

Sommer-Neuheiten 2013

TRIX

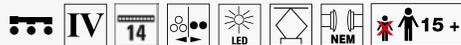


Elektrolokomotive BR 139

NEU:
5 Jahre
Garantie**



Das gleiche ist nicht dasselbe. Ein Teil der Güterzuglokomotive der BR E 40 wurde mit einer zusätzlichen elektrischen Bremse der BR E 10 ausgerüstet und war damit steilstreckentauglich. Mit der Einführung des UIC Nummernsystems wurden diese Lokomotiven als BR 139 bezeichnet.



16961 Elektrolokomotive.

Vorbild: BR 139 der Deutschen Bundesbahn.
Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1959.

Einsatz: Reise- und Güterzüge.

Modell: Mit Digitaler Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf 4 Achsen, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Pantographen mechanisch und elektrisch funktionsfähig.
Länge über Puffer 103 mm.

Einmalige Serie.

€ 109,95 *



© T. Estler

EXCLUSIV 2/2013

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

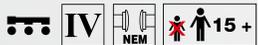
** Jetzt neu:
5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel
(Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.

Einmalige Serien 2013

Wagen-Set „Gütertransport“

TRIX
MINITRIX

NEU:
5 Jahre
Garantie**



15285 Wagen-Set „Gütertransport“.

Einmalige Serie.

Vorbild: 1 Gaskesselwagen, 1 Hubschiebedachwagen
Tims-ww 858, 1 Einheitstaschenwagen Sdgmss,
1 Chemie-Kesselwagen, 1 Silowagen Ucs der Deutschen
Bundesbahn.

€ 109,95 *

Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 430 mm.





Startpackung „Bauzug“

TRIX
HO



21523 Startpackung „Bauzug“.

Vorbild: Diesel-Rangierlokomotive der Bauart Henschel DHG 500, Niederbordwagen Kklm 505, Hochbordwagen und ein Kippwagen.

Modell: Lokomotive mit Metallfahrwerk und Spezialmotor. 1 Achse angetrieben, Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Niederbordwagen, Kippwagen und offener Güterwagen mit Ladungseinsatz „Sand“. Alle Wagen mit Relex-Kupplungen.
Länge des Zuges 45,7 cm.
Karton-Bastelbogen „Container“ und Ladegut „Kies“ liegen der Packung als Zubehör und Beladung bei.

Inhalt: 12 gebogene Gleise 62130, 4 gerade Gleise 62188, 5 gerade Gleise 62172, 1 Weiche links 62611 und ein Prellbock 62977. Trix Fahrregler und Schaltnetzteil 230 V/18 VA.

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

€ 99,95*



12 x
62130



4 x
62188



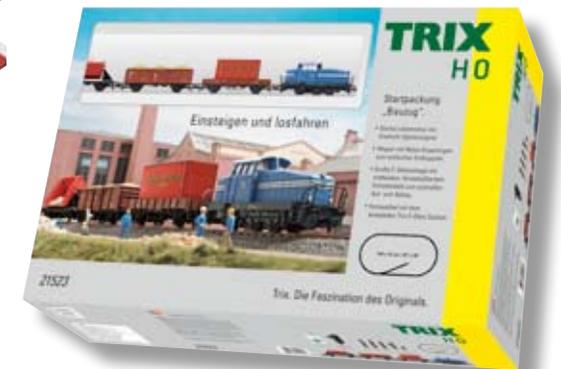
5 x
62172



1 x
62611



1 x
62977



 **Achtung!** Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren. Funktionsbedingte scharfe Kanten und Spitzen. Erstickungsgefahr wegen abbrech- und verschluckbarer Kleinteile.

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

Dieseltriebwagen mit Beiwagen



22832 Dieseltriebwagen mit Beiwagen.

Vorbild: 2-teiliger Dieseltriebwagen, bestehend aus Motorwagen Baureihe VT 135 Nürnberg und Beiwagen Baureihe VB 140 Nürnberg, 3. Klasse, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Farbgebung Weinrot/Beige. Führerstände am Motorwagen mit Blendschirmen und je Führerstandseite ein Typhon mit geradem Horn. Dachausführung des Motorwagens mit aufgesetzten Dachkühlern sowie Zu- und Abflussrohren. Am Beiwagen einseitig Signalstützen mit Schluss-Scheiben. Motorwagen und Beiwagen mit Stangenpuffer. Betriebsnummern VT 135 009 und VB 140 032. Zuglauf „Nürnberg-Erlangen“. Betriebszustand Mitte/Ende 1930er-Jahre.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen. Beide Achsen im Motorwagen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter am Motorwagen, sowie Innenbeleuchtungen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Spitzensignal an Triebwagenseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Beiwagen vorbildgerecht ohne Spitzensignal. Strom führende Kurzkupplungsköpfe liegen separat bei und können als Verbindung zwischen Triebwagen und Beiwagen jeweils auf beiden Seiten eingesteckt werden. Inneneinrichtungen. Freier Durchblick im Motorwagen und Beiwagen. Am Motorwagen separat angesetzte Leiter.

Länge über Puffer der zweiteiligen Garnitur 28,1 cm.

- **Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen mit warmweißen Leuchtdioden (LED).**
- **Mit Signalstützen und Schluss-Scheiben am Beiwagen.**
- **Weitgehende Ausführung der Aufbauten aus Metall.**

Einmalige Serie.

€ 399,95 *

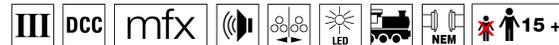
Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Innenbeleuchtung	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalton	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Glocke	x
Spitzensignal vorne aus	x
Türenschießen	x
Schaffnerpfeif	x

Schleppender-Personenzuglokomotive Baureihe 23

TRIX
H0



In der Stunde 0 konnte die junge Deutsche Bundesbahn auf die Dampftraktion noch nicht verzichten. Zur Deckung des Bedarfs an Personen- und leichten Schnellzuglokomotiven entwickelte Henschel die Baureihe 23. Die von 1950 bis 1959 in 105 Stückzahlen gebaute Baureihe hatte die Achsfolge 1 C1 und bekam geschweißte Rahmen, Kessel und Tender. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 110 km/h vorwärts und 85 km/h rückwärts, was ausreichte um einige Lokomotiven mit einer Wendezugsteuerung auszurüsten. Die Lokomotiven verrichteten ohne größere Auffälligkeiten ihren Dienst in den vorgesehenen Aufgabengebieten. Am 1. Januar 1968 wurde die BR 23 computerkonform in BR 023 geändert und bis 1976 hielten sich die letzten, dem BW Crailsheim zugeordneten, Maschinen auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Die 23 105 schrieb auch Deutsche Eisenbahngeschichte. Sie war die letzte in Betrieb genommene Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn, was ihr zu Museumsehren verhalf, allerdings war sie eines der Opfer von der Brandkatastrophe vom 17. Oktober 2005 im Verkehrsmuseum in Nürnberg, wo sie schwer beschädigt wurde. Auf Grund des guten Erhaltungszustandes bei der Ausmusterung sind noch mehrere Exemplare der Baureihe 23 als Museumslokomotiven erhalten geblieben, einige von ihnen sogar betriebsfähig.



22834 Schleppender-Personenzuglokomotive.

Vorbild: Personenzug-Dampflokomotive Baureihe 23 der Deutschen Bundesbahn (DB), Bauart 1'C1'h2, aus der ersten Bauserie. Gebaut ab 1950. Betriebszustand um 1960. Schwarze Ausführung der Kesselspannbänder.

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Mit Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. An der Lok und am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Bremschlauch-Attrappen und Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 24,5 cm.

- **Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen digital schaltbar.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39233.

€ 399,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflokom-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsquietschen aus	x
Rangierpfeif	x
Dampf ablassen	x
Luftpumpe	x
Schüttelrost	x
Kohle schaufeln	x

Elektrolokomotive Baureihe E 10.12



22836 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe E 10.12 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit windschnittiger Front („Bügelalte“). Bauserie mit Schnellfahr-Drehgestellen und verkleideten Puffern. Betriebszustand Mai 1967.

Modell: Mit 21-poliger Digital-Schnittstelle. Geregelter Hochleistungsantrieb, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 18,9 cm.

Einmalige Serie.

Das passende Personenwagen-Set finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43857.

Diese Lokomotive finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37014.

€ 229,95 *



© Otto Blaschke



Elektrolokomotive Baureihe 189

TRIX
H0



Für schwere Zugleistungen in ganz Europa ist die von Siemens Transportation System (TS) in München entwickelte Vierstromlok ES 64 (EuroSprinter mit 6,4 Megawatt Dauerleistung) vorgesehen und bereits im Einsatz. Sie kann unter Wechselstromsystemen mit 15 KV/16,7 Hz in Deutschland, Österreich, Schweiz, Schweden und Norwegen und mit 25 KV/16,7 Hz in Dänemark, Luxemburg, Nordfrankreich und Ungarn verkehren. Ihr Einsatzgebiet im Gleichstrombereich mit 3 KV erstreckt sich auf Belgien, Italien und Polen. Mit 1,5 KV auf die Niederlande und Südfrankreich. Sie ist ebenfalls bei den sogenannten Mischsystemen in der Slowakei und Tschechien einsetzbar. DB Cargo hat 100 Exemplare als Baureihe 189 in Auftrag gegeben (Lieferzeit 2003 bis 2005). Die mit 2 Drehgestellen (Achsfolge Bo'Bo') aus-

gestattete Lok hat ein Gesamtgewicht von 87 Tonnen, eine Länge über Puffer von 19,580 m und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Optisch lehnt sie sich an die modernen DB E-Loks mit ihrer markanten Kopfform an. Die gesickten Lokwände dienen einerseits der Gewichtsreduzierung, geben der Lok aber auch ein markantes Aussehen im Seitenwandbereich. Neben den erforderlichen vier Pantographen der Bauart SBS 2T, befinden sich auf dem Dach AC-Hauptschalter, Systemwahlschalter und Überspannungsableiter. Die Auslagerung dieser Komponenten war erforderlich, um im Maschinenraum zusätzlichen Platz für Gleichspannungskomponenten und Zugsicherungssysteme, letztere je nach Land unterschiedlich, zu gewinnen.



22378 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnelle Mehrwecklokomotive Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Mehrsystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern. Aktueller Betriebszustand.

Einsatz: Grenzüberschreitende, schnelle Güterzüge.

Modell: Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse, zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen bzw. roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstand mit Inneneinrichtung.

Länge über Puffer 22,5 cm.

- Motor zentral eingebaut.
- Erstmals bei Trix H0.

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39860.

€ 239,95*

USA „Big Boy“



Die als „Big Boy“ bekannte Baureihe 4000 der Union Pacific Railroad (UP) ist sicherlich eine der populärsten unter den Dampfgiganten Amerikas, wenn nicht sogar weltweit. Diese Gelenkloks der Bauart (2'D)D2'h4 entstanden ab 1941 bei ALCO aus der Fortführung des „Challenger“-Konzepts, überaus erfolgreiche UP-Gelenkdampfloks der Bauart (2'C)C2'h4. Die Konzeption der „Big Boys“ resultierte aus den üblichen Forderungen wie bei allen anderen amerikanischen Großlokbauarten. Weniger Lokomotiven sollten schwerere Zuglasten mit höheren Geschwindigkeiten befördern. Im Grunde genommen beschaffte die UP die 25 Maschinen nur für eine einzige Strecke: Von Cheyenne/Wyoming 830 km westwärts durch die Ausläufer der Rocky Mountains über den Sherman Hill bis Ogden/Utah. Vor dem nach General William T. Sherman benannten Pass liegt mit Cheyenne aus eine rund 50 Kilometer lange Steigung mit einer Maximalneigung von 1,5 Prozent. In der Gegenrichtung forderte die 105 km lange Steigung von 1,14 %

durch das Wasatch-Gebirge der Rocky Mountains ihren Tribut. So entstand eine gigantische Maschine mit der Dienstmasse von 548 t (inkl. Tender). Zur gleichmäßigen Verteilung des Gewichts versuchte man sich mit der bis dahin noch nie gebauten Radsatzfolge (2'D)D2'. Mit einer Rostfläche von fast 14 m² und 229 m² Überhitzerfläche brachten es die Big Boys auf eine Dauerleistung von 6.290 PS am Zughaken. Bei Versuchen wurden sogar Kesselleistungen von über 10.000 PSI bzw. 8.200 PSe gemessen. Als Aufgabengebiet für die „Big Boys“ stand schneller Güterverkehr im Lastenheft. Sie waren in der Lage, ohne Hilfe 4.000-Tonnen-Züge über die Gebirgspässe zu schleppen. Die neue Lok besaß eine Konstruktionsgeschwindigkeit von 128 km/h, die sie mit nur 1,7 Meter hohen Treibrädern erreichte. Damit gehörte sie auch zu den schnellsten Gelenkdampflokomotiven. Allerdings durften die Maschinen mit diesem Tempo im Regeldienst nicht durch den mittleren Westen donnern. Lokführer bestätigten aber, dass der

Geschwindigkeitsmesser bei Verspätungen oft mehr als die erlaubten 112 km/h anzeigte. Der Sage nach erhielten die Giganten den Spitznamen „Big Boy“ von einem jungen Arbeiter, welcher den Namen kurz vor der Präsentation auf die Rauchkammer kritzelte. Den Offiziellen von ALCO und UP gefiel dies so gut, dass „Big Boy“ sogar in deren Werbung Einzug hielt. Im Durchschnitt nahmen die Maschinen 47.200 Liter Wasser und 22 Tonnen Kohle pro Stunde zu sich. Natürlich wäre ein Heizer überfordert gewesen, hätte er mit einer Schaufel einen dieser gefräßigen Riesen füttern müssen. Für den Transport der Kohle sorgte der Stoker. Dieser förderte mit Schnecken in einem Rohr die Kohle aus dem Tender und spritzte ihn mit Dampfdruck in die Feuerbüchse. Der Heizer regelte durch Steuerung des Dampfdrucks nur die Verteilung im Brennraum. Im Herbst 1945 beschloss die UP, eine „Big Boy“ versuchsweise mit Windleitblechen auszurüsten, um die Ableitung des Dampfes zu verbessern. Im Depot von Green River/Wyoming erhielt

die „Big Boy“ 4019 Anfang Dezember 1945 daher Windleitbleche. Die Tests konnten am 20. Januar 1946 schon abgeschlossen werden und die „großen Ohren“ wurden in Green River wieder entfernt. Die Versuche hatten ergeben, dass bei den niedrigeren Geschwindigkeiten im Güterverkehr und mit dem zwischenzeitlich verbesserten Bläser der Dampf auch ohne Windleitbleche deutlich über den Führerstand hinausgeschleudert wurde. Die Big-Boy-Ära war im Juli 1959 endgültig vorbei und das Feuer in allen Maschinen erloschen. Die Hoffnung vieler Eisenbahnfans, die 1960 als Reserveloks betriebsfähig abgestellten 4003 und 4019 noch einmal über den Sherman Hill donnern zu sehen, erfüllte sich leider nicht mehr. Immerhin acht der Dampflokgiganten blieben erhalten, allerdings nicht betriebsfähig.



Products bearing "Union Pacific" are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company.



22062 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Reihe 4000 „Big Boy“ der Union Pacific Railroad (UP). Ausführung der Lokomotive mit der Betriebsnummer 4014, Kühlleitungen und authentischen Gebrauchsspuren. Ursprungszustand um 1948.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb. 8 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Boxpok-räder. Mittlere Kuppelachsen gefedert. Stirnlampe, Tender und Nummerntafeln mit wartungsfreien warmweißen LED beleuchtet. 2 Rauchsätze (7226) nachrüstbar, Kontakte ständig betriebsbereit. Spitzensignal, Nummerntafeln- und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Leistungsfähiger Lautsprecher im Tender, Lautstärke einstell-

bar. Stirnseitig Kupplungshaken im Schienenräumer einsteckbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Dampfleitungen schwenkbar mit den Zylindern geführt. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Viele angesetzte Einzelheiten. Figuren Lokführer und Heizer für den Führerstand liegen bei. Länge über Kupplungen 46,5 cm. Lieferung in Holzkassette.

- **Mit authentischen Gebrauchsspuren.**
- **Zahlreiche Licht- und Soundfunktionen digital schaltbar.**

Einmalige Serie.

Bei der Abbildung handelt es sich um eine Digitalretusche.

Hinweise zum Betrieb: Die Lokomotive kann auf Bogengleisen ab Radius 360 mm eingesetzt werden, wir empfehlen jedoch größere Radien. Bedingt durch den Überhang des langen Kessels müssen Signale, Oberleitungsmasten, Brückengeländer, Tunnelportale u. ä. einen ausreichenden Abstand zum Gleisbogen einhalten. Für das hohe Gewicht der Lokomotive muss das Gleis stabil befestigt sein. Drehscheibe und Schiebebühne können nur in Durchfahrtsstellung befahren werden.

€ 849,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Glocke	x
Signalton	x
Bremsquietschen aus	x
Luftpumpe	x
Injektor	x
Hilfsbläser	x
Ankuppelgeräusch	x
Schienenstoß	x
Betriebsgeräusch 2	x
Kabinenfunk	x

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

www.trix.de

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten, eine Haftung wird diesbezüglich ausgeschlossen.

Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

Union Pacific, Rio Grande und Southern Pacific sind eingetragene Markenzeichen der Union Pacific Railroad Company. Andere Marken sind ebenfalls geschützt.

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

© Copyright by
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
In Deutschland hergestellt.

232076 – 04 2013



22835 Elektrolokomotive.

Vorbild: Elektrolokomotive Serie Re 4/4 II (Serie 420) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Umbauversion in roter Grundfarbgebung. Aktueller Betriebszustand für den Züricher S-Bahn-Verkehr.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Wenn Spitzensignal an beiden Lokseiten abgeschaltet ist, dann beidseitige Funktion des Doppel-A-Lichtes. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Angesetzte Griffstangen seitlich und frontal aus Metall.

Darstellung der längsseitigen Klimaanlage. Kupplungen gegen beiliegende Frontschürzen austauschbar. Länge über Puffer 17,1 cm.

- **Erstmals Lokomotive mit Elektrolok-Sound.**
- **Umbauversion mit neuer Klimaanlage, Rückspiegel, Spitzensignal und Puffer.**

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstromausführung im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 37347.

€ 299,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Fernlicht	x
E-Lok-Fahrgeräusch	x
Lokpfeif	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal Lokseite 2	x
Rangierpfeif	x
Spitzensignal Lokseite 1	x
Bahnhofsansage	x
Schaffnerpfeif	x
Hauptschalter	x
Kompressor	x

Art.-Nr.	Seite
15285	3
16961	2
21523	5
22062	11
22378	9
22832	6
22834	7
22835	12
22836	8

Altersangaben und Warnhinweise.



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



Nur für Erwachsene.