

Herbst-Neuheiten 2014

TRIX

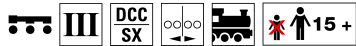


Keine Angst vor schweren Lasten

Bis 1921 fertigten insgesamt acht Hersteller 1168 Maschinen der Gattung G 12 für die Preußische Staatseisenbahnverwaltung (P.St.E.V.) und die DRG. Weitere 321 baugleiche Lokomotiven gingen an andere Eisenbahnverwaltungen. 1925 wurde die Gattung

G 12 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in BR 58 umgezeichnet, wobei die preußischen G 12 die Baureihenbezeichnung 5810-21 erhielten. Im Bestand der Deutschen Bundesbahn befanden sich 1950 noch 152 Lokomotiven dieser Baureihe.

Eingebauter Digital-Decoder

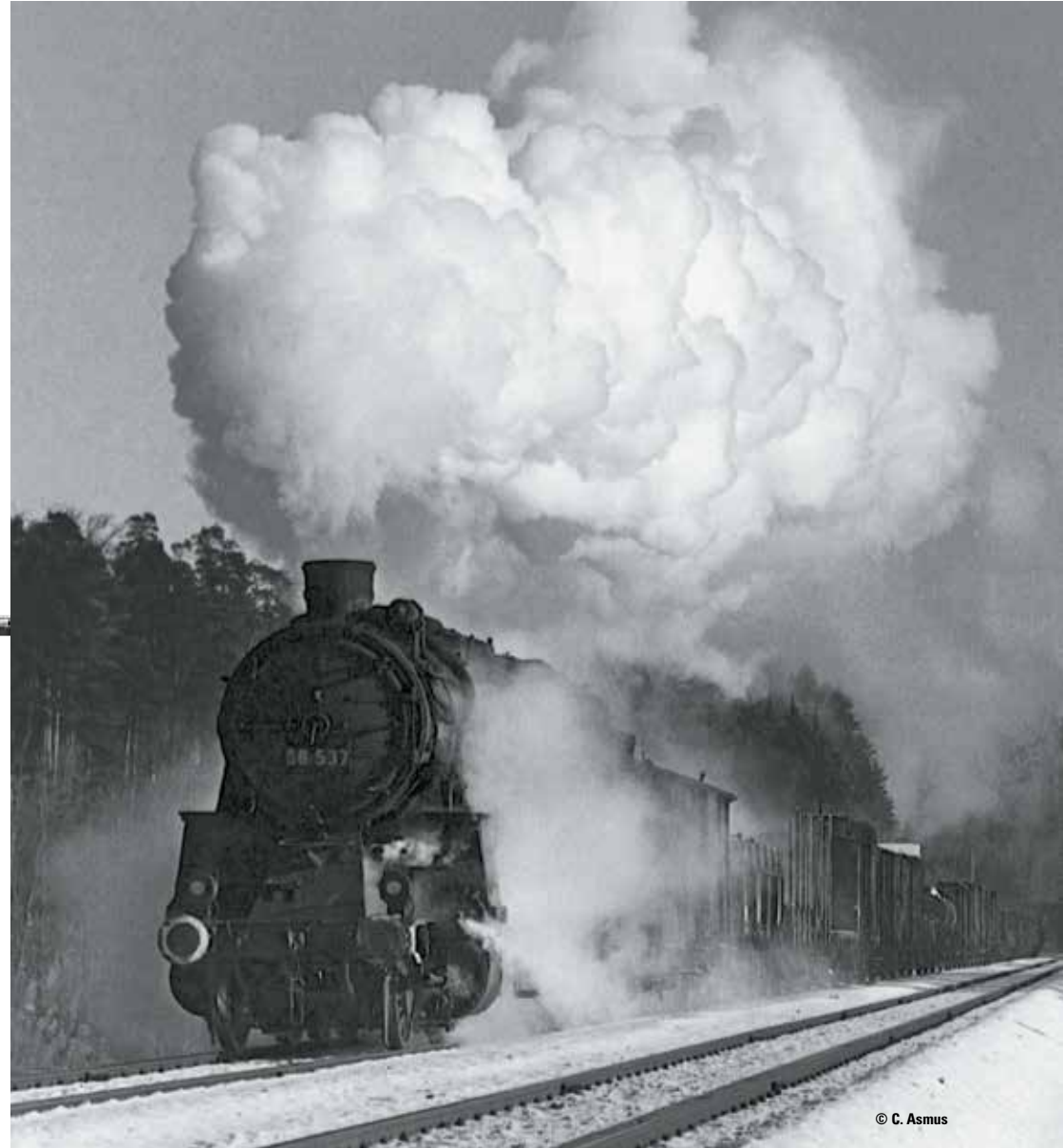


16581 Güterzug-Schleppenderlokomotive.
Vorbild: BR 5810-21 der Deutschen Bundesbahn, Bauart 1'E h3, Baujahr ab 1919 für die P.St.E.V.
Einsatz: Schwere Güterzüge.

Modell: Lok und Tender überwiegend aus Metalldruckguss. Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse im Kessel. Lok und Tender kurzgekuppelt. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben. Haftreifen. Länge über Puffer 116 mm.

Einmalige Serie.

€ 299,95 *



© C. Asmus

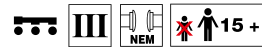
EXCLUSIV

3/2014

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

Einmalige Serien 2014 

Güterwagen-Set



15418 Güterwagen-Set.

Vorbild: Klappdeckelwagen der Verbandsbauart K 15, 2-achsiger Kesselwagen, gedeckter Güterwagen G 07, 2-achsiger Kühlwagen eingestellt bei einer Privatbrauerei.

Modell: Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 230 mm.

Einmalige Serie.

€ 99,95 *



15418

16581

Harter Kerl für schwere Jobs

Für den schweren Rangierdienst war die V 100 zu leicht. Deswegen gab die Bundesbahn beim Maschinenbau Kiel (MaK) eine neue Baureihe in Auftrag. Die V 90 – ab 1968 als Baureihe 290 bezeichnet – sollte sich eng an die gelungene Mehrzwecklok V 100 anlehnen. Dies zeigte sich weniger äußerlich; die V 90 fiel sehr viel kantiger

aus als die V 100. Im Inneren ließ die Bundesbahn aber bewährte Bauteile installieren, beispielsweise den in der V 100.20 (212) arbeitenden Traktionsdiesel und einen recht ähnlichen Gelenkwellenantrieb. Am 4. August 1968 nahm die Bundesbahn die V 90 001 ab. 20 Vorserienlokomotiven stellten im harten Rangieralltag die Güte der

Konstruktion unter Beweis. Die Serienausführung wies nur geringe Bauartänderungen auf. Bis zum 4. September 1974 erhielt die Bundesbahn insgesamt 387 Serienmaschinen von MaK, Deutz und Henschel. Die Beschaffung lief aus, da mit der Baureihe 291 eine leistungsstärkere Variante bereitstand. Bis heute

arbeiten die Maschinen auf allen größeren Rangierbahnhöfen und bespannen zudem Übergaben. Allerdings tragen sie nicht mehr ihre Ursprungsnummern. Nach dem Einbau der Funkfernsteuerung gab ihnen die Bahn die Bezeichnung 294.





16291 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Rangierlokomotive Baureihe V 90 der Deutschen Bundesbahn (DB). Purpurrote Grundfarbgebung. Ursprungsausführung. Betriebszustand um 1967.

Einsatz: Rangier- und Güterzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar, Führerstandsbeleuchtung. Angesetzte Griffstangen. Andere Betriebsnummer als 16292.

Länge über Puffer 89 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**

€ 199,95 *

auch im Digital-Format SX2 schaltbar. Andere Betriebsnummer als 16291. Länge über Puffer 89 mm.

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Aufbau und Fahrwerk aus Metall.**
- **Beleuchtung mit warmweißen LEDs.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen.**

€ 259,95 *



16292 Diesellokomotive.

Vorbild: Schwere Rangierlokomotive Baureihe V 90 der Deutschen Bundesbahn (DB). Purpurrote Grundfarbgebung. Ursprungsausführung. Betriebszustand um 1967.

Einsatz: Rangier- und Güterzüge.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar, Führerstandsbeleuchtung. Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen

Komplette Neukonstruktion
Führerstandsbeleuchtung
Digital-Sound mit vielen Funktionen



Betriebsnummer von 16291



Betriebsnummer von 16292

Komplette Neukonstruktion
Führerstandsbeleuchtung

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

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Führerstandsbeleuchtung	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Signalton		x
Direktsteuerung		x
Bremsquietschen aus		x
Spitzensignal hinten aus		x
Spitzensignal vorne aus		x

Haltestangen aus Metall
LED-Lichtwechsel weiß/rot



Universell einsetzbar

Für Eisenbahnfreunde in Deutschland und Europa gilt die preußische P8 seit fast 100 Jahren als eine der schönsten Dampflokomotiven überhaupt. Ab 1906 bis 1928 wurden über 3800 Maschinen gebaut, für die Königlich Preußische Eisenbahn Verwaltung (KPEV), für andere Länderbahnen, für Bahnen im Ausland und

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

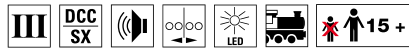


© C. Bellingrodt

Neukonstruktion Digital-Sound mit vielen Funktionen



Wagner-Windleitbleche 2 Dome



12420 Dampflokomotive mit Schlepptender.

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

Modell: Lok und Tender überwiegend aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator

mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. Länge über Puffer 116 mm.

Einmalige Serie.

€ 399,95 *

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

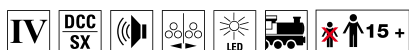
Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Lokpiff	x	x
Dampflokom-Fahrgeräusch		x
Glocke		x
Direktsteuerung		x
Bremsenquietschen aus		x
Luftpumpe		x
Rangierpiff		x
Dampf ablassen		x
Kohle schaufeln		x
Schüttelrost		x



Neukonstruktion
Digital-Sound mit vielen Funktionen

© Rolf Schulze

Witte-Windleitbleche
3 Dome



16384 Dampflokomotive mit Schlepptender.

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

Modell: Lok und Tender überwiegend aus Metalldruckguss. Glockenankermotor mit Schwungmasse im Kessel. Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator

mit den Formaten DCC, Selectrix und Selectrix 2. Lok und Tender kurzgekuppelt. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißen LEDs. Länge über Puffer 116 mm.

Einmalige Serie.

€ 399,95 *

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

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

Revolutionäres Nachtzugkonzept: Der Talgo

Einen ungewöhnlichen Schritt wagte die Deutsche Bundesbahn im Juni 1992. Sie bestellte für 124 Mio. DM (= 63,3 Mio. €) eine erste Serie von fünf Zügen des Typs TalgoPendular 200 bei der spanischen Firma Talgo. Diese Züge gehörten alle zur sechsten Talgo-Generation, wobei ab dem Talgo-Prototyp aus dem Jahr 1942 gezählt wird. Die Talgo-Gliederzüge sind eine Erfindung des spanischen Ingenieurs Alejandro Goicoechea, der Ende der

1930er-Jahre durch ein neues Fahrzeugkonzept die Nachteile von schweren und wenig gleisfreundlichen Reisezugwagen kompensieren wollte. 1942 gründete Goicoechea gemeinsam mit dem Finanzier Oriol die Firma Patentes Talgo S.A. in Madrid und stellte mit dem Talgo I einen ersten Prototypen mit angelenkten dreipunktgelagerten Wagenelementen und Einzelrädern vor. „Talگو“ steht dabei für „Trenarticuladoligero Goicoechea Oriol“ (= Leichter Gliederzug nach

Goicoechea und Oriol). Beim Talgo besitzt jeder Wagenkasten jeweils nur an einem Ende ein Einzelradfahrwerk, während sich das andere Ende auf den Nachbarwagen abstützt. Nur der führende Endwagen verfügt über zwei Fahrwerke. Bedingt durch die kurzen Wagenkästen stellen sich die Stummelachsen der Räder in den Bögen beinahe radial ein, so dass die Spurkränze im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen weniger stark anlaufen und so die Gleise weniger beanspruchen. Diese Kon-

struktion ließ die Talgozüge überaus leicht und ruhig durch Bögen rollen. Das grundlegende Konzept der Talgozüge wurde im Laufe der Jahre nicht verändert, aber natürlich weiterentwickelt. So kamen eine radiale Fahrwerkslenkung, die passive Neigefähigkeit „TalگوPendular“ sowie auf unterschiedliche Spurweiten einstellbare Fahrwerke „Talگو RD“ hinzu. Bei den „TalگوPendular“ der DB sind das Fahrwerk und die Neigetechnik konstruktiv eng miteinander verbun-



15550 Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: Hotelwagen Bauart Talgo der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung für den DB Nachtzug. 2 Endwagen (Maschinenwagen I und II), 2 Speisewagen (Lounge und Bistro) und 2 Schlafwagen (1. Klasse).

Modell: Gelenkig gelagerte Laufwerke mit rastbaren Spezialkupplungen zwischen den Wagen. Gesamtlänge über Puffer 482 mm. Verlängerung des Zuges mit der Erweiterung 15551 möglich.

- **Spezielllaufwerke mit Einachsdrehgestellen.**
- **Geschlossene Übergänge zwischen den Wagen.**

Einmalige Serie.

€ 199,95 *



den. Die radialgesteuerten Einzelradfahrwerke verfügen über Luftfedern unterhalb der Dachebene. Diese hoch liegende Federungsanordnung führt zusammen mit der Wagenkastenaufhängung zu einer Drehung der Wagenkästen um eine virtuelle Drehachse, welche oberhalb des Daches liegt. Durch die bei einer Kurvenfahrt auftretenden Fliehkräfte pendelt der Wagenkasten um bis zu 3,5 Grad nach Bogenaußen und reduziert somit erheblich die auf die Fahrgäste wirkenden seitlichen Kräfte.

Die erste Lieferserie umfasste 112 Wagen und mit Beginn des Sommerfahrplans, am 29. Mai 1994, wurde dann der fahrplanmäßige Talgo-Verkehr in Deutschland aufgenommen. Diese Talgo-Nachtzüge verkehrten in Deutschland anfangs als InterCityNight (ICN), später als DB Nachtzug (NZ) und zum Schluss als DB CityNight-Line (CNL) zwischen Berlin und München, zwischen München und Hamburg sowie zeitweise auch zwischen Bonn und Berlin sowie Stuttgart und Hamburg. Jeder

Zug bestand aus maximal 22 Wagen der Kategorien Komfortschlafwagen (mit Dusche und WC in jedem Abteil), Komfortsitzwagen mit Ruhesesseln (davon ein Wagen behindertengerecht), Kajütliegewagen, Bistro- und Rezeptionswagen, Restaurantwagen sowie zusätzlich zwei Maschinenendwagen mit Gepäckabteil, Fahrradstellplätzen und Skihalterungen. Die Talgo-Züge lösten konventionelle, lokbespannte Nachtzüge ab und waren jede Nacht mit vier Einheiten

gleichzeitig unterwegs. Die fünfte Garnitur diente als Reserve. Mit Auslieferung zweier weiterer Züge im August 1996 erweiterte die DB ihren Talgo-Einsatz zum 29. September 1996 auf einen sechstägigen Umlauf. Im Dezember 2008 endete der Betrieb der Talgo-Nachtzüge nach 15 Jahren aus Wirtschaftlichkeitsgründen und auch wegen der anstehenden kostenintensiven Hauptuntersuchungen.

Spezialaufwerke mit Einachsdrehgestellen



15551 Schnellzugwagen-Set.

Vorbild: Hotelwagen Bauart Talgo der Deutschen Bahn AG (DB AG). Aktuelle Ausführung für den DB Nachtzug. 2 Schlafwagen (1. Klasse) und 1 Liegewagen (2. Klasse mit Großraum).

Modell: Erweiterungspackung zum Set 41773 mit 3 Wagen. Gelenkig gelagerte Laufwerke mit rastbaren Spezialkupplungen zwischen den Wagen. Verlängerung des Zuges um 245 mm.

Einmalige Serie.

€ 129,95 *

Immer im Blick



© Daniel Schlag

Schweizer Lichtwechsel



16762 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie Re 460 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Werbelokomotive des Verbandes Schweizer Lokomotivführer (VSLF). Lok-Betriebsnummer: 460 105-0. Aktueller Betriebszustand.

Einsatz: Reisezüge.

Modell: 14-polige Digital-Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Neue LED-Spitzenbeleuchtung mit Schweizer Lichtwechsel (abschaltbar). Länge über Puffer 115 mm.

- Schweizer Lichtwechsel.
- Spitzensignal mit warmweißen LEDs.

Einmalige Serie.

Zu dieser Lokomotive passende Wagen sind die Artikelnummern 15083, 15084, 15085, 15086.

€ 179,95 *



Auf ihn haben wir gewartet: Jetzt in 6 Versionen

Im Rahmen der VÖV-Standardbusreihe wurde dieser Stadtlinienbus O 405 entwickelt. Seine robuste Konstruktion und gute Zuverlässigkeit führt dazu, dass dieses Fahrzeug immer noch im Stadtbild einiger Städte zu sehen ist. Grundlegende Neuerungen wurden hier umgesetzt und sind heute noch Standard. Bei öffentlichen und privaten Busunternehmen gleichermaßen beliebt ist dieser Klassiker mittlerweile europaweit anzutreffen. Es lag daher nahe dieses Fahrzeug auch in Spur N umzusetzen und wird nun mit einigen Versionen die Spur-N Bahnanlagen bereichern.

Neukonstruktion
Kurvenstellung der Frontachse möglich



65400 Display Omnibusse.
Display bestehend insgesamt aus 12 Omnibussen vom Typ MB O 405:
65401 DB Überlandbus
65402 Nachtbus Frankfurt
65403 Stadtbus der HHA (Hamburg)
65404 Stadtbus der BVG (Berlin)
65405 Stadtbus der SWM (München)
65406 Stadtbus der SSB (Stuttgart)

Modell: Fein detailliertes Modell mit drehbaren Achsen und ausgestalteter Inneneinrichtung. Kurvenstellung der Frontachse möglich.
Länge 72 mm.

- **Neukonstruktion.**
- **Kurvenstellung der Frontachse möglich.**

Einmalige Serie.

€ 20,99 * Preis je Bus

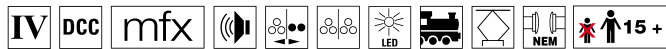
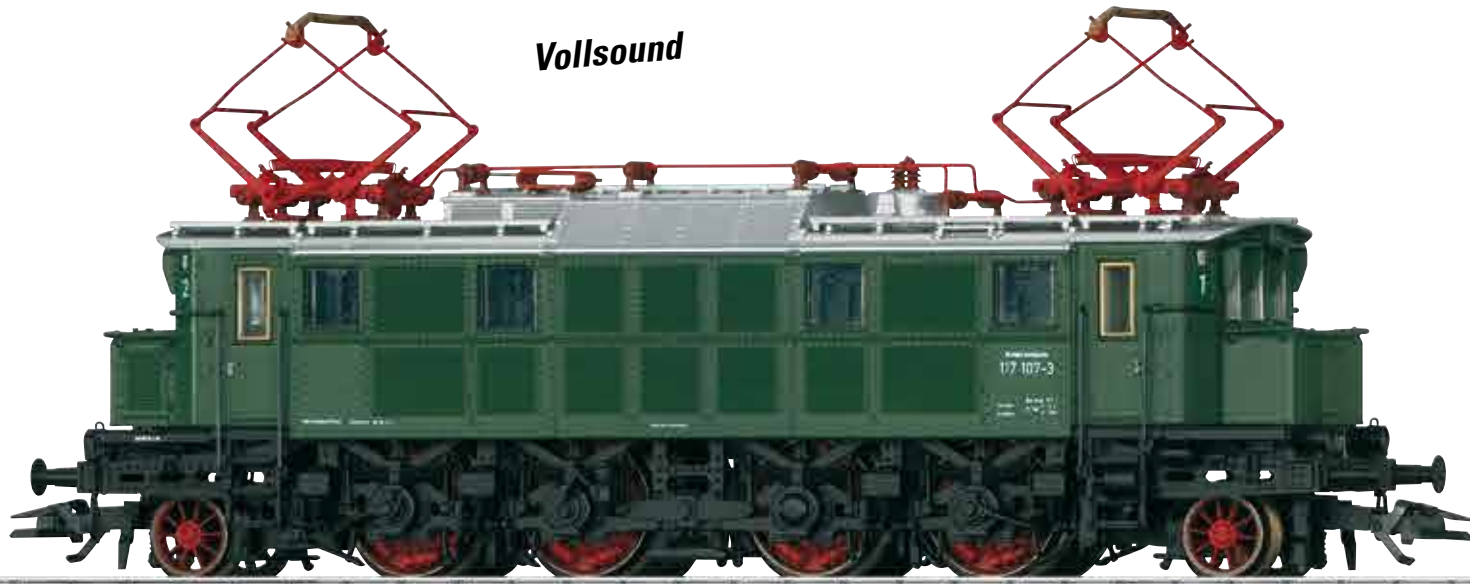


© www.hov-bus.de J. Röper

Zuverlässigkeit – detailgenau umgesetzt: Die Baureihe 117

Vollsound

**Geänderte Vorlaufachse
Blende für Vorlaufachse
Schienenräumer**



22176 Elektrolokomotive.

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

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

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

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

Einmalige Serie.

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

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

€ 329,95 *

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

Eilzugwagen-Set

TRIX
H0

Neukonstruktion



Alle Wagen mit Innenbeleuchtung



23499 Eilzugwagen-Set 1.

Vorbild: 3 verschiedene Eilzugwagen unterschiedlicher Bauarten, in der Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB), für den Zuglauf Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg. 1 Expressgut-Gepäckwagen als Behelfsgepäckwagen MDyge 986, mit plattenbekleideten Wänden. 1 Schnellzug-Abteilwagen ABm 225, 1./2. Klasse. 1 Schnellzug-Abteilwagen Bm 234, 2. Klasse. Alle Wagen in chromoxidgrüner Grundfarbgebung. Betriebszustand um 1975.

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

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

Einmalige Serie.



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

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

€ 219,95*



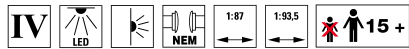
23498

23499

22176

Personenwagen-Set

Alle Wagen mit Innenbeleuchtung



23498 Personenwagen-Set.
Vorbild: 3 verschiedene Eilzugwagen unterschiedlicher Bauarten, in der Ausführung der Deutschen Bundesbahn (DB), für den Zuglauf Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg. 2 vierachsige Umbauwagen Byg 514, 2. Klasse. 1 vierachsiger Personenwagen Bnb 719 „Silberling“, 2. Klasse. Betriebszustand um 1975.

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

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

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

Einmalige Serie.

€ 219,95 *

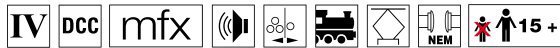


23498

23499

22176

Klassiker aus den 70ern: Die Elektrolokomotive Serie Re 4/4 II



22844 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ausführung für den Trans Europ Express (TEE). Betriebszustand um 1973. Betriebsnummer 11252.

Modell: Digital-Decoder DCC/mfx mit umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 1 weißes Schlusslicht (Schweizer Lichtwechsel)

konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung umschaltbar bei Solofahrt auf 1 rotes Schlusslicht. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes als rotes Nothalt-Signal. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Kupplungen gegen beiliegende Frontschürzen austauschbar. Länge über Puffer 17,1 cm.

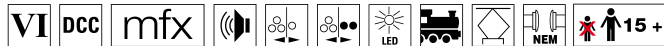
Die passenden Wagen finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 43866, 43853 und 43854.

€ 299,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Schlusslicht	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Fernlicht	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Schaffnerpfeif	x
Rangierpfeif	x
Kompressor	x
Schienenstoß	x
Sanden	x
Rangiergang	x

Elektrolokomotive Serie Re 460

Schweizer Lichtwechsel



22947 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie Re 460 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Werbelokomotive des Verbandes Schweizer Lokomotivführer (VSLF). Lok-Betriebsnummer: 460 105-0. Aktueller Betriebszustand.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Fernscheinwerfer digital schaltbar. Wechsel zwischen Schweizer Lichtwechsel und Lichtwechsel weiß/rot. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen

und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstände mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 21,3 cm.

- Schweizer Lichtwechsel.
- Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 37467. Nur exklusiv in der Schweiz erhältlich.

€ 329,95 *

TRIX
HO

TRIX

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



www.trix.de

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten, eine Haftung wird diesbezüglich ausgeschlossen. Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.
© Copyright by
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
In Deutschland hergestellt.

248691 – 09 2014

Eine aktuelle Zeichenerklärung finden Sie im Internet unter www.trix.de oder im aktuellen Trix Hauptkatalog.

Besuchen Sie uns:
www.facebook.com/maerklin



Altersangaben und Warnhinweise.



Nur für Erwachsene.

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Lichtfunktion	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Signalhorn	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Lüfter	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Fernlicht	x

Art.-Nr.	Seite	Art.-Nr.	Seite
12420	6	22844	15
15418	3	22947	16
15550	8	23498	14
15551	9	23499	13
16291	5	65400	11
16292	5		
16384	7		
16581	2		
16762	10		
22176	12		