

märklin



Neuheiten 2013

Startpackung Intercity-Personenzug



81870 Startpackung 230 Volt.
Intercity-Personenzug mit großer Gleisanlage und Steckernetzgerät mit passendem stufenlosem Fahrregler.

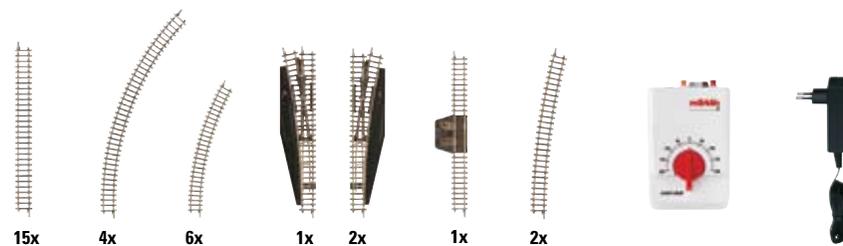
Vorbild: alle Fahrzeuge in Epoche-V-Ausführung.
 1 Elektrolokomotive BR 111 der Deutschen Bahn AG.
 1 Abteilwagen 1. Klasse Typ Av, 1 Großraumwagen
 2. Klasse Bp und 1 Steuerwagen 2. Klasse Bimdzf.

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor, in optimierter Modellnachbildung, alle Treibachsen angetrieben und mit LED-Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd in warmweiß/rot.

Alle Fahrzeuge äußerst fein lackiert und bedruckt. Steuerwagen mit warmweiß/roter LED-Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd. Alle Wagenradsätze schwarz vernickelt. Fahrzeuge in Sonderausfüh-

rung, einzeln nicht erhältlich. Sonstiger Packungsinhalt u.a. 16 gerade Gleise, 12 gebogene Gleise, 3 elektromagnetische Weichen, 1 Prellbock, Aufgleisungsgerät, Stellpult, Verteilerplatte, Kabel und 230 V/8 VA-Stecker-netzgerät mit passendem stufenlosem Fahrregler. Gleisplanbroschüre. Zuglänge ca. 440 mm.

Erweiterung des Gleisplans aus dieser Startpackung ist jederzeit möglich zum Beispiel mit den SET-Packungen 8192 und 8193 oder natürlich nach eigenen Entwürfen.



Güterzuglokomotive Reihe Gt 2x4/4

Vor 100 Jahren in Dienst gestellt, galt sie damals als größte und stärkste Tenderlokomotive in der „Alten Welt“ und bildete die Krönung des Malletlok-Baus in Europa – die bayerische Gt 2x4/4.

Im Gebiet der Bayerischen Staatsbahn waren es insbesondere drei Steilstrecken (Laufach – Heigenbrücken, Frankenwaldrampe Pressig-Rothenkirchen – Steinbach a.W. – Probstzella und die Schiefe Ebene von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast), die in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts infolge erheblich gestiegener Zuglasten besondere Probleme bereiteten. Die zur Verfügung stehenden Loks waren nicht in der Lage, die ankommenden Güterzüge alleine

oder ungeteilt weiterzubefördern. Damals mussten zum Beispiel rund 670 Tonnen Last mit zwei Schublokomotiven über den Berg befördert werden – ein wirtschaftlich unhaltbarer Zustand.

Deshalb entwickelte die Lokschmiede Maffei bis 1913 die Gt 2x4/4 mit der Radsatzfolge D'Dh4vt. Die Maschine besaß zwei Triebwerke mit je vier gekoppelten Radsätzen. Der Antrieb erfolgte jeweils über den dritten Kuppelradsatz. Der Radsatzstand maß insgesamt 12.200 mm. Die Heißdampf-Verbundausführung erforderte für das vordere Drehgestell flexible Dampfleitungen zu den Niederdruck-Zylindern. Die 15 in den Jahren 1913/14 gelieferten Maschinen waren wesent-

lich schneller und bis zu dreimal so leistungsfähig wie die bisher verfügbaren Güterzugloks, so dass spürbare Einsparungen bei Lokomotiven und Personal möglich waren. Schon bei einer ihrer ersten Probefahrten zeigten die neuen Loks ihre ganze Leistungsfähigkeit: Ein 1.000 t schwerer Güterzug konnte mit jeweils einer Zug- und Schublok der Gattung Gt 2x4/4 in sagenhaften 38 statt bisher 80 Minuten von Pressig-Rothenkirchen nach Steinbach a.W. geschleppt werden. Insgesamt ergaben die Probefahrten Fahrzeitverkürzungen von mehr als 50 %.

Mit der preußischen T 20 erwuchs der Gt 2x4/4 im Jahre 1922 eine ernsthafte Konkurrentin, die bei 30 t

geringerer Masse mindestens die gleiche Leistung erbringen konnte. Daher wurde bei der Nachbestellung von weiteren zehn Exemplaren der Gt 2x4/4 konstruktiv einiges verbessert. Diese Maschinen erhielten mehr Verdampfungsheizfläche, einen größeren Zylinderdurchmesser bei den Hochdruckzylindern und einen Kurzkamin (Kamin ohne Aufsatz). Der Kohlenvorrat erhöhte sich um eine halbe Tonne und ferner ergaben sich eine größere Radsatzlast und ein höheres Dienstgewicht. Alle 25 Maschinen wurden von der DRG mit den Betriebsnummern 96 001-025 in den Bestand eingereiht.



88293 Tenderlokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Reihe Gt 2x4/4 der Gruppenverwaltung Bayern (GVB) in der grün/schwarzen Lackierung. Gelenklokomotive Bauart Mallet mit Verbundtriebwerk aus Hoch- und Niederdruckzylindern, spätere Baureihe BR 96. Einsatz: Vor schweren Güterzügen und im Schiebetrieb auf Steilstrecken wie zum Beispiel: Schiefe Ebene, Spessartrampe u.a.

Modell: Fein lackiertes und bedrucktes Fahrzeug mit kurvengängigem Gelenkfahrwerk. Alle Treib- und Kuppelachsen angetrieben. LED-Zweilicht-Spitzensignal mit warmweißen LED mit der Fahrtrichtung wechselnd. Fein detailliertes Gestänge/Steuerung. Imitation von Bremszangen und Schienenräumern. Gleisbogen befahrbar ab Radius 145 mm. Lieferung in exklusiver Holzbox und mit einem nummerierten Echtheitszertifikat, welches an das Jubiläum 100 Jahre Dampflokomotive Gt 2x4/4 erinnert.

Länge über Puffer 81 mm.

Einmalige Serie.



Insider-Modell 2013

F-Zug „Blauer Enzian“

Der „Blaue Enzian“ stand für einen Mythos der deutschen Wirtschaftswunderzeit. Schon bald nach Gründung der Deutschen Bundesbahn (DB) kündigten sich die Vorboten des westdeutschen Wirtschaftswunders an. Und die Verantwortlichen der DB erkannten früh, dass die Führungskräfte der Wirtschaft ein zuverlässiges Verkehrsnetz benötigen würden. Kaum waren die größten Schäden des Zweiten Weltkriegs beseitigt, bereiteten sie schon ab 1951 ein Zugnetz vor, das die wichtigen westdeutschen Metropolen mit schnellen Zügen verbinden sollte. Das sogenannte F-Zug-Netz hatte seine Wurzeln im Schnelltriebwagen-Netz der Vorkriegszeit, wies aber einen wichtigen Unterschied auf: Während die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) vor dem Zweiten Weltkrieg das Netz der „Fliegenden Züge“ auf Berlin ausgerichtet

hatte, verliefen die Hauptrelationen des F-Zug-Netzes wegen des „Eisernen Vorhangs“ von Norden nach Süden. Zwischen Hamburg, Bremen, dem Rhein-Ruhr-Raum und Köln, Frankfurt (Main), Stuttgart, Nürnberg, München und Basel wurden schnelle Zugverbindungen eingerichtet, die mit wenigen Halten jeweils morgens hin und abends zurück fuhren. Damit sollte es möglich sein, einen auswärtigen Geschäftstermin an einem Tag absolvieren zu können. Natürlich funktionierte dies bei größeren Entfernungen wie beispielsweise Hamburg – München nicht. In Anlehnung an das vor dem Krieg gebräuchliche „FD“ lautete die Zuggattung nun F-Züge, wobei das F für „Fern“ stand. Zusätzlich zum regulären Fahrpreis musste für die Fahrt ein F-Zuschlag gelöst werden. Die Zugläufe bekamen ab 1953 klingende Namen: Das Zugpaar F 55/56 (Hamburg – München – Hamburg) erhielt als erstes den Namen „Blauer Enzian“. Mit „Gambrinus“, „Helvetia“, „Senator“,

„Roland“ und „Domspatz“ – um nur einige zu nennen – trugen die F-Züge als ganzer Stolz der jungen Bundesbahn weitere klingvolle Namen. Nun, der Name „Blauer Enzian“ wurzelte nicht in dem bekannten Lied eines deutschen Schlagerbarden, das kam viel später. Vielmehr war der „Blaue Enzian“ das Ergebnis eines Preisausschreibens, das unter den Fahrgästen veranstaltet wurde, die mehrheitlich für die Alpenblume votierten. Möglicherweise assoziierten die Fahrgäste die Farbgebung und das in Alpennähe liegende Ziel des Zuges mit der im Pflanzenreich seltenen reinblauen und leuchtenden Blütenfarbe. Eine Ausnahmestellung unter den F-Zügen besaß der „Blaue Enzian“ auf Grund seines Wagenmaterials, denn ab Dezember 1953 wurde er durch den Einsatz der Wagengarnitur des ehemaligen Henschel-Wegmann-Zuges aufgewertet. Vor dem Zweiten Weltkrieg lief der Henschel-Wegmann-Zug ab Sommerfahrplan 1936 bis Kriegsbeginn zwischen Berlin

und Dresden. Er bediente die knapp 180 km lange Strecke mit zwei Zugpaaren pro Tag. Der schnellste Zuglauf brauchte für diese Distanz eine Stunde und 35 Minuten. Damit war der Henschel-Wegmann-Zug rund eine halbe Stunde schneller als alle bisherigen Züge. Selbst heute gibt es bei weitem kein vergleichbares Angebot, die schnellste Verbindung zwischen Berlin und Dresden schlägt mit rund zwei Stunden und 15 Minuten zu Buche. Der Wagenzug stand 1946 ausgeplündert und nicht mehr einsatzfähig in Hamburg-Langenhäfen. Die DB ließ ihn 1952 wieder zur Erbauerfirma Wegmann nach Kassel bringen, wo die fünf Wagen vollständig aufgearbeitet, modernisiert und im Blau der F-Züge lackiert wurden. Die Wagenkonstruktion selbst blieb weitgehend unverändert. Jedoch erhielten die Drehgestelle eine vierte Federung und der Grundriss sowie die innere Ausstattung wurden den neuen Anforderungen des F-Zug-Verkehrs angepasst. Im stahlblau-silber-



81176 „Fernschnellzug Blauer Enzian“.

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive der Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn (DB) in purpurorter Farbgebung mit dem markanten Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ und 5 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 1 Endwagen WRPw4üe mit Gepäckraum, Maschinenraum, Küche und Speiseraum, 3 Mittelwagen A4üe, 1. Klasse, 1 Endwagen A4üe, 1. Klasse mit Aussichtsraum. Farbgebung stahlblau. Umgebaute Wagen des früheren Henschel-Wegmann-

Zuges. Eingesetzt für den F-Zug „Blauer Enzian“. Zuglauf München – Augsburg – Würzburg – Bebra – Hannover – Hamburg Altona. Betriebszustand um 1958.

Modell: Lokomotive mit Antrieb auf allen Achsen. Dunkle Radreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen/roten Leuchtdioden im Wechsel mit der Fahrtrichtung. Wagen als Neukonstruktion. Der Zug ist zwischen den Wagen mit Kurzkupplungen ausgerüstet, vorn zur Lok und hinten mit Systemkupplung. Gesamtlänge über Puffer ca. 595 mm.

- Wagen als Neukonstruktion.

Das Modell 81176 wird im Jahr 2013 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

NEU:
5 Jahre
Garantie**



farbenen Anstrich mit schwarzer Schürze bot der Zug einen eleganten Anblick. Nachdem die DB den rekonstruierten Zug auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München von Juni bis November 1953 der Öffentlichkeit präsentiert hatte, war er ab Dezember 1953 fünf Jahre lang als Fernschnellzug F 55/56 „Blauer Enzian“ zwischen Hamburg und München mit Zwischenhalten in Hannover, Göttingen, Fulda, Würzburg, Treuchtlingen und Augsburg im Einsatz. Ab Ende 1956/Anfang 1957 wich die bisherige Dampfbespannung nördlich von Würzburg der Dieseltraktion mit Lokomotiven der neuen Baureihe V 200.0. Südlich von Würzburg waren bis zur Indienstellung der neuen Elektroloks der Baureihe E 10 Altbaumaschinen der Reihen E 17 und E 18 eingesetzt. 1959 stellte die Deutsche Bundesbahn den Henschel-Wegmann-Zug außer Dienst und im Ausheserungswerk Neuaubing ab. Dort wurde er nach seiner endgültigen Ausmusterung 1962 verschrottet.



© Willy Kaemena

© Erik Körschenhausen



Personen- und Güterverkehr



88998 Personenzuglokomotive mit Wannentender.

Vorbild: Personenzuglokomotive mit Wannentender, Typ BR 38 (frühere preußische P 8).

Modell: In vielen Punkten überarbeitetes Modell. Dreilicht-Spitzensignal mit warmweißer LED-Beleuchtung, feine Detaillierung mit Imitation der Bremsen, Schienenräumer, vergrößerte Pufferteller, detailliertes Gestänge und aufwendige Farbgebung. 5-poliger Motor. Alle Treibachsen angetrieben. Länge über Puffer 84 mm.



82558 Wagen-Set Schiebewandwagen.

Vorbild: 2 Schiebewandwagen Typ Hbis 297 der Deutschen Bundesbahn (DB), davon 1 Wagen mit Werbebeschriftung „Schwaben Bräu“. Epoche-IV-Ausführung. 1 x Culemeyer Straßenroller und eine Zugmaschine.

Modell: Set bestehend aus zwei 2-achsigen Schiebewandwagen mit schwarzen Scheibenrädern. Sowie einem Culemeyer Straßenroller, auf den ein Schiebewandwagen vorbildgerecht verladen werden kann. Dazu passende Kaelble Zugmaschine. Die Zugmaschine

und der Straßenroller sind aus Metall gefertigt. Wagenlänge über Puffer jeweils ca. 64 mm. Alle Fahrzeuge in Sonderausführung, einzeln nicht erhältlich.





86000 Wagen-Set Gütertransport Epoche III.

Vorbild: 2 gedeckte Güterwagen Typ Gmhs 50 der DB, 1 Kühlwagen Tehs 50 in der Gestaltung einer großen Münchener Brauerei, eingestellt bei der DB und ein Rungenwagen mit Bremserhaus Typ R 10 der DB. Der Rungenwagen kann mit 12 beigelegten Schienenprofilen beladen werden.

Modell: Alle Fahrzeuge fein lackiert und aufwendig beschriftet. Rungenwagen mit Bremserhaus, separat lackierter Ladefläche, beigelegten Rungen und Ladegut Schienenprofile. Die beiden gedeckten Güterwagen und der Kühlwagen verfügen über einen vorbildgerecht überarbeiteten Wagenboden. Fahrzeuge mit dunklen Metallradsätzen. Alle Fahrzeuge in Sonderausführung. Einzeln nicht erhältlich. Länge über Puffer ca. 220 mm.



Elektrolokomotive Baureihe E 19



88086 Elektrolokomotive.

Vorbild: Baureihe E 19 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Neukonstruktion der E 19, optisch korrekte Umsetzung der Vorbildlokomotive. Feine Farbgebung und Beschriftung. Lokomotive mit 5-poligem Motor. Alle Treibachsen angetrieben. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Spitzenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Länge über Puffer ca. 76 mm.



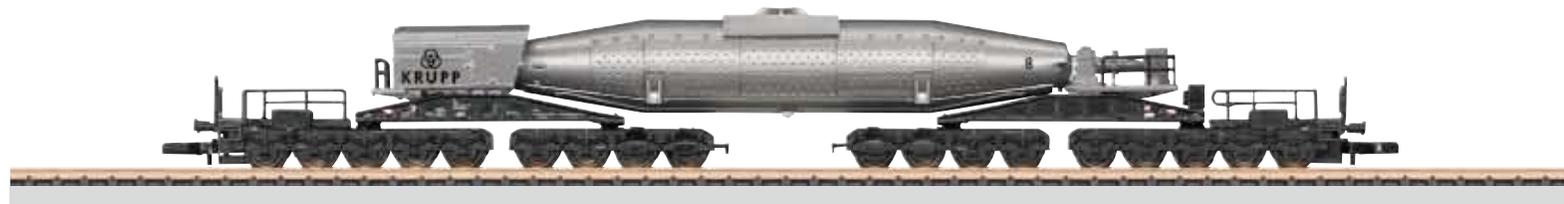


86202 Torpedopfannenwagen Set.

Vorbild: 2 Spezialwagen der Fa. Krupp mit 18 Achsen zum Transport von flüssigem Roheisen, eingestellt bei der Deutschen Bahn (DB). Zustand Epoche III/IV.

Modellausführung: 2 Hauptträger aus Metall auf jeweils einem 4-achsigen und einem 5-achsigen Drehgestell. Selbsttragender Torpedo mit Maschineneinheit und Gegenlager. Feine Farbgebung und Bedruckung. Beide Wagen einzeln verpackt. Länge über Puffer jeweils 154 mm.

Das Set 86202 wird nur einmalig im Jahr 2013 gefertigt.



88577 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 150 der DB Cargo. Verkehrsrote Ausführung in der Epoche V.

Modell: Weitgehende Neukonstruktion. Optisch vor allem im Fahrwerksbereich verbesserte Ausführung gegenüber früheren Versionen dieser Lok. Epoche-V-Ausführung mit Klatte-Lüftergittern abgerundete Maschinenraumfenster und rechteckigen Puffern. Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb nach innen verlegt. Beide Drehgestelle angetrieben. 3-Licht-Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LED mit der Fahrtrichtung wechselnd. Dunkel vernickelte Radkränze. Länge über Puffer 88 mm.



Güterwagendisplay Kesselwagen



82530 Güterwagendisplay mit 20 verschiedenen Kesselwagen.

Modell: Verkaufsdisplay mit 20 verschiedenen Knickkesselwagen des Typs „Zans/Zacns“. Komplette Neukonstruktion des Wagen in feiner maßstäblicher Detaillierung. Je 5 x 4 Wagen der GATX, GATX/DHL, Ermewa, Wascosa und VTG AG enthalten. Alle Wagen individuell beschriftet und einzeln verpackt. Länge über Puffer jeweils 77,5 mm

- **Komplette Neukonstruktion.**



Zugpackung Güterzug „HVLE/VTG“



81800 Zugpackung Güterzug „HVLE/VTG“.

Vorbild: Dieselelektrische Lokomotive Baureihe 285 der Havelländischen Eisenbahn AG, Berlin (HVLE), gebaut von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm und 5 Selbstentladewagen Bauart Falns der VTG AG, Hamburg.

Modell: Lokomotive ausgestattet mit 5-poligem Motor. Alle Achsen angetrieben. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden. Optische Darstellung der Bremsscheiben. Alle Wagen beidseitig mit Kurzkupplung und mit schwarzen Rädern ausgerüstet. Für alle Fahrzeuge gilt: Feine und aufwendige Farbgebung und Bedruckung. Gesamtlänge über Puffer ca. 360 mm.

- **Aufwendige Farbgebung und Bedruckung.**
- **Kurzkupplung.**
- **Fein detaillierte Modelle.**





Schweiz



88592 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Re 4/4 II als Re 421 der SBB Cargo (Schweizerische Bundesbahn Bereich Güterverkehr) in blau/roter Farbgebung.

Modell: Komplette und fein ausgeführte Detaillierung und Farbgebung. Ausgerüstet mit 5-poligem Mini-Club-Motor. Alle Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (3 x weiß vorn, 1 x weiß rechts hinten, korrekter Schweizer

Lichtwechsel). Bewegliche Schienenräumer an beiden Drehstellen. Stromaufnahme umschaltbar von Ober- auf Unterleitung. Länge über Puffer ca. 75 mm.

- Schweizer Lichtwechsel.
- Bewegliche Schienenräumer.
- Lieferung mit Metall-Standmodell einer Re 4/4 II.



Österreich



88226 Schwere Elektro-Güterzuglokomotive.

Vorbild: Baureihe 1020 (ex E 94) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Ausführung in verkehrsroter Farbgebung mit hellgrauen Zierstreifen („Valousek“-Lackierung) im letzten Betriebszustand, Anfang der 1990er-Jahre.

Modell: Vorbildgerechte Modellumsetzung durch weitgehende Neukonstruktion. Jeweils stirnseitig am Lokaufbau mit 2 Stirnfenstern und dachseitig ohne sichtbare Oberleitungsumschaltschraube, oberes Spitzensignal neu am Vorbau, ebenso wie geänderte seitliche Lüfter am Vorbau. LED-Spitzensignal mit warm-

weißen LED, mit der Fahrtrichtung wechselnd. 5-poliger Motor. Beide Vorbauten aus Metall. Beide Drehgestelle angetrieben. Feine und vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung. Länge über Puffer 85 mm.



USA



88036 Dampflokomotive 4-6-0 der NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER.

Vorbild: 1 US-Dampflokomotive mit Schlepptender, Achsfolge 4-6-0.

Modell: Lokomotive mit 5-poligem Motor und Metallaufbau. Alle Kuppelachsen angetrieben. Dunkle Radkränze und Gestängeteile.
Länge über Puffer 97 mm.

- Lokomotive in Metallausführung.
- 5-poliger Motor.

Das Wagen-Set 87911 ist die perfekte Ergänzung zu dieser Lokomotive.



87911 Zugpackung „Reisezug der NEW YORK CENTRAL & HUDSON RIVER“.

Vorbild: Reisezug der amerikanischen Bahngesellschaft „New York Central & Hudson River“. 1 vierachsiger amerikanischer Oldtimer-Personenwagen mit Gepäckabteil und Plattform (Combine). 4 vierachsige amerikanische Oldtimer-Personenwagen mit Plattform (Coach).

Modell: Wagen in vorbildgerechter Farbgebung und Beschriftung. Ausgestattet mit dunklen Radsätzen. Zuglänge über Puffer 365 mm.

Das Wagen-Set 87911 ergänzt die Lokomotive 88036 zum vorbildgerechten amerikanischen Personenzug.

- Aufwendige und feine Farbgebung.



87911

88036



88199 US-dieselelektrische Lokomotive als Dreifacheinheit.

Vorbild: Doppereinheit aus A-Unit, B-Unit und A-Unit.
Typ General Motors EMD F7 der amerikanischen Bahngesellschaft Kansas City Southern.

Modell: Beide A-Units sind mit 5-poligem Motor ausgestattet, welcher jeweils beide Drehgestelle antreibt. B-Unit ohne Antrieb. Nummerntafeln beleuchtet. Vordere und hintere Systemkupplung der A-Units ist

gegen beiliegende Schienenräumer austauschbar. Alle 3 Lokomotiveinheiten sind untereinander mit einer Kuppelstange fest gekuppelt. Gesamtlänge 227 mm.



märklin
HO



48163 Insider-Jahreswagen HO 2013.

Vorbild: Kühlwagen Bauart Ibbllps 379 der Deutschen Bundesbahn (DB), vermietet an die Firma Transthermos Kühlverkehr. Betriebszustand Anfang 1970er-Jahre.

Modell: Eine Stirnseite mit Eisluke und Beeisungsbühne. Länge über Puffer 16,2 cm. Gleichstromratsatz 2 x 700580.

Einmalige Serie 2013
nur für die Märklin Insider-Mitglieder.

- Neukonstruktion des Kühlwagen-Typs Ibbllps 379.



märklin
Z



80323 Insider-Jahreswagen Z 2013.

Vorbild: Gedeckter 2-achsiger Wärmeschutzwagen. Privatwagen der Kühltransit AG, eingestellt bei der DB.
Modell: Seitenwände in waagrechter Bretterstruktur. Fest stehende Kühlraumtüren. Neue Bauart als Wärmeschutzwagen. Aufbau mit längslaufenden Brettern, Wagenaufbau aus Kunststoff, vorbildgerecht beschriftet. Länge über Puffer ca. 40 mm.

- Neukonstruktion.
- Neue Bauart als Wärmeschutzwagen.
- Aufbau mit längslaufenden Brettern.

Einmalige Serie 2013
nur für die Märklin Insider-Mitglieder.



82319 Kesselwagen.

Vorbild: 2-achsiger Kesselwagen mit Bremserbühne.
Modell: Exklusiver Kesselwagen, nur zum Erwerb für die 5-jährigen Insider Mitglieder. Schwarze Scheibenräder. Wagenlänge über Puffer 40 mm.



** Jetzt neu:
5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trax-Club) ab 2012.



88294 Tenderlokomotive.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive BR 96 der Deutschen Bundesbahn (DB). Gelenklokomotive Bauart Mallet mit Verbundtriebwerk aus Hoch- und Niederdruckzylindern. Einsatz: Vor schweren Güterzügen und im Schiebetrieb auf Steilstrecken.

Modell: Fein lackiertes und bedrucktes Fahrzeug mit kurvengängigem Gelenkfahrwerk. Alle Treib- und Kuppelachsen angetrieben. LED-Zweilicht-Spitzensignal mit warmweißen LED mit der Fahrtrichtung wechselnd. Fein detailliertes Gestänge/Steuerung. Imitation von Bremszangen und Schienenräumern. Gleisbogen befahrbar ab Radius 145 mm. Länge über Puffer 81 mm.

- **Exklusives Sondermodell nur für Insider-Mitglieder.**
- **Passende Zuglok für die bisher erschienenen Insider-Jahreswagen.**
- **Fein detailliertes Gestänge und Bremsimitationen.**

**NEU:
5 Jahre
Garantie****



Museumswagen



48113 H0 Museumswagen-Set 2013.

Vorbild: 2-achsiger Schiebedachwagen der Bauart Kmmks 51, mit Bremserhaus. Privatwagen der Firma Albrecht Braun, Lonsee. Eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). LKW Büssing mit Pritsche der Firma Braun, mit Steinplatten als Beladung.

Modell: Schiebedach am Wagen ist zu öffnen. Wagen in der Gestaltung der Firma Braun, Lonsee. Länge über Puffer 12,2 cm.

LKW-Modell in einer Kombination aus Metall und Kunststoff. Gestaltung als Werks-LKW der Firma Braun. Beladung mit Steinplatten auf Paletten. Länge des LKW 8,2 cm. Gleichstromradsatz für Schiebedachwagen 2 x 700580.

Einmalige Serie. Erhältlich nur in der Märklin-Erlebniswelt Göppingen.



80024 Museumswagen-Set Z 2013.

Vorbild: Hochbordwagen der DB mit der Werbebeschriftung der Firma „Albrecht Braun“ Lonsee. Lieferfahrzeug Magirus Rundhauber-Lkw mit Pritsche beladen mit Steinpaletten.

Modell: Länge über Puffer 54 mm. LKW aus Metall in realistischer Farbgebung beladen mit vorbildgetreu nachgebildetem Ladegut „Paletten mit Betonsteinen“.

Einmalige Serie. Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.

Verpackt in einer aufwendig gestalteten Blechdose.



58571 Museumswagen Spur 1 2013.

Vorbild: Schwerlastwagen Bauart SSy 45 der Deutschen Bundesbahn (DB). Beladen mit zwei Stapeln Fertigbeton-Teile der Firma „Albrecht Braun“ Lonsee.

Modell: Flachwagen mit stabilem Längsträger und strukturierter Ladefläche. Flachwagen mit steckbaren Rungen. Beladen mit vorbildgetreu nachgebildeten Fertigbeton-Stapeln. Befahrbarer Mindestradius 1.020 mm. Länge über Puffer 33,5 cm.

Einmalige Serie. Erhältlich nur in der Märklin-Erlebniswelt Göppingen.

