



# TRIX

HERBST-  
NEUHEITEN

2010

# EXCLUSIV 2/2010



Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Diesellok-Fahrgeräusch		x
Lokpfeif		x
Rangierpfeif		x
Ankuppelgeräusch		x

## HIGHLIGHTS

- + Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb.
- + Umfangreiche Geräuschfunktionen im digitalen Betrieb schaltbar.



### 12466 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere dieselhydraulische Mehrzwecklokomotive Baureihe ML 3000 C'C'. Baujahr 1957 als ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei, 1958 remotorisiert als ML 3000 C'C'. Betriebszustand 1958 bis 1964.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Digital-Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.

Lokomotive geeignet für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED digital schaltbar. Führerstände mit Relief-Einrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 127 mm.

**Einmalige Serie.**

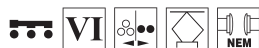
**Digital-Version für DCC und Selectrix mit Sound-Funktionen.**

€ 269,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Aktuelle Märklin-Werbelokomotive.



### 12345 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge Bo'Bo'. Baujahr ab 1987.

**Einsatz:** Reisezüge.

**Modell:** Epoche VI. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. Ein Digital-Decoder kann mit geringem Löttaufwand eingebaut werden. 4 Achsen angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 120 mm.

**Einmalige Serie.**

€ 159,95 \*

Einmalige Serien 2010.

© Gebr. Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten



# EXCLUSIV 2/2010



## HIGHLIGHTS

- + Werbelokomotive zum großen Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.
- + Beleuchtung mit warmweißen LED.
- + Digital-Sound: Signalhorn und Bahnhofsansage.



### 22199 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnelle Mehrzwecklokomotive Baureihe 120.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Werbegestaltung „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

**Modell:** Epoche VI. Mit DCC-Decoder und seriell schaltbaren Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Be-

leuchtung mit warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Führerstandsbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Angesetzte Griffstangen.

Länge über Puffer 221 mm.

**Einmalige Serie.**

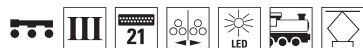
**€ 279,95 \***

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft favorisierte mehr und mehr auch die elektrische Traktion für den schnellen Personenverkehr. 1937 wurden bei AEG und Siemens/Henschel je 2 Lokomotiven der Baureihe E 19 bestellt. Sie sollten die geplante elektrische Verbindung Berlin – München über Halle bedienen. Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 180 km/h liegen und auf den Rampen der Frankenwaldbahn immerhin noch 60 km/h

mit einem voll ausgelasteten Schnellzug. Beide Firmen entwickelten die Loks auf Basis der bewährten E 18. Die von AEG hergestellte Lok E 19 01 wurde 1938 präsentiert und nach erfolgreichen Versuchsfahrten kam sie in den Plandienst. Alle vier Lokomotiven hatten den eleganten roten Anstrich, der Schnellfahrloks kennzeichnete, und an den Fronten war demonstrativ das damalige Emblem der Deutschen Reichsbahn angebracht. Die

geplanten Versuchsfahrten mit 225 km/h fanden nicht statt und der Ausbruch des 2. Weltkrieges verhinderte eine weitere Anschaffung der E 19. Nach 1945 verblieben die starken, schnellen Loks im Westen und die Deutsche Bundesbahn stationierte sie in Nürnberg, von wo sie als Schnellzugloks nach Regensburg und im Interzonendienst nach Probstzella gelangten. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 140 km/h reduziert,

die Schürzen wurden entfernt und der Anstrich änderte sich bei manchen Loks auf das damalige Bundesbahn-Grün und bei den anderen auf das Bundesbahn-Blau. Bis zur Indienststellung der Baureihe 103 war die 119 die stärkste elektrische Schnellzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn.



### 22645 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe E 19 der Deutschen Bundesbahn (DB). In blauer Farbgebung mit Altbau-Lampen. Zustand um 1967. Betriebsnummer: E 19 01.

**Einsatz:** Schnell- und Eilzugverkehr.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf 2 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung und Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen

nach NEM. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht, oder für den Fahrbetrieb zuzurüsten zu können. Länge über Puffer 194,5 mm.

**Einmalige Serie.**

€ 219,95 \*

# Personenwagen

Die Rheingoldwagen stellten Ende der 20er-Jahre in Bezug auf komfortable Innenausstattung und äußeres Erscheinungsbild etwas ganz besonderes dar. Durch ihren elegant wirkenden Außenanstrich (violett-elfenbein) wurde die besondere Note des Luxuszuges noch zusätzlich unterstrichen. Ursprünglich war im Bereich unter der Fensterbrüstungslinie neben der Klassenziffer

und Richtungsschildern lediglich das runde Emblem der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft vorhanden. Im nachhinein wurde in diesem Bereich zweimal pro Seitenwand der Schriftzug „Rheingold“ in Form von erhabenen Messingbuchstaben angebracht. Insgesamt verfügte die Reichsbahn über 29 Rheingoldwagen, davon waren 9 Stück Wagen der 1. Klasse,

17 Stück Wagen der 2. Klasse und 3 Gepäckwagen. Im Zug wurde jeweils immer ein Salonwagen mit Küche mit einem Salonwagen gleicher Klasse ohne Küche zusammengestellt, wobei die Küche beide Wagen mit Speisen und Getränken versorgte. Serviert wurde an den Sitzplätzen, die alle mit Tischen ausgestattet waren. Neben der Standardzusammenstellung von 4 Salon-

wagen, richtete sich die Anzahl der Wagen in den Zügen nach dem täglichen Bedarf. Zumindest in der Hauptreisezeit wurden weitere Wagenpaare zur Verfügung gestellt. Erst 1934 wurde in weitere 3 Wagen der Gattung SB 4ü-28 (ohne Küche) eine kleine Küche eingebaut, um auch Einzelwagen der 2. Klasse mit Bewirtschaftung in den Zug einstellen zu können.



## 15780 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Salonwagen 1. Klasse SA4ü-28 „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

**Modell:** Epoche II, mit beleuchteten Tischlampchen und Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 147 mm.

Wieder aufgelegt.

€ 39,95 \*



Wieder aufgelegt.

€ 39,95 \*



## 15781 Schnellzugwagen.

**Vorbild:** Salonwagen 1. Klasse mit Küche SA4ük-28 „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

**Modell:** Epoche II, mit beleuchteten Tischlampchen und Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 147 mm.





Wieder aufgelegt.

€ 39,95 \*



**15782 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Salonwagen 2. Klasse SB4ü-28 „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

**Modell:** Epoche II, mit beleuchteten Tischlampchen und Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Puffer 147 mm.

Eine passende Lokomotive für diese Wagen erwartet Sie im Trix Neuheitenprogramm.



**15783 Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** Salonwagen 2. Klasse mit Küche SB4ük-28 „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

**Modell:** Epoche II, mit beleuchteten Tischlampchen und Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Puffer 147 mm.

Wieder aufgelegt.

€ 39,95 \*



Wieder aufgelegt.

€ 38,95 \*



**15784 Schnellzuggepäckwagen.**

**Vorbild:** Gepäckwagen SPw4ü-28 „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

**Modell:** Epoche II, mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Puffer 122 mm.



## 12328 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Serie CC 72000 der Französischen Staatsbahnen SNCF in „En Voyage“-Gestaltung. Achsfolge Co'Co'. Baujahr ab 1967.

**Einsatz:** Reise- und Güterzüge.

**Modell:** Epoche V, mit digitaler Schnittstelle, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Länge über Puffer 125 mm.

€ 169,95 \*



Einmalige Serie.



## 12367 Mehrzweck-Diesellokomotive.

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

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

€ 159,95 \*

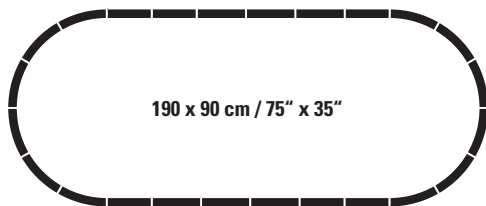


Exportmodell Frankreich.

# Startpackungen

**TRIX**  
HO

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



## 21516 Startpackung „Höllental“.

**Vorbild:** Tenderlokomotive der Baureihe 85 der Deutschen Bundesbahn (DB). 4 Nebenbahnwagen Bauart „Donnerbüchse“: ABi-29 1. und 2. Klasse, Bi-28 2. Klasse, Bi-29 (Umbau) 2. Klasse, Pwi-30 Gepäckwagen.

**Modell:** Epoche III. Lokomotive: 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. Hochleistungsantrieb. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. 3-Licht Spitzensignal mit der Fahrt-

richtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Personenzug-Packwagen mit Schiebetüren. Länge über Puffer 832 mm.

**Inhalt:** 12 gebogene Gleise 62130, 6 gerade Gleise 62188, 6 gerade Gleise 62172. Trix Fahrregler und Schaltnetzteil 36 VA.

Diese Startpackung kann mit der C-Gleis-Ergänzungspackung Art.-Nr. 62900 und dem gesamten C-Gleis-Programm erweitert werden.

€ 319,95 \*



12 x  
62130



6 x  
62188



6 x  
62172



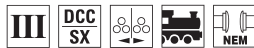
1 x



# Digital-Startpackung „Güterzug“



€ 329,95 \*



## 21515 Digital-Startpackung „Güterzug“ mit Trix C-Gleis und neuer Trix Mobile Station, 230 Volt.

**Vorbild:** Güterzug der Deutschen Bundesbahn (DB). Baureihe V 80 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dieselhydraulischem Antrieb und Gelenkwellen-Kraftübertragung. Ausführung mit Schalldämpfer. 5 Großraum-Schüttgutwagen Fal 167 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Drehgestellen Bauart „Minden-Dorstfeld“.

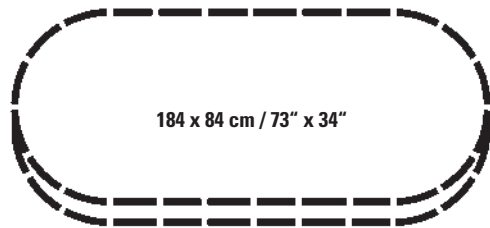
**Modell:** Epoche III/IV. Lokomotive in Metallausführung. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Eingebauter Digital-Decoder DCC-/Selectrix-Format mit automatischer Analogbetrieb-Erkennung.

Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Beladen mit echter Feinkohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 812 mm.

**Inhalt:** 14 gebogene Gleise 62130, 9 gerade Gleise 62188, 9 gerade Gleise 62172, 1 Paar Bogenweichen 62671 und 62672. Neue Trix Mobile Station, Gleisanschlussbox und Schaltnetzteil 36VA.

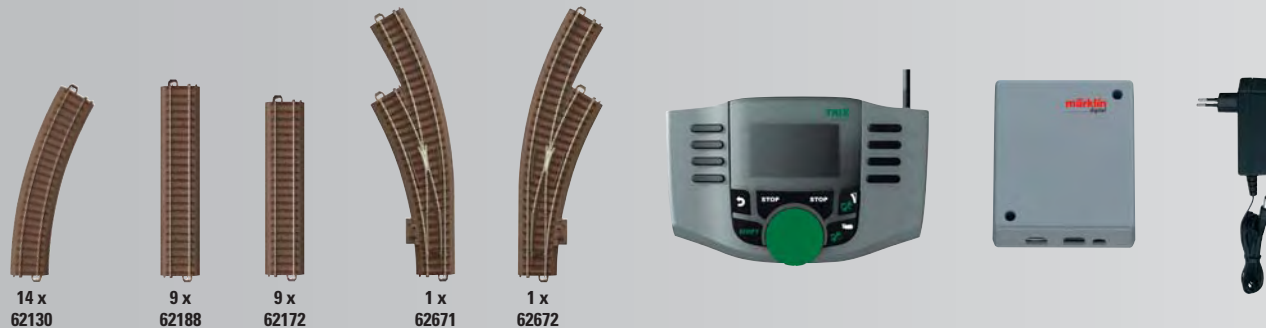
Diese Startpackung kann mit der C-Gleis-Ergänzungspackung Art.-Nr. 62900 und dem gesamten C-Gleis-Programm erweitert werden.

Die Weichen können mit Elektroantrieb nachgerüstet werden.



184 x 84 cm / 73" x 34"

Digital Funktionen	Sx	DCC
Spitzensignal	x	x
Direktsteuerung		x



14 x 62130  
9 x 62188  
9 x 62172  
1 x 62671  
1 x 62672





# „Blauer Enzian“

Die Baureihe V 200 war eines der Paradeperle der Deutschen Bundesbahn (DB) in den 50er- und 60er-Jahren. Sie war gleichzeitig ein Zeichen dafür, dass die Dampflokomotive mittelfristig abgelöst werden sollte. Die ursprüngliche Ausführung mit den prägnanten Großbuchstaben DEUTSCHE BUNDESBAHN an der Seite machte die V 200 zu einer der attraktivsten Diesellokomotiven der Nachkriegszeit und symbolisierte gleichermaßen den wirtschaftlichen Aufschwung der damaligen Jahre.



## 22373 Diesellokomotive

**Vorbild:** Baureihe V 200.0 der Deutschen Bundesbahn, Achsfolge B'B', Baujahr ab 1953.

**Einsatz:** Mittlere und schwere Schnell- und Eilzüge.

**Modell:** Epoche III, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss, mit digitaler Schnittstelle, 5-poliger Motor, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM.  
Länge über Puffer 210 mm.

Ein zu dieser Lokomotive passendes Schnellzug-Wagenset „Blauer Enzian“ finden Sie unter der Art.-Nr. 23373.

€ 299,95 \*



## 23373 Schnellzugwagen-Set „Blauer Enzian“.

**Vorbild:** 5 windschnittige Schnellzugwagen „Blauer Enzian“. Ehemalige Wagen des Henschel-Wegmann-Zuges. 1 Endwagen 1. Klasse mit Aussichtsraum, 3 Mittelwagen mit Abteilen 1. Klasse und 1 Endwagen mit Gepäckraum, Speiseraum und Küche. Drehgestelle Görlitz III leicht.

**Einsatz:** Schnellverkehr.

**Modell:** Wagen mit Seitenschürzen und geführten Drehgestellabdeckungen für kleinen Gleisbogen. LED-Innenbeleuchtung mit warmweißen LEDs serienmäßig eingebaut. Kupplungsaufnahmen nach NEM auch an beiden Endwagen.

Gesamtlänge über Puffer 1.254 mm.

Eine passende Zuglokomotive ist die V 200 in Ursprungs-ausführung Art.-Nr. 22373.

€ 349,95 \*

Der „Blauer Enzian“ stand für einen Mythos der deutschen Wirtschaftswunderzeit. Schon bald nach Gründung der Deutschen Bundesbahn (DB) kündigten sich die Vorbote des westdeutschen Wirtschaftswunders an. 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 Geschäfts-termin 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 „Blauer 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 „Blauer 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 dem 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-silberfarbenen 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 präsentierte, 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. 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 Indienststellung 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 Ausbesserungswerk Neuaubing ab. Dort wurde er nach seiner endgültigen Ausmusterung 1962 verschrottet.





### 22332 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Reihe 2070 „Hector“ der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Dieselhydraulische Bauart G 800 BB der Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH (VSFT), entwickelt aus den Standardlokomotiven der früheren MaK.

**Einsatz:** Güterzüge und fallweise Reisezüge auf Kurzstrecken.

**Modell:** Epoche V, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Mit 8-poliger Digital-Schnittstelle nach NEM. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Umlaufende Bühnengeländer aus Metall. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 165 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 37659.**

**Neu aufgelegt.**

**€ 259,95 \***



# TRIX

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten, eine Haftung wird diesbezüglich ausgeschlossen.

Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster.

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

In Deutschland hergestellt.  
164534–09 2010

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

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

Eine aktuelle Zeichenerklärung finden Sie im Internet unter [www.trix.de](http://www.trix.de) oder im aktuellen Trix Hauptkatalog.



**GOTTHARD TRENS®**

especialistas en trenes de calidad y de colección

C/Independència 351, 08026 BARCELONA

T: 93 455 00 35 F:93 455 71 03

e-mail: [info@gotthardtrens.com](mailto:info@gotthardtrens.com). [www.gotthardtrens.com](http://www.gotthardtrens.com)

Märklin & Cie. GmbH – Alle Rechte vorbehalten