

Herbst-Neuheiten 2016

TRIX



Lufthansa Airport-Express

Als am 2. Juni 1991 die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim in Betrieb ging, sollte auch der Airport Express Stuttgart – Frankfurt-Flughafen diesen Weg nehmen. Doch wegen der höheren Geschwindigkeit und vor allem der Druckproblematik in den zahlreichen Tunnel der Neubaustrecke konnten die bisherigen Fahrzeuge nicht mehr weiterverwendet werden. Einhergehend mit einer Fahrzeitverkürzung auf 90 Minuten erfolgte eine Ausweitung auf vier tägliche Zugpaare, die nur mit einer Lokomotive gefahren werden sollten. Wegen der kurzen Wendezeiten in Stuttgart wurden allerdings zwei Zuggarnituren benötigt. Nach Lufthansa-Vorgaben umgestaltete,

druckdichte Wagen übernahmen nun mit der farblich an den Zug angepassten Ellok 103 101 des Bw Frankfurt/Main den Airport-Express. Die 103 wechselte in ein zum Wagenzug passendes Farbleid in den Lufthansa-Farben. Beim Lokkasten und der Dachhaube dominierten nun Lichtgrau (RAL 7035). Nur am unteren Rand des Lokkastens beim Übergang zum Brückenrahmen glänzte ein schmaler melonengelber Rand (RAL 1028), dessen Farbton sich im oberen Teil des Brückenrahmens fortsetzte. Die Lüftergitter der alten Bauart behielten ihr übliches Silbergrau. Der untere Teil des Brückenrahmens samt Pufferverkleidungen und

Drehgestellen wies dagegen einen dunkelgrauen Anstrich (NCS 8000) auf. Seitlich im gelben Bereich des Rahmens stach der Schriftzug „Lufthansa Airport Express“ hervor und die DB-Signets fanden sich in stark verkleinerter Form ausschließlich an den Längsseiten links neben der Betriebsnummer wieder. Im Gegensatz zum Wagenmaterial war jedoch die 103 101 nicht druckertüchtigt und daher konzipierte man die Fahrplantrassen so, dass keine Zugbegegnungen in den Tunnelabschnitten stattfinden konnten. Die kurzen Wendezeiten in Stuttgart führten dann zu einem „fliegenden Wechsel“ zwischen beiden, in der Regel dreiteiligen Wagengarnituren,

der sich wie folgt abspielte: Im Stuttgarter Kopfbahnhof stand auf einem Gleis schon eine Wagengarnitur bereit. In dieses Gleis fuhr der von Frankfurt kommende Airport Express dann ein, die Lok kuppelte ab und gleich wieder an die schon bereitstehenden Wagen an. Die angekommene Wagengarnitur schleppte eine Rangierlok in den Abstellbahnhof zur Vorbereitung auf die nächste Fahrt und nach wenigen Minuten konnte der Airport Express wieder ausfahren. Leider stellte die Lufthansa am 23. Mai 1993 sämtlichen Service auf „Flughöhe Null“ ein und somit war am Tag zuvor auch die 103 101 zum letzten Mal unterwegs gewesen.



EXCLUSIV 3/2016



16303 Elektrolokomotive

Vorbild: BR 103.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). In der Sonderfarbgebung der Deutschen Lufthansa. Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1970. Einsatz: Schnellzug der Deutschen Bundesbahn für Lufthansa-Kunden für die Strecke Frankfurt (M) Flughafen – Stuttgart.

Modell: Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbelichtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar. Länge über Puffer 122 mm.

- Sound mit vielen Funktionen.
- Beleuchtung mit warmweißen LED.
- Überarbeitete Drehgestelle.
- Überarbeitete Batteriekästen.

Einmalige Serie.

€ 279,99 *



15673 Wagen-Set „Lufthansa Airport-Express“

Vorbild: Ein Personenwagen der Bauart Avmz 106 und zwei Personenwagen der Bauart Bpmz 296 im Zustand von 1991 der Deutschen Bundesbahn (DB), in Sonderfarbgebung der Deutschen Lufthansa.

Modell: Formvariante mit druckertüchtigten SIG-Übergängen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung, mit ein-

gebauter LED-Innenbeleuchtung, ein Bpmz mit abschaltbarem LED-Schlusslicht, in Farbgebung des Lufthansa Airport-Express von 1991. Besondere Buchumverpackung für eine stilvolle Präsentation, inklusive Platzhalter für die passende Lokomotive 16303. Gesamtlänge über Puffer 495 mm.

- Formvariante.
- LED-Innenbeleuchtung.
- LED-Schluss-Signal.
- Besondere Buchumverpackung.

Einmalige Serie.

€ 199,99 *



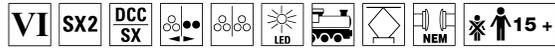
Dieses Modell wird in einer einmaligen Serie nur für die Märklin Händler-Initiative (MHI) gefertigt. 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix Club) ab 2012. Erläuterung Symbole und Altersangabe siehe Rückseite.



15673

16303

Digital-Startpackung „Güterzug“



11143 Digital-Startpackung „Güterzug“

Vorbild: Elektrolokomotive Baureihe ES 64 F4 der Locon AG, 2 vierachsige Druckgas-Kesselwagen als Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ein 4-achsiger Containertragwagen Bauart Sgns der Deutschen Bahn AG (DB AG). Verkehrsrote Grundfarbgebung. Beladen mit 4 WoodTainer XS Container mit Deckel, der österreichischen Firma Innofreight, A-8600 Bruck an der Mur.

Modell: Fahrgestell der Lokomotive aus Metalldruckguss. DCC-Selectrix-Decoder, 5-poliger Motor mit Schwung-

masse. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal mit der Fahrrichtung wechselnd, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Mit Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Schaltnetzteil 230 V/36 VA, Gleisoval mit gebogenen Gleisen im Radius 2. Benötigte Grundfläche: 110 x 50 cm. Gesamtlänge über Puffer des Zuges ca. 405 mm.

- Lokomotive mit DCC-Selectrix-Decoder ausgerüstet.

Einmalige Serie.

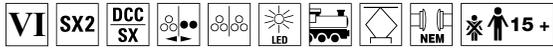
Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Auslieferung 4. Quartal 2016.

€ 299,99 *

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





11144 Digital-Startpackung „Güterzug“

Vorbild: Mehrzwecklokomotive Serie 4000 der Nationalen Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft (CFL). Zweisystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern. 3 vierachsige Druckgas-Kesselwagen als Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Fahrgestell der Lokomotive aus Metalldruckguss. DCC-Selectrix-Decoder, 5-poliger Motor mit Schwungmasse. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal

mit der Fahrtrichtung wechselnd, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Mit Mobile Station, Gleisanschluss-Box, Schaltnetzteil 230 V/36 VA, Gleisoval mit gebogenen Gleisen im Radius 2. Benötigte Grundfläche: 110 x 50 cm. Gesamtlänge über Puffer des Zuges ca. 358 mm.

- Lokomotive mit DCC-Selectrix-Decoder ausgerüstet.

Einmalige Serie.

Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Auslieferung 4. Quartal 2016.

€ 299,99 *

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



Güterwagen



15926 Gedeckter Güterwagen

Vorbild: gedeckter Güterwagen Bauart G 02. Privatwagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 57 mm.

€ 29,99 *



Einmalige Serie.



15927 Kühlwagen

Vorbild: Kühlwagen Löwenbräu. Privatwagen eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 55 mm.

€ 29,99 *



Einmalige Serie.



15929 Offener Güterwagen

Vorbild: offener Güterwagen Typ O 11 mit Ladegut Schiffstau der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung, mit Ladegut Schiffstau. Länge über Puffer 42 mm.

€ 29,99 *



Einmalige Serie.



15928 Flachwagen mit Ladegut

Vorbild: Schwerlastflachwagen SSw 07 mit Ladegut Schiffsschraube der Deutschen Bundesbahn.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 106 mm.

€ 44,99 *



Einmalige Serie.

- Schiffsschraube als Ladegut.



Der traditionsreiche „Rheingold“ verkehrte ab Mai 1965 als Trans-Europ-Express (TEE) in zweifarbigen TEE-Anstrich mit purpurroter Brüstung und elfenbeinfarbenen Fensterband. Ab dem 23. Mai 1982 beschränkte sich sein Zuglauf auf die Relation Amsterdam – Basel SBB. Ein Jahr später waren nur noch zwei TEE-Züge übriggeblieben: der aus FS-Wagen gebildete „Mediolanum“ (München – Mailand) und der eher als Touristenattraktion gesehene TEE 7/6 „Rheingold“. Ab Sommerfahrplan 1983 wurden alle Rheingold-Wagen mit einer überarbeiteten Innenausstattung auf die Reise geschickt und erhielten zur Kennzeichnung einen orangen Zierstreifen unterhalb der Fenster. Neu dabei fanden sich nun die Clubwagen (WGM 804), welche an den Seitenwänden den Schriftzug „Rheingold-Club“ präsentierten. Insgesamt drei dieser „neuen“ Clubwagen waren aus ehemaligen Großraumwagen entstanden und wiesen nun eine kleine Küche und fünfzehn ganz ordentliche

Tische mit 34 Drehsesseln auf. Ferner standen drei richtige Speisewagen für die Relation Amsterdam – Basel zur Verfügung. Dazu kamen noch 15 Abteil- und sechs Großraumwagen. In den Clubwagen sorgte die DB u.a. mit Bier vom Fass und Snacks aus dem kleinen Bistro für das leibliche Wohl. Die Unterhaltung gewährleisteten zeitweise eigens engagierte Musik- und Folkloregruppen. Im Sommer 1986 bot sogar ein paar Tage lang eine Whirlpool-Wanne neben einer Kunstpalme Gelegenheit zum Baden. Zwar beschränkte sich der „Rheingold“ nun primär auf die Verbindung Amsterdam – Basel, doch führte er immerhin zeitweise noch Kurswagen nach Chiasso, Brig und im Winter nach Chur mit sich. Ferner vervollständigte ein Flügelzug (TEE 17/16) nach München mit Zugtrennung/-vereinigung in Mannheim (später Mainz) das neue Konzept. In den letzten beiden Jahren seines Bestehens (1986/87 als TEE 15/14) verschwanden dann auch die Kurswagen bis/

ab Brig und Chiasso. Nur zwischen Amsterdam und Chur gab es in der Wintersportsaison noch durchgehende Wagen. Bis zum 30. Mai 1987 schlängelte sich der legendäre „Rheingold“ noch Tag für Tag durchs Gleisgewirr des Ruhrgebiets, vorbei am Kölner Dom sowie dem Loreleyfelsen und durchquerte die oberheinische Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen. Doch mit Beginn des Sommerfahrplans am 31. Mai 1987 verschwand mit Einführung der Euro-City-Züge der letzte noch in Deutschland verkehrende TEE komplett von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Die Bespannung des „Rheingolds“ erfolgte bis zu seinem Ende durch Elektroloks der Baureihe 103.1 als klassische Paradelok für TEE- und IC-Züge. Ihre Serienproduktion erfolgte ab 1969 und bis 1974 gelangten 145 leistungsstarke Sechssachser mit den Nummern 103 101-245 in den DB-Bestand. Konstruk-

tiv waren sie von Anbeginn für eine Geschwindigkeit bis 265 km/h ausgelegt worden, fahren durften sie jedoch maximal 200 km/h. Die 103 mit ihrer eleganten Stromlinienform und dem Siemens-Gummiringfeder-Kardantrieb war die stärkste deutsche Elektrolok und brachte eine Stundenleistung von 7.780 kW (10.581 PS) auf die Schienen.



TEE Rheingold



11628 Zug-Set „Rheingold TEE 7“

Vorbild: Schnellzuglokomotive 103 178-0 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit . Achsfolge Co'Co'. Baujahr ab 1970. 3 Schnellzugwagen bestehend aus den Baumustern Apmz 122, WRmh 132.1 und Avmz 111.1. Die Wagen sind komplett im Design des Rheingoldzuges von 1984 gehalten.

Einsatz: Hochwertiger Fernverkehr, hier im Rheingold TEE 7 von 1984.

Modell: Lok mit eingebautem Digital-Decoder zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbelichtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkupplung. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar.

Länge über Puffer 122 mm.

Schnellzugwagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 617 mm. Besondere Buchumverpackung für eine stilvolle Präsentation.

- **Besondere Buchumverpackung für Sammler.**
- **Überarbeitete Drehgestelle.**
- **Überarbeitete Batteriekästen.**

**Einmalige Serie.
Lieferung Anfang 2017.**

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Einen passenden Ergänzungswagen erhalten Sie unter der Artikelnummer 15679.

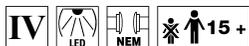
€ 299,99 *

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



15679

11627



15679 Personenwagen zum „TEE Rheingold“

Vorbild: TEE-Abteilwagen 1. Klasse Avnz 111.1 der Deutschen Bundesbahn (DB), im Zustand des TEE 7 Rheingold vom Sommer 1984.

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung, vorbereitet für Innenbeleuchtung. TEE 7 Rheingold mit Zuglauf Amsterdam – Brügge.
Länge über Puffer 165 mm.

€ 39,99 *

**Einmalige Serie.
Lieferung Anfang 2017.**

66616 LED-Innenbeleuchtung.

Idealer Ergänzungswagen zum Zug-Set TEE Rheingold mit der Artikelnummer 11628.



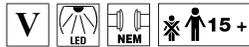
100 Jahre MITROPA

Analog zu den Schürzenreisezugwagen der Deutschen Reichsbahn (DRG) beschaffte Ende der 1930er-Jahre auch die MITROPA Speisewagen der Schürzenbauart. Eine erste Serie von 40 WR4ü-39 (1148-1187) wurde 1939 zu gleichen Teilen von Wumag in Görlitz und LHW in Breslau ausgeliefert. Im Gegensatz zu den Sitzwagen bildeten hier die Schürzen Teil der tragenden Konstruktion der 23.500 mm langen Speisewagen. Sie verfügten über zwei Großräume (Raucher/Nichtraucher) mit 42 Plätzen. Bergahorn verwendete man für die Innenverkleidung der Wände, die Sitzbänke in 2+1-Anordnung erhielten einen grünen Kunst-

lederüberzug und der Außenanstrich in bordeauxrot entsprach dem üblichen Mitropa-Schema. Mit einem Gewicht von 51 t waren die WR4ü-39 recht schwer ausgefallen, so dass für einen guten Fahrkomfort bei den Drehgestellen der Bauart „Görlitz III schwer“ eine vierte Federung nachgerüstet werden musste. Im Jahr darauf folgte eine Serie mit 30 Wagen (1188-1217), welche Wumag 1940 lieferte. Von der dritten Bestellung mit nochmals 40 Fahrzeugen (geplant als 1218-1257) wurden nur noch fünf leicht veränderte Wagen gefertigt, nachdem nicht kriegswichtige Produktionen eingestellt werden mussten und Speisewagenkurse kriegsbedingt entfielen. Nach

Kriegsende konnte im Bereich der Deutsche Bundesbahn (DB) die neu gegründete Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) bis 1949 insgesamt 30 Schürzen-Speisewagen der Bauart WR4ü-39 in ihren Fahrzeugpark einreihen. Dabei erfolgten eine leichte Modernisierung und der Einbau einer neuen Küchenausstattung. Eingesetzt wurden sie dann vor allem im neuen Fernschnellzug-Netz der DB und mit einigen hochwertigen D-Zügen. Zwischen 1958 und 1964 wurden die Faltenbälge durch Gummilwulste ersetzt, ab Anfang der 1960er-Jahre erhielten sie Klimaanlage und zwischen 1958 und 1964 gab es neue Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz MD 34

für 160 km/h. Bis 1984 mussten die letzten Exemplare den Dienst quittieren. Als Folge der Wiedervereinigung fusionierten zum 1. Januar 1994 die ostdeutsche MITROPA und die westdeutsche DSG unter dem alten Firmennamen MITROPA. Zur Feier ihres 80-jährigen Jubiläums ließ die MITROPA 1996 einen „Historischen Speisewagen“ durch die Werkstätte München-Neuaubing weitestgehend in den Originalzustand zurückversetzen. Hierfür stand der früheren WR4ü 1189 zur Verfügung, welchen die DSG seit 1980 als Schulungswagen benutzt hatte. Seither spiegelt der Schürzenspeisewagen fast seinen Ablieferungs-



15707 Historischer Speisewagen zum Jubiläum „100 Jahre MITROPA“

Vorbild: WR4ü, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) im restaurierten Zustand von 1996.

Modell: Drehgestelle Typ Görlitz. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Broschüre zum Vorbild beiliegend.

Länge über Puffer 165 mm.

- Info-Broschüre zum Vorbild.

Einmalige Serie.

€ 44,99 *

66616 LED-Innenbeleuchtung.



16703 Diesellokomotive Serie BB 67400

Vorbild: Serie BB 67400 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Dieselelektrischer Antrieb. Baujahr ab 1967.

Ursprungsversion mit großem Lüftergitter in der klassischen „Livree Arzens“ Farbgebung.

Modell: 14-polige Digital-Schnittstelle, 5-poliger Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf 4 Achsen, Haftreifen.

Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 107 mm.

- Spitzenbeleuchtung wahlweise abschaltbar.

Einmalige Serie.

€ 169,99 *



65415 Zubehör-Set KFZ-Modelle

Vorbild: 3 KFZ-Modelle (Wiking) der 1960er-Jahre.

Einmalige Serie.

€ 14,99 *





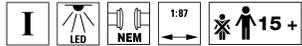
Orient-Express

Mit dem ruhmreichen Namen „Orient-Express“ verbindet sich heute ein Bild voller Mystik, Zauber, Sehnsüchte und Fernweh, denn im Laufe vieler Jahre bildete sich aus dem Luxuszug der Diplomaten, Abenteurer, Agenten, Schieber, „Femmes fatales“ sowie gekrönter und ungekrönter Häupter eine Legende. Er spielte in unzähligen Büchern, Kriminalromanen, Spionagegeschichten und Filmen eine Hauptrolle. Seinen Anfang nahm er mit der grandiosen Idee von Georges Nagelmackers, Luxus-Schlafwagenzüge auf dem europäischen Kontinent einzuführen. Er gründete die noch heute existierende „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL) am 4. Dezember 1876 in Brüssel. Mit dem wachsenden Schienennetz in Richtung Balkan entwickelte Nagelmackers Pläne für einen komplett aus

Wagen der CIWL zusammengestellten Zug von den Kanalhäfen in die Balkanstaaten und dem damals noch nicht auf der Schiene zu erreichenden Endziel Konstantinopel (heute Istanbul). Schließlich begann am 5. Juni 1883 in Paris mit dem ersten „Express d’Orient“ die Legende. Lediglich ein Speise-, zwei Schlaf- und zwei Gepäckwagen bildeten den ersten „Orient-Express“, der sich an jenem denkwürdigen Nachmittag im Gare de l’Est aufmachte, Verkehrsgeschichte zu schreiben. Noch war die Reise auf dem Balkan allerdings recht mühsam, denn die Fahrgäste mussten Teilstrecken auf Schiffen oder Postkutschen zurücklegen. Schließlich erreichte am 12. August 1888 der Orient-Express erstmals über Budapest, Belgrad und Sofia sein Endziel Konstantinopel und schnell entwickelte sich der Luxuszug zu einem vol-

len Erfolg. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs musste der Luxuszug eingestellt werden. Nach Kriegsende fuhr zunächst ab Februar 1919 mit Wagons der CIWL ein sogenannter „Train de luxe militaire“ der Siegermächte zwischen West- und Osteuropa, allerdings unter Umgehung Deutschlands. Erst ab 1920 durften ihn auch Normalreisende benutzen und die Route führte wieder über Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart und München. Schließlich verkehrte ab dem Sommerfahrplan 1921 der Zug wieder unter seinem traditionellen Namen und wurde von Wien über Bratislava und Budapest bis nach Bukarest verlängert. Bespannt wurde der Orient-Express dann auf dem badischen Teil seiner Route mit den badischen Pacific-Schnellzugloks der Gattung „IV h“, welche von 1918 bis 1920 von Maffei in drei Baulosen

mit insgesamt 20 Exemplaren geliefert worden waren. Prädestiniert für den schweren Schnellzugdienst vornehmlich auf der Rheintalbahn Basel – Mannheim zogen die eleganten, modernen 2’C1’h4v-Maschinen auch den Orient-Express. Mit ihrem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Tandemschieber und dem nahezu einmalig großen Rost von 5 m² in Verbindung mit dem guten Massenausgleich avancierten sie zu vorzüglichen, schnellen Langläufern. Zwischen Januar 1923 und dem 29. November 1924 konnte der Orient-Express infolge der Ruhrbesetzung nicht mehr durch Deutschland fahren und musste auf die Arlberg-Strecke ausweichen. Danach sah man in Baden wieder die formschönen IV h vor dem Luxuszug, ab 1925 dann als DRG-Baureihe 18.3 mit den Nummern 18 301-303, 18 311-319 und 18 321-328.



24794 Ergänzungswagenset CIWL Orient-Express Vorbild: 2 Schlafwagen der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Jeweils in brauner Farbgebung. Wagenlauf von Calais über Paris – Straßburg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Budapest bis Bukarest. Um 1921.

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

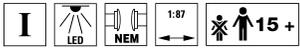
• **Eingebaute LED-Innenbeleuchtung.**

€ 159,99 *

Einmalige Serie.

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





24793 Schnellzug-Wagen-Set CIWL Orient-Express

Vorbild: 5 Teakholz-Wagen unterschiedlicher Bauarten der Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL). Jeweils 2 Gepäckwagen, 2 Schlafwagen und 1 Speisewagen in brauner Farbgebung. Wagenlauf von Calais über Paris – Straßburg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Budapest bis Bukarest. Um 1921.

Modell: Feine Ausführung der Modelle mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Eingezogene Faltenbälge mit hochgeklappten Übergangsblechen für Endwagen der Garnitur. Türen der Gepäckwagen können geöffnet werden. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung. Tischlampen im Speisewagen sind beleuchtet. Stromabnahme an jedem einzelnen Wagen.

Gesamtlänge über Puffer ca. 117,5 cm.

- Eingebaute LED-Innenbeleuchtung.

Einmalige Serie.

€ 399,99 *



Legendärer Flitzer



21680 Lufthansa Airport Express

Vorbild: Schnellzug der Deutschen Bundesbahn (DB) für die Strecke Frankfurt (M) Flughafen – Stuttgart in Sonderfarbgebung der Deutschen Lufthansa. Elektrolokomotive BR 103 mit einem Abteilwagen Avmz 106 und zwei Großraumwagen Bpmz 296. Beide Wagentypen in druckertüchtiger Ausführung. Betriebszustand im Sommer 1991.

Modell: Elektrolokomotive BR 103 mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Drei Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Maschinenraumbeleuch-

tung digital schaltbar. Zusätzlich kann die Führerstandsbeleuchtung digital geschaltet werden. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Abteilwagen und Großraumwagen mit typspezifisch gestaltetem Unterboden. Avmz 106 mit Fiat-Drehgestelle Y 0270 S mit Schlingerdämpfer. Bpmz mit Drehgestelle MD ohne Generator. Bauliche Merkmale druckertüchtiger Wagen wie bspw. SIG-Übergänge, Einstiegstüren und Fenster. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung. Ein Wagen mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung.

Gesamtlänge über Puffer ca. 107 cm.

- **BR 103 erstmals mit über 16 Funktionen.**
- **Führerstandsbeleuchtung.**
- **Maschinenraumbeleuchtung.**
- **Lokführer.**
- **Teilweise Neukonstruktion des Avmz und Bpmz.**
- **Avmz und Bpmz in druckertüchtiger Ausführung.**
- **Reisezugwagen mit SIG-Übergänge.**
- **Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung.**
- **Ein Wagen mit Zugschlusslicht.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 26680.

€ 579,99 *



Digital Funktionen	DCC	mfX
Spitzensignal	•	•
E-Lok-Fahrgeräusch	•	•
Lokpfeif	•	•
Direktsteuerung	•	•
Führerstandsbeleuchtung	•	•
Spitzensignal hinten aus	•	•
Schaffnerpfeif	•	•
Spitzensignal vorne aus	•	•
Bremsquietschen aus	•	•
Innenbeleuchtung	•	•
Bahnhofsansage	•	•
Bahnhofsansage	•	•
Betriebsgeräusch	•	•
Türenschießen	•	•
Betriebsgeräusch 2	•	•
Lüfter	•	•
Luftpresser	•	•
Druckluft ablassen	•	•
Panto-Geräusch	•	•

Als am 2. Juni 1991 die Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim in Betrieb ging, sollte auch der Airport Express Stuttgart – Frankfurt-Flughafen diesen Weg nehmen. Doch wegen der höheren Geschwindigkeit und vor allem der Druckproblematik in den zahlreichen Tunnel der Neubaustrecke konnten die bisherigen Fahrzeuge nicht mehr weiterverwendet werden. Einhergehend mit einer Fahrzeitverkürzung auf 90 Minuten erfolgte eine Ausweitung auf vier tägliche Zugpaare, die nur mit einer Lokomotive gefahren werden sollten. Wegen der kurzen Wendezeiten in Stuttgart wurden allerdings zwei Zugarnituren benötigt. Nach Lufthansa-Vorgaben umgestaltete, druckdichte Wagen übernahmen nun mit der farblich an den Zug angepassten Ellok 103 101 des Bw Frankfurt/Main den Airport-Express.

Die 103 wechselte in ein zum Wagenzug passendes Farbkleid in den Lufthansa-Farben. Beim Lokkasten und der Dachhaube dominierten nun Lichtgrau (RAL 7035). Nur am unteren Rand des Lokkastens beim Übergang zum Brückenrahmen glänzte ein schmaler melonengelber Rand (RAL 1028), dessen Farbton sich im oberen Teil des Brückenrahmens fortsetzte. Die Lüftergitter der alten Bauart behielten ihr übliches Silbergrau. Der untere Teil des Brückenrahmens samt Pufferverkleidungen und Drehgestellen wies dagegen einen dunkelgrauen

Anstrich (NCS 8000) auf. Seitlich im gelben Bereich des Rahmens stach der Schriftzug „Lufthansa Airport Express“ hervor und die DB-Signets fanden sich in stark verkleinerter Form ausschließlich an den Längsseiten links neben der Betriebsnummer wieder. Im Gegensatz zum Wagenmaterial war jedoch die 103 101 nicht druckertüchtigt und daher konzipierte man die Fahrplantrassen so, dass keine Zugbegrenzungen in den Tunnelabschnitten stattfinden konnten.

Die kurzen Wendezeiten in Stuttgart führten dann zu einem „fliegenden Wechsel“ zwischen beiden, in der Regel dreiteiligen Wagengarnituren, der sich wie folgt abspielte: Im Stuttgarter Kopfbahnhof stand auf einem Gleis schon eine Wagengarnitur bereit. In dieses Gleis fuhr der von Frankfurt kommende Airport Express dann ein, die Lok kuppelte ab und gleich wieder an die schon bereitstehenden Wagen an. Die angekommene Wagengarnitur schleppte eine Rangierlok in den Abstellbahnhof zur Vorbereitung auf die nächste Fahrt und nach wenigen Minuten konnte der Airport Express wieder ausfahren. Leider stellte die Lufthansa am 23. Mai 1993 sämtlichen Service auf „Flughöhe Null“ ein und somit war am Tag zuvor auch die 103 101 zum letzten Mal unterwegs gewesen.



Alle Reisezugwagen mit den baulichen Merkmalen in druckertüchtiger Ausführung



LED-Zugschlusslicht



Lufthansa

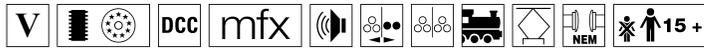
Officially Licensed Product

© 2016 Deutsche Lufthansa AG
Licensed by Bulls, Frankfurt

Lufthansa Airport Express ist eine eingetragene Wortmarke der Deutsche Lufthansa AG, Köln. Jedes Recht auf Vervielfältigung wird vorbehalten.



Elektrolokomotiven



22684 Elektrolokomotive BR 120.0

Vorbild: Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.0 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Vorserienausführung in ursprünglicher Lackierung und mit neuem DB Keks. Betriebsnummer 120 003-9. Betriebszustand ab November 1994. Bw Nürnberg 1.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Führerstandsbeleuchtung separat digital schaltbar. Führerstände mit Inneneinrichtung. Kurzkupplungen in Normaufnahme mit Kulissenführung. Angesetzte Griffstangen. Länge über Puffer 22,1 cm.

- **Mittelmotor, 4 Achsen angetrieben.**
- **Kurzkupplungen in Normaufnahme mit Kulissenführung.**
- **Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **120 003-9 erstmals in Metallausführung.**
- **Vorserienlokomotive erstmals mit DB AG Logo in Ep. V.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37528.

€ 329,99 *

Digital Funktionen	DCC	mfx
Spitzensignal	•	•
Führerstandsbeleuchtung	•	•
E-Lok-Fahrgeräusch	•	•
Signalhorn tief	•	•
Direktsteuerung	•	•
Bremsquietschen aus	•	•
Spitzensignal Lokseite 2	•	•
Signalhorn hoch	•	•
Spitzensignal Lokseite 1	•	•
Bahnhofsansage	•	•
Lüfter	•	•
Schaffnerpfeiff	•	•
Kompressor	•	•
Druckluft ablassen	•	•
Rangiergang	•	•

Mittelmotor und Vollsound





22094 Elektrolokomotive BR 193

Vorbild: Elektrolokomotive 91 80 6193 876-0 der Mitsui Rail Capital Europe. Gebaut von Siemens als Serienlokomotive aus dem Vectron-Typenprogramm.

Modell: Elektrolokomotive in Metallausführung, mit Digital-Decoder mfx und DCC, sowie umfangreichen Geräuschfunktionen. Spezialmotor, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter, konventionell in Betrieb, digital

schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn das Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer. Länge über Puffer 21,8 cm.

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

Einmalige Serie.

Lieferbar ab 2.Quartal 2017.

Ein Wechselstrom-Modell finden Sie im Märklin Start up Sortiment unter der Artikelnummer 36194.

€ 219,99 *

Digital Funktionen	DCC	mfx
Spitzensignal	•	•
Betriebsgeräusch 1	•	•
E-Lok-Fahrgeräusch	•	•
Signalhorn	•	•
Direktsteuerung	•	•
Bremsquietschen aus	•	•
Spitzensignal Lokseite 2	•	•
Rangierpfeif	•	•
Spitzensignal Lokseite 1	•	•
Ankuppelgeräusch	•	•
Betriebsgeräusch 2	•	•
Druckluft ablassen	•	•
Lüfter	•	•
Schaffnerpfeif	•	•
Schienenstoß	•	•

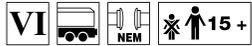
Rückseite



Vorderseite



Schweden



24247 KLV-Tragwagen-Set der Bauart Sgnss

Vorbild: 4 vierachsige KLV-Tragwagen der Bauart Sgnss in blauer Grundfarbgebung. Wagen der Sveaskog, registriert bei Tågäkeriet. Mit Holzladegestellen ExTe SR12 und Stützswellen zum Transport von Stammholz. Aktueller Betriebszustand 2015.

Modell: Drehgestelle Typ Y 25 geschweißt. Vorbildgerecht durchbrochener Tragwagen-Boden aus Metall, mit markanten fischbauchartigen Außenlangträgern. Jeder Tragwagen kann mit 6 ExTe-Rungen SR12 und 3 Stützswellen ausgestattet werden. ExTe-Rungen und Stützswellen liegen zum Anstecken jedem Wagen bei. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern und jeweils einzeln verpackt. Zusätzliche Umverpackung. Gesamtlänge über Puffer 91,5 cm.

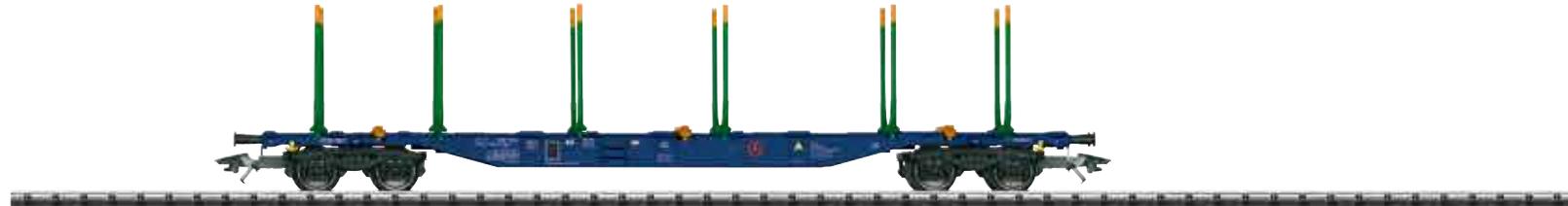
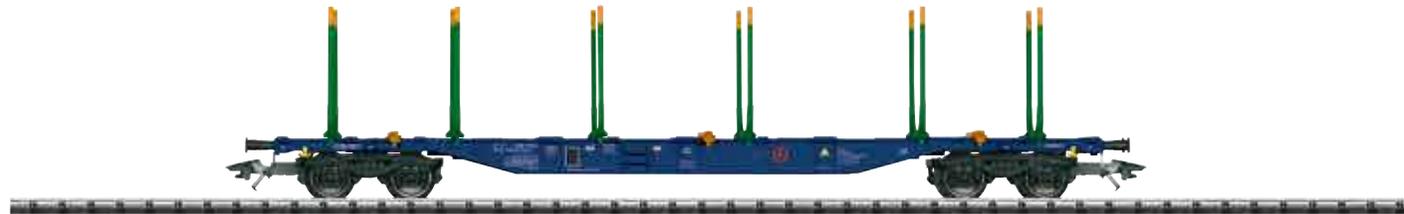
700150 Märklin Radsatz-AC.

- ExTe-Rungen und Stützswellen speziell zum Holztransport.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie im Märklin H0-Sortiment mit weiteren unterschiedlichen Betriebsnummern unter der Artikelnummer 47093.

€ 199,99 *



Dampfloks ohne Grenzen

TRIX
H0



22905 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepp-tender

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.5 mit Kohlen-Tender. Reko-Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Mit Boxpok-Räder, Kohlen-Einheitskastentender 2'2'T34, Witte-Windleitblechen in spezieller Bauform für die BR 01.5, durchgehende Domverkleidung, einseitigem Indusi und Puffertellerwanenstrich. Betriebsnummer 01 512. Betriebszustand um 1967.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED).

Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer 28,2 cm.

€ 499,99 *

Digital Funktionen 22905/22906	DCC	mfx
Spitzensignal	•	•
Rauchsatzkontakt	•	•
Dampflokom-Fahrgeräusch	•	•
Lokpfeiff	•	•
Direktsteuerung	•	•
Bremsquietschen aus	•	•
Führerstandsbeleuchtung	•	•
Rangierpfeiff	•	•
Betriebsgeräusch	•	•
Dampf ablassen	•	•
Kohle schaufeln / Betriebsgeräusch 2	•	•
Schüttelrost / Injektor	•	•
Luftpumpe	•	•
Wasserpumpe	•	•
Dialog	•	•
Rangiergang	•	•



22906 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepp-tender

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.5 mit Öl-Tender als Öl-Hauptfeuerung. Reko-Ausführung der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR). Mit Speichen-Räder, Einheitskastentender 2'2'T34 (Öl), Witte-Windleitblechen in spezieller Bauform für die BR 01.5, durchgehende Domverkleidung, ohne Indusi, mit Zierstreifen. Betriebsnummer 01 0505-6. Betriebszustand um 1975/76.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED).

Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht.

Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremschläuche liegen bei. Länge über Puffer 28,2 cm.

€ 499,99 *



Das passende Interzonen-Schnellzugwagen-Set zur Dampflokomotive der BR 01.5 finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 42912.



Märklin 42912

22906



Tag der offenen Tür

am 16. und 17. September 2016
von 9.00 bis 16.00 Uhr
Einlass ins Stammwerk

Aktuelle Programminfos:
www.maerklin.de



- **Werksbesichtigung** durch die laufende Produktion
- **Ausstellung** von Modellbahnanlagen
- **Sonderwagen in H0** Abt. „Kunststoffspritzguss“
- **Buntes Rahmenprogramm** für Groß und Klein

Stammwerk
Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen
9.00 bis 17.00 Uhr

- Große Werksbesichtigung
- Modellbahnanlagen
- Hüpfburg und Spielwagen
- Lokmontage für unsere Besucher
- Verpflegung
- Buntes Unterhaltungsprogramm

- Verkauf eines Sonderwagens in H0 Abteilung "Spritzguss"



Mit großer Spur 1 Sonderausstellung!

märklin

Märklin Museum
Reutlinger Straße 2
73037 Göppingen
9.00 bis 18.00 Uhr



- Großes Kinderprogramm
- Attraktive Angebote in den Shops
- Verkauf von Zubehörartikeln
- Märklin Museum

Weltweites Web-TV und Web-Radio
Großes Live-Unterhaltungsprogramm,
gemeinsam gestaltet von Radiofips und
Filstalwelle Göppingen.
www.radiofips.de / www.filstalwelle.de

Kostenlose Parkplätze
Über 2.500 Parkplätze an der EWS-Arena
(Ecke Lorcherstraße/Nördl. Ringstraße).
In Göppingen der Ausschilderung nach.

Kostenloser Buspendelverkehr
EWS-Arena • Stammwerk • Märklin Museum
Freitag und Samstag von 8.30 Uhr – 18.00 Uhr

Änderungen vorbehalten

TRIX

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



www.trix.de

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

*** 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.

279333 – 08 2016

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



Besuchen Sie uns:
www.facebook.com/trix



Am 2. Dezember 2016 – Internationaler Tag der Modelleisenbahn

Informieren Sie sich über Aktionen und Veranstaltungen auch in Ihrer Nähe unter www.tag-der-modelleisenbahn.de

Altersangaben und Warnhinweise.



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



Nur für Erwachsene.