

M.T.H. Electric Trains

2015 Europäische Modelle



Modellbahnen, die mehr leisten

Modelle in Spur 0, H0 und 1

Die größte Auswahl an Funktionen im Modellbahnbau



Bis heute haben die europäischen Spur O Modellbahner sich oft zu entscheiden zwischen realistisch aussehenden Modellen und Modellen, die gute Laufeigenschaften aufweisen. Jetzt stellt M.T.H. präzise, hoch detaillierte, maßstäbliche Modelle vor, die großartige Laufeigenschaften besitzen und mehr Funktionen aufweisen als alle früher angebotenen Spur O Modelle, und das zu sehr attraktiven Preisen. Unsere Lokomotiven sind ausgestattet mit:



und dauert nur Minuten. An Lokomotiven mit hohen Spurkränzen besitzen die mittleren Treibräder keine Spurkränze, dadurch wird das Befahren von engeren Radien und Weichen ermöglicht.

Installierter DCC-Steuerung

Sämtliche M.T.H. Lokomotive sind mit DCC ausgestattet.* Für Anwender der neuesten DCC-Steuermodule bieten M.T.H. Lokomotiven den vollen Bereich von 28 DCC-Funktionen.

Wechselstromsysteme, DCC und unserem eigenen DCS™ Digital-Steuerungssystem. Ihre M.T.H. Lokomotive erkennt die Art der an die Schienen angelegten Stromversorgung automatisch. Lediglich aufgleisen und losfahren!

Großartiger Rauch

M.T.H. Dampflokomotive sind mit dem lüfterbetriebenen ProtoSmoke™ Rauchentwickler ausgestattet, dem leistungsstärksten Rauchgenerator der Modellbahnszene. Die Intensität der Rauchentwicklung lässt sich über den "Volumen"-Regler an der Lokomotive oder über die DCC- bzw. DCS-Fernsteuerung regeln.

Proto-Scale 3-2™

Die Räder der M.T.H. Lokomotiven sind wahlweise mit maßstäblichen Spurkränzen oder hohen Spurkränzen erhältlich. Unsere einzigartige Proto-Scale 3-2 Funktion erlaubt es, beide Bauarten auf 2-Schienengleis und 3-Schienengleis einzusetzen; das Umrüsten ist einfach

Kompatibilität mit sämtlichen gleich- und wechselstrombetriebenen Systemen

M.T.H. Lokomotiven sind mit allen gebräuchlichen Spur Systemen kompatibel: analoge Gleich- bzw.





Ausgezeichnete Langsamfahr-Eigenschaften

Eine M.T.H. Lokomotive kann bis auf eine Geschwindigkeit von 4,5 km/h (maßstäblich) verzögert werden oder die Parodiestrecke entlang flitzen und jede in diesem Bereich liegende



Geschwindigkeit beibehalten. Mit unserem DCS-System können Sie die Geschwindigkeit in Schritten von 1,6 km/h (maßstäblich) bis zur Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h (maßstäblich) regeln.



Geschwindigkeitsregelung

Die in jeder M.T.H. Lokomotive implementierte Geschwindigkeitsregelung Proto-Speed Control™ wirkt wie ein Tempomat im Pkw und hält die gewählte Geschwindigkeit des Zuges konstant, ungeachtet der durch Steigungen und Kurven bedingten Lastwechsel. Sollten Sie es wünschen, lässt sich die Geschwindigkeitsregelung auch ausschalten.


Auswahl an Kupplungen

M.T.H. Lokomotiven werden mit ferngesteuerten Klauenkupplungen amerikanischer Bauart, mit HO: NEM 360 und O: NEM 365 kompatiblen Kupplungen sowie maßstäblichen Haken-/Spindel-Kupplungen europäischer Bauart ausgeliefert. Des weiteren sind Vorkehrungen getrof-

fen, für den Einbau amerikanischer Kadee® Klauenkupplungen.

* Mit Ausnahme der früher ausgelieferten Versionen der French Chapelon Pacific und British Duchess Lokomotiven, welche nicht DCC-konform sind.

Sehen Sie das Objekt in Aktion!

Wenn Sie dieses  Symbol sehen, klicken Sie darauf, um das Modell im Videoclip in Aktion zu sehen.



Wer ist M.T.H.?

Unser Firmenname mag europäischen Modellbahnern zwar neu erscheinen, M.T.H. Electric Trains ist jedoch ein bewährter, etablierter amerikanischer Modellbahnhersteller, der eine lange Tradition von Innovationen aufweist. In gut einem Vierteljahrhundert hat sich M.T.H. von einem winzigen Unternehmen, das seinen Ursprung in einem leerstehenden Schlafzimmer hatte, zu einem Betrieb mit über 80 Mitarbeitern entwickelt, das seinen Hauptsitz in einem eigenen großen Gebäude in einem Außenbezirk von Washington, D.C. innehat.

Im Laufe der letzten 32 Jahre haben wir über 10'000 verschiedene Artikel in vier Baugrößen katalogisiert: Baugröße O, 1, HO und Tinplate Standard. Wir sind Mitinhaber von zwei Produktionsstätten in Übersee, die ausschließlich M.T.H. Züge fertigen und wir

kooperieren mit drei weiteren Fabriken, die sich ausschließlich für unsere Produktreihe engagieren. Dies bietet uns eine bessere Kontrolle über Fertigungsprozesse und Qualitätssicherung als dies bei zahlreichen anderen Herstellern der Fall ist, deren Produkte oft in denselben Werkstätten produziert werden wie die Produkte ihrer Konkurrenz.

Unsere Forschungs- und Entwicklungsabteilung hat über 10 Patente über Innovationen im Modellbahnbau inne. Wir sind der Überzeugung, dass das in jeder M.T.H. Lokomotive implementierte Proto-Sound Klangeffekt- und Steuersystem in Verbindung mit unserem separat erhältlichen Digital-Steuerungssystem (DCS) einen realistischeren Betrieb erlaubt und mehr Spaß bietet als jede andere Modellbahn.



Erfahren Sie mehr darüber bei www.mthtrains.com/europe



Die Baureihe 44



Die Geschichte der BR 44 beginnt in den 1920er Jahren. Die Deutsche Reichsbahn hatte 210 ganz unterschiedliche Typen von Länderbahn-Lokomotiven übernommen. Von den rund 33000 Loks ging fast ein Viertel als Reparationen verloren. Große Lokomotiven für ein leistungsfähiges Hauptstreckennetz fehlten. Diese angespannte und kritische Situation sollte ein Programm zum Neubau und zur Standardisierung von Dampflokomotiven lösen. Wenige Typen waren nach Verwendungszweck und Größe abgestuft und sollten mit austauschbaren oder abgeleiteten Komponenten konstruiert werden. Damit waren die Voraussetzungen für wirtschaftlichen Serienbau, effektiven Betrieb und kostengünstige Unterhaltung gegeben. Die so entstandenen Einheitslokomotiven waren über mehr als zwei Jahrzehnte die Grundlage für den deutschen Lokomotivbau.

Als schwere Einheitslokomotiven für den Güterverkehr auf Hauptstrecken mit 20 t Achslast waren die Baureihen 43 und 44 vorgesehen, beide mit der Achsfolge 1' E (2-10-0 Decapod). Die BR 44 hatte 3 statt 2 Zylinder und war mit fast 2000 PS stärker und mit 80 km/h auch schneller. 1926 wurden Vorserien von jeweils 10 Lokomotiven gebaut und im Vergleich getestet. Die weitere Entwicklung der BR 44 wurde dann zunächst durch die Weltwirtschaftskrise unterbrochen. Doch 1937 wurde der Serienbau schließlich aufgenommen – die hohe Leistung der BR 44 war inzwischen für die Reichsbahn unverzichtbar geworden. Die Loks erhielten nun Wagner-Windleitbleche, Oberflächen-Vorwärmer und neue geschweißte Tender 2'2' T34. Während des Krieges wurden einige Vereinfachungen vorgenommen, die aber bei

der 44 Ük weniger drastisch ausfielen als bei anderen Bauarten: Heimstoffe (einheimische Ersatzstoffe) wurden eingesetzt und einige Teile wie Windleitbleche oder ein Seitenfester entfielen. Bis 1945 waren rund 2000 Lokomotiven gebaut worden, die sich als leistungsfähigste Güterzuglok der Reichsbahn bewährt haben.

Nach dem Krieg kamen 1242 Loks zur DB und 355 in die DDR. Sie wurden für den Wiederaufbau des Landes dringend gebraucht und bald modernisiert. Die DB baute meist neue Witte-Windleitbleche an, erneuerte die Pumpen und ergänzte die Beleuchtung. Die DR beschränkte sich auf die Windleitbleche und unternahm Versuche mit Kohlenstaub-Feuerung. Beide deutsche Bahnen bauten einen Teil der Maschinen auf Ölfeuerung um. In dieser Zeit erhielten die mächtigen Loks den Spitznamen "Jumbos" – als kräftige, ausdauernde und gutmütige Arbeitstiere. Im deutschen "Wirtschaftswunder" leisteten die "Jumbos" einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau und zum Erfolg der Industrie. Sie zogen schwere Erz- und Kohlezüge, Baumaterialien und Massengüter, aber auch gemischte Güterzüge mit Waren über lange und schwierige Strecken. Legendar war der "Lange Heinrich" der 60er und 70er Jahre, ein Erzzug mit 4000 t von der Nordsee ins Ruhrgebiet. Lokomotiven der BR 44 waren bis zum Ende der Dampflokomotivzeit planmäßig im Einsatz – im Westen bis 1977, im Osten bis 1981.

Die Baureihe 44 war ab 1942 auch in Frankreich gebaut worden. Einige dieser Lokomotiven blieben nach Kriegsende bei der SNCF im Einsatz. Die französischen Lokfabriken

haben 1946 noch weitere 226 Maschinen mit geringfügigen Änderungen fertig gestellt, die die SNCF als Serie 150X in ihren Bestand aufgenommen hat. Sie waren die stärksten und schwersten Güterzug-Dampfloks der SNCF und in den Regionen EST (in grüner Lackierung) und NORD (in schwarzer Lackierung) im Einsatz. Schon 1955 wurden 48 von ihnen an die Türkei verkauft, bis 1965 wurden alle übrigen 150X abgestellt. Das Zeitalter der Elektrotraktion in Frankreich war nicht mehr aufzuhalten.

Die Modelle von MTH sind angemessene Reproduktionen der großen BR 44. Sie treffen nicht nur Maßstab und Detaillierung, sondern auch den Charakter des Originals. Die schwere Metallausführung und ein starker Antrieb mit elektronischer Regelung bieten enorme Zugkraft und souveräne Fahreigenschaften. Lokomotive und Tender sind mit zahlreichen typspezifischen Einzelheiten ausgeführt und nach dem jeweiligen Vorbild authentisch gestaltet. Dank ProtoSound 3.0 können wir auch im Modell die Dynamik der mächtigen Loks sehen, hören und fühlen mit dem markanten Auspuffgeräusch, dem synchronem Rauchausstoß und vielen weiteren Betriebsgeräuschen. Die "Jumbos" von MTH bringen uns Höhepunkte der Dampftraktion zurück als Erlebnis für alle Sinne im herrlichen Format der Spur 0.

Wussten Sie schon:

dass der allerletzte planmäßige Dampfzug der Deutschen Bundesbahn am 26. Oktober 1977 von einer ölgefeuerten 44-er gezogen wurde? 47 Loks der BR 44 sind heute noch erhalten, davon 3 betriebsfähig.



Dampflokomotive 150 X der SNCF, Epoche IIIa, mit Proto-Sound 3.0
 20-3528-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3528-2 maßstäbliche Räder



Dampflokomotive BR 44 der DRG, Epoche IIc, mit Proto-Sound 3.0
 20-3530-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3530-2 maßstäbliche Räder



Dampflokomotive BR 44 der DB, Epoche IIIb, mit Proto-Sound 3.0
 20-3529-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3529-2 maßstäbliche Räder



Dampflokomotive BR 044 der DB, Epoche IVa, mit Proto-Sound 3.0
 20-3531-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3531-2 maßstäbliche Räder



Funktionen:

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Drehgestelle von Lokomotive und Tender aus Druckguss
- Handbemalte Führerhausfiguren, Lokführer und Heizer
- Handläufe und dekorative Pfeife aus Metall
- Gefederte Puffer
- NEM 310 Metallräder
- (2) Haken-/Bügelkupplungen
- NEM 365 Lenz-Kupplung & Aufnahmeschacht
- Konstantspannungs-Kesselbeleuchtung (LED)
- Führerhausbeleuchtung (LED)
- Funktionsfähige Tenderbeleuchtung (LED)
- Funktionsfähige Triebwerkbeleuchtung (LED)
- 5-poliger Präzisionsmotor mit Schrägwicklung
- Synchronisierter Rauchausstoß, ProtoSmoke
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1,6 Skm/h)
- Kabellose kurz kuppelbare Zugstange
- Maßstab 1:45
- Integrierter DCC-Empfänger
- CE zertifiziert
- Proto-Scale 3-2, umrüstbar auf 3-/2-Schienenbetrieb
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife und Personenverkehr-Durchsagen bzw. Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen: 531 mm X 98 mm X 68 mm
- Räder mit hohem Spurkranz befahren 0-54 Kurven
- Maßstäbliche Räder befahren Gleisbogen mit einem Radius von 915 mm

* Nur Modelle mit maßstäblichen Spurkranzen
 ** Nur Modelle mit TinPlate-Radsätzen



**Einschließlich
 Präsentationssockel
 aus Holz**

141P Mikado



Die Lokomotive 141P weist die Achsfolge 2-8-2 auf – die in Frankreich gebräuchliche Bezeichnung nach europäischer Norm lautet 141, da diese die Anzahl Achsen und nicht die Anzahl Räder berücksichtigt. Die 141P war die erste Baureihe, die vom DEL (Büro für die Entwicklung von Dampflokomotiven) konstruiert wurde. DEL wurde im Jahr 1938 im Zuge der Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen gegründet. Die Lokomotiven wurden entwickelt, um der höheren Geschwindigkeit von Güterzügen und dem höheren Gewicht der Personenzüge Rechnung zu tragen. Die Konstrukteure Chan und Chapelon basierten ihr Konzept auf dem Design der PLM-Baureihen 141C-D-E, um die Entwicklungszeit sowie die Testphasen zu minimieren, aber sie implementierten auch wesentliche Abweichungen vom Design des Vorgängers, so wie z. B. höherer Kesseldruck, längere Rauchkammer, einen verstärkten Rahmen sowie eine Rostbeschickungsanlage.

Das erste Los umfasste 103 Lokomotiven und wurde 1941 von der SNCF (nationale französische Eisenbahngesellschaft) in Auftrag gegeben. Aufgrund des Zweiten Weltkriegs und der Invasion Frankreichs wurde dieses Fertigungslos erst 1947 fertiggestellt. In der Zwischenzeit wurde eine zweite Bestellung von 215 Lokomotiven an verschiedene französische Lokomotivwerke vergeben; die letzte 141P Einheit wurde 1952 fertiggestellt. Mit 318 Einheiten stellte dies die höchste Anzahl von Dampflokomotiven dar, die von DEL konstruiert wurden. Beim dafür vorgesehenen Tender 34P traten

Verfügbarkeitsprobleme auf, darum wurden die ersten Lokomotiven mit dem Tender des Typs 36P ausgeliefert, doch der Tender 34P etablierte sich schnell als Standard für die Baureihe 141P.

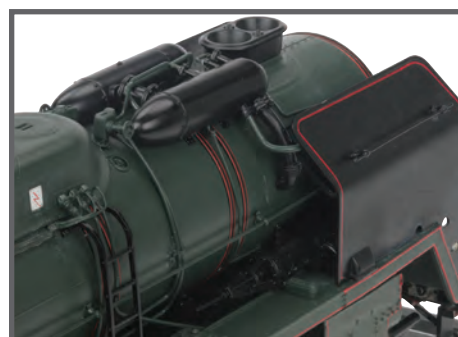
Die ersten 141P wurden 1942 ausgeliefert und waren in Venissieux sowie weiteren Betriebswerken im Südosten der SNCF stationiert. Nach 1943 erhielten auch die westlichen und östlichen Regionen Lokomotiven der Baureihe 141P. Die 141P wurde von der SNCF 141R aus der südöstlichen Region verdrängt; die 141R – auch eine 2-8-2 Konfiguration – basierte auf dem Design für leichte Mikados der USRA; eine 1323 Einheiten umfassende – von amerikanischen und kanadischen Werken gefertigte – Serie. 1955 waren alle 64 in der südöstlichen Region verbliebenen 141P in Venissieux stationiert, sie wurden aber in demselben Jahr in den westlichen und östlichen Regionen stationiert bzw. eingesetzt. Die 141P der SNCF waren in zahlreichen Betriebswerken beheimatet, so zum Beispiel in Noisy-Le-Sec, Chaumont (östliche Region), Le Mans und Argentan (westliche Region), wo sie bis 1969 im Fahrbetrieb eingesetzt wurden; danach fielen sie der zahlreicheren und zuverlässigeren Baureihe 141R zum Opfer. Es blieb keine Einheit für Museumszwecke erhalten.

Die 141P ist die dritte französische Lokomotive, die von M.T.H. Electric Trains herausgegeben wird; kurz nach der 231 Chapelon und der Baureihe 241A. Mit Proto-Sound® 3.0 ausgestattet kann die 141P analog mit

Wechsel- oder Gleichspannung oder im Befehlsmodus unter DCC bzw. DCS betrieben werden. Ein qualitativ hochwertiges, digitales Soundsystem, mit Konstantspannung betriebene LED-Beleuchtung, mit wahlweise hohen oder maßstäblichen Spurkränzen ausgestattete Räder und ein – mit den Treibrädern synchronisierter – pulsierender Rauchausstoß, stellen sicher, dass die 141P auf jeder Spur O Anlage ein Favorit sein wird.

Funktionen:

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Drehgestelle von Lokomotive und Tender aus Druckguss
- Handbemalte Führerhausfiguren, Lokführer und Heizer
- Handläufe und Pfeife aus Metall
- Gefederte Puffer
- NEM 340 Metallräder
- (2) Haken-/Bügelkupplungen
- Ferngesteuerte Kupplung (Proto-Coupler*) am Tender
- Befestigungssockel für Kadee Kupplung
- Konstantspannungs-Scheinwerfer (LED)
- Flackerndes Kesselfeuer (LED)
- Führerhausbeleuchtung (LED)
- Funktionsfähiger Rückfahrcheinwerfer (LED) am Tender
- 5-poliger Präzisionsmotor mit Schrägwicklung
- Synchronisierter Rauchausstoß, ProtoSmoke
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1,6 Skm/h)
- Kabellose kurz kuppelbare Zugstange
- Maßstab 1:43.5
- Integrierter DCC-Empfänger
- Proto-Scale 3-2, umrüstbar auf 3-/2-Schienenbetrieb
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife und Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects)
- Abmessungen: 531 mm X 98 mm X 68 mm
- Räder mit hohem Spurkranz befahren O-54 Kurven
- Maßstäbliche Räder befahren Gleisbogen mit einem Radius von 1143 mm





Argentan - 141P Mikado Dampflokomotive mit Proto-Sound 3.0
20-3487-1 Räder mit hohem Spurkranz
20-3487-2 maßstäbliche Räder



Chaumont - 141P Mikado Dampflokomotive mit Proto-Sound 3.0
20-3488-1 Räder mit hohem Spurkranz
20-3488-2 maßstäbliche Räder



Le Mans - 141P Mikado Dampflokomotive mit Proto-Sound 3.0
20-3489-1 Räder mit hohem Spurkranz
20-3489-2 maßstäbliche Räder



Noisy Le Sec - 141P Mikado Dampflokomotive mit Proto-Sound 3.0
20-3490-1 Räder mit hohem Spurkranz
20-3490-2 maßstäbliche Räder



Venissieux - 141P Mikado Dampflokomotive mit Proto-Sound 3.0
20-3491-1 Räder mit hohem Spurkranz
20-3491-2 maßstäbliche Räder

E94 Krokodil, Elektrolokomotive



Die - auch als BR 194 oder "Eisenschwein" bezeichnete - deutsche Güterzug-Elektrolok, Baureihe E94 wurde entwickelt, um die steilen Steigungen Süddeutschlands zu bezwingen, so wie das berühmtere Schweizer Krokodil konzipiert wurde, um den St. Gotthard in der Schweiz zu meistern. Mit sechs Achsen (Co'Co') ausgestattet, war der 120 Tonnen schwere und knapp 19 Meter lange "Deutsche Alligator" in der Lage, 1000 Tonnen schwere Züge auf Steigungen bis zu 1.6% zu ziehen.

Insgesamt wurden 200 Lokomotiven hergestellt, wovon der grösste Teil an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft geliefert wurde. Die hauptsächliche Produktion erfolgte in den ersten Jahren des Zweiten Weltkrieges in Österreich und Deutschland. Nach Kriegsende wurden die meisten Einheiten an die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Österreichischen Bundesbahnen übergeben. Die letzten Einheiten verließen die Werkshallen 1953, wovon einige 50 Jahre im Fahrdienst verblieben. In der Tat sind ein paar Lokomotiven auch heute noch bei unterschiedlichen Klubs und Museen in Betrieb.

Die Konstrukteure der E94 leiteten das Design weitgehend von der Vorgänger-Baureihe E93 ab, die elektrischen Anlagen weichen jedoch aufgrund der implementierten, elektrodynamischen Widerstandsbremse stark voneinander ab; um die Verkleidung der Bremswiderstände unterzubringen, musste die E94 höher gelegt werden. Jedes Lokomotivfahrgestell war mit drei, über gefederte Aufhängungen parallel zu den Treibachsen angeordneten, Motoren ausgestattet; ein bei Strassenbahnen weitverbreitetes Antriebskonzept.

Das Mittelteil der E94 ruht mittels grosser Drehzapfen auf den Fahrgestellrahmen, was der Lokomotive ein gelenkiges Aussehen verlieh, worin auch der Spitzname "Alligator" seinen Ursprung hat. Das Mittelteil beinhaltet den Haupttransformator, welcher über Oberleitung und Pantografen mit Strom versorgt wird. Ein Korridor im Mittelteil ermöglicht es der Lok-Besatzung, von einem Führerstand zum anderen zu wechseln.

Wie das populäre - 2012 vorgestellte - Schweizer Krokodil, ist auch dieses Druckgussmodell der Spur O mit digitalem Soundsystem, LED-Beleuchtung und funktionsfähigen, motorisierten Pantografen ausgestattet und in 3-Schienenversion mit hohen Spurkränzen erhältlich. Zur Auswahl stehen 4 Farbvarianten, zwei dem Lackiermuster der Deutschen Bundesbahn und zwei dem Lackiermuster der Österreichischen Bundesbahnen entsprechend.

Funktionen und Ausstattung

- Hoch detailliertes Druckgussgehäuse
- Fahrgestell-Seitenwangen und Schienenräumer aus Druckguss
- Rahmen aus Druckgussmetall
- Geländer und Signalthorn aus Metall
- (2) handbemalte Führerhausfiguren
- Authentisches Lackiermuster
- Gefederte Puffer
- Räder, Achsen und Zahnräder aus Metall
- NEM 340 Metallräder
- (2) Ferngesteuerte Kupplungen (Proto-Coupler*)
- Befestigungssockel für Kadee Kupplung
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantspannungs-Scheinwerfer (LED)
- Führerhausbeleuchtung (LED)
- (2) Präzisionsmotoren mit Schwungrad
- Funktionsfähige Pantografen
- Wählschalter, Einspeisung Oberleitung/Schiene
- Integrierter DCC-Empfänger
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1,6 Skm/h)
- Proto-Scale 3-2, umrüstbar auf 3-/2-Schienenbetrieb
- Maßstab 1:45
- Proto-Sound® 3.0 Funktionen, in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem bieten Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen: 413 mm X 69,5 mm X 99,85 mm
- Räder mit hohem Spurkranz befahren 0-54 Kurven
- Maßstäbliche Räder befahren Gleisbogen mit einem Radius von 915 mm

* Nur Modelle mit TinPlate-Radsätzen



Einschließlich Präsentationssockel aus Holz

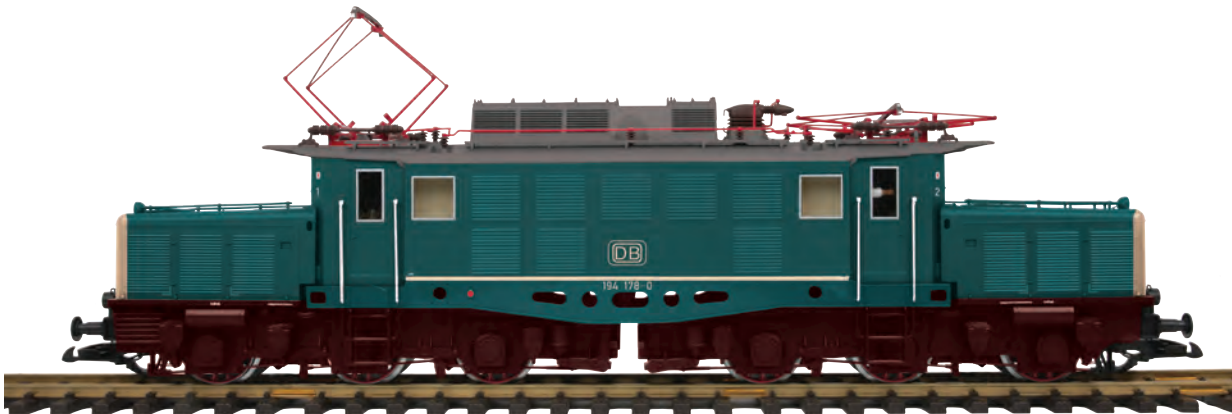




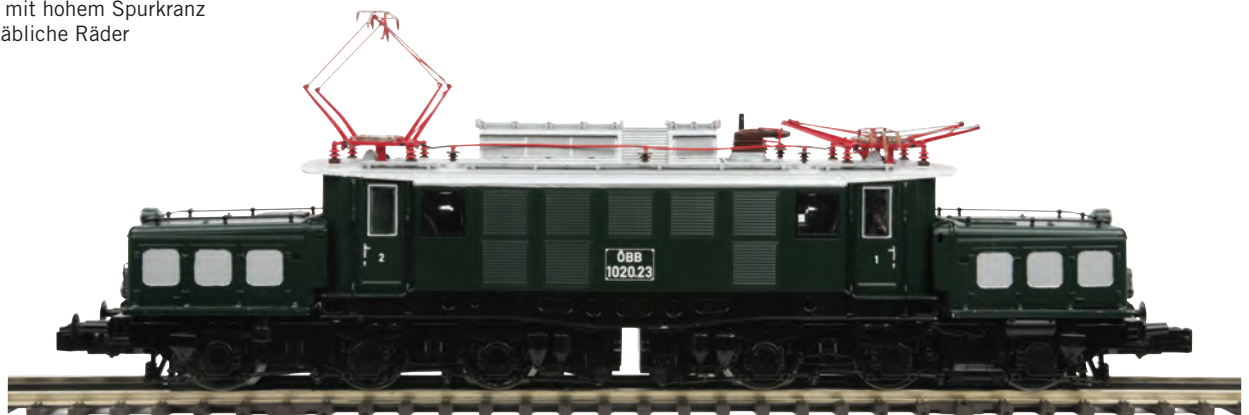
DB Grün - E94 Krokodil, Elektrolokomotive
 20-5673-1 Räder mit hohem Spurkranz
 20-5673-2 maßstäbliche Räder



Österreich ÖBB - Orange E94 Krokodil, Elektrolokomotive
 20-5672-1 Räder mit hohem Spurkranz
 20-5672-2 maßstäbliche Räder



Deutschland DB - Blau E94 Krokodil, Elektrolokomotive
 20-5674-1 Räder mit hohem Spurkranz
 20-5674-2 maßstäbliche Räder



Österreich ÖBB - Grün E94 Krokodil, Elektrolokomotive
 20-5671-1 Räder mit hohem Spurkranz
 20-5671-2 maßstäbliche Räder

Schweizer 'Krokodil', Elektrolokomotive



In dem für seine Bergbahnen berühmten Land bildet der Gotthard die größte Herausforderung, an ihm beurteilen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Leistungsfähigkeit ihrer Lokomotiven. Die Gotthardlinie windet sich durch Kehrtunnels, über mehr als Eintausend Brücken und Passagen, durch enge Gebirgstäler und gipfelt in einer 2,6% Steigung zum 15 km langen Gotthard-Tunnel - zur Zeit seiner Eröffnung im Jahre 1882 der längste Tunnel der Welt. Der Gotthard war das Revier für die 2-10-0 'Elefanten', die größten Dampflokomotiven, die je in der Schweiz ihren Dienst versahen. Doch kann kam der Entscheid, die Strecke zu elektrifizieren und die Elefanten wurden durch Krokodile ersetzt.

Um die engen Kurven und steilen Rampen des Gotthard zu meistern konstruierte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) eine Güterzuglokomotive, die als dreiteilige Gelenklokomotive konzipiert war: Ein symmetrischer Mittelkasten, der mit zwei Führerständen, Zwillingspantografen (Stromabnehmer) und dem riesigen Spannungstransformator bestückt war; und zwei Vorbauten, die je zwei Elektromotoren besaßen, die ihre Leistung über eine Vorgelegewelle und Treibstangen (nach dem Prinzip der Dampflokotiven) auf die 1350 mm großen Treibräder übertrugen. Die Vorgelegewelle war durch die Größe der damals verfügbaren Elektromotoren bedingt; deren Abmessungen verunmöglichten einen Einbau im Fahrgestell, wie dies bei späteren Konstruktionen üblich war. Den Spitznamen 'Krokodil' verdankt die Lokomotive ihren langen, gelenkig angeordneten 'Schnauzen'.

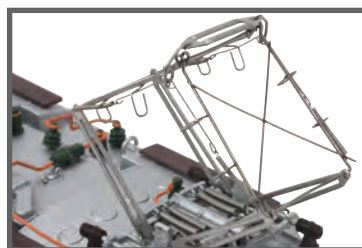
Sämtliche Krokodile wurden mit brauner Lackierung ausgeliefert, viele erhielten jedoch später den SBB-grünen Anstrich. Die enorm erfolgreichen Krokodile meisterten die Gotthardlinie bis in die 1950er Jahre, dann wurden sie durch neuere Lokomotiven ersetzt. Zahlreiche Einheiten versahen ihren Dienst bis in die 1970er Jahre auf weniger anspruchsvollen Strecken und im Rangierdienst, sie sind bis heute erhalten.

Funktionen und Ausstattung

- Aufwendig detailliertes Druckguss-Metalgehäuse
- Fahrtrichtungsabhängige Scheinwerfer (LED)
- Räder, Achsen und Zahnräder aus Metall
- Fahrgestell-Seitenwangen und Schienenräumer aus Druckguss
- (2) Ferngesteuerte Kupplungen (Proto-Coupler)**
- Farbenfrohes Lackiermuster
- Metallrahmen
- Geländer und Signalhorn aus Metall
- (2) Präzisionsmotoren mit Schwungrad
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Führerhausbeleuchtung (LED)
- Proto-Scale 3-2, umrüstbar auf 3-/2-Schienenbetrieb
- (2) handbemalte Führerhausfiguren
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- Europäische NEM Schraubenkupplungen im Lieferumfang enthalten
- Maßstäbliche Räder nach NEM 310/311 (Fine Scale)*
- Kupplungsschacht nach NEM 360/362
- Mit NEM 362 Lenz® -kompatible Kupplung im Lieferumfang enthalten*
- Gefederte Puffer
- (2) Motorisierte Pantografen
- Wählschalter, Einspeisung Oberleitung/Schiene
- LED-Beleuchtungseffekte
- Integrierter-DCC-Empfänger
- Maßstab 1:45
- Proto-Sound® 3.0 Funktionen, in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem, Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects™) in deutscher Sprache.
- Abmessungen: 446 mm x 64 mm x 95 mm
- Räder mit hohem Spurkranz befahren O-54 Kurven
- Maßstäbliche Räder befahren Gleisbogen mit einem Radius von 915 mm

* Nur Modelle mit maßstäblichen Spurkränzen

** Nur Modelle mit TinPlate-Radsätzen





Braun - Schweizer 'Krokodil' Elektrolokomotive mit Proto-Sound 2.0
 20-5667-1 mit hohen Spurkränzen
 20-5667-2 mit maßstäblichen Spurkränzen



Dunkelgrün - Schweizer 'Krokodil' Elektrolokomotive mit Proto-Sound 2.0
 20-5668-1 mit hohen Spurkränzen
 20-5668-2 mit maßstäblichen Spurkränzen

M.T.H. Electric Trains
Signature Series



Braun - Schweizer 'Krokodil' Elektrolokomotive mit Proto-Sound 2.0
 20-81009-1 mit hohen Spurkränzen
 22-81009-2 mit maßstäblichen Spurkränzen



Dunkelgrün - Schweizer 'Krokodil' Elektrolokomotive mit Proto-Sound 2.0
 20-81010-1 mit hohen Spurkränzen
 22-81010-2 mit maßstäblichen Spurkränzen

Modelle der Signature-Serie bieten ein Maximum an Vorbildtreue: wunderschön detaillierte M.T.H. Modelle im Maßstab O und HO, gekonnt verwittert, um das Aussehen schwer arbeitender Lokomotiven und Rollmaterial zu reflektieren. Jedes Modell wurde von einem Meister des Modellbaus mit über 30 Jahren Berufserfahrung individuell verwittert. Das erreichte Finish stellt sicher, dass sich die Signature-Serie Modelle für 2014 harmonisch in jede maßstabgerecht detaillierte Anlage einfügen.

Sämtliche Modelle wurden mittels Airbrush – unter Anwendung firmeneigener Verfahren – so verwittert, dass die fortschreitende Alterung und Abnutzung widerspiegelt werden, welcher Loks und Rollmaterial im Lauf ihres Lebens durch Staub, Regen, Rost, Wind, usw. ausgesetzt sind. Das für die Signature-Serie angewandte Airbrush-Verwitterungsverfahren hebt Details eines Modells hervor, die früher unbeachtet blieben; es erzeugt Effekte, die normalerweise nur mit Kreiden (auf erhabenen Stellen) und selektives Washing (in Vertiefungen) erreicht werden.

Die Finishes der Signature-Serie sind individuell, keines gleicht exakt einem andern. Jedes Modell desselben Vorbilds (Lokomotive oder Personenwagen-Set) weist sein eigenes Finish auf; im direkten Vergleich zweier Modelle sind diese subtilen Unterschiede erkennbar. Diese Modelle wurden so konzipiert, dass deren Laufeigenschaften ihrem Aussehen nicht nachstehen, deshalb wurden Lokomotiven und Wagen mit einem matten Klarlack versehen, um diese vor Gebrauchsspuren und Verdampferflüssigkeit zu schützen.

Personenwagen



Orient Express (blau) - Ergänzung: Zusätzlicher Orient Express Personenwagen-Satz, 5-teilig
 20-60022 mit hohen Spurkränzen
 20-60023 mit maßstäblichen Spurkränzen



Orient Express (blau) - 5-teiliger Orient Express Personenwagen-Satz
 20-60004-2 mit maßstäblichen Spurkränzen



Orient Express (braun) - 5-teiliger Orient Express Personenwagen-Satz
 20-60020 mit hohen Spurkränzen



SNCF (1969) - OECM, 5-teiliger Personenwagen-Satz
 20-60026 mit hohen Spurkränzen
 22-60026 mit maßstäblichen Spurkränzen



SNCF - OECM, 5-teiliger Personenwagen-Satz
 20-60019 mit hohen Spurkränzen
 20-60019-2 mit maßstäblichen Spurkränzen



M.T.H. Electric Trains Signature Series



Deutsche Reichsbahn - Rheingold Personenwagen-Satz, 5-teilig
 20-81012 mit hohen Spurkränzen
 22-81012 mit maßstäblichen Spurkränzen



SNCF - OECM, 5-teiliger Personenwagen-Satz
 20-81013 mit hohen Spurkränzen
 22-81013 mit maßstäblichen Spurkränzen



Orient Express (braun) - Ergänzung: Zusätzlicher Orient Express Personenwagen-Satz, 5-teilig
 20-60024 mit hohen Spurkränzen
 20-60025 mit maßstäblichen Spurkränzen



Deutsche Reichsbahn - Rheingold Personenwagen-Satz, 5-teilig
 20-60017 mit hohen Spurkränzen
 20-60018 mit maßstäblichen Spurkränzen



PLM - OECM, 5-teiliger Personenwagen-Satz
 20-60027 mit hohen Spurkränzen

Merkmale

- Aufwändig detailliertes, robustes ABS-Gehäuse
- Räder und Achsen aus Metall
- 2-achsige Fahrgestelle aus Druckguss
- Funktionierende Druckgussmetall-Kupplungen (nur Ausführung mit hohem Spurkranz, Hi-Rail)
- Farbintensive, attraktive Lackierung
- Radsätze mit konischen, reibungsarmen Laufflächen
- Spitzengelagerte Achsen
- Proportionen im Maßstab 1:43.5
- Adapter für die Montage von Kadee®-kompatiblen Spur O Kupplungen
- Gefederte Puffer
- CE zertifiziert
- Europäische NEM Fine-Scale-Kupplungen, im Lieferumfang enthalten
- NEM 362 Kupplungsaufnahmen
- NEM 365 Lenz-kompatible Kupplungen, im Lieferumfang enthalten
- Ausgestattet mit Rädern mit hohem Spurkranz (Hi-Rail) durchfahren die Wagen Kurven mit dem Radius 0-42
- Ausgestattet mit NEM 310/311 Norm Fine Scale Rädern durchfahren die Wagen Kurven mit dem Radius von 2134 mm (84")



Golden Arrow (blau) - Ergänzung: Zusätzlicher Orient Express Personenwagen-Satz, 5-teilig
 20-81011 mit hohen Spurkränzen
 22-81011 mit maßstäblichen Spurkränzen

Premier Big Boy



Wenige Monate vor dem Angriff auf Pearl Harbor lieferte die American Locomotive Company (ALCO) den ersten Big Boy an die Union Pacific Railroad. Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der UP hat diese Lokomotive für eine bestimmte Aufgabe konzipiert: einen 3'600 Tonnen (short ton) schweren Zug ohne Helfer über die Wasatch Mountains in Utah zu befördern. Der Big Boy wird oft als die größte je gebaute Dampflokomotive bezeichnet, er ist es aber nicht. Die Baureihen Y6 und A der Norfolk & Western sowie die Yellowstone der Duluth Missabe & Iron Range und die Allegheny der Chesapeake and Ohio spielten in derselben Liga und einige übertrafen den Big Boy sogar an Gewicht und Leistung.

Aber den Wettbewerb um die Herzen und die Gunst hat Big Boy gewonnen. Vielleicht war es sein Spitzname, einfach und direkt, während seiner Montage von einem Alco-Werkstathtarbeiter auf die Rauchkammer gekritzelt. Vielleicht war es aber auch er Zeitpunkt, zu dem die Big Boys eingeführt wurden - eine Zeit, in der Amerika dringend Symbole brauchte, um sich zu erholen. Möglicherweise hat aber auch die UP-Werbeabteilung ganz einfach die Öffentlichkeit wirkungsvoll über die großartigen Loks der in Kenntnis gesetzt. Wie auch immer, Big Boy zog über die folgenden Jahre die Aufmerksamkeit der Eisenbahnfans und der amerikanischen Öffentlichkeit auf sich, wahrscheinlich in stärkerem Maße als jede andere Dampflokomotive. Der Big Boy ist in

mehrfacher Hinsicht die symbolische Lokomotive für den amerikanischen Westen geworden, so groß und stark wie das Land das er durchkreuzte.

Der Schriftsteller Henry Comstock beschreibt auf wunderschöne Weise die Stellung, die Big Boy auf dem Höhepunkt der Dampflokom-Geschichte innehatte: "Ein Union Pacific 'Big Boy' - das sind 604 Tonnen und 672 Kubikmeter (19'000 ccu ft) Stahl, Kohle und Wasser, auf 36 Rädern ruhend, deren Achsabstand nicht größer ist als der eines Automobils. Dass er mit Geschwindigkeiten von über 112 km/h (70 MPH) sicher über wellige und kurvenreiche Schienen donnern konnte, verdankt er hauptsächlich den Errungenschaften zweier längst vergessener Pioniere. Das grundsätzliche System, das den Rädern einen gleichmäßigen Schienenkontakt gewährte, hatte der Philadelphier Joseph Harrison schon 1836 patentieren lassen; der Ingenieur Anatole Mallet dachte 1874 als Erster darüber nach, zwei Antriebseinheiten gelenkig unter dem Kessel anzuordnen."

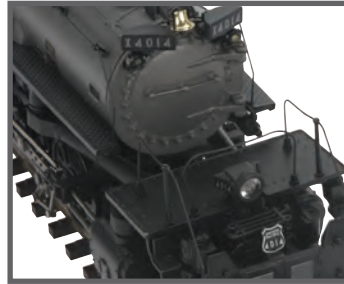
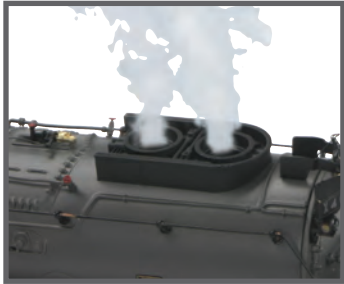
Die beständige Ikone des amerikanischen Eisenbahnwesens kehrt auf die Schienen zurück; komplett ausgestattet mit branchenführenden Funktionen wie Geschwindigkeitsregelung, mit den Treibrädern synchronisiertem Rauchausstoß und einer Palette von realistischen Klangeffekten, wie sie sämtlichen MTH-Lokomotiven zu eigen ist. Unser Modell verfügt über einen leistungsfähigen Motor, dessen Zugkraft

und Geschwindigkeit dem Vorbild Big Boy gerecht werden. Die Dampfschläge der beiden Fahrgestelle sind so programmiert, dass sie ab und zu aus dem Takt geraten - genau so wie beim Vorbild auch.





Union Pacific - Dampflokomotive 4-8-8-4 Big Boy
 20-3576-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3576-2 Maßstäbliche Räder



Funktionen:

- Kessel und Tendergehäuse aus Druckguss
- Rahmen aus Druckgussmetall
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Fahrgestelle der Lokomotive aus Druckguss
- Handbemalte Führerhausfiguren, Lokführer und Heizer
- Geländer, Glocke und Pfeife aus Metall
- Metallräder und -achsen
- Ferngesteuerte Kupplung (Proto-Coupler)
- Befestigungssockel für Kadee-Kupplung
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstantspannungs-Scheinwerfer (LED)
- Flackerndes Kesselfeuer (LED)
- Nummernschilder und Klassierungsleuchten mit funktionsfähiger Beleuchtung
- Führerhausbeleuchtung (LED)
- Funktionsfähiger Rückfahrcheinwerfer (LED) am Tender
- 7-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse
- Synchronisierter Rauchausstoß, ProtoSmoke
- Modulierbare Pfeife
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1,6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Maßstab 1:48
- Integrierter DCC-Empfänger
- Proto-Scale 3-2, umrüstbar auf 3-/2-Schienenbetrieb
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife und Personenverkehr-Durchsagen bzw. Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen: 890 mm x 73 mm x 105 mm
- Räder mit hohem Spurkranz befahren 0-72 Kurven
- Maßstäbliche Räder befahren Gleisbogen mit einem Radius von 1830 mm

* Benötigt DCS-Digitalsteuerung



Union Pacific - Dampflokomotive 4-8-8-4 Big Boy (Ölfeuerung)
 20-3575-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3575-2 Maßstäbliche Räder



Union Pacific - Dampflokomotive 4-8-8-4 Big Boy
 20-3577-1 Räder mit hohem Spurkranz
 22-3577-2 Maßstäbliche Räder

HO Einleitung

Als M.T.H. Electric Trains im Jahr 2006 die erste HO-Dampflokomotive herausbrachte, erlebte die HO-Eisenbahnwelt hinsichtlich Detaillierung und Klangeffekte eine Revolution, die alle Vorstellungen und Erwartungen weit übertraf. Damals wie heute besitzen unsere HO-Dampflokomotiven eine qualitativ hochwertige Druckgusskonstruktion, aufwändige Details und noch nie dagewesene Funktionsmerkmale.



Die Revolution begann mit der Pennsylvania K-4s Dampflokomotive, der ersten von zahlreichen nachfolgenden Lokomotiven, welche die Leistung und den Funktionsumfang von Proto-Sound 3.0 - dem fortschrittlichsten Klangeffekt- und Steuerungssystem, das je für Spur HO-Lokomotiven entwickelt wurde - aufwies. Einfach gesagt, M.T.H. HO-Dampflokomotiven werden Sie mit ihren Funktionen in Erstaunen versetzen. Dies sind die ersten HO-Lokomotiven, die mit treibradsynchronem Dampfschlag, Proto-Geschwindigkeitsregelung für unglaubliche (maßstäbliche) 1,6 km/h (1 mph) und dem realistischsten digitalen Soundsystem der Industrie ausgestattet sind. Eine M.T.H. Dampflokomotive kann mit Gleichstrom, DCC-Steuermodul oder dem Digital-Steuerungssystem von M.T.H. betrieben werden und lässt Lokomotiven ohne Proto-Sound 3.0 im Vergleich blass aussehen!



Mit der Erweiterung der M.T.H. HO-Produktpalette wuchs auch die Liste der Funktionen. Unsere Elektrolokomotiven besitzen motorgetriebene

PROTO-SOUND 3E+

Für jene, die bis anhin Züge auf Märklin HO Wechselstrom 3-Schienen betrieben haben, bieten die mit Proto-Sound 3E+ ausgestatteten Modelle in diesem Katalog die Möglichkeit, nordamerikanische, mit Klangeffekten ausgestattete Prototypen auf ihrer Anlage mit den Märklin-Systemen Motorola 1 und 2 sowie jedem beliebigen DCC-Steuerungssystem zu betreiben.

Jede dieser, mit NEM 311 Rädern und NEM 360 Kupplungen ausgestatteten Lokomotiven weisen eine vollkommen neue Version von Proto-Sound 3.0 auf; sie sind mit einem Mittelschienen-Schleifschuh für den Einsatz auf Märklin HO Gleisen mit Mittelschienen-Kontakten ausgestattet und können mit Wechselstrom betrieben werden. Wie ihre 3.0 Ebenbilder, sind die Proto-Sound 3E+ Lokomotiven ausgestattet mit: voller Palette Digitalgeräusche, mit den Treibrädern der Lokomotive synchronisierter Dampfschlag, Geschwindigkeitsregelung, 28 DCC-Funktionen*, Hunderten von DCS-Klangeff-

ekten und Funktionen** sowie einen Steuerungsbefehl-Empfänger für den Einsatz mit den Märklin oder DCC-Steuerungssystemen.

Jede der in Druckguss gefertigten Dampflokomotiven ist aufwändig detailliert, um das unverwechselbare Erscheinungsbild ihres Vorbilds zu reflektieren. Der ausgewuchtete, mit Schwungrad und Schrägwicklung ausgestattete 5-polige 12 V-Präzisionsmotor stellt sicher, dass diese Lokomotiven die ruhigsten Laufeigenschaften aller Lokomotiven Ihrer Flotte aufweisen. Und jetzt - dank Proto-Sound 3E+ - macht es auch am meisten Spaß, sie zu hören und zu steuern.

* Benötigt ein beliebiges DCC Steuermodul mit 28 Funktionen

** Benötigt DCS-System



Pantografen (Dachstromabnehmer), die entweder fahrtrichtungsabhängig oder über das DCC-Steuermodul bzw. die DCS-Fernbedienung angehoben und abgesenkt werden. Unsere Diesel- und Elektrolokomotiven sind mit einer ferngesteuerten Kupplung nach nordamerikanischem Vorbild ausgestattet, die jederzeit an beliebiger Stelle auf der Strecke geöffnet werden kann. Alle unsere Lokomotiven können über unser softwaregestütztes Steuerungssystem - das wir DCS nennen - mit neuen Geräuschen und in einigen Fällen mit neuen Funktionen neu programmiert werden. Die mit Konstantspannung betriebene, über das eingebaute Proto-Sound 3.0 System gesteuerte LED-Beleuchtung ermöglicht realistische Beleuchtungseffekte, einschließlich pulsierender MARS-Blinkleuchten, beleuchtete Nummernschilder und beleuchtete Klassierungsleuchten.

Im Jahr 2011 stellten wir eine weitere Version des Proto-Sound 3.0 Systems vor, für mit Wechselstrom betriebene HO 3-Schienensysteme (Punktkontakte) wie sie für Märklin-Anlagen typisch sind. Mehr über das Proto-Sound 3E+ System erfahren sie im Artikel des nebenstehenden Fensters. Mit Proto-Sound 3E+ System ausgestattete HO-Lokomotiven finden Sie auf den folgenden Seiten dieses Katalogs oder im Internet unter www.mthtrains.com/europe.



Machen Sie Ihre nächste HO-Erfahrung mit einer HO-Lokomotive von M.T.H. und auch Sie werden überzeugt sein, dass M.T.H. HO-Lokomotiven das Spannendste sind, das Ihnen im Modellbahn-hobby widerfahren wird.

Bayerische Baureihe S 3/6 Express

Als eines der letzten größeren europäischen Länder unternahm Deutschland 1871 die Vereinigung der zahlreichen Königreiche und Herzogtümer. Es sollte jedoch noch weitere 50 Jahre dauern, bevor die 11 provinziellen Länderbahnen unter der 'Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft' (DRG, mit dem Logo DR) verstaatlicht wurden. In der Zwischenzeit führten die Bahngesellschaften ihre individuellen Entwicklungen der Lokomotivkonstruktion weiter. Als eine der besten erwies sich die Baureihe S 3/6 der Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen (abgekürzt: K. Bay. Sts. B.).

Die von den europäischen Enthusiasten als eine der schönsten und erfolgreichsten Dampflokomotiven betrachtete S 3/6 ("S" steht für Schnellzuglokomotive und 3/6 für die Achsfolge 3 Treibachsen von insgesamt 6 Achsen) wurde anfangs 1908 von der Firma Josef Anton von Maffei gebaut und demonstrierte die Begabung des Chefkonstruktors dieser Firma, Heinrich Leppla. Die stilvolle, konische Rauchkammerfront der S 3/6 wurde durch einen attraktiven, stechpalmengrünen Anstrich ergänzt. Zwei innen liegende Hochdruckzylinder und zwei außen am Rahmen angeordnete Niederdruckzylinder trieben die mittlere Achse an. Die S 3/6 war eine der ersten europäischen Lokomotiven, an welcher die amerikanische Praxis, Zylinder und Rauchkammersattel in einem großen Gussteil zu fertigen, angewandt wurde. Der größte Teil der Baureihe war mit einem Treibraddurchmesser von 1870 mm ausgestattet, um die Gebirgsstrecken Bayerns zu bewältigen. Eine kleinere Gruppe S 3/6 Lokomotiven wurde für den Schnellzugdienst auf flacheren Strecken mit einem Treibraddurchmesser von 2000 mm ausgerüstet, was ihnen den Spitznamen "die Hochhaxigen" eintrug.

Nach der 1920 erfolgten Verstaatlichung wurden die Lokomotiven im für die Deutsche Reichsbahn (DR) üblichen Schwarz/Rot lackiert und erhielten die Baureihenbezeichnung 18.3 bis 18.5. Die DR beabsichtigte zwar, eine eigene Standard-Baureihe zu entwickeln, die S 3/6 wurde aber als so vorzüglich betrachtet, dass die DR bis 1931 weiterhin Lokomotiven dieses aus dem Jahre 1908 stammenden Designs beschaffte. Die relativ niedrige Achslast der S 3/6 von 18 t erwies sich ebenfalls als Vorteil, da die DR mit der Aufrüstung der Hauptstrecken auf den 20 t Standard im Verzug war. Die bayerischen Pazifiks waren so erfolgreich, dass sie vor moderneren Lokomotiven den Vorzug erhielten und sowohl vor als auch nach dem 2. Weltkrieg dem beige/blauen 'Rheingold Express' auf seiner pittoresken Strecke entlang des Rheins vorgespannt wurde. Die S 3/6 wurden auch oft an der Spitze des 'Orient Express' gesichtet.

Auch noch nach dem 2. Weltkrieg erwiesen sich die in die Jahre gekommenen Lokomotiven weiterhin

Ausstattung

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Geländer und Pfeife aus Metall
- Gefederte Puffer
- NEM 340 Metallräder*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18. *
- (2) NEM 360/362 Kupplungen & Aufnahmeschächte

als großartige Arbeitstiere. Eine große Anzahl wurde mit neuen Kesseln aufgewertet und wurden zu den ökonomischsten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB), die neue Bezeichnung der Bundesbahn Westdeutschlands. In den 1960er Jahren wurde die, ursprünglich 159 Einheiten umfassende, Baureihe S 3/6 außer Dienst gesetzt. Eine Anzahl Lokomotiven blieb in Museen oder in betriebsfähigem Zustand erhalten. M.T.H. freut sich, Ihnen dieses ausgezeichnet detaillierte, seidenweich laufende Modell einer der berühmtesten europäischen Dampflokomotiven vorstellen zu können; sowohl in den Originalfarben der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen als auch im Lackiermuster schwarz/rot, wie es nach der Verstaatlichung angewendet wurde.

Jede dieser Lokomotiven ist in den Versionen 2-Schienen-Gleichstrom und 3-Schienen-Wech-

selstrom erhältlich. Die 2-Schienen-Versionen sind mit M.T.H. Proto-Sound® 3.0 ausgestattet. Dessen digitales Soundsystem und Steuersystem kann im Analogbetrieb, mit dem DCS Steuersystem oder mit DCC-Steuerbefehlen unter Verwendung eines beliebigen DCC-Steuermoduls betrieben werden. Die 3-Schienen-Versionen können zusätzlich mit den Steuersystemen Motorola 1 und 2 eingesetzt werden; sie laufen aber auch wie die 2-Schienen-Versionen unter DCC- oder DCS-Befehlsmodus.

Komplexe, am Vorbild S 3/6 aufgezeichnete Klangeffekte und die realistischen Beleuchtungseffekte — einschließlich bidirektionaler Begrenzungslichter — stellen sicher, dass die M.T.H. HO S 3/6 einen Fahrspaß vermittelt, der von keinem anderen Modell in der HO-Szene erreicht wird.



K. Bay. Sts. B. - Bayerische S 3/6 Express Dampflokomotive (Epoche I; Blau mit schwarzen Rädern), Betriebs-Nr. 3632
80-3215-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-3215-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



K. Bay. Sts. B. - Bayerische S 3/6 Express Dampflokomotive (Epoche I; Grün mit roten Rädern), Betriebs-Nr. 3641
80-3216-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-3216-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Deutsche Bundesbahn - Baureihe 18.4 Dampflokomotive (Epoche III; Schwarz mit schwarzen Rädern), Betriebs-Nr. 18451
80-3217-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-3217-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Deutsche Reichsbahn Baureihe 18.4 Dampflokomotive (Epoche II; Schwarz mit roten Rädern)
80-3218-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-3218-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

- (2) Haken-/Bügelkupplungen
- Konstantspannungs-Scheinwerfer
- Beleuchtete Begrenzungslichter
- Führerhausbeleuchtung
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Funktionsfähiger Rückfahrcheinwerfer am Tender
- Synchronisierter Rauchaussstoß, ProtoSmoke™ System
- Geschwindigkeitsregelung
- Kabellose kurz kuppelbare Zugstange
- Maßstab 1:67

- CE zertifiziert
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife und Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects)
- Abmessungen: 264 mm x 38 mm x 53 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R1 (360 mm)

4-8-8-4 Big Boy



Union Pacific - 4-8-8-4 Big Boy (Original) Dampflokomotive mit DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-3206-1 Betriebs-Nr. 4007 80-3210-1 Betriebs-Nr. 4018



Union Pacific - 4-8-8-4 Big Boy (Original) Dampflokomotive mit DCC/DCS/Motorola 1/2
Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
80-3206-5 Betriebs-Nr. 4007 80-3209-5 Betriebs-Nr. 4016
80-3207-5 Betriebs-Nr. 4005 80-3210-5 Betriebs-Nr. 4018
80-3208-5 Betriebs-Nr. 4013



Union Pacific - 4-8-8-4 Big Boy (Original) Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 4007
80-80007-1 mit DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-80007-5 mit DCC/DCS/Motorola 1/2

M.T.H. Electric Trains
Signature Series

Ausstattung:

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Führerhausfiguren, Lokomotivführer und Heizer
- Geländer und Glocke aus Metall
- Pfeife aus Metall
- RP25 Metalllaufräder
- Auswechselbare RP25 Metall-Treibräder, ohne Haftreifen
- NEM 340 Metallräder*
- Gefederte Treibräder
- (2) maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- NEM 360/362 Kupplung und Aufnahmeschacht*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18. *
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstanzspannungs-Scheinwerfer
- Führerhausbeleuchtung
- Funktionsfähiger Rückfahrcheinwerfer am Tender
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Synchronisierter Rauchausstoß, ProtoSmoke™
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Maßstab 1:87
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife mit Güterterminalgeräuschen (Proto-Effects)
- Abmessungen: 475 mm X 40 mm X 57 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R3 (515 mm)

Wenige Monate vor dem Angriff auf Pearl Harbor lieferte die American Locomotive Company (ALCo) den ersten Big Boy an die Union Pacific Railroad aus. Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der UP hat diese Lokomotive für eine bestimmte Aufgabe konzipiert: einen 3'600 Tonnen (short ton) schweren Zug ohne Helfer über die Wasatch Mountains in Utah zu befördern. Der Big Boy wird oft als die größte je gebaute Dampflokomotive bezeichnet, er ist es aber nicht. Die Baureihen Y6 und A der Norfolk & Western sowie die Yellowstone der Duluth Missabe & Iron Range und die Allegheny der Chesapeake and Ohio spielten in derselben Liga und einige übertrafen den Big Boy sogar an Gewicht und Leistung.

Aber den Wettbewerb um die Herzen und die Gunst hat Big Boy gewonnen. Vielleicht war es sein Spitzname, einfach und direkt, während der Montage von einem Alco-Werkstatterbeiter auf die Rauchkammer gekritzelt. Vielleicht war es aber auch der Zeitpunkt, zu dem die Big Boys eingeführt wurden – eine Zeit, in der Amerika dringende Symbole brauchte, um sich zu erholen.

Möglicherweise hat aber auch die UP-Werbeabteilung ganz einfach die Öffentlichkeit wirkungsvoll über die großartigen Loks in Kenntnis gesetzt. Wie auch immer, Big Boy zog über die folgenden Jahre die Aufmerksamkeit der Eisenbahnfans und der amerikanischen Öffentlichkeit auf sich, wahrscheinlich in stärkerem Maße als jede andere Dampflokomotive. Der Big Boy ist in mehrfacher Hinsicht die symbolische Lokomotive für den amerikanischen Westen geworden, so groß und stark wie das Land, das er durchkreuzte.

Der Schriftsteller Henry Comstock beschreibt auf wunderschöne Weise die Stellung, die Big Boy auf dem Höhepunkt der Dampflokomotive innehatte: "Ein Union Pacific 'Big Boy' – das sind 604 Tonnen und 672 Kubikmeter (19'000 cu ft) Stahl, Kohle und Wasser, auf 36 Rädern ruhend, deren Achsabstand nicht größer ist als der eines Automobils. Dass er mit Geschwindigkeiten von über 112 km/h (70 MPH) sicher über wellige und kurvenreiche Schienen donnern konnte, verdankt er hauptsächlich den Errungenschaften zweier längst vergessener Pioniere. Das grundsätzliche System, das den

Rädern einen gleichmäßigen Schienenkontakt gewährt, hatte der Philadelphier Joseph Harrison schon 1836 patentieren lassen; der Ingenieur Anatole Mallet dachte 1874 als Erster darüber nach, zwei Antriebseinheiten gelenkig unter dem Kessel anzuordnen."

Dieses beständige Symbol amerikanischer Eisenbahn kehrt nun auf die Schiene zurück, ausgestattet mit einer – in der Branche einmaligen – Geschwindigkeitsregelung und eine Druckgusskonstruktion für eine Zugkraft und Geschwindigkeit, die den originalen Big Boy herausfordert – sowie authentische Dampf-schlaggeräusche einer Gelenklokomotive, wobei das vordere und hintere Triebwerk oft nicht synchron laufen. Eine Version für das 3-Schienen-Wechselstromsystem von Märklin ist ebenfalls verfügbar für all jene, die ihre HO-Lokomotive unter dem Betriebssystem von Märklin einsetzen möchten.



4-6-6-4 Challenger



Die ersten Challenger wurden 1936 konzipiert, um die Union Pacific Flotte der Dreizylinder 4-12-2 zu ersetzen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (50 MPH) waren die 4-12-2 im Baujahr 1926 die wichtigsten Güterschnellzugslokomotiven. Aber ein Jahrzehnt später wurden sie als zu langsam und zu wartungsintensiv erachtet. So wurden die American Locomotive Works (Alco) beauftragt, eine Lokomotive zu konstruieren, die sich als die erfolgreichste Baureihe von Gelenklokomotiven erweisen sollte. 1930 wurden 40 Challenger-Einheiten gebaut. Aufgrund des immensen Verkehrsaufkommens im Zweiten Weltkrieg wurden 1942-44 weitere 65 dieser 118 km/h (70 MPH) schnellen "Windhunde" gebaut; deren Verbesserungen beruhten auf den mit dem 4-8-8-4 Big Boy der UP gemachten Erfahrungen. Im schnellen Güterverkehr ersetzten die Challenger in flacherem Gelände oft die Big Boys und übergaben den Zug zur Überquerung der Wasatch Mountains (Utah) an die Big Boy.

Die Challenger stellten den Zenit der Dampfloktechnik dar. In ihnen wurde die gesamte Technologie implementiert, welche die Super Power Dampflok repräsentierten — einschließlich Rollenlager auf sämtlichen Achsen und Treibstangen — aber keine der Unsinnigkeiten, welche in den Nachkriegsjahren für die verzweifelten Versuche, Dampfenergie zu sparen typisch waren. Die meisten Challenger beförderten Fracht, aber eine Anzahl Einheiten war im pazifischen Nordwesten dem Personenverkehr zugeteilt, wo sie 1946 auf Ölfeuerung umgerüstet und mit Rauchleitblechen (im UP-Jargon Windflügel genannt) sowie einer grauen Zweitonlackierung versehen wurden.

Sechs der, von UP in Auftrag gegebenen Challenger endeten auf Umwegen bei der Clinchfield Railroad, wo sie Kohle beförderten. Mitten im Zweiten Weltkrieg verweigerte das War Production Board (Gremium der US-amerikanischen Regierung zur Einteilung von Material und Produktionsmitteln in Kriegszeiten) der Rio Grande einen Antrag für neue Gelenklokomotiven eigener Konstruktion. Sie lieferte anstelle der beantragten Loks die letzten sechs Challenger des UP-Auftrags an die D&RGW – doch die war mit dem Entscheid nicht einverstanden und entschied, die Loks lediglich zu mieten und nach Kriegsende zurück zu geben. 1947 verkaufte die War Assets Administration (Kriegsvermögensstelle) die verwaisten Lokomotiven an die Atlantic Coast Line and Louisville & Nashville Railroads, welche die Challenger in ihrer Tochtergesellschaft, der Clinchfield, Carolina & Ohio in Dienst stellte. So donnerten sechs Lokomotiven, die eigentlich für den Dienst über die Wüsten und Berge des Westens bestimmt waren, über die Appalachen.

Die Challenger gesellt sich 2015 zur M.T.H. HO-Palette, in beiden Versionen – Kohle- und Ölfeuerung – und mit einer Technologie ausgestattet, für jene Modellbahner, welche das 3-Schienen-Wechselstromsystem von Märklin bevorzugen. Es ist nicht das erste HO-Modell dieses gewaltigen Vorbilds, doch wir sind der Meinung, es ist das Beste. Ausgestattet mit authentischem Gelenklokomotivensound, einschließlich des versetzten Dampfschlags der vorderen und hinteren Antriebsgruppe; vorbildgerechtem UP-Pfeifenton, welcher moduliert werden kann, ganz auf die Art, wie es die Lokomotivführer auf dem Vorbild taten; Druckgusskonstruktion und Haftreifen (wahlweise), sodass die Zugkraft dem Vorbild entspricht; Langsamfahreigenschaft bis auf gleichmäßige 4,8 Skm/h (3 SMPH); und separat hinzugefügte Kleinteile aus Metall.

Union Pacific (Zweiton-Grau mit gelben Streifen) - 4-6-6-4 Challenger (Ölfeuerung) Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 3979
80-3201-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Union Pacific (Zweiton-Grau mit Silberstreifen) - 4-6-6-4 Challenger (Ölfeuerung) Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 3978
80-3200-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Clinchfield (Schwarz) - 4-6-6-4 Challenger Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 674
80-3204-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen) \$679.95



Denver & Rio Grande (Schwarz) - 4-6-6-4 Challenger Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 3804
80-3205-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

Ausstattung

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender**
- Führerhausfiguren, Lokomotivführer und Heizer
- Geländer aus Metall sowie dekorative Glocke und Pfeife
- RP25 Metalllaufräder
- Auswechselbare RP25 Metall-Treibräder, ohne Haftreifen
- NEM 340 Metallräder*
- Gefederte Treibräder
- (2) maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- NEM 360/362 Kupplung und Aufnahmeschacht*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18 kompatibel*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstantspannungs-Scheinwerfer
- Führerhausbeleuchtung
- Funktionsfähiger Rückfahrscheinwerfer am Tender
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Synchronisierter Rauchausstoß ProtoSmoke™
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Maßstab 1:87
- Fahrt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS eine modulierbare Pfeife und Personenverkehr oder Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen: 391 mm x 35 mm x 40 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R2 (437,5 mm)



2-8-8-8-2 Triplex



P. T. Barnum hätte die Triplex geliebt. Sie war eine Lokomotive der Superlativen: mehr Treibräder als jede andere davor oder danach gebaute Lok, zu groß für die Lokschuppen des Besitzers, die Erie Railroad. Kraftvoll genug, um einen Zug von beinahe 8 Kilometer Länge zu ziehen. Vor beinahe hundert Jahren, in der Zeit, bevor die Mehrfachtraktions-Steuerung es ermöglichte, mit einem Fahrregler gleichzeitig mehrere Lokomotiven zu steuern, war die Triplex der letzte Versuch, soviel Leistung wie nur möglich unter die Kontrolle eines einzelnen Lokomotivführer zu geben. Schlussendlich stellte es sich als ein stattliches, bemerkenswertes, aber doch wenig erfolgreiches Experiment heraus.

Die Baldwin-Lokomotivwerke baute zwischen 1914 und 1916 drei Triplex-Lokomotiven für die Erie Railroad, um Schiebedienste am gewaltigen Susquehanna Hill (auch unter dem Namen Gulf Summit bekannt) in der Nähe von Deposit, N.Y. zu versehen. Die Zylinder der mittleren Triplex-Antriebseinheit wurden mit Hochdruckdampf direkt aus dem Kessel gespeist, während die vordere und die hintere Antriebseinheit mit dem von den mittleren Zylindern ausgestoßenen Niederdruckdampf versorgt wurden.

Jede Triplex ersetzte drei herkömmliche Schiebelokomotiven, und die neue Lokomotive arbeitete gut genug, um über ein Jahrzehnt im Erie-Lokomotivbestand zu verbleiben. Aber das Design stellte sich als etwas überdimensioniert heraus und es wurde nur noch eine weitere Triplex gebaut, für die Virginian Railway. Trotz ihrer riesigen Kessel erzeugten die Lokomotiven lediglich ausreichend Dampf für eine Geschwindigkeit von 16 km/h. Eine Ursache dafür war der schlechte Zug der Feuerbüchse, da nur die vorderen Zylinder durch die Rauchkammer ausstießen und somit Zug erzeugten; die hinteren Zylinder stießen durch einen separaten Schornstein am Tender aus. Ein weiteres, diesem Design anhaftendes Problem bildete die Traktion der hinteren Antriebseinheit, da der Kessel ja Kohle und Wasser konsumierte und der Tender somit immer leichter wurde.

Die M.T.H. Triplex lässt die Geräuschkulisse, den Rauch und die Extravaganz der ursprünglichen Konstruktion wieder aufleben – sie läuft jedoch weitaus besser, als dies das Vorbild je getan hat. Nur die Ingenieure von M.T.H. waren in der Lage, ein solch komplexes Modell zu konzipieren, das in allen Geschwindigkeitsbereichen ruhig und gleichmäßig läuft – von einem kaum wahrnehmbaren Kriechen bis zum weit offenen Regler; lassen Sie sich das von einem beliebigen Besitzer einer M.T.H. Triplex in Spur O, HO oder 1 bestätigen. 2015 gesellt sich die Triplex zu unserer HO-Palette, ausgestattet mit realistischen Betriebsgeräuschen, pulsierendem Rauchausstoß, Geschwindigkeitsregelung, einer der Verordnung 17 konformen Beleuchtung; betriebsbereit für Analogbetrieb, DCC, M.T.H. Digitalsteuerung (DCS), Märklin DCC-Steuerung oder den Steuersystemen Motorola 1 und 2.

Ausstattung

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Echte Kohle im Tender
- Fahrgestelle der Lokomotive aus Druckguss
- Führerhausfiguren, Lokomotivführer und Heizer
- Geländer, Pfeife und Glocke aus Metall
- RP25 Metallaufläder
- Auswechselbare RP25 Metall-Treibräder, ohne Haftreifen
- NEM 340 Metallräder*
- Gefederte Treibräder
- (2) maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- NEM 360/362 Kupplung und Aufnahmeschacht*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18. kompatibel*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstantspannungs-Scheinwerfer
- Führerhausbeleuchtung



Erie (Russisch Blau) - 2-8-8-8-2 Triplex Dampflokomotive mit

DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-3194-5 Betriebs-Nr. 5015 \$679.95

80-3195-5 Betriebs-Nr. 5016 \$679.95

80-3196-5 Betriebs-Nr. 5014 \$679.95



Erie (Schwarz) - 2-8-8-8-2 Triplex Dampflokomotive mit

DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-3197-5 Betriebs-Nr. 5015

80-3198-5 Betriebs-Nr. 5016

80-3199-5 Betriebs-Nr. 5014



Virginian 2-8-8-8-2 Triplex Dampflokomotive, Betriebs-Nr. 700

80-3235-5 DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

Wussten Sie dass?

Die Triplex konstruiert wurde, um einen Zug mit 640 50-Tonnen-Wagen und einer Länge von beinahe 8 Kilometern zu ziehen? Doch die Kupplungen und deren Aufnahmeschächte des frühen Zwanzigsten Jahrhunderts waren dieser Belastung nicht gewachsen; so wurde die 2-8-8-8-2 als Schiebelok eingesetzt und hat ihr volles Potenzial nie zeigen können.

- 5-poliger, schräg gewickelter Präzisionsmotor mit Schwungmasse
- Synchronisierter Rauchausstoß ProtoSmoke™
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem: modulierbare Pfeife und Güterterminal-Geräusche (Proto-Effects)
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Abmessungen: 387 mm x 40 mm x 57 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 559 mm (22 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R3 (515 mm)



SP Baureihe GS-4/GS-6 4-8-4 Northern

1937 kündigte die Southern Pacific auf ganzseitigen Inseraten einen neuen Zug an:

Lass uns zu den Gleisen der Southern Pacific Coast Line gehen und lauschen, so wie es Tausende jetzt jeden Tag tun ...Plötzlich ist aus der Ferne ein melodischer Klang zu hören, der immer stärker wird. Um die Kurve zieht ein farbiger Schweif vorbei. Hier kommt der Daylight, der schönste Zug im Westen!

Die *Daylight*-Züge verbanden Los Angeles und San Francisco "in einer herrlichen Tagesfahrt, über 160 atemberaubende Kilometer entlang der Pazifikküste." Reisende wurden eingeladen, den *Daylight* zu besteigen und die Ästhetik und den Luxus zu erleben, der den Westen bereits erobert hat. Beachten Sie die breiten, weich gepolsterten Sessel in den Reisezugwagen. Sie sind mit Schaumgummi gepolstert und sind den Fenstern zugewandt." Mit der, von der Lokomotive bis zum Aussichtswagen reichenden orange/roten Lackierung boten die *Daylight*-Züge ein Erscheinungsbild, das sich stark vom dunkeln Olivgrün der üblichen SP-Personenwagen unterschied.

Der Zug wurde von der Southern Pacific Baureihe GS (für "Golden State") Northern angeführt, wohl eine der stattlichsten Dampflokomotiven, die je gebaut wurden. Die *Daylight* 4-8-4 wurde von den Lima-Lokomotivwerken gebaut und wies jene Mischung aus Zugkraft und Geschwindigkeit auf, welche die Dampfloktechnik auf ihrem Zenit kennzeichnete. Die Lokomotiven der Baureihe GS-4 wurden 1941 und 1942 ausgeliefert und waren mit ihren 203 cm (80") hohen Treibrädern und dem geschlossenen Allwetter-Führerhaus die Letzten und Schönsten ihrer Rasse. Zusätzlich zum Fahrdienst mit Luxuszügen wurden die Golden State 4-8-4 auch regelmäßig im schnellen Güterverkehr vor dem San Francisco-Los Angeles *Overnight* eingesetzt.



Ausstattung

- Kessel und Rahmen aus Druckguss
- Tendergehäuse aus Druckguss
- Authentisches Lackiermuster
- Führerhausfiguren, Lokomotivführer und Heizer
- Geländer und Glocke aus Metall
- RP25 Metallaufräder
- Auswechselbare RP25 Metall-Treibräder, ohne Haftreifen
- NEM 340 Metallräder*
- Gefederte Treibräder
- (2) maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- NEM 360/362 Kupplung und Aufnahmeschacht*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18.*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstantspannungs-Scheinwerfer
- Beleuchtete Klassierungsleuchten
- Nummernschildbeleuchtung
- Führerhausbeleuchtung
- Funktionsfähiger Rückfahrscheinwerfer am Tender
- Funktionsfähige Mars-Blinkleuchte an der GS-4
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Synchronisierter Rauchsstoß, ProtoSmoke™
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Maßstab 1:87
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS modulierbare Pfeife und Personenverkehr-Durchsagen oder Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen: 400 mm x 57 mm x 38 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 559 mm (22 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R3 (515 mm)



Southern Pacific Lines (Daylight Lackierung, kleine Beschriftung) - 4-8-4 GS-4 Dampflokomotive mit DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
80-3211-5 Betriebs-Nr. 4434
80-3212-5 Betriebs-Nr. 4449



Southern Pacific (Daylight Lackierung, große Beschriftung) - 4-8-4 GS-4 Dampflokomotive mit DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
80-3213-5 Betriebs-Nr. 4444
80-3214-5 Betriebs-Nr. 4449



American Freedom - 4-8-4 GS-4 Dampflokomotive mit DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
80-3229-5 Betriebs-Nr. 4449



Southern Pacific (Schwarz, große Beschriftung) - 4-8-4 GS-4 Dampflokomotive mit DCC/DCS/Motorola 1/2 Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
80-3226-5 Betriebs-Nr. 4452



American Freedom - 4-8-4 GS-4 Dampflokomotive mit DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-80001-5 Betriebs-Nr. 4449

GG-1



Pennsylvania (Tuscan (dunkelrot) 1 Streifen) - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4916
80-2148-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Pennsylvania (Tuscan (dunkelrot) 5 Streifen) - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4911
80-2147-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Pennsylvania (Brunswick Green (dunkel-olivgrün) 5 Streifen) - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4842
80-2149-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Pennsylvania (Brunswick Green (dunkel-olivgrün) 1 Streifen) - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4900
80-2150-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Pennsylvania (Silber) - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4866
80-2151-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Amtrak - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 924
80-2152-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Conrail - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4898
80-2153-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Penn Central - GG1 Elektrolokomotive, Betriebs-Nr. 4893
80-2154-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Über zwei Jahrzehnte lang experimentierte die Pennsylvania Railroad mit Konstruktionen einer elektrischen Hochgeschwindigkeitslok für den Personenfernverkehr. Diese Suche endete 1934 mit der Baureihe GG1, eine gemeinsamen Leistung von PRR, Baldwin, Westinghouse und General Electric. Die Konstruktion basierte zum großen Teil auf der erfolgreichen Baureihe EP3 "Juice Jack" der New Haven. Der Industriedesigner Raymond Loewy bereinigte den ursprünglich genieteten Aufbau, um eine Konstruktion zu kreieren, die ein halbes Jahrhundert lang zeitgemäß erscheinen sollte.

Die GG1 Flotte bewältigte Personenverkehr jeder Art auf den mehrspurigen Strecken der Pennsy von New York nach Washington sowie westlich nach Harrisburg, einschließlich der berühmten *Congressional* und *Broadway Limited*. Mit 18 Pullman-Wagen im Schlepptau erreichte die GG1 Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h (100 MPH). Mit einem auf Güterverkehr abgestimmten Getriebe lieferte die GG1 in Doppeltraktion in etwa die gleiche Leistung wie der Big Boy von Union Pacific; dies jedoch praktisch geräuschlos, ohne Rauchbildung, sowie mit weniger Verschleiß an den Schienen und wesentlich weniger Wartungsaufwand. Etliche GG1-Einheiten erreichten eine Fahrleistung von über 8 Millionen Kilometer und überlebten die Bahngesellschaft, von welcher sie gebaut wurden; sie leisteten Dienst bei den zwei Nachfolgern, der Penn Central und der Conrail. Gäbe es eine Ruhmeshalle für Lokomotiven, wäre die GG1 der Pennsylvania Railroad eine der ersten Anwärter.

Erklärung der automatischen Pantografsteuerung

Benutzer, welche die GG1 im Analogbetrieb einsetzen, werden bemerken, dass beim Betätigen des Fahrtrichtungsschalters am Transformator, um die Lokomotive anzuhalten, der (in Fahrtrichtung gesehen) hintere Pantograf in der ausgefahrenen Stellung verbleibt, während der vordere Pantograf langsam anhebt. Hat der vordere Pantograf die ausgefahrenen Stellung erreicht, senkt sich der hintere Pantograf langsam in Ruhestellung ab. Eine weitere Betätigung des Fahrtrichtungsschalters kehrt die Fahrtrichtung der Lokomotive um, sodass sich der oben zitierte vordere (ausgefahrenen) Pantograf jetzt in Fahrtrichtung gesehen hinten befindet.

Im DCS-Befehlsmodus stehen zwei Betriebsarten zur Verfügung: automatisch und manuell. Der Automatik-Modus verhält sich ähnlich dem Analogbetrieb, wobei der hintere Pantograf ausgefahren ist, wenn sich die Lokomotive in Fahrt befindet. Das Anheben und Absenken der Pantografen wird von der DCS-Digitalsteuerung fahrtrichtungsabhängig gesteuert. Im manuellen Modus kann der Benutzer beide Pantografen über das DCS-System oder ein DCC-System mit 28-Funktionen individuell ein-/ausfahren, unabhängig von der Fahrtrichtung.

Ausstattung

- Hoch detailliertes Druckgussgehäuse
- Metallrahmen
- Geländer und Signalhorn aus Metall
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- (2) Lokomotivführer-Figuren
- Authentisches Lackiermuster
- Metallräder und -achsen
- RP25 Metalllaufräder
- NEM 340 Metallräder*
- (2) Ferngesteuerte, mit Kadee® kompatible Kupplung (Proto-Coupler)
- (2) Maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- (2) NEM 360/362 Kupplungen & Aufnahmeschächte*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18.*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantspannungsscheinwerfer (LED)
- Führerhausbeleuchtung
- Beleuchtete Nummernschilder
- Beleuchtete Markierlichter
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Funktionsfähige Pantografen
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects)
- Abmessungen: 287 mm x 35 mm x 62 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R2 (437,5 mm)

EMD F-3



Von 1942-1945 war die Baureihe F der Electro Motive Division die einzige, in Amerika gebaute Güterzug-Diesellokomotive. Als das War Production Board (Gremium der US-amerikanischen Regierung zur Einteilung von Material und Produktionsmitteln in Kriegszeiten) während des Zweiten Weltkrieges das Fabrikationsprogramm der Konkurrenten ALCo und Baldwin auf Diesel-Rangierloks und Dampflokomotiven beschränkte, erwies sich die 1'350 PS starke Baureihe FT von EMD als Verkaufsschlager. Bei Kriegsende hatte Electro Motive ihren Konkurrenten gegenüber einen Vorsprung erreicht, den sie nicht mehr abgab.

Nun, da die Produktionsbeschränkungen aufgehoben waren und die Ökonomie der Vereinigten Staaten boomte, forderten die Eisenbahnen neue Diesellokomotiven, um ihre im Krieg verschlissenen Dampfloks zu ersetzen. Im Juli 1946 stellte EMD ein neues Modell der F-Einheit vor, die F3. Die Leistung wurde auf 1'500 PS angehoben und die mit der Baureihe FT gemachten Erfahrungen bescherten der F3 eine höhere Zuverlässigkeit und eine reduzierte Wartung. Unter der Haube pochte ein verbesserter V12-Motor der Baureihe 567. Mit einem Zylinderhubraum von 567 cu in (ca. 9'300 cm³/9,3 Liter) trieb dieser Motortyp praktisch alle EMD-Diesellokomotiven der ersten Generation an.

M.T.H. freut sich, Ihnen diese eindrucksvolle Nachkriegs-Lokomotive in Spur HO vorstellen zu können. Die mit Proto-Sound® 3.0 ausgestatteten Diesellok-Sets bieten authentische Betriebsgeräusche des EMD-Motors 567, Signalhorn- und Glockenklänge der ersten Generation, Stationsgeräusche, Bremsgeräusche und Führerhausdiologie. Unsere F3 ist aufwendig detailliert und weist alle Merkmale auf, welche M.T.H. HO-Diesellokomotiven auszeichnen: separat applizierte Kleinteile - einschließlich lesbarer Typenschilder, Griffstangen, MU-Schläuche (für Mehrfachtraktion), Ringschrauben auf dem Dach, durchbrochene Dachlüfter, Auspuffstutzen des Dampfzeugers (für Personenzugloks), Scheibenwischer und Fahrgestelle mit separat applizierten Federaufhängungen, Bremszylindern und Druckluftleitungen.

Ausstattung

- Hoch detailliertes Gehäuse aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol)
- Metallrahmen
- Rotierende Dachlüfter
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- (2) Lokomotivführer-Figuren, in jeder A-Einheit
- Authentisches Lackiermuster
- Metallräder und -achsen
- RP25 Metallaufräder
- (2) Ferngesteuerte, mit Kadee® kompatible Kupplung (Proto-Coupler)
- (2) Maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18.*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Fahrtrichtungsabhängige Konstanzspannung, LED-Scheinwerfer
- Führerhausbeleuchtung
- Beleuchtete Nummernschilder
- Beleuchtete Markierlichter
- Funktionsfähige Mars-Blinkleuchte**
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS Güterterminal-Geräusche bzw. Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects)
- A-Einheit, Abmessungen: 178 mm x 37 mm x 60 mm
- B-Einheit, Abmessungen: 178 mm x 37 mm x 60 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R1 (360 mm)



Santa Fe - F3 A/B Set, A-Einheit, Betriebs-Nr. 18, B-Einheit, Betriebs-Nr. 18A	Santa Fe - F3 A-Einheit, Betriebs-Nr. 18C	Santa Fe - F3 B-Einheit, Betriebs-Nr. 18B
80-2185-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2186-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2187-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2185-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2186-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2187-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2185-0 Für DCC vorbereitet	80-2186-0 Für DCC vorbereitet	80-2187-0 Für DCC vorbereitet



Union Pacific - F3 A/B Set, A-Einheit, Betriebs-Nr. 1404A, B-Einheit, Betriebs-Nr. 1442B	Union Pacific - F3 A-Einheit, Betriebs-Nr. 1441A	Union Pacific - F3 B-Einheit, Betriebs-Nr. 1471B
80-2188-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2189-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2190-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2188-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2189-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2190-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2188-0 Für DCC vorbereitet	80-2189-0 Für DCC vorbereitet	80-2190-0 Für DCC vorbereitet



Southern Pacific - F3 A/B Set, A-Einheit, Betriebs-Nr. 6103, B-Einheit, Betriebs-Nr. 8003	Southern Pacific - F3 A-Einheit, Betriebs-Nr. 6139	Southern Pacific - F3 B-Einheit, Betriebs-Nr. 8039
80-2191-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2192-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2193-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2191-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2192-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2193-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2191-0 Für DCC vorbereitet	80-2192-0 Für DCC vorbereitet	80-2193-0 Für DCC vorbereitet



Pennsylvania - F3 A/B Set, A-Einheit, Betriebs-Nr. 9501, B-Einheit, Betriebs-Nr. 9501B	Pennsylvania - F3 A-Einheit, Betriebs-Nr. 9505	Pennsylvania - F3 B-Einheit, Betriebs-Nr. 9505B
80-2194-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2195-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2196-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2194-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2195-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2196-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2194-0 Für DCC vorbereitet	80-2195-0 Für DCC vorbereitet	80-2196-0 Für DCC vorbereitet



Denver & Rio Grande - F3 A/B Set, A-Einheit, Betriebs-Nr. 5524, B-Einheit, Betriebs-Nr. 5523	Denver & Rio Grande - F3 A-Einheit, Betriebs-Nr. 5531	Denver & Rio Grande - F3 B-Einheit, Betriebs-Nr. 5532
80-2197-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2198-1 DCC/DCS PS 3.0	80-2199-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2197-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	80-2198-5 DCC PS 3E+ (3-Schienen)	80-2199-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2197-0 Für DCC vorbereitet	80-2198-0 Für DCC vorbereitet	80-2199-0 Für DCC vorbereitet



Southern Pacific - Signature Series F-3 A/B Set, A Unit No. 6103, B Unit No. 6103B
80-80011-1 DCC/DCS PS 3.0
80-80011-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Rail)



Pennsylvania (Green Single Stripe) - Signature Series F-3 A/B Set, A Unit No. 9501, B Unit No. 9501B
80-80012-1 DCC/DCS PS 3.0
80-80012-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Rail)

M.T.H. Electric Trains
Signature Series

Alco PA



Union Pacific - ALCo PA A/B Set,
A-Einheit, Betriebs-Nr. 600,
B-Einheit, Betriebs-Nr. 600B
80-2218-1 DCC/DCS PS 3.0
\$529.95
80-2218-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)

80-2218-0 Für DCC vorbereitet
Union Pacific - ALCo PA A-Einheit,
Betriebs-Nr. 602
80-2219-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2219-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)
80-2219-0 Für DCC vorbereitet

Union Pacific - ALCo PA B-Einheit,
Betriebs-Nr. 602B
80-2220-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2220-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)

Ausstattung

- Hoch detailliertes Gehäuse aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol)
- Metallrahmen
- Rotierende Dachlüfter
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- (2) Lokomotivführer-Figuren, in jeder A-Einheit
- Authentisches Lackiermuster
- Metallräder und -achsen
- RP25 Metalllaufräder
- NEM 340 Metallräder*
- (2) Ferngesteuerte, mit Kadee® kompatible Kupplungen (Proto-Coupler)
- (2) NEM 360/362 Kupplungen & Aufnahmeschächte*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18.*
- (2) Maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Fahrtrichtungsabhängiger Konstantspannungs-Scheinwerfer (LED)
- Führerhausbeleuchtung
- Beleuchtete Nummernschilder
- Beleuchtete Markierlichter
- Funktionsfähige Mars-Blinkleuchte**
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- In jeder A-Einheit ein funktionsfähiger Rauchentwickler
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Fahrt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit der Digitalsteuerung DCS Personenverkehr-Durchsagen (Proto-Effects)
- A-Einheit, Abmessungen: 235 mm x 35 mm x 54 mm
- B-Einheit, Abmessungen: 210 mm x 35 mm x 54 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 559 mm (22 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R2 (437,5 mm)



Pennsylvania - ALCo PA A/B Set,
A-Einheit, Betriebs-Nr. 5756,
B-Einheit, Betriebs-Nr. 5756B
80-2215-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2215-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)
80-2215-0 Für DCC vorbereitet

Pennsylvania - ALCo PA A-Einheit,
Betriebs-Nr. 5755
80-2216-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2216-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)
80-2216-0 Für DCC vorbereitet

Pennsylvania - ALCo PA B-Einheit,
Betriebs-Nr. 5752B
80-2217-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2217-5 DCC/DCS PS 3E+
(3-Schienen)
80-2217-0 Für DCC vorbereitet



Southern Pacific - ALCo PA A/B Set,
A-Einheit Betriebs-Nr. 6008,
B-Einheit Betriebs-Nr. 5914
80-2274-1 DCC/DCS PS 3.0

Southern Pacific - ALCo PA A-Einheit,
Betriebs-Nr. 6013
80-2275-1 DCC/DCS PS 3.0

Southern Pacific - ALCo PA B-Einheit,
Betriebs-Nr. 5912
80-2276-1 DCC/DCS PS 3.0



Lehigh Valley - ALCo PA A-Einheit, Betriebs-Nr. 610
80-2222-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2222-0 Für DCC vorbereitet

Lehigh Valley - ALCo PA A-A Set, Betriebs-Nr. 607, 608
80-2284-1 DCC/DCS Proto-Sound 3.0
80-2284-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2284-0 Für DCC vorbereitet



Nickel Plate Road - ALCo PA A-A Set, Betriebs-Nr. 180, 1186
80-2285-1 DCC/DCS DCC/DCS PS 3.0
80-2285-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2285-0 Für DCC vorbereitet

Nickel Plate Road - ALCo PA A-Einheit, Betriebs-Nr. 187
80-2228-0 Für DCC vorbereitet



Erie - ALCo PA A-A Set, Betriebs-Nr. 854
& 858
80-2086-0 Für DCC vorbereitet

Erie - ALCo PA A-Einheit, Betriebs-Nr. 856
80-2087-0 Für DCC vorbereitet



New Haven - ALCo PA A-Einheit, Betriebs-Nr. 0785
80-2084-0 Für DCC vorbereitet



Denver & Rio Grande - ALCo PA A-B Set
Betriebs-Nr. 6011, 6002
80-2270-1 DCC/DCS PS 3.0

Denver & Rio Grande - ALCo PA A-Einheit
Betriebs-Nr. 6013
80-2271-1 DCC/DCS PS 3.0



Santa Fe - ALCo PA A-B Set, Betriebs-Nr. 70 & 70A
80-2272-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2272-0 Für DCC vorbereitet



Union Pacific - Signature Series ALCo PA A-B Set, Betriebs-Nr. 600, 600B
80-80013-1 DCC/DCS Proto-Sound 3.0
80-80013-5 DCC/DCS Proto-Sound 3E+ (3-Schienen)

M.T.H. Electric Trains
Signature Series



Missouri Pacific - ALCo PA A-Einheit,
Betriebs-Nr. 8008
80-2225-1 DCC/DCS PS 3.0

Missouri Pacific - ALCo PA A-A Set, Betriebs-
Nr. 8001 & 8008
80-2283-1 DCC/DCS PS 3.0
80-2283-5 DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)
80-2283-0 Für DCC vorbereitet

Alco FA-1



New Haven - ALCo FA-1 A/B Set, A-Einheit Betriebs-Nr. 0419, B-Einheit, Betriebs-Nr. 0459
 80-2203-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2203-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2203-0 Für DCC vorbereitet

New Haven - ALCo FA-1 A-Einheit, Betriebs-Nr. 0424
 80-2204-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2204-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

M.T.H. freut sich, Ihnen die FA-1 in HO, in den klassischen Lackiermustern der ersten Generation vorstellen zu können. Diese stromlinienförmigen Diesellokomotiven bringen Schönheit und Kraft auf jede HO-Anlage. Jede ALCo-Einheit FA-1 A-B besteht aus einer motorisierten A-Einheit und einer motorisierten B-Einheit. Die A-Einheit ist mit richtungsabhängiger Beleuchtung ausgestattet; beide Einheiten, A und B, sind mit Kadee-kompatiblen, ferngesteuerten Kupplungen ausgestattet.

Ausstattung

- Hoch detailliertes Gehäuse aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol)
- Metallrahmen
- Rotierende Dachlüfter
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- (2) Lokomotivführer-Figuren
- Authentisches Lackiermuster
- Metallräder und -achsen
- RP25 Metalllaufräder
- NEM 340 Metallräder*
- (2) Ferngesteuerte, mit Kadee® kompatible Kupplungen (Proto-Coupler)
- (2) NEM 360/362 Kupplungen & Aufnahmeschächte*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18. *
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantspannungs-Scheinwerfer (LED)
- Führerhausbeleuchtung
- Beleuchtete Nummernschilder
- Beleuchtete Markierlichter
- Funktionsfähige Mars-Blinkleuchte**
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Fährt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem, Güterterminal-Geräusche (Proto-Effects)
- Abmessungen: 356 mm x 35 mm x 52 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 559 mm (22 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R2 (437,5 mm)



Canadian Pacific - ALCo FA-1 A/B Set, A-Einheit Betriebs-Nr. 4025, B-Einheit Betriebs-Nr. 4410
 80-2206-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2206-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2206-0 Für DCC vorbereitet

Canadian Pacific - ALCo FA-1 A-Einheit, Betriebs-Nr. 4016
 80-2207-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0



SOO Line - ALCo FA-1 A/B Set, A-Einheit Betriebs-Nr. 2221A & 2221B
 80-2200-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2200-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

SOO Line - ALCo FA-1 A-Einheit, Betriebs-Nr. 2222A
 80-2201-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2201-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



New York Central - ALCo FA-1 A/B Set, A-Einheit Betriebs-Nr. 1030, B-Einheit, Betriebs-Nr. 2320
 80-2209-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2209-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2209-0 Für DCC vorbereitet

New York Central - ALCo FA-1 A-Einheit, Betriebs-Nr. 1010
 80-2210-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2210-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2210-0 Für DCC vorbereitet



Erie - ALCo FA-1 A/B Set, A-Einheit Betriebs-Nr. 725A, B-Einheit Betriebs-Nr. 725B
 80-2212-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2212-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2212-0 Für DCC vorbereitet

Erie - ALCo FA-1 A-Einheit, Betriebs-Nr. 729A
 80-2213-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2213-5 DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)
 80-2213-0 Für DCC vorbereitet



Pennsylvania - ALCo FA-1 A/B Set, Betriebs-Nr. 9605, 9606B
 80-2277-1 DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
 80-2092-0 Für DCC vorbereitet

EMD GP35

HO
Spur HO

Ausstattung

- Hoch detailliertes Gehäuse aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol)
- Metallrahmen
- Rotierende Dachlüfter
- Geländer und Signalthorn aus Metall
- Seitliche Gehäusegitter aus Metall
- (2) Lokomotivführer-Figuren
- Authentisches Lackiermuster
- Metallräder und -achsen
- RP25 Metalllaufräder
- NEM 340 Metallräder*
- (2) Maßstäbliche Kadee® "Whisker"-Kupplungen Nr. 158
- (2) Ferngesteuerte, mit Kadee® kompatible Kupplung (Proto-Coupler)
- (2) NEM 360/362 Kupplungen & Aufnahmeschächte*
- Kompatible U.S. Kupplung, Kadee® Nr. 18.*
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- 8-poliger DCC-Dekoderstecker an für DCC vorbereiteten Modellen
- Führerhausbeleuchtung
- Fahrtrichtungsabhängige Konstanzspannung, LED-Scheinwerfer
- Beleuchtete Nummernschilder
- Beleuchtete Markierlichter
- Kräftiger 5-poliger Präzisionsmotor mit Schwungmasse und Schrägwicklung
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1,6 Skm/h (1 SMPH)
- Fahrt auf Schienen Code 70, 83 und 100 (Schienenprofilhöhe 1,8, 2,1 und 2,54 mm)
- Maßstab 1:87
- Proto-Sound® 3.0 bietet in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem, Güterterminal-Geräusche (PFA)
- Abmessungen: 206 mm x 44 mm x 54 mm
- Befährt Gleisbogen mit einem Radius von 457 mm (18 Zoll)
- 3E+ Modelle befahren Gleisbogen R1 (360 mm)



Chessie - GP35 Diesel mit DCC/DCS PS® 3.0	Chessie - GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)	Chessie - GP35 Diesel (Für DCC vorbereitet)
80-2230-1 Betriebs-Nr. 3545	80-2230-5 Betriebs-Nr. 3545	80-2230-0 Betriebs-Nr. 3545
80-2231-1 Betriebs-Nr. 3546	80-2231-5 Betriebs-Nr. 3546	80-2231-0 Betriebs-Nr. 3546
80-2232-1 Betriebs-Nr. 3551	80-2232-5 Betriebs-Nr. 3551	80-2232-0 Betriebs-Nr. 3551



Chesapeake & Ohio - GP35 Diesel mit DCC/DCS PS 3.0	Chesapeake & Ohio - GP35 Diesel mit DCC/DCS PS 3E+ (3-Schienen)	Chesapeake & Ohio - GP35 Diesel (Für DCC vorbereitet)
80-2236-1 Betriebs-Nr. 3520	80-2236-5 Betriebs-Nr. 3520	80-2236-0 Betriebs-Nr. 3520
80-2237-1 Betriebs-Nr. 3534	80-2237-5 Betriebs-Nr. 3534	80-2237-0 Betriebs-Nr. 3534
80-2238-1 Betriebs-Nr. 3536	80-2238-5 Betriebs-Nr. 3536	80-2238-0 Betriebs-Nr. 3536



Conrail - GP35 Diesel mit DCC/DCS PS3.0	Conrail - GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound 3E+ (3-Schienen)	Conrail - GP35 Diesel (Für DCC vorbereitet)
80-2239-1 Betriebs-Nr. 2256	80-2239-5 Betriebs-Nr. 2256	80-2239-0 Betriebs-Nr. 2256
80-2240-1 Betriebs-Nr. 2257	80-2240-5 Betriebs-Nr. 2257	80-2240-0 Betriebs-Nr. 2257
80-2241-1 Betriebs-Nr. 2266	80-2241-5 Betriebs-Nr. 2266	80-2241-0 Betriebs-Nr. 2266



Pennsylvania GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-2160-5	Betriebs-Nr. 2258
80-2161-5	Betriebs-Nr. 2268



New York Central GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-2163-5	Betriebs-Nr. 6131
80-2164-0	Betriebs-Nr. 6133



Chessie - GP35 Diesel	
80-80009-1	DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-80009-5	DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)



Penn Central - GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound 3.0	Penn Central - GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)	Penn Central - GP35 Diesel (Für DCC vorbereitet)
80-2233-1 Betriebs-Nr. 2372	80-2233-5 Betriebs-Nr. 2372	80-2233-0 Betriebs-Nr. 2372
80-2234-1 Betriebs-Nr. 2382	80-2234-5 Betriebs-Nr. 2382	80-2234-0 Betriebs-Nr. 2382
80-2235-1 Betriebs-Nr. 2387	80-2235-5 Betriebs-Nr. 2387	80-2235-0 Betriebs-Nr. 2387



Union Pacific GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)	Union Pacific GP35 Diesel, für DCC vorbereitet
80-2172-5 Betriebs-Nr. 750	80-2173-0 Betriebs-Nr. 756
80-2173-5 Betriebs-Nr. 756	80-2174-0 Betriebs-Nr. 759



Southern Pacific GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-2175-5	Betriebs-Nr. 6580
-----------	-------------------



Baltimore & Ohio GP35 Diesel mit DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

80-2158-5	Betriebs-Nr. 3544
-----------	-------------------



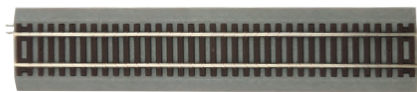
Penn Central - GP35 Diesel	
80-80010-1	DCC/DCS Proto-Sound® 3.0
80-80010-5	DCC/DCS Proto-Sound® 3E+ (3-Schienen)

M.T.H. Electric Trains
Signature Series

Gleise und Zubehör

REALTRAX
BY M.T.H. ELECTRIC TRAINS

Wir bei M.T.H. Electric Trains sind der Überzeugung, dass ein Gleissystem einer Modellbahnanlage ausbaufähig sein sollte. Das Gleissystem RealTrax beinhaltet Gleisbogen mit 457 mm (18") und 559 mm (22") sowie gerade Segmente mit einer Länge von 229 mm (9"), die für eine Einsteigeranlage den perfekten Grundstock bilden. RealTrax Bauteile sind robust und zuverlässig, sodass sie den Fahrspaß nicht trüben.



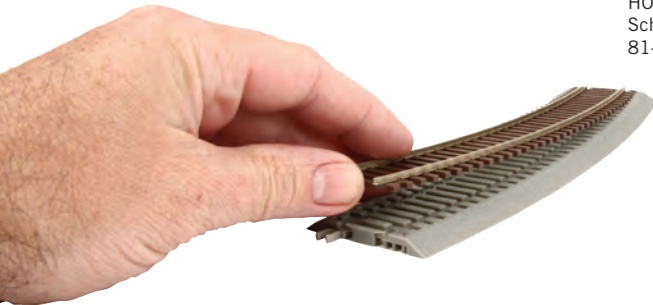
HO RealTrax Segment, gerade 229 mm (9") Set 4-teilig Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), mit Gleisbett 81-1001



HO RealTrax Gleisbogen, Radius 559 mm (22") Set 4-teilig, Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), mit Gleisbett 81-1022



HO RealTrax Aufgleissegment, gerade (229 mm) (9"), Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), mit Anschlussklemmen und Kabelstrang 81-1015



HO
Spur HO



HO RealTrax Gleisbogen, Radius 457 mm (18") Set 4-teilig, Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), mit Gleisbett 81-1018



HO RealTrax Schienenadapter Pack (24 Stk.) 81-1011



HO RealTrax Schienenklemmen Pack (2 Stk.) 81-1003



HO RealTrax Schienenverbinder Pack (48 Stk.) 81-1014

SCALETRAX
BY M.T.H. ELECTRIC TRAINS

HO
Spur HO

HO ScaleTrax Flexgleis 914 mm (36")
Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
80-1036
HO ScaleTrax Track Aufgleissegment, gerade 229 mm (9")
Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
Set 3-teilig (nicht abgebildet)
80-1003

HO ScaleTrax Segment, gerade 229 mm (9") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
80-1001

HO ScaleTrax Segment, gerade 229 mm (9") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), Set 6-teilig
80-1002

HO ScaleTrax Gleisbogen, Radius 559 mm (22") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
80-1022

HO ScaleTrax Gleisbogen, Radius 559 mm (22") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), Set 6-teilig
80-1023

HO ScaleTrax Gleisbogen, Radius 457 mm (18") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
80-1018

HO ScaleTrax Gleisbogen, Radius 457 mm (18") Schienen-Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm), Set 6-teilig
80-1019

**Kompatibel mit allen HO-Schienen,
Code 83 (Schienenprofilhöhe 2,1 mm)
ohne Gleisbett**

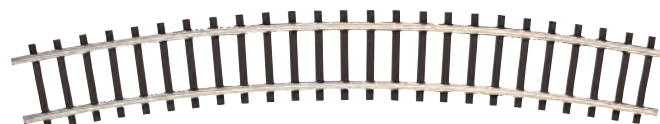
SCALETRAX™ 2-Schienen Spur 0-Gleis

ScaleTrax™ von M.T.H. Electric Trains ist das ultimative 2-Schienengleis-System, auf das Modellbahner mit 2-Schienengleis, die auf eine hochgradige Detaillierung Wert legen, gewartet haben. Neusilberschienen, entsprechend Code 128 (Schienenhöhe 3,25 mm), authentisch detaillierte ABS-Schwellen, kompatibel mit anderen 2-Schienensystemen mit Code 128.

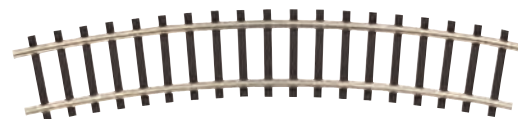
- Rostbeständige Vollprofil-Neusilberschienen
- Schienen, Code 128 (Schienenhöhe 3,25 mm)
- Langlebige ABS-Kunststoffschwelle
- Neusilber-Schienenverbinder



ScaleTrax - 2-Schienen-Gleissegment, gerade, Länge 444,1 mm (17") 45-2017



ScaleTrax - 2-Schienen-Gleisbogensegment, Radius 914,4 mm (36") 45-2036



ScaleTrax - 2-Schienen-Gleisbogensegment, Radius 558,4 mm (22") 45-2022

O
Spur O

Big Boy Dampflokomotive

Spur 1

1
Spur 1



RAILKING
ONE-GAUGE TRAINS

Wenige Monate vor dem Angriff auf Pearl Harbor lieferte die American Locomotive Company (ALCO) den ersten Big Boy an die Union Pacific Railroad. Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der UP hat diese Lokomotive für eine bestimmte Aufgabe konzipiert: einen 3'600 Tonnen (short ton) schweren Zug ohne Helfer über die Wasatch Mountains in Utah zu befördern. Der Big Boy wird oft als die größte je gebaute Dampflokomotive bezeichnet, er ist es aber nicht. Die Baureihen Y6 und A der Norfolk & Western sowie die Yellowstone der Duluth Missabe & Iron Range und die Allegheny der Chesapeake and Ohio spielten in derselben Liga und einige übertrafen den Big Boy sogar an Gewicht und Leistung.

Aber den Wettbewerb um die Herzen und die Gunst hat Big Boy gewonnen. Vielleicht war es sein Spitzname, einfach und direkt, während seiner Montage von einem Alco-Werkstatterbeiter auf die Rauchkammer gekritzelt. Vielleicht war es aber auch er Zeitpunkt, zu dem die Big Boys eingeführt wurden - eine Zeit, in der Amerika dringend Symbole brauchte, um sich zu erholen.

Möglicherweise hat aber auch die UP-Werbeabteilung ganz einfach die Öffentlichkeit wirkungsvoll über die großartigen Loks der in Kenntnis gesetzt. Wie auch immer, Big Boy zog über die folgenden Jahre die Aufmerksamkeit der Eisenbahnfans und der amerikanischen Öffentlichkeit auf sich, wahrscheinlich in stärkerem Maße als jede andere Dampflokomotive. Der Big Boy ist in mehrfacher Hinsicht die symbolische Lokomotive für den amerikanischen Westen geworden, so groß und stark wie das Land das er durchkreuzte.

Der Schriftsteller Henry Comstock beschreibt auf wunderschöne Weise die Stellung, die Big Boy auf dem Höhepunkt der Dampflokomotive innehatte: "Ein Union Pacific 'Big Boy' - das sind 604 Tonnen und 672 Kubikmeter (19'000 ccu ft) Stahl, Kohle und Wasser, auf 36 Rädern ruhend, deren Achsabstand nicht größer ist als der eines Automobils. Dass er mit Geschwindigkeiten von über 112 km/h (70 MPH) sicher über wellige und kurvenreiche Schienen donnern konnte, verdankt hauptsächlich er den Errungenschaften zweier längst vergessener Pioniere. Das grundsätzliche System, das den Rädern einen

gleichmäßigen Schienenkontakt gewährte, hatte der Philadelphier Joseph Harrison schon 1836 patentieren lassen; der Ingenieur Anatole Mallet dachte 1874 als Erster darüber nach, zwei Antriebseinheiten gelenkig unter dem Kessel anzuordnen."

Die beständige Ikone des amerikanischen Eisenbahnwesens kehrt auf die Schienen zurück; komplett ausgestattet mit branchenführenden Funktionen wie Geschwindigkeitsregelung, mit den Treibrädern synchronisiertem Rauchausstoß und einer Palette von realistischen Klangeffekten, wie sie sämtlichen MTH-Lokomotiven zu eigen ist. Unser Modell verfügt über einen leistungsfähigen Motor, dessen Zugkraft und Geschwindigkeit dem Vorbild Big Boy gerecht werden. Die Dampfschläge der beiden Fahrgestelle sind so programmiert, dass sie ab und zu aus dem Takt geraten - genau so wie beim Vorbild auch.

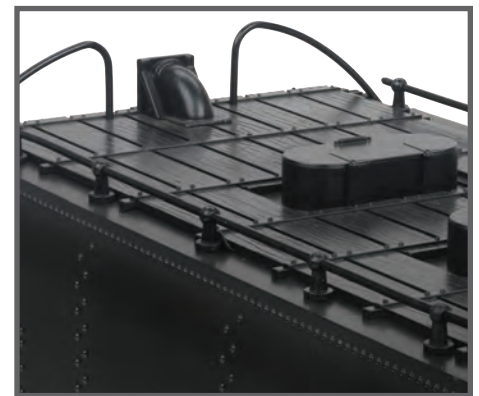
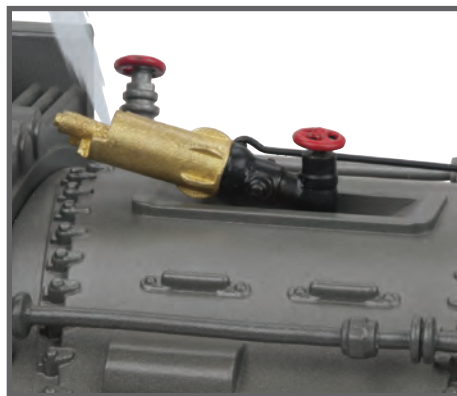


Union Pacific - Dampflokomotive 4-8-8-4 Big Boy (Ölfeuerung)
70-3026-1 Proto-Sound 3.0

Länge: über 1345 mm!

Funktionen:

- Detaillierter Polykarbonat-Kessel und Tendergehäuse
- Rahmen aus Druckgussmetall
- Authentisches Lackiermuster
- Detaillierte Fahrgestelle
- Führerhausfiguren, Lokomotivführer und Heizer
- Handläufe und dekorative Glocke aus Metall
- Dekorative Pfeife aus Metall
- Metallräder und -achsen
- Ferngesteuerte Kupplung (Proto-Coupler)
- Befestigungssockel für Kadee-Kupplung
- Vorbildgerechte Beleuchtung, gemäß Verordnung 17
- Konstantspannungs-Scheinwerfer
- Flackerndes Kesselfeuer
- Nummernschildbeleuchtung
- Führerhausbeleuchtung
- Funktionsfähiger Rückfahrcheinwerfer am Tender
- Präzisionsmotor mit Schwungmasse
- Synchronisierter Rauchausstoß, ProtoSmoke
- Modulierbare Pfeife mit realistischem Dampf ausstoß
- Geschwindigkeitsregelung in Schritten von 1 SMPH (1.6 Skm/h)
- Kabellose Zugstange
- Integrierter DCC-Empfänger
- Maßstab 1:32
- Proto-Sound® 3.0 Funktionen, in Verbindung mit dem Digital-Steuerungssystem, modulierbare Pfeife und Güterterminal-Klangeffekte (Proto-Effects)
- Abmessungen:
- Befährt Kurven mit Radius R3



Märklin® Bahnhof Leipzig, aus Weißblech

Der Märklin-Bahnhof "Leipzig" wird wieder gebaut.

Der "Großstadtbahnhof" war von 1919 bis 1930 das Spitzenmodell im Märklin-Katalog in zwei Baugrößen: Spur 0 und Spur 1. Er wurde als "Leipziger Bahnhof" berühmt und war lange der Traum vieler Spielzeug-Eisenbahner und Anlagen-Besitzer.

Der Repräsentationsbau war eine ganz besondere Leistung der "Fabrik feiner Metallspielwaren". Die unverwechselbare Architektur des Vorbilds mit markanten Mauern und verzierten Fassaden wurde stielecht in Metall geprägt und zu einem prächtigen Kunstwerk zusammengefügt. Die breite Auffahrt mit Freitreppe und die großzügige Empfangshalle gaben dem Bahnhof einen monumentalen Charakter. Hohe Sprossenfenster und der erhabene Mittelbau mit Kuppel, Turm und Uhr vermittelten den Eindruck einer Kathedrale. Viel Liebe hat Märklin in dieses Produkt eingebracht, aber auch hochwertige Materialien und aufwendige Handarbeit – das Ensemble war verständlicherweise sehr teuer. In den 1920er Jahren gab es nicht viele Kunden, die sich zu Ihrer Eisenbahn auch noch diesen großartigen Hauptbahnhof leisten konnten. Das Objekt der Sehnsucht wurde zur Legende.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren diese Prachtstücke gar nicht mehr neu zu bekommen. Die Zeit der großen Bahnen in Spur 1 und 0 ging zu Ende. Damit schwand auch die Gelegenheit, solche Dimensionen selbst zu erleben. Die verbliebenen "Leipziger" Bahnhöfe waren gesucht und wurden von Sammlern hoch bewertet. Ein gut erhaltenes Stück kostet heute mehrere tausend Euro, wenn es überhaupt zum Verkauf steht. Oft müssen Abbildungen im Auktionskatalog genügen – die wertvollen Bahnhöfe sind selten öffentlich zu sehen.

Doch jetzt wird die Legende auferstehen und jeder, der das Meisterwerk seit langem sucht oder heute neu entdeckt, kann es sehen, erleben und sogar selbst besitzen. Denn MTH Electric Trains hat von Märklin die Lizenz erworben, den spektakulären Bahnhof aus der Firmengeschichte in der traditionellen Technik zu rekonstruieren. MTH hat jahrzehntelange Erfahrung mit historischen Spielzeugen von Lionel, American Flyer, Ives und anderen klangvollen Marken. Mit dieser Kompetenz wurde ein authentisches Replikat des "Leipziger" Bahnhofs geschaffen, das genauso fasziniert wie das Original aus der Blütezeit der großen Spielzeug-Eisenbahnen.

Bewundern Sie die Technik:

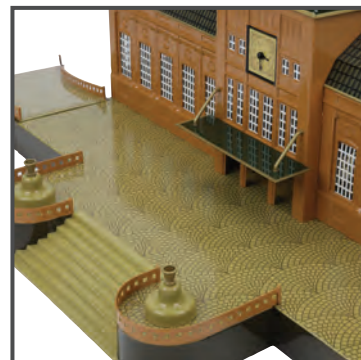
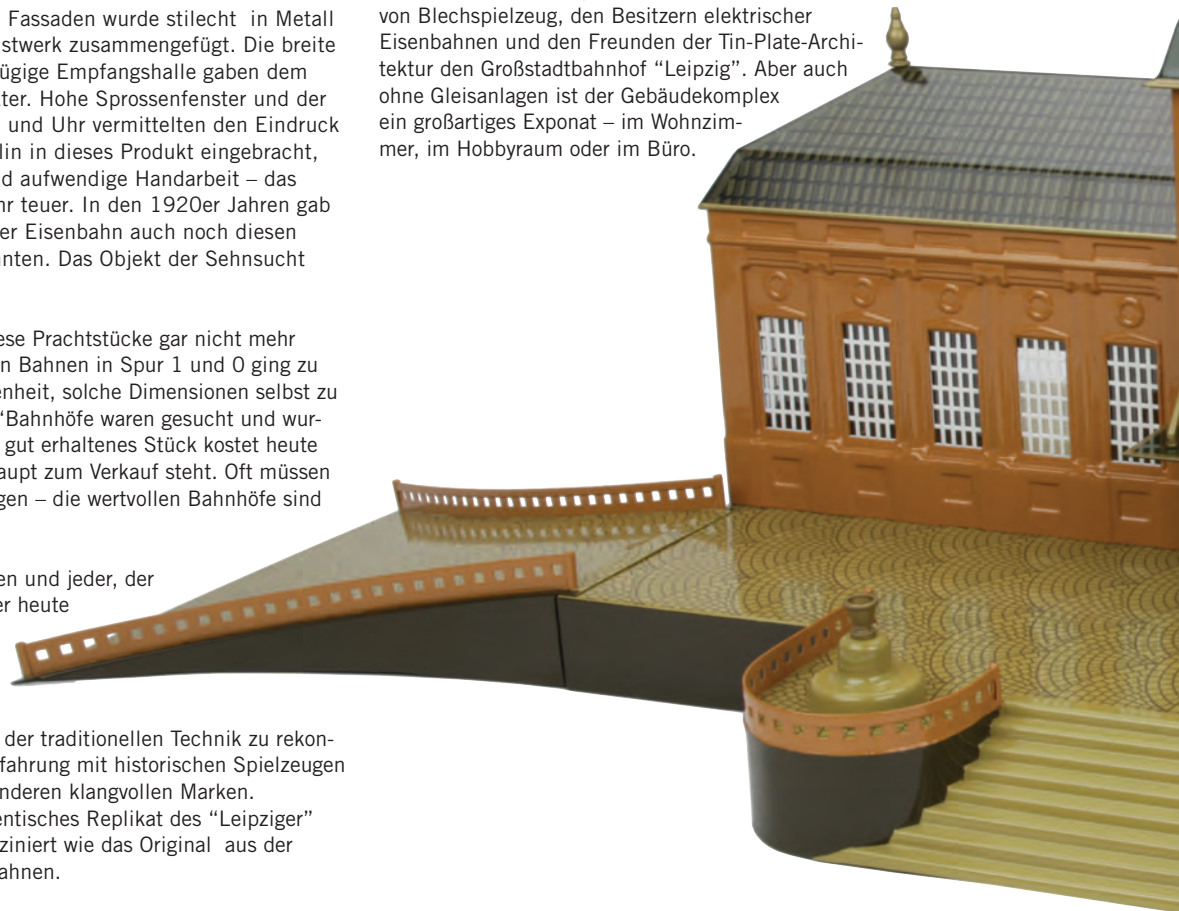
- Die exakte Formgebung der Gebäudeteile
- Die feine Prägung der Fassaden und Leibungen
- Die sorgfältige und passgenaue Montage
- Die authentische Farbgebung und Lackierung
- Die realistische Darstellung des Straßenpflasters und der Dachziegel

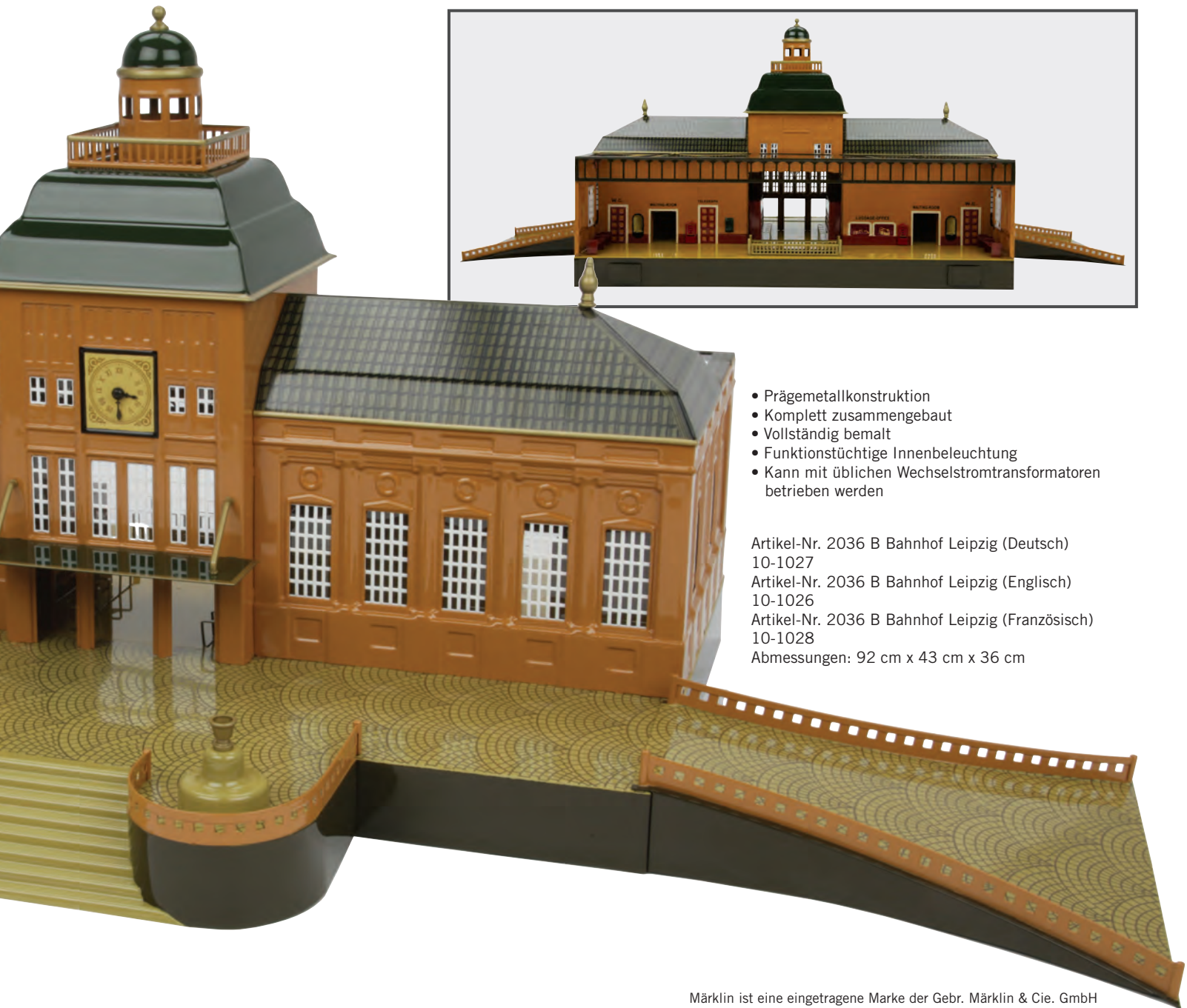
Entdecken Sie die Details:

- Das geschwungene Kuppeldach mit dem zierlichen "Türmchen"
- Die Bahnhofsuhr mit stellbaren Zeigern
- Die detaillierten Fahrkartenschalter in der Halle
- Den Bahnsteig mit Unterführung, Wartebänken und Überdachung
- Die Eingänge zu Diensträumen mit bemalten Türen und Beschriftungen
- Die angesetzten Einzelheiten wie Waschbecken, Briefkasten und Automaten

Das Modell entspricht dem früheren Märklin-Artikel Nr. 2036 um 1925. Serienmäßig ist eine Beleuchtung mit Glühlampen eingebaut, die mit einem üblichen Modellbahn-Trafo (bis 20 V) den Nachtdienst erhellt. Wie früher gibt es außer der deutschen Ausführung auch zwei Export-Versionen mit Dienstraumbeschriftungen in englischer oder französischer Sprache. Auch die Verpackung ist ein Genuss: sie wurde mit typischen Motiven aus der Bauzeit des Märklin-Bahnhofs "Leipzig" gestaltet.

Mit Stolz und Freude präsentiert MTH den Sammlern von Blechspielzeug, den Besitzern elektrischer Eisenbahnen und den Freunden der Tin-Plate-Architektur den Großstadtbahnhof "Leipzig". Aber auch ohne Gleisanlagen ist der Gebäudekomplex ein großartiges Exponat – im Wohnzimmer, im Hobbyraum oder im Büro.





- Prägemetallkonstruktion
- Komplett zusammengebaut
- Vollständig bemalt
- Funktionstüchtige Innenbeleuchtung
- Kann mit üblichen Wechselstromtransformatoren betrieben werden

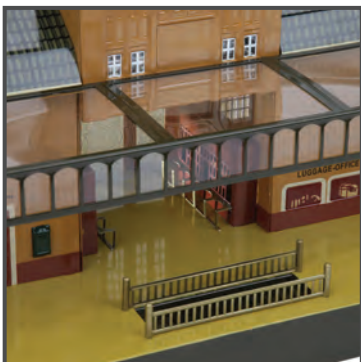
Artikel-Nr. 2036 B Bahnhof Leipzig (Deutsch)
10-1027

Artikel-Nr. 2036 B Bahnhof Leipzig (Englisch)
10-1026

Artikel-Nr. 2036 B Bahnhof Leipzig (Französisch)
10-1028

Abmessungen: 92 cm x 43 cm x 36 cm

Märklin ist eine eingetragene Marke der Gebr. Märklin & Cie. GmbH



BESUCHEN SIE UNS ONLINE AUF www.mthtrains.com/europe



1. Wählen Sie die gewünschte Sprache durch Anklicken der entsprechenden Landesflagge.



2. Wählen Sie einen Bereich aus der Seitenleiste rechts vom Bild, das rote Schaltfeld "read more ..." erlaubt Ihnen Zugriff auf weitere - in der entsprechenden Sprache verfasste Information über den entsprechenden Artikel.



3. Nachdem Sie das Schaltfeld "Read more ..." geklickt haben, können Sie die Links zu allen M.T.H. Produktreihen aufrufen.



4. Nachdem Sie eine Ikone gewählt haben, erscheint der Text zunächst in englischer Sprache. Öffnen Sie das Pulldown-Menü "Translate" (oben links) und wählen Sie die gewünschte Sprache über die Landesflagge.



5. Ist die Landesflagge gewählt, wird die aktuelle Seite von Google Übersetzer in Ihre Zielsprache übersetzt. Die Anwendung dieses Übersetzungsprogramms kann zu unstimmgigen Ergebnissen führen.

