

Special

märklin

AUSGABE 2017

Spur 1



**WIR
ZEIGEN
GRÖSSE**

Große Spielfreude in der Königsklasse

Die Spur 1 in Bestform: Die neuen Loks der Königsklasse begeistern mit überwältigender Präzision und immenser Funktionsvielfalt: Signal auf für E 18, E 60, Köf III und V188.

Bei Märklin fährt die „Königsklasse“ auf Wachstumskurs. Das aufwendige, hochpräzise Zinkdruckguss-Verfahren der Lokkörper garantiert eine konstant hohe Qualität der Bauteile über die gesamte Produktcharge. Zudem sorgt das satte Gewicht der Spur-1-Loks für eine souveräne Laufruhe. Überdies fasziniert eine Fülle an fein gearbeiteten Details – Märklin fertigt seine Spur-1-Loks aus bis zu 3.000 Einzelteilen. Dank intelligenter, lastabhängig agierender Geräuschgeneratoren und des üppigen Resonanzraums der Loks erzeugen Spur-1-Modelle „richtige“ und situationsspezifische Rollgeräusche. Hinzu kommen verschiedene Betriebsabläufe, die sich absolut vorbildgerecht nachbilden lassen. Gleich auf 16 neue Modelle (inklusive der verschiedenen Varianten) kann sich der Spur-1-Fan in diesem Jahr freuen.

Ihr Weg zur Spur 1

Erleben Sie die Königsklasse hautnah – bei den Märklin Premium-Partnern.

Spur-1-Modelle lassen sich über jeden Märklin Händler bestellen. Noch mehr bieten die Premium-Partner – dort können Sie die Königsklasse auch live begutachten.



Die schnelle Schöne: die Elektrolok E 18/E 118.

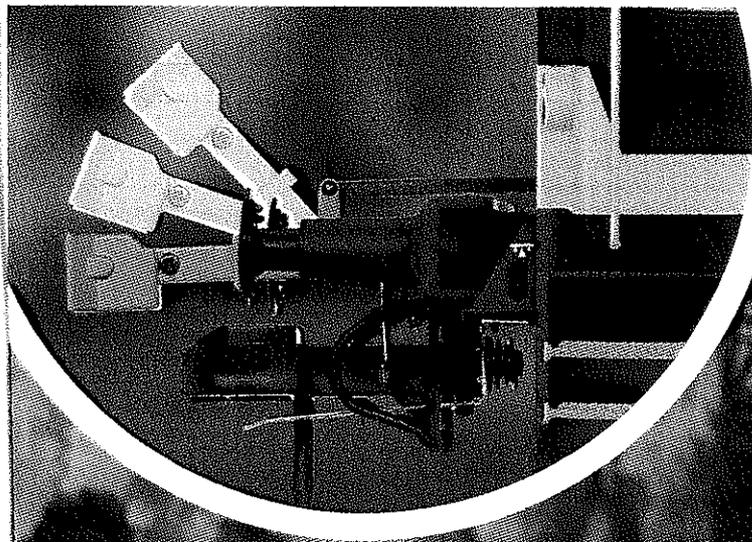
Zugkräftig, windschnittig, klassisch schön: Die E 18 zählt zu den Highlights deutscher E-Lok-Baukunst. Ihre Geschichte reicht zurück bis ins Jahr 1935, als sie für die DRG den schweren Schnellzugdienst übernahm. Die DB überarbeitete dann ab 1950 das ererbte kobaltblaue Farbkonzept: Die E 18 erhielt einen flaschengrünen Lokkasten mit aluminiumfarbenem Dach, das den schnittigen Stromer harmonisch mit den entsprechenden Reisezugwagen verband (siehe Foto S. 4). Die flaschengrüne, der BD München zugewiesene Epoche III-Lok mit der Betriebsnummer E 18 24 (Art. 55183) ist eine von sechs Varianten, die Märklin auf das Spur-1-Gleis setzt. Eine ihrer Schwestern, die 118 025-6 (Art. 55184), ist dann wieder kobaltblau gekleidet (siehe Titelfoto).

Texte: Claus Dick, Peter Pernsteiner



Das doppelte Diesel-Lottchen: Die V188 ist mit ihrer eigenwilligen Bauart eine Lok mit „Wow“-Effekt. Erhältlich ist sie in sieben verschiedenen Versionen.

Ermöglicht einfaches Rangieren im Modellbetrieb: die elektrisch steuerbare Rangierkupplung der Köf III.



Klassiker im Rangierbetrieb: Flink wie ein Wiesel bewegte sich die Köf III im Gleisbereich und organisierte die Wagenbestückung großer Güterzugverbände.

Das doppelte Diesel-Lottchen: die V 188

Mächtig, stark und zuverlässig: Dieselloks besitzen ihren ganz eigenen Charme. Umso mehr, wenn es sich um ein solch exotisches Gefährt wie die Doppellok D 311.01 A/B – die spätere V 188 – handelt: Sie arbeitete seit den späten 40er-Jahren mit dieselektrischem Antrieb als schwere Güterzuglok. Das doppelte Lottchen galt als robust und unverwüstlich – das letzte Exemplar musste erst 1972 seinen Dienst quittieren. Als komplette Neukonstruktion feiert der eigenständige DB-Kraftmeier aus Epoche II/IIIb nun ein tolles Debüt in der Königsklasse. Fahrgestell, Hauptrahmen und Lokaufbau sind aus Metall gefertigt; viele angesetzte Details (Griffstangen, Metallschilder, Scheibenwischer) bestehen aus Messing. Je Lokhälfte arbeitet in dem 70,3 (!) Zentimeter langen Boliden ein Hochleistungsmotor. Für einen faszinierend „echten“ Fahrbetrieb sorgt der elektrisch schaltbare Rauchausstoß – natürlich aus beiden Kaminen –, ein motorgetriebener Dachlüfter sowie eine Vollsound-Ausstattung mit Fahrgeräuschen, Lokpfeif und vielem mehr. Weitere Features wie eine fein nachgebildete, LED-beleuchtete Maschinenraum- und Führerstandseinrichtung mit Lokführerfigur nebst Führerstandtüren zum Öffnen sowie digital fernbedienbaren Telexkupplungen dokumentieren die faszinierende Detailtreue der Märklin Spur-1-Modelle. Unter den Artikelnummern 55283 bis 55289 sind sieben Ausführungen der V 188 erhältlich: in diversen Farbgebungen mit und ohne Dachaufbau und verschiedenen Eisenbahnverwaltungen zugeordnet. Individuelle Lieblingsversionen sind garantiert – etwa die V 188 001 a/b aus Epoche IIIb (Art. 55288) als Umbauversion ohne Dachaufsatz mit purpurrotem Lack (siehe Foto links). →

Aktuelle Topmodelle

- 1 **BR 18/E 118/BR 1018.101 (Art. 55183–55186)** Elektro-Schnellzuglokomotive der DB/ÖBB in verschiedenen Ausführungen, Epoche III/IV.
- 2 **BRV 188 001/002/D 311.01 (Art. 55283–55289)** Diesel-Doppellokomotive der DRG/DB in verschiedenen Ausführungen; Epoche II/III/IV.
- 3 **BR 335 (Art. 55334)** Kleinlok Köf III der DB, Betriebsnummer 335 105-3; „Magerkeks“-Ausführung, Epoche V.
- 4 **BR 60 (Art. 55607)** Elektrolok E 60, Betriebsnummer E 60 08, Bw Freilassing. Epoche III.
- 5 **BR 38 (Art. 55380)** Schlepptender-Dampflok BR 038 10-40 der DB mit Indusi. Epoche IV.
- 6 **Bausatz Lokschuppen (Art. 56179)** 1-ständiger Lokschuppen mit Lokführerwohnhaus nach dem Vorbild des Lokschuppens Frasdorf (Bayern). Hochwertiger MDF-Bausatz; für viele Epochen geeignet.

Klein, blau, stark: der Rangier-Evergreen Köf III

„Dieselhydraulische Kleinlokomotive“? Welch profane Bezeichnung für eine solch patente Lok wie die Köf III (seit 1968 Baureihen 331 bis 335). Als leichte zweiachsige Rangierlok der DB übernahm sie seit 1959 auf vielen kleineren Bahnhöfen die Wagenbedienung von Güterzügen. Ein markantes Erkennungsmerkmal für ihren Betriebszustand ist das sogenannte „Magerkeks“-Logo, das die DB ab circa Februar 1994 einführte. Als sympathische Neuheit mit der Loknummer 335 105-3 (Art. 55334) sorgt sie nun für erwachsenen Spiel- und Rangierspaß in Spur I. Wie bei ihren Modellgeschwistern sitzt ein Multiprotokoll-Decoder (MM, mfx, DCC) unter dem Metallkorpus. Angesetzte Kunststoffteile beeindrucken durch Detailtreue und Präzision. Der Antrieb der Köf III erfolgt vorbildgetreu über Kettenglieder auf beide Achsen im geregelten Hochleistungsbetrieb und in Gleich- und Wechselstrom. Viele Geräuschfunktionen wie Bremsenquietschen oder Ankuppel- und Fahr-Sounds sorgen für eine lebensechte Performance dieser kleinen, aber immer noch 25,2 Zentimeter großen Diesellok. Das digital schaltbare Spitzensignal, automatische Telexkupplungen und eine Funkfernsteuerung komplettieren die Ausstattungsvielfalt.

Unvergleichliches „Bügeleisen“: die charmante E 60

Zu den Stars des historischen Bahnbetriebs zählt die Baureihe E 60. Die charmante E-Lok mit der außergewöhnlichen Form

(Spitzname: „Bügeleisen“) gehört zu den wenigen elektrischen Rangierloks der deutschen Eisenbahngeschichte. Ihren Dienst trat sie bereits 1927 an; ihre Ausmusterung erfolgte von 1977 bis 1983. Auch die Epoche IIIa-Lok kommt als komplette, bestens ausgestattete Metall-Neukonstruktion: zentral verbauter Hochleistungsmotor, Multiprotokoll-Decoder, digital schaltbares 2-Licht-Spitzensignal mit LED-Beleuchtung, Signalleuchte auf der Stirnoberseite, beleuchteter Führerstand und Lokführerfigur. Schön: Im digitalen Fahrbetrieb lässt sich der Scherenstromabnehmer SBS 10 mit seinem einfachen Schleifstück über einen Servomotor sehr sanft heben und senken. Der packende Sound mit vielen Geräuschfunktionen macht den Rangierspaß perfekt.

Dampflokspaß in Bestform: die BR 38

Die Dampfloksfreunde dürfen sich schließlich auf einen DB-Klassiker im Königsklassenformat freuen: Mit Witte-Windleitblechen, drei Kesselaufbauten (Speisedom, Sandkasten, Dampfdom), Indusi und Indusikasten verkörpert die BR 038.10-40 (Art. 55380) einen der prachtvollsten Vertreter der ehemaligen preußischen P 8. Mit der Betriebsnummer 038 958-5 war sie der BD Stuttgart (Bw Rottweil) zugeordnet.



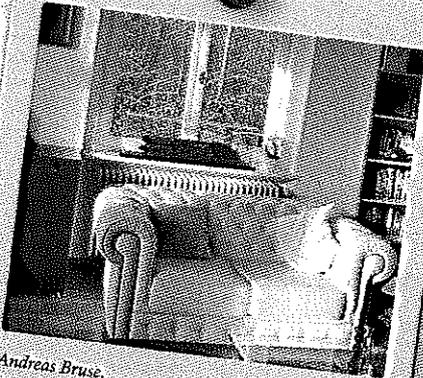
Einen Märklin Händler in Ihrer Nähe finden Sie einfach unter www.maerklin.de/de/haendler



Flaschengrüner Lokkasten, weiß-aluminiumfarbenes Dach, flache Frontlampen: So begeisterte die E18 ab 1950 ihre Fans.

Großer Auftritt abseits der Modellbahn

Spur-1-Fans inszenieren ihre Modelle auch an originellen Orten und vor ungewöhnlichen Kulissen: ein königliches Vergnügen!



Andreas Bruse,
Fan von Spur-1- und zahlreichen H0-Modellen

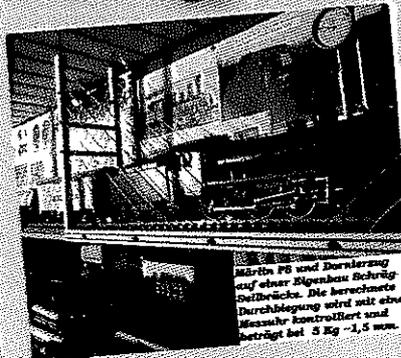
Andreas Bruse: „Gemütlich wird es bei der BR01 im Wohnzimmer, deren Rot der Treibräder gut mit dem Designschrank harmoniert. Eine BR042 steht zudem inmitten ihrer H0-Verwandten in einer Vitrine in meinem Arbeitszimmer (von der Familie despektierlich auch Lokschruppen genannt).“



Gerhard Gutbrod
Spur-1-Fan und Modellbahn-Autor

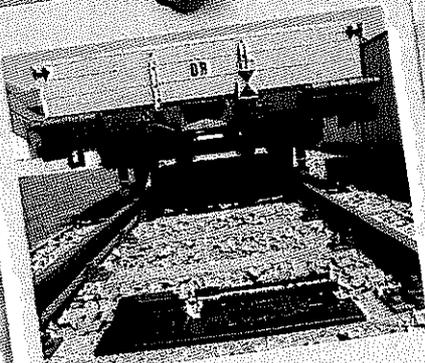
Gerhard Gutbrod: „Meine Frau hat mich zu einem runden Geburtstag mit einer E44 überrascht. Seitdem bin ich Fan der großen Spur und ihrer Detailtreue. Man beobachtet das Fahrverhalten und einzelne Abläufe wie das Stangenspiel viel genauer.“

Roland Veigel: „Meine Lieblingslok, die bayerische S3/6, befährt eine selbst gebaute, zwei Meter lange Schrägseilbrücke. Die Idee dazu kam mir auf Rügen beim Anblick der neuen Brücke Stralsund-Rügen. Ich habe die Durchbiegung berechnet (1,5 mm bei 5 kg Lokgewicht) und durch eine Messuhr nachgeprüft.“



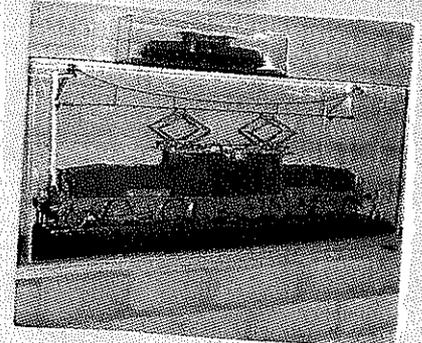
Roland Veigel,
besitzt auch eine P8 von 1981

Helmut Brosammler: „Neben einer H0-Sammlung besitze ich das limitierte Jubiläums-Krokodil „125 Jahre Märklin“ und den Adler 1835 aus dem Jahr 1985 jeweils auch in Spur 1. Klar, dass die beiden Loks direkt nebeneinander lagieren.“

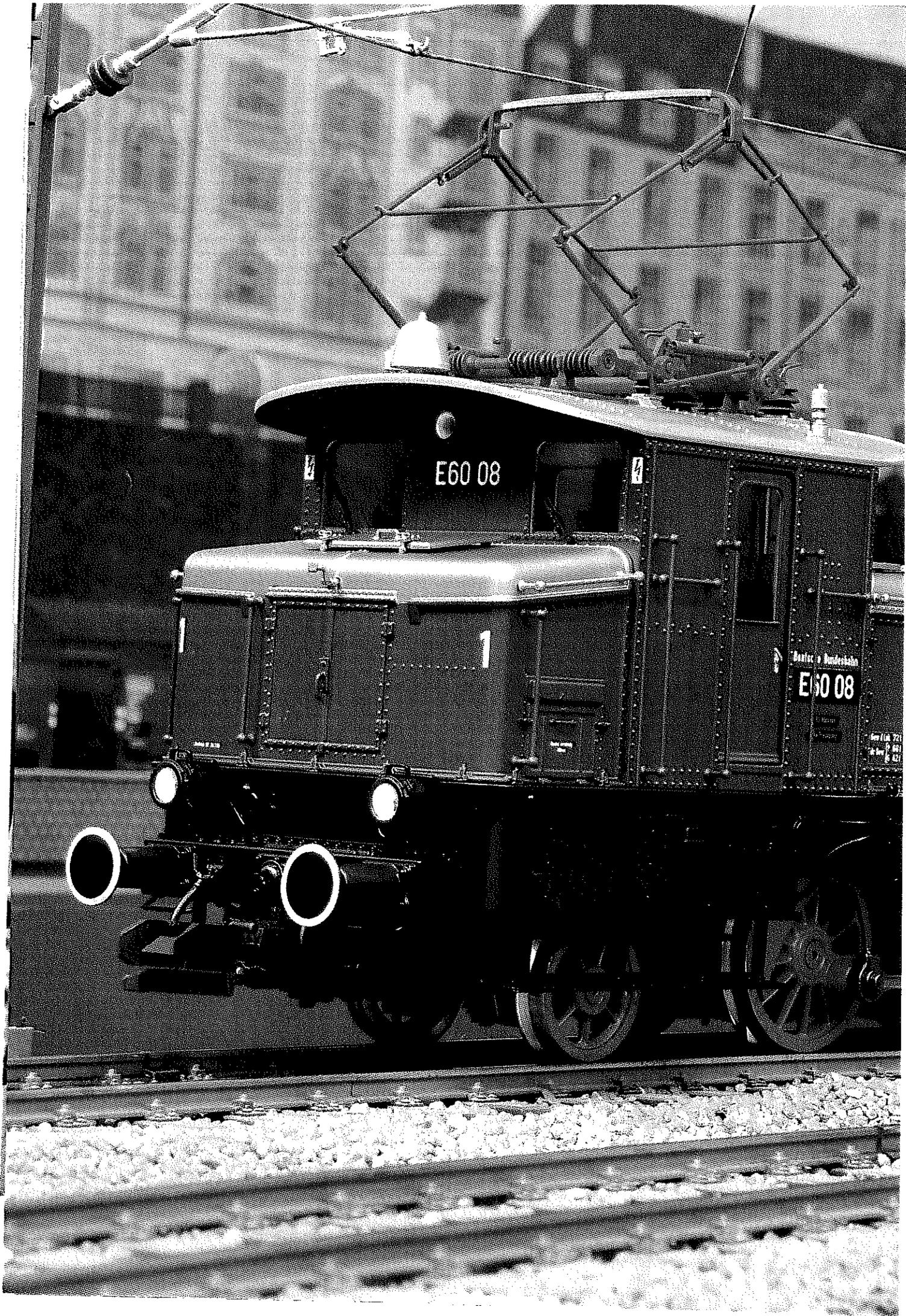


Siegfried Degel,
Insider Club-Mitglied

Siegfried Degel: „Nach langen Jahren als H0-Fahrer bin ich seit 2012 begeisterter Spur-1-Fan: dieser Sound, die schwere Metallbauweise! Da ich im Garten eine originale Eisenbahn habe, bietet sich dies natürlich für die Präsentation der Fahrzeuge an. Im Bild: meine kürzlich erstandene BR042.“



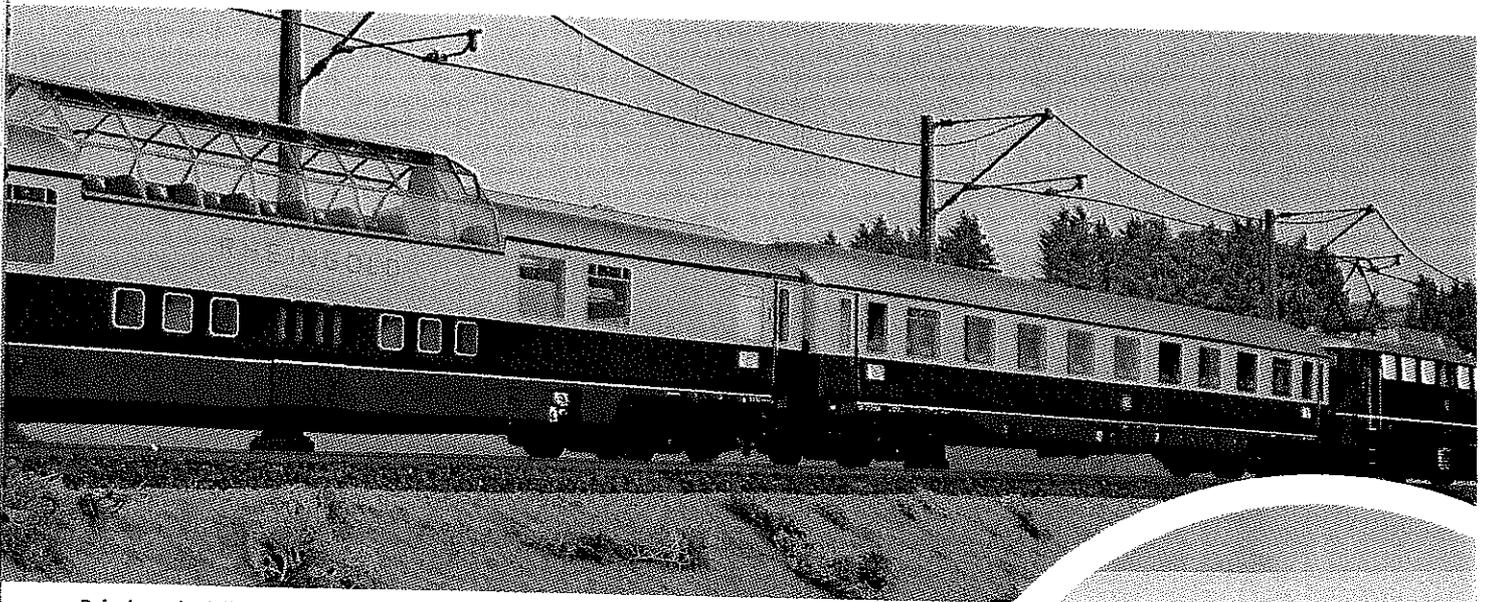
Helmut Brosammler,
Insider Club-Mitglied



Eine Augenweide: Märklin Spur 1

Eine E 60 mit angehängtem Holztransport vor historischer Stadtkulisse: Die Anlage der IG Spur 1 in Mannheim zeigt die Königsklasse in ganzer Pracht.

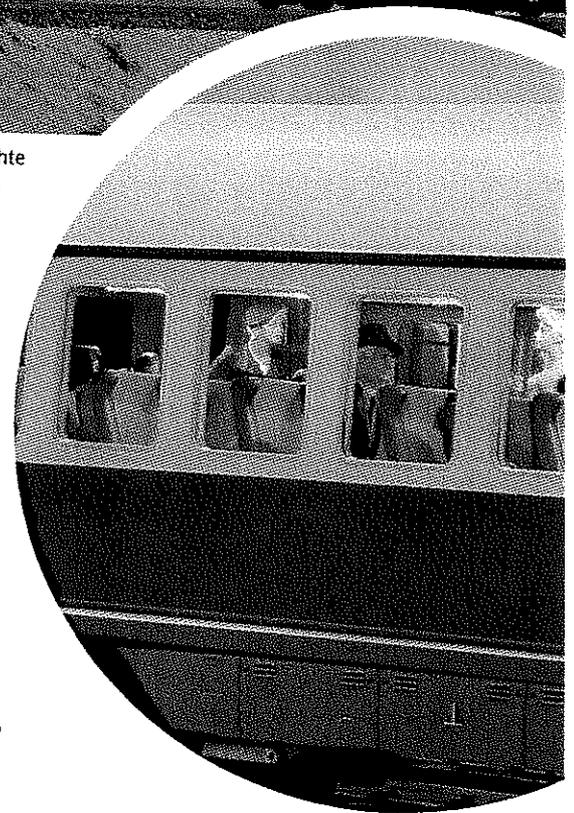




Reiseluxus im Stil der 60er-Jahre: Der „Rheingold-Express“ schrieb deutsche Eisenbahngeschichte und ist noch heute ein Traum für Bahnfreunde. Die sechs aktuell noch lieferbaren Spur-1-Wagen entsprechen der ursprünglichen Farbgebung des 1962 in Dienst gestellten „Rheingold der Moderne“. Samt einer E-Lok ist dieser eindrucksvolle Zug 3,60 Meter lang.

Zug um Zug

In der Königsklasse bereiten Waggons dank ihrer hohen Detaillierung viel Freude – sowohl beim Nachspielen von Beladungsszenen und Rangiervorgängen als auch bei der Nachbildung langer Züge.



Auf großen Spur-1-Anlagen sorgen lange Züge immer wieder für faszinierte Blicke. So hat etwa der „Rheingold-Express“ des Jahres 1962 eine imposante Länge von 3,6 Metern. Dieser Märklin Zug besteht aus einer E10.12 (Art. 55010) und sechs 4üm62-Abteilwagen (Art. 58086–088 und 58095–097). Für eine vorbildgerechte Geräuschkulisse samt Bahnhaltsansage und Schaffnerpfeiff sorgt ein Multiprotokoll-Digital-Decoder in der Lok. Aber nicht nur mit diesen schicken blau-beigen Wagen lassen sich tolle Schnellzüge der Epoche III nachbilden, sondern auch mit klassisch lackierten 1. Klasse-Wagen A4üm-61 in Blau (Art. 58013), grün lackierten 2. Klasse-Wagen B4üm-61 (58023 und 024), ebenfalls grünen Gepäckwagen BD4üm-61 (58053) oder dem blau-roten Halbspeisewagen „Kakadu“ Ar4üm-54 (58043). Wahlweise sind diese Modelle auch mit aufgetragenen Gebrauchs- und Alterungsspuren lieferbar (Art. 58016, 027–028, 046 und 056). Als epochechte Zugmaschinen bieten sich hierfür unter anderem die Schnellzugdampflok BR38 (z. B. Art. 55387) oder die jetzt zur Auslieferung kommende E18 (Art. 55181, 183) an. Dank gut detaillierter Inneneinrichtung

und heller Innenbeleuchtung eignen sich alle Personenwagen auch ideal für die Nachbildung von mit Fahrgästen besetzten Zügen.

Lust auf gemächlichere kürzere Personenzüge? Dann lockt eine Baureihe 64 oder 78 für den Einsatz der vierachsigen preußischen Abteilwagen AB4 und B4, die Märklin aktuell in Epoche II-Ausführung (58081–084) anbietet – sie sind jeweils 58 Zentimeter lang und können bei Bedarf auch um einen preußischen Eilzug-Gepäckwagen Pw3 Pr 02 (58085) ergänzt werden. Dank großer Schiebetüren eignet sich der Gepäckwagen gut zur realistischen Nachbildung von Beladungsszenen am Bahnsteig. Wer Lust hat, kann diese fünf Wagen auch als aktuelle Jahresneuheit in Epoche III-Ausführung erwerben (Art. 58171–175).

Klassiker des Nahverkehrs: die „Silberlinge“ in Bestform
Mit einer Länge von 82,5 Zentimetern sind die legendären „Silberlinge“ Märklins größte Wagenmodelle. Erfreulicherweise wurden diese Nahverkehrswagen mit perfekt schillernder Nachbildung des

bekanntem Pfauenaugenmusters trotz ihrer Länge so konstruiert, dass sie problemlos selbst den kleinen Gleisradius mit 1.020 Millimetern bewältigen. Dank ebenfalls dazu passendem Steuerwagen lassen sich die Silberlinge von Märklin ideal für Wendezüge in Szene setzen. Ausgeliefert wurden die Nahverkehrsklassiker zunächst in einer Epoche III-Ausführung (Art. 58341–342) und später auch gemäß Epoche IV (58343) und mit einem dazu passenden modernisierten Steuerwagen (58344). Alternativ gibt es die Silberlinge mit vorbildgerechten Alterungsspuren (58434–437). Zur realistischen Zugnachbildung eignen sich hier unter anderem die Baureihe 38 mit Wannentender (55380, -388) oder die Diesellok der Baureihe 218 (55717). Ein Zug mit vier Silberlingen und einer Schlepptenderlok hat übrigens eine eindrucksvolle Länge von fast vier Metern.

Es müssen aber nicht unbedingt vier Silberlinge hinter einer Lok hängen – auch ein Zug aus dem Märklin Maxi-Modell der E 69 und zwei Silberlingen ist mit „nur“ 1,9 Metern Länge absolut vorbildgerecht. Für kleinere Anlagen bietet sich zudem die Zusammenstellung von Nebenbahn-Personenzügen auf Basis der „Donnerbüchsen“ an (58182–185, 191, 193–195, 198). Jeder dieser Wagen hat eine Länge von 43,5 Zentimetern und verfügt über einen Digital-Decoder, mit dem sich die Beleuchtung der Toiletten wie bei den Silberlingen individuell schalten lässt. Die Donnerbüchsen passen unter anderem gut zur kleinen Schlepptenderlok der Baureihe 24 oder zur Baureihe 75 (55752–753).

Güterwagen für kreatives Spielen

Doch das Spur-1-Sortiment von Märklin bietet auch reichlich Material zur Bildung verschiedenster Güterzüge. Von einer schweren Schlepptenderlok wie der BR 41/042 (55413, -414, -424) oder von der E 94 (55223–224) lassen sich problemlos 20 oder mehr Güterwagen ziehen – je nach Platzverhältnissen können also auf großen Anlagen auch mal sechs bis zehn Meter lange Züge gefahren werden. →

Tolle Lightshow: die preußischen Abteilwagen der Epoche II mit aufwendiger Inneneinrichtung. Dieses Jahr kommen die Wagen in Epoche III.



Wendig: Trotz ihrer Länge bewältigen die verschiedenen Spur-1-Silberlinge (auch mit „Karlsruher Kopf“) selbst einen 1.020-Millimeter-Radius.

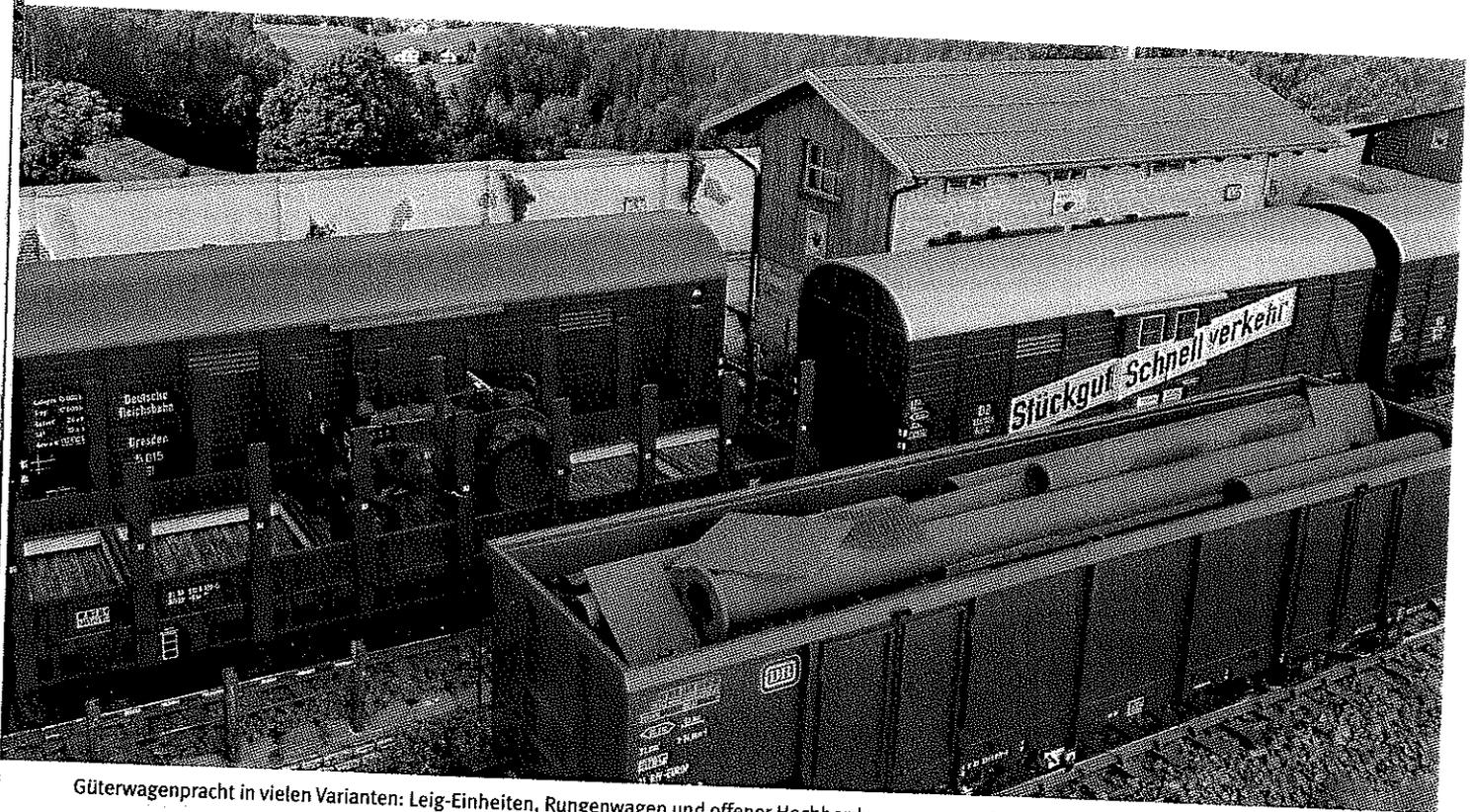


Durstig: Die Jungs an der Rampe müssen den Gepäckwagen noch mit einigen Kartoffelsäcken füttern – da kann ein kräftiger Schluck nicht schaden.

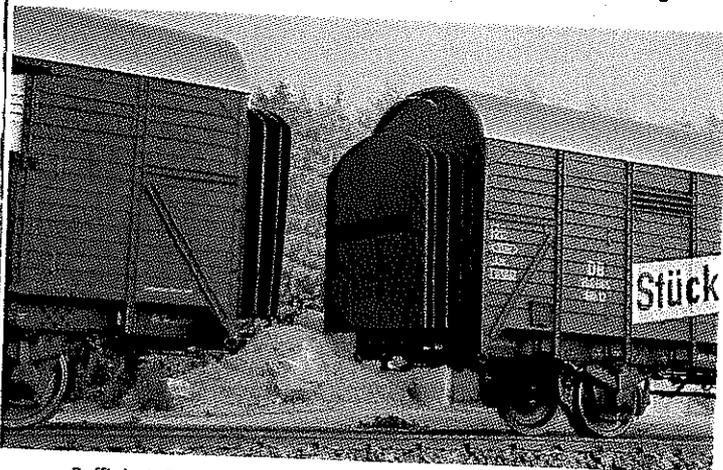


→ Das Märklin Güterwagenangebot ist sehr vielfältig und zeichnet sich durch eine hohe Detaillierung aus. Zudem besitzen viele Modelle bewegliche Türen oder andere bewegliche Details zur Nachstellung von Ladeszenen und Einsätzen – etwa die zweiteiligen Leichtgüter-Wageneinheiten Gllh 12 (Art. 58248, 58821–824). Obwohl diese Leigs eine Länge von 765 Millimetern haben, bleibt der Balgenübergang zwischen den Wagen selbst beim Durchfahren enger Radien stets schön geschlossen – dank einer raffinierten Konstruktion der Wagenkupplung und einer Schlitzführung an den Balgenabdeckungen. Filigran hat Märklin auch die Rolltüren umgesetzt. Sie verfügen sogar über bewegliche kleine Laufrollen – das erleichtert das Öffnen der Türen zur Beladung der Innenräume. Dieselbe Türkonstruktion haben auch die 379 Millimeter langen gedeckten Güterwagen Gl 11 (58246, 58832–834, 58842–845).

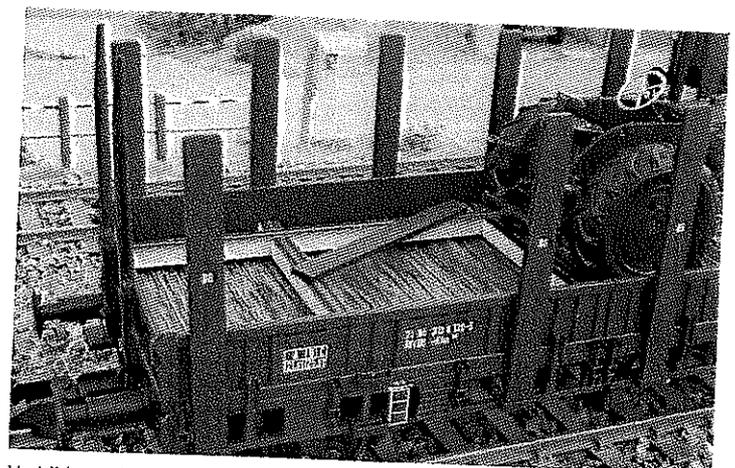
Für die Gestaltung von Ladeszenen eignen sich auch die vierachsigen offenen Güterwagen Eaos 106 (Art. 58801–804). Diese 438 mm langen Hochbordwagen haben hierzu vier bewegliche Doppeltüren. Zwei Wagen liegt zudem ein Beladungseinsatz mit Kohle bzw. Schrott bei. Eindrucksvoll sind auch lange Züge zum Transport von Kohle, Koks oder Erz. Hierzu hat Märklin schon mehrmals unterschiedliche vierachsige Drehgestell-Selbstentladewagen für Schüttgut produziert. So gab es bereits 2007 zur Nachbildung des „Langen Heinrich“ mit einer Schlepptenderlok der Baureihe 44 nicht weniger als zehn unterschiedlich beschriftete Wagen vom Typ Fad 168. Diese 37 Zentimeter langen Wagen haben unten an beiden Seiten je zwei funktionsfähige bewegliche Entladeklappen. In diesem Jahr bringt Märklin vier solche Wagen in einer Variante als Fad 50 Ootz (Art. 58366–369).



Güterwagenpracht in vielen Varianten: Leig-Einheiten, Rungenwagen und offener Hochbordwagen sorgen für viel Abwechslung im Transportverkehr.



Raffiniert: Eine Schlitzführung sorgt dafür, dass die Balgenübergänge der Leigs selbst beim Befahren enger Radien immer geschlossen bleiben.



Vorbildgerecht: Die Steckungen des Modells Rmms 33 („Ulm“) lassen sich in den dafür vorgesehenen Seitentaschen verstauen.

Durch eine filigrane Detaillierung mit Griffstangen und Geländern aus Messing zeichnen sich je zwei neue Staubsilowagen Kds 54 (Art. 58626–58627) bzw. Kds 56 (Art. 58616–617) aus. Im Gegensatz zu früheren Varianten bringt Märklin die 265 Millimeter langen Wagen diesmal mit werksseitig aufgebrachtene Alterungs- und Gebrauchsspuren. Extrem hohen Spielwert bringen schließlich die Rungenwagen Rmms 33 „Ulm“. Diese 375 Millimeter langen Waggons haben 20 abnehmbare Steckungen, die sich sogar vorbildgerecht in den seitlichen Rungentaschen verstauen lassen. Einige dieser Wagen werden zudem mit einem Holzgestell und dem passenden Ladegut ausgeliefert: Drei Waggons transportieren einen Lanz-Bulldog „Ackerluft“ (58481, 58846–847); drei weitere Modelle kommen mit einem Schienen-Lanz (58482, 58818–819).

Rangierspaß im kleinen Hobbyraum oder auf dem Teppich

Auch auf beengten Platzverhältnissen muss auf Spur-1-Spaß nicht verzichtet werden – man denke etwa an Nebenbahnszenarien oder einen Rangiereinsatz an einem kleinen Güterbahnhof. Hierfür bieten sich vor allem Rangierloks mit digital schaltbaren Telexkupplungen an wie die V 60 (Art. 54322–325), die V 36 (55302) oder die E 60 (55602–605). Noch mehr Rangiervergnügen bietet die Köf III (BR 335) mit ihren raffinierten Doppelkupplungen mit Servomotor. Sie bestehen unten aus einer konventionellen Klauenkupplung und einer darüber befindlichen Rangierkupplung für Schraubekupplungshaken. Damit lassen sich dann sogar Waggons mit Schraubekupplung vorbildgerecht im Bahnhof rangieren und verschieben. In der Epoche III-Variante (55332) ist dieses Modell zwar werksseitig ausverkauft, als aktuelle Jahresneuheit ist sie aber in einer Lackierung gemäß Epoche IV lieferbar (55334).

Bei so viel Fahrspaß sollte man aber nicht vergessen, die Gleise regelmäßig von Staub und Abrieb zu befreien. Eleganter als die manuelle Reinigung: Man lässt in einem Güterzugverbund einen Schienenreinigungswagen mitlaufen. Das Modell im Gewand eines gedeckten Güterwagens Gmhs 53 (Art. 58269) erhielt hierzu in der Wagenmitte auf beiden Seiten je einen an beiden Enden gefederten Barren mit vorn und hinten je einem Reinigungsblock. //



Den nächsten Händler in Ihrer Nähe finden Sie einfach unter www.maerklin.de/de/haendler



Funktionsfähig: Der Fad 50 Ootz besitzt einen seitlichen Selbstentlademechanismus. Geliefert wird er inklusive alternativer Schraubekupplungen.

Aktuelle Wagen-Topmodelle in Spur 1

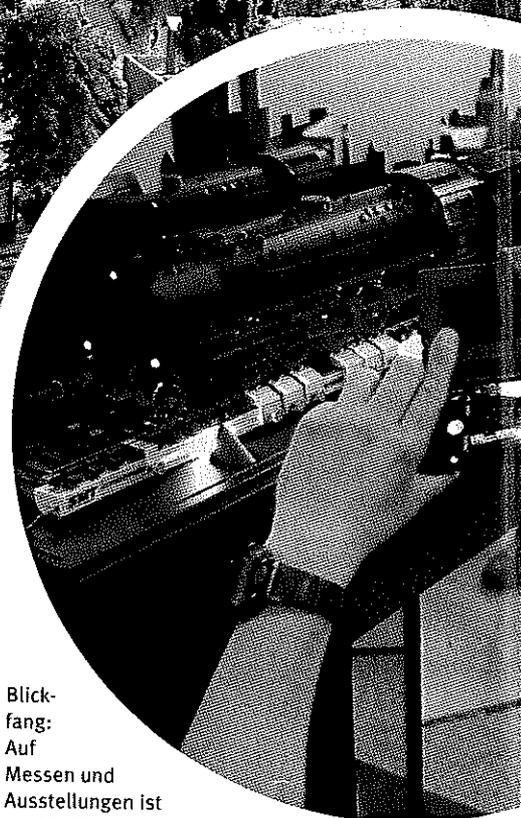
- **Rheingold-Wagen (Art. 58086–58097):** Rheingold-Wagen der DB in verschiedenen Ausführungen (Speisewagen, Großraumwagen, Abteilwagen und Aussichtswagen); Betriebszustand 1962, Epoche III.
- **Schüttgutwagen (Art. 58366–58369):** Selbstentladewagen Fad 50 Ootz der DB mit unterschiedlichen Betriebsnummern; Epoche III.
- **Staubsilowagen (Art. 58616–58627):** Staubsilowagen Kds 56 der DB in verschiedenen Ausführungen mit Alterungs- und Gebrauchsspuren; Epoche III.
- **Museumswagen-Set (Art. 58423):** DB-Rungenwagen R10 der Firma Sommerfeldt mit Bremserhaus zum Oberleitungsbau als Trommelwagen; Epoche III.
- **Rungenwagen (Art. 58421–58422, 58490):** Rungenwagen R10 der DB zum Transport von Holzstämmen; Epoche IIIb.
- **Nahverkehrswagen (Art. 58341–58344 / Art. 58434–58437):** Nahverkehrswagen „Silberling“ ohne bzw. mit Alterungsspuren in verschiedenen Ausführungen; Epoche III/IV.



Doppelt sicher: die servomotorische Kupplung der Köf III – unten die Klauen-, oben die Rangierkupplung für Schraubekupplungshaken.



Auf Events wie dem Spur-1-Treffen in Sinsheim gibt sich die Szene ein Stelldichein: Clubs und Hersteller zeigen ihre Bahnen und Produkte – eine tolle Chance, die Königsklasse live zu erleben.



Blickfang: Auf Messen und Ausstellungen ist die Märklin Spur 1 stets voll im Fokus von Modellbahnfreunden.

Texte: Claus Dick, Peter Pernsteiner
Fotos: Claus Dick, Märklin, Kötzle, Peter Pernsteiner

Die wichtigsten Spur-1-Termine 2017

Die Spur 1 ist mit Volldampf unterwegs und schwer aktiv – die Szene trifft sich regelmäßig auf diversen Messen und Ausstellungen:

- 24.–25.6.: Spur-1-Treffen Sinsheim – das weltgrößte Event der Königsklasse. Ein Muss für Spur-1-Freunde. www.sinsheim.technik-museum.de.
- 9.9.–10.9.: Dampflokfest Heilbronn: Die Spur 1 im Kontakt mit den großen Vorbildern – Märklin feiert kräftig mit. www.eisenbahnmuseum-heilbronn.de.
- 15.–17.9.: IMA und Märklin Tage: Eisen- und Modellbahnspaß bei Märklin und in ganz Göppingen – mit großem Spur-1-Bereich. www.maerklin.de.
- 29.9.–01.10.: modell-hobby-spiel Leipzig: Deutschlands besucherstärkste Publikumsmesse rund um das Thema Spielen – die Spur 1 ist mittendrin.



Impressum

Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Str. 55–57,
73033 Göppingen, www.maerklin.de

Sie finden uns bei:

290899

Händlerstempel

