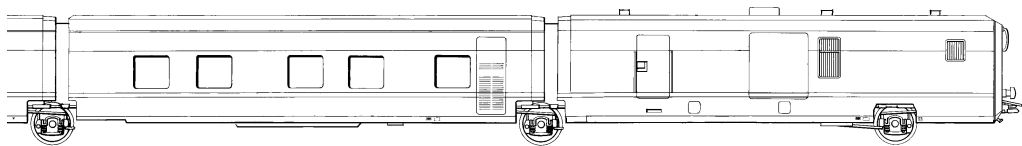


**märklin**  
H0



**41773/41774**

## Hotel auf Rädern

Der Name Talgo ist eingetragenes Warenzeichen der Patentes Talgo, S.A. in Spanien, die 1942 gegründet wurde. Er steht für ein bis heute perfektioniertes Konzept: Kurze, leichte Wagen eines Glieder-Zuges sind auf einachsigen Laufwerken mit einzeln geführten Rädern gelagert. Dieses Prinzip bietet gegenüber konventionellen Drehgestell-Wagen erhebliche Vorteile: geringeres Gewicht des Zuges, weniger Verbrauch von Material und Energie, hohe Geschwindigkeit und Beschleunigung sowie reduzierter Verschleiß an Gleis und Fahrzeugen.

Zum Erfolg über mehr als 40 Jahre gehört jedoch auch die Akzeptanz der Reisenden. Diese wurde durch hohen Komfort und absolute Zuverlässigkeit gewonnen und erhalten. Voraussetzung dafür ist ein spezielles Wartungs-System, das nach Richtlinien des Luftverkehrs vom Hersteller Talgo selbst durchgeführt wird.

Vier Generationen Talgo-Züge wurden inzwischen in Spanien eingesetzt, seit 1968 auch mit Spurwechsel-Einrichtung im internationalen Verkehr. Der TEE „Catalán Talgo“ erreichte 1972 eine Rekord-Geschwindigkeit von 222 km/h. Der bisher modernste Zug ist der „Talgo Pendular“, der bei Tests in Deutschland 291 km/h gefahren ist und auf dem Prüfstand sogar 500 km/h erreichte.

Die Deutsche Bahn AG hat aus der aktuellen Technik des Talgo das Konzept „InterCity Night“ mit komfortablen, schnellen Hotel-Zügen abgeleitet und bei der Firma Talgo 112 Fahrzeuge bestellt. Diese wurden unter Beteiligung deutscher Firmen mit kleinen Konstruktions-Änderungen 1994 gebaut. Der Hotel-Service umfasst auch großzügig die Bereitstellungs-Zeit vor und nach der Reise am Bahnhof. Zur Wartung hat die Firma Talgo eine eigene Werkstätte in Berlin eingerichtet, die ähnlich wie die Betriebswerke des ICE mit modernster Logistik und Technik arbeitet.

Bei einigen Verbindungen kann der Hotelgast sogar sein Auto mitnehmen: Zusätzlich wird ein Auto-Transportwagen mitgeführt.

Im Zuge der Umstrukturierung der Auto- und Reisezugaktivitäten bei der Deutschen Bahn AG wurden diese Zugverbände inzwischen als DB Nachtzug beschriftet. Sie behielten jedoch das schon vorher vorhandene InterRegio-Farbschema.

## Hotel on Wheels

The name Talgo is a registered trademark of the company Patentes Talgo, S.A. in Spain that was founded in 1942. It stands for a concept that has been perfected up to the present time: Short, light weight cars of a unit train are mounted on single-axle trucks with separately controllable wheels. This principle offers considerable advantages compared to cars with conventional trucks: less weight for the train, less use of material and energy, high speed and acceleration as well as reduced wear on the track, cars, and locomotives.

A part of the success of this concept has been acceptance by passengers for more than 40 years. They were won over and kept by a high level of comfort and reliability. A special maintenance system carried out by Talgo itself following airline practice is a requirement for maintaining this loyalty.

Four generations of Talgo trains have been in use in Spain, since 1968 with provisions for changing track gauge for international traffic. The TEE "Catalán Talgo" reached a record speed of 222 km/h (139 mph) in 1972. The latest train is the "Talgo Pendular" that has been tested in Germany at 291 km/h (182 mph) and has even reached 500 km/h (313 mph) on a test bed.

From the current Talgo technology, the German Railroad, Inc. has developed the "Intercity Night" concept with comfortable, fast hotel trains and has ordered 112 cars from the Talgo Company. These were built in 1994 with small changes in design and with the participation of German firms. The Hotel Service also includes the extensive preparation time at the station before and after the trip. The Talgo Company has its own repair shop in Berlin for maintenance, and it is run with the same modern logistics and technology as the ICE maintenance facilities.

On some of the trains the "hotel guest" can also take his car with him: An auto transport car is part of the train.

In the course of restructuring its auto train and passenger train business the German Railroad, Inc. has relettered these train consists as the "DB Nachtzug" ("DB Night Train"). They have kept the InterRegio paint scheme originally applied to them.

## Hôtel sur roues

L'appellation Talgo est une marque déposée de la «Patentes Talgo, S.A.» en Espagne, fondée en 1942. Elle symbolise encore aujourd'hui un concept perfectionné: des voitures courtes, légères, intégrées dans une rame articulée reposant sur des essieux mixtes et pendulaires guidés indépendamment. Par rapport aux voitures conventionnelles à châssis, ce procédé offre de grands avantages: moindre poids du train, économie de matériaux et d'énergie, vitesse plus élevée et meilleure accélération, ainsi qu'une usure réduite des voies et des véhicules.

Un confort élevé et une fiabilité absolue sur plus de 40 ans de bons et loyaux services, permirent d'acquiescer et de conserver la fidélité des voyageurs. La condition première de ce succès fut le système de maintenance spécial imposé par Talgo lui-même en s'alignant sur les directives régissant le trafic aérien.

Depuis lors, quatre générations de trains Talgo ont servi en Espagne. Ils sont équipés depuis 1968 du dispositif permettant le changement d'écartement de voie pour satisfaire au trafic international. En 1972, le TEE «Catalan Talgo» établit un record de vitesse à 222 km/h. Le train le plus moderne depuis lors est le «Talgo pendulaire» qui atteint 291 km/h au cours de tests effectués en Allemagne, allant même jusqu'à 500 km/h au banc d'essai.

En partant de l'actuelle technique du Talgo, la Deutsche Bahn AG a développé le concept «InterCity Night» avec des trains-hôtel confortables et rapides. Ils ont ainsi commandé 112 voitures auprès de la firme Talgo. Avec la participation de sociétés allemandes, celles-ci furent construites en 1994 en y apportant de légères modifications. Le service hôtelier est à la disposition des voyageurs bien avant le départ du train et bien après l'arrivée à destination. Pour assurer la maintenance de ce parc roulant, la firme Talgo a installé son propre atelier à Berlin. Celui-ci travaille avec une logistique et une technique de pointe tout comme dans les ateliers de l'ICE.

Sur certaines lignes, un wagon porte-autos est ajouté; le voyageur peut ainsi partir avec sa voiture s'il le désire.

Dans le cadre des mesures de restructuration des trains autos-couchettes de la Deutsche Bahn AG, ceux-ci ont été repris comme trains de nuit. Les véhicules ont néanmoins conservé leur livrée Inter-Regio.

## Hotel op wielen

De naam Talgo is een gedeponeerd handelsmerk van Patentes Talgo, S.A. in Spanje, die in 1942 gesticht is. Het staat voor een tot op vandaag geperfectioneerd concept: korte, lichte rijtuigen van een meerledige trein zijn op eenassige loopwerken met afzonderlijk geleide wielen gelagerd. Dit principe biedt ten opzichte van de gewone draaistelrijtuigen aanzienlijke voordelen: gering gewicht van de trein, weinig verbruik van materiaal en energie, hoge snelheid en groot optrekvermogen en verminderde slijtage aan spoor en voertuigen.

Tot het succes van meer dan 40 jaar behoort ook de acceptatie door de reizigers. Die is door het grote comfort en de absolute betrouwbaarheid gewonnen en behouden. Voorwaarde daarvoor is een speciaal onderhoudssysteem dat volgens de richtlijnen van het luchtverkeer door de fabrikant Talgo zelf uitgevoerd wordt.

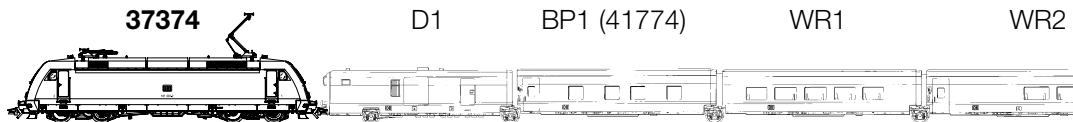
Vier generaties Talgo-treinen werden intussen in Spanje ingezet, sinds 1968 ook met een installatie voor de spoorwisseling in het internationale verkeer. De TEE „Catalán Talgo” bereikte in 1972 de recordsnelheid van 222 km/h. Op dit moment is de modernste trein de „Talgo Pendular” die tijdens tests in Duitsland 291 km/h gereden heeft en op de proefstand zelfs 500 km/h bereikte.

De Deutsche Bahn AG heeft van de huidige techniek van de Talgo het concept „InterCity Night” met comfortabele snelle hoteltreinen afgeleid en bij de firma Talgo 112 voertuigen besteld. Deze zijn in 1994 met medewerking van Duitse firma's met kleine constructieveranderingen gebouwd. De hotelservice omvat ook op royale schaal de voorbereidingstijd voor en na de reis op het station. Voor het onderhoud heeft de firma Talgo eigen werkplaatsen in Berlijn ingericht, die op dezelfde wijze als de depots voor de ICE met de modernste logistiek en techniek werken.

Op enkele verbindingen kan de hotelgast zelfs zijn auto meenemen; bovendien wordt een autotransporter meegevoerd.

In het kader van de herstructurering van de auto- en reisactiviteiten bij de Deutschen Bahn AG werd deze treinsamenstelling intussen als DB nachttrein omgenummerd. Ze behielden echter de reeds aanwezige InterRegio kleurstelling.

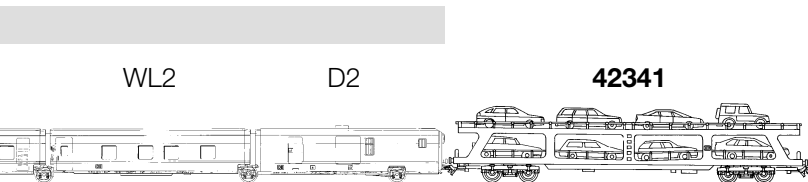
Vorschlag zur Zug-Zusammenstellung  
Suggested train composition  
Proposition de composition de train  
Voorstel voor een treinsamenstelling  
Ejemplo para la composición de tren  
Proposta per la composizione del treno  
Förslag till tågsammansättning  
Forslag til tog-sammensætning



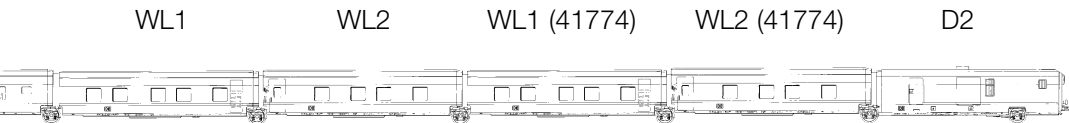
**41773 + 2 x 41774:** D1, BP1, BP1, WR1, WR2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, D2

**41773 + 3 x 41774:** D1, BP1, BP1, BP1, WR1, WR2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, D2

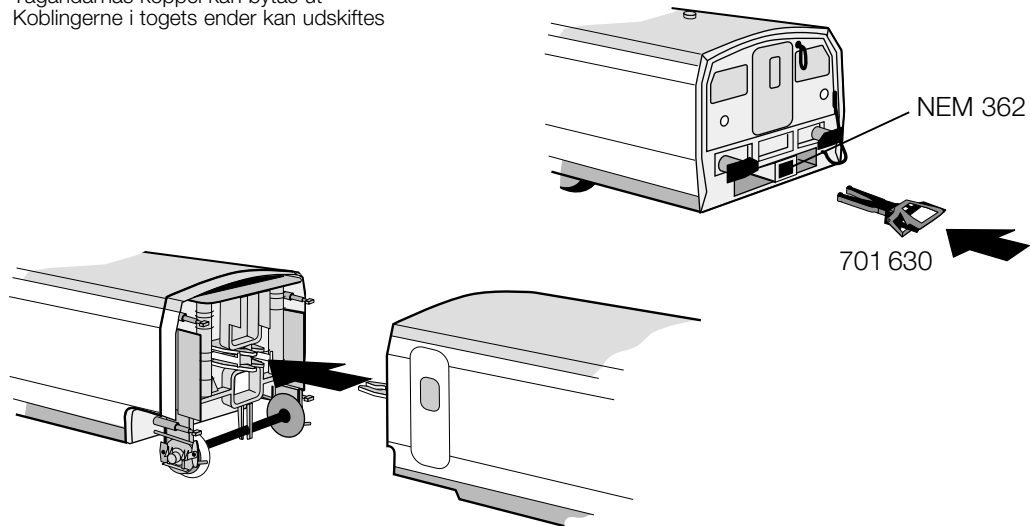
**41773 + 4 x 41774:** D1, BP1, BP1, BP1, BP1, WR1, WR2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, WL1, WL2, D2



### 41773 + 41774

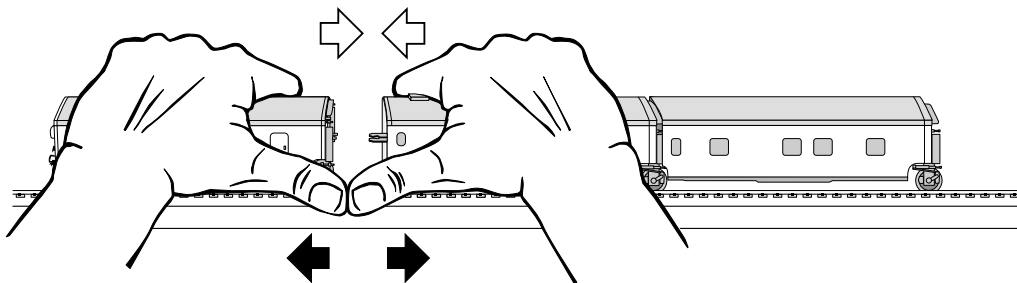


Kupplungen an den Zug-Enden austauschbar  
Couplers on the train ends can be changed  
Les attelages de fin de convoi sont amovibles  
Koppelingen aan de beide trein uiteinden zijn verwisselbaar  
Los enganches en los extremos del tren se pueden cambiar  
Ganci intercambiabili alle estremità del treno  
Tågändarnas koppel kan bytas ut  
Koblingerne i togets ender kan udskiftes





Spezial-Kupplungen zwischen den Wagen  
Special couplers between the cars  
Attelages spéciaux entre les voitures  
Speciale koppelingen tussen de wagens  
Enganches especiales entre vagones  
Ganci speciali tra le carrozze  
Spezialkoppel mellan vagnarna  
Special-koblinger mellem vognene



**Hinweise:**

Mit Rücksicht auf die funktionssichere Ausführung der Wagen-Verbindungen sind im Zug keine elektrischen Kontakte und keine Beleuchtungen vorgesehen.

Bei mehrtägigen Betriebspausen empfehlen wir, den Zug auf einem geraden Gleis abzustellen, damit sich die Federn der Spezialkupplung genau in Mittelstellung entspannen.

**Important:**

To ensure reliable operation of the car connections, there are no electrical contacts or interior lighting planned for this train.

If the train is not to be used for several days, we recommend that it be stored on a length of straight track, so that the springs in the special couplers are in a relaxed center position.

**Conseils:**

Par soucis d'une reproduction parfaite et afin d'assurer un fonctionnement irréprochable des voitures sur votre réseau, celles-ci ne sont pas prévues pour recevoir un éclairage intérieur ni équipées de contacts électriques.

Lors d'une mise hors service prolongée de votre réseau, veuillez à garer votre rame sur un tronçon de voie droite afin que les ressorts des attelages spéciaux se trouvent en position de détente.

**Belangrijke opmerking:**

In verband met een optimaal functioneren van de wagenkoppelingen is de trein niet van elektrische contacten en binnenverlichting voorzien.

Indien meerdere dagen niet met de wagens wordt gereden, is het aan te bevelen de trein op een recht stuk spoor op te stellen zodat de koppelingsveren zich in de middenpositie kunnen ontspannen.

**Nota:**

Para asegurar una buena función eléctrica en las uniones entre los vagones se ha prescindido de tener contactos eléctricos ni alumbrados en el tren.

En caso de que el tren quedara estacionado por varios días sin funcionar, recomendamos colocarlo en una vía recta para que los resortes de los enganches especiales queden en posición recta y no adquieran un gesto distorcionado.

**Avvertenza:**

In considerazione della realizzazione di collegamenti tra le carrozze dotate di un funzionamento sicuro, nel treno non è previsto nessun contatto elettrico e nessuna illuminazione.

In caso di pause di funzionamento di numerosi giorni, noi suggeriamo che tale treno venga ricoverato su un binario diritto, in modo che le molle degli speciali agganci si distendano esattamente nella posizione centrale.

**Hänvisning:**

Med hänsyn till vagnsförbindelsernas funktionssäkra utförande finns inga elkontakter eller belysningar för tåget.

Vid flera dagars driftstopp rekommenderar vi att tåget placeras på en rak skena, så att specialkoppellets fjädrar slaknar exakt i mittläge.

**Bemærk:**

Af hensyn til funktionsikkerheden i vognforbindelserne har toget ingen elektriske kontakter, ligesom der ikke er taget højde for belysning.

Ved driftspauser over flere dage anbefaler vi toget parkeret på et lige spor, således at specialkoblingernes fjedre står i præcis midterstilling.

Gebr. Märklin & Cie. GmbH  
Postfach 860  
D-73008 Göppingen  
[www.maerklin.com](http://www.maerklin.com)

607 566 03 02 na  
Printed in Germany  
Imprimé en Allemagne  
Änderungen vorbehalten