Züge der 70er Jahre - wie den „Rheinpfeil“.

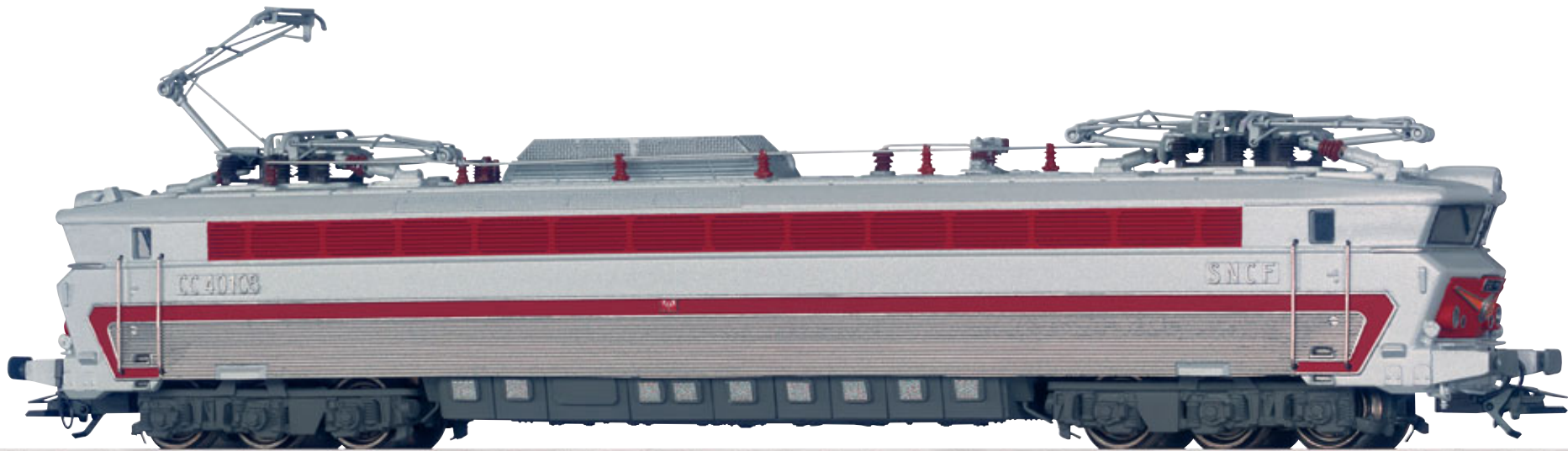
Für Wechselstrom-Anlagen gibt es den TEE „Rheinpfeil“ bei Märklin als kompletten Modell-Zug 26540.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung nachrüstbar.
- Beleuchtete Schlusslichter.



# TEE 82/85 „L'Étoile du Nord“ Paris Nord – Amsterdam CS.



## 22576 TEE-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Serie CC 40100 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Viersystem-Lokomotive für ganz Frankreich, Benelux und Deutschland. Zweite Bauserie, Betriebszustand um 1972.

**Einsatz:** im internationalen TEE-Verkehr.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb in 21-poliger Schnittstelle. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut.

4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden konven-

tionell in Betrieb, digital schaltbar. Schlusslichter, E-Lok-Fahrgeräusch und Lokpfeif mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Angesezte Trittstufen. Detaillierte Dachrüstung, unterschiedliche Dachstromabnehmer. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Ansteckbare Zurüstteile zur Pufferbohle. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. LüP 253 mm.

€ 299,00 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“.

Den richtigen TEE-Zug für die Lokomotive 22576 im Modell bilden die Wagen-Sets 23408 und 23409, zu verlängern mit dem Wagen 23428.

Für den Gegenzug gibt es die TEE-Lok aus Belgien als Modell 22577. Für das Wechselstrom-System wird das Modell-Programm zum TEE PBA von Märklin angeboten.

## HIGHLIGHTS

- Komplette Neukonstruktion.
- Form nach Vorbild SNCF: Dachrüstung u.a.
- Druckguss-Metallausführung.
- C-Sinus Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform.
- Mit DCC-/Sx-Decoder und Geräuschfunktion.





**22577 TEE-Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Serie 18 der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Viersystem-Lokomotive für Benelux, Frankreich und Deutschland. Betriebszustand bei Ablieferung 1973. Einsatz im internationalen TEE-Verkehr.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb in 21-poliger Schnittstelle. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden konventionell in

Betrieb, digital schaltbar. Schlusslichter, E-Lok-Fahrgeräusch und Lokpfeif mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Angesetzte Trittstufen. Detaillierte Dachausrüstung, unterschiedliche Dachstromabnehmer. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Ansteckbare Zurüstteile zur Pufferbohle. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. LüP 253 mm.

€ 299,00 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“.

Den richtigen TEE-Zug für die Lokomotive 22577 im Modell bilden die Wagen-Sets 23408 und 23409, zu verlängern mit dem Wagen 23428. Für den Gegenzug gibt es die TEE-Lok aus Frankreich als Modell 22576. Für das Wechselstrom-System wird das Modell-Programm zum TEE PBA von Märklin angeboten.

**HIGHLIGHTS**

- Komplette Neukonstruktion.
- Form nach Vorbild SNCB: Dachausrüstung u.a.
- Druckguss-Metallausführung.
- C-Sinus Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform.
- Mit DCC-/Sx-Decoder und Geräuschfunktion.





# TEE 82/85 „L'Étoile du Nord“ Paris Nord – Amsterdam CS.



## 23408 Set mit 4 TEE Schnellzugwagen.

**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 in den Zügen „Oiseau Bleu“, „Etoile du Nord“, „Brabant“, „Ile de France“ u.a.

**Modell:** Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Typspezifisch

gestalteter Unterboden. Drehgestelle nach Bauart Y24. Speziallackierung zur Darstellung der INOX-Oberfläche. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Zugschlussbeleuchtung vorbildgerecht an jeweils einem Wagenende möglich. Gesamtlänge über Puffer 1130 mm.

€ 199,00 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.



TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche IV



## HIGHLIGHTS

- Volle maßstäbliche Länge.
- Präzise Detaillierung.
- Perfektes INOX-Finish.
- Mehrfarbige Inneneinrichtungen.
- Komplette Wagenserie verfügbar.

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 23408 wird ergänzt mit Bar- und Abteilwagen im Set 23409 und mit dem Abteilwagen 23428. Die zugehörigen Lokomotiven sind die Modelle 22576 (Frankreich) und 22577 (Belgien).

Für das Wechselstrom-System wird das Modellprogramm zum TEE PBA von Märklin angeboten.



# TEE 82/85 „L'Étoile du Nord“ Paris Nord – Amsterdam CS.



## 23409 Set mit 3 TEE Schnellzugwagen.

**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 in den Zügen „Oiseau Bleu“, „Étoile du Nord“, „Brabant“, „Île de France“ u.a.

**Modell:** Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle nach Bauart Y24. Speziallackierung zur Darstellung der INOX-Oberfläche.

Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719. Zugschlussbeleuchtung vorbildgerecht an jeweils einem Wagenende möglich. Gesamtlänge über Puffer 880 mm.

€ 149,00 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromratsatz.

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 23409 ergänzt die Großraum- und Speisewagen im Set 23408, ebenso der Abteilwagen 23428. Die zugehörigen Lokomotiven sind die Modelle 22576 (Frankreich) und 22577 (Belgien).

Für das Wechselstrom-System wird das Modellprogramm zum TEE PBA von Märklin angeboten.

## HIGHLIGHTS

- Volle maßstäbliche Länge.
- Präzise Detaillierung.
- Perfektes INOX-Finish.
- Mehrfarbige Inneneinrichtungen.
- Komplette Wagenserie verfügbar.



**23428 TEE Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** INOX-Wagen (aus rostfreiem Stahl) für den Trans Europ Express zwischen Paris, Brüssel und Amsterdam (TEE PBA). Abteilwagen A8uj der Französischen Staatsbahnen (SNCF). 8 Abteile 1. Klasse. Baujahr ab 1964. Einsatz in den Zügen „Oiseau Bleu“, „Etoile du Nord“, „Brabant“, „Ile de France“ u.a.

**Modell:** Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle nach Bauart Y24. Speziallackierung zur Darstellung der INOX-Oberfläche. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719.

Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407 vorbildgerecht an jeweils einem Wagenende möglich.  
LüP 293 mm.

€ 49,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“.

70 01 50 (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.

Der Abteilwagen 23428 ergänzt die Großraum- und Speisewagen im Set 23408 und die Abteil- und Barwagen im Set 23409. Die zugehörigen Lokomotiven sind die Modelle 22576 (Frankreich) und 22577 (Belgien).

Für das Wechselstrom-System wird das Modell-Programm zum TEE PBA von Märklin angeboten.

**HIGHLIGHTS**

- Volle maßstäbliche Länge.
- Präzise Detaillierung.
- Perfektes INOX-Finish.
- Mehrfarbige Inneneinrichtungen.
- Komplette Wagenserie verfügbar.

# Nebenbahnromantik auf oberfränkisch.

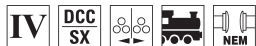


Bamberger V 80.

Die 10 Diesellokomotiven der Reihe V 80 wurden zu Beginn der Epoche IV im Bahnbetriebswerk Bamberg zusammengezogen. Sie waren bis 1976 im Großraum zwischen Frankfurt, Köln und Nürnberg vor Nahverkehrszügen in der Fläche eingesetzt. Die Züge bestanden aus Umbauwagen und älterem Material, die aktuellen Silberlinge waren den Pendler-Linien der Großstädte vorbehalten.

## HIGHLIGHTS

- Lokomotive vorwiegend aus Metall.
- Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Gleichstrom-Betrieb.



### 21336 Nahverkehrszug „Bamberger“: Diesellok mit 3 Personenwagen.

**Vorbild:** Diesellokomotive Baureihe 280 der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauwagen 1. und 2. Klasse AByg 503, Umbauwagen 2. Klasse Byg 515 und Gepäckwagen Di-30 „Donnerbüchse“.

**Modell:** Lokomotive in Metallausführung mit vielen integrierten Einzelheiten. Betriebsgerechter Gesamtaufbau. DCC-/Selectrix-Decoder und Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Sitzwagen mit angesetzten Griffstangen. Gepäckwagen mit 4 Schiebetüren. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik.  
Gesamtlänge des Zuges 760 mm.

€ 199,00 \*

Einmalige Serie.

Die **Mittelleiter-Ausführung** des „Bamberger“ Zuges finden Sie bei Märklin unter der Art.-Nr. 26541.







# Die Drehstrom-Pionierin.

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

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

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

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



## HIGHLIGHTS

- Schwere Metall-Ausführung.



### 22764 Elektrolokomotive.

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

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 5-poliger Hochleistungs-

motor. 2 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal und Schlusslicht konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Führerstände mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 221 mm.

### Einmalige Serie.

€ 199,00 \*

Bereits mit dem neuen Typenplan der Deutschen Bundesbahn von 1955 war das Schicksal der Dampflokomotiven in Westdeutschland besiegelt. Die Elektrifizierung des Netzes hatte langfristige Priorität, im Verkehr mit nicht oder noch nicht elektrischen Strecken waren grundsätzlich Dieselloks vorgesehen. Die großen Dampfloks wie BR 01 oder BR 44 sollte die bereits vorhandene V 200 ersetzen, die mittleren Dampfloks wie die BR 38, BR 55, BR 78 und auch BR 50 sollte eine projektierte V 160 ersetzen.

Im Gegensatz zur zweimotorigen V 200, einer leistungsfähigen aber aufwendigen Konstruktion, sollte die V 160 wirtschaftlicher mit einem Motor ausgeführt werden. Schon während der Entwicklungs- und Entscheidungs-

zeit standen neue Motoren mit 1900 PS zur Verfügung, die sich in 10 Prototypen von 1960 als geeignet zeigten. Die Serie im bekannten V 160-Design, das eigentlich von der nie in Serie beschafften V 320 stammt, erschien 1964. Der Ersatz für die Dampflokomotiven war definiert: Die V 160 liefen 120 km/h und hatten Dampfheizung. Damit waren sie zwar dem Güterverkehr und den „alten“ Personenzügen gewachsen, nicht aber den neuen elektrisch beheizten Reisezügen und den im Elektrobetrieb üblichen Geschwindigkeiten.

Die V 160 musste also schneller werden und brauchte eine elektrische Heizung. Dafür wurden gleich mehrere Konzepte entwickelt, allen gemeinsam war die Verlängerung der Loks von 16,00 m auf 16,40 m.

Die V 162 bekam einen zusätzlichen Motor mit 500 PS, der einen Heizgenerator antreibt, aber auch mit dem verstärkten Getriebe gekuppelt werden kann. Der Fahrmotor mit 1.900 PS wurde beibehalten. Diese relativ aufwendige Lösung wurde nach 3 Prototypen nur in 12 Serienloks gebaut.

Nicht weniger aufwendig, aber spektakulär war die Konstruktion der V 169, einem der Stars auf der Münchner Verkehrsausstellung von 1965. Der Heizgenerator wurde von einem stärkeren Fahrmotor mit 2.150 PS mit angetrieben, die dafür benötigte Leistung sollte eine Gasturbine mit rund 900 PS ausgleichen. Sie diente zusätzlich als „Booster“ im Teil- und Voll-Lastbereich. 5 Jahre nach dem Prototyp wurden weitere 8 verbes-

serte Loks gebaut. Sie waren bis 1978 die stärksten, schnellsten und teuersten DB-Dieselloks: 3.700 PS und 160 km/h.

Die dritte Alternative war die BR 164: Der Heizgenerator wird direkt vom Fahrmotor angetrieben, und dieser ist mit 2.500 PS entsprechend stärker ausgelegt. Ein verstärktes Getriebe und eine hydrodynamische Bremse bieten Zuverlässigkeit und Sicherheit bei 140 km/h. Eine rationelle Konstruktion mit den modernsten 1968 verfügbaren Komponenten.

Fortsetzung auf Seite 54.



## 22218 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ursprüngliche Lackierung der frühen Epoche IV.

**Einsatz:** für Personen- und Güterzüge.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell

einsetzbar. Hochleistungsmotor C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Licht am Lokende 1 und 2, Diesellok-Fahrgeräusch, Lokpfeif und Bremsgeräusch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle Kupplungsaufnahmen nach NEM. LÜP 189 mm.

€ 249,00 \*

Das Modell ist lieferbar als Art.-Nr. 22218 mit Sound und 22219 ohne Sound, mit verschiedenen Betriebsnummern.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Metall-Modell.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus.
- Digital-Decoder DCC-/Sx mit automatischer Systemerkennung.
- Sound der Diesellok in Fahrt.
- Spitzensignal an den Enden wahlweise schaltbar.

Für das Mittelleiter-System gibt es die Lokomotiven von Märklin als Art.-Nr. 39180 und 39181.



# Familien-Saga.

Fortsetzung von Seite 53.

Die V 168 (anfangs V 160.3) schließlich war als „nachrüstbare“ V 160 konzipiert: Sie erhielt zunächst die normalen Motoren mit 1.900 PS sowie die modernen Getriebe und Bremsen. Serienmäßig war eine Dampfheizung eingebaut, der Einbauraum war jedoch ausreichend für einen Heizgenerator mit Antrieb dimensioniert.

Ab 1968 kamen für alle DB-Loks die neuen Baureihen-Nummern, das prägnante „V“ der „Verbrennungskraftlokomotiven“ ging verloren (\*\*).

Rechtzeitig zum Anbruch der Epoche IV hat die DB die Entscheidung über die Großserien-Dieselloks der

Zukunft getroffen. Während die BR 215 das Beschaffungsprogramm der BR 216 fortsetzte, wurde schließlich die BR 218 als neue Standard-Lokomotive in Auftrag gegeben.

Ab 1971 wurde die Hauptserie einer Lokomotive geliefert, die öfter gebaut wurde als alle anderen Familienmitglieder zusammen. Der technische Fortschritt gegenüber der ersten V 160 ist unverkennbar. Die Leistung von 1.840 kW erreicht die Werte der BR 220/221, die nicht mehr weiter beschafft wurden. Mit der Geschwindigkeit von 140 km/h und der E-Heizung wird die Mehrzweck-Lokomotive zur echten Universallok. Der Verbrauch liegt

in der Größenordnung der Ur-V 160: rund 300 l Diesel auf 100 km. Für den Lokführer bieten Schallschutz und Elektronik den Bedienungskomfort einer E-Lok.

Über 35 Jahre ist die 218 die wichtigste Diesellok der DB und der DB AG, die sich an allen Einsatzbereichen - vom schweren Güterzug bis zum TEE - bewährt hat. Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit sind auch im internationalen Vergleich vorbildlich. Mehr als 60 % der Loks sind heute noch im Dienst der DB AG. Eine vergleichbare Nachfolger-Baureihe ist längst nicht definiert.

(**)					
Baureihe alt	Baureihe neu	Baujahr	kW	Heizung	Anzahl
V 160	216	1960	1400	Dampf	10
V 160	216	1964	1400	Dampf	214
V 162	217	1965	1400 + 370	Elektro	3
V 162	217	1968	1400 + 370	Elektro	12
V 164	218	1968	1840	Elektro	12
---	218	1971	1840	Elektro	399
V 160.3	215	1968	1400	Dampf	10
V 168	215	1968	1400	Dampf	140
V 169	219	1965	1580 + 660	Elektro	1
---	210	1970	1840 + 880	Elektro	8
<b>Zusammen</b>					<b>809</b>



## 22219 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ursprüngliche Lackierung der frühen Epoche IV.

**Einsatz:** für Personen- und Güterzüge.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell

einsetzbar. Hochleistungsmotor C-Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Licht am Lokende 1 und 2 sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 189 mm.

€ 199,00 \*

Das Modell ist lieferbar als Art.-Nr. 22218 mit Sound und 22219 ohne Sound, mit verschiedenen Betriebsnummern.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Metall-Modell.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus.
- Digital-Decoder DCC-/Sx mit automatischer Systemerkennung.

Für das Mittelleiter-System gibt es die Lokomotiven von Märklin als Art.-Nr. 39180 und 39181.

# Die Farbe der siebziger – ozeanblau/beige.

TRIX



## 23415 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Abteilwagen Aüm 203 der Deutschen Bundesbahn (DB). 10 Abteile 1. Klasse. Bauart UIC-x.

**Modell:** Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen und angesetztem Generator. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung

66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407.  
Befahrbarer Mindestradius 356 mm.  
Länge über Puffer 282 mm.

€ 42,95 \*

70 01 50 (Märklin) Wechselstromratsatz.

Der typische DB-Schnellzug der Epoche IV besteht aus den Wagen 24315, 24316, 24317, 24318 und 24319.

Im Märklin Programm finden Sie die UIC-x-Wagen mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43911, 43921, 43931, 43941 und 43951.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



# Die Farbe der siebziger – ozeanblau/beige.



€ 42,95 \*



## 23416 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Abteilwagen Bm 234 der Deutschen Bundesbahn (DB). 12 Abteile 2. Klasse. Bauart UIC-x.

**Modell:** Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen und angesetztem Generator. Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

Der typische DB-Schnellzug der Epoche IV besteht aus den Wagen 24315, 24316, 24317, 24318 und 24319.

Im Märklin Programm finden Sie die UIC-x-Wagen mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43911, 43921, 43931, 43941 und 43951.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



€ 42,95 \*



## 23417 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Abteilwagen ABm 225 der Deutschen Bundesbahn (DB). 5 Abteile 1. Klasse, 6 Abteile 2. Klasse. Bauart UIC-x.

**Modell:** Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen und angesetztem Generator. Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

Der typische DB-Schnellzug der Epoche IV besteht aus den Wagen 24315, 24316, 24317, 24318 und 24319.

Im Märklin Programm finden Sie die UIC-x-Wagen mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43911, 43921, 43931, 43941 und 43951.

## HIGHLIGHTS

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.





€ 47,95 \*



**23418 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Halbspeisewagen BRbumh 282 der Deutschen Bundesbahn (DB). 5 Abteile 2. Klasse grün, Küche und Speiseraum rot. Bauart UIC-x.

**Modell:** Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen und angesetztem Generator. Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

**Der typische DB-Schnellzug der Epoche IV besteht aus den Wagen 24315, 24316, 24317, 24318 und 24319.**

**Im Märklin Programm finden Sie die UIC-x-Wagen mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43911, 43921, 43931, 43941 und 43951.**

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.



€ 47,95 \*



**23419 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Halbgepäckwagen BDms 273 der Deutschen Bundesbahn (DB). 6 Abteile 2. Klasse, Dienstabteil und Gepäckraum. Bauart UIC-x.

**Modell:** Epoche IV. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen und angesetztem Generator. Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73407. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Länge über Puffer 282 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

**Der typische DB-Schnellzug der Epoche IV besteht aus den Wagen 24315, 24316, 24317, 24318 und 24319.**

**Im Märklin Programm finden Sie die UIC-x-Wagen unter den Artikelnummern 43911, 43921, 43931, 43941 und 43951.**

**HIGHLIGHTS**

- Großzügiger Längenmaßstab: 28,2 cm LüP.
- Detaillierte Fahrwerkspartie.
- Innenbeleuchtung und Schlusslichter nachrüstbar.

# Europäische Standardgüterwagen.



€ 33,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



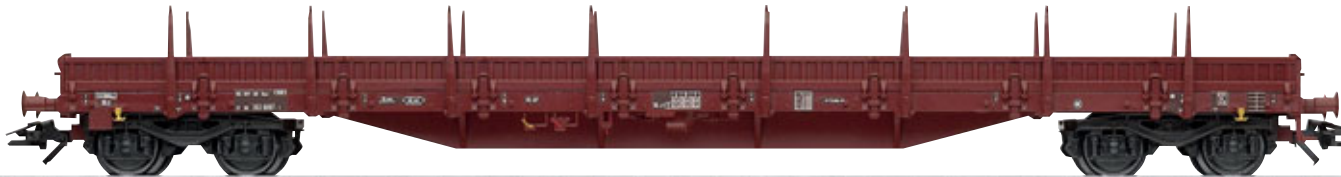
### 24342 Flachwagen mit Rungen.

**Vorbild:** Bauart Rs 683 der Deutschen Bundesbahn (DB). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Drehungen und runden Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit integrierten Lade-

schwellen, 8 Rungen und eingesetzten Stirnborden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Minden-Siegen. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.

Den gleichen Wagentyp mit unterschiedlicher Beschriftung gibt es bei Märklin als Modell 47001.



€ 35,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



### 24344 Flachwagen mit Stahlborden.

**Vorbild:** Bauart Res (3936) der Deutsche Reichsbahn (DDR). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit profilierten Bordwänden, Drehungen und runden Puffern.

**Modell:** 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. LüP 229 mm.

Den gleichen Wagentyp mit unterschiedlicher Beschriftung gibt es bei Märklin als Modell 47003.





# Skandinavien.



Einmalige Serie.

€ 149,00\*



## 22349 Elektrolokomotive.

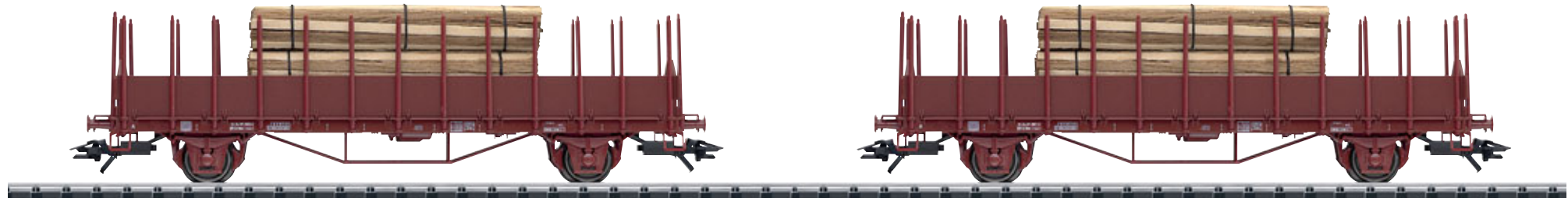
**Vorbild:** Rangierlokomotive Reihe Ub der Schwedischen Staatsbahnen (SJ).

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau vorwiegend aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, konventionell in Betrieb, bei Decoder-Nachrüstung digital schaltbar. Angesetzte Dachausrüstung. Angesetzte Metallgriffstangen. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. LüP 112 mm.

Die Wechselstromausführung dieser Lok im Märklin Programm (36335) hatte eine andere Betriebsnummer.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Maßstäbliche feine Detaillierung.



Einmalige Serie.

€ 74,95\*



## 24514 Set mit 3 Rungenwagen.

**Vorbild:** Flachwagen Oms der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) mit Bordwänden und profilierten Rungen. Langjähriger Universal- und Standardwagen.

**Modell:** Wagenaufbau mit integrierten Bordwänden. Rungen ansteckbar. Wagenboden mit angesetztem Sprengwerk und Trittstufen. Jeder Wagen mit individueller Ladung aus echtem Holz. Verschiedene Betriebsnummern, jeder Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 425 mm.

## 70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.

Den Wagentyp Oms ohne Ladung mit weiteren Betriebsnummern gibt es bei Märklin: Art.-Nr. 47730 (ab Werk ausverkauft).

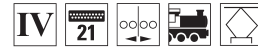
## HIGHLIGHTS

- Die Wagen in diesem Set sind einzeln verpackt und im Fachhandel einzeln erhältlich.

Einmalige Serie.



€ 149,00 \*



**22351 Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Rangierlokomotive Reihe El 10 der Norwegischen Staatsbahnen (NSB).

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau vorwiegend aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreier LED, konventionell in Betrieb, bei Decoder-Nachrüstung digital schaltbar. Angesetzte Dachausrüstung. Angesetzte Metallgriffstangen. Bremschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. LüP 112 mm.

Die Wechselstromausführung dieser Lok im Märklin Programm (36336) hatte eine andere Betriebsnummer.

**HIGHLIGHTS**

- Metallausführung.
- Maßstäbliche feine Detaillierung.





# DAS WERK

Wir schreiben das Jahr 1970 oder 1971. Die Zeit des Wirtschaftswunders ist fast vorbei, die der Pettycoats erst recht. Schlaghosen kommen in Mode und die Tapeten haben große Blumenmuster. Die Blumenkinder fahren nach San Francisco und auch auf Spülmittelflaschen blühen Blumen. Klare Linien im Automobilbau haben die Heckflusen längst abgelöst und nicht nur Generaldirektoren können sich Automobile aus Sindelfingen leisten. Der Wohlstand ist in viele deutsche Haushalte eingezogen, aber von der Ölkrise wissen wir

noch nichts. Bald finden die olympischen Spiele in München statt und die Deutsche Bundesbahn fährt mit popfarbigen Zügen durchs Land. Wer es sich leisten kann fährt mit dem TEE Rheinfeil oder Mercedes.

Damit sind wir beim Thema: Die Autoindustrie ist der Motor der deutschen Wirtschaft. In ganz Deutschland befinden sich die Werke, die die chromblitzenden Träume der Männer produzieren. Aus den Werkhallen rollen die Strich-Achter, die S-Klassen, elegante Coupes, aber

auch Lastwagen, Unimogs und Omnibusse. Aber die Konkurrenz der Eisenbahn kommt ohne die Schiene nicht zurecht. Hier werden Rohmaterialien und Einzelteile angeliefert, dort werden Stanzabfälle zurück zum Stahlwerk gebracht und dem Rohstoffkreislauf wieder zugeführt und da rollen sie aus der Halle direkt auf die Spezialwagen: Chromblitzend und nagelneu: die PKWs und LKWs. In alle Himmelsrichtungen fahren die Züge mit der kostbaren Fracht.





€ 169,00 \*



## HIGHLIGHTS

- Metall-Modell.
- Digital-Decoder mit automatischer Systemerkennung.
- An beiden Enden LED-Beleuchtung.



### 22138 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Bauart Köf II, zugelassen bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Offenes Führerhaus. Gestaltung als Werkslokomotive der Firma Daimler-Benz. Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit

automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit LED. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 74 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.

Die kleine Auto-Lokomotive für Mittelleiter-Betrieb wird von Märklin angeboten unter der Art.-Nr. 36824.

€ 79,95 \*



## HIGHLIGHTS

- Neue Automodelle aus Metall.
- 4 Modelle W116 Limousine (1972...1980).
- 4 Modelle C107 Coupé (1971...1981).



### 24333 Autotransporter „S-Klasse“.

**Vorbild:** Doppereinheit Bauart Laaes 541 der Deutschen Bundesbahn (DB). Zweistöckige Bauart für Personenkraftwagen. Neuwagen-Transport der Mercedes-Benz W116 und C107.

**Modell:** Epoche IV. Oberdecks aus Metall, absenkbar. Beladen mit insgesamt 8 Automodellen aus Metall. Beide Autotypen in verschiedenen exklusiven Lackierungen. Passende Haltekeile liegen bei. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 253 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.

In Wechselstrom-Ausführung kommt ein weiterer S-Klasse-Transporter von Märklin: Art.-Nr. 47126.



€ 79,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neue Automodelle aus Metall.
- 4 Modelle W114/W115 Limousine (1968...1976).
- 4 Modelle C114 Coupé (1969...1977).



**24334 Autotransporter „Strich-8“.**  
**Vorbild:** Doppeleinheit Bauart Laaes 541 der Deutschen Bundesbahn (DB). Zweistöckige Bauart für Personenkraftwagen. Neuwagen-Transport der Mercedes-Benz W114/C114 und W115.  
**Modell:** Epoche IV. Oberdecks aus Metall, absenkbar. Beladen mit insgesamt 8 Automodellen aus Metall.

Beide Autotypen in verschiedenen exklusiven Lackierungen. Passende Haltekeile liegen bei. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 253 mm.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**

In Wechselstrom-Ausführung kommt ein weiterer S-Klasse-Transporter von Märklin: Art.-Nr. 46134.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.



€ 36,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Gabelstapler-Modell von Wiking.



**24335 Reifentransporter-Set „Continental“.**  
**Vorbild:** Schiebewandwagen Hbis 299 der Deutschen Bundesbahn (DB). Eingesetzt zum Transport von neuen PKW-Reifen vom Hersteller ins Autowerk.

**Modell:** Epoche IV. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. LüP 161 mm. Eine Ladung maßstäblicher Autoreifen und ein Gabelstapler-Modell gehören zum Set.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.

**70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.**



€ 27,95 \*



**24336 Schrott-Transporter.**

**Vorbild:** Offener Güterwagen Eaos 106 der Deutschen Bundesbahn (DB). Drehgestelle Bauart Y 25. Eingesetzt zum Transport von Stanzschrott.

**Modell:** Ladungseinsatz als Block mit Metallteilen zur Darstellung des Verschnitts von Autokarosserien. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 157 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.

(Märklin) Wechselstromradsatz 4 x 70 01 50.



€ 21,95 \*



**24337 Schiebewandwagen.**

**Vorbild:** Gedeckter Wagen in Sonderbauart Hbis 299 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1966. Ausführung Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell mit profiliertem Sprengwerk. Angesetzte Metall-Puffer. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LÜP 161 mm.

70 01 50 (Märklin) Wechselstromradsatz.

*Just in Time.*

*Die Schiebewandwagen werden vielfach beim Transport von Zulieferteilen in die Automobilindustrie eingesetzt. Hier, wo im harten Wettbewerb Zeit immer Geld ist, zahlen sich die Vorteile der großen Schiebewände beim schnellen Be- und Entladen aus.*



# DAS WERK

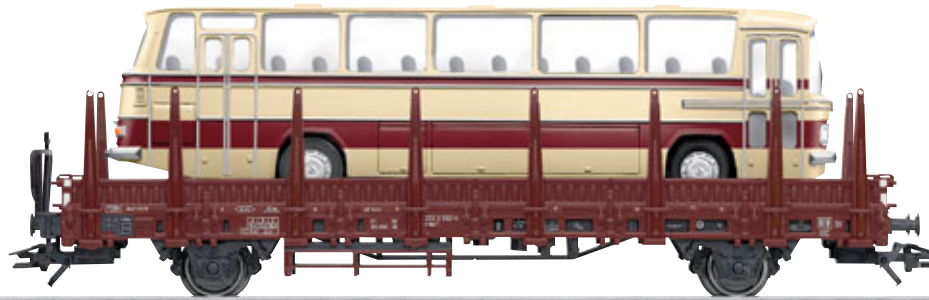


TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche II, III + IV

€ 34,95 \*



**24400 Omnibus-Transporter.**

**Vorbild:** Rungenwagen Bauart Kbs 443 der Deutschen Bundesbahn (DB). Eingesetzt zum Transport fabrikneuer Reisebusse.

**Modell:** Beladen mit Metall-Modell des Mercedes-Benz O 302. Fahrzeughalterung und einsteckbare Rungen liegen bei. Länge über Puffer 157 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.  
(Märklin) Wechselstromratsatz 2 x 70 01 50.

## HIGHLIGHTS

- Neues Omnibus-Modell aus Metall.
- Mercedes-Benz O 302 (1965...1976) in spezieller Farbgebung.

Den gleichen Wagen mit weiterer Betriebsnummer gibt es bei Märklin: Art.-Nr. 46940.

€ 44,95 \*



**24401 Fahrzeug-Transporter mit LKW.**

**Vorbild:** Flachwagen Bauart SSw 07 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Bremserbühne und Rungen. Eingesetzt zum Transport von Lastkraftwagen.

**Modell:** Feine Nachbildung des Unterbodens und der Fachwerk-Drehgestelle. Rungen ansteckbar. Beladen mit 2 Metall-Modellen des Mercedes-Benz LKW L311 mit Ladegestell. Länge über Puffer 196 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.  
(Märklin) Wechselstromratsatz 4 x 70 01 50.

## HIGHLIGHTS

- Neues LKW-Modell aus Metall.
- Mercedes-Benz L311 Kurzhauber (1958...1967) in 2 verschiedenen Lackierungen.

Den gleichen Wagen mit weiterer Betriebsnummer gibt es bei Märklin: Art.-Nr. 46285.



€ 44,95 \*



**24402 Fahrzeug-Transporter mit UNIMOG.**  
**Vorbild:** Flachwagen Bauart Rkmp 656 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Bremserbühne und Rungen. Eingesetzt zum Transport der Mehrzweck-Zugmaschine UNIMOG (Universal Motor-Gerät).

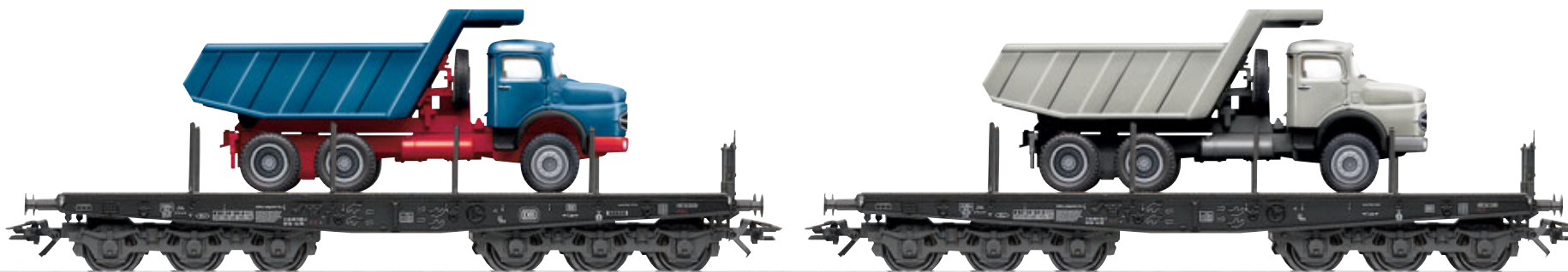
**Modell:** Feine Nachbildung des Unterbodens und der Fachwerk-Drehgestelle. Rungen ansteckbar. Beladen mit 3 Metall-Modellen des Mercedes-Benz UNIMOG U406 mit Ladegestell. Länge über Puffer 196 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.  
 (Märklin) Wechselstromradsatz 4 x 70 01 50.

## HIGHLIGHTS

- Neues UNIMOG-Modell aus Metall.
- Mercedes-Benz UNIMOG U406 (1963...1974) in 3 verschiedenen Lackierungen.

Den gleichen Wagen mit weiterer Betriebsnummer gibt es bei Märklin: Art.-Nr. 46286.



€ 79,95 \*



## HIGHLIGHTS

- Neue LKW-Modelle aus Metall.
- LKW in 2 verschiedenen authentischen Lackierungen.

**24403 Set mit 2 Schwerlastwagen.**  
**Vorbild:** Flachwagen Sammp 705 der Deutschen Bundesbahn (DB). Eingesetzt zum Transport schwerer LKW.  
**Modell:** Verschiedene Betriebsnummern. Beladen mit Metall-Modellen des Mercedes-Benz 2624 als Muldenkipper, Ladeschwellen und einsteckbare Rungen liegen bei. Gesamtlänge über Puffer 305 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Autofabrik“.  
 (Märklin) Wechselstromradsatz 12 x 70 01 50.

Das gleiche Wagen-Set mit weiteren Betriebsnummern gibt es bei Märklin: Art.-Nr. 46692.





# DAS WERK



## 66130 Architektur-Bausatz „Das Werk“: die Verwaltung.

**Vorbild:** Direktions- und Büro-Gebäude eines Industriebetriebs. Gebaut im Stil des frühen 20. Jahrhunderts.

**Modell:** Professionelles Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz.

Die Teile sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Passungen, Durchbrüche, Fenster, Türen, Sockel und Sichtmauerwerk sind exakt positioniert. Spezialkleber liegt bei.

Maße des fertigen Modells 253 x 117 x 136 mm.

€ 119,00 \*

Einmalige Auflage zum Thema „Autofabrik“.

Das Gebäude ist für Innenbeleuchtung mit bis zu 3 handelsüblichen Beleuchtungssockeln geeignet.

Die Architekturmodelle 66130, 66131, 66133 und 66134 bilden ein komplettes Ensemble: „Das Werk“.

Durch mehrfache Anordnung der Fabrikhallen lässt sich der Betrieb beliebig erweitern.



## HIGHLIGHTS

- Modellbau wie beim Architekten: professioneller Selbstbausatz.
- Maßgenaue präzise Laser-Gravur aller Gebäudeteile.
- Montagefertig vorbereitete Bauelemente.



## 66134 Architektur-Bausatz „Das Werk“: das Pförtnerhaus.

**Vorbild:** Portiersloge oder kleiner Mehrzweckraum eines Industriebetriebs. Gebaut im Stil des frühen 20. Jahrhunderts.

**Modell:** Professionelles Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz.

Die Teile sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Passungen, Durchbrüche, Fenster, Tür, Sockel und Sichtmauerwerk sind exakt positioniert. Spezialkleber liegt bei.

Maße des fertigen Modells 85 x 60 x 55 mm.

€ 19,95 \*

Einmalige Auflage zum Thema „Autofabrik“.

Das Gebäude ist für Innenbeleuchtung mit einem handelsüblichen Beleuchtungssockel geeignet.

Die Architekturmodelle 66130, 66131, 66133 und 66134 bilden ein komplettes Ensemble: „Das Werk“.

Durch mehrfache Anordnung der Fabrikhallen lässt sich der Betrieb beliebig erweitern.



## HIGHLIGHTS

- Modellbau wie beim Architekten: professioneller Selbstbausatz.
- Maßgenaue präzise Laser-Gravur aller Gebäudeteile.
- Montagefertig vorbereitete Bauelemente.





**66131 Architektur-Bausatz „Das Werk“: Fabrikhalle I.**  
**Vorbild:** Produktions- und Werkhalle mit Sattel-Mansardendach. Gebaut im Stil des frühen 20. Jahrhunderts.  
**Modell:** Professionelles Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Passungen, Durchbrüche, Fenster, Türen, Sockel und Sichtmauerwerk sind exakt positioniert. Spezialkleber liegt bei. Maße des fertigen Modells 355 x 155 x 99 mm.

€ 99,00 \*

Einmalige Auflage zum Thema „Autofabrik“.

Das Gebäude ist für Innenbeleuchtung mit bis zu 2 handelsüblichen Beleuchtungssockeln geeignet.



Die Architekturmodelle 66130, 66131, 66133 und 66134 bilden ein komplettes Ensemble: „Das Werk“. Durch mehrfache Anordnung der Fabrikhallen lässt sich der Betrieb beliebig erweitern.

## HIGHLIGHTS

- Modellbau wie beim Architekten: professioneller Selbstbausatz.
- Maßgenaue präzise Laser-Gravur aller Gebäudeteile.
- Montagefertig vorbereitete Bauelemente.

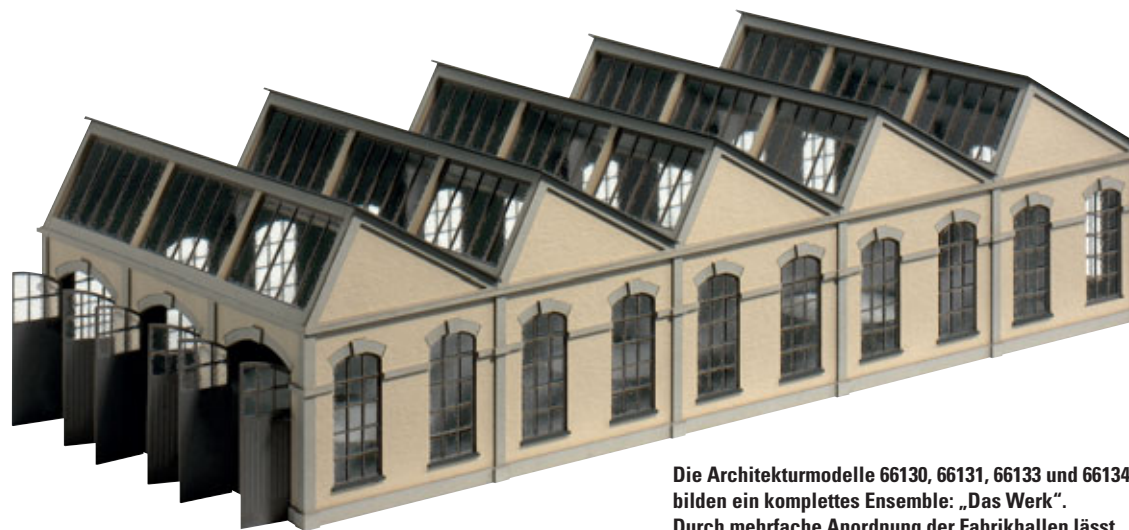


**66133 Architektur-Bausatz „Das Werk“: Fabrikhalle II.**  
**Vorbild:** Produktions- und Werkhalle mit Sheddach, fünf-fach geteilt. Gebaut im Stil des frühen 20. Jahrhunderts.  
**Modell:** Professionelles Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Passungen, Durchbrüche, Fenster, Türen, Sockel und Sichtmauerwerk sind exakt positioniert. Spezialkleber liegt bei. Maße des fertigen Modells 355 x 155 x 95 mm.

€ 109,00 \*

Einmalige Auflage zum Thema „Autofabrik“.

Das Gebäude ist für Innenbeleuchtung mit bis zu 3 handelsüblichen Beleuchtungssockeln geeignet.



Die Architekturmodelle 66130, 66131, 66133 und 66134 bilden ein komplettes Ensemble: „Das Werk“. Durch mehrfache Anordnung der Fabrikhallen lässt sich der Betrieb beliebig erweitern.

## HIGHLIGHTS

- Modellbau wie beim Architekten: professioneller Selbstbausatz.
- Maßgenaue präzise Laser-Gravur aller Gebäudeteile.
- Montagefertig vorbereitete Bauelemente.



# Der ICE für Modellbahneinsteiger.



## 22096 Hochgeschwindigkeitszug ICE 2.

**Vorbild:** InterCity Express Baureihe 402 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Vierteiliger Zug: Triebkopf 402.0, Großraumwagen 1. Klasse 805.3, BordRestaurant 804.0, Steuerwagen 2. Klasse 808.0. Design im Lieferzustand.

**Modell:** Triebkopf mit Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb. Spezialmotor mit Regelung, 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Signalhorn und Bahnhofsdurchsage mit DCC oder mit Trix Systems schaltbar. Dachstromabnehmer mechanisch funktionsfähig.

Zuglänge 1027 mm.

€ 199,00 \*

Den ICE 2 in Wechselstrom-Ausführung gibt es bei Märklin unter der Art.-Nr. 36711.

## HIGHLIGHTS

- Der moderne Start in die digitale Modellbahn.
- Decoder für alle Betriebsarten.
- Sound: Signalhorn und Lautsprecher-Durchsage.



TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche V



# Das Vorbild kann man mieten, das Modell kann man kaufen.



€ 109,00 \*



## 22087 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Typ EuroRunner ER 20 der Siemens Dispolok GmbH. Entspricht der österreichischen Bauart „Hercules“. Einsatz für private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Leasing-Fahrzeug. Epoche V.

**Modell:** Metallausführung mit vielen integrierten Einzelheiten. Betriebsgerechter Gesamtaufbau. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb. Spezialmotor zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungs-

freien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 217 mm.

## HIGHLIGHTS

- Modell in Metallausführung.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Systemerkennung.



€ 109,00 \*



## 22097 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Typ ER 20 der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB). Deselektische Bauart „Hercules“. **Einsatz:** Reisezüge und Güterzüge.

**Modell:** Epoche V, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb. Zentral eingebauter Motor, 4 Achsen über Kardan angetrieben, 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, kon-

ventionell in Betrieb, digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 217 mm.

**Einmalige Serie.**

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Digital-Decoder DCC-/Sx auch für konventionellen Betrieb.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 36791.





## 22767 Tenderlokomotive.

**Vorbild:** Lok Nr. 3 des Museo Ferroviario Piemontese. Frühere Lok Nr. 2 der Ferrovia Val Sessera (FVS). Gebaut 1907 von Henschel als preußischer Typ T 3. Restaurierter Zustand von 1935.

**Einsatz:** Sonderfahrten.

**Modell:** Fahrgestell und Kessel aus Metalldruckguss. 21-polige Schnittstelle für Digital-Decoder. Miniaturmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben, 1 Haftreifen.

Beleuchtung mit LED konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder 66839 digital schaltbar. Detailliertes Fahrwerk mit Darstellung der Allan-Steuerung. Führerhaus mit freiem Durchblick. Viele separat angesetzte Details. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 99 mm.

**Einmalige Serie.**



# Die Königin der Berge.

Die Königin der (Ablauf)-Berge.

Wachsende Güterströme und ein harter Wettbewerb der Verkehrsträger veranlassten die DB Anfang der 60er Jahre zur umfassenden Modernisierung ihres Güterverkehrs. Wichtige Maßnahmen waren der schwerpunktartige Ausbau großer Rangierbahnhöfe und die Bündelung der Güterzüge. Dazu wurden leistungsfähige Rangierlokomotiven benötigt, die V 60 war überfordert.

Die designierte V 90 wurde aus dem Grundkonzept der V 100 entwickelt, die als universelle Streckenlok selbst zu leicht und zu lang übersetzt war. Ab 1964 lieferte MaK 20 Vorserienlokomotiven, die schon durch ihre bullige

Form die neuen Aufgaben signalisierten. Der V-12-Motor und die Gelenkwellen stammten von der eleganten Schwester, das Rangiergetriebe war neu und an Stelle der Heizung wurden Ballastgewichte eingebaut.

Die Länge wuchs auf über 14 m, mit einem Gesamtgewicht von 77 t stand eine Anfahrzugkraft von 23,6 t zur Verfügung. Mit diesen idealen Daten erwiesen sich die Maschinen den Aufgaben gewachsen, und sie arbeiteten zuverlässig. Weitere Lokomotiven wurden bestellt und ab 1966 nur mit wenigen konstruktiven Änderungen geliefert. Bis 1973 wurden insgesamt 408 Maschinen ge-

baut, die die Computer der DB inzwischen als Baureihe 290 führten.

Parallel dazu entstand eine verstärkte und schwerere Version der Lokomotive unter der Arbeitsbezeichnung V 90 P, zunächst mit 3 Prototypen. Sie ging im Anschluss an die Ablieferung der 290 mit weiteren 100 Exemplaren als Baureihe 291 in Serie.

Ab 1995 wurde etwa die Hälfte der Lokomotiven beider Typen mit Funkfernsteuerung ausgerüstet. Alle wichtigen Fahrfunktionen und die Kupplung bedient der

„Lokrangierführer“ direkt vom Gelände aus. Diese RC-Lokomotiven erhielten die neuen Baureihen-Nummern 294 und 295. Heute sind bei Railion noch 499 Maschinen im Einsatz, eine Quote, die nach bis zu 40 Betriebsjahren kaum eine andere Lok-Familie erreicht hat.



€ 169,00 \*

## HIGHLIGHTS

- Zentral eingebauter Hochleistungsmotor.
- Antrieb auf alle Achsen.
- 21-polige Digital-Schnittstelle.
- Beleuchtung mit wartungsfreien LED.



### 22208 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere Rangierlokomotive Baureihe 290 der Deutschen Bahn AG (DB Cargo). Frühere Baureihe V 90.  
**Einsatz:** Rangierdienst, Ablaufberg, Kurzstrecken im Güterverkehr. Aktuelle Farbgebung der Epoche V.  
**Modell:** Fahrgestell und Hauptteil des Aufbaus aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. Hochleistungsmotor mit Glockenanker zentral eingebaut.

4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Führerstand mit Relief-Inneneinrichtung. Angesetzte Metall-Griffstangen. Zusätzliche Trittstufen beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM.  
LüP 164 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 37902.

€ 35,95 \*



## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



**24343 Schiebeplanenwagen.**  
**Vorbild:** Bauart Rils 652 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit einteiliger Plane und rechteckigen Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung der geschlossenen Plane in realistischer Struktur mit integrierten Beschlägen. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.

Den gleichen Wagentyp mit unterschiedlicher Beschriftung gibt es bei Märklin als Modell 47002.

€ 37,95 \*



## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



**24345 Holztransportwagen.**  
**Vorbild:** Bauart Roos 639 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit hohen Stirnwänden, Steckrungen und rechteckigen Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Feste Stirnwände und abnehmbare Rungen. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.

Den gleichen Wagentyp mit unterschiedlicher Beschriftung gibt es bei Märklin als Modell 47004.



# Die österreichische Hightech-Lokomotive.

Die elektrische Hochleistungslokomotive der Reihe 1012 wurde speziell für das österreichische Schienennetz konzipiert. Die Gebirgslandschaft mit engen Kurven und erheblichen Steigungen, aber auch lange gerade Strecken wie z.B. im Inntal oder auf der Westbahn stellen hohe Anforderungen an die Konstruktion der Lokomotiven für die Österreichischen Bundesbahnen.

Die Lokomotive der Baureihe 1012 war ursprünglich für den Einsatz als Schnellfahrlok mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit bestimmt und sollte die Reihe 1044 ablösen. Als Universalfahrzeug mit 6,4 MW Leistung für den schnellen Reise- und Güterverkehr war sie im Plandienst einige Jahre vor Zügen der rollenden Landstrasse auf der Strecke Innsbruck – Brenner eingesetzt.

Technisch war die Reihe 1012 für die Beförderung von Zügen mit von 660 t auf 5 ‰ mit 220 km/h und 600 t auf 28 ‰ mit 100 km/h ausgelegt. Sie sollte schnelle Reisezüge im Flachland und schwere Güterzüge im Gebirge in Doppeltraktion gleichermaßen befördern können.

Vom Aufbau her ähnelte die Lok stark der Serie 460 der SBB mit den Seitenwänden aus gesicktem Stahlblech und den Führhauselementen aus GFK Bauteilen. Der mechanische Teil der Lokomotive stammt von Simmering-Graz-Pauker, der elektrische Teil wurde von ELIN, Siemens und ABB geliefert.

Während die ersten drei Lokomotiven gebaut wurden, wechselte die Führungsspitze der Österreichischen Bundesbahnen und neue Vorschriften für Ausschreibungen der EU traten in Kraft. Zunächst wollte die ÖBB die Loks deshalb nicht mehr abnehmen, letztlich konnte aber doch noch eine Einigung erzielt werden und die Maschinen wurden noch 1997 von den ÖBB übernommen. Während ihrer gesamten Einsatzzeit waren die Lokomotiven in Innsbruck beheimatet. Die Taurus-Lokomotiven der Reihe 1016/1116 stellten jedoch bald für die ÖBB eine preisgünstigere Alternative dar und die formschönen 1012er blieben eine Splittergattung.



## 22600 Hochleistungs-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellfahrlokomotive Reihe 1012 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Gebaut 1997 von SGP, ELIN und Siemens als Serie von 3 Prototypen. Betriebsnummer 1012.002.

**Einsatz:** Testfahrten und im Plandienst.

**Modell:** 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. Mit nachgerüstetem Decoder 66839 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. LÜP 222 mm.

€ 199,00 \*

Das Modell ist mit 2 Betriebsnummern erhältlich:  
Art.-Nr. 22600 ist 1012.002, Art.-Nr. 22601 ist 1012.003.

## HIGHLIGHTS

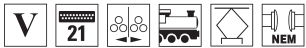
- Neukonstruktion.
- Konsequenter maßstäbliche Ausführung.
- Superdetaillierung.





**HIGHLIGHTS**

- Neukonstruktion.
- Konsequenter maßstäbliche Ausführung.
- Superdetaillierung.



**22601 Hochleistungs-Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Schnellfahrlokomotive Reihe 1012 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Gebaut 1997 von SGP, ELIN und Siemens als Serie von 3 Prototypen. Betriebsnummer 1012.003.

**Einsatz:** Testfahrten, auch im Plandienst.

**Modell:** 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. Mit nachgerüstetem Decoder 66839 Normal- und Fernlicht digital schaltbar. Angesetzte Griffstangen und viele wei-

tere Details. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Kupplungen austauschbar gegen geschlossene Frontschürzen. Bremschläuche ansteckbar. LüP 222 mm.

€ 199,00 \*

**Das Modell ist mit 2 Betriebsnummern erhältlich:**  
 Art.-Nr. 22600 ist 1012.002, Art.-Nr. 22601 ist 1012.003.





# Entlastung für Tirol: Die rollende Landstraße über die Alpen.



## HIGHLIGHTS

- Lastzug-Modelle mit Metall-Führerhaus in Sonderausführung.
- Individuelle Betriebsnummern.



**24510 Set mit 8 Niederflrwagen im Display „Rollende Landstraße“.**

**Vorbild:** Spezialwagen Saadkms mit 8 kleinen Rad-sätzen zum Transport von ganzen Lastzügen. Wagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Österreichischen Gesellschaft für den kombinierten Verkehr (ÖKOMBI). Epoche V.

**Modelle:** 2 Endwagen mit schwenk- und abnehmbaren Pufferbohlen und Adaptern zur normalen Kurzkupplung. Länge über Puffer je 232 mm.

6 Zwischenwagen mit freier Durchfahrt und spezieller rastbarer Niederflur-Kupplung. Länge je 214 mm.

Haltekeile für LKW liegen den Wagen bei. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern.

8 Lastzug-Modelle nach 4 verschiedenen Vorbildern.

Alle 16 Fahrzeuge sind einzeln verpackt und gekennzeichnet.





24510-01 Endwagen ÖBB  
 24510-02 Endwagen ÖKOMBI  
 24510-03 bis 24510-05 Zwischenwagen ÖBB  
 24510-06 bis 24510-08 Zwischenwagen ÖKOMBI

24510-09 (2 x) Lastzug 1  
 24510-10 (2 x) Lastzug 2  
 24510-11 (2 x) Lastzug 3  
 24510-12 (2 x) Lastzug 4

€ 49,95 \* Preis je Endwagen  
 € 41,95 \* Preis je Mittelwagen  
 € 9,95 \* Preis je LKW

Exportmodell Österreich.  
 Einmalige Serie.

8 x 36 36 30 (Märklin) Wechselstromradsatz  
 für einen Wagen.

Alle Niederflurwagen und alle  
 LKW-Modelle aus dem Display sind  
 einzeln erhältlich.

# Europäische Standardgüterwagen.



€ 35,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



### 24349 Flachwagen mit Stahlborden.

**Vorbild:** Bauart Res der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit profilierten Bordwänden, Drehungen und rechteckigen Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit 8 Rungen und eingesetzten Bordwänden. Spezifische Ausführung des Unterbodens.

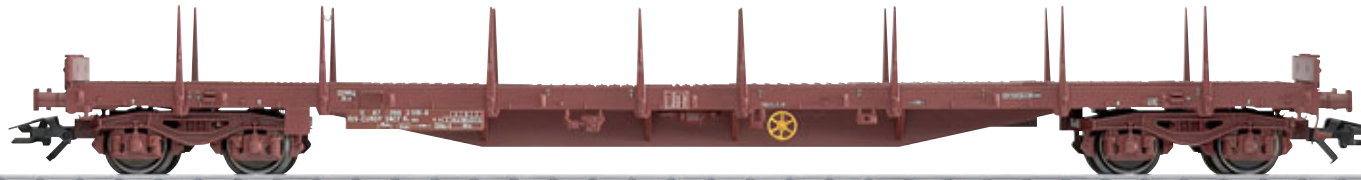
Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.



TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche IV + V



€ 33,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



### 24348 Flachwagen mit Rungen.

**Vorbild:** Bauart Rs 80-2 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Drehungen und rechteckigen Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit integrierten Ladeschwellen, 8 Rungen und eingesetzten Stirnborden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.



€ 35,95 \*

## HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung der UIC-Standardwagen.
- Typspezifische Detaillierung.



### 24351 Schiebeplanenwagen.

**Vorbild:** Bauart Rils der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit einteiliger Plane und rechteckigen Puffern.

**Modell:** Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung der geschlossenen Plane in realistischer Struktur mit integrierten Beschlägen. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP 229 mm.



# Bella Italia!



## 24508 Schiebewandwagen.

**Vorbild:** Bauart Hbbilms der Italienischen Staatsbahnen (FS), Baujahr ab 1989. Epoche V.

**Modell:** Angesetzte Trittstufen. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik für Kurzkupplung. LüP 178 mm.

€ 29,95 \*

70 01 50 (Märklin) Wechselstrom-Radsatz.



TRIX H0

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche V

Notruf 112...

Die Carabinieri sind eine polizeiliche Gendarmerie mit fast 200-jähriger Geschichte und seit dem 1. April 2000 eine eigenständige Teilstreitkraft neben Heer, Marine und Luftwaffe in der italienischen Armee. Sie gehören organisatorisch dem Verteidigungsministerium an, das auch den Haushalt der Carabinieri finanziert. Abseits militärischer und administrativer Belange unterstehen sie jedoch dem Innenministerium, das allen italienischen Polizeieinheiten gegenüber weisungsbefugt ist. Die Carabinieri sind wie die Guardia di Finanza militärisch gegliedert. Ihre Sollstärke liegt bei ca. 110.000 Männern und Frauen.  
(Aus „Wikipedia“)



**24513 Set mit 2 Niederbordwagen „Carabinieri“.**

**Vorbild:** Transport von besonderen „Einsatzfahrzeugen“. 2 Wagen Bauart Kbs der Italienischen Staatsbahnen (FS). Motorboot und Helikopter in der Gestaltung für die italienischen Carabinieri.

**Modell:** Wagen-Fahrgestelle mit seitlichem Sprengwerk. Verschiedene Farbgebungen und Betriebsnummern. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LÜP zusammen 323 mm.

Wiking-Modelle Autoanhänger mit Boot und Hubschrauber in exklusiver Sonderausführung. Passende Ladegestelle.

**Einmalige Serie.**

€ 79,95 \*

# Neuigkeiten in Spur N.

Man kann es nicht oft genug wiederholen: Die Baugröße N mit ihrem Maßstab von 1:160 hat jede Menge Vorteile gegenüber den größeren Spurweiten. Dazu gehört vor allem der weitaus geringere Platzbedarf. Schon auf einer Platte von der Größe eines normalen Tisches lassen sich recht vorbildnahe Gleisbilder verwirklichen. Und auch in puncto Vorbildnähe hat die kleine Bahn gegenüber H0 aufgeholt. Gerade bei Trix hat man in den letzten Jahren sehr viel getan:

Die optischen Qualitäten haben sich wesentlich verbessert. Vielfach wird Metall verwendet, um beispielsweise die Kessel der Dampflokomotiven hochwertiger auszuformen. Auch die Technik der Winzlinge wurde weiterentwickelt. Das Innenleben ist stets auf dem neuesten Stand. Die Motoren sind langlebig und mit den fein abgestimmten Getrieben sorgen sie für optimale Laufeigenschaften. Längst ist man bei Minitrix im digitalen Zeitalter angekommen.

Schnittstellen sind Standard. Oft ist auch schon ein Decoder mit an Bord. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Loks im DCC-Format oder mit dem hauseigenen System Selectrix unterwegs sind. Die Zu(g)kunft ist auf ihrer Seite.

Und so bietet natürlich auch das Jahr 2007 eine Fülle an spannenden Neuheiten. Von der Startpackung bis hin zu umfangreichen Wagendisplays für die Freunde authentischer und langer Güterzüge der Epoche V. Wie kaum ein anderes Sortiment in der Nenngröße N berücksichtigt Minitrix alle Epochen. Von den bayerischen Schnellzugwagen über das braune Krokodil der SBB in

Epoche II bis hin zu den eleganten Schnellzugwagen mit der blauen E 10, finden die Liebhaber der betreffenden Zeitabschnitte eine reiche Produktpalette vor.

Zu den besonderen Neuschöpfungen des Jahres 2007 darf sich zu Recht der Schienenbus der Baureihe 798 zählen. Er wird in analoger und digitaler Version zur Auslieferung kommen. Die Beschriftung erfolgt gemäß Epoche IV. Ganz besonders umfangreich sind die Modelle für die jüngste Ära der Eisenbahn. Jede Menge Güterwagen und die Baureihen 185 (DB AG) sowie 482 (SBB) sind Repräsentanten der Epoche V. Das Zugset „Metronom“ thematisiert den modernen Nahverkehr. Es beinhaltet eine Elektrolok der Baureihe 146, die ebenso farbenfroh lackiert ist wie die dazugehörigen Doppelstockwagen.

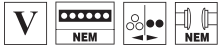
Das N-Modell für die Mitglieder des Trix-Profi-Clubs ist natürlich wieder ein besonderes Schmankerl: eine Dampflokomotive der Baureihe 18.5 in blauer Lackierung, wie sie einst auf der Verkehrsausstellung in Seddin für Furore sorgte. Bald wird sie auch Ihre Sammlung bereichern, vorausgesetzt Sie sind schon Mitglied im Trix-Profi-Club.











**11479 Startpackung mit Güterzug, Gleisanlage und Fahrgerät.**

**Vorbild:** Diesellokomotive V 156 der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE/Connex), Bauart Mak/Vossloh G 1205. 3 Güterwagen der Deutschen Bahn AG (DB AG): Schüttgutwagen Fals 167, Containerwagen Lgjs 598 und Schiebewandwagen Hbbins 306.

**Modell:** Epoche V, Lokomotive mit digitaler Schnittstelle, 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Seitliche Geländer und Endbühnen aus Metall. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 355 mm.

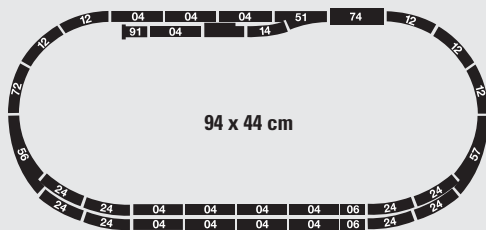
Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangiergleis mit Entkopplungsgleis. Transformator, Fahrgerät und Anschluss. Ausführliche Anleitung.

Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

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



€ 159,00 \*



- |  |  |  |  |  |   |  |   |   |   |                                   |   |                |                                    |
|--|--|--|--|--|---|--|---|---|---|-----------------------------------|---|----------------|------------------------------------|
|  |  |  |  |  |   |  |   |   |   |                                   |   |                |                                    |
| 12 x 14904<br>gerades<br>Gleis<br>104,2 mm | 2 x 14906<br>gerades<br>Gleis<br>54,2 mm | 5 x 14912<br>gebogenes<br>Gleis<br>R 1 – 30° | 1 x 14914<br>gebogenes<br>Gleis<br>R 1 – 24° | 8 x 14924<br>gebogenes<br>Gleis<br>R 2 – 24° | 1 x 14951<br>Weiche<br>links<br>R 1 – 24° | 1 x 14956<br>Bogen-<br>weiche<br>links | 1 x 14957<br>Bogen-<br>weiche<br>rechts | 1 x 14972<br>Anschluss-<br>gleis<br>R 1 – 30° | 1 x 14974<br>Eingleis-<br>vorrichtung<br>104,2 mm | 1 x 14991<br>Prellbock<br>50,0 mm | 1 x Entkopplungsgleis<br>für<br>Handbetrieb | 1 x Fahrregler | 1 x Trafo<br>0 – 14 V = /<br>14 V~ |

Starten mit Minitrix

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

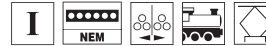
MINITRIX



# Königlich Bayerische Staatsbahn.



€ 169,00 \*



## 12522 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Personenzuglokomotive EP 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Ursprungsausführung von 1914 mit Dampfheizkessel für die Zugheizung. Epoche I.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. LüP 77 mm.

Der zur Lokomotive passende Schnellzug Freilassing-Berchtesgaden besteht aus den Wagen-Modellen 15771, 15772 und 15773.

## HIGHLIGHTS

- Neuer 5-poliger Motor.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.
- Länderbahn-Gestaltung mit neuer Betriebsnummer.



€ 29,95 \*



## 15771 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Sitzwagen AB, 1. und 2. Klasse der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). 3-achsige Bauart mit geschlossenen Plattformen und Gasbeleuchtung. Baujahr 1894. Epoche I.

**Modell:** Boden mit angesetzten Gasbehältern. Kinematik für Kurzkupplung. Faltenbälge austauschbar. LüP 85 mm.



€ 29,95 \*



## 15772 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Sitzwagen C, 3. Klasse der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). 3-achsige Bauart mit geschlossenen Plattformen und Gasbeleuchtung. Baujahr 1894. Epoche I.

**Modell:** Boden mit angesetzten Gasbehältern. Kinematik für Kurzkupplung. Faltenbälge austauschbar. LüP 85 mm.



€ 29,95 \*



## 15773 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Gepäckwagen Pw der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). 3-achsige Bauart mit Zugführerkanzel, geschlossenen Plattformen und Gasbeleuchtung. Baujahr 1895. Epoche I.

**Modell:** Boden mit angesetzten Gasbehältern. Kinematik für Kurzkupplung. Faltenbälge austauschbar. LüP 85 mm.



# Großherzoglich Badische Staatsbahn.

€ 279,00 \*



## 12257 Güterzug-Schleptenderlokomotive

**Vorbild:** Reihe G 12 der Großherzoglich Badischen Staatsbahn (Baden). Bauart 1'E h3, Baujahr ab 1919, Entspricht der preußischen G 12, spätere Baureihe 58.

**Einsatz:** schwere Güterzüge. Epoche I.

**Modell:** Lok und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel eingebaut. 5 Achsen über Kuppel-

stangen angetrieben, 2 Haftreifen. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.  
LüP 116 mm.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- Antrieb in der Lok.
- Digital-Schnittstelle im Tender.
- Lok und Tender kurz gekuppelt.

€ 84,95 \*



## 15063 Set mit 3 Güterwagen „Baden“.

**Vorbild:** 3 verschiedene Güterwagen, eingestellt bei der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn. Klappdeckelwagen in Verbandsbauart. Bier-Kühlwagen der Riegeler Brauerei. Kesselwagen der Ölwerke Noury & van der Lande. Epoche I.

**Modell:** Alle Wagen mit Speichenrädern und Kinematik für Kurzkupplung.  
Gesamtlänge 158 mm.

**Einmalige Serie.**

**Die passende Länderbahn-Lokomotive zu diesem Zug ist die badische G 12: Modell 12257.**





€ 349,00 \*



*Für den Güterzugdienst auf der Gotthardstrecke benötigte man eine schwere, besonders leistungsfähige Maschine, die den großen Steigungen der kurvenreichen Strecke in jeder Hinsicht gewachsen war. Mit den Baureihen Ce 6/8II und Ce 6/8III wurden Lokomotiven entwickelt, die wegen ihres markanten Aussehens unter dem Spitznamen „Krokodil“ in die Eisenbahngeschichte eingingen. Die ausgeprägte Gelenkigkeit dieser Maschinen schaffte endlich die Voraussetzung für eine problemlose Abwicklung des Gütertransports am Gotthard. Da die Lokomotiven fortwährend Neuerungen erfuhren, existieren zahlreiche Versionen, die, ganz gleich ob in Grün- oder Braunlackierung, als „Krokodil“ aber unverkennbar, eine besondere Faszination ausüben.*

## HIGHLIGHTS

- Eingebauter DCC-/Selectrix-Decoder.
- Auch auf Analoganlagen einsetzbar.
- Glockenankermotor.



### 12153 Elektrolokomotive.

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

**Einsatz:** Güterzüge, seltener Personenzüge am Gotthard. Ursprungsausführung Epoche II.

**Modell:** Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart. Hochleistungsmotor mit Glockenanker. 6 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Lichtwechsel konventionell in Betrieb, digital schaltbar. LüP 125 mm.

**Einmalige Serie zum Jubiläum „125 Jahre Gotthard-Strecke“.**

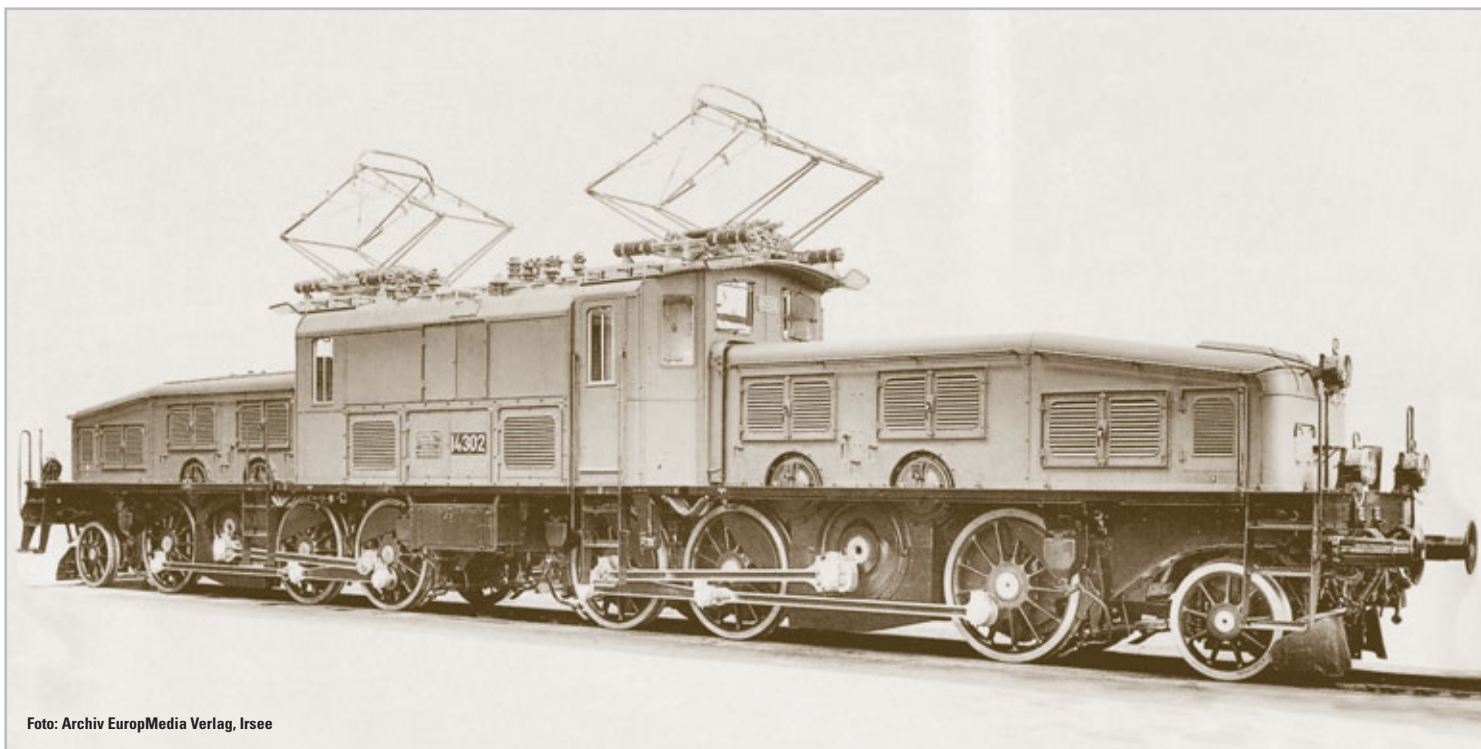


Foto: Archiv EuropaMedia Verlag, Irsee







# 50 Jahre TEE-Verkehr.



MINITRIX

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche III



**12440 TEE-Schnelltriebzug.**

**Vorbild:** Diesel-Triebwagen DE 1003 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Baugleich mit der Serie RAam TEE I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Baujahr 1957, Ursprungsversion.

**Einsatz:** Trans Europ Express zwischen Alpen und Nordsee. Epoche III.

**Modell:** Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb sowie Geräuschgenerator. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf 6 Achsen. Innenbeleuchtung im Steuerwagen und den beiden Mittelwagen, Spitzensignal und Schlusslichter konventionell in Betrieb, im Motorwagen digital schaltbar. Dieselmotorgeräusch mit automatischem Bremsenquietschen, Signalhorn, Abfahrtspfiff und Türegläsch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Spezialkupplungen mit Kurzkupplungskinematik zwischen den Wagen. Kupplungsimitationen an den Enden des Zuges. Gesamtlänge des Zuges 615 mm.

€ 349,00 \*

Einmalige Serie zum Thema „50 Jahre TEE“. Exportmodell Niederlande und Schweiz.

**HIGHLIGHTS**

- Niederländische Ausführung.
- Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und Gleichstrombetrieb.
- TEE-Sound: Diesel, Bremsen, Signalhorn, Schaffner, Türen ...

Die dieselelektrischen Triebzüge der Bauart RAam/DE wurden ab 1957 gemeinsam von SBB und NS beschafft. Äußerlich und technisch waren die Schweizer und niederländischen Züge identisch, lediglich in der Auswahl der Polster und Innenverkleidung waren leichte Abweichungen zu verzeichnen. Insgesamt wurden 5 Einheiten gebaut, die zwischen Zürich und Amsterdam auf der Rheinstrecke und zwischen Amsterdam und Paris eingesetzt wurden.

Später wurden die Züge auch auf der Relation München – Zürich eingesetzt. Vier Züge wurden 1976 nach Kanada verkauft, wo sie fast 20 Jahre Jahre als „Northlander“ verkehrten. 5 Wagen ohne Triebkopf kehrten 1999 nach Europa zurück.

Sie warteten zunächst in der Schweiz und heute in den Niederlanden auf ihre Renovierung zum TEE-Nostalgiezug.





# Fernverkehr bei der DB.

€ 99,00 \*



## 12448 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe E 10.3 der Deutschen Bundesbahn. Aerodynamisches Design mit stirnseitiger „Bügel falte“. Baujahr ab 1963, Ursprungsausführung blau, Epoche III.

**Modell:** Mit Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf 4 Achsen, 2 Haftreifen. Spitzensignal und

Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 103 mm.

**Zu dieser Neubau-Lokomotive der DB passen ideal die Modelle der Neubau-Schnellzugwagen UIC-x Art.-Nr. 15790 fortlaufend bis Art.-Nr. 15796.**

## HIGHLIGHTS

- Fünfpoliger Motor mit 2 Schwungmassen.
- Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter.
- Kurzkupplungs-Kinematik.
- Klassische blaue DB-Farbgebung.







**15790 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Abteilwagen 1. Klasse, A4üm-54 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1954. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

**Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.**

66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*



**15791 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Abteilwagen 2. Klasse, B4üm-54 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1954. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

**Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.**



66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*



**15792 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Speisewagen WR4üm-64 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1964. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

**Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.**

66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*

# Fernverkehr bei der DB.



## 15793 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Abteilwagen 1. und 2. Klasse, AB4üm-63 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1963. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.

66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*



## 15795 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Liegewagen 2. Klasse Bc4üm-62 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1962. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.



66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*

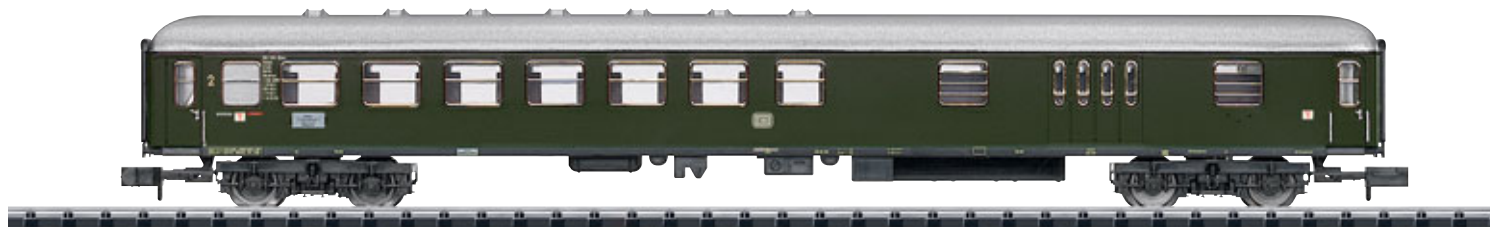


## 15794 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Abteilwagen 2. Klasse mit Gepäckraum, BD4üm-61 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1961. Epoche III.

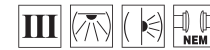
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.



66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*



**15796 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Gepäckwagen D4üm-60 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1960. Epoche III.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP 165 mm.

Passende Schnellzuglokomotiven sind die E 10.3, Modell 12448 und die Baureihe 01, Modell 12438.

66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.

€ 24,95 \*





# Alles rund ums Öl.



€ 349,00 \*



## 12449 Güterzug-Schleppenderlokomotive mit Öltender.

**Vorbild:** Baureihe 44 Öl der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart 1'E h3. Baujahr ab 1937, Umbau auf Öl-Hauptfeuerung ab 1955.

**Einsatz:** schwere Güterzüge. Epoche III.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwung-

masse im Kessel eingebaut. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, 4 Haftreifen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Lichtwechsel konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif digital schaltbar, Dampflok-Betriebsgeräusche mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Automatisches

Bremsenquietschen beim Anhalten. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender, Kinematik für Kurzkupplung am Tender. Rauchkammertür zu öffnen. LüP 141 mm.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- Antrieb in der Lokomotive.
- DCC-/Sx-Decoder auch konventionell einsetzbar.
- Realistischer Dampflok-Sound.

*Die Baureihe 44 wurde von 1926 bis 1949 produziert und ist damit die am längsten gebaute Einheitslokomotive. Insgesamt wurden fast 2000 Maschinen gebaut. In Deutschland bildeten die legendären 44er für viele Jahre das Rückrat des schweren Güterzugdienstes. Darüber hinaus war sie in mehreren europäischen Ländern im Einsatz. Die dienstbereite Lokomotive mit Tender wog stolze 185 Tonnen. Das technisch anspruchsvolle Dreizylindertriebwerk übertrug die Leistung von 2000 PS auf die Schienen.*

## Kleine Lok im Großesinsatz.

*Die bekannteste Kleinlokomotive und zugleich auch die meistgebaute Diesellok in Deutschland war die Köf II, die diesel-hydraulische Kleinlokomotive mit rund 125 PS. Je nach Bremsanlage waren die Loks für 30 bis 50 km/h zugelassen. Zu den rund 1000 Lokomotiven dieser Bauart aus den 40er-Jahren kamen nochmals rund*

*800 Neubauloks für die DB. Um 1976 standen bei der DB 1100 Maschinen im Dienst, die inzwischen als Baureihe 322, 323 und 324 geführt wurden. Bei der DR arbeiteten rund 250 Kö II und Köf II als Baureihe 100.1 und 100.8, die bei der DB AG zur Baureihe 310 wurden. Zusätzlich zu den Kleinloks der staatlichen Bahn kommt eine große*

*Zahl weiterer Maschinen, die direkt an Privatbahnen und Industriebetriebe im In- und Ausland geliefert wurden - die Gesamtzahl der Köf II und ihrer Schwestern wird auf 2500 Einheiten geschätzt. Viele der bewährten Kleinlokomotiven sind heute als Gebrauchtfahrzeuge immer noch im Einsatz.*



## 12439 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit offenem Führerstand.

**Einsatz:** Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen. Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen. LüP 44 mm.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Metall-Ausführung.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Analogerkennung.
- Spitzensignal beleuchtet.

€ 129,00 \*





# Alles rund ums Öl.

## HIGHLIGHTS

- Große Auswahl im attraktiven Display.
- Für Ganzzüge: 20 verschiedene Betriebsnummern.
- Erscheinungsbilder der Epoche III.



**15504 Set mit 20 Kesselwagen im Display „Treibstoffe“.**

**Vorbild:** Vierachsiger Einheitskesselwagen mit stirnseitigem Aufstieg und Laufsteg. Bauart mit Blech-Bremserhaus oder mit Bremserbühne. Gestaltung für bekannte Mineralölmarken der Epoche III. Eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

**Modell:** 5 verschiedene Gestaltungen mit jeweils 4 Wagen. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet. Kinematik für Kurzkupplung. LüP je 78 mm.

15504-01 bis 15504-04 Shell.  
15504-05 bis 15504-08 Esso.  
15504-09 bis 15504-12 ARAL.  
15504-13 bis 15504-16 BP.  
15504-17 bis 15504-20 DEA.

€ 14,95 \* Preis je Wagen

Einmalige Serie.







**12450 Diesellokomotive.**

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

**Einsatz:** mittlere und schwere Reise- und Güterzüge. Ursprungsausführung der späteren Baureihe 221, Epoche III.

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

€ 139,00 \*



# Klassiker der Deutschen Reichsbahn.

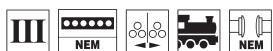
Die Baureihe 52.80 entstand aus der Kriegslokomotive Baureihe 52 im Rahmen des Rekonstruktionsprogramms der Deutschen Reichsbahn der DDR.

Ab 1960 erhielten 200 Maschinen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken den Neubaukessel der Baureihe 50.35 mit Mischvorwärmer. Die Reko-Loks bewährten sich bis in die 80er Jahre und bildeten das Rückgrat des Dampfbetriebs in der DDR.

Auch nach dem Ende der Dampflochzeit (bei der DR 1987) blieben mehrere Maschinen erhalten und sind heute bei Museumsbahnen noch im Einsatz.



€ 279,00 \*



## 12441 Güterzug-Schleppenderlokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 52.80 der Deutschen Reichsbahn der DDR. Bauart 1'E h2 mit Wannentender. Erstes Baujahr 1942, Umbau ab 1960.

**Einsatz:** schwere Güterzüge, Epoche III.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben,

4 Haftreifen. Kurzkupplungen am Tender und zwischen Lok und Tender.  
LüP 145 mm

Einmalige Serie.

Typische Güterwagen zu dieser Lok aus der DDR-Zeit sind die Modelle im Set 15503.

## HIGHLIGHTS

- Metallausführung.
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- Antrieb in der Lokomotive.
- Digital-Schnittstelle im Tender.



## 15503 Set mit 4 Güterwagen.

**Vorbild:** Verschiedene Wagen-Bauarten eingestellt bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Hochbordwagen Ommsu, Behälterwagen Zd, Privat-Kesselwagen und gedeckter Güterwagen G (früher G10). Epoche III.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet.

15503-01 Offener Wagen mit Ladungseinsatz als Schotter. LüP 63 mm.

15503-02 Silowagen mit Aufschrift „Plaste aus Schkopau“. LüP 53 mm.

15503-03 Kesselwagen mit Aufschrift „Aiga“. LüP 55 mm.

15503-04 Gedeckter Wagen mit Schiebetüren. LüP 57 mm.

Einmalige Serie.

Diese Wagen aus der DDR-Zeit waren in typischen Güterzügen hinter der Dampfloch Baureihe 52.80 - Modell 12441.

€ 84,95 \*







# Der Zug zum Flug.



## 15847 Wagen-Set „Ihr Zug zum Flug“.

**Vorbild:** Drei Nahverkehrswagen der Deutschen Bundesbahn (DB) für den „Flughafen-Express“. 1 Wagen ABnrzb 704, 1. und 2. Klasse. 2 Wagen Bnrzb 728, 2. Klasse.

**Einsatz:** Zubringer zum Flughafen Frankfurt im Linienverkehr von Köln und Mannheim/Ludwigshafen. Epoche IV.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Authentische Farbgebung und Beschriftung. Gesamtlänge über Puffer 507 mm.

**Die passende Lokomotive zum Flughafen-Express ist die Baureihe 110 - im Modell Art.-Nr. 12568.**

**66656 Innenbeleuchtung.  
66657 Schlussbeleuchtung.**

110: Einsatz am Flughafen.

Ab 1983 führte die DB in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Frankfurt einen Zubringer von Köln/Bonn bzw. von Mannheim/Ludwigshafen im Linienverkehr ein. „Ihr Zug zum Flug“ bestand aus drei speziell ausgestatteten Silberlingen und war meist mit einer Lokomotive der Baureihe 110 in der damals „gültigen“ Farbgebung ozeanblau-beige bespannt. Seltener war der Flughafen-Express auch hinter einer 111er zu sehen.

€ 99,00 \*



## HIGHLIGHTS

- 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen.
- Digital-Schnittstelle NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



## 12568 Schnellzug-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 110 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1959.

**Einsatz:** Eil- und Schnellzüge. Epoche IV.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf 4 Achsen. Spitzen-

signal und Schlusslicht mit der Fahrtrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 103 mm.

**Die passenden Wagen zum Flughafen-Zug gibt es unter der Art.-Nr. 15847.**





# Retter der Nebenbahnen.

*Unvergessene Nebenbahn-Brummer.*

*Die Erfahrungen mit den von der Waggonfabrik Uerdingen entwickelten einmotorigen Schienenbussen der Baureihe VT 95 (später BR 795) bewiesen die grundsätzliche Eignung dieser Fahrzeuge zur dringend notwendigen Modernisierung des Nebenbahnverkehrs. Indes erwies sich auf Steigungsstrecken insbesondere beim Betrieb mit Beiwagen ihre Motorisierung als zu schwach. Daher folgten schon ein Jahr später drei Schienenbus-Prototypen Baureihe VT 98.9 (später BR 798.9) mit zwei Büssing-Motoren mit je 150 PS (110 kW). Diese erfüllten die in sie gesetzten Erwar-*

*tungen weitgehend. Allerdings besaßen die drei Versuchsfahrzeuge noch Scharfenberg-Mittelkupplungen und leichte Stoßfeder-Bügel zum Berührungsschutz mit Regelpuffer-Fahrzeugen.*

*Die Lieferung der zweimotorigen Serien-Schienenbusse der Baureihe 98.95 (später BR 798.5) begann ab 1955. Diese in 329 Exemplaren gebauten Fahrzeuge erhielten im Gegensatz zu den Probetriebswagen neu entwickelte Laufgestelle mit verbesserten Fahreigenschaften sowie Schraubenkupplungen, Hülsenpuffer und eine Bremsanlage in Regelbauart. Dies erlaubte den kräftig*

*motorisierten Triebwagen ggf. auch die Mitnahme von Übergabe-Güterwagen. Darüber hinaus hatten die VT 98 eine Vielfachsteuerung erhalten, die nicht nur Wendezugbetrieb, sondern auch die Ansteuerung eines weiteren Motorwagens am anderen Zugende erlaubte. Passend zu diesen Triebwagen wurden auch passende Steuerwagen (VS 98) und Beiwagen (VM 98) in Dienst gestellt. Die purpurroten Garnituren bestimmten schnell das Bild auf deutschen Nebenbahnstrecken, indem sie die zuvor noch dampfbespannten Züge in kurzer Zeit ablösten.*

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



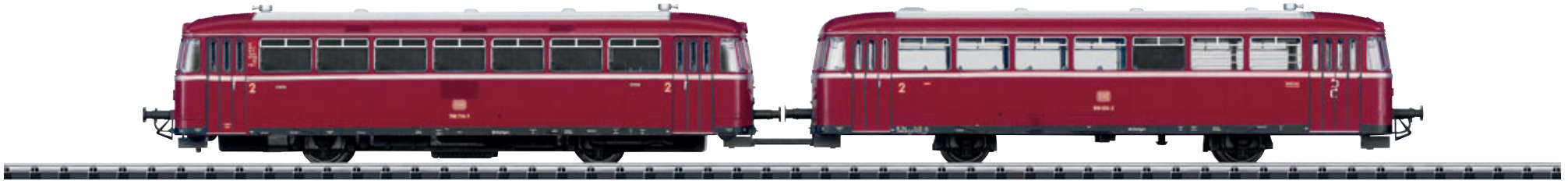
Foto: Klaus Eckert

MINITRIX

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche IV





### HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- DCC-/Sx-Decoder mit Analogerkennung.
- Durchgehende Beleuchtungen mit LED auch im mehrteiligen Zug.



**12555 Schienenbus mit Steuerwagen (digital).**  
**Vorbild:** Triebwagen Baureihe 798 mit Beiwagen 998 der Deutschen Bundesbahn (DB). Frühere VT 98 und VS 98. Zweimotorige Bauart, Baujahr ab 1955. Einsatz im Nahverkehr außerhalb der Ballungsgebiete. Epoche IV.  
**Modell:** Fahrgestelle aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Triebwagen, Antrieb auf beide Achsen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Spitzensignal, Schlusslichter und Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Trennbare Spezialkupplung zwischen den Fahrzeugen. Motorwagen auch allein einsetzbar. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden. LüP zusammen 175 mm.

€ 199,00 \*

### HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- Durchgehende Beleuchtungen mit LED auch im mehrteiligen Zug.



**12554 Schienenbus mit Steuerwagen (konventionell).**  
**Vorbild:** Triebwagen Baureihe 798 mit Beiwagen 998 der Deutschen Bundesbahn (DB). Frühere VT 98 und VS 98. Zweimotorige Bauart, Baujahr ab 1955. Einsatz im Nahverkehr außerhalb der Ballungsgebiete. Epoche IV.  
**Modell:** Fahrgestelle aus Metalldruckguss. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Triebwagen, Antrieb auf beide Achsen. Spitzensignal, Schlusslichter und Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien LED. Trennbare Spezialkupplung zwischen den Fahrzeugen. Motorwagen auch allein einsetzbar. Kupplungsnachbildungen ohne Funktion an den Enden. LüP zusammen 175 mm.

€ 159,00 \*

### HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Zusatzwagen VB zum Einsatz zwischen Triebwagen VT und Steuerwagen VS.
- Elektrik geeignet für konventionelle und Digital-Version.



**15855 Zwischenwagen zum Schienenbus.**  
**Vorbild:** Beiwagen Baureihe 998 zum Schienenbus Baureihe 798 der Deutschen Bundesbahn (DB). Früherer VB 98. Baujahr ab 1955. Einsatz im Nahverkehr außerhalb der Ballungsgebiete.  
**Modell:** Epoche IV. Passend zu den Zügen 12554 und 12555. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien LED. Trennbare Spezialkupplung zwischen den Fahrzeugen. LüP 87 mm.



€ 39,95 \*

# Klein aber oho!

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Metall-Ausführung.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Analogerkennung.
- Beleuchtetes Spitzensignal.



### 12544 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Baureihe 323 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit geschlossenem Führerstand.

**Einsatz:** Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen. Epoche IV.

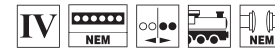
**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und

konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen. LüP 44 mm.

€ 129,00 \*



Foto: Archiv EuropMedia Verlag, Irsee.



**12190 Mehrzweck-Diesellokomotive.**  
**Vorbild:** Serie BB 67300 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Dieselelektrischer Antrieb. Baujahr ab 1967. Ursprungsversion mit großem Lüftergitter in der klassischen Farbgebung, Epoche IV.  
**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse.

Antrieb auf 4 Achsen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. LÜP 107 mm.

€ 149,00 \*

Exportmodell Frankreich.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- Digital-Schnittstelle NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



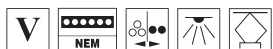


# Reisen in moderner Form.



## HIGHLIGHTS

- Modell nach aktuellem Vorbild.
- Stadtwappen „Nürnberg“.
- Eingebaute Innenbeleuchtung.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.



### 12564 InterCity Express.

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

**Modell:** Ein Triebkopf mit Digital-Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse und Antrieb auf 4 Achsen. Strom

führende Spezial-Kurzkupplungen zwischen den Fahrzeugen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung und eingebaute Innenbeleuchtung in den Zwischenwagen. Beleuchtung mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Zuglänge 588 mm.

€ 259,00 \*

Weitere passende Zwischenwagen sind unter den Art.-Nr. 15841, 15842 und 15843 erhältlich.



### 15841 InterCity Express Zwischenwagen.

**Vorbild:** Speisewagen „BordRestaurant“ zum Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 1 der Deutschen Bahn AG. Bauart WRmz 804.0 mit erhöhtem Dach und Oberlicht. Baujahr 1991, modernisierte Ausführung, Epoche V.

**Modell:** Strom führende Spezial-Kurzkupplungen. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Länge 165 mm.

Passender Zwischenwagen zum ICE 1 Art.-Nr. 12564.

€ 44,95 \*



Passender Zwischenwagen zum ICE 1 Art.-Nr. 12564.  
Mehrfach im Zug einsetzbar.

€ 44,95 \*



**15843 InterCity Express Zwischenwagen.**  
**Vorbild:** Großraumwagen zum Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 1 der Deutschen Bahn AG. Bauart Bvmz 802.6, 2. Klasse Nichtraucher. Baujahr 1991, modernisierte Ausführung, Epoche V.  
**Modell:** Strom führende Spezial-Kurzkupplungen. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Länge 165 mm.



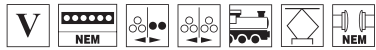
Passender Zwischenwagen zum ICE 1 Art.-Nr. 12564.  
Mehrfach im Zug einsetzbar.

€ 44,95 \*



**15842 InterCity Express Zwischenwagen.**  
**Vorbild:** Großraumwagen zum Hochgeschwindigkeits-Triebzug ICE 1 der Deutschen Bahn AG. Bauart Avmz 801.0, 1. Klasse Nichtraucher. Baujahr 1991, modernisierte Ausführung, Epoche V.  
**Modell:** Strom führende Spezial-Kurzkupplungen. Serienmäßige Innenbeleuchtung. Länge 165 mm.

# Von Hamburg in die Heide.



## 11609 Regionalschnellzug „metronom“.

**Vorbild:** Elektrolokomotive BR 146.1 der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH. Konstruktive Plattform Bombardier TRAXX, Baujahr 2003. Betriebsnummer 146-04 „Buchholz in der Nordheide“. Doppelstock-Personenwagen 2. Klasse, 1. und 2. Klasse und 1. und 2. Klasse mit Führerstand. Gestaltung im „metronom“-Design.

**Modell:** Epoche V. Lokomotive mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen, Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal, Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 630 mm.

**Einmalige Serie.**

€ 199,00 \*

## HIGHLIGHTS

- Neu konstruierte Lokomotive.
- Moderne Technik: 5-poliger Motor, Digital-Schnittstelle und Kurzkupplungskinematik.
- Attraktives Design für den kompletten Zug.







*Pendeln im Takt –*

*„metronom“ heißen die zehn neuen Doppelstockzüge der metronom Eisenbahngesellschaft mbH mit Sitz in Uelzen. Die hochmodernen Fahrzeuge sind schon aus der Ferne durch ihr auffällig geschwungenes Design*

*in den Farben Gelb, Weiß und Blau zu erkennen. Seit Dezember 2003 verbindet der metronom als Regional-schnellbahn die Städte Hamburg und Bremen sowie Hamburg und Uelzen.*

*Der Zugname metronom symbolisiert gemeinsam mit dem Logo des schwingenden Pendels das Fahrplankonzept von Abfahrten im Stundentakt.*

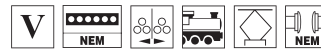
*Musiker kennen ein Metronom als Taktgeber. Deshalb lautet der Slogan der metronom Züge „Pendeln im Takt“.*



# Moderner Güterverkehr.



€ 99,00 \*



## 12565 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 185.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mehrzwecklokomotive der TRAXX-Familie. Ausführung mit 2 Dachstromabnehmern.

**Einsatz:** grenzüberschreitender Verkehr. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung.

LüP 118 mm.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Motor mit 2 Schwungmassen.
- Digital-Schnittstelle.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



MINITRIX

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Epoche V



**15265 Set mit 20 Güterwagen im Display „Moderne Bahn“.**

**Vorbild:** Verschiedene eigene Güterwagen der Deutschen Bahn AG (DB AG, DB Cargo) und eingestellte Privatwagen. Chemie-Kesselwagen der VTG Lehnkering. Taschenwagen Sdkms 707. Seitenentladewagen Fas 126. Gas-Kesselwagen der VTG AG. Rungenwagen Snps 719. Epoche V.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

15265-01 bis 15265-04.  
Knick-Kesselwagen.  
LüP 106 mm.

15265-05, 15265-07.  
Taschenwagen mit Containern.  
Hapag-Lloyd, P & O.  
LüP 102 mm.

15265-06, 15265-08.  
Taschenwagen mit Containern.  
Evergreen. Hamburg Süd.  
LüP 102 mm.

15265-09 bis 15265-12.  
Seitenkippwagen.  
LüP 79 mm.

15265-13 bis 15265-16.  
Gaskesselwagen.  
LüP 106 mm.

15265-17 bis 15265-20.  
Rungenwagen mit Rohr beladen.  
LüP 131 mm.

€ 19,95 \* Preis je Wagen

Die Wagen im Set 15265 ergänzen sich mit dem internationalen Set 15645 zu einem repräsentativen europäischen Güterwagenpark.

**HIGHLIGHTS**

- Große Auswahl im attraktiven Display.
- Viele Betriebsnummern für lange Züge.



# Moderner Güterverkehr.

Die Firma DHL wurde 1969 gegründet und profilierte sich im Transportmarkt der USA durch schnelle, sichere und problemlose Beförderungen. Die Abkürzung sind die Anfangsbuchstaben der Gründer: Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn.

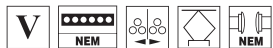
Nach dem weltweiten Erfolg hat die Deutsche Post 2002 DHL übernommen und in ihr „World Net“ integriert.

Heute steht DHL auch in Deutschland für den gesamten „gelben“ Paketdienst.

Auf Hauptrelationen zwischen den Frachtpostzentren und vor allem im internationalen Verkehr setzt DHL Containerzüge ein, die vielfach vom schnellen „Taurus“ gezogen werden.



€ 95,00 \*



## 12559 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 182 der Deutschen Bahn AG Railion. Entspricht der österreichischen Bauart „Taurus“. Einsatz und Gestaltung für das Logistikunternehmen DHL der Deutschen Post AG. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM, 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 122 mm.

**Einmalige Serie.**

## HIGHLIGHTS

- 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen.
- Spitzensignal mit der Fahrtrichtung.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



€ 19,95 \*



## 15299 Kranwagen mit Kranschutzwagen.

**Vorbild:** Hilfszug der Deutschen Bahn (DB AG). Gleisbau- und Bergekrane auf 4-achsigem Fahrgestell. Niederbordwagen als passender Schutzwagen. Aktuelle Farbgebung - Epoche V.

**Modell:** Kranfahrgestell aus Metall. Kranhaus drehbar, Ausleger beweglich, Seiltrommel mit Funktion. Schutzwagen mit Auslegerstütze. Kinematik für Kurzkupplung. LüP zusammen 125 mm.

€ 9,95 \*



**15295 Gedeckter Güterwagen.**

**Vorbild:** Bauart Gs 216 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Europäischer Standardtyp mit 10,58 m Länge mit Plattenwänden und Lüftungsöffnungen. Epoche V.  
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP 67 mm.



**15296 Offener Güterwagen.**

**Vorbild:** Hochbordwagen E 035 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Europäischer Standardtyp mit 10,0 m Länge. Epoche V.  
**Modell:** Ladungseinsatz stellt Kohle dar. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 63 mm.



€ 9,95 \*

€ 9,95 \*



**15297 Kesselwagen.**

**Vorbild:** Mineralöl-Kesselwagen eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Privatwagengestaltung der Shell Deutschland Oil. Epoche V.  
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP 55 mm.



**15298 Containerwagen.**

**Vorbild:** Mehrzweck-Tragwagen Lgjs 599 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Eingesetzt für einen Standardcontainer 40 Fuß. Epoche V.  
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Container abnehmbar. LüP 92 mm.



€ 9,95 \*

# 125 Jahre Gotthard-Strecke.

Gotthard – so heißt ein kühner Alpenpass, eine wildromantische Region und eine Schweizer Hardrock-band. Aber der Gotthard ist vor allem eines: Eisenbahn pur. Und das seit nunmehr 125 Jahren. Keine andere Bahnstrecke Europas ist so reich an Superlativen. Loklegenden zerren schwere Lasten auf dem Schienengewirr der Kehrschleifen und -tunnels. Das weltberühmte

Krokodil, die mächtige Ae 8/14, die wunderbare Ae 6/6 und schließlich die formvollendete 460. Sie alle markieren eindrücklich den Wandel der Epochen. Und: Der Mythos dieser einzigartigen Strecke wird noch viele Jahre zwischen Erstfeld und Bellinzona erhalten bleiben. Denn der Basistunnel, mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt, kommt erst 2015.

Bis dahin fahren die Züge über den Berg, bekommen in Erstfeld ab 1300 t Zuggewicht eine Schiebelok. Dann rollen sie über die höchste Brücke im Netz der SBB: die Intschi-Reussbrücke. Sie ist stolze 77 m hoch. Später winden sie sich nach Gurtellen erstmals in einem Kehrtunnel bergwärts, umrunden die Kirche von Wassen einige Male, um dann, nach der Durchfahrt des

alten 16.918 m langen Gotthardtunnels, im Tessin die berühmten Passagen im Dazio Grande und der Biascina hinabzuklettern.



€ 99,00 \*



**12188 Elektrolokomotive.**

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

**Einsatz:** grenzüberschreitender Verkehr. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung. Kinematik für Kurzkupplung.

LüP 118 mm.

**HIGHLIGHTS**

- Neukonstruktion.
- 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



€ 139,00 \*



**12183 Diesellokomotive.**

**Vorbild:** Serie Am 842 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Diesellelektrische Mehrzwecklokom der MaK-Familie.

**Einsatz:** Güterverkehr und Rangierdienst, Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben,

2 Haftreifen, Gehäuse aus Kunststoff, seitlich angesetzte Geländer und Endbühnen aus Metall. Stirnlampen und Schlusslichter mit wartungsfreien LED. Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 90 mm.

**Exportmodell Schweiz.**





# Internationaler Güterverkehr.

€ 189,00 \*



## HIGHLIGHTS

- Motor mit 2 Schwungmassen.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



### 12753 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Reihe ES 64 F4 der Siemens Dispolok GmbH, Mehrsystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern, entspricht der Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG. Eingesetzt und gestaltet für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Baujahr ab 2002, Epoche V.

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

**Einmalige Serie.**

**Exportmodell Österreich.**

## HIGHLIGHTS

- Motor mit 2 Schwungmassen.
- Digital-Schnittstelle nach NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



### 12164 Mehrzweck-Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Reihe ES 64 F4 der Siemens Dispolok GmbH, Mehrsystemlokomotive für grenzüberschreitenden Verkehr, entspricht der Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG. Baujahr ab 2002. Aktuelle Version im Einsatz der Ferrovie Nord Milano Srl. (FN Cargo), Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben. Äußere Dachstromabnehmer elektrisch funktionsfähig. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 122 mm.

**Einmalige Serie.**

**Exportmodell Italien.**

€ 189,00 \*

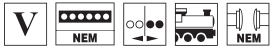






## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- 5-poliger Motor mit Schwungmasse.
- Digital-Schnittstelle NEM.
- Kurzkupplungs-Kinematik.



### 12189 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Serie BB 67300 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Dieselelektrischer Antrieb. Baujahr ab 1967. Modernisierte Version eingesetzt im Güterverkehr (FRET). Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf 4 Achsen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung. Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 107 mm.

**Exportmodell Frankreich.**

€ 149,00 \*





# Internationaler Güterverkehr.



## 15645 Set mit 20 Güterwagen im Display „Alpen-Transit“.

**Vorbild:** Verschiedene Güterwagen europäischer Bahngesellschaften. Je 4 Containerwagen Sgns, Getreide-Silowagen Uagpps, Schiebewandwagen Habbins, Kesselwagen Zas und Taschenwagen Sdgmss. Epoche V.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Alle Wagen mit verschiedenen Gestaltungen, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

€ 19,95 \* Preis je Wagen

Containerwagen. LüP 123 mm.  
 15645-01 ÖBB / Rail Cargo Austria.  
 15645-02 NS / Railion / Suttons / Den Hartogh.  
 15645-03 AAE / Cemat / FS / Hanjin.  
 15645-04 NS / Railion / China Shipping.

Silowagen. LüP 92 mm.  
 15645-05 FS / Moretti.  
 15645-06 SNCF / Granit.  
 15645-07 FS / CITA.  
 15645-08 SNCB / TMF CITA.



Schiebewandwagen. LüP 145 mm.  
 15645-09 AAE / ÖBB.  
 15645-10 AAE / FS.  
 15645-11 AAE / SBB.  
 15645-12 AAE / DSB.

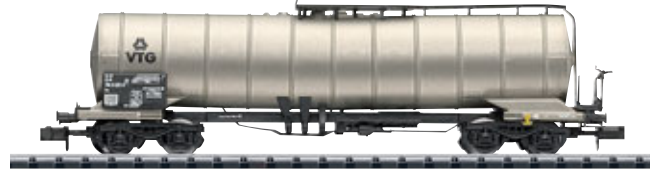
Kesselwagen. LüP 107 mm.  
 15645-13 SBB / Wascosa.  
 15645-14 SNCF / Millet.  
 15645-15 SBB / Wascosa.  
 15645-16 NS / VTG.

Taschenwagen mit Trailer. LüP 102 mm.  
 15645-17 NS / Trailstar / Vos.  
 15645-18 SBB / Hupac / Hangartner.  
 15645-19 SNCF / Novatrans.  
 15645-20 ÖBB / Augustin.

Die Wagen im Set 15645 ergänzen sich mit dem deutschen Set 15265 zu einem repräsentativen europäischen Güterwagenpark.  
 Export-Programm.

## HIGHLIGHTS

- Große Auswahl im attraktiven Display.
- Viele authentische Gestaltungen für lange Züge.



# 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) sind folgende Leistungen enthalten:

## ✗ 4-mal jährlich die Club-News.

Die News sind ein Clubmagazin mit aktuellen Informationen über Marke, Modelle, Technik, Veranstaltungen, Termine etc...

## ✗ Trix-Magazin.

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.

## ✗ Trix-Clubkarte.

Die jährlich neu gestaltete Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen exklusive Vorteile.

## ✗ Katalog-Gutschein.

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

## ✗ Jahreswagen.

Jedes Jahr erhalten Clubmitglieder einen exklusiven Jahreswagen (wahlweise in Spurweite Trix H0, Minitrix oder Trix Express).

## ✗ Jahres-Chronik „Ein Jahr mit Trix“.

Ein begehrtes Inklusiv-Extra ist auch die Jahres-Chronik, die die Höhepunkte des vergangenen Trix-Jahres zeigt. Sie ist als DVD erhältlich.

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

D-73009 Göppingen

Telefon 0 71 61/608 - 213

Telefax 0 71 61/608 - 308

E-Mail: [proficlub@trix.de](mailto:proficlub@trix.de)

Internet: [www.trix.de](http://www.trix.de)



**15679 Jahres-Chronik „Ein Jahr mit Trix“.** Diese DVD zeigt die Höhepunkte des vergangenen Trix-Modellbahnjahres. Laufzeit ca. 60 Minuten. (DVD: Art.-Nr. 15679) deutsche Version, (DVD: Art.-Nr. 15680) internationale Version (englisch, französisch, niederländisch).







### 15348 Trix Profi-Club-Wagen Minitrix 2007.

**Vorbild:** Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) Privatwagen der Gräfl. Arco Zinnebergschen Brauerei Stein a.d. Traun. Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Kinematik für Kurzkupplung. Speichenräder. LüP 55 mm.

Für Trix H0 Freunde gibt es den gleichen Wagen: 24082. Ebenso für Trix Express: 33959.

Einmalige Serie 2007 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.



### 24082 Trix Profi-Club-Wagen H0 2007.

**Vorbild:** Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Privatwagen der Gräfl. Arco Zinnebergschen Brauerei Stein a.d. Traun. Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. LüP 101 mm.

Für Trix Express Freunde gibt es den gleichen Wagen: Art.-Nr. 33959.

Für Minitrix in Baugröße N: Art.-Nr. 15348.

Einmalige Serie 2007 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.

34 3012 11 Wechselstrom-Radsatz.



### 33959 Trix Profi-Club-Wagen Express 2007.

**Vorbild:** Bier-Kühlwagen, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) Privatwagen der Gräfl. Arco Zinnebergschen Brauerei Stein a.d. Traun. Bauart mit Bremserhaus und Eisluken.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. LüP 101 mm.

Für Trix H0 Freunde gibt es den gleichen Wagen: Art.-Nr. 24082.

Für Minitrix in Baugröße N: Art.-Nr. 15348.

Einmalige Serie 2007 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.

34 3012 11 Wechselstromradsatz.

# Profi-Club-Sondermodell 2007.

*Baureihe 05: Höhenflüge auf Schienen.*

*1926 wurde die deutsche Lufthansa gegründet, ein neuer Verkehrsträger war in ganz Deutschland etabliert. Fünf Jahre später standen mit der Ju 52 leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsflugzeuge zur Verfügung, mit denen ein wachsendes Liniennetz bedient wurde. Die Deutsche Reichsbahn erkannte die aufkommende Konkurrenz und versuchte gegenzusteuern. Im Schulterschluss mit der Eisenbahnindustrie wurden neue Konzepte entwickelt wie die „Fliegenden Züge“ auf ausgewiesenen Schnellbahnstrecken.*

*Die vorherrschende Dampftraktion wurde nicht in Frage gestellt, vielmehr forderte die Reichsbahn eine neue Generation von Einheitslokomotiven für den Fernverkehr mit 175 km/h. Die physikalischen Grenzen der klassischen schnellfahrenden Dampflokomotive waren bei der Baureihe 01 fast erreicht. Mit einer bislang verfügbaren Dauerleistung von etwa 2.500 PS mussten für höhere Geschwindigkeiten neue Technologien eingesetzt werden:*

*Ein Dreizylinder-Triebwerk mit erhöhten Kesseldruck. Große Treibräder mit 2,30 m Durchmesser. Ein Fahrgestell wie bei amerikanischen „Hudson“-Lokomotiven mit Achsfolge 2' C 2'. Die Aerodynamik aus dem Flugzeugbau als neuartiges Konstruktionselement für Schienenfahrzeuge.*

*Parallel zu einem ähnlichen Ansatz von Henschel (Baureihe 61) hat Borsig 1935 zwei Giganten präsentiert, die moderne Konstruktion und effektives Design vereinten: die 05 001 und die 05 002 mit vollständig geschlossener Stromlinienverkleidung. Beide Maschinen erfüllten ihre Anforderungen souverän und übertrafen die Vorgaben bei weitem. 1936 wurden bei Testfahrten mit Passagieren über 200 km/h erreicht - ein Rekord, dem andere nationale Eisenbahnen nacheiferten. Die Geschwindigkeit der fliegenden Konkurrenz erschien damals vielleicht noch einholbar.*

*Tatsächlich erwies sich die Marke aber fast 30 Jahre lang als magische Grenze für Reisezüge. Erst die E 03*

*der DB hat diese Geschwindigkeit nachhaltig in Frage gestellt und damit den heutigen Schnellverkehr greifbar gemacht.*

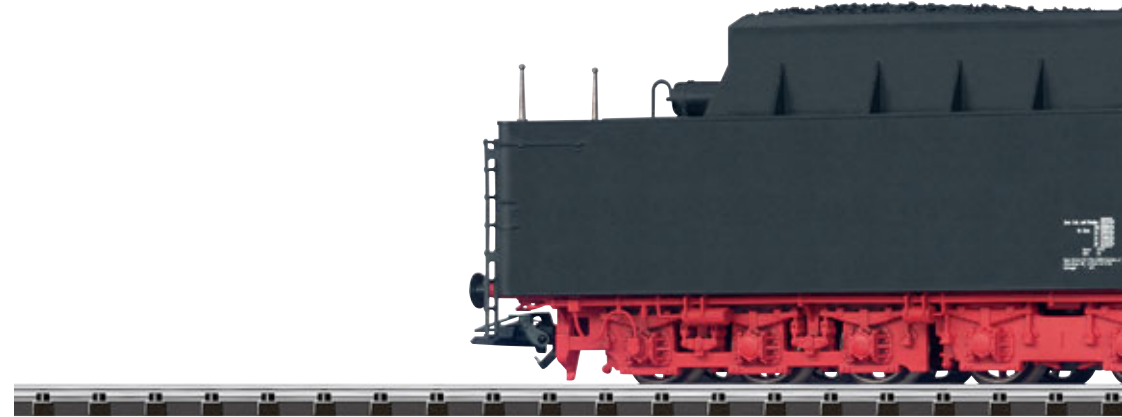
*Die nachfolgende 05 003 war vermeintlich noch innovativer: ihr Führerstand wurde vorne angeordnet nach dem Vorbild der amerikanischen „Cab Forward“-Lokomotiven. Die direkte und rauchfreie Sicht auf die Strecke sollte die Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten verbessern, die Aerodynamik wurde theoretisch weiter geglättet. Da der Kessel nun aber mit der Rauchkammer zum Tender zeigte, konnte die vorne liegende Feuerbüchse nicht mit normaler Stückkohle beschickt werden. Die Lösung war Kohlenstaub-Feuerung mit mechanisch-pneumatischer Förderung über die ganze Länge des Kessels. 1937 begannen die Testfahrten - und die Schwierigkeiten mit dieser gewagten Konstruktion. Auf dem Förderweg des „Treibstoffs“ von über 14 m wirkten sich Qualität, Witterung und Fahrbetrieb unakzeptierbar aus. Eine bedarfsgerechte Dosierung und eine kontinuierliche Verbrennung war kaum zu gewährleisten. Bis auf die präparierten Versuchsfahrten erwies sich die Maschine den erwarteten Spitzenleistungen im Betriebseinsatz nicht gewachsen. 1944 kapitulierte die Reichsbahn: die 05 003 wurde in eine normale Lokomotive umgebaut - mit Steinkohle-Feuerung und ganz ohne Verkleidung. Zu dieser Zeit wurde jede Lok gebraucht, die Paradedepferde dienten als schnelle Arbeitstiere.*

*Alle drei Schnellfahrlokomotiven überstanden das Kriegsende in gutem Betriebszustand und kamen 1950 zur Deutschen Bundesbahn. Da auf absehbare Zeit keine neuen Hochleistungsloks für den Fernverkehr in Aussicht standen, wurden sie nicht wie andere „Splittergattungen“ aufgegeben, sondern modernisiert. Inzwischen waren alle Stromlinienloks freigelegt worden, denn wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit war wichtiger als spektakuläre Höchstgeschwindigkeit. Die 05er erhielten Witte-Windleitbleche und eine Indusi-Anlage, sie waren damit gut gerüstet für 175 km/h. Allerdings galt zunächst bei der DB für alle Züge generell noch die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h.*

*In dieser rein zweckmäßigen Form zeigen die Maschinen den nachträglichen Höhepunkt in der Entwicklung der Einheitslokomotiven und zugleich den krönenden Abschluss. Die Baureihe 05 stellte bis 1957 die absoluten Stars im deutschen Fernverkehr - nur die E 19 konnte mithalten. Erst die Neubauprogramme mit der V 200 und der E 10 und die fortschreitende Elektrifizierung des Streckennetzes rückten der 05 zu Leibe, und diesmal gab die DB keine Gnade. Alle drei wurden 1958 ausgemustert und sollten 1961 zerlegt werden - doch eine kam durch. An der 05 001 zeigte das Nürnberger Verkehrsmuseum historisches Interesse. Die Originalverkleidung fand sich in den Werkstätten fast komplett*

*wieder, und der rote Anzug passte noch. Seither wird die Maschine betriebsfähig erhalten und hat ihren Platz im Hauptgebäude des DB-Museums, wo sie von der Brandkatastrophe am 17. Oktober 2005 verschont blieb.*

*Auch die 05 003 mit ihrer bewegten Geschichte lebt heute weiter: als Trix-Modell im Maßstab 1:87. Schon in dieser Größe wirken die markante Silhouette und die eindrucksvolle Technik kraftvoll und harmonisch. Eine zeitlose und unvergleichliche Lokomotive, deren exakte Reproduktion als High-Tech-Modell erstmals für Trix Profi-Club Mitglieder hergestellt wird.*





## 22130 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 05 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand der 05 003 um 1950 nach dem Umbau ohne Stromlinienverkleidung.

**Modell:** Lokomotive und Tender vorwiegend aus Metall. Hochleistungsantrieb C-Sinus, geregelter Digital-Decoder DCC-/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. Wartungsfreier C-Sinus-Motor in kompakter Bauform eingebaut im Kessel der Lokomotive. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Rauchsatz (Märklin 7226) nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien LED. Spitzensignal und Rauchsatzkon-

takt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampfpflock-Fahrgeräusch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Flackerlicht in der Feuerbüchse, Geräusche von Luftpumpe und Bremsen sowie Rangierpfeif mit Trix Systems schaltbar. Drei weitere Geräusche (Dampf ablassen, Kohle schaufeln und Schüttelrost) mit Trix Systems Central Station schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kuppungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Ansteckbare Kolbenstangenschutzrohre. Länge über Puffer 307 mm.

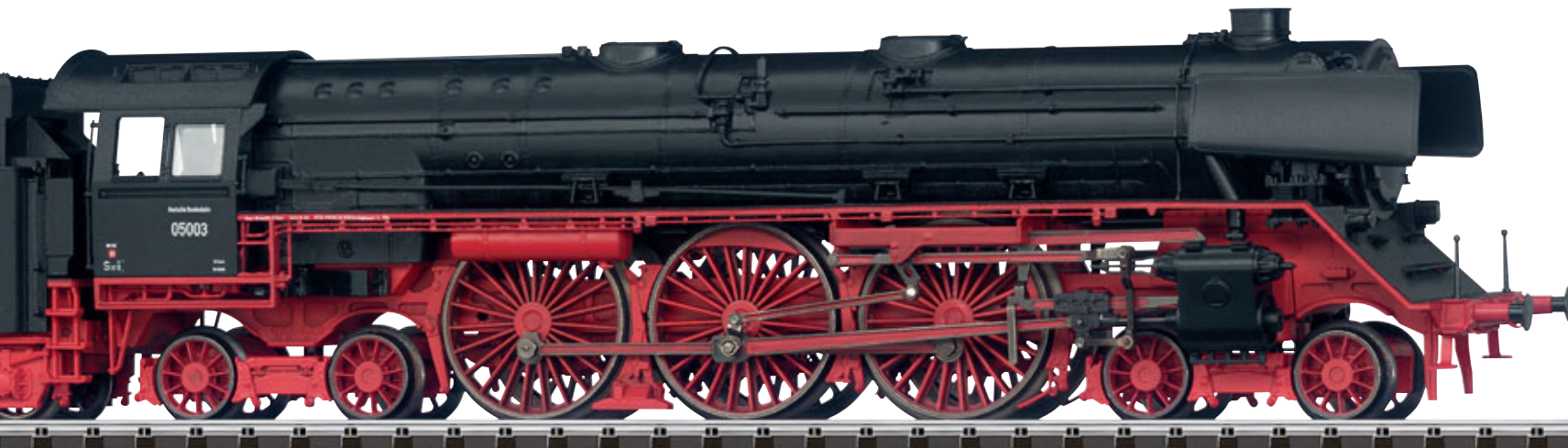
Einmalige Serie exklusiv für Mitglieder im Trix Profi-Club.

€ 399,00 \*

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 39050.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion.
- Lokomotive und Tender überwiegend in Metallausführung.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Analog-Erkennung.
- Viele Betriebs- und Sound-Funktionen schaltbar - je nach verwendetem Digital-System.





# Profi-Club-Sondermodell 2007.

Die Lokomotiven der Baureihe S 3/6 zählten zu den besonders gelungenen Konstruktionen der Eisenbahngeschichte. Die Maschinen bewährten sich nicht nur in Bayern ausgezeichnet, sondern auch im hochwertigen Fernverkehr über die Grenzen Deutschlands hinaus.

Auf Grund der guten Erfahrungen mit der später als BR 18.4 bezeichneten Lokomotive gab die Deutsche

Reichsbahn in den Jahren 1923 bis 1930 bei Maffei und Henschel weitere Maschinen in Auftrag, die zunächst ebenfalls unter der Typenbezeichnung S 3/6 geführt wurden, danach als BR 18.5.

Bei dieser Bauserie fiel die nicht mehr in angespitzter Windschneideform, sondern gerade ausgeführte Führerhaus-Front ins Auge. Sie verlieh diesen Maschinen

zusammen mit dem länger wirkenden Kessel ein völlig anderes Erscheinungsbild. Die Leistung konnte auf 1830 PS erhöht werden.

1924 war diese moderne Hochleistungslokomotive unter 20 Dampflokomotiven der Star auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin. Die Lok S 3/6 3709 (18 508) zierte das Ausstellungsplakat, ihr festlich blaues

Kleid mit goldenen Applikationen aus poliertem Messing ist Eisenbahnfreunden noch heute ein Inbegriff für die Ästhetik der Eisenbahn.



## HIGHLIGHTS

- Authentische Sonderlackierung.
- Metallausführung.
- Glockenankermotor im Kessel.
- Digital-Schnittstelle.



### 12314 Schnellzug-Schleppenderlokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 18.5, Bauart 2'C 1'h4v der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Gruppenverwaltung Bayern. Fabrikneue Maschine, Gestaltung als ursprüngliche Reihe S 3/6 für die Eisenbahntechnische Ausstellung 1924 in Seddin (bei Berlin).

**Modell:** Epoche II.

Lok und Tender aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Digitale Schnittstelle

im Tender. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, 2 Haftreifen. Filigran gearbeitete Lok in prächtiger blauer Farbgebung. LüP 134 mm.

€ 279,00 \*

**Einmalige Serie, exklusiv für Mitglieder im Trix Profi-Club.**

Am 20. Oktober 2006 eröffnete die neue große Märklin Erlebniswelt und dokumentiert nun auf einer über 1.000 qm großen Ausstellung mit Flagship-Store, einem Museums-Shop und Service-Point die 147-jährige Geschichte des Unternehmens unter einem Dach. Kannte man Märklin bislang von Modellbahnen und Metallbaukästen, so begeistert in der Märklin Erlebniswelt vor allem die Vielfalt der Spielzeuge und Sammlerstücke, die das traditionsreiche Unternehmen im Laufe der Jahre gefertigt und weltweit auf den Markt gebracht hat. Dampfmaschinen, eine große Schwebbahn und Automodelle zählen zu den wertvollen historischen Schätzen. Den Besucher erwarten zahlreiche noch nie gezeigte und besonders wertvolle Stücke. Darunter die erste 1895 gebaute Echtdampflokomotive

oder die seltene Bruncvik, ein Schiffsmodell, von dem es nur drei Exemplare gab. Auch die erste Autorennbahn von 1937 und die in den 60er Jahren entwickelte Rennbahn „Sprint“ kann bestaunt werden. Größter Wert wurde auf die Möglichkeit gelegt, möglichst viele Exponate in hellen und rundum begehbaren Glasvitrinen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten zu können. Fachkundiges Personal beantwortet dabei auch Sammlern alle Fragen. An mehrere große Modellbahnanlagen mit wirklichkeitstreuen Themenwelten und zahlreichen wie von Geisterhand gesteuerten Zügen kann der Betrachter nah herantreten und – auch in Augenhöhe für Kinder – die Start- und Haltevorgänge an Weichen und in den Bahnhöfen beobachten. Die gezeigten Miniaturwelten begeistern mit nachgestellten Momentaufnahmen aus



dem wirklichen Leben, die in allen Feinheiten ausgearbeitet sind. Entdecken Sie die Ausgrabung eines versteinerten Sauriers oder verfolgen Sie eine Seilbahnfahrt auf schneebedeckte Berge.

Wesentlicher Bestandteil der neuen Märklin Erlebniswelt ist das umfangreiche Serviceangebot. Im Flagship-Store finden Märklin-Freunde ein komplettes Sortiment aller Spurweiten. Eine Werkstatt zur Wartung und Reparatur aktueller Märklin-Produkte ist ebenso vorhanden wie ein umfangreiches Ersatzteillager.

Märklin Erlebniswelt  
Reutlinger Straße 2  
73037 Göppingen  
Telefon +49 (0) 7161 608-0  
[www.maerklin.com](http://www.maerklin.com)

Öffnungszeiten:  
Montag bis Freitag von 10.00 bis 20.00 Uhr,  
Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr.  
Weitere Infos unter [www.maerklin.com](http://www.maerklin.com)  
Eintritt frei.  
Vor dem Haus befinden sich genügend Parkplätze.



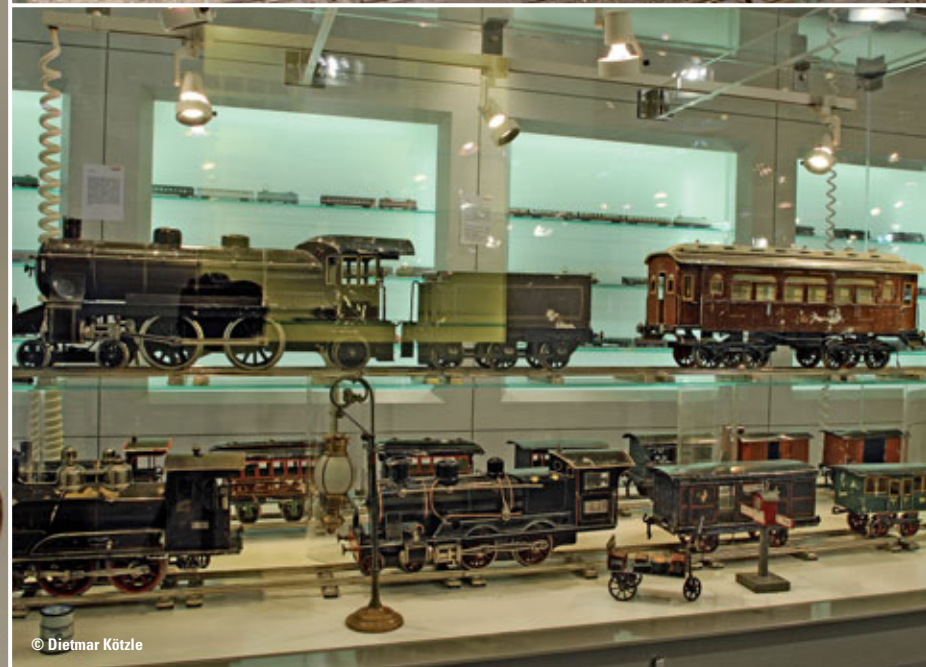


# Märklin Erlebniswelt.



(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH





# Museumswagen.



**24081 Trix HO Museumswagen-Set 2007 „LYRA“.**  
**Vorbild:** Gedeckter Güterwagen Bauart G10 mit isolierten Türen und Bremserhaus. LKW Mercedes-Benz L 319.  
**Modell:** Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma LYRA Bleistiftfabrik Nürnberg.  
 LÜP 110 mm.

Automodell in exklusiver passender Ausführung. Original Bleistift LYRATO 666.

€ 34,95



Einmalige Serie.

Erhältlich nur in der Märklin-Erlebniswelt Göppingen.

70 02 00 (Märklin) Wechselstromradsatz.

*Die Firma LYRA ist die älteste Bleistiftfabrik in Nürnberg. Sie wurde 1806 gegründet und weist eine geradlinige und doch wechselvolle Geschichte auf: [http://www.lyra.de/bilder/unternehmen/Zeitstrahl\\_gross2.jpg](http://www.lyra.de/bilder/unternehmen/Zeitstrahl_gross2.jpg)*



**15346 Minitrix Museumswagen-Set 2007 „LYRA“.**  
**Vorbild:** Gedeckter Güterwagen Bauart G02 mit Bremserhaus. LKW Mercedes-Benz 319 mit Kofferaufbau. Epoche III.  
**Modell:** Privat-Güterwagen-Gestaltung der Firma LYRA Bleistiftfabrik Nürnberg.  
 LÜP 60 mm.

Automodell von Rietze in exklusiver passender Ausführung. Original Bleistift LYRATO 666 farblich abgestimmt.

€ 19,95



Einmalige Serie.

Erhältlich nur in der Märklin-Erlebniswelt Göppingen.

*Die Firma LYRA ist die älteste Bleistiftfabrik in Nürnberg. Sie wurde 1806 gegründet und weist eine geradlinige und doch wechselvolle Geschichte auf: [http://www.lyra.de/bilder/unternehmen/Zeitstrahl\\_gross2.jpg](http://www.lyra.de/bilder/unternehmen/Zeitstrahl_gross2.jpg)*



*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 Stückzahlen verfügbar.*

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

*MHI-Händler in Ihrer Nähe finden Sie im Internet unter [www.maerklin-partner.de](http://www.maerklin-partner.de)*





# EXCLUSIV

1/2007



## 22025 Dieseltriebzug.

**Vorbild:** Schnelltriebwagen Baureihe SVT 04 der Deutschen Bundesbahn (DB). Reichsbahn-Bauart SVT 137 „Hamburg“. Zweiteilig mit Jacobs-Drehgestell. Ausführung als FT 231 „Montan-Express“ von 1954, Epoche III a.

**Modell:** Gehäuse aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für Selectrix, DCC, Trix Systems und konventionellen Betrieb. Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform eingebaut im Jacobs-Drehgestell. 2 Achsen angetrieben. 4 Haftreifen. Beleuchtungen mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal und

Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dieselmotor-Geräusch und Signalhorn mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Weitere Betriebs- und Umgebungsgерäusche mit Trix Systems schaltbar. Durchgehende Seitenschürzen mit geführten Blenden über den Radausschnitten. Kulissenführung mit ge-

schlossenem Faltenbalg zwischen den Fahrzeughälften. Dach mit angesetzten Details. An den Enden Nachbildung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Lük 484 mm.

€ 429,00 \*

TRIX HO

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Einmalige Serien 2007 für die Märklin-Händler-Initiative.





Einmalige Serie der Märklin-Händler-Initiative.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie bei Märklin unter der Art.-Nr. 37772.

## HIGHLIGHTS

- Neueste Technik: DCC / Sx Decoder mit Sound und kompakter C-Sinus-Antrieb.
- Vorbildgerechter Umbau an Dach und Führerständen.
- Betriebsgeräusche: Diesel, Horn, Bremsen, Kompressor, Ölpumpe...
- Umgebungsgeräusche: Bahnhoftsansage, Abfahrtspiff, Schienenstoß...



Einmalige Serien 2007 für die Märklin-Händler-Initiative.

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

TRIX H0

# EXCLUSIV 1/2007



## 24352 Set mit 6 Gaskesselwagen.

**Vorbild:** Druckgas-Kesselwagen mit Sonnenschutzdach, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Privatwagen der Eisenbahn Verkehrsmittel Aktiengesellschaft (Eva) und der Vereinigten Tanklager und Transportmittel GmbH (VTG).

**Modell:** Drehgestelle nach Bauart Minden-Dorstfeld. Kessel mit Sonnenschutzdach. Angesetzte Bremserbühne. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. LüP jeweils 146 mm.

Die Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern, sind einzeln verpackt und gekennzeichnet.

24352-01, 24352-02, 24352-03 Eva  
24352-04, 24352-05, 24352-06 VTG

€ 179,70 \* Set bestehend aus 6 Wagen  
€ 29,95 \* Preis je Wagen

Einmalige Serie der Märklin-Händler-Initiative.

70 01 50 (Märklin) Wechselstrom-Radsatz.

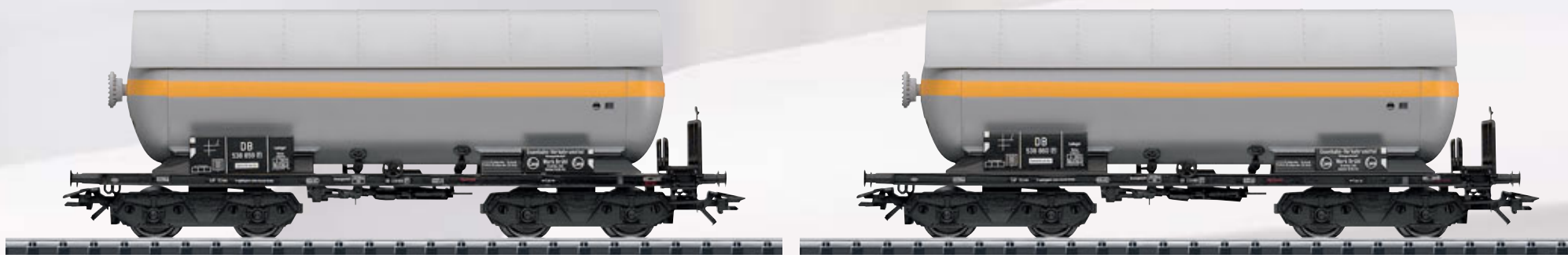
Ganzzüge aus Gaskesselwagen ziehen seit der Epoche III E-Loks der Baureihe E 50, die es als neues Modell 22150 gibt.

## HIGHLIGHTS

- Neukonstruktion der Kesselwagen-Bauarten mit 12,74 m Länge.
- Für Industriekreis ab Radius von ca. 300 mm geeignet.
- Verschiedene Betriebsnummern für lange Züge.







# EXCLUSIV

1/2007



#### 15846 Set mit 4 S-Bahn-Wagen.

**Vorbild:** Nahverkehrswagen der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Wagen 2. Klasse Bx 794, ein Wagen 1. und 2. Klasse ABx 791 und ein Steuerwagen 2. Klasse Bxf 796. Ausführung für das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr, Zustand der Epoche IV.

**Modell:** Steuerwagen mit Spitzensignal und Schlusslicht nach der Fahrtrichtung. Vorbereitet für die Innenbeleuchtung 66656. Kurzkupplungen mit Kinematik. LüP jeweils 153 mm.

Die Wagen sind einzeln verpackt und gekennzeichnet:

Bx 794 15846-01  
ABx 791 15846-02  
Bx 794 15846-03  
Bxf 796 15846-04

€ 139,00 \*



Die passende S-Bahn-Lokomotive ist die E-Lok Baureihe 111 Art.-Nr. 12567.

Einmalige Serie der Märklin-Händler-Initiative.

MINITRIX

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Einmalige Serien 2007 für die Märklin-Händler-Initiative.







**12567 Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 111 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr ab 1974. S-Bahn-Farbgebung und authentische Betriebsnummer 111 111-1.

**Modell:** Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb mit automatischer Systemerkennung. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung. Funktionsfähige Einholm-Stromabnehmer.

LüP 104 mm.

Den passenden S-Bahn-Zug gibt es unter Art.-Nr. 15846.

Einmalige Serie der Märklin-Händler-Initiative.

€ 179,00 \*



Einmalige Serien 2007 für die Märklin-Händler-Initiative.

(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

MINITRIX



Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite		
11478	88	12565	118	15792	99	22131	38	22799	31	24081	136	24508	84
11479	89	12567	143	15793	100	22132	38	22812	32	24082	129	24510	80
11609	116	12568	108	15794	100	22133	22	23377	18	24202	26	24512	31
12153	94	12753	124	15795	100	22134	8	23378	18	24325	28	24513	85
12164	124	15063	92	15796	101	22135	36	23379	19	24327	28	24514	60
12183	122	15265	119	15841	114	22137	12	23408	46	24328	22	33959	129
12188	122	15295	121	15842	115	22138	63	23409	48	24333	63	66130	70
12189	125	15296	121	15843	115	22150	20	23410	16	24334	64	66131	71
12190	113	15297	121	15846	142	22208	76	23411	16	24335	64	66133	71
12257	92	15298	121	15847	108	22218	53	23412	17	24336	65	66134	70
12314	132	15299	120	15855	111	22219	54	23413	17	24337	65		
12439	102	15346	136	21336	50	22339	10	23415	55	24342	58		
12440	97	15348	129	21509	7	22340	11	23416	56	24343	77		
12441	106	15503	106	22025	138	22342	29	23417	56	24344	58		
12448	98	15504	104	22031	14	22347	30	23418	57	24345	77		
12449	102	15645	126	22032	40	22349	60	23419	57	24348	83		
12450	105	15679	128	22043	24	22351	61	23420	13	24349	82		
12522	90	15680	128	22044	25	22576	44	23421	41	24351	83		
12544	112	15771	90	22087	74	22577	45	23422	41	24352	140		
12554	111	15772	90	22096	72	22600	78	23423	42	24400	67		
12555	111	15773	90	22097	74	22601	79	23424	42	24401	67		
12559	120	15790	99	22129	9	22764	52	23425	43	24402	68		
12564	114	15791	99	22130	131	22767	75	23428	49	24403	68		

Für die freundliche Unterstützung bedanken wir uns bei Modellbahn Knipper in Burscheid.

# TRIX

**Trix Modelleisenbahn  
GmbH & Co.KG  
Stuttgarter Straße 55 - 57  
73033 Göppingen  
Deutschland**

[www.trix.de](http://www.trix.de)

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

In Deutschland hergestellt.  
114613 – 12 2006 st

© Copyright by  
Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG

Eine aktuelle Zeichenerklärung finden Sie im Internet unter [www.trix.de](http://www.trix.de) oder im aktuellen Trix Hauptkatalog.



(c) 2007 Gebr. Märklin & Cie. GmbH