



# TRIX

NEUHEITEN

2 0 0 8

# LIEBE TRIX-FREUNDE,

Sie haben sicher bereits der Modellbahnpresse entnommen: Trix wird neu positioniert. Was bedeutet dies für Sie? Ganz einfach: Wir haben ganz genau hingehört und haben die Wünsche unserer Gleichstrom-Kunden aufgenommen und unser Sortiment und ganz besonders unsere Neuentwicklungen darauf ausgerichtet:

Der Trix H0-Kunde, also das Mitglied der Gleichstromfraktion, strebt nach höchst möglicher Vorbildtreue, nach kompromissloser Modellumsetzung – speziell im Längenmaßstab – in 1:87 und einer freien Wahlmöglichkeit bei der digitalen Ausstattung der Lokomotive, neben herausragenden Fahreigenschaften.

Diese Bedürfnisse setzen wir nun zukünftig noch stärker um mit Modellen, die ganz speziell und eigens für unsere Gleichstromkunden entwickelt werden. Sie werden fortan nicht mehr nur von Märklin Modellen abgeleitet, sondern eigene Konstruktionen aus dem Hause Trix sein. Hierbei haben wir ein ganz besonderes Augenmerk auf die maßstäbliche Umsetzung gelegt. Selbstverständlich haben die Modelle auch eine besonders feine und filigrane Detaillierung, so wie sie der Gleichstrommodellbahner heute von zeitgemäßen Modellen erwarten darf. Als Antrieb dient ein 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, der über Kardanwellen beide Drehgestelle der Lok bzw. des Triebkopfes antreibt. Digitale 21-polige Schnittstellen bieten Aufrüstmöglichkeiten für digitale Modellbahner. Alle Modelle dieser neuen Trix Generation verfügen über eine zeitgemäße Stirnbeleuchtung mit warmweißen LED. In Triebwagen und Reisezugwagen kann eine Innenbeleuchtung nachgerüstet werden, auch diese hat warmweiße Leuchtdioden.

Den Auftakt dieser neuen Serie bildeten 2007 die ÖBB Hochleistungselektrolokomotive Rh 1012 und der niederländisch/schweizerische TEE Triebzug RA. 2008 geht es dann mit großen Schritten und vielen hochinteressanten Modellen weiter: Der maßstäblich lange ICE 1. Ein Elektrotriebwagen der Baureihe ET 56 und die E-Lok der BR E 19.0, die Drehstromlokomotive BR 120.1. Die modernsten Loks der Traxx Familie auf Europas Gleisen, maßstäblich lange Doppelstockwagen der neuesten Generation und die Baureihe 420 (der S-Bahn-Zug schlechthin). Maßstäblich lange Doppelstockwagen der Epoche III füllen eine wichtige Lücke im H0-Angebot.

Für die beschauliche Nebenbahn der Epoche III kommt der Dampftriebwagen der Bauart Kittel ins Sortiment, diesmal ist es die badische Bauart, von der einige Exemplare bis in die Bundesbahnzeit überlebt haben. Trix vergisst aber auch seine bayerischen Wurzeln nicht: so findet eine der schönsten Bayerischen Lokomotiven den Weg ins Sortiment, die „hochhaxige“ S 3/6 mit 2-Meter-Treibrädern der Königlich Bayerischen Staatsbahn.

Weiterhin gibt es aber auch hochwertige Modelle, die zusammen mit Märklin entwickelt wurden: So warten viele Modellbahner im achtzigsten Rheingold-Jubiläumjahr auf eine wunderbar detaillierte Schnellzuglokomotive der Badischen IV h mit durchbrochenem Barrenrahmen und komplett neu entwickelte Rheingold-Wagen mit vielen feinen Details und beleuchteten Tischlampen. Der Nahverkehr auf Ihrer Anlage bekommt neue Impulse mit einer neuen E 41/141 und neuen Silberlingen, selbstverständlich in jeweils epochenrichtiger Ausführung. Ein besonderes Highlight ist sicher auch die

Gasturbinenlokomotive BR 210 mit realistischem Sound. Mitglieder des Trix Profi-Clubs dürfen sich auf den Tagesgliederzug „Senator“ VT 10.5 freuen.

Natürlich gibt es neben den vielen Neuheiten in H0 auch ganz besondere neue Modelle für alle Minitrix Freunde: Allen voran die imposante V300, ein Diesellok-Klassiker, der im Vorbild zwar ein Einzelstück blieb, der aber seit langem auf der Wunschliste der Minitrix Bahner stand. Modernen Zeiten fahren die Triebwagen der BR 648 „LINT“ entgegen, ebenso wie die österreichische Reihe 1012, eine der schönsten Elektrolokomotiven. Ein technisches Highlight ist sicherlich die Bayerische S3/6 mit Sound-Decoder. Minitrix war schon immer dem europäischen Gedanken verschrieben: im Modell erscheinen deshalb die französische E-Lok Serie 15000 und ihr niederländisches Pendant, die Serie 1800. Internationale Reisezug- und Güterwagen runden das Sortiment ab. Besonders eindrucksvoll spiegelte sich der europäische Gedanke bei der Modellbahnausstellung im Herbst 2007 in Stuttgart wieder, bei der Clubs aus acht Ländern die längste Modulanlage der Welt in Spur N mit 563,62 Metern Länge zusammenstellten und gemeinsam betrieben! Die Modellbahn ist also höchst lebendig und ein Hobby, das Generationen und Menschen über Grenzen hinweg verbindet, so wie die echte Eisenbahn!

Viel Spaß mit Trix im Modellbahnjahr 2008 wünscht Ihnen das Team von Trix!

# INHALTSVERZEICHNIS.



## TRIX

EXCLUSIV 1/2008.	3
Märklin Erlebniswelt.	182
Museumswagen.	183
Bahnverwaltungen.	184
Zeichenerklärung.	185
Artikelnummernverzeichnis.	186
Service wird bei uns großgeschrieben.	188



## TRIX H0

Neuigkeiten in Spur H0.	6
Epoche I.	8
S 3/6 – Hochhaxige Bayerische Schönheit.	10
Epoche II.	14
BR 18.4 – Hochhaxige Bayerische Schönheit.	16
Rheingold – Reisen wie die Könige.	18
Epoche III.	28
In 2 Geschossen durch das Wirtschaftswunder.	32
Epoche IV.	48
ET 420 – Triebwagen mit Kultstatus.	50
Vom Erz zum Stahl.	70
Epoche V.	82
ICE 1 – Fortschritt und Faszination in 1:87.	84
ET 420 – Triebwagen mit Kultstatus.	94

TRAXX von Trix. 98



## TRIX MINITRIX

Neuigkeiten in Spur N.	124
Startpackungen.	126
Epoche III.	132
Schnellverkehr.	136
Epoche IV.	140
Öl-Dampfer.	147
Epoche V.	152
Moderner Nahverkehr.	156
Moderner Klassiker im Alpentransit.	170



## TRIX PROFI-CLUB

Werden Sie Profi bei Trix.	174
Exklusiv – Die Profi-Club-Sondermodelle 2008.	175
Minitrix Profi-Club-Sondermodell 2008.	176
Trix H0 Profi-Club-Sondermodell 2008.	178

# EXCLUSIV

1/2008

TRIX

*Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahn-Fachhändler in Deutschland (MHI).*

*Seit 1990 fördert die MHI ihre Mitglieder mit einmaligen Sonderserien, welche ausschließlich über Fachhändler dieser Gemeinschaft zu erwerben sind.*

*MHI-Sonderproduktionen sind innovative Produkte mit besonderer Differenzierung in Farbgebung, Bedruckung und technischer Ausstattung für den Profi-Bereich oder auch Replikate aus früheren Märklin-Zeiten.*

*MHI-Produkte werden ausschließlich in einmaligen Serien hergestellt und sind nur in begrenzten Stückzahlen verfügbar.*

*Die Händler unserer Vereinigung zeichnen sich insbesondere durch die Führung des Märklin-Gesamtprogramms, sowie durch besondere Qualifikation in Beratung und Service aus.*

*MHI-Händler in Ihrer Nähe finden Sie im Internet unter [www.maerklin-partner.de](http://www.maerklin-partner.de)*



# EXCLUSIV 1/2008



## 15758 „DER Ferienexpress“ – Set 1 mit 3 Wagen.

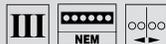
**Vorbild:** 2 Sitzwagen C4 yw-30/50 und 1 Halb-Speisewagen CR4 ywe-30/51 der Deutschen Bundesbahn (DB). Einsatz für Reisebüro-Züge zwischen Norddeutschland und den Alpen. Epoche III.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Faltenbälge für Fahrbetrieb oder Präsentation austauschbar.

LüP zusammen 396 mm.

Zwei weitere Wagen zum „DER Ferienexpress“ enthält das Set 15759.

66707 Innenbeleuchtung.



## 12414 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 03 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge 2'C 1'h2 (Pacific). Einheitslokomotive mit Wagner-Windleitblechen, Zweilichtsignal und DB-Zugsicherung – frühe Epoche III.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Tender, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Tender aus Metalldruckguss, Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Rangiertritte, Schienenräumer und vordere Kupplung liegen zum Nachrüsten bei. LüP 150 mm.

€ 229,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Handler-Initiative.





€ 99,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Wagen mit individuellen Betriebsnummern.



€ 69,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Wagen mit individuellen Betriebsnummern.



**15759 „DER Ferienexpress“ – Set 2 mit 2 Wagen.**  
**Vorbild:** Sitzwagen C4 yw-30/50 der Deutschen Bundesbahn (DB). Einsatz für Reisebüro-Züge zwischen Norddeutschland und den Alpen. Epoche III.

**Modell:** Beide Wagen mit Kinematik für Kurzkuppelung. Faltenbälge für Fahrbetrieb oder Präsentation austauschbar.  
 LüP zusammen 264 mm.

**Die Ergänzung zum „DER Ferienexpress“ im Set 15758.**

**66707 Innenbeleuchtung.**



Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Händler-Initiative.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# NEUIGKEITEN IN SPUR H0.

Dem Modelljahr 2008 kommt in der erfolgreichen Geschichte des traditionsreichen Hauses Trix eine besondere Bedeutung zu. Nicht, dass wir die Eisenbahn oder die Welt der Modellbahnen neu erfunden hätten. Wir haben eigentlich nur einige Parameter neu justiert – allerdings entscheidende, wie wir meinen. Wir wollen weg vom Beliebigen, rein in die Herzen der Modellbahner. Mit exzellenten Modellen. Einer dieser Parameter ist der Längenmaßstab, der ist bei immer mehr neu konstruierten Modellen 1:87. Besonders stolz sind wir da natürlich auf unseren ICE 1. Erstmals wird der Zug der ersten Generation in wirklich maßstäblicher Länge über die Anlagen rollen können. Es ist beeindruckend zu sehen, wie sich das über 4 m lange Gefährt durch elegant verlegte Weichenstraßen schlängelt. Um dies tun zu können, bedarf es natürlich auch eines zeitgemäßen Antriebs. Wir wollen nicht mehr experimentieren, sondern Ihnen eine zukunftssichere Lösung anbieten. Die passende Formel heißt hier: fünfpoliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse. Dank einer 21-poligen Schnittstelle ist auch der Zugang zu digitalen Welten möglich. Heute und auch in der Zukunft. Dieses Konzept haben wir mit der Reihe 1012 der ÖBB bereits erfolgreich begonnen, sehr zur Freude unserer Modellbahner. Klar, dass dies auch für die anderen Neuheiten in 2008 gilt: zum Beispiel für die Baureihe 120.1 der DB, eine Mehrzwecklokomotive, die sowohl vor IC/EC-Zügen als auch vor langen Güterzügen eine gute Figur macht. In vielen Ländern Europas sind die Loks der TRAXX-Familie heimisch. Neben der DB fahren sie bei den SBB und vielen privaten EVU, wie der Crossrail. Dort tragen sie

ein elegantes Farbleid in Schwarz oder Weiß. Im Personenverkehr setzt die DB auf die 146.2 und Doppelstockwagen. Wir bringen neben der Lok auch die passenden Wagen, selbstverständlich in 1:87. Noch ein Wort zur Detaillierung: Diese wird vorzüglich sein, vor allem im Bereich der Dachausrüstungen. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden sorgen für die Beleuchtung. Wie sich der Personenverkehr beim Vorbild verändert hat, wird am Modell des ET 56 deutlich, vergleicht man ihn mit den roten Doppelstockzügen der Gegenwart. Dieser Zug steht bei vielen Fans ganz oben auf der Wunschliste. Und da wir schon mal bei formschönen und eleganten Fahrzeugen sind: Auch der Schnelltriebzug VT 10.5, der „Senator“, erscheint im exakten Maßstab von 1:87, als exklusives Modell für die Mitglieder unseres Trix Profi-Clubs. Er wird mit einem DCC/Sx-Decoder ausgestattet sein, einer Neuentwicklung, die sicher Begeisterung hervorruft. Weiterführen werden wir auch unsere beliebten Themen. So kommt zum Beispiel eine originalgetreue Hochofenanlage eines Stahlwerks in Dortmund hinzu, für das Sie schon mal etwas mehr Platz einplanen sollten. Diese imposante Werksanlage ist ein Hingucker der besonderen Art. Dies ist nur ein kleiner Teil der neuen H0-Modellpalette. Die Weichen sind gestellt. Wir bleiben auf Kurs. Steigen Sie zu und lassen Sie uns gemeinsam dieses wunderbare Hobby gestalten und erleben.





# EPOCHE I.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# WEISS-BLAUE EISENBAHN-ROMANTIK.

**TRIX**  
H0



## **22184 Oldtimer-Dampflokomotive.**

**Vorbild:** Oldtimer-Lokomotive Reihe B VI der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Ausführung für Torffeuerung ohne hohen Torftender. Namensschild „Orlando di Lasso“.

**Modell:** Epoche I. Geregelter Hochleistungsantrieb mit DCC-/Sx-Decoder und Soundgenerator. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel der Lok. 2 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Detailliertes Fahrwerk mit Außenrahmen und Stephenson-Steuerung. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar.

Geschwindigkeitsabhängiges Dampflok-Fahrgeräusch, Pfeifsignal, weitere Betriebsgeräusche sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit DCC digital schaltbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 163 mm. Verpackt in einer dekorativen Holzkassette.

€ 429,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37975.**

**Einmalige Serie.**

# S 3/6 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT.

Nicht nur eine der schönsten, sondern auch eine der erfolgreichsten Dampflokkonstruktionen kam aus Bayern: die Baureihe S 3/6. Zwischen 1908 und 1931 stellte die Firma Maffei in München, in mehreren Serien, 159 dieser berühmten Lokomotiven her.

Sie war damit die am meistgebaute Pacific Lok der Länderbahnzeit und war technisch eine Parallelentwicklung

zur Badischen IV h; ebenso mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachsantrieb auf die zweite Kuppelachse und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Ihre elegante Form, die kegelförmige Rauchkammertür und das, bei manchen Serien gebaute, aerodynamische Führerhaus trugen zum Mythos dieser Maschine bei.

Von den unterschiedlichen Serien hoben sich besonders die Serie d und e ab. Sie waren speziell für die flachen bayerischen Schnellzugstrecken, wie zum Beispiel zwischen München und Nürnberg, gedacht.

Auf Grund Ihrer Bestimmung entschloss man sich den Treibraddurchmesser von 1870 mm auf 2000 mm zu erhöhen, was ihr schnell den Spitznamen „Hochhaxige“

bescherte. Die 18 Lokomotiven der Serien d und e bekamen auch einen größeren Tender, allerdings kein Windschneid Führerhaus, was verwundert, waren sie doch ausschließlich für den Schnellzugverkehr mit hohen Geschwindigkeiten gebaut worden. Die S 3/6, von der nach dem 1. Weltkrieg 19 Stück als Reparationsleistungen ins Ausland gingen, wurde von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 18.4 bezeichnet.

€ 329,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Serienmäßig eingebauter Digital-Decoder mit vielen Geräuschfunktionen.



### 22040 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Baureihe d/e, der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay. Sts.B.). Betriebsnummer 3624. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche I. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC-/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems

sowie konventionell möglich. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflokk-Fahrgeräusch, Geräusche von Kohle schaufeln, Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeif, Injektor, Dampf ablassen, Schieberkasten sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Feste Kurzkuppung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-

Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkuppung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohre sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

**Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

Die DRG gab noch 30 weitere Lokomotiven in Auftrag, weil die Einheitslokomotiven noch nicht zur Verfügung standen. Sie war weiterhin vor Schnellzügen in Einsatz und machte sowohl vor dem Orientexpress, als auch vor dem Rheingold eine sehr gute Figur.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch eine größere Anzahl Maschinen, baute Sie teilweise um und sie galt

als die wirtschaftlichste Dampflokomotive der Bundesbahn. Gerade der Umbau war es der Ihre Ausmusterung beschleunigte. Es entstanden Rissbildungen am Kessel, somit musste der Kesseldruck verringert werden, was eine Leistungsreduktion zur Folge hatte. Bis 1965 schieden alle Lokomotiven aus dem Plandienst aus und wurden mehrheitlich Opfer von Schneidbrenner und Schrottpresse.

Einige sind allerdings der Nachwelt erhalten geblieben und erinnern an den Glanz der ruhmreichen Vergangenheit der schönen bayerischen S 3/6. Eine „Hochhaxige“ befindet sich heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München auf der Theresienhöhe.



€ 279,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplettreue Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + 21-polige Digitalchnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22041 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Bauserie d/e, der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay. Sts.B.). Betriebsnummer 3626. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche I. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse im Tender eingebaut. 21-polige

Digitalchnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und

Kolbenstangenschutzrohre sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

**Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.**

# WENN LUDWIG THOMA EINE MODELLEISENBAHN GEHABT HÄTTE...



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion des Aufbaus.
- + Hochdetaillierte, vorbildgerechte Ausführung.



### 24101 Gedeckter Güterwagen.

**Vorbild:** Kurzer Bayerischer Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung mit Bremserhaus.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 81 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**

€ 27,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte, vorbildgerechte Ausführung.



### 24102 Bierwagen.

**Vorbild:** Privatwagen der Brauerei „Löwenbräu“, eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung mit Bremserhaus.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 70 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**

€ 27,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 27,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte, vorbildgerechte Ausführung.



### 24103 Bierwagen.

**Vorbild:** Privatwagen der Brauerei „Auerbräu“, eingestellt bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ausführung mit Bremserhaus.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 70 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**



€ 27,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion des Aufbaus.
- + Hochdetaillierte, vorbildgerechte Ausführung.



### 24100 Viehwagen.

**Vorbild:** Kurzer Bayerischer Güterwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.). Ungebremste Ausführung als Viehverschlagentwagen ohne Bremserhaus.

**Modell:** Authentische Gestaltung der Epoche I. Filigrane Ausführung des Fahrwerks und des Aufbaus. Speichenräder. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 81 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**

## EPOCHE II.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# EINHEITSLOK MIT WAGNERBLECHEN.

**TRIX**  
HO



## **22028 Schleptender-Schnellzuglokomotive.**

**Vorbild:** Dampflokomotive Baureihe 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Betriebszustand Ende der 1930er-Jahre mit Wagner-Windleitblechen.

**Modell:** Epoche II. Lokomotive und Tender vorwiegend aus Metall. Geregelter Softdrive Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform mit DCC-/Sx-Decoder und Soundgenerator. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflok-Fahrgeräusch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Luftpumpen-Arbeitsge-

räusch, Feuerbüchsen-Flackerlicht, Bremsenquietschen und kurzer Rangierpfeif mit Trix Systems schaltbar. Drei weitere Sound-Funktionen (Dampf ablassen, Kohle schaufeln und Schüttelrost-Geräusch) mit Trix Systems Central Station aktivierbar. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Aufnahmeschacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 275 mm.

€ 399,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin-Sortiment unter der Art.-Nr. 39011.**

# BR 18.4 – HOCHHAXIGE BAYERISCHE SCHÖNHEIT.

Nicht nur eine der schönsten, sondern auch eine der erfolgreichsten Dampflokkonstruktionen kam aus Bayern: die Baureihe S 3/6. Zwischen 1908 und 1931 stellte die Firma Maffei in München, in mehreren Serien, 159 dieser berühmten Lokomotiven her.

Sie war damit die am meistgebaute Pacific Lok der Länderbahnzeit und war technisch eine Parallelentwicklung

zur Badischen IV h; ebenso mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachs Antrieb auf die zweite Kuppelachse und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

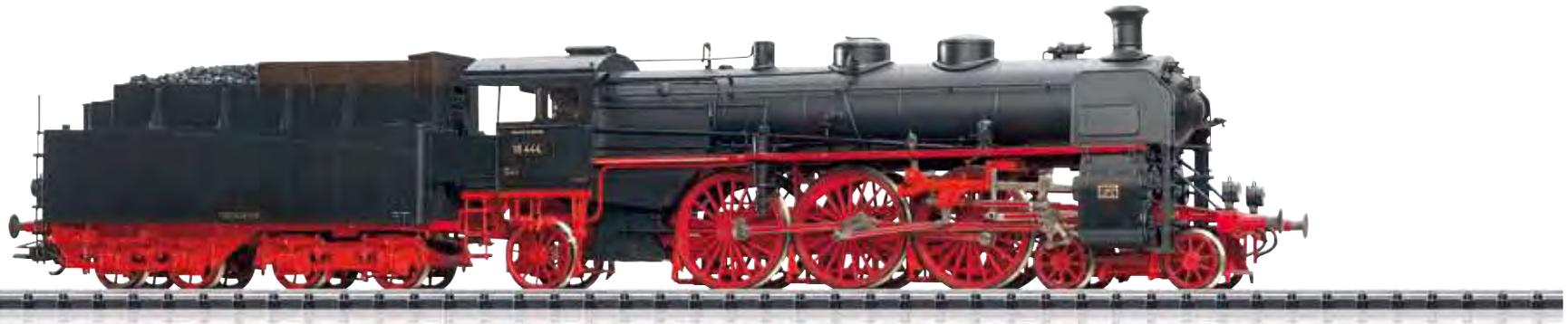
Ihre elegante Form, die kegelförmige Rauchkammertür und das, bei manchen Serien gebaute, aerodynamische Führerhaus trugen zum Mythos dieser Maschine bei.

Von den unterschiedlichen Serien hoben sich besonders die Serie d und e ab. Sie waren speziell für die flachen bayerischen Schnellzugstrecken, wie zum Beispiel zwischen München und Nürnberg, gedacht.

Auf Grund Ihrer Bestimmung entschloss man sich den Treibraddurchmesser von 1870 mm auf 2000 mm zu erhöhen, was ihr schnell den Spitznamen „Hochhaxige“

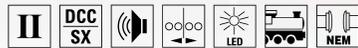
bescherte. Die 18 Lokomotiven der Serien d und e bekamen auch einen größeren Tender, allerdings kein Windschneidenführerhaus, was verwundert, waren sie doch ausschließlich für den Schnellzugverkehr mit hohen Geschwindigkeiten gebaut worden. Die S 3/6, von der nach dem 1. Weltkrieg 19 Stück als Reparationsleistungen ins Ausland gingen, wurde von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 18.4 bezeichnet.

€ 329,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Serienmäßig eingebauter DCC/Sx Decoder mit vielen Geräuschfunktionen.



### 22038 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 444. Betriebszustand Ende der 1920iger Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmer und DRG Einheitslampen.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche II. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC-/Sx und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender

eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflokk-Fahrgeräusch, Geräusche von Kohle schaufeln, Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeif, Injektor, Dampf ablassen, Schieberkasten sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Feste Kurzkupp-

lung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohre sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

**Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.**

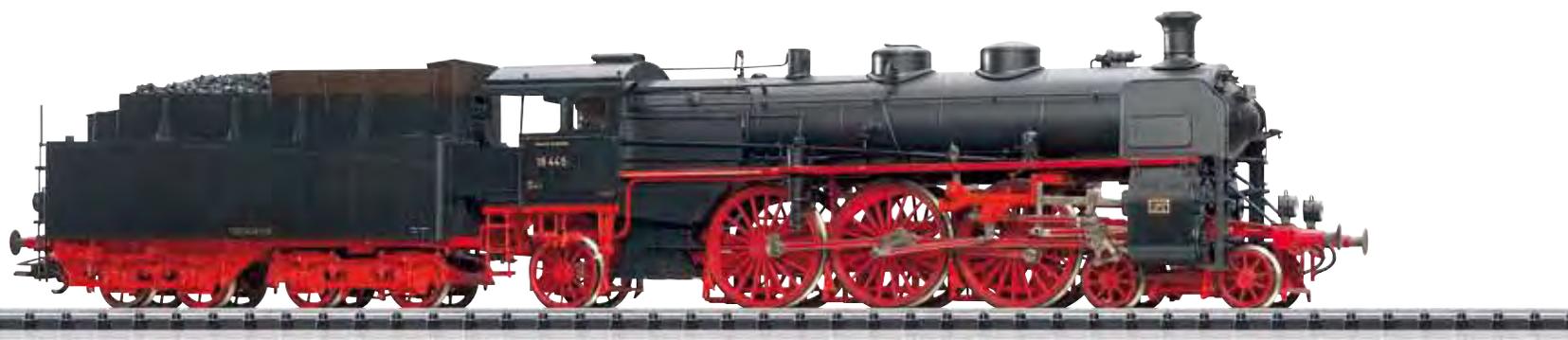
Die DRG gab noch 30 weitere Lokomotiven in Auftrag, weil die Einheitslokomotiven noch nicht zur Verfügung standen. Sie war weiterhin vor Schnellzügen in Einsatz und machte sowohl vor dem Orientexpress, als auch vor dem Rheingold eine sehr gute Figur.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch eine größere Anzahl Maschinen, baute Sie teilweise um und sie galt

als die wirtschaftlichste Dampflokomotive der Bundesbahn. Gerade der Umbau war es der Ihre Ausmusterung beschleunigte. Es entstanden Rissbildungen am Kessel, somit musste der Kesseldruck verringert werden, was eine Leistungsreduktion zur Folge hatte. Bis 1965 schieden alle Lokomotiven aus dem Plandienst aus und wurden mehrheitlich Opfer von Schneidbrenner und Schrottpresse.

Einige sind allerdings der Nachwelt erhalten geblieben und erinnern an den Glanz der ruhmreichen Vergangenheit der schönen bayerischen S 3/6. Eine „Hochhaxige“ befindet sich heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München auf der Theresienhöhe.

€ 279,95\*



## HIGHLIGHTS

- + Komplettreue Neukonstruktion
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + 21-polige Digitalchnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22039 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 445. Betriebszustand Ende der 1920iger Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmer und DRG Einheitslampen.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche II. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse im Tender eingebaut. 21-polige

Digitalchnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohre sowie Ätzschildersatz mit

gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.

**Vorgesehener Liefertermin Frühjahr 2009.**

# RHEINGOLD – REISEN WIE DIE KÖNIGE.

Nach der Katastrophe des 1. Weltkrieges und den politischen Umbrüchen in Europa gewannen Reisen wieder an Popularität. Fast ausschließlich benutzte man über größere Entfernungen die Eisenbahn, da sie eine schnelle und bequeme Beförderung versprach.

Im Fernverkehr dominierten die privatrechtlich geführten Schlaf- und Speisewagenunternehmen, die eine weitreichende Palette bis zum größten Luxus anboten. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wollte Ihrer Konkurrenz nicht tatenlos zusehen und das junge, selbstbewusste Unternehmen entschied sich mit einem Luxuszug internationaler Prägung seine Präsenz auf den Schienen Europas zu unterstreichen.

1927 verlaublich die Deutsche Reichsbahn offiziell die Bestellung von Schnellzugwagen für die Bildung von FD-Zügen die Innovation und Komfort auf Schienen darstellen sollten.

Am Bau war das „Who is Who“ der Deutschen Waggonbauindustrie beteiligt; u. a. die Waggon- und Maschinenfabrik AG, Görlitz und die Waggonfabrik Wegmann & Co.

Es wurden insgesamt 26 Rheingold-Salonwagen gebaut:

4 Wagen 1. Klasse, SA4ü, mit 28 Sitzplätzen.

4 Wagen 1. Klasse, SA4üK, mit Küche und 20 Sitzplätzen.

8 Wagen 2. Klasse, SB4ü mit 43 Sitzplätzen.

10 Wagen 2. Klasse, SB4üK, mit Küche und 29 Sitzplätzen.

Sie stellten seinerzeit mit 23,50 m Länge die längsten deutschen Wagen dar. Die Aufbauten waren Ganzstahlkonstruktionen und das Gesamtgewicht lag zwischen 50 und 52 t: also bis 12 t mehr als ein normaler Schnellzugwagen. Eigens für die Rheingold-Serie wurden Drehgestelle (Görlitz II schwer) entwickelt, die hohen Zuggeschwindigkeiten standhalten mussten und einen Achstand von 3,60 m aufwiesen.

Außerdem gab es noch 3 Packwagen SPw4ü mit 19,68 m Länge über Puffer und Einrichtungen für Zollverschluss und Hundetransport.

Durch ihre äußerst elegante Lackierung weckten die repräsentativen Wagen Aufmerksamkeit und Interesse. Anfangs war ihre Außenhaut in einer pflaumenähnlichen Farbe mit einem Fensterband in Creme gehalten, später violett/creme mit dem weithin bekannten goldenen Rheingold-Schriftzug.

Die Innenräume boten höchsten Luxus, in der ersten Klasse sogar Einzelpolstersessel mit hohen Rücklehnen. Es wurde auf unterschiedliche Wünsche der Reisenden eingegangen, somit gab es sowohl Abteile, als auch größere Saalräume. Der Rheingold musste von Anfang an den Vergleich mit dem Orientexpress nicht scheuen und die Reisenden genossen den Luxus der Salonwagen wie es früher nur gekrönte Häupter kannten.

Das Interieur war dem Geschmack der Zeit angepasst, namhafte deutsche Künstler und Architekten waren beteiligt und unverkennbar

widerspiegelten sich die Einflüsse der künstlerischen-avantgardistischen Hochschule für Bau und Gestaltung in Dessau; mit der Namen wie z. B. Walter Gropius, Mies van der Rohe oder Paul Klee verbunden sind.

Den Reisenden des zwischen Basel und Hoek van Holland verkehrenden Zuges wurde beste Verpflegung am Platz geboten und für die damalige Zeit eine Ausnahme Zoll- und Passkontrollen im fahrenden Zug, was die Reisezeit bedeutend verkürzte.

Von der Bedeutung und Wichtigkeit des Zuges waren alle daran beteiligten Bahnverwaltungen überzeugt und es war eine Selbstverständlichkeit das jeweils die leistungsstärksten und schönsten Loks den Rheingold bespannten.

Durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges fand der Rheingold ein jähes Ende und seine Fahrzeuge wurden bei Kriegsausbruch abgestellt bzw. für Sondereinsätze der Wehrmacht und des Roten Kreuzes und nach 1945 für die Besatzungsmächte verwendet.



# BADISCHE IV h – DIE KOMPLIZIERTE SCHÖNE.

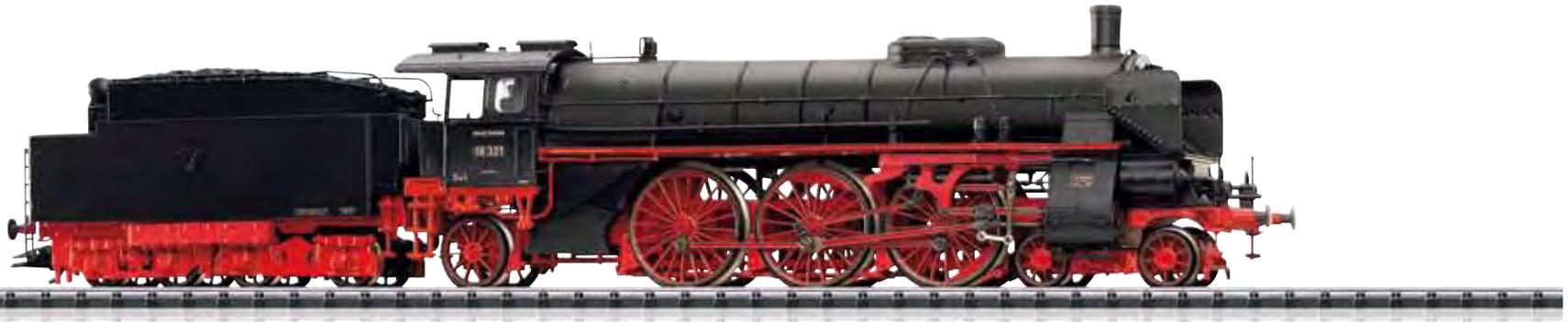
Die Großherzogliche Badische Staatsbahn bestellte 1915 bei Maffei in München 20 Lokomotiven mit der Achsfolge 2'C1' (Pacific) um die Rheintalbahn effektiver betreiben zu können. Die als IV h bezeichnete Lokomotive sollte hauptsächlich zwischen Mannheim und Basel zum Einsatz kommen und daher wurde die Konstruktion kompromisslos als Flachland Schnellzuglokomotive ausgelegt. Der Treibraddurchmesser von 2.100 mm wurde von einer Lok Ihrer Achsfolge nur von

der 18 201 der Deutschen Reichsbahn übertroffen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde dennoch mit 110 km/h angesetzt, was bremstechnische Ursachen hatte. Auf Grund der Ereignisse des ersten Weltkrieges wurde die Lok von 1918 bis 1920 in 3 Serien beschafft. Als 1920 die letzten IV h vom Hersteller übergeben wurden, war die Badische Staatsbahn bereits in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert, die alle 20 Lokomotiven als Baureihe 18.3 in Ihren Bestand einreichte. Die Maschi-

nen wurden im Bw Offenburg stationiert und waren die Paradeschnellzugloks auf der Rheintalstrecke und auch sehr oft vor dem neuen Luxuszug der Reichsbahn, dem Rheingold anzutreffen. Maffei konstruierte für die IV h ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk, dessen Innenzylinder weit vorne positioniert sind und der Lok Ihre unverwechselbare Erscheinung geben. Obwohl der Kessel der IV h der damals größte in Deutschland war, verfügte er nicht über allzu große Reserven, weil der Wasserinhalt

relativ klein bemessen war. Die Überhitzer-Fläche war ebenso klein bemessen, dadurch konnte der Dampf nur eine Temperatur von 330 °C erreichen. Auf Grund dieser Tatsachen war der Verbrauch an Wasser und Kohle relativ hoch und lag wesentlich über dem der späteren Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Auch der Tender trägt zum charakteristischen Aussehen der Lok bei. Er ist ungewöhnlich kurz mit einem Drehgestell und zwei eng aneinander gelagerten

€ 399,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- + Hochleistungsantrieb mit Regelung und einstellbaren Fahreigenschaften.
- + Geschwindigkeitsabhängiges, radumdrehungssynchrones Fahrgeräusch.



**22180 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.**  
**Vorbild:** Dampflok Baureihe 18.3 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Bauart 2'C1'h4v. Gebaut ab 1918 als Serie IV h der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen.  
**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.  
**Modell:** Epoche II. Geregelter Softdrive-Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform mit DCC-/Sx-Decoder und Soundgenerator. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Tender aus Metall. Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.

Rauchsatz nachrüstbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Lokpfeif und Dampflok-Fahrgeräusch. Luftpumpen-Arbeitsgeräusch, Feuerbüchsen-Flackerlicht, Bremsenquietschen und kurzer Rangierpfeif, Dampf ablassen, Kohle schaufeln und Schüttelrost-Geräusch digital schaltbar. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Aufnahmeschacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 267 mm.

**Dieses Modell finden Sie in der Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39020.**

**Das Modell ist die ideale Zuglokomotive für den „Rheingold“ der ebenfalls als Neukonstruktion unter der Art.-Nr. 23430 im Jahr 2008 erscheint.**

Achsen im Rahmen. Die Badische IV h war während Ihres Einsatzes auf Grund Ihrer komplizierten Technik weder beim Lokpersonal, noch bei den administrativen Stellen besonders beliebt und wurde auf der prestigeträchtigen Rheintalstrecke relativ rasch von der neuen Einheitsbaureihe 01 verdrängt. Sie wurde sukzessive nach Norddeutschland abgegeben, bis alle 20 Lokomotiven 1942 in Bremen stationiert waren. Ihr Einsatzgebiet war vornehmlich das Norddeutsche Flachland, wofür

sie bestens geeignet war und auch das neue Lokomotivpersonal konnte sich mit dem komplizierten Verbund von Hoch- und Niederdruckzylindern besser anfreunden. Nach Einbau stärkerer Bremsen wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h erhöht und die Leistung der Baureihe 18.3 stellte so manche jüngere Schnellzuglokomotive in den Schatten. Den 2. Weltkrieg überstanden bis auf eine alle Lokomotiven der Baureihe 18.3 für die junge Deutsche Bundesbahn keine Verwendung

und sie ausmusterte. Mit dem Wiederaufbau der Infrastruktur und der Normalisierung des Bahnverkehrs wuchs der Bedarf an schnellen Versuchslokomotiven und die Deutsche Bundesbahn sah sich zur Rekonstruktion von drei, bereits abgestellten Lokomotiven der Baureihe 18.3, gezwungen. Die Lokomotiven wurden dementsprechend modifiziert und leisteten viele Jahre wertvolle Arbeit für das Lokomotiv-Versuchsam in Minden. 18 316 erreichte während einer Versuchsfahrt

in Österreich auf der Strecke Kufstein - Wörgl die Geschwindigkeit von 162 km/h und wurde so die schnellste Länderbahnlokomotive. Erst 1969 wurden die letzten beiden Lokomotiven abgestellt und die schönen Lokomotiven sind als Denkmäler für die Länderbahnära erhalten geblieben.

€ 349,00 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- + Hochleistungsantrieb mit Regelung und einstellbaren Fahreigenschaften.
- + Auspuffsynchrones Flackern der Glut in der Feuerbüchse.



### 22181 Schleppender-Schnellzuglokomotive.

**Vorbild:** Dampflokomotive Baureihe 18.3 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG), Bauart 2'C1'h4v. Gebaut ab 1918 als Serie IV h der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche II. Geregelter Softdrive-Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform mit DCC-/Sx-Decoder ohne Soundgenerator. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Tender aus Metall. Gleisradiusbezogen

verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Rauchsatz nachrüstbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Feuerbüchsen-Flackerlicht mit Trix Systems schaltbar. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Aufnahmeschacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 267 mm.

**Dieses Modell finden Sie in der Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39025.**

**Das Modell ist die ideale Zuglokomotive für den „Rheingold“ der ebenfalls als Neukonstruktion unter der Art.-Nr. 23430 im Jahr 2008 erscheint.**

# 80 JAHRE RHEINGOLD 1928 - 2008.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- + Beleuchtete Tischlampen und Zugschlussbeleuchtung.
- + Vorbereitet für Decodereinbau.



### 23430 Rheingold Wagenset.

**Vorbild:** Schnellzugwagen „Rheingold“ der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) in Ursprungslackierung um 1928. Je ein Wagen 1. Klasse ohne Küche (SA4ü-28), 1 Wagen 1. Klasse mit Küche (SA4ük-28), 1 Wagen 2. Klasse ohne Küche (SB4ü-28), 1 Wagen 2. Klasse mit Küche (SB4ük-28) und ein Packwagen (SPwü-28).

**Modell:** Hochdetaillierte Modelle mit erhabenen gravierten Schriftzügen, angesetzten Griffstangen und verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Eingezogene Faltenbälge

mit hochgeklappten Übergangsblechen für Endwagen der Garnitur. Tischlampen und Schlussbeleuchtung funktionsfähig und können durch den Einbau eines Funktionsdecoders im Gepäckwagen digital geschaltet werden. Innenbeleuchtung 66719 (1 x je Wagen) nachrüstbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 1306,6 mm.

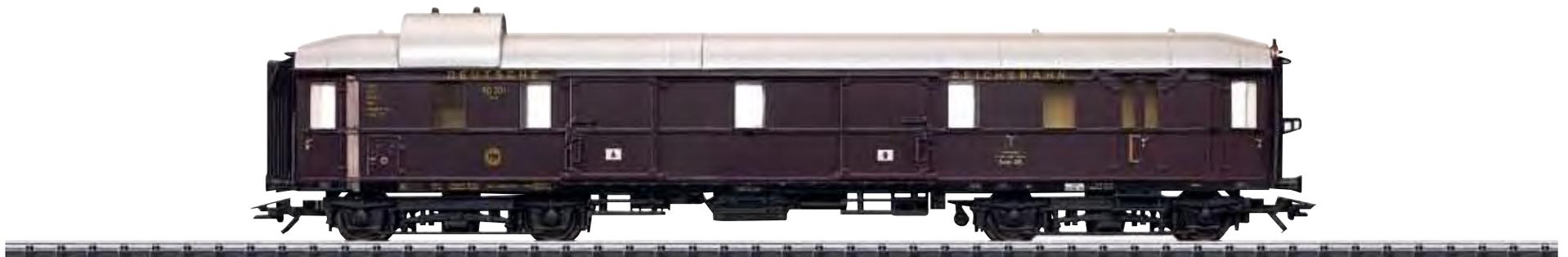
€ 299,95 \*

Dieses Modell paßt hervorragend zur Schlepptenderschnellzuglokomotive BR 18.3 (Artikelnummer 22180 und 22181).

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden sie im Märklin H0 Sortiment unter der Artikelnummer 41928.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# E 19.0 – SCHNELL, STARK, ROT.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft favorisierte mehr und mehr auch die elektrische Traktion für den schnellen Personenverkehr. 1937 wurden bei AEG und Siemens/Henschel je 2 Lokomotiven der Baureihe E 19 bestellt. Sie sollten die geplante elektrische Verbindung Berlin – München, über Halle bedienen. Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 180 km/h liegen und auf den Rampen der Frankwaldbahn immerhin noch 60 km/h mit einem voll ausgelasteten Schnellzug. Beide Firmen entwickelten die Loks auf Basis der bewährten E 18.

Die Federtopfantriebe erfuhren eine Verstärkung und die von Henschel/Siemens gebauten E 19 11 und E 19 12 erhielten höhere Dachaufbauten, wo Platz für eine Widerstandsbremse war. Die von AEG hergestellte Lok E 19 01 wurde 1938 präsentiert und nach erfolgreichen Versuchsfahrten kamen sie in den Plandienst. Alle vier Lokomotiven hatten den eleganten roten Anstrich, der Schnellfahrloks kennzeichnete und an den Fronten war demonstrativ das damalige Emblem der Deutschen Reichsbahn angebracht. Die geplanten Versuchsfahrten

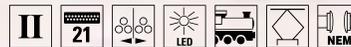
mit 225 km/h fanden nicht statt und der Ausbruch des 2. Weltkrieges verhinderte eine weitere Anschaffung der E 19. Nach 1945 verblieben die starken, schnellen Loks im Westen und die Deutsche Bundesbahn stationierte sie in Nürnberg, von wo sie als Schnellzugloks nach Regensburg und im Interzonendienst nach Probstzella gelangten. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 140 km/h reduziert, die Schürzen wurden entfernt und der Anstrich änderte sich bei manchen Loks auf das damalige Bundesbahn-Grün und bei den anderen auf

das Bundesbahn-Blau. Bis zur Indienststellung der Baureihe 103 war die 119 die stärkste elektrische Schnellzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn. Heute noch können zwei dieser interessanten Lokomotiven bewundert werden. Die E 19 01 im Technikmuseum Berlin und die E 19 12 im Verkehrsmuseum Nürnberg.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals Baureihe E 19.0 als Großserien-H0-Modell.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22605 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe E 19 der Deutschen Reichsbahn (DR). In roter Farbgebung mit erhabenem Reichsbahn Adler. Betriebsnummer: E 19 01.

**Einsatz:** Hochwertiger Reiseverkehr.

**Modell:** Epoche II. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb.

Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 194,5 mm.

€ 199,95 \*

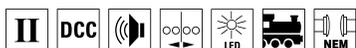
© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# BAYERISCHE BERGKÖNIGIN.

**TRIX**  
HO



Die Modelle 22053 und 22054 haben unterschiedliche Betriebsnummern.



## 22053 Tenderlokomotive.

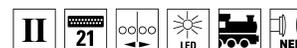
**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 96 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Frühere bayerische Gt 2x4/4. Bauart D'D h4v (Mallet-Lokomotive). Baujahr ab 1922.

**Einsatz:** Güterzüge und Schiebebetrieb auf Steilstrecken.

**Modell:** Epoche II. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder nach DCC-Standard mit Geräuschgenerator. 5-poliger Motor. 4 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk.

Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dampflok-Fahrgeräusch, Anfahr- und Bremsverzögerung sowie mehrere weitere Betriebsgeräusche (Pfeifensignal 1 und 2, Kohle schaufeln, Luftpumpe, Bremsen, Injektor, Dampf ablassen und Schieberkasten) im DCC-Format digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 203 mm.

€ 429,95 \*



## 22054 Tenderlokomotive.

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 96 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Frühere bayerische Gt 2x4/4. Bauart D'D h4v (Mallet-Lokomotive). Baujahr ab 1922.

**Einsatz:** Güterzüge und Schiebebetrieb auf Steilstrecken.

**Modell:** Epoche II. 5-poliger Motor, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss, mit 21-poliger digitaler Schnittstelle, 4 Achsen über Kuppelstangen angetrie-

ben, 4 Haftreifen, gute Kurvengängigkeit durch gelenkig miteinander verbundene Treibradgruppen, Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 203 mm.

€ 379,95 \*



## 22145 Güterzug-Schleppertenderlokomotive.

**Vorbild:** BR 45, Bauart 1'E 1'h3 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Baujahr ab 1936.

**Einsatz:** Schwere Güterzüge.

**Modell:** Epoche II, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Darstellung zahlreicher Details. Hochleistungsmotor (Glockenankermotor) mit Schwungmasse im Kessel. Mit digitaler Schnittstelle nach NEM. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender.

Eingerichtet für Seuthe-Rauchsatz. Beleuchtete Feuerbüchse. 5 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, Haftreifen. Länge über Puffer 295 mm.

**Befahrbarer Mindestradius 437,5 mm (R2 Trix C-Gleis).**

€ 449,95 \*

© 2008 — TRIX Modellschienenbahnen GmbH & Co. KG

# T 3 – DIE KLEINE ALLESKÖNNERIN.

1882 lieferte Henschel den preußischen Staatsbahnen das erste Exemplar einer dreifach gekuppelten Nassdampflok für den Nebenbahndienst. Die T 3 bestach durch Wartungsfreundlichkeit, Robustheit und Vielseitigkeit. Das überzeugte auch die Juroren der Chicagoer Weltausstellung 1893. Sie bedachten die elf Jahre alte Konstruktion mit einem Preis.

Sogar 13 Jahre später wagten es die Hersteller noch, die T 3 auszustellen. In Mailand präsentierte Hanomag

die letzte, versuchsweise mit einer Lentz-Ventilsteuerung ausgerüstete Maschine. Für die Unternehmen lohnten sich die Ausstellungsbesuche.

Bauartgleiche Lokomotiven gingen unter anderem nach China, Frankreich, Griechenland und Italien. Die Reichsbahn gab ihr die Baureihenbezeichnung 89.70.

In Deutschland beschafften neben den preußischen Staatsbahnen zahlreiche Privatbahnen die T 3.



## 22146 Tenderlokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 89.70-75 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Frühere preußische Nebenbahnlokomotive T 3. Bauzeit 1881 bis 1910. Bauart Cn2.

**Einsatz:** Güterzüge und Personenzüge auf Nebenstrecken.

**Modell:** Epoche II, Fahrgestell und Kessel aus Metall-druckguss. 21-polige Schnittstelle für Digital-Decoder. Miniaturmotor im Kessel. 3 Achsen angetrieben.

Digital-Decoder 66839 nachrüstbar. Beleuchtung mit LED konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Detailliertes Fahrwerk mit Darstellung der Allan-Steuerung. Führerhaus mit freiem Durchblick. Viele separat angesetzte Details. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 99 mm.

€ 199,95 \*

# DIE ERSTE BRAUCHBARE DIESELLOKOMOTIVE.

**TRIX**  
H0



## **22152 Diesellokomotive.**

**Vorbild:** BR V 16 01 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Achsfolge 1'C1', erste dieselhydraulische Streckenlokomotive mit großer Leistung, Baujahr 1935.  
**Einsatz:** Mittlere Reise- und Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen.

**Modell:** Epoche II, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss, mit digitaler Schnittstelle, Spitzensignal weiß/rot in Fahrtrichtung wechselnd, 5-poliger schrägenuteter Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, 2 Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM.

Länge über Puffer 165 mm.

€ 199,95 \*

# EPOCHE III.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# DER KITTEL – EIN LANGLEBIGER DAMPFTRIEBWAGEN.

**TRIX**  
HO

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts begann die Beschaffung einer ersten Serie von sieben Dampftriebwagen die vornehmlich Nebenbahnstrecken im südwestdeutschen Raum befuhren.

Eugen Kittel, Obermaschinenmeister der Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) entwarf einen leistungsfähigeren Kessel, was 1905 zur

Bestellung weiterer 10 Dampftriebwagen in Württemberg führte, die erste Serie wurde dementsprechend umgebaut.

Zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn wurden die verbliebenen Dampftriebwagen unter den Betriebsnummern 9 Stuttgart bis 14 Stuttgart eingereiht. Für die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen wurde

1914/15 eine weitere Serie von Dampftriebwagen der Gattung 121a geliefert, die später bei der DRG unter den Betriebsnummern CidT 1 bis 8 eingereiht wurden.

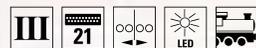
Aus dieser badischen Serie kamen nach 1945 noch 2 Dampftriebwagen zur Deutschen Bundesbahn, die in der für Triebwagen üblichen Farbgebung in Purpurrot lackiert wurden.

1951 bzw. 1953 wurden die beiden Dampftriebwagen aus der Länderbahnzeit bei der Deutschen Bundesbahn ausgemustert.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + Erstmals Dampftriebwagen in Bundesbahn-Ausführung Epoche III.



### 22033 Dampftriebwagen.

**Vorbild:** Dampftriebwagen Bauart Kittel der Deutschen Bundesbahn (DB). Gebaut 1914 ursprünglich für die Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben, Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele ange-

setzte Einzelheiten. Vollständiger Durchblick durch den Führerstand, Nachbildung des Kessels. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 130 mm.

€ 169,95 \*

Dieses Modell finden Sie im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 37253.

# ET 56 – DER ELEKTRISCHE EIERKOPF FÜRS WIRTSCHAFTSWUNDER.

Durch die Normalisierung des elektrischen Betriebes in den Nachkriegsjahren und die rasche elektrische Ausrüstung der Strecken in den Ballungsräumen benötigte die Deutsche Bundesbahn dringend neue elektrische Triebwagen um das Fahrgastaufkommen des „Wirtschaftswunders“ zu bewältigen.

Man entschloss sich die Konzeption für die erste Generation der elektrischen Nachkriegs-Triebwagen von den

ebenfalls parallel neuentwickelten Dieseltriebwagen zu adaptieren. Nahezu baugleich übernommen wurde auch die charakteristische Kopfform, welche im Volksmund freundlich, etwas belächelnd, „Eierkopf“ genannt, was vom Bahnpersonal allerdings weniger gern gehört wurde.

Ein ET 56 besteht aus drei kurzgekuppelten Einheiten. Die Endwagen (Eta und Etb) haben an den äußeren

Enden je ein Triebdrehgestell mit 2 angetriebenen Achsen, der Mittelwagen (EM) weist nur Laufdrehgestelle auf.

Während der elektrische Teil lediglich eine Weiterentwicklung der bereits vor dem Krieg in den Ballungsräumen sehr bewährten Triebwagen darstellt, ist der wagenbauliche Teil eine komplette Neuentwicklung nach den Grundsätzen der Leichtbauweise. Auch hier

standen die Dieseltriebzüge Pate; z. B. wurde die Tür- und Platzanordnung vom VT 12 übernommen, der so wie der ET 56 vornehmlich im Nahverkehr zum Einsatz kam. Für die elektrische Ausrüstung der Triebwagen war die Firma Brown Boveri & Cie, Mannheim verantwortlich; mit Ausnahme der Transformatoren und Fahrmotoren, die die Deutsche Bundesbahn aus Alt- und Reservebeständen rekrutierte und einbauen ließ.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes Modell.
- + Erstmals in H0 als Großserienmodell.
- + Epochengerechte Gepäckraumtür als Drehtür.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22625 Elektrotriebwagen.

**Vorbild:** Elektrotriebzug Baureihe ET 56 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand frühe sechziger Jahre.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Innenbeleuchtung 66718/66719 nachrüstbar. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 919 mm.



Auf Grund des Einsatzes im Vorortverkehr, wo eine hohe Anfahrbeschleunigung wichtiger erschien als eine hohe Höchstgeschwindigkeit, wurde die Höchstgeschwindigkeit mit 90 km/h festgesetzt.

Die Deutsche Bundesbahn stellte 1952 insgesamt sieben Einheiten der Baureihe ET 56 in Dienst und konzentrierte sich auf die Entwicklung des ET 30, ein ebenfalls neuentwickelter Eierkopf.

Die unterschiedlichen Lackierungsvarianten in purpurrot mit und ohne schwarzgraue „Brille“ (die Anfang der siebziger Jahre entfiel), mehr oder weniger Zierlinien, aber auch das 1975 eingeführte, damals sehr kritisierte und heute schon fast klassisch geltende „ozeanblau-beige“, standen der rundlichen Konstruktion sehr gut. Erst Mitte der achtziger Jahre wurden diese elektrischen Eierköpfe nach und nach verschrottet, 1986 ver-

schwand der letzte ET 56 von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Zwei Jahre später als der jüngere, modernere ET 30 – leider blieb kein einziges Fahrzeug der Nachwelt erhalten.



€ 249,95\*



# IN 2 GESCHOSSEN DURCH DAS WIRTSCHAFTSWUNDER.

Bereits in den 1930er-Jahren machte die Lübeck-Büchener Eisenbahn gute Erfahrungen mit zweigeschossigen Personenwagen. Nach der Beseitigung der größten Kriegsschäden war das oberste Ziel der jungen Deutschen Bundesbahn den Fuhrpark zu erneuern, um der steigenden Zahl der Bahnkunden am Beginn der Zeit des „Wirtschaftswunders“ gerecht zu werden. Zusammen mit der Verkehrsversuchsanstalt Minden entwickelte 1950 die Firma Wegmann & Co in Kassel einen aus drei Wagen bestehenden, doppelstöckigen Probezug mit je 22,4 m Länge über Puffer. In dem Zug fanden insgesamt 310 Personen Platz. Ebenfalls von Wegmann wur-

den im gleichen Jahr 3 weitere Prototypen gebaut, die die spätere Einheitslänge von 26,4 m aufwiesen. Obwohl durch die Verlängerung des Wagenkastens die Breite im Vergleich zu den kürzeren Wagen verringert werden musste, gelang es im 3. Klasse Wagen 148 und im 2./3. Klasse Wagen 138 Sitzplätze einzubauen. Der dritte Wagen hatte neben 6 Plätzen in der 2. Klasse, 36 in der 3. Klasse noch einen Gepäckraum, Küche und Anrichte sowie einen Speiseraum mit 31 Plätzen im Oberdeck. Als Neuerung gegenüber älterem Material galt die Verwendung von Wärmeschutzglas in den Oberdeckfenstern und die Einführung von Übersetzfenstern, d. h. mit be-

weglichem Oberteil im Rest des 359 Personen fassenden, dreiteiligen Zuges. Die sechs in einem eleganten stahlblau lackierten Doppelstockwagen bildeten Eilzüge auf der Strecke Dortmund – Frankfurt, bzw. Fulda, wurden aber bald in den Nahverkehr der BD Hamburg eingegliedert. 1957 wurden die Küchen, Anrichten und Speiseräume zu Fahrgasträumen umgebaut, die Wagen erhielten einen grünen Anstrich und bis zu Ihrer Ausmusterung zwischen 1973 und 1976 fristeten sie eher ein Schattendasein bei der BD Köln, wo sie auf der Eifelstrecke im Planeinsatz unterwegs waren. Obwohl ein Doppelstockzug gegenüber einem Normalzug sich

durch einen geringeren Bedarf an Drehgestellen, Lichtmaschinen und Bremsausrüstungen auszeichnete und somit geringere Kosten pro Sitzplatz verursachte, wurde der Einsatz von Doppelstockwagen vorerst von der Deutschen Bundesbahn nicht weiter ernstlich in Erwägung gezogen. Erst zu Beginn der 90er-Jahre setzten sich Doppelstockwagen im Nah- und Regionalverkehr durch, heute dominieren modernste Bauarten den Wagenpark von DB Regio – doch davon mehr in einem anderen Trix Kapitel...



© 2008 - Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



© Werkbild Wegmann/Slg. Joachim Deppmeyer



### 23460 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 2./3. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). In blauer Ursprungsfarbe um 1955. Betriebsnummer 35 502.

**Modell:** Epoche IIIa. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Vollständige Pufferbohlenaus-

rüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**



© Carl Bellingrodt/Slg. Joachim Deppmeyer



### 23461 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 3. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). In blauer Ursprungsfarbe um 1955. Betriebsnummer 79 002.

**Modell:** Epoche IIIa. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Vollständige Pufferbohlenaus-

rüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**



© Deutsche Bundesbahn/EZA Minden (Wesf)



### 23462 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 2./3. Klasse mit Küche und Speiseraum der Deutschen Bundesbahn (DB). In blauer Ursprungsfarbe um 1955. Betriebsnummer 79 004.

**Modell:** Epoche IIIa. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Vollständige Pufferbohlenaus-

rüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**

# IN 2 GESCHOSSEN DURCH DAS WIRTSCHAFTSWUNDER.



## 23463 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 1./2. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). In grüner Farbgebung nach 1956. Betriebsnummer 30 999.

**Modell:** Epoche IIIb. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbildentsprechende Änderungen an Schlussleuchten und Fenster-einfassungen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbe-leuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius

360 mm. Vollständige Pufferbohlenausrüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungs-aufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**



## 23464 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 2. Klasse der Deut-schen Bundesbahn (DB). In grüner Farbgebung nach 1956. Betriebsnummer 79 002.

**Modell:** Epoche IIIb. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbildentspre-chende Änderungen an Schlussleuchten und Fenster-einfassungen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbe-leuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius

360 mm. Vollständige Pufferbohlenausrüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungs-aufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**



## 23465 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen Prototyp 2. Klasse der Deut-schen Bundesbahn (DB). In grüner Farbgebung nach 1956. Betriebsnummer 79 004.

**Modell:** Epoche IIIb. Maßstäbliche, hochdetaillierte Ausführung. Eingesetzte Griffstangen. Vorbildentspre-chende Änderungen an Schlussleuchten und Fenster-einfassungen. Vorbereitet zum Einbau von Innenbe-leuchtungen (2 x 66719). Befahrbarer Mindestradius

360 mm. Vollständige Pufferbohlenausrüstung für beide Wagenenden als Zurüstteile beiliegend. Kupplungs-aufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 303 mm.

€ 49,95 \*

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

# DIE ERSTE BRAUCHBARE DIESELLOKOMOTIVE.

**TRIX**  
H0



## 22153 Diesellokomotive.

**Vorbild:** BR V 140 001 der Deutschen Bundesbahn, Achsfolge 1'C1', erste dieselhydraulische Streckenlokomotive großer Leistung, Baujahr 1935, für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

**Einsatz:** Mittlere Reise- und Güterzüge auf Haupt- und Nebenbahnen.

**Modell:** Epoche III, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss, mit digitaler Schnittstelle, Spitzensignal

weiß/rot in Fahrtrichtung wechselnd, 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen über Kuppelstangen angetrieben, 2 Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM.  
Länge über Puffer 165 mm.

€ 199,95 \*

# BR E 41 – DER KNALLFROSCH DER BUNDESBAHN.

1950 beschloss die Deutsche Bundesbahn die dringende Modernisierung Ihres Fuhrparks mit der Beschaffung von Elektrolokomotiven mit überwiegend standardisierten Bauteilen und erteilte an alle bedeuteten Lokomotivfabriken den Auftrag entsprechende Vorschläge auszuarbeiten. Ziel war jeweils eine Lokomotive für den Güterverkehr, um die E 94 zu entlasten und eine Mehrzwecklok, wie man es von der gut bewährten E 44 kannte. Eine weitere Anforderung an die ausführenden Firmen betraf die Führerstände: der Lokführer sollte das

erste Mal seine Arbeit im Sitzen verrichten, was eine ungemeine Verbesserung für das Lokpersonal bedeutete. Das Resultat dieser Ausschreibung waren fünf Versuchslokomotiven der Baureihe E 10.0. Allerdings stellte sich bald nach ausgiebigen Testfahrten heraus, dass zwei Grundtypen für die erwarteten Aufgaben nicht genügen würden. Somit entschieden die Verantwortlichen der Bundesbahn von Siemens/Krauss Maffei eine Schnellzug- und eine Güterzuglokomotive, die Baureihen E 10 und E 40, von AEG/Krupp eine schwere Güterzuglok,

die Baureihe E 50 und von BBC/Henschel eine Nahverkehrslok, die Baureihe E 41, entwickeln zu lassen. Ab 1956 bis 1971 wurden insgesamt 451 Loks der Baureihe E 41 beschafft. Sie sollte für mehrere Jahrzehnte nicht nur den Nahverkehr von den Alpen bis zur Küste prägen. Man kann die gelungene Konstruktion als eine Universallokomotive bezeichnen, da sie in Ihrer langen Betriebszeit, so ziemlich alles vorspannte was der Zugverkehr erlaubt. Den harten S-Bahn Verkehr quitierte sie aber bald, da sie auf Grund einer fehlenden

elektrischen Bremse nicht dafür geeignet war. Ihre Stammaufgabe blieb der Nahverkehr, vornehmlich im Wendezugbetrieb mit Silberlingen. Auf Grund der geforderten geringeren Achslast die sich auf zwei zweiachsige Drehgestelle verteilte, konnte die E 41 problemlos auf den elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt werden.

Die Motorisierung mit 4 Fahrmotoren stellt eine Weiterentwicklung des ET 30 dar und für den Antrieb zeichneten sich die Siemens-Schuckert-Werke/SSW ver-



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok Sound.



### 22140 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe E 41 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-III-Betriebszustand mit 5 Lampen, abgerundeten Lüftern mit senkrechten Lamellen und umlaufender Regenrinne. Betriebsnummer: E 41 208.

**Modell:** Epoche III. Mit DCC-/Selectrix-Decoder und Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte

Dachlaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. E-Lok Fahrgeräusch mit „Knallfrosch“-Sound, Pfeife und Bremsenquietschen, Licht an den Lokenden und Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Gutdetaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39410.**

**Die BR E 41 ist die perfekt passende Wendezuglokomotive zu den ebenfalls in 2008 als Neukonstruktionen erscheinenden „Silberlingen“.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

antwortlich die die E 41, wie die anderen übrigen Einheitslokomotiven auch, mit einem Gummiringfeder-Antrieb ausstattete. Der ölgekühlte Transformator bekam ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite, was zu einer, für die Baureihe E 41, charakteristischen Geräuschentwicklung führte. So kam die Lok bald zu Ihren Kosenamen Sektkorken, oder eben Knallfrosch der Bundesbahn. Nicht wenige Bahnkunden vermuteten bei diesem Knall einen Schaden an der Lok und waren mehr oder weniger irritiert. Die Höchstgeschwindigkeit der

15,62 m langen Lok betrug 120 km/h. Als die Bundesbahn die Höchstgeschwindigkeit für Schnellzüge Ende der 1950er Jahre auf 140 km/h anhob, wurden weitere E 41 ausschließlich in grüner Lackierung ausgeliefert, da das elegante Blau nur schnellen fernverkehrtauglichen Lokomotiven vorbehalten war. Während Ihrer gesamten Einsatzzeit trug die Baureihe E 41, ab 1968 „141“, Scherenstromabnehmer. Sonst veränderte sie Ihr Äußeres durch Umbauten und war entweder mit drei oder fünf Lampen, mit oder ohne

Regenrinne, mit abgerundeten oder eckigen Lüftern in den mit der Zeit wechselnden Farbschemata in Deutschland von den Alpen bis in den Norden unterwegs. Die Zugsicherungssysteme wurden ebenfalls angepasst und bis zu Ihrem Einsatzende galt der Knallfrosch als eine bewährte und verlässliche Konstruktion. Ab Anfang der 1990er Jahre wurde der die Baureihe 141 immer mehr von der Baureihe 143 verdrängt und durch die Umstellung des Nahverkehrs auf Triebwagen schrumpfte Ihr Bestand zusehend. Im Februar 2006

verabschiedete man sich offiziell von der Baureihe 141 in Braunschweig dennoch war der letzte Betriebshof einiger Lokomotiven Frankfurt/Main, wo sie erst Ende 2006 aus dem aktiven Dienst bei der Deutschen Bahn AG ausschieden. Der Nachwelt sind einige der beliebten Lokomotiven erhalten geblieben und zumindest bei Museumfahrten hört man den Frosch der Bundesbahn noch knallen.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok Sound.



### 22142 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe E 41 der Deutschen Bundesbahn. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-III-Betriebszustand mit 5 Lampen, abgerundeten Lüftern mit senkrechten Lamellen und umlaufender Regenrinne. Betriebsnummer: E 41 219.

**Modell:** Epoche III. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte

Dachlaufsteg. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Gut detaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

**Die BR E 41 ist die perfekt passende Wendezuglokomotive zu den ebenfalls in 2008 als Neukonstruktionen erscheinenden „Silberlingen“.**

# SILBERLINGE – EINE ERFOLGSGESCHICHTE DER DB.

Der als Silberling bezeichnete Wagen der Deutschen Bundesbahn ist ein den UIC-X-Richtlinien entsprechendes, 26,4 m langes Fahrzeug mit 2 Einstiegsbereichen mit Doppeltüren. Der Name leitet sich von dem aus poliertem Edelstahl bestehenden Wagenkasten ab.

Die Fahrzeuggattung n, so die offizielle Bezeichnung für den Silberling, wurde zwischen 1961 und 1980, in unterschiedlichen Bauarten, 5000 Mal beschafft und war für lange Zeit das häufigste Fahrzeug im Nahverkehr der DB. Je nach Bauart bringen sie 31-40 t auf die

Waage und sind für 120-140 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen.

Im reinen 2. Klasse Wagen finden 96 Personen Platz, im gemischt-klassigen Wagen gibt es 30 Plätze der 1. Klasse und 46 der 2. Klasse. Für den Wendezugbetrieb, der anfangs sehr häufig mit der BR E 41/141 betrieben wurde, stellte die Deutsche Bundesbahn unterschiedliche Steuerwagen in Betrieb. Der „Hasenkasten“ ein Steuerwagen mit äußerst beengten Verhältnissen für den Lokführer wurde von dem späteren „Karlsruher

Kopf“ verdrängt. Dieser Steuerwagen wies ebenso ein Gepäckabteil auf, aber moderne und großzügigere Führerstände. Der Name leitet sich vom Ausbesserungswerk Karlsruhe ab, wo die Steuerwagen umgebaut wurden.

Der Silberling war ein Universalfahrzeug, vom Nahverkehr bis zum Schnellzug, sogar als Verstärkungswagen in Interzonenzügen nach Berlin. Die n-Wagen sahen sowohl Dampf-, Diesel- und E-Loks als Ihre Zuglokomotiven und waren, wie viele andere Wagen der DB, in

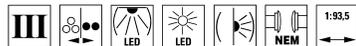
unterschiedlichen Farbgebungen unterwegs, dennoch obwohl sie schon längst mintgrün, verkehrsrot, oder mit unzähligen Graffiti übersät waren, blieben sie im Volksmund die Silberlinge. Bis heute sind die Wagen bei der DB AG in der verkehrsroten Lackierung im Einsatz und ähnliche Baureihen, die auf den Bauprinzipien der Silberlinge beruhen finden sich zum Beispiel in Luxemburg, den Niederlanden und Polen.



€ 74,95\*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion
- + Großzügiger Längenmaßstab: 282 mm LüP.
- + Detaillierte, epochengerechte Ausführung.
- + Vorbildgerechter Lichtwechsel.
- + Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden.



### 23405 Steuerwagen.

**Vorbild:** Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckraum (BD4nf-59) der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“. „Hasenkasten“-Kopf mit Gepäckraum und Gummiwulstübergang. Betriebsnummer 96 385 Stg.  
**Modell:** Epoche III. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Inneneinrichtung. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel von 3 x Weiß auf 2 x Rot analog

und digital funktionsfähig. Wartungsfreie, warmweiße Leuchtdioden. Schlepsschalter. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 282 mm.

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**

**Der typische DB-Wendezug der Epoche III besteht aus einem Wagen 23406, mehreren Wagen 23407 und einem Steuerwagen 23405.**

**Im Märklin H0 Programm finden Sie die Silberlinge mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43800, 43810 und 43820.**

**Die ideale Wendezuglokomotive ist die BR E 41 (Artikelnummer 22140 und 22142).**





€ 44,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion
- + Großzügiger Längenmaßstab: 282 mm LüP.
- + Detaillierte, epochengerechte Ausführung.



### 23406 Nahverkehrswagen.

**Vorbild:** Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (AB4nb-59) der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“. Betriebsnummer 32 522 Stg.

**Modell:** Epoche III. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau

der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 282 mm.

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

Der typische DB-Wendezug der Epoche III besteht aus einem Wagen 23406, mehreren Wagen 23407 und einem Steuerwagen 23405. Im Märklin H0 Programm finden Sie die Silberlinge mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43800, 43810 und 43820.

Die ideale Wendezuglokomotive ist die BR E 41 (Artikelnummer 22140 und 22142).



€ 44,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion
- + Großzügiger Längenmaßstab: 282 mm LüP.
- + Detaillierte, epochengerechte Ausführung.



### 23407 Nahverkehrswagen.

**Vorbild:** Nahverkehrswagen 2. Klasse (B4nb-59) der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart „Silberling“. Betriebsnummer 41 237 Stg.

**Modell:** Epoche III. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau

der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbeleuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 282 mm.

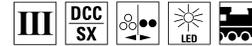
**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

Der typische DB-Wendezug der Epoche III besteht aus einem Wagen 23406, mehreren Wagen 23407 und einem Steuerwagen 23405. Im Märklin H0 Programm finden Sie die Silberlinge mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43800, 43810 und 43820.

Die ideale Wendezuglokomotive ist die BR E 41 (Artikelnummer 22140 und 22142).

# SÜSSES UND SAURES.

€ 179,95 \*



## 22214 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Bauart Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Offenes Führerhaus.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. Neue Betriebsnummer. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit LED. Spitzensignal konven-

tionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 74 mm.

**Neue Betriebsnummer gegenüber dem bisherigen Modell.**

€ 29,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Interessanter Wagentyp.



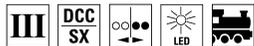
## 24358 Säuretopfwagen.

**Vorbild:** Säuretopfwagen mit Bremserbühne. Privatwagen der VTG, Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

**Modell:** Epoche III. Detaillierte, filigrane Fachwerksverbreungen. Beladen mit Säurebehältern. Mit Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 113 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 70 0150.**

**Ähnliche Modelle finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 46390.**



## 22213 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Bauart Köf II der Deutschen Reichsbahn (DR). Offenes Führerhaus.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Miniaturmotor mit

Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit LED. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 74 mm.

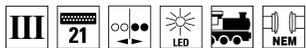
**Einmalige Serie.**



€ 179,95 \*



€ 299,95 \*



### 22341 Dampflokomotive.

**Vorbild:** Personenzuglokomotive Reihe 638 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Ehemalige deutsche P 8. Kessel mit 3 Domen ohne Windleitbleche. Vierachsiger Kastentender, Vorlaufgestell mit Scheibenrädern.

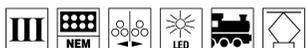
**Modell:** Epoche III, Fahrgestell, Kessel und Tenderaufbau aus Metalldruckguss. Mit 21-poliger Digital-Schnittstelle nach NEM. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.

Detaillierter Führerstand. Bremsschläuche, Vorbildkupplungen und Kolbenstangen-Schutzrohre ansteckbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM, am Tender mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 218 mm.

**Einmalige Serie.**



€ 299,95 \*



### 22348 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive E18 42 der Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ). Spätere 1118.01 der ÖBB. Die zweifarbige Lackierung war für hochwertigen Fernverkehr vorgesehen.

**Modell:** Epoche III, 5-poliger Motor, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss, mit 8-poliger digitaler Schnittstelle nach NEM, 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM, Führerstände und Maschinenraum mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 195 mm.

**Einmalige Serie.**

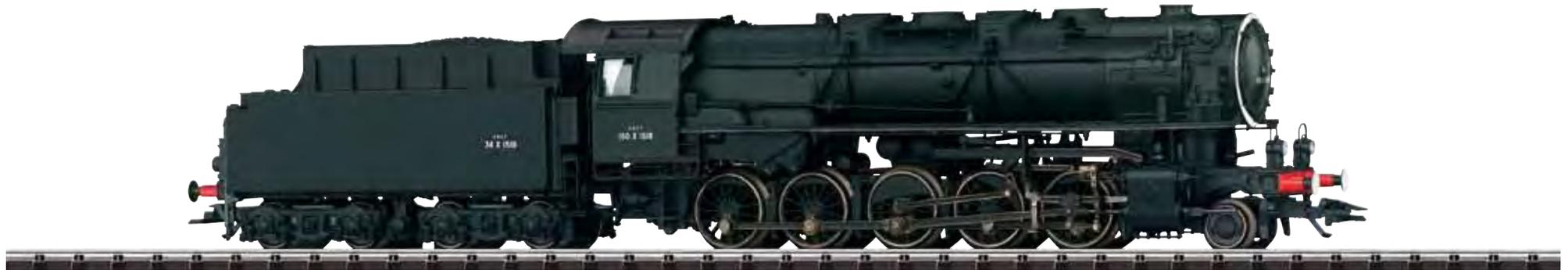
# FRANKREICH.

Die französischen Kohlevorkommen in Lothringen sicherten viele Jahre und ganz besonders in der unmittelbaren Nachkriegszeit die Energieversorgung von Paris.

Täglich fuhren schwerste Kohlezüge von den Bergwerken in die Hauptstadt. Um die relativ weite Strecke ohne große Zwischenhalte so schnell wie möglich überbrücken zu können, fuhr eine zweite Lokmannschaft in einem eigens hergerichteten Mannschaftswagen, dem so genannten „Campingwagen“, mit und konnte so die erste Mannschaft unterwegs ablösen. Die Kohlewagen bestanden in Ende der 40er-Jahre aus den unterschiedlichsten Bauarten zweiachsiger offener Güterwagen.

erste Mannschaft unterwegs ablösen. Die Kohlewagen bestanden in Ende der 40er-Jahre aus den unterschiedlichsten Bauarten zweiachsiger offener Güterwagen.

erste Mannschaft unterwegs ablösen. Die Kohlewagen bestanden in Ende der 40er-Jahre aus den unterschiedlichsten Bauarten zweiachsiger offener Güterwagen.



## 22147 Schlepptenderlokomotive mit Mannschaftswagen.

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Serie 150 X der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Frühere deutsche Baureihe 44. 1 Mannschaftswagen preußischer Bauart (Cs) für die 2. Lokmannschaft. Betriebszustand um 1946.

**Einsatz:** Schwere Kohlezüge zwischen Lothringen und Paris.

**Modell:** Epoche III. Fahrgestell und Kessel aus Metall-Druckguss. Mit eingebautem DCC/SX-Decoder und

Geräuschelektronik. 5-poliger Motor im Stehkessel. 5 Achsen angetrieben. 4 Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz nachrüstbar. Rauchsatzkontakt, Dampflok-Fahrgeräusch, verschiedene weitere Betriebsgeräusche sowie Anfahr- und Bremsverzögerung digital schaltbar. Farblich gealterter Betriebszustand. Verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung am Tender. Länge über Puffer 260 mm.

Mannschaftswagen mit angesetzten Laufstegen und Bremsenhaus. Länge über Puffer 135 mm.

€ 399,95 \*

Einmalige Serie.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37887.

Für das ab 1950 neu aufgebaute Wechselstrom-Netz der SNCF wurden zwischen 1954 und 1961 rund 200 Lokomotiven der mechanisch gleichen Baureihen BB 12 000 und BB 13 000 beschafft. Wegen ihres ungewöhnlichen Aussehens bekamen sie in Frankreich schnell den Spitznamen „Bügeleisen“. Im Ausland kennt man sie dagegen

als „französisches Krokodil“ – auch wenn im Vergleich zu ihren „Artgenossen“ in der Schweiz, Österreich und Deutschland die Vorbauten nicht beweglich waren. Der Unterschied zwischen beiden Baureihen war die Art des Antriebs. Während die BB 13 000 mit Wechselstrommotoren bestückt war, wurde die BB 12 000 mit Gleich-

strommotoren ausgerüstet. Aufgrund der besseren Leistungswerte bei gleichem Gewicht setzte sich in der Folgezeit aber die Gleichstromvariante durch. Mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h und einer elektrischen Zugheizung ist das „Bügeleisen“ auch für den Einsatz vor Personenzügen geeignet, ihr

Haupteinsatzgebiet sind aber Güterzüge. Die letzten Exemplare der BB 12 000 wurden 2003 ausgemustert.



### 22361 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Serie BB 12 000 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Baujahr ab 1954. Betriebsnummer BB12061.

**Einsatz:** Güterzüge.

**Modell:** Epoche III, mit 8-poliger digitaler Schnittstelle nach NEM, Fahrgestell und Aufbau aus Metalldruckguss, angesetzte Griffstangen aus Metall, original Lichtwechsel 2 weiß/2 rot, Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden, 5-poliger Hochleistungsmotor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM. Länge über Puffer 175 mm.

€ 279,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Vorbildgerechte Änderungen für Epoche III u. a.:  
 profilierte Radscheiben,  
 Erdungsstangen,  
 verbesserte Pantographen.



© Slg. Märklin

# FRANKREICH.



€ 139,95 \*



## 24516 Set mit 5 Kohlewagen.

**Vorbild:** Großraum-Schüttgut-Wagen, Privatwagen der Firma SGW, eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF).

**Einsatz:** In Ganzzügen zum Kohletransport.

**Modell:** Epoche III. Sattel, Rahmen und Endbühnen aus Metall. Unterschiedliche Beschriftungen und Betriebsnummern. Ladungseinsätze beschichtet mit echter Kohle in maßstäblicher Körnung. Farbliche Darstellung der Wagenverschmutzung. Jeder Wagen einzeln ver-

packt. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer jeweils 133 mm, zusammen gekuppelt 670 mm.

**Einmalige Serie.**

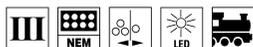
**Wechselstromradsatz 20 x 70 0150.**



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# SCHWEIZ.



### 22335 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Rangierlokomotive Ee 3/3 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS), Achsfolge C. Bauserie ab 1932. Winterthurer Schrägstangenantrieb.

**Einsatz:** Rangierbetrieb.

**Modell:** Epoche III, Fahrgestell und Aufbau vorne und hinten aus Metall-Druckguss. 8-polige digitale Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 3 Achsen und Blindwelle angetrieben. Beleuchtung mit LED in die Endbühnen integriert. Kupplungs-

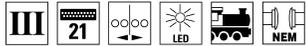
aufnahmen nach NEM. Bremsschläuche und Vorbildkupplungen an der Pufferbohle ansteckbar. Länge über Puffer 112 mm.

€ 159,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 36331.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# BELGIEN.



## 22359 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Personenzuglokomotive Serie der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB). Ehemalige preußische P 8. Typisch belgische Umbauversion. Betriebszustand Epoche III.

**Einsatz:** Personenzüge.

**Modell:** 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Stehkessel. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 72270 nachrüstbar. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahme mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 275 mm.

€ 299,95 \*

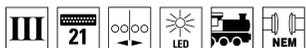


© J. P. Moulin

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 37033.

Einmalige Serie.

# SCHWEDEN.



## 22036 Dampflokomotive.

**Vorbild:** Bauart G der Statens Järnvägar (SJ) – Schwedische Staatsbahnen. Ehemalige preußische G 8.1.

**Modell:** Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. Hochleistungsmotor mit Glockenanker im Stehkessel. 4 Achsen

angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal mit wartungsfreien Leuchtdioden konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Rauchsatz Märklin 72270 nachrüstbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Vorbildgerechte Ausführung mit Schienenräumern, vierlichen Stangenpuffern und

Rauchkammer-Zentralverschluss. Viele angesetzte Details. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahme mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 210 mm.

€ 299,95 \*

Dieses Modell finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37555.

Einmalige Serie.

# EPOCHE IV.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# BR E 19 – DIE SCHNELLE, STARKE, BLAUE.

**TRIX**  
H0

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft favorisierte mehr und mehr auch die elektrische Traktion für den schnellen Personenverkehr. 1937 wurden bei AEG und Siemens/Henschel je 2 Lokomotiven der Baureihe E 19 bestellt. Sie sollten die geplante elektrische Verbindung Berlin – München, über Halle bedienen. Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 180 km/h liegen und auf den Rampen der Frankwaldbahn immerhin noch 60 km/h mit einem voll ausgelasteten Schnellzug. Beide Firmen entwickelten die Loks auf Basis der bewährten E 18. Die

Federtopfantriebe erfuhren eine Verstärkung und die von Henschel/Siemens gebauten E 19 11 und E 19 12 erhielten höhere Dachaufbauten, wo Platz für eine Widerstandsbremse war. Die von AEG hergestellte Lok E 19 01 wurde 1938 präsentiert und nach erfolgreichen Versuchsfahrten kamen sie in den Plandienst. Alle vier Lokomotiven hatten den eleganten roten Anstrich, der Schnellfahrloks kennzeichnete und an den Fronten war demonstrativ das damalige Emblem der Deutschen Reichsbahn angebracht. Die geplanten Versuchsfahrten

mit 225 km/h fanden nicht statt und der Ausbruch des 2. Weltkrieges verhinderte eine weitere Anschaffung der E 19. Nach 1945 verblieben die starken, schnellen Loks im Westen und die Deutsche Bundesbahn stationierte sie in Nürnberg, von wo sie als Schnellzugloks nach Regensburg und im Interzonenendienst nach Probstzella gelangten. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 140 km/h reduziert, die Schürzen wurden entfernt und der Anstrich änderte sich bei manchen Loks auf das damalige Bundesbahn-Grün und bei den

anderen auf das Bundesbahn-Blau. Bis zur Indienstellung der Baureihe 103 war die 119 die stärkste elektrische Schnellzuglokomotive der Deutschen Bundesbahn. Heute noch können zwei dieser interessanten Lokomotiven bewundert werden. Die E 19 01 im Technikmuseum Berlin und die E 19 12 im Verkehrsmuseum Nürnberg.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals Baureihe 119.0 als Großserien-H0-Modell.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftsicher.



### 22606 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe E 19 der Deutschen Bundesbahn (DB). In blauer Farbgebung mit Altbau-Lampen. Betriebsnummer: 119 002-4.

**Einsatz:** Schnell- und Eilzugverkehr.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter

Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung und Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrin-

neneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 194,5 mm.

€ 199,95 \*

# ET 420 – TRIEBWAGEN MIT KULTSTATUS.



*Mit der Einführung des S-Bahn Verkehrs und den im gleichen Jahr stattfindenden Olympischen Spielen, begann 1972 in München das Zeitalter des Triebwagens ET 420. In der Folgezeit dehnte sich der Einsatz der bewährten, dreiteiligen Konstruktion, deren Mittelwagen als Baureihe 421 eingereiht ist, auf weitere S-Bahn Streckennetze aus, wie zum Beispiel Frankfurt und Stuttgart. Die damals modernen und schnellen Fahrzeuge sollten 30 Jahre eine prägende Rolle im Nahverkehr spielen und erleichterten es Millionen Pendlern den Arbeitsplatz rascher zu erreichen. Eine Einheit bietet 448 Fahrgästen Platz, von denen sich allerdings 194 Personen mit*

*Stehplätzen begnügen müssen. Zwischen den drei, in Aluminiumleichtbauweise gefertigten Einheiten besteht keine Möglichkeit zum Übergang und ein ET 420 besitzt zwei voneinander unabhängige elektrische Anlagen, somit zwei Hauptschalter, zwei Transformatoren etc. Jeder Wagen verfügt über 2 Triebdrehgestelle, d.h. alle 12 Achsen eines Zuges sind mittels Tatzlager-Einzelachsmotoren angetrieben. Der 67,40 Meter lange Zug hat eine Stundenleistung von 2.400 kW und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch die Scharfenbergkupplung an den Enden der Züge kann der ET 420 schnell und einfach getrennt und gekuppelt wer-*

*den. Bis zu drei gekuppelte Einheiten sind im S-Bahn Verkehr unterwegs und ermöglichen den flexiblen Einsatz des Triebzuges. Die hohe Anzahl an Türen, 24 pro Einheit, läßt einen schnellen Fahrgastwechsel zu und ermöglicht kurze Aufenthalte in den Stationen. Mit der Zeit wurde der zweite Pantograph abgebaut und man entschloss sich zur Kapazitätserhöhung in einigen S-Bahn Netzen für das Auflassen der 1. Klasse. Der ET 420 wurde in 8 Bauserien beschafft, die sich naturgemäß unterscheiden und verschiedene Lackierungen trugen. Die Münchner Züge erhielten ursprünglich ein blaues Fensterband, die bekannte orange/kieselgraue Lackie-*

*rung setzte sich aber bald überall durch. Heute sind sie alle im nahverkehrsüblichen Anstrich in verkehrsrot unterwegs. Der ET 420 schlug für den Nahverkehr in den Ballungsräumen ein neues, erfolgreiches Kapitel auf, für viele ist er die S-Bahn schlechthin! Und obwohl er noch teilweise im Einsatz ist, wurde bereits ein Fahrzeug dem Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben, um der Nachwelt erhalten zu bleiben.*



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplekte Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte maßstäbliche Ausführung.
- + Vorbildgerechte Inneneinrichtung.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digitalchnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22620 S-Bahn Triebzug.

**Vorbild:** S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Ende der siebziger Jahre. Betriebsnummer 420 211-5, 421 211-4, 420 711-4.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche IV. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter.

Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420 Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar. Verschiedene Zielschilder der S-Bahn Netze Frankfurt, Stuttgart, München und Ruhrgebiet beiliegend. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdo-

sen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 775 mm.

€ 229,95 \*

**Zur Verlängerung der Garnitur empfehlen wir die Dummy Einheit 24620.**



# ET 420 – TRIEBWAGEN MIT KULTSTATUS.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte maßstäbliche Ausführung.
- + Vorbildgerechte Inneneinrichtung.
- + Spitzenbeleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.



### 24620 S-Bahn-Triebzug. Dummy.

**Vorbild:** S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Ende der siebziger Jahre. Betriebsnummer 420 213-1, 421 213-0, 420 713-0.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche IV. Ohne Antrieb. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kupplung mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420 Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar.

Verschiedene Zielschilder der S-Bahn-Netze Frankfurt, Stuttgart, München und Ruhrgebiet beiliegend.

Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen ange-setzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion).

Länge über Kupplung 775 mm.



Geeignet zur Verlängerung der motorisierten Garnitur 22620.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG € 189,95\*



# BAUREIHE 456 – EIERKOPF IN 1:87.

Durch die Normalisierung des elektrischen Betriebes in den Nachkriegsjahren und die rasche elektrische Ausrüstung der Strecken in den Ballungsräumen benötigte die Deutsche Bundesbahn dringend neue elektrische Triebwagen um das Fahrgastaufkommen des „Wirtschaftswunders“ zu bewältigen. Man entschloss sich die Konzeption für die erste Generation der elektrischen

Nachkriegs-Triebwagen von den ebenfalls parallel neu entwickelten Dieseltriebwagen zu adaptieren. Nahezu baugleich übernommen wurde auch die charakteristische Kopfform, welche im Volksmund freundlich, etwas belächelnd, „Eierkopf“ genannt, was vom Bahnpersonal allerdings weniger gern gehört wurde. Ein ET 56 besteht aus drei kurzgekuppelten Einheiten. Die Endwagen (Eta

und Etb) haben an den äußeren Enden je ein Triebdrehgestell mit 2 angetriebenen Achsen, der Mittelwagen (EM) weist nur Laufdrehgestelle auf. Während der elektrische Teil lediglich eine Weiterentwicklung der bereits vor dem Krieg in den Ballungsräumen sehr bewährten Triebwagen darstellt, ist der wagenbauliche Teil eine komplette Neuentwicklung nach den Grundsätzen der

Leichtbauweise. Auch hier standen die Dieseltriebzüge Pate; z. B. wurde die Tür und Platzanordnung vom VT 12 übernommen, der so wie der ET 56 vornehmlich im Nahverkehr zum Einsatz kam. Für die elektrische Ausrüstung der Triebwagen war die Firma Brown Boveri & Cie, Mannheim verantwortlich; mit Ausnahme der Transformatoren und Fahrmotoren, die die Deutsche Bundes-



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes Modell.
- + Erstmals in H0 als Großserienmodell.
- + Epochengerechte Ausführung der Gepäckraumtür mit Rollläden.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22626 Elektrotriebwagen.

**Vorbild:** Elektrotriebzug Baureihe 456 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand Ende der siebziger Jahre.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche IV. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Innenbeleuchtung 66718/66719 nachrüstbar. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 919 mm.



Empfohlener Mindestradius  
420 mm.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG € 249,95\*

bahn aus Alt- und Reservebeständen rekrutierte und einbauen ließ. Auf Grund des Einsatzes im Vorortverkehr, wo eine hohe Anfahrbeschleunigung wichtiger erschien als eine hohe Höchstgeschwindigkeit, wurde die Höchstgeschwindigkeit mit 90 km/h festgesetzt. Die Deutsche Bundesbahn stellte 1952 insgesamt sieben Einheiten der Baureihe ET 56 in Dienst und konzentrierte

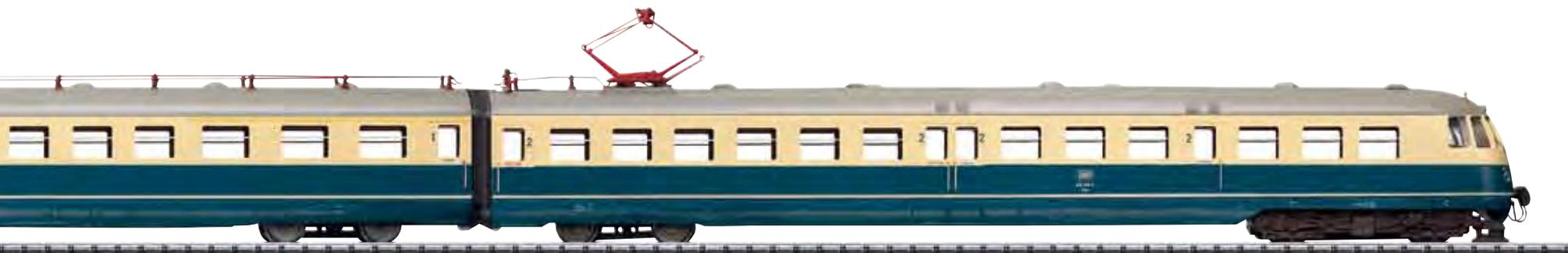
sich auf die Entwicklung des ET 30, ein ebenfalls neuentwickelter Eierkopf.

Die unterschiedlichen Lackierungsvarianten in purpurrot mit und ohne schwarzgraue „Brille“ (die Anfang der siebziger Jahre entfiel), mehr oder weniger Zierlinien, aber auch das 1975 eingeführte, damals sehr kritisierte

und heute schon fast klassisch geltende „oceanblau-beige“, standen der rundlichen Konstruktion sehr gut.

Erst Mitte der achtziger Jahre wurden diese elektrischen Eierköpfe nach und nach verschrottet, 1986 verschwand der letzte ET 56 von den Gleisen der Deutschen Bundesbahn.

Zwei Jahre später als der jüngere, modernere ET 30 – leider blieb kein einziges Fahrzeug der Nachwelt erhalten.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# FAMILIEN-SAGA.

Bereits mit dem neuen Typenplan der Deutschen Bundesbahn von 1955 war das Schicksal der Dampflokomotiven in Westdeutschland besiegelt. Die Elektrifizierung des Netzes hatte langfristige Priorität, im Verkehr mit nicht oder noch nicht elektrischen Strecken waren grundsätzlich Dieselloks vorgesehen. Die großen Dampfloks wie BR 01 oder BR 44 sollte die bereits vorhandene V 200 ersetzen, die mittleren Dampfloks wie die BR 38, BR 55, BR 78 und auch BR 50 sollten eine projektierte V 160 ersetzen. Im Gegensatz zur zweimotorigen V 200, einer leistungsfähigen aber aufwendigen Konstruktion, sollte die V 160 wirtschaftlicher mit einem Motor ausgeführt werden. Schon während der Entwicklungs- und Entscheidungszeit standen neue Motoren mit 1900 PS zur Verfügung, die sich in 10 Prototypen von 1960 als geeignet zeigten. Die Serie im bekannten V 160-Design, das eigentlich von der nie in Serie beschafften V 320 stammt, erschien 1964. Der Ersatz für die Dampflokomotiven war definiert: Die V 160 liefen 120 km/h und hatten Dampfheizung. Damit waren sie zwar dem Güterverkehr und den „alten“ Personenzügen gewachsen,

nicht aber den neuen elektrisch beheizten Reisezügen und den im Elektrobetrieb üblichen Geschwindigkeiten. Die V 160 musste also schneller werden und brauchte eine elektrische Heizung. Dafür wurden gleich mehrere Konzepte entwickelt, allen gemeinsam war die Verlängerung der Loks von 16,00 m auf 16,40 m. Die V 162 bekam einen zusätzlichen Motor mit 500 PS, der einen Heizgenerator antreibt, aber auch mit dem verstärkten Getriebe gekuppelt werden kann. Der Fahrmotor mit 1.900 PS wurde beibehalten. Diese relativ aufwendige Lösung wurde nach 3 Prototypen nur in 12 Serienloks gebaut. Nicht weniger aufwendig, aber spektakulär war die Konstruktion der V 169, einem der Stars auf der Münchner Verkehrsausstellung von 1965. Der Heizgenerator wurde von einem stärkeren Fahrmotor mit 2.150 PS mit angetrieben, die dafür benötigte Leistung sollte eine Gasturbine mit rund 900 PS ausgleichen, Sie diente zusätzlich als „Booster“ im Teil- und Voll-Lastbereich. 5 Jahre nach dem Prototyp wurden weitere 8 verbesserte Loks gebaut. Sie waren bis 1978 die stärksten, schnellsten und teuersten DB-Dieselloks: 3.700 PS und

160 km/h. Die dritte Alternative war die BR 164: Der Heizgenerator wird direkt vom Fahrmotor angetrieben, und dieser ist mit 2.500 PS entsprechend stärker ausgelegt. Ein verstärktes Getriebe und eine hydrodynamische Bremse bieten Zuverlässigkeit und Sicherheit bei 140 km/h. Eine rationelle Konstruktion mit den modernsten 1968 verfügbaren Komponenten. Die V 168 (anfangs V 160.3) schließlich war als „nachrüstbare“ V 160 konzipiert: Sie erhielt zunächst die normalen Motoren mit 1.900 PS sowie die modernen Getriebe und Bremsen. Serienmäßig war eine Dampfheizung eingebaut, der Einbauraum war jedoch ausreichend für einen Heizgenerator mit Antrieb dimensioniert. Ab 1968 kamen für alle DB-Loks die neuen Baureihen-Nummern, das prägnante „V“ der „Verbrennungskraftlokomotiven“ ging verloren. Rechtzeitig zum Anbruch der Epoche IV hat die DB die Entscheidung über die Großserien-Dieselloks der Zukunft getroffen. Während die BR 215 das Beschaffungsprogramm der BR 216 fortsetzte, wurde schließlich die BR 218 als neue Standard-Lokomotive in Auftrag gegeben. Ab 1971 wurde die Hauptserie einer

Lokomotive geliefert, die öfter gebaut wurde als alle anderen Familienmitglieder zusammen. Der technische Fortschritt gegenüber der ersten V 160 ist unverkennbar. Die Leistung von 1.840 kW erreicht die Werte der BR 220/221, die nicht mehr weiter beschafft wurden. Mit der Geschwindigkeit von 140 km/h und der E-Heizung wird die Mehrzweck-Lokomotive zur echten Universallok. Der Verbrauch liegt in der Größenordnung der Ur-V 160: rund 300 l Diesel auf 100 km. Für den Lokführer bieten Schallschutz und Elektronik den Bedienungskomfort einer E-Lok. Über 35 Jahre ist die 218 die wichtigste Diesellok der DB und der DB AG, die sich an allen Einsatzbereichen - vom schweren Güterzug bis zum TEE - bewährt hat. Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit sind auch im internationalen Vergleich vorbildlich. Mehr als 60 % der Loks sind heute noch im Dienst der DB AG. Eine vergleichbare Nachfolger-Baureihe ist längst nicht definiert.



€ 199,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Neuer Antrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse.
- + Besonders ausgewogene Fahreigenschaften im Analog- und Digitalbetrieb.



### 22221 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Ozeanblau-beige Lackierung der späten 70er und 80er Jahre. Einsatz für Personen- und Güterzüge.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen

über Kardan angetrieben. Beleuchtung mit warmweißen wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal wahlweise am Führerstand 1 und 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 189 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39183.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# BR 210 – GASTURBINE AUF DER ALLGÄUBAHN.

**TRIX**  
H0

Für den schweren Reisezugdienst auf der damals nicht elektrifizierten und kurvenreichen Strecke von München nach Lindau hat man bei der DB über eine Leistungssteigerung der Lokomotiven der Baureihe V 160 nachgedacht, um die Relation München - Zürich schneller und effizienter betreiben zu können. Die V 160 war für den mittelschweren Dienst projektiert und so entschloss man sich seitens der Deutschen Bundesbahn 8 Diesellokomotiven der Baureihe 210 mit Gasturbine als Zusatzantrieb zu beschaffen. Die BR 210 war optisch und technisch nahezu identisch mit der BR 218, da die Höchstgeschwindigkeit bei 160 km/h lag, musste allerdings die Bremsanlage verstärkt werden. Bei erhöhtem Leistungs-

bedarf schaltete sich die Gasturbine, die von Klöckner-Humboldt-Deutz gefertigt wurde, mit einer Drehzahl von 19250 U/min zu. Die Turbine wurde ebenfalls mit Diesel betrieben und die Abgase gelangten durch einen Kamin am Dach der Lokomotive nach außen. Dieser Kamin ist auch das optisch auffallende Merkmal gegenüber der sehr nahverwandten BR 218. Durch die Leistungssteigerung, die dank der Gasturbine erzielt wurde, galten die 8 Dieselloks, die alle ab 1970 im BW Kempten stationiert waren, als die stärksten vierachsigen Diesellokomotiven in Deutschland. Schon gewonnene Erfahrungen mit Gasturbinen erlaubten es der Deutschen Bundesbahn die BR 210 rasch im Plandienst einzusetzen und die Loks

erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen im Großen und Ganzen. Sie waren im schweren Schnellzugdienst eingesetzt und zogen auch den TEE Bavaria. 1978 häuften sich allerdings größere Zwischenfälle und eine Untersuchung nach einem Brand einer Gasturbine ergab, dass das häufige Zu- und Abschalten die Lebensdauer der Gasturbine wesentlich beeinträchtigte. Daraufhin entschieden die Bahnverantwortlichen die Gasturbinen ausbauen zu lassen und die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h zu senken. Dadurch wurden die Lokomotiven der Baureihe 218 angeglichen, als BR 218.9 eingereiht und die Züge in Doppeltraktion geführt.

€ 279,95\*



## HIGHLIGHTS

- + Detailgetreuer neuentwickelter Lokaufbau mit vorbildgerechten Änderungen gegenüber der BR 218.
- + Metallausführung.
- + DCC/Sx-Decoder mit Gasturbinen Geräusch.
- + Neuer Antrieb mit Glockenankermotor und Schwungmasse.
- + Besonders ausgewogene Fahreigenschaften im Analog- und Digitalbetrieb.



### 22222 Gasturbinen-Diesellokomotive.

**Vorbild:** Gasturbinenlokomotive Baureihe 210 der Deutschen Bundesbahn (DB). Dieselhydraulische Lokomotive mit zusätzlicher Gasturbine. Einsatz für hochwertigen Personenverkehr.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über

Kardan angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Licht am Lokende 1 und 2, Diesellok-Fahrgeräusch, Gasturbinen-Geräusch, Lokpiff und Bremsgeräusch mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Detaillierte Pufferbohle Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 189 mm.

**Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39189.**

**Das Modell der Baureihe 210 ist die ideale Zuglokomotive für den „TEE-Bavaria“ den Sie unter der Art.-Nr. 23427 finden.**

# TEE BAVARIA.

Die internationale Fernverbindung zwischen München und Zürich, von 1969 bis 1979 als TEE-Zug bedient, wurde auf den Namen Bavaria getauft.

Das neue TEE-Zugpaar 57/56 verkehrte an Stelle des D-Zugs München – Zürich – Genf. Zum Einsatz dieser stark frequentierten Strecke kam der schweizerisch-

niederländische TEE-Triebzug des Typs RAM, der aus anderen Diensten abgezogen wurde. In den Abendstunden des 9. Februar 1971 kam es zu einem der größten Zugunglücke der TEE-Geschichte.

Der viel zu schnell fahrende TEE entgleiste nach einer S-Kurve und eine entgegenkommende Schienenbus-

garnitur kollidierte mit dem verunglückten TEE. 28 Tote und 42 Schwerverletzte war die verheerende Folge des Unfalls.

Die hohe Zahl der Toten und Verletzten wurde auch verursacht, weil die Fensterscheiben des TEE-Triebzuges nicht aus Verbundglas gefertigt waren und die Innen-

einrichtung des Speisewagens nicht fest am Fußboden montiert war. 7 Tage war der Zugverkehr eingestellt, um die Spuren des Unfalles zu beseitigen.

Danach wurde der Betrieb des TEE Bavaria wieder aufgenommen; allerdings verkehrte von nun an statt eines Triebzuges ein lokbespannter Wagenzug. Dieser



## HIGHLIGHTS

- + Neuentwicklung Barwagen.
- + Schnellzugwagen in neuem großzügigen Längenmaßstab.



### 23427 TEE-Wagen-Set „Bavaria“.

**Vorbild:** 3 TEE-Schnellzugwagen des „TEE-Bavaria“ zwischen München und Lindau. 1 TEE-Abteilwagen Avmz 111, 1 TEE-Großraumwagen Apmz 121, 1 TEE-Barwagen ARDmz 106. Betriebszustand um 1970.

**Modell:** Epoche IV. Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Drehgestelle nach Bauart Minden-Deutz mit Klotz- bzw. Scheibenbremsen, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Unbeleuchtete rote Schlusslicht-Einsätze an den Wagenenden. Vorbereitet

zum Einbau einer Innenbeleuchtung. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Gesamtlänge über Puffer 868 mm.

€ 139,95 \*

Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 12 x 70 0150.

Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43859.

Passende Zuglokomotive ist die Gasturbinenlok Baureihe 210, die Sie unter der Artikelnummer 22222 finden.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

bestand aus Rollmaterial der Deutschen Bundesbahn; jeweils ein TEE-Abteilwagen des Typs Avnz 111 und ein Großraumwagen vom Typ Apmz 121.

Als Speisewagensersatz wurde ein Barwagen des Typs ARDmz 106 eingereicht. Auf der Strecke zwischen München – Lindau wurde eine Gasturbinenlok der Baureihe

210 als Zuglok eingesetzt, um die Strecke schnell und effizient zu betreiben.

1977 wurde der Bavaria als TEE eingestellt und die Verbindung München – Zürich wurde vom D-Zug 277/76 bedient, der Plätze in beiden Wagenklassen bereitstellte.

1987 wurde der Bavaria zu einem Euro City, der München und Zürich mit täglich vier EC-Zugpaaren verbindet.

Der klingende Name Bavaria ist allerdings seit 2002 ein Kapitel Eisenbahngeschichte.



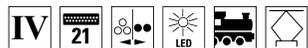
# BAUREIHE 150 – STARK UND SCHÖN.

Das Neubau-E-Lok-Programm der Deutschen Bundesbahn Anfang der 1950er Jahre sah mit der E 50 auch eine schwere Güterzuglokomotive vor, die als Ersatz für die E 94 gedacht war. Die E 50 war in erster Linie für den schweren Güterzugverkehr auf steigungsreichen Strecken konzipiert, weshalb sie Beförderungsleistungen erbringen sollte, die größer waren als alle bislang in Deutschland gebauten E-Loks. Eingebettet in das Gesamtprogramm der Entwicklung der neuen Einheits-E-Lok-Baureihen wurde die Federführung bei der E 50 an das Firmenkonsortium Krupp/AEG übergeben. Die Nenn-

leistung bei 80 km/h beträgt 4.500 kW, die Dauerleistung bei 70 km/h 4.218 kW. Zukunftsweisend wurde die E 50 bereits für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt, was aber im Güterverkehr noch lange Zeit wegen der hierfür nicht geeigneten älteren Güterwagen nicht ausgenutzt werden konnte. Die hohen Leistungsanforderungen konnten nur durch eine gegenüber den anderen Einheits-E-Loks entsprechend großzügige Dimensionierung der wesentlichen Bauteile erreicht werden. Insbesondere der Transformator und die Lüfter beanspruchen bei der E 50 mehr Raum. Damit die

Achslast von 21 t nicht überschritten wurde, mussten dreiaxlige Drehgestelle (Achsfolge Co'Co') eingebaut werden. Die langen Drehgestelle bedingen eine größere Länge des Brückenrahmens, wodurch die E 50 rund 3 Meter länger als die E 10/E 40 ist. Die Inbetriebnahme der ersten Loks erfolgte ab April 1957; die letzte E 50 wurde im Juli 1973 dem Betrieb übergeben. Insgesamt wurden 194 Loks gebaut. Wie bei den anderen Einheits-E-Loks gab es auch bei der E 50, ab 1.1.1968 als Baureihe 150 bezeichnet, zahlreiche bauliche Änderungen und Verbesserungen. Die nach außen hin auffälligsten

betreffen den Entfall der Regenrinne, der stirnseitigen Handstange mit Umlaufrost sowie die Ausrüstung mit Lüftergittern der Bauart „Klatte“. Der technische Fortschritt machte ab dem Jahrtausendwechsel mit der Inbetriebnahme der E-Loks der Baureihen 152 und 185 auch vor der E 50/150 nicht Halt. Im Jahre 2003 wurden die letzten 150 ausgemustert. Lediglich zwei Exemplare sind als Museumslokomotiven der Nachwelt erhalten geblieben.



## 22151 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 150 der Deutschen Bundesbahn (DB). Größte Bauart der Einheits-Elektrolokomotiven aus dem Neubauprogramm der 50er Jahre. Modernisierte Ausführung mit Doppellampen, ohne Regenrinne mit Klatte-Lüftern in ozeanblau-beiger Farbgebung.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. 21-polige Digitalschnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 4 Achsen über Kardan angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit warmweißen bzw. roten wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Führerstände und

Maschinenraum mit Relief-Inneneinrichtung. Kuppelungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 224 mm.

€ 279,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# RANGIERSPASS MIT TELEX-KUPPLUNG.

**TRIX**  
H0



€ 239,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Digital entkuppeln mit der Telexkupplung!



### 22203 Diesel-Rangierlokomotive mit Telexkupplung.

**Vorbild:** Schwere Rangierlokomotive Baureihe 290 der Deutschen Bundesbahn (DB). Epoche IV-Ausführung im alten Purpurrot. Frühere Baureihe V 90. Achsfolge B' B'.  
**Einsatz:** Rangierdienst, Ablaufberg, Kurzstrecken-Güterverkehr.

**Modell:** Epoche IV, Fahrgestell und Hauptteil des Aufbaus aus Metalldruckguss. Telex-Kupplungen und DCC-/Sx-Decoder. Zentral eingebauter Glockenanker-Hochleistungsmotor. 4 Achsen über Kardanwellen angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungs-

freien Leuchtdioden. Spitzensignal und Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Telex-Kupplungen sowie Anfah- und Bremsverzögerung digital mit DCC schaltbar. Angedeutete Führerstandseinrichtung. Angesetzte Metall-Griffstangen. Zusätzliche Trittstufen beiliegend. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 164 mm.

# BR 132 – LUDMILLA IN DEUTSCHLAND.

Im Gegensatz zum Westen, wo man die elektrische Traktion favorisierte, setzte der Osten mehrheitlich auf Diesellokomotiven, um den unwirtschaftlichen Dampfbetrieb abzulösen.

Für die Deutsche Reichsbahn der DDR wurde im Einvernehmen mit dem RGW zwischen 1972 und 1982 in mehreren Serien eine neue Großdiesellokfamilie aus Russland, u. a. die heutige Baureihe 232 der Deutschen Bahn AG, angeschafft. Diese riesige, sechsachsige, fast 21 Meter lange, dieselelektrische Lok hat mit ihren

6 Fahrmotoren eine Dauerleistung, je nach Serie, bis zu 2.940 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h.

In der DDR waren die Lokomotiven sowohl vor Güterzügen als auch vor Schnellzügen im Einsatz, sofern die Loks über Zugheizungen verfügten. Diese waren auf Grund von Lieferschwierigkeiten der sowjetischen Herstellerfirma in Woroschilowgrad nicht in allen Lokomotiven eingebaut. Ihr hohes Gewicht und ihre Achslast von 20 t ließ eine flächendeckende Verwendung allerdings

nicht zu, und je nach Ausbau des Streckenabschnittes musste die DR auf die Baureihen 118 und 119 zurückgreifen. Das DR-Personal verpasste der Russin den Namen „Ludmilla“, der angeblich aus dem BW Leipzig stammt und auch heute noch gerne für diese Lokomotivfamilie verwendet wird.

Die Baureihe 132, die spätere BR 232, wurde in einer Stückzahl von 709 Maschinen gebaut und wurde – auch wegen der bei ihr eingebauten Zugheizung – von der DB AG übernommen und ist vielerorts noch im Einsatz,

während die anderen Serien bereits ausgemustert oder verkauft wurden. Einige Lokomotiven wurden auch grundlegend erneuert und neu motorisiert.

Sie stellen heute die neuen Baureihen 233, 234 und 241 dar und versehen gemeinsam mit den russischen Ludmillas der Serie 232 Dienst auf deutschen Schienen.



## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion.
- + Lokomotive in Metallausführung.
- + Zugkräftiger Vierachs-Antrieb.
- + Digital-Decoder eingebaut.
- + Nachgebildete Führerstands-Innen-einrichtung.
- + Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell.



### 22071 Schwere Diesellokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 132 „Ludmilla“ der Deutschen Reichsbahn (DR).

**Modell:** Metallausführung. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingebauter Digital-Decoder DCC-/Selectrix-Format mit automatischer Analogbetrieb-Erkennung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konven-

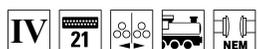
tionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC, Selectrix oder Trix Systems schaltbar. Kurzkupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 239 mm.

€ 149,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36421.**



€ 159,95 \*



**22144 Schlepptender-Schnellzuglokomotive.**

**Vorbild:** BR 03, Bauart 2'C 1' der Deutschen Reichsbahn (DR), Baujahr ab 1936 für die Deutsche Reichsbahn.

**Einsatz:** Schellzüge.

**Modell:** Epoche IV. Lokomotive mit 21-poliger Digital-Schnittstelle für nachrüstbaren Decoder 66839. Hochleistungsantrieb im Kessel der Lokomotive. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Rauchsatz (Märklin 7226)

nachrüstbar. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb. Am Tender NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 277 mm.

**Einmalige Serie.**



# ÖSTERREICH.



€ 179,95 \*



## 22307 Kleinlokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Bauart Köf II, zugelassen bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Geschlossenes Führerhaus.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung

mit LED. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 74 mm.

**Einmalige Serie.**

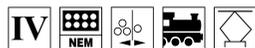
# SCHWEIZ.



€ 199,95 \*

## HIGHLIGHTS

+ Neue Betriebsnummer 11250.



## 22148 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Serie Re 4/4 II der Schweizerischen Bundesbahnen, Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1967.

**Einsatz:** TEE-Züge.

**Modell:** Epoche IV, Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss, mit digitaler Schnittstelle, 5-poliger Motor, 2 Achsen angetrieben, Haftreifen, Kupplungsaufnahme nach NEM.

Länge über Puffer 171 mm.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 289,95 \*



### 22353 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive Serie Re 4/4 I der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). In roter Ausführung mit Übergangstür. Betriebszustand Ende der 1980er-Jahre. Achsfolge Bo'Bo'.

**Modell:** Epoche IV, 21-polige Digital-Schnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselnder Schweizer Lichtwechsel (Dreilicht-Spitzensignal/weißes Schlusslicht). Beleuchtung

mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Länge über Puffer 171 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39421.**



€ 44,95 \*



### 23340 Leichtstahlwagen.

**Vorbild:** Typ A der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). 1. Klasse mit 2 Einstiegen je Seite.

**Modell:** Epoche IV. Wagen in tannengrüner Farbgebung und mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der

Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 260 mm.

**Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 43361.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

# SCHWEIZ.

Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 43371.

Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.



## 23341 Leichtstahlwagen.

**Vorbild:** Typ B der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). 2. Klasse mit 2 Einstiegen je Seite.  
**Modell:** Epoche IV. Wagen in tannengrüner Farbgebung und mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der

Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 260 mm.

€ 44,95 \*

Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 43381.

Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.



## 23342 Leichtstahlwagen.

**Vorbild:** Typ B der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), 2. Klasse mit einem Mitteleinstieg je Seite.  
**Modell:** Epoche IV. Wagen in tannengrüner Farbgebung sowie mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der

Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 260 mm.

€ 44,95 \*

Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 43391.

Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.



## 23343 Leichtstahlspesewagen.

**Vorbild:** Typ WR der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).  
**Modell:** Epoche IV. Wagen in purpurner Farbgebung und mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der

Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 260 mm.

€ 54,95 \*

Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 43401.

Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.



### 23344 Leichtstahlgepäckwagen.

**Vorbild:** Typ D der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

**Modell:** Epoche IV. Wagen in tannengrüner Farbgebung und mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der

Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 211 mm.

€ 44,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Maßstäbliche Ausführung.
- + Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + Vorbildgerechter schweizerischer Lichtwechsel.



### 23345 Leichtstahl-Steuerwagen.

**Vorbild:** Typ ABt der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

**Modell:** Epoche IV. Wagen in tannengrüner Farbgebung und mit Faltenbalg-Ausrüstung entsprechend der Ursprungs-Ausführung. Betriebszustand der Epoche IV entsprechend. Dreilicht-Spitzenlicht und ein rotes Schlusslicht mit der Fahrtrichtung wechselnd. Umschaltung des Spitzenlichtes mit Schlepsschalter. Schiebeshalter am Wagenboden für Digital- oder Analogbetrieb. Spitzenbeleuchtung mit wartungsfreien, warm-

weißen Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 266 mm.

**Mit geänderter Betriebsnummer finden Sie dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Art.-Nr. 43410.**

Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.

€ 79,95 \*

# BELGIEN.



© J. P. Moulin

## HIGHLIGHTS

- + Vorbildgerechte Änderungen am Gehäuse.
- + Neue Dachgestaltung mit einem Einholmstromabnehmer.
- + Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.



### 22357 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Serie 25.5 der Belgischen Staatsbahnen (NMBS/SNCB). Ausführung mit fünf Stirnlampen und nur einem Dachstromabnehmer.

**Einsatz:** Reise- und Güterzüge.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Umbauversion mit vorbildgerechter Ausführung der Seitenlüfter, entsprechende Dachgestaltung und Traktionsanzeige. Mit eingebauter 21-poliger Digital-Schnittstelle nach NEM und geregelter Hochleistungsantrieb: 2 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen.

Dreilicht-Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Rotes Schlusslicht separat abschaltbar. Im konventionellen Betrieb ist der Lichtwechsel funktionsfähig. Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden. Führerstände mit Inneneinrichtungen. Metallgriffstangen und weitere Details angesetzt. Kupplungen gegen Frontschürzen austauschbar. Länge über Puffer 210 mm.

€ 249,95 \*

**Einmalige Serie.**

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37238.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# SCHWEDEN.

T44 – Die Kraft des Nordens.

In den 1960er-Jahren waren die älteren Baureihen schwedischer Diesellokomotiven den Anforderungen zunehmend nicht mehr gewachsen. Die Wagen wurden länger und schwerer und damit steigerte sich der Bedarf an einer modernen Diesel-Rangierlokomotive.

Die Schwedischen Staatsbahnen orderten bei der Firma NOHAB (Trollhättan) eine Rangierlok mit der Achsfolge Bo'Bo'. Die vierachsige 76 t schwere Lok hat eine Länge von 15,4 m, eine Leistung von 1.235 kW und erreicht eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Seit Ihrer Indienststellung 1968 leistet die Baureihe T44 zuverlässig Dienst im Rangierbetrieb, ist aber auch für leichte Güterzüge auf der Strecke anzutreffen. Ihr Aufgabengebiet kann ungefähr mit der Baureihe 290 der Deutschen Bundesbahn verglichen werden.

Die Baureihe T44 hat während ihrer Einsatzzeit die eine oder andere Lackierungsvariante hinter sich, aktuell ist sie in der attraktiven blauen Farbgebung der SJ in Schweden unterwegs, die klassischste ist aber sicherlich die orange-blaue Ausführung der Epoche IV.



© Dr. Andreas M. Rätzsch

## HIGHLIGHTS

- + Kompletteneuentwicklung.
- + Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- + Antrieb auf alle Achsen.
- + Korrekte Beleuchtung nach schwedischem Vorbild.



### 22352 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere Diesellokomotive Reihe T44 der Schwedischen Staatsbahnen (SJ).

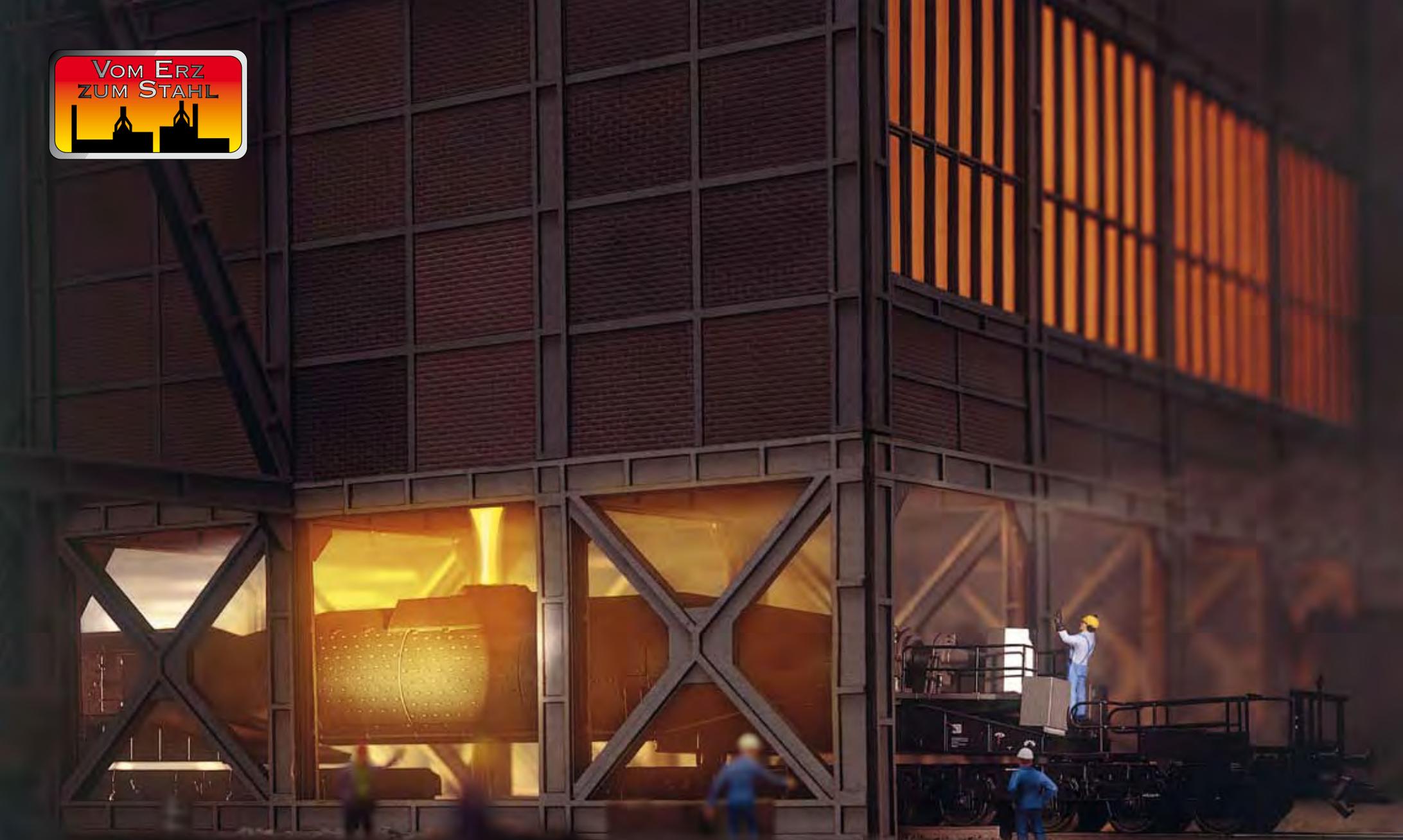
**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. Hochleistungsmotor Softdrive Sinus in kompakter Bauform zentral eingebaut.

4 Achsen über Kamlan angetrieben. Beleuchtung mit

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rotes Schlusslicht separat abschaltbar. Anfahr- und Bremsverzögerung digital schaltbar. Angedeutete Führerstandseinrichtung. Angesetzte Metallgriffstangen. Länge über Puffer 177 mm.

€ 229,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 37940.**



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# VOM ERZ ZUM STAHL.

**TRIX**  
H0



€ 129,95 \*



## 22076 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 185 der „Veolia Transport“. Zweisystemlokomotive.

**Modell:** Metallausführung. Lokomotive mit Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Analogbetrieb mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetz-

bar. Spezialmotor. 4 Achsen über Kardan angetrieben. 2 Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal mit wartungsfreien Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC, Selectrix oder Trix Systems digital schaltbar. 2 mechanisch funk-

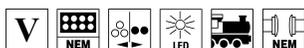
tionsfähige Dachstromabnehmer. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 217 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36838.



€ 249,95 \*



## 22769 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Typ MaK G 1206 als Privatbahnlokomotive der Dortmunder Eisenbahn.

**Einsatz:** Werksverkehr in und zwischen Stahlwerken.

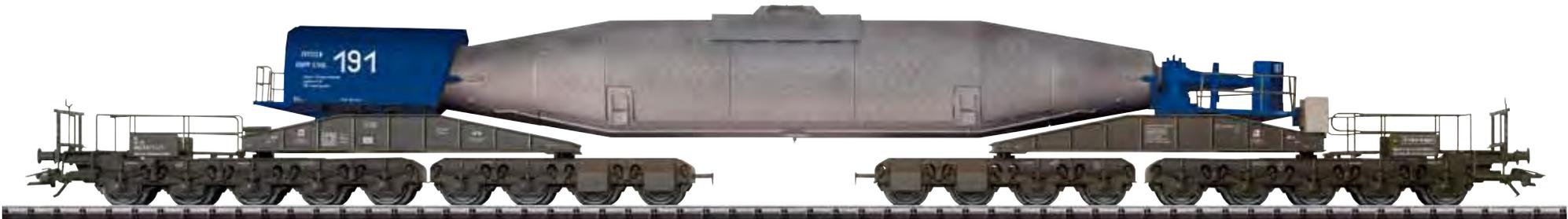
**Modell:** Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss mit Kunststoff-Ansatzteilen. Glockenanker-Spezialmotor mit Schwungmasse. 8-polige digitale Schnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal (rot), Schlusslichter fahrtrichtungs-

abhängig wechselnd. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Kupplungsaufnahme nach NEM.

Länge über Puffer 165 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



Das Hauptprodukt des Hochofens ist das flüssige Roheisen. Es wird in Torpedopfannenwagen zur Weiterverarbeitung im Stahlwerk transportiert. Das Vorbild unseres Modells ist ein 18-achsiger Spezialwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 360 Tonnen.

Das Innere des Behälters ist feuerfest ausgemauert, um das 1.350° C heiße Ladegut einerseits nicht abkühlen zu

lassen und andererseits ein Durchschmelzen des Behälters zu verhindern. Oft fahren zwei bis drei dieser Wagen im Zugverband.

Dazwischen hängen mitunter zweiachsige leere Güterwagen, um die zulässige Belastung von Eisenbahnbrücken nicht zu überschreiten.



#### 24405 Torpedopfannenwagen.

**Vorbild:** Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG). Baujahr ab 1967.

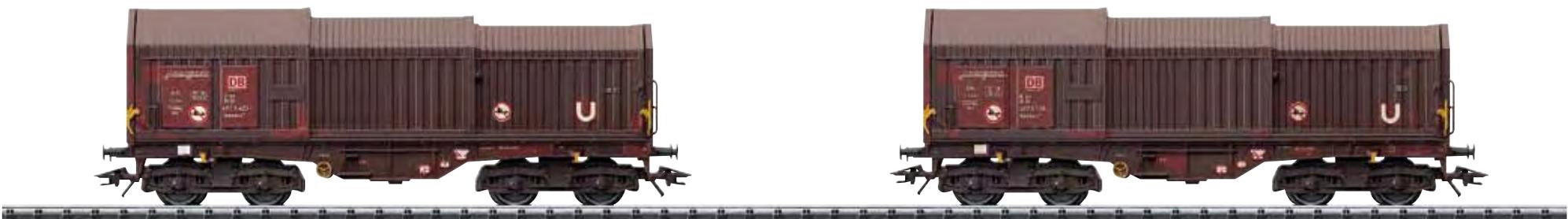
**Einsatz:** Transport von flüssigem Roheisen.

**Modell:** Epoche V. Torpedo und Drehgestellbrücken aus Metall. Filigrane Nachbildung der Geländer. Behälter drehbar gelagert. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 390 mm.

Die Fahrzeuge haben vorbildentsprechend ein hohes Gewicht mit hochliegendem Schwerpunkt. Auf steigungsreichen Strecken sollten daher nicht mehr als 3 Wagen im Verband gefahren werden.

€ 79,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.



#### 24406 Set mit 2 Teleskophaubenwagen.

**Vorbild:** 2 Teleskophaubenwagen der Bauart Shimmns-u der Deutschen Bahn AG (DB AG).

**Modell:** Epoche V. Realistische Alterung mit Ausbesserungsflecken. Feste Stirnwände und 3 verschiebbare Teleskophauben. Innen 5 Lademulden mit beweglichen

Haltearmen. Je 3 Blechrollen als Ladegut. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 277 mm.

€ 69,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

Wechselstromradsatz 8 x 70 0150.



**24407 Kohlekübelwagen-Set.**

**Vorbild:** 2 Kübelwagen der Deutschen Bundesbahn (DB), beladen mit je 3 Kübelbehältern.

**Einsatz:** Regelmäßige Anlieferung für Kraftwerke und Industrie.

**Modell:** Epoche IV. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Behälter abnehmbar und beweglich. Ladungseinsätze beschichtet mit echter Kohle. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Sets 184 mm.

**Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

€ 61,95\*





**24408 Set mit 3 Bierwagen.**

**Vorbild:** Epoche IV. 3 Privatwagen der Brauerei „Dortmunder Union“, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB).

**Modell:** Fahrgestell mit profiliertem Sprengwerk. Angesetzte Metall-Puffer. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Gesamtlänge über Puffer 485 mm.



Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“. Wechselstromradsatz 6 x 70 0150.



Wechselstromradsatz 12 x 70 0150.

**HIGHLIGHTS**

- + Wagentyp erstmals im Trix Sortiment.
- + Unterschiedliche Betriebsnummern.



**24411 Set mit 3 Schwerlastwagen.**

**Vorbild:** Schwerlastwagen Rlmmps 651 der Deutschen Bundesbahn (DB), eingesetzt für den Transport von Stahlbrammen.

**Modell:** Epoche IV. Rahmen der Wagen aus Metall. Einsteckbare Rungen. Stahlbrammen als Beladung. Kinematik für Kurzkupplung mit NEM Kupplungsaufnahme. Gesamtlänge über Puffer 372 mm.

€ 79,95 \*





€ 74,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Coils aus echtem Metall.



### 24410 Schwerlastwagen mit Coils.

**Vorbild:** Schwerlastwagen Bauart Sahmms 709 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss, Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Beladen mit Nachbildungen von Stahlcoils aus echtem Metall. Länge über Puffer 187 mm.

€ 29,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

Wechselstromradsatz 6 x 70 0150





€ 59,95 \*

**24412 Set mit 2 Schlackenwagen.**

**Vorbild:** 2 Spezialwagen zum Transport von Schlacke. Industriefahrzeuge.

**Modell:** Epoche III - V, Rahmen aus Metalldruckguss. Pfanne seitlich kippbar. Realistische matte Farbgebung.

Unterschiedliche Betriebsnummern. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 217 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

302414 Tauschdrehgestelle Express.  
306923 Tauschdrehgestelle Wechselstrom.



€ 89,95 \*

**24413 Set mit 3 Roheisenwagen.**

**Vorbild:** 3 Spezialwagen zum Transport von flüssigem Roheisen. Industriefahrzeuge.

**Modell:** Epoche III - V, Rahmen aus Metalldruckguss. Pfanne seitlich kippbar und abnehmbar. Realistische

matte Farbgebung. Unterschiedliche Betriebsnummern. Kupplungsaufnahme nach NEM. Gesamtlänge über Puffer 308 mm.

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

302414 Tauschdrehgestelle Express.  
306923 Tauschdrehgestelle Wechselstrom.



€ 34,95 \*

**24414 Flachwagen.**

**Vorbild:** Bauart Res 676 der Deutschen Bahn AG (DB Cargo). Europäische Standardbauart mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Stahl-Bordwänden.

**Modell:** Epoche V. Drehgestelle Typ Y25. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Spezifische Ausführung des

Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. Rungen drehbar. Stahlbleche als Beladung. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 229 mm.

**Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**





### 66165 Bausatz Hochofen mit Gießhalle.

**Vorbild:** Hochofen eines Stahlwerks mit Gießhalle, Venturiwäscher, Staubsack, Gicht- und Abgasleitungen, Treppenturm, Aufzugsturm, Schrägaufzug, Windenhaus, Gichtbühne, Bühnenkran und Tagesbunker, nach dem Vorbild eines Stahlwerks in Dortmund.

**Modell:** Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile der Stahlkonstruktion sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Das Ofenkonstrukt, Gasleitungen, Grundplatte und Tagesbunker aus Acrysin. Treppen aus ABS Kunststoff. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden. Durchfahrtsgleise unter der Gießhalle je 4 auf Kaltwind- und 4 auf Heißwindseite, zusätzliche Gleisdurchfahrten unter Tagesbunker und Staubsack. Gleisabstände abgestimmt auf das Märklin und Trix C-Gleis System. Das Modell kann mit dem Beleuchtungssatz 66169 beleuchtet werden.

Maße des fertigen Modells:

Breite 840 mm,  
Länge 535 mm,  
Höhe 820 mm (Oberkante der Ofenkronen).

€ 399,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

Der Bausatz Hochofen kann mit dem Beleuchtungssatz 66169 ausgestattet werden.



### 66166 Bausatz Cowpertürme.

**Vorbild:** Drei Cowpertürme (Winderhitzer) mit Kranaufbauten nach dem Vorbild eines Stahlwerks in Dortmund.

**Modell:** Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile der Stahlkonstruktion, der Bühne und der Geländer und der Kranaufbauten sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Cowperröhren, Gasleitungen und Grundplatte in Acrysin. Cowperröhren segmentiert für einfachen

Aufbau. Treppen aus ABS Kunststoff. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden.

Maße des fertigen Modells:  
Breite 445 mm,  
Länge 248 mm,  
Höhe 542 mm (Oberkante der Gichtkrone).

€ 299,95 \*

Einmalige Serie zum Thema „Vom Erz zum Stahl“.

Die Cowpertürme sind im Vorbild ein unverzichtbarer Bestandteil einer Hochofenanlage. Sie gehören deshalb auch auf einer vorbildorientierten Modellbahnanlage direkt neben den Hochofen.







III IV V

**66168 Bausatz Schornstein.**

**Vorbild:** Industrie-Schornstein nach dem Vorbild eines Stahlwerks in Dortmund. Auch als Industrie-Schornstein unabhängig vom Stahlwerk verwendbar.

**Modell:** Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Schornstein und Sockel in Acrysin. Schornsteinkörper mehrteilig zur einfacheren Montage. Plastische Darstellung der Ziegelstruktur und der Stahlbänder. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden.

Maße des fertigen Modells:  
Durchmesser am Sockel 50 mm.  
Höhe 685 mm.  
Grundplatte 100 x 100 mm.

€ 59,95 \*

Einmalige Serie zum Thema  
„Vom Erz zum Stahl“.



III IV V

**66167 Bausatz Gasometer.**

**Vorbild:** Gichtgas-Gasometer nach dem Vorbild eines Stahlwerks in Dortmund. Auch als Stadtgas-Gasometer unabhängig vom Stahlwerk verwendbar.

**Modell:** Professionelles Industrie-Architekturmodell mit allen montagefertigen Gebäudeteilen als Bausatz. Die Teile des Steiggerüsts, der Bühnen und der Geländer sind aus speziellem Architektur-Hartkarton mit Laser präzise geschnitten. Gasometerkessel, Domdeckel, Gasleitungen und Grundplatte in Acrysin. Treppen aus ABS Kunststoff. Alle Teile bereits in realistischer Grundfarbgebung, sie können zusätzlich problemlos gealtert und weiter bemalt werden.

Maße des fertigen Modells:  
Durchmesser Kessel 300 mm.  
Höhe 330 mm.  
Höhe des Gestells 370 mm.  
Grundplatte 350 x 350 mm.

€ 249,95 \*

Einmalige Serie zum Thema  
„Vom Erz zum Stahl“.



**66169 Beleuchtungssatz.**

Geeignet zur vorbildgerechten Beleuchtung des Hochofen-Modells 66165. Bestehend aus 50 Kabelbirnchen 16 V mit je 50 cm schwarzen Litzen, Verteilerplatinen zum Anlöten und 2 m schwarze Litze zum Anschluß an einen handelsüblichen Modellbahntransformator.

Der Einbau kann nur gleichzeitig mit der Bausatzmontage des Hochofens erfolgen.

(Ohne Abbildung)

€ 99,95 \*

Einmalige Serie zum Thema  
„Vom Erz zum Stahl“.

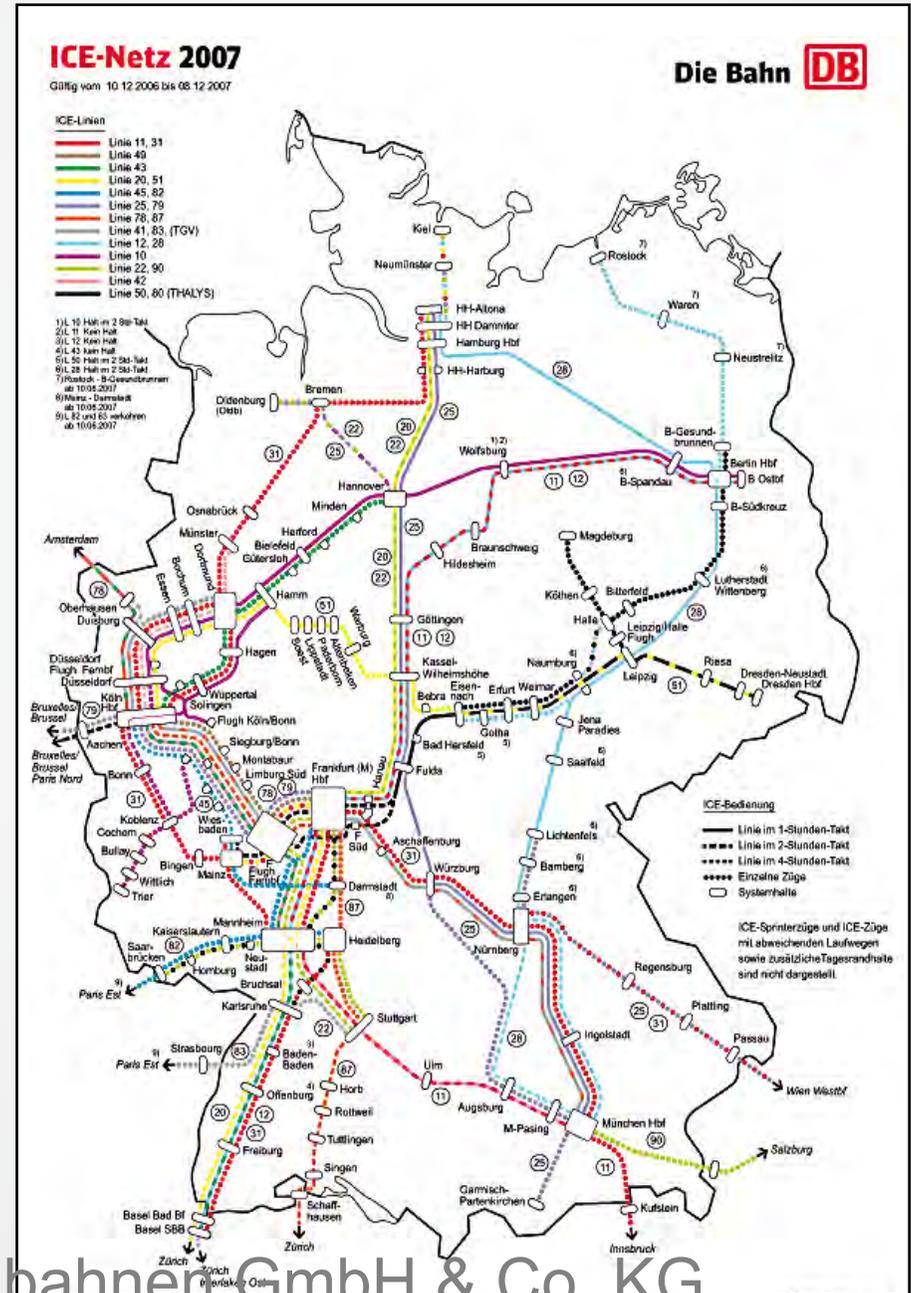
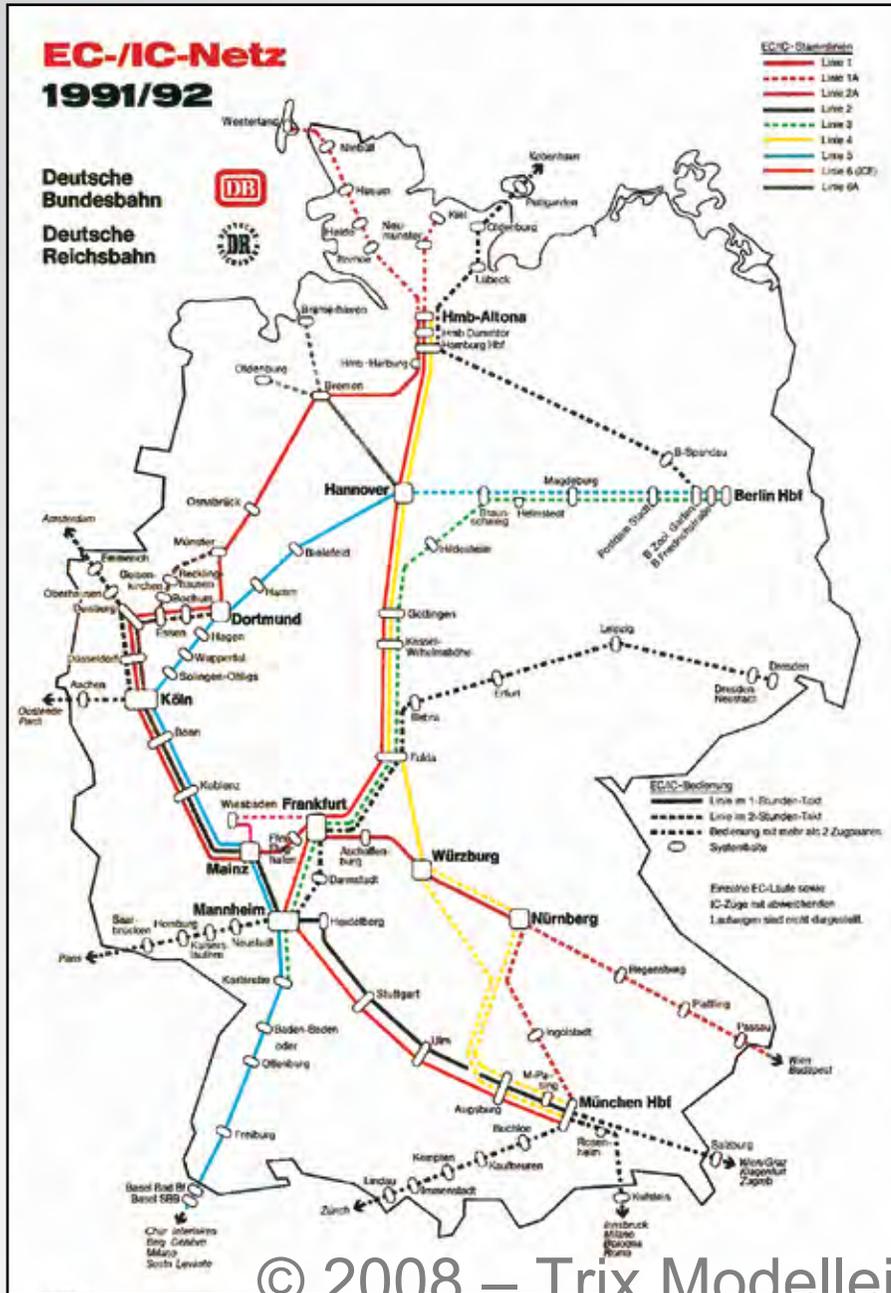


# EPOCHE V.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# DAS ICE-STRECKENNETZ 1991 UND 2007.



# ICE 1 – FORTSCHRITT UND FASZINATION IN 1:87.



Bereits Mitte der 70er-Jahre gab es erste Überlegungen bei der DB entsprechend den französischen TGV oder den japanischen Shinkansen Hochgeschwindigkeitszüge einzuführen. Ein erster Versuchszug, der „Intercity Experimental“, erschien 1985, pünktlich zum Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“, auf den Schienen. Dieser Zug diente als Technologieträger und fuhr am 01.05.1988 den Weltrekord von 406,9 km/h.

1989 stellt die Deutsche Bundesbahn die ersten Serienzüge des ICE Baureihe 401 in Dienst. Es folgten Test- und

Abnahmefahrten bis schließlich 1991 der ICE Planeinsatz über die Neubaustrecken Hannover - Würzburg und Stuttgart - Mannheim aufgenommen wurde.

Für die Linie 6 Hamburg - Kassel-Wilhelmshöhe - Frankfurt(M) - Stuttgart - München wurden anfangs ICE 1 Garnituren mit 12 Mittelwagen zusammengestellt.

Noch während des selben Fahrplanjahres kam wegen hoher Auslastung ein weiterer 2. Klasse Wagen hinzu, so dass die Züge mit 13 Mittelwagen verkehrten.

Am 31. Mai 1992 wurde die IC-Linie 4 Hamburg - Kassel-Wilhelmshöhe - Würzburg - München auf ICE umgestellt. Diese Garnituren fuhren mit 11 Mittelwagen.

1993 folgte als dritte ICE Linie die Relation Hamburg - Kassel-Wilhelmshöhe - Frankfurt(M) - Karlsruhe (- Basel), die Triebköpfe dieser Züge wurden zusätzlich mit Schweizer Pantographen und SBB Zugsicherung ausgestattet. Das ICE Netz wurde seitdem zügig ausgebaut, es kamen Verbindungen nach Zürich, Wien und Berlin hinzu. Die Farbgebung erfolgte zunächst in

lichtgrau mit orientrotten/pastellvioletten Farbstreifen. Etwa zur Jahrtausendwende wurde der Farbstreifen in verkehrsrot geändert. Im Augenblick erhalten die ICE 1 Züge ein komplettes Redesign der Inneneinrichtung, die der Ausstattung der ICE 3 angeglichen wird.

Bilden Sie einen vorbildgerechten ICE nach:



ICE 1 der Linie 4 Hamburg–Hannover–Kassel–Wilhelmshöhe–Fulda–Würzburg–München.



ICE 1 der Linie 6 Hamburg–Hannover–Kassel–Wilhelmshöhe–Fulda–Frankfurt (M)–Mannheim–Stuttgart–München.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 22628 ICE 1 Triebwagenzug.

**Vorbild:** ICE 1 Triebzug Baureihe 401 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1991. Triebkopf 401 052-6, 2.Klasse Wagen 803 336-8, 1. Klasse Wagen 801 051-4 und Triebkopf 401 552-5.

**Einsatz:** Fernverkehr.

**Modell:** Epoche V. 21-polige Digital-Schnittstelle. Triebkopf 1:5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen. Fahrgestell aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel.

**Mittelwagen:** Detaillierte typspezifische mehrfarbige Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718.

**Triebkopf 2:** ohne Antrieb, Fahrgestell aus Kunststoff zur Gewichtsersparnis, Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Alle Fahrzeuge haben ein hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischern, Antennen, Dachausrüstung. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung zwischen den Fahrzeugen.

Länge der 4-teiligen Grundgarnitur 1080 mm.

€ 349,95 \*

Dieser Zug kann mit den Zwischenwagen 22700 bis 22710 zu einem 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einem 13-teiligen Zug der Linie 4 ergänzt werden.



# ICE 1 – FORTSCHRITT UND FASZINATION IN 1:87.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24700 ICE 1 Mittelwagen BR 802.8.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse mit Videoausstattung. Raucherwagen. Betriebsnummer 802 829-2.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24701 ICE 1 Mittelwagen BR 802.6.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Raucherwagen. Betriebsnummer 802 620-5.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24702 ICE 1 Mittelwagen BR 802.3.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Nichtraucherwagen.  
Betriebsnummer 802 395-4.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24703 ICE 1 Mittelwagen BR 802.3.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Nichtraucherwagen.  
Betriebsnummer 802 337-6.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*

# ICE 1 – FORTSCHRITT UND FASZINATION IN 1:87.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24704 ICE 1 Mittelwagen BR 802.0.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Nichtraucherwagen.  
Betriebsnummer 802 072-9.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24705 ICE 1 Mittelwagen BR 802.0.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Nichtraucherwagen.  
Betriebsnummer 802 071-1.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24706 ICE 1 Mittelwagen BR 803.0.

**Vorbild:** Mittelwagen 2. Klasse. Nichtraucherwagen mit Servicebereich. Betriebsnummer 803 029-8.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24707 ICE 1 Speisewagen BR 804.

**Vorbild:** Speisewagen „Bord Restaurant“ mit charakteristischer Dachstruktur. Betriebsnummer 804 028-9.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*

# ICE 1 – FORTSCHRITT UND FASZINATION IN 1:87.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24708 ICE 1 Mittelwagen BR 801.0.

**Vorbild:** Mittelwagen 1. Klasse. Nichtraucherwagen. Betriebsnummer 801 052-2.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24709 ICE 1 Mittelwagen BR 801.4.

**Vorbild:** Mittelwagen 1. Klasse. Nichtraucherwagen. Betriebsnummer 801 415-1.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Erstmals ICE 1 in maßstäblicher Länge 1:87.
- + Alle Zwischenwagen erhältlich um einen 15-teiligen Zug der Linie 6 oder einen 13-teiligen Zug der Linie 4 darstellen zu können.
- + Hochdetaillierte Ausführung.
- + Jeder Wagen mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung.



### 24710 ICE 1 Mittelwagen BR 801.8.

**Vorbild:** Mittelwagen 1. Klasse. Raucherwagen mit Videoausstattung und Bordtelefon. Betriebsnummer 801 803-8.

**Modell:** Epoche V. Detaillierte typspezifische Innenein-

richtung. Vorbereitet zum Einbau von Innenbeleuchtungssatz 66718. Spezialkupplung mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Kupplung 303,4 mm.

€ 49,95 \*



# BAUREIHE 120 – UNIVERSALLOK MIT DREHSTROMTECHNIK.

Die Baureihe 120.1 ist die erste in Serie gebaute Drehstrom-Lokomotive der Welt. Die Technik der Baureihe 120 sollte richtungweisend sein für die spätere Entwicklung der ICE-Triebköpfe. Abgesehen von den verbesserungswürdigen Transformatoren waren die Testfahrten

überzeugend und die 120 001 wurde durch ihre Rekordfahrt mit 265 km/h im Jahre 1984 die schnellste Drehstromlokomotive der Welt. Die Baureihe 120 war als Universallokomotive entwickelt worden, d.h sowohl für den schnellen, hochwertigen Personenverkehr, als auch für

den Dienst vor schnellen Güterzügen. 1984 entschloss sich die Deutsche Bundesbahn 60 Lokomotiven der Baureihe 120.1 in Serie zu beschaffen. Im Gegensatz zu den vier Prototypen, die auf 160 km/h zugelassen waren, sollte die 120.1 eine Höchstgeschwindigkeit von

200 km/h erreichen, wie bereits 120 005, die sich durch eine etwas andere Frontpartie von den übrigen Vorseerienloks unterschied. Die Loks der BR 120.1 waren bis zur Lieferung der BR 101 auch die einzigen Loks, die Intercity-Wendezüge mit 200 km/h schieben durften.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digitalschnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22603 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe 120.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). In orientroter Farbgebung mit dem Bundesbahn-Logo. Betriebsnummer: 120 125-0.

**Einsatz:** Hochwertiger Reise- und Güterverkehr.

**Modell:** Epoche IV/V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2

im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 220,7 mm.

€ 199,95 \*

Von Haus aus waren alle Lokomotiven für Doppeltraktion ausgelegt. Der Güterzugdienst hat der Lok allerdings zu schaffen gemacht und nach größeren Schäden wird die 120.1 vornehmlich im IC/EC Verkehr eingesetzt. Die Serienlokomotiven wurden seinerzeit bereits im

neuen Farbschema orientiert ausgeliefert, inzwischen tragen fast alle das aktuelle, verkehrsrote Farbleid. So viel versprechend wie die Versuchsfahrten mit der 120.0 auch waren und beeindruckend die Leistung der 120.1 im Alltag auch ist, ging der ursprüngliche

Wunsch mit der Baureihe 120 eine Universallok zu entwickeln nicht in Erfüllung und die DB beschaffte weder eine weitere Serie von der 120.1 noch eine Nachfolgelokomotive. Dennoch stand diese Lokomotive Pate für später entwickelte und in hohen Stückzahlen gebaute

Baureihen und stellt einen unverzichtbaren Schritt zum hochwertigen Bahnverkehr unserer Tage dar.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digitalschnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22604 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe 120.1 der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Fernverkehr. In verkehrsroter Farbgebung; aktueller Betriebszustand. Betriebsnummer: 120 130-0.

**Einsatz:** Hochwertiger Reise- und Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1

oder 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 220,7 mm.

€ 199,95 \*

# ET 420 – TRIEBWAGEN MIT KULTSTATUS.



*Mit der Einführung des S-Bahn Verkehrs und den im gleichen Jahr stattfindenden Olympischen Spielen, begann 1972 in München das Zeitalter des Triebwagens ET 420. In der Folgezeit dehnte sich der Einsatz der bewährten, dreiteiligen Konstruktion, deren Mittelwagen als Baureihe 421 eingereiht ist, auf weitere S-Bahn-Streckennetze aus, wie zum Beispiel Frankfurt und Stuttgart. Die damals modernen und schnellen Fahrzeuge sollten 30 Jahre eine prägende Rolle im Nahverkehr spielen und erleichterten es Millionen Pendlern, den Arbeitsplatz rascher zu erreichen. Eine Einheit bietet 448 Fahrgästen Platz, von denen sich allerdings 194 Personen mit*

*Stehplätzen begnügen müssen. Zwischen den drei, in Aluminiumleichtbauweise gefertigten Einheiten besteht keine Möglichkeit zum Übergang und ein ET 420 besitzt zwei voneinander unabhängige elektrische Anlagen, somit zwei Hauptschalter, zwei Transformatoren etc. Jeder Wagen verfügt über 2 Triebdrehgestelle, d.h. alle 12 Achsen eines Zuges sind mittels Tatzlager-Einzelachsmotoren angetrieben. Der 67,40 Meter lange Zug hat eine Stundenleistung von 2.400 kW und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch die Scharfenbergkupplung an den Enden der Züge kann der ET 420 schnell und einfach getrennt und gekuppelt wer-*

*den. Bis zu drei gekuppelte Einheiten sind im S-Bahn-Verkehr unterwegs und ermöglichen den flexiblen Einsatz des Triebzuges. Die hohe Anzahl an Türen, 24 pro Einheit, läßt einen schnellen Fahrgastwechsel zu und ermöglicht kurze Aufenthalte in den Stationen. Mit der Zeit wurde der zweite Pantograph abgebaut und man entschloss sich zur Kapazitätserhöhung in einigen S-Bahn-Netzen für das Auflassen der 1. Klasse. Der ET 420 wurde in 8 Bauserien beschafft, die sich naturgemäß unterscheiden und verschiedene Lackierungen trugen. Die Münchner Züge erhielten ursprünglich ein blaues Fensterband, die bekannte orange/kieselgraue Lackie-*

*rung setzte sich aber bald überall durch. Heute sind sie alle im nahverkehrsüblichen Anstrich in verkehrsrot unterwegs. Der ET 420 schlug für den Nahverkehr in den Ballungsräumen ein neues, erfolgreiches Kapitel auf, für viele ist er die S-Bahn schlechthin! Und obwohl er noch teilweise im Einsatz ist, wurde bereits ein Fahrzeug dem Verkehrsmuseum Nürnberg übergeben, um der Nachwelt erhalten zu bleiben.*



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

- + Komplekte Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte maßstäbliche Ausführung.
- + Vorbildgerechte Inneneinrichtung.
- + Alle Beleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Schleiferumschaltung.
- + 21-polige Digitalchnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22621 S-Bahn Triebzug.

**Vorbild:** S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bahn AG . Aktueller Betriebszustand in verkehrsroter Nahverkehrslackierung. Betriebsnummer 420 377-4, 421 377-3, 421 877-3.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche V. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb mit Kardan auf 4 Achsen des Mittelwagens. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb.

Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Die Endwagen besitzen Schleiferumschaltung und nehmen jeweils in Fahrtrichtung vorne den Strom auf. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420 Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar. Verschiedene Zielschilder der S-Bahn-Netze Frankfurt, Stuttgart, München und Ruhrgebiet beiliegend. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit

vielen angesetzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 775 mm.

€ 229,95 \*

**Zur Verlängerung der Garnitur empfehlen wir die Dummy Einheit 24621.**



# ET 420 – TRIEBWAGEN MIT KULTSTATUS.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte maßstäbliche Ausführung.
- + Vorbildgerechte Inneneinrichtung.
- + Spitzenbeleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.



### 24621 S-Bahn Triebzug. Dummy.

**Vorbild:** S-Bahn-Triebzug Baureihe 420 der Deutschen Bahn AG. Aktueller Betriebszustand in verkehrsroter Nahverkehrslackierung. Betriebsnummer 420 378-2, 421 378-1, 420 878-1.

**Einsatz:** Vorortverkehr.

**Modell:** Epoche V. Ohne Antrieb. Fahrgestell des Mittelwagens aus Metalldruckguss. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Beleuchtete Zugzielanzeige gemeinsam mit Dreilicht-Spitzensignal digital schaltbar. Kurzkupplungskinematik und elektrische Verbindung zwischen den Wagen. Kuppelbar mit beiliegender Spezialkupplung mit weiteren ET 420 Einheiten zum vorbildgerechten Betrieb. Innenbeleuchtung 66718 nachrüstbar. Verschiedene Zielschilder der S-Bahn-Netze Frankfurt, Stuttgart, München und Ruhrgebiet beiliegend. Hochdetailliertes Kunststoffgehäuse mit vielen ange-setzten Details, wie Griffstangen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen, Pfeifen und Hörner. Mehrfarbige Inneneinrichtung. An den Enden detaillierte Darstellung der Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Länge über Kupplung 775 mm.

€ 189,95 \*

Geeignet zur Verlängerung der motorisierten Garnitur 22621.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# TRAXX VON TRIX.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX-Typenfamilie von Bombardier.

1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglok mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden. Einige weitere Loks des BR 145 Baumusters gibt es bei den Privatbahnen. Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die

als auffälligstes Merkmal einen Zugzielanzeiger an der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezugsteuerung ausgestattet.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks

mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX-Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen läßt. Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrüsteran-

lage. Nun als Baureihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h die Baureihe 146.2. Zur Zeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Die neuen Trix Modelle entsprechen dieser aktuellsten Version der deutschen Bahn AG.

Die Entwicklung der TRAXX-Lokomotiven geht im Vorbild weiter, im kompromißlos umgesetzten Maßstab 1:87 wird man ebenso noch viel von Trix hören...



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22630 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe 146.2 der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich DB Regio. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm. Betriebsnummer 146 245-6.

**Einsatz:** Regionalexpresszüge.

**Modell:** Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb über

Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Beleuchtete Zugzielanzeige, zusammen mit Spitzenlicht schaltbar. Beschriftungssatz mit verschiedenen Zugzielangaben beiliegend. Spitzenlicht wahlweise an Führerstand 1 oder 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Griffstangen und viele weitere Details angesetzt. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach

NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. LÜP 217,2 mm.

€ 169,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Endlich Doppelstockwagen im kompromisslosen Maßstab 1:87 – der höchsten Ansprüchen gerecht wird.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Wagen in Superdetaillierung innen und außen, für interessante Einblicke und Ausblicke.



### 23440 Doppelstock-Steuerwagen.

**Vorbild:** Doppelstock-Steuerwagen 2. Klasse der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich DB Regio. Bauart Dbbpza 766. Betriebsnummer 50 80 86-81 044-9.

**Einsatz:** Regionalexpresszüge.

**Modell:** Epoche V. Hochdetaillierte Ausführung mit typspezifischer mehrfarbiger und -teiliger Inneneinrichtung. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Frontschürze im

Lieferzustand geschlossen und abnehmbar, Kupplung für Führerstandsende beiliegend. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung im Beutel beiliegend, um die Pufferbohlen wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Viele angesetzte Details. Spitzenbeleuchtung beim Steuerwagen mit wartungsfreiem warmweißen bzw. roten Leuchtdioden mit der Fahrtrichtung wechselnd. Beleuchtete Zugzielanzeige an der Stirnseite. Beschriftungssatz mit verschiedenen

Zugzielangaben beiliegend. Beleuchtung der seitlichen Zugzielanzeige über optionale Innenbeleuchtung. Vorbereitet zum Einbau von zwei Innenbeleuchtungen 66718. Länge über Puffer 313,4 mm.

€ 79,95 \*

**Empfohlener Mindestradius 420 mm.**



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Endlich Doppelstockwagen im kompromisslosen Maßstab 1:87 – der höchsten Ansprüchen gerecht wird.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Wagen in Superdetaillierung innen und außen, für interessante Einblicke und Ausblicke.



### 23441 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen 1./2. Klasse der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich DB Regio. Bauart DABpza 785.2. Betriebsnummer 50 80 36-81 034-1.

**Einsatz:** Regionalexpresszüge.

**Modell:** Epoche V. Hochdetaillierte Ausführung mit typspezifischer mehrfarbiger und -teiliger Inneneinrichtung. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne

Einschränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung im Beutel beiliegend, um die Pufferbohlen wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Viele angesetzte Details. Beschriftungssatz mit verschiedenen Zugzielangaben beiliegend. Beleuchtung der seitlichen Zugzielanzeige

über optionale Innenbeleuchtung. Vorbereitet zum Einbau von zwei Innenbeleuchtungen 66718. Länge über Puffer 308 mm.

€ 59,95 \*

**Empfohlener Mindestradius 420 mm.**

# DOPPELSTOCKWAGEN – REGIONALEXPRESS HEUTE.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Endlich Doppelstockwagen im kompromisslosen Maßstab 1:87 – der höchsten Ansprüchen gerecht wird.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Wagen in Superdetaillierung innen und außen, für interessante Einblicke und Ausblicke.



### 23442 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen 2. Klasse der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich DB Regio. Bauart DBpza 780.1. Betriebsnummer 50 80 26-81 089-7.

**Einsatz:** Regionalexpresszüge.

**Modell:** Epoche V. Hochdetaillierte Ausführung mit typspezifischer mehrfarbiger und -teiliger Inneneinrichtung. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Ein-

schränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Bremschläuche in langer und gekürzter Ausführung im Beutel beiliegend, um die Pufferbohlen wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Viele angesetzte Details. Beschriftungssatz mit verschiedenen Zugzielangaben beiliegend. Beleuchtung der seitlichen Zugzielanzeige über

optionale Innenbeleuchtung. Vorbereitet zum Einbau von zwei Innenbeleuchtungen 66718. Länge über Puffer 308 mm.

€ 59,95 \*

**Empfohlener Mindestradius 420 mm.**



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Endlich Doppelstockwagen im kompromisslosen Maßstab 1:87 – der höchsten Ansprüchen gerecht wird.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Wagen in Superdetaillierung innen und außen, für interessante Einblicke und Ausblicke.



### 23443 Doppelstockwagen.

**Vorbild:** Doppelstockwagen 2. Klasse der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich DB Regio. Bauart DBpza 780.1. Betriebsnummer 50 80 26-81 098-8.

**Einsatz:** Regionalexpresszüge.

**Modell:** Epoche V. Hochdetaillierte Ausführung mit typspezifischer mehrfarbiger und -teiliger Inneneinrichtung. Maßstäbliche Nachbildung aller Dimensionen ohne Ein-

schränkungen. Befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 358 mm (bei freiem Lichtraum). Bremschläuche in langer und gekürzter Ausführung im Beutel beiliegend, um die Pufferbohlen wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Viele angesetzte Details. Beschriftungssatz mit verschiedenen Zugzielangaben beiliegend. Beleuchtung der seitlichen Zugzielanzeige über

optionale Innenbeleuchtung. Vorbereitet zum Einbau von zwei Innenbeleuchtungen 66718. Länge über Puffer 308 mm.

€ 59,95 \*

**Empfohlener Mindestradius 420 mm.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# LINT = LEICHTER INNOVATIVER NAHVERKEHRSTRIEBWAGEN.

Baureihe 648.

Das umfangreiche Beschaffungsprogramm der Deutschen Bahn AG bezieht sich auch auf mehrere Baureihen moderner Dieseltriebzüge. Die Baureihe 648 (LINT 41/LINT 41H) der DB AG soll vielerorts die Baureihe 628 ablösen und Nahverkehrsstrecken für Bahnkunden attraktiver gestalten.

Die Abkürzung LINT steht für „Leichter Innovativer Nahverkehrstriebwagen“. Die schnittigen, zweiteiligen Züge gibt es in 2 Ausführungen; mit Tief- und Hocheinstiegen und bieten 16 Sitze in der 1. Klasse, 98 in der 2 Klasse,

15 Klappsitze und 103 Stehplätze. Die Züge verfügen über großzügige Toiletten, Fahrkartenautomaten und bieten behindertengerechte Einstiegsrampen.

Im Niederflurbereich ist der Boden auf 58 cm (78 cm beim LINT 41 H) abgesenkt. Die Baureihe 648 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und mittels Scharfenberg-Kupplung lässt er sich mit anderen Triebzügen leicht kuppeln und als Mehrfachtraktion einsetzen.

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Mit serienmäßig eingebauter Innenbeleuchtung.
- + Beleuchtete Zugzielanzeigen.



### 22211 Nahverkehrs-Dieseltriebwagen.

**Vorbild:** Nahverkehrs-Dieseltriebwagen BR 648.2 (LINT 41) der Deutschen Bahn AG (DB AG). Aktuelle Ausführung mit Tiefeinstiegen.

**Modell:** Epoche V. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse im Jacobs-Drehgestell angeordnet. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 2 Achsen angetrieben, Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Spitzensignal und Innenbeleuchtungen mit wartungsfreien, warmweißen LED. Zugzielanzeige vorbildgerecht mit gelben LED. Spitzensignal, Innenbeleuchtung, Zugzielanzeige und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Detaillierte Ausführung von Fahrwerk und Aufbau, freier Durchblick, Inneneinrichtung, geschlossener Faltenbalg und Kulissenführung am Jakobs-Drehgestell zwischen den Fahrzeughälften. An den Enden Darstellung der Mittelpufferkupplungen. Kuppelstange für Mehrfachtraktion liegt bei. Gesamtlänge 481 mm.

€ 289,95 \*



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# BR 141 – DER KNALLFROSCH DER DEUTSCHEN BAHN.

1950 beschloss die Deutsche Bundesbahn die dringende Modernisierung ihres Fuhrparks mit der Beschaffung von Elektrolokomotiven mit überwiegend standardisierten Bauteilen und erteilte an alle bedeuteten Lokomotivfabriken den Auftrag entsprechende Vorschläge auszuarbeiten. Ziel war jeweils eine Lokomotive für den Güterverkehr, um die E 94 zu entlasten und eine Mehrzwecklokomotive, wie man es von der gut bewährten E 44 kannte. Eine weitere Anforderung an die ausführenden Firmen betraf die Führerstände: der Lokführer sollte das erste Mal

seine Arbeit im Sitzen verrichten, was eine ungemeine Verbesserung für das Lokpersonal bedeutete. Das Resultat dieser Ausschreibung waren fünf Versuchslokomotiven der Baureihe E 10.0. Allerdings stellte sich bald nach ausgiebigen Testfahrten heraus, dass zwei Grundtypen für die erwarteten Aufgaben nicht genügen würden. Somit entschieden die Verantwortlichen der Bundesbahn von Siemens/Krauss Maffei eine Schnellzug- und eine Güterzuglokomotive, die Baureihen E 10 und E 40, von AEG/Krupp eine schwere Güterzuglokomotive,

Baureihe E 50 und von BBC/Henschel eine Nahverkehrslokomotive, die Baureihe E 41, entwickeln zu lassen. Ab 1956 bis 1971 wurden insgesamt 451 Loks der Baureihe E 41 beschafft. Sie sollte für mehrere Jahrzehnte nicht nur den Nahverkehr von den Alpen bis zur Küste prägen. Man kann die gelungene Konstruktion als eine Universallokomotive bezeichnen, da sie in ihrer langen Betriebszeit, so ziemlich alles vorspannte was der Zugverkehr erlaubt. Den harten S-Bahn-Verkehr quittierte sie aber bald, da sie auf Grund einer fehlenden elektrischen

Bremse nicht dafür geeignet war. Ihre Stammaufgabe blieb der Nahverkehr, vornehmlich im Wendezugbetrieb mit Silberlingen. Auf Grund der geforderten geringeren Achslast die sich auf zwei zweiachsige Drehgestelle verteilte, konnte die E 41 problemlos auf den elektrifizierten Nebenbahnen eingesetzt werden. Die Motorisierung mit 4 Fahrmotoren stellt eine Weiterentwicklung des ET 30 dar und für den Antrieb zeichneten sich die Siemens-Schuckert-Werke/SSW verantwortlich die die E 41, wie die anderen übrigen Einheitslokomotiven auch,



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok-Sound.



### 22141 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 141 der Deutschen Bahn AG. Achsfolge Bo´Bo´. Epoche-V-Betriebszustand mit 3 Lampen, Klatte-Lüftern und ohne umlaufende Regenrinne. Betriebsnummer: 141 061-2.

**Modell:** Epoche V. Mit DCC-/Selectrix-Decoder und Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte

Dachlaufleuchte, Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreifach-Spitzen-Signal und 1. Not-Schusslichter.

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. E-Lok-Fahrgeräusch mit „Knallfrosch“-Sound, Pfeife und Bremsenquietschen, Licht an den Lokenden und Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Gutdetaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

€ 259,95\*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39411.**

**Die BR 141 ist die perfekt passende Wendezuglokomotive zu den ebenfalls in 2008 als Neukonstruktionen erscheinenden „Silberlingen“.**

© 2008 Märklin-Motorenbahnen GmbH & Co. KG

mit einem Gummiringfeder-Antrieb ausstattete. Der ölgekühlte Transformator bekam ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite, was zu einer, für die Baureihe E 41, charakteristischen Geräuschentwicklung führte. So kam die Lok bald zu ihrem Kosenamen Sektkorken, oder eben Knallfrosch der Bundesbahn. Nicht wenige Bahnkunden vermuteten bei diesem Knall einen Schaden an der Lok und waren mehr oder weniger irritiert. Die Höchstgeschwindigkeit der 15,62 m langen Lok betrug 120 km/h. Als die Bundesbahn die Höchstgeschwin-

digkeit für Schnellzüge Ende der 1950er-Jahre auf 140 km/h an hob, wurden weitere E 41 ausschließlich in grüner Lackierung ausgeliefert, da das elegante Blau nur schnellen fernverkehrtauglichen Lokomotiven vorbehalten war. Während ihrer gesamten Einsatzzeit trug die Baureihe E 41, ab 1968 „141“, Scherenstromabnehmer. Sonst veränderte sie ihr Äußeres durch Umbauten und war entweder mit drei oder fünf Lampen, mit oder ohne Regenrinne, mit abgerundeten oder eckigen Lüftern in den mit der Zeit wechselnden Farbschemata

in Deutschland von den Alpen bis in den Norden unterwegs. Die Zugsicherungssysteme wurden ebenfalls angepasst und bis zu ihrem Einsatzende galt der Knallfrosch als eine bewährte und verlässliche Konstruktion. Ab Anfang der 1990er-Jahre wurde die Baureihe 141 immer mehr von der Baureihe 143 verdrängt und durch die Umstellung des Nahverkehrs auf Triebwagen schrumpfte ihr Bestand zusehend. Im Februar 2006 verabschiedete man sich offiziell von der Baureihe 141 in Braunschweig dennoch war der letzte Betriebshof

einiger Lokomotiven Frankfurt/Main, wo sie erst Ende 2006 aus dem aktiven Dienst bei der Deutschen Bahn AG ausschieden. Der Nachwelt sind einige der beliebten Lokomotiven erhalten geblieben und zumindest bei Museumsfahrten hört man den Frosch der Bundesbahn noch knallen.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetailliertes epochengerechtes Metallgehäuse.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse.
- + Realistischer E-Lok-Sound.



### 22143 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 141 der Deutschen Bahn AG. Achsfolge Bo'Bo'. Epoche-V-Betriebszustand mit 3 Lampen, Klatte-Lüftern und ohne umlaufende Regenrinne. Betriebsnummer: 141 074-5.

**Modell:** Epoche V. 21-polige Digital-Schnittstelle. Glockenankermotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingesetzte Griffstangen aus Metall. Führerstands-Inneneinrichtung. Angesetzte Dachaufstege. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes

Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar. Gutdetaillierte Pufferbohle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 180 mm.

€ 199,95 \*

**Die BR 141 ist die perfekt passende Wendezuglokomotive zu den ebenfalls in 2008 als Neukonstruktionen erscheinenden „Silberlingen“.**



€ 44,95 \*



### HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion
- + Großzügiger Längenmaßstab: 282 mm LüP.
- + Detaillierte, epochengerechte Ausführung.



#### 23432 Nahverkehrswagen.

**Vorbild:** Nahverkehrswagen 1./2. Klasse (ABn 417.1) der Deutschen Bahn AG. Bauart „Silberling“ mit Runddach in verkehrsroter Nahverkehrslackierung. Betriebsnummer 50 80 31-54 286-5.

**Modell:** Epoche V. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschlussbe-

leuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 282 mm.

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**

Ein typischer DB-Wendezug der Epoche V besteht aus einem Wagen 23432, mehreren Wagen 23433 und einem Steuerwagen 23431. Im Märklin H0 Programm finden Sie die Silberlinge in Epoche V Nahverkehrslackierung mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43801, 43811 und 43830. Die ideale Wendezuglokomotive ist die BR 141 (Artikelnummer 22141 und 22143).

€ 44,95 \*



### HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion
- + Großzügiger Längenmaßstab: 282 mm LüP.
- + Detaillierte, epochengerechte Ausführung.



#### 23433 Nahverkehrswagen.

**Vorbild:** Nahverkehrswagen 2. Klasse (Bnrz 450.3) der Deutschen Bahn AG. Bauart „Silberling“ in verkehrsroter Nahverkehrslackierung mit Steildach. Betriebsnummer 50 80 22-35 978-2.

**Modell:** Epoche V. Großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Drehgestelle mit Scheibenbremsen. Inneneinrichtung. Vorbereitet zum Einbau der Innenbeleuchtung 66719 und der Zugschluss-

beleuchtung Märklin 73409. Befahrbarer Mindestradius 356 mm. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 282 mm.

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**

Ein typischer DB-Wendezug der Epoche V besteht aus einem Wagen 23432, mehreren Wagen 23433 und einem Steuerwagen 23431. Im Märklin H0 Programm finden Sie die Silberlinge in Epoche V Nahverkehrslackierung mit weiteren Betriebsnummern unter den Artikelnummern 43801, 43811 und 43830. Die ideale Wendezuglokomotive ist die BR 141 (Artikelnummer 22141 und 22143).

# TRAXX VON TRIX.

Überall in Europa fahren heute Lokomotiven der TRAXX Typenfamilie vom Bombardier. 1994 erschien die AEG Versuchslokomotive 12X, die fortan als 128 001 bei der DB in Erprobung war. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung der Baureihe 145, die ab 1998 bei der DB als Güterzuglokomotive mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst gestellt wurde. 80 Loks wurden für die DB gebaut, weitere für die Schweizer Mittelthurgaubahn, die schließlich bei der SBB als Re 481 eingesetzt wurden. Einige weitere Loks des BR 145 Bauformers gibt es bei den Privatbahnen. Für den Nahverkehr wurde die BR 146.0 abgeleitet, die als auffälligstes

Merkmal einen Zugzielanzeiger auf der Front aufweist. Die für 160 km/h ausgelegte BR 146.0 ist darüber hinaus mit einer zeitmultiplexen Wendezugsteuerung ausgestattet.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte begann jedoch im Jahr 2000. Bombardier stellte die Mehrsystemvariante vor: Die BR 185 war auch für die Stromsysteme der benachbarten Bahnverwaltungen ausgelegt. Insgesamt sollen 400 Maschinen der Baureihe 185 beschafft werden. Je nach Einsatzland werden die Loks mit den entsprechenden Zugsicherungssystemen und elektrischen Ausrüstungen „als Paket“ ausgestattet. So gibt es Loks

mit zwei oder vier Stromabnehmern und unterschiedlicher Schleifstückbreite als augenscheinlichste äußere Unterschiede. Auch von der Baureihe 185.1 gibt es viele Lokomotiven bei den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch von dieser Version gibt es eine 160 km/h schnelle Ausführung für den Nahverkehr als BR 146.1.

Die nächste Evolutionsstufe bilden die ab 2005 ausgelieferten Lokomotiven der TRAXX Familie auf europäischen Schienen: Sie bekamen einen crashoptimierten Lokkasten, der von vorne die Kontur der Lokomotive kraftvoller und bulliger erscheinen lässt. Andere Änderungen betreffen die elektrische Umrichteranlage. Nun als Bau-

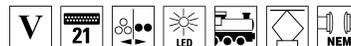
reihe 185.2 bezeichnet stellt Railion im Augenblick 200 dieser Lokomotiven in Dienst. Auch hiervon gibt es eine Nahverkehrsversion für 160 km/h, die Baureihe 146.2. Zur Zeit werden diese Lokomotiven vor modernsten Doppelstockzügen im Raum Stuttgart, Freiburg und Nürnberg eingesetzt.

Die neuen Trix Modelle entsprechen dieser aktuellsten Version der deutschen Bahn AG. Die Entwicklung der TRAXX Lokomotiven geht im Vorbild weiter, im kompromißlos umgesetzten Maßstab 1/87 wird man ebenso noch viel von Trix hören...



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digitalschnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22632 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe 185.2 der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Railion. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Lokomotive aus dem TRAXX Typenprogramm. Betriebsnummer 185 258-1.

**Einsatz:** Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2.

im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend, um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 217,2 mm.

€ 169,95 \*

# BR 232 – LUDMILLA IN DEUTSCHLAND.

**TRIX**  
H0

Im Gegensatz zum Westen, wo man die elektrische Traktion favorisierte, setzte der Osten mehrheitlich auf Diesellokomotiven, um den unwirtschaftlichen Dampfbetrieb abzulösen. Für die Deutsche Reichsbahn der DDR wurde im Einvernehmen mit dem RGW zwischen 1972 und 1982 in mehreren Serien eine neue Großdiesellokfamilie aus Russland, u.a. die heutige Baureihe 232 der Deutschen Bahn AG, angeschafft. Diese riesige, sechsachsige, fast 21 Meter lange, dieselelektrische Lok hat mit ihren 6 Fahrmotoren eine Dauerleistung, je nach Serie, bis zu 2940 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 140 km/h. In der DDR waren die Lokomotiven

sowohl vor Güterzügen als auch vor Schnellzügen im Einsatz, sofern die Loks über Zugheizungen verfügten. Diese waren auf Grund von Liefer Schwierigkeiten der sowjetischen Herstellerfirma in Woroschilowgrad nicht in allen Lokomotiven eingebaut. Ihr hohes Gewicht und ihre Achslast von 20 t ließ eine flächendeckende Verwendung allerdings nicht zu, und je nach Ausbau des Streckenabschnittes musste die DR auf die Baureihen 118 und 119 zurückgreifen. Das DR-Personal verpasste der Russin den Namen „Ludmilla“, der angeblich aus dem BW Leipzig stammt und auch heute noch gerne für diese Lokomotivfamilie verwendet wird.

Die Baureihe 132, die spätere BR 232, wurde in einer Stückzahl von 709 Maschinen gebaut und wurde - auch wegen der bei ihr eingebauten Zugheizung - von der DB AG übernommen und ist vielerorts noch im Einsatz, während die anderen Serien bereits ausgemustert oder verkauft wurden. Einige Lokomotiven wurden auch grundlegend erneuert und neu motorisiert. Sie stellen heute die neuen Baureihen 233, 234 und 241 dar und versehen gemeinsam mit den russischen Ludmillas der Serie 232 Dienst auf deutschen Schienen.



## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion.
- + Lokomotive in Metallausführung.
- + Zugkräftiger Vierachs-Antrieb.
- + Digital-Decoder eingebaut.
- + Nachgebildete Führerstands-Inneneinrichtung.
- + Detailliertes, preiswertes Einsteigermodell.



### 22070 Schwere Diesellokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 232 „Ludmilla“ der Deutschen Bahn AG (DB Cargo).

**Modell:** Metallausführung. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingebauter Digital-Decoder DCC-/Selectrix-Format mit automatischer Analogbetrieb-Erkennung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Anfahrbeschleunigung und Brems-

verzögerung mit DCC, Selectrix oder Trix Systems schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 239 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36420.**

€ 149,95 \*

# KLEINE LOK FÜR GROSSE GÜTER.



## 22139 Kleinlokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive Baureihe Köf II mit geschlossenem Führerhaus der Deutschen Bahn AG (DB AG).

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Miniaturmotor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung

mit LED. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Angesetzte Metall-Griffstangen. Kupplungs-aufnahmen nach NEM.

Länge über Puffer 74 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36826.**



€ 179,95 \*



## 24420 Großraum-Schiebewandwagen.

**Vorbild:** Privatwagen Habbiins 15 der Firma Transwaggon GmbH, Hamburg, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG).

**Modell:** Epoche V. Drehgestelle Y 25. Verstellbare Puffer und Drehgestelle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 267 mm.

€ 39,95 \*

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**



## 24421 Großraum-Schiebewandwagen.

**Vorbild:** Bauart Habbiins 15. Privatwagen der Firma Transwaggon GmbH, Hamburg, dauervermietet an die Firma Sappi. Eingestellt bei der Deutschen Bahn AG (DB AG).

**Modell:** Epoche V. Drehgestelle Typ Y 25. Verstellbare Puffer und Drehgestelle. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 267 mm.

€ 39,95 \*

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**



© 2008 - Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 109,95 \*

### 22074 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Reihe 1016 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Dieselelektrische Bauart „Hercules“.

**Modell:** Metallausführung. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb. Zentral eingebauter Motor, 4 Achsen über Kardan angetrieben,

2 Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC, Selectrix oder Trix Systems schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 217 mm.

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36792.**



€ 59,95 \*

### 24526 Set mit 2 Fahrradwagen.

**Vorbild:** 2 Fahrradwagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Umgebaute Expressgutwagen Gbs.

**Modell:** Epoche V. Chassis mit Sprengwerk. Kupplungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkupplung. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 325 mm.

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

# ÖSTERREICH.



## 24532 Set mit 3 Hochbordwagen.

**Vorbild:** Hochbordwagen Eaos der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Eingesetzt zum Transport von Holz.

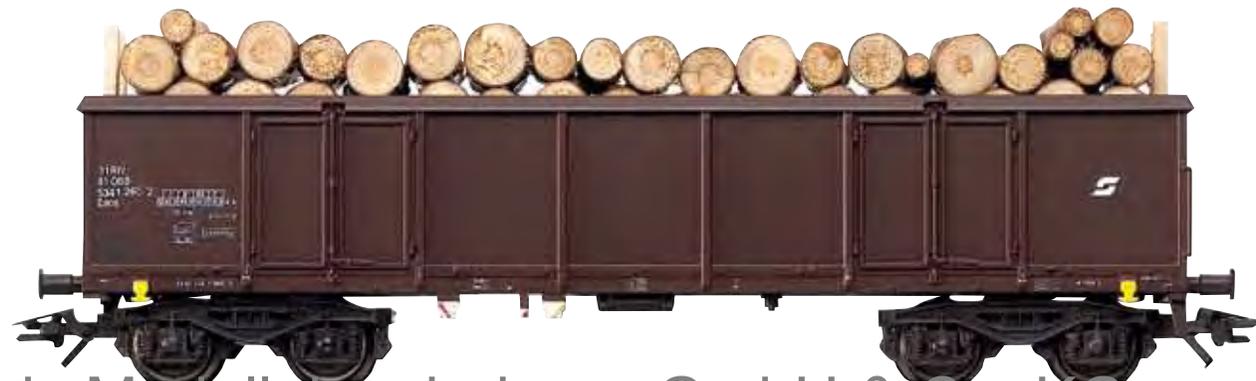
**Modell:** Epoche V. Echtholz als Ladungseinsätze. Kuppungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkuppung. 2 Wagen farblich gealtert, 1 Wagen frisch lackiert. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 485 mm.

€ 74,95 \*



Einmalige Serie.

Wechselstromradsatz 12 x 70 0150.



© 2008 = Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 64,95 \*



**24527 Set mit 2 Schotterwagen.**

**Vorbild:** 2 Schotterwagen der ÖBB. 1 Rundschieberseitenentladewagen Fc und ein Ex-Schwenddachwagen Tds mit abgebautem Schwenddach.

**Modell:** Epoche V. Filigrane Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten. Separat angesetzte Rutschenverlängerung. Wagenaufbauten vorbildgetreu gestaltet. Ladungseinsätze mit echtem Schotter beschichtet.

Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung.  
Gesamtlänge über Puffer 225 mm.

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**



# FRANKREICH.



## 24515 Set mit 3 Hochbordwagen.

**Vorbild:** Hochbordwagen Eaos der Französischen Staatsbahnen (SNCF).

**Modell:** Epoche V. 2 Wagen farblich gealtert, 1 Wagen frisch lackiert. Beladen mit Ladeguteinsatz „Stahlschrott“. Unterschiedliche Betriebsnummern. Kuppelungsaufnahme nach NEM und Kinematik für Kurzkuppelung. Wagen einzeln verpackt. Gesamtlänge über Puffer 485 mm.

**Einmalige Serie.**

€ 74,95 \*

**Wechselstromratsatz 12 x 70 0150.**



## 24517 Taschenwagen mit Sattelanhängern.

**Vorbild:** Einheitstaschenwagen der Französischen Staatsbahnen (SNCF).

**Modell:** Epoche V. Wagenrahmen und -boden aus Metalldruckguss. Viele angesetzte Details. Ladefläche

rungen verstellbar. Wagen beladen mit Sattelanhängern.

Mit Kinematik für Kurzkuppelung.

Länge über Puffer 189 mm.

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromratsatz 4 x 70 0150.**

€ 49,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



### 24519 Taschenwagen mit Tankcontainern.

**Vorbild:** Einheitstaschenwagen der Französischen Staatsbahnen (SNCF).

**Modell:** Epoche V. Wagenrahmen und -boden aus Metalldruckguss. Viele angesetzte Details. Ladehalte-

rungen verstellbar. Wagen beladen mit zwei 20 ft Tankcontainern. Mit Kinematik für Kurzkupplung. Länge über Puffer 189 mm.

€ 47,95 \*

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

## LUXEMBURG.



### 22360 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Typ MaK 1206 als Serie 1500 der Luxemburgischen Staatsbahnen (CFL). Blaue Grundfarbgebung mit weißem Führerhaus.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss mit Kunststoff-Ansatzteilen. Glockenanker-Spezialmotor mit Schwungmasse. 8-polige digitale Schnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Drei

licht-Spitzensignal/rote Schlusslichter fahrtrichtungsabhängig wechselnd. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Kupplungsaufnahme nach NEM. Länge über Puffer 165 mm.

€ 249,95 \*

**Einmalige Serie.**

**Dieses Modell finden Sie in Wechselstrom-Ausführung im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37636.**

# SCHWEIZER TRAXX.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftsicher.



### 22631 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Serie 482 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS), Geschäftsbereich Cargo. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm. Betriebsnummer: 482 046-0.

**Einsatz:** Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2

im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht, oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 217,2 mm.

€ 169,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftsicher.



### 22633 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe 185.5 der Schweizer Firma Crossrail. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm. Betriebsnummer: 185 564-2.

**Einsatz:** Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2

im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachausrüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht, oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 217,2 mm.

€ 169,95 \*



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrtrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftsicher.



### 22636 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe 185.5 der Schweizer Firma Crossrail. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm. Betriebsnummer: 185 578-2.

**Einsatz:** Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachaus-

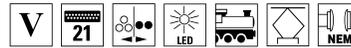
rüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können.

Länge über Puffer 217,2 mm.

€ 169,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Neueste Lokfamilie im Vorbild, brandaktuell auf Ihrer Anlage.
- + 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen angetrieben für optimale Zugkraft
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen LEDs, mit Fahrrichtung wechselnd, digital zum Zug hin abschaltbar für vorbildgerechten Betrieb.
- + 21-polige Digital-Schnittstelle und damit zukunftssicher.



### 22635 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Elektrolokomotive der Baureihe E483 der Leasingfirma Angeltrains. Gebaut ab 2005 von Bombardier als Serienlokomotive aus dem TRAXX-Typenprogramm.

**Einsatz:** Güterverkehr.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell aus Metalldruckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse zentral eingebaut. Antrieb auf Kardan auf 4 Achsen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden, konventionell in Betrieb. Spitzensignal wahlweise an Führerstand 1 oder 2 im Digitalbetrieb abschaltbar. Detaillierte Dachaus-

rüstung. Führerstände mit Inneneinrichtung, vorne mit Lokführerfigur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik. Bremsschläuche in langer und gekürzter Ausführung, Pufferbohlendetails im Beutel beiliegend um den Frontbereich wahlweise für den Vitrineneinsatz vollständig vorbildgerecht oder für den Fahrbetrieb zurüsten zu können. Länge über Puffer 217,2 mm.

€ 169,95 \*



# ITALIEN.

€ 99,95 \*



## 24523 Set mit 3 Schwenkdachwagen.

**Vorbild:** Rundschieber-Seitenentladewagen der Italienischen Staatsbahnen (FS). Ausführung mit Schwenkdach-Laderaumabdeckungen.

**Modell:** Fein detaillierte, rotbraune Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten. Separat angesetzte Rutschenverlängerung. Schwenkdach beweglich. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Gesamtlänge über Puffer 338 mm.

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromradsatz 6 x 70 0150.**



€ 37,95 \*



## 24524 Flachwagen mit Stahlborden.

**Vorbild:** Bauart Res der Italienischen Staatsbahnen (FS). Europäischer Standardwagen mit 19,90 m Länge. Ausführung mit profilierten Bordwänden, Drehungen und runden Puffern.

**Modell:** Epoche V. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Darstellung des Holzbodens mit 8 Rungen und eingesetzten Bordwänden. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Drehgestelle nach Bauart Y 25. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Länge über Puffer 229 mm.

**Einmalige Serie.**

**Wechselstromradsatz 4 x 70 0150.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



### 22149 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schwere Mehrzwecklokomotive Serie 1200. Ausführung in blauer Grundfarbgebung mit gelben Streifen der Firma ACTS, eingestellt bei den Niederländischen Eisenbahnen (NS).

**Einsatz:** Reisezüge und schwere Güterzüge.

**Modell:** Epoche V. Fahrgestell und Aufbau aus Metall-druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems, auch konventionell einsetzbar. 5-poliger Motor. 2 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit

wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Signalhorn-Geräusch sowie Anfahr- und Bremsverzögerung digital schaltbar. Bremsschläuche an der Pufferbohle ansteckbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM.  
Länge über Puffer 208 mm.

€ 329,95 \*

Einmalige Serie.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37122.

# NIEDERLANDE – KLASSIKER MIT KÖPFCHEN.



## Koploper.

Zur Modernisierung des schnellen Personenverkehrs benötigten die Niederländischen Staatsbahnen Mitte der 1970er-Jahre neues Material. In dem dicht besiedelten Land sind flexibel einsetzbare Züge notwendig um den Verkehr in den Ballungszentren zu bewältigen. Somit wurden ab 1977-1994 insgesamt 144 Triebwagen, die Familie der Koploper, in Dienst gestellt, die an Haltepunkten schnell und leicht zu trennen und zu

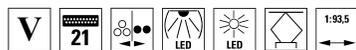
kuppeln sind. Wichtig erschien auch, es den Fahrgästen zu ermöglichen während der Fahrt von einer Einheit in die andere zu wechseln. Somit wurde kurzerhand der Führerstand um eine Etage nach oben verlegt und die Triebwagen wurden mit Übergängen an den Stirnseiten versehen. Diese Einrichtung gibt den Koplopern eine bullige, außergewöhnliche Erscheinung. Gebaut wurden die Koploper von den Firmen Talbot, CEM Oerlikon und

Holec und wurden von den Niederländischen Staatsbahnen als Serie 4000 und 4200 eingereiht, die sich u.a. durch unterschiedliche Motorisierungen unterscheiden. Vor kurzem wurden die Koploper einer Modernisierungswelle unterzogen, in der sie mit Klimaanlage und behindertengerechten Einrichtungen versehen wurden. Die Triebwagen, die bis 160 km/h erreichen können, sind in den klassischen Farbschemata der NS unterwegs,

werden aber auch gerne als Werbeflächen genutzt, wie zum Beispiel aktuell für die Olympischen Spiele 2008 in Peking. Die Koploper sind mit Sicherheit eine erfolgreiche Entwicklung der Schienenfahrzeugtechnologie und mit ihrem ungewöhnlichen Äußeren prägen sie deutlich den Personenverkehr in den Niederlanden.

## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung.



### 22355 Elektro-Triebzug.

**Vorbild:** Vierteiliger Elektro-Triebzug der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Serie ELD4, „Koploper“ als Intercity-Triebzug ICM-4 in aktueller Ausführung. 1 Endwagen mBdk 2. Klasse, 1 Mittelwagen mB 2. Klasse, 1 Mittelwagen A 1. Klasse, 1 Endwagen sBFk 2. Klasse.

**Modell:** Epoche V. 4-teilige Ausführung. Fahrgestell beim motorisierten Endwagen aus Druckguss. 21-polige Digital-Schnittstelle mit Brückenstecker für konventionellen Betrieb. 5-poliger schrägenuteter Motor mit Schwungmasse. Führerstände in den beiden Endwagen mit Inneneinrichtung. 2 Achsen in einem Drehgestell angetrieben. Haftreifen. Spezial-Kurzkupplungen mit Kulissenführung. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Spitzensignal mit vorbildgerechten leicht gelben LED. Innenbeleuchtungen mit warmweißen LED. Inneneinrichtung auf den jeweiligen Wagen-Typ

abgestimmt. Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter und Innenbeleuchtung mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Detaillierte Ausführung von Fahrwerk und Aufbau. An den Endwagen Darstellung der „Scharfenberg“-Kupplung mit Abdeckung. Für Doppeltraktion liegt eine zusätzliche starre Kupplungsverbindung bei. Im Serienzustand Ausführung der Endwagen mit geschlossenen Übergangstüren. Darstellung der an einem Endwagen zur Seite geschobenen Schwenktüren mit Faltenbalg ist mit beigelegtem Einsteckteil möglich. Gesamtlänge des Zuges 1148 mm.

€ 319,95 \*

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 37421.**



# NEUIGKEITEN IN SPUR N.

Minitrix steht seit Jahrzehnten für ein breites Sortiment im Spur N-Maßstab 1:160 – eine Spurweite, in der so gut wie alles möglich ist. Die Loks von Minitrix zeigen ein schönes, ausgewogenes Fahrverhalten, sind zugkräftig und auch optisch wohl gelungen. Der Modelleisenbahner weiß zu schätzen, dass er mit Minitrix auf der gleichen Fläche etwa viermal so viel bauen kann als im Maßstab H0. Überzeugend ist auch das große Angebot an Lokomotiven und Wagen aus allen Epochen.

In diesem Jahr ragen einige Fahrzeuge besonders aus dem breiten Angebot heraus. Allen voran die V 300 der Deutschen Bundesbahn. Sie ist quasi eine große Schwester der legendären V 200, der wohl schönsten deutschen Diesellokomotive schlechthin. Das Modell wird gleich in mehreren Epoche-III-Ausführungen erscheinen. Exklusiv für die Mitglieder des Trix Profi-Clubs in gediegener, blauer Lackierung. Für alle anderen N-Bahner wird die Maschine als V 300 001 im klassischen Design zu haben sein. Und dies gleich in zwei Ausführungen: einmal mit Sound für den Digitalbetrieb (und somit ist auch ein Decoder mit an Bord), ein andermal als analoges Modell mit einer sechspoligen Schnittstelle, die alle Optionen offen lässt. Beide Varianten haben auch etwas gemeinsam: den fünfpoligen Motor mit zwei Schwungmassen und die Beleuchtung mit LED. Dieses Modell darf eigentlich in keiner Sammlung fehlen.

Etwas moderner wird es mit der Baureihe 212. Auch sie erscheint in zwei Ausführungen, mit und ohne Digital-Decoder. Dazu gibt es drei Silberlinge, passend zur ozean/blau-beigen Lok der Epoche IV. Neu ist der Steuerwagen, der den so genannten „Karlsruher Kopf“ erhalten wird. Einem kurzweiligen Wendezugbetrieb steht somit nichts im Wege.

Ganz modern wird es mit dem Leichten Innovativen Nahverkehrs Triebwagen „LINT“ der Baureihe 648. Hier ist für jeden etwas dabei: eine vereinfachte Hobbyversion, eine Profiversion mit allem drum und dran und schließlich eine digitale Variante mit Sound-Decoder.

Für die Güterzugspezialisten der Epoche V wurden bereits 2007 zahlreiche Wagensets präsentiert, die eigentlich fast keine Wünsche mehr offen lassen. In 2008 wird den Cargo-Freunden mit zahlreichen Varianten der neu konstruierten 19,9 m-Wagen für weitere Transportaufgaben das jeweils richtige Fahrzeug präsentiert. Egal ob Holz oder Stahl, diese Wagen freuen sich auf viele verschiedene Ladegüter. Als passendes Zugpferd bietet sich die Baureihe 140 an, deren großes Vorbild bei der Gütersparte der Deutschen Bahn noch viele Jahre unentbehrlich sein dürfte.

Viele N-Bahner haben mit großen Augen die wunderschöne Elektrolokomotive der ÖBB-Reihe 1012 in der Baugröße H0 aus dem Hause Trix bewundert. Nun erhalten auch sie ihre „Miss Austria“. Obwohl nur in drei Exemplaren beim Vorbild gebaut, galt die 1012 mit ihrem außergewöhnlichen Design vielen als die schönste elektrische Lokomotive der jüngeren Fahrzeug-Generation. Dem attraktiven Vorbild wird das Minitrix-Modell sicherlich nicht nachstehen wollen.

Somit verspricht auch der Modelljahrgang 2008 mit einer großen Vielfalt aufzuwarten, auf die wir uns schon jetzt zusammen mit allen N-Bahnern freuen.





# STARTPACKUNGEN.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 179,95 \*

**11485 Start-Set „Verschiebezug“ mit Gleisanlage und Fahrgerät.**

**Vorbild:** Zubringer-Güterzug der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Diesellokomotive Baureihe V60 und 4 klassischen Güterwagen. Epoche III.

**Modell:** Lokomotive mit Digital-Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse. 3 Achsen angetrieben. Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. 4 Automodelle VW als Beladung.

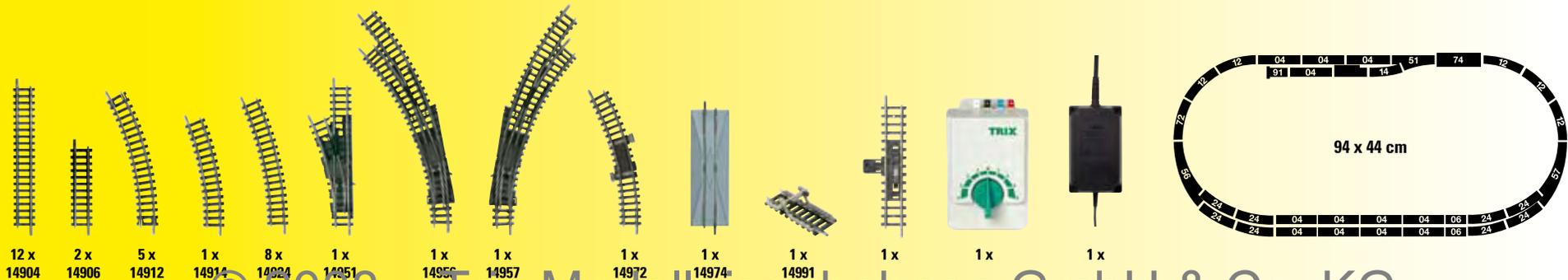
Gesamtlänge des Zuges 355 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkopplungsgleis.

Transformator, Fahrgerät und Anschlussmaterial.

Erweiterbar mit dem großen Gleis-Ergänzungs-Set 14301 und mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.



# GÜTERVERKEHR – HEUTE.



## HIGHLIGHTS

+ Der komplette Einstieg in die TRIX Systems Welt: Anlage, Digital-Lok und Mobile Station.



**1123 Start-Set „Güterverkehr - heute“.**  
**Vorbild:** Güterzug aus einer Elektrolokomotive Baureihe 185 der Mitsui Rail Co. Europe (MRCE), drei Güterwagen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ein Kesselwagen der Nacco GmbH.  
**Modell:** Lokomotive mit eingebautem Decoder für DCC, Selectrix, TRIX Systems und konventionellen Betrieb. Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd und digital schaltbar.

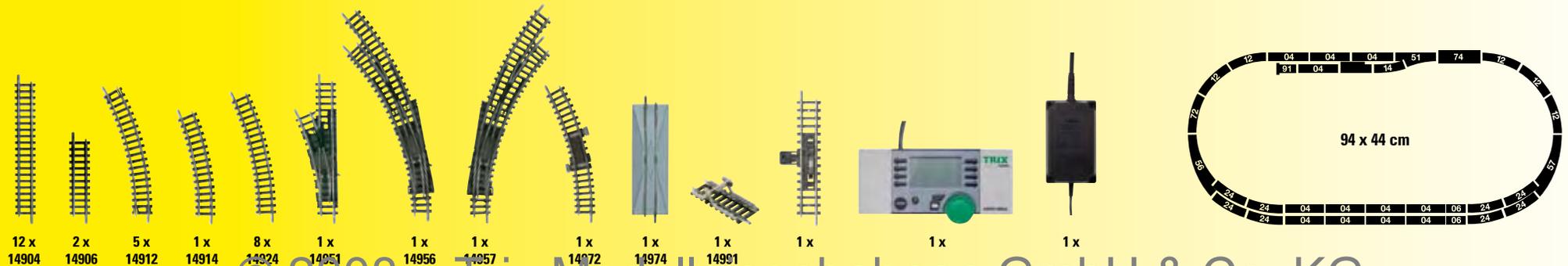
Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges ca. 470 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangiergleis mit Entkupplungsgleis.

Enthält TRIX Mobile Station, Anschlussbox und Transformator. Eine zweite Mobile Station kann an die Anschlussbox angesteckt werden.

€ 279,95 \*

**Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm. Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.**



12 x 14904    2 x 14906    5 x 14912    1 x 14914    8 x 14924    1 x 14951    1 x 14956    1 x 14957    1 x 14972    1 x 14974    1 x 14991    1 x    1 x    1 x

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# SPANIEN.



€ 99,95\*



## 11205 Start-Set „Spanischer Bauzug“.

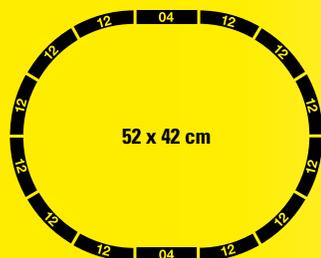
**Vorbild:** Arbeitszug aus einer Diesellokomotive MaK G 1206 der spanischen Baufirma Comsa und zwei Güterwagen der Spanischen Staatsbahn (RENFE).

**Modell:** Lokomotive mit Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf beide Drehgestelle, Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 246 mm.

**Zum Betrieb wird eine 9-V-Blockbatterie benötigt (nicht im Set enthalten).**

Gleisoval 52 x 42 cm mit Anschlussgleis und Batterie-Fahrgerät mit 3 Fahrstufen. Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.



2 x  
14904



11 x  
14912

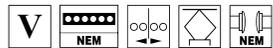


1 x  
14972



1 x

# FRANKREICH.



€ 179,95 \*

## 11484 Start-Set „FRET SNCF“ mit Güterzug, Gleisanlage und Fahrgerät.

**Vorbild:** Güterzug der Französischen Staatsbahnen (SNCF) mit einer Elektrolokomotive Serie 422200 und 4 modernen Güterwagen.

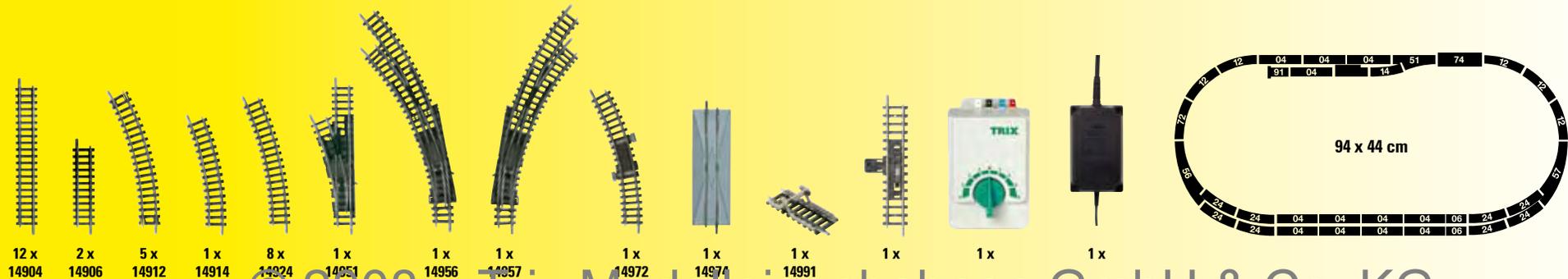
**Modell:** Lokomotive mit Digital-Schnittstelle. Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges ca. 485 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangier-Set mit Entkupplungsgleis.

Transformator, Fahrgerät und Anschlussmaterial.

Erweiterbar mit dem großen Gleis-Ergänzungs-Set 14301 und mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.

Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.

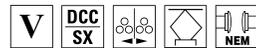


© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



## HIGHLIGHTS

+ Der komplette Einstieg in die TRIX Systems Welt: Anlage, Digital-Lok und Mobile Station.



**11126 Start-Set „Güterverkehr in der Schweiz“.**  
**Vorbild:** Güterzug aus einer Elektrolokomotive Serie Re 4/4 II und zwei Güterwagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS) sowie zwei Privat-Güterwagen Wascosa und Holcim.  
**Modell:** Lokomotive mit eingebautem Decoder für DCC, Selectrix, TRIX Systems und konventionellen Betrieb. Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd, digital schaltbar.

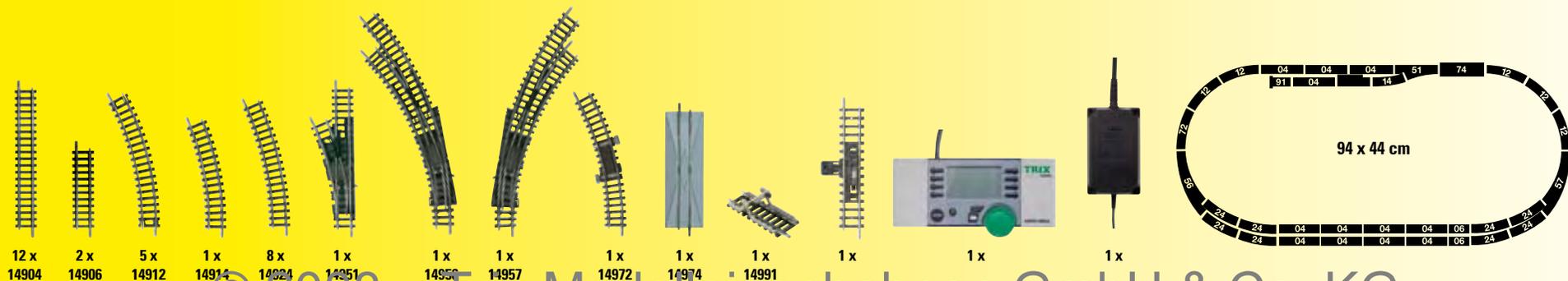
Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges ca. 440 mm.

Gleisoval 94 x 44 cm, Bahnhof-Set mit zwei Bogenweichen und Ausweichgleis sowie Rangiergleis mit Entkupplungsgleis.

Enthält Trix Mobile Station, Anschlussbox und Transformator. Eine zweite Mobile Station kann an die Anschlussbox angesteckt werden.

€ 279,95\*

**Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm. Alle Weichen können nachträglich mit Elektroantrieben 14934/14935 ausgestattet werden.**



# EPOCHE III.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# STARKE EINZELGÄNGERIN.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Analogversion mit Schnittstelle.



### 12454 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere dieselhydraulische Mehrwecklokomotive Baureihe V 300 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr 1957 als ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei, 1959 remotorisiert als ML 3000 C'C'. Betriebszustand 1964 bis 1968 - Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell aus Metalldruckguss. 6-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit

2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED. Führerstände mit Relief-Einrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 127 mm.

€ 159,95 \*

**66838 Decoder nachrüstbar.**  
**Version für konventionellen Betrieb.**



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb.
- + Sound-Elektronik mit realistischer Geräuschkulisse.



### 12455 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere dieselhydraulische Mehrwecklokomotive Baureihe V 300 der Deutschen Bundesbahn (DB). Baujahr 1957 als ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei, 1959 remotorisiert als ML 3000 C'C'. Betriebszustand 1964 bis 1968 - Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell aus Metalldruckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb.

Sound-Elektronik mit vielen Betriebsgeräuschen: Die-

selmotor, Pfeifsignale, Lüfter und weitere. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED digital schaltbar. Führerstände mit Relief-Einrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 127 mm.

€ 249,95 \*

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

# SCHÖNHEIT IN SCHWARZ.

Die Lokomotiven der Baureihe S 3/6 zählten zu den besonders gut gelungenen Konstruktionen. Diese Maschinen bewährten sich nicht nur in Bayern ausgezeichnet, sondern wurden auch im hochwertigen Fernverkehr teils über die Grenzen Deutschlands hinaus eingesetzt.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der später als BR 18.4 bezeichneten Lokomotive gab die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in den Jahren 1923 bis 1930

bei Maffei und Henschel weitere Maschinen dieser Baureihe in Auftrag. Bei dieser Bauserie fiel als besonderes äußeres Merkmal die nun nicht mehr in angespitzter Windschneidenform, sondern gerade ausgeführte Führerhaus-Front ins Auge.

Sie verlieh diesen Maschinen zusammen mit dem nun länger wirkenden Kessel ein völlig anderes optisches Erscheinungsbild. Ferner ließ sich durch verschiedene

Modifikationen die Leistung geringfügig anheben. Damit erwiesen sich die nun als BR 18.5 bezeichneten Lokomotiven als ideale Zugmaschinen für den hochwertigen Fernverkehr. Insbesondere den „Rheingold“ bespannte man vorzugsweise mit Lokomotiven der BR 18.5.

Für diesen Einsatz erhielten die Maschinen eine rot-weiß-rote Banderole um den Schlot. Weiter zeugten die

stets blank geputzten Messing-Kesselringe vom auch optisch hohen Anspruch der Rheingold-Paradezüge. Erst 1966 wurde die letzte Maschine der BR 18.5 ausgemustert. Mehrere Museumslokomotiven der S 3/6 blieben erhalten, darunter ein betriebsfähiges Exemplar beim Bayerischen Eisenbahn Museum in Nördlingen.



## HIGHLIGHTS

- + High-Tech und Ästhetik: S 3/6 in Schwarz.
- + Lok und Tender aus feinem Metall.
- + Glockenanker-Motor in der Lokomotive.



### 12456 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 18.5 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bayerische Bauart S 3/6 aus den an die Reichsbahn gelieferten Serien. Bauart mit geradem Führerhaus und großen Windleitblechen. Ausführung der späten Epoche III.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kessel eingebaut. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Steuerung und Radreifen dunkel vernickelt. LüP 134 mm.

€ 289,95 \*

# KLASSIKER FÜR BAHNREISEN.



## 15769 Display mit 20 Schürzenwagen.

**Vorbild:** Schnellzugwagen verschiedener Typen der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauarten aus den 30er-Jahren mit windschnittigen Verkleidungen (Schürzen) in modernisierter Nachkriegsausführung.

A4üe-38/52 1. Klasse, WR4ü(e)-39 Speisewagen, AB4üwe-39/51 1. und 2. Klasse, B4üwe-38/53 2. Klasse und Pw4üe-37 Gepäckwagen.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Inhalt ergibt 2 Züge mit je 10 Wagen und einer Gesamtlänge von je 1374 mm. Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet:

15769-01 A4üe-38/52  
15769-02 A4üe-38/52  
15769-03 WR4ü(e)-39  
15769-04 AB4üwe-39/51  
15769-05 AB4üwe-39/51

15769-06 AB4üwe-39/51  
15769-07 B4üwe-38/52  
15769-08 B4üwe-38/52  
15769-09 B4üwe-38/52  
15769-10 Pw4üe-37  
15769-11 A4üe-38/52  
15769-12 A4üe-38/52  
15769-13 WR4ü(e)-39  
15769-14 AB4üwe-39/51

15769-15 AB4üwe-39/51  
15769-16 AB4üwe-39/51  
15769-17 B4üwe-38/52  
15769-18 B4üwe-38/52  
15769-19 B4üwe-38/52  
15769-20 Pw4üe-37

€ 19,95 \* Preis je Wagen

66707 Innenbeleuchtung Schürzenwagen.  
66708 Innenbeleuchtung Speisewagen.  
66656 Innenbeleuchtung Gepäckwagen.



# SCHNELLVERKEHR.



## 12433 Diesel-Triebzug.

**Vorbild:** Schnelltriebwagen SVT 04.5 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge 2'Bo'2' mit Jacobs-Drehgestell. Baujahr ab 1935 als SVT 137 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Ausführung für den Städteschnellverkehr der frühen DB, Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell aus Metalldruckguss mit tiefem Schwerpunkt. Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor

mit Antrieb auf 2 Achsen im Jacobsdrehgestell integriert. Beide Fahrzeughälften über Kinematik verbunden, daher vorbildgerecht enges Erscheinungsbild ohne Durchblick im geraden Zustand. Lichtwechsel weiß/rot, Spitzenbeleuchtung und Innenbeleuchtung mit LED. Gesamtlänge des Zuges 278 mm.

**Einmalige Serie.**

€ 199,95 \*



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# VERSUCHSLOK.

**TRIX**  
MINITRIX



€ 299,95\*

## 12457 Schwere Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnelle Güterzuglokomotive Baureihe 45 der Deutschen Bundesbahn (DB), eingesetzt für die Lok-Versuchsanstalt Göttingen (LVA). 45 004 nach Fotos von Carl Bellingrodt um 1951 - frühe Epoche III.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse. Antrieb in der Lokomotive auf alle 5 Treib- und

Kuppelachsen, Haftreifen. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Ende Kinematik für Kurzkupplung. Fein detailliertes Modell. Rauchkammertür zum Öffnen. LüP 160 mm.

**Einmalige Serie.**

© Carl Bellingrodt/EK-Archiv



© 2008 Trix Modellbahnen GmbH & Co. KG

# FRANKREICH.

€ 279,95 \*



*La Prussienne.*

*Zu Beginn der Epoche III verfügte die Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen (SNCF) über rund 300 Lokomotiven des preußischen Typs G 10. Sie stammten von den Regionalgesellschaften Alsace-Lorraine (AL), Paris-Orléans (PO) und Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) sowie von der Deutschen Reichsbahn (DRG).*

*Als Serie 050 B waren sie bis Mitte der 50er-Jahre in den Industriegebieten im Westen und Südwesten Frankreichs eingesetzt.*

## HIGHLIGHTS

- + Lokomotive und Tender aus Metall-druckguss.
- + Antrieb mit Glockenankermotor im Kessel der Lokomotive.
- + Details und Farbgebung der französischen Version.



**12751 Dampflokomotive mit Schlepptender.**

**Vorbild:** Güterzuglokomotive Serie 050 B der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Frühere preußische G 10 bzw. Baureihe 57.10-35 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Bauart E h2.

**Einsatz:** Schwere Güterzüge. Epoche III.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metall-druckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. Glockenankermotor mit Schwungmasse, Motor und Getriebe im

Kessel. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Fein detailliertes Modell.  
LüP 119 mm.

**Einmalige Serie.**

# DÄNEMARK.



**15663 Set mit 2 gedeckten Güterwagen.**

**Vorbild:** Kastenwagen Gbs der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Epoche IV.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Verschiedene Betriebsnummern im Set.  
LüP zusammen 178 mm.

€ 29,95 \*



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 59,95 \*



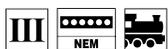
**15646 Set mit 3 Güterwagen.**

**Vorbild:** Klassische Güterwagen-Typen, eingestellt bei den Französischen Staatsbahnen (SNCF). Kühlwagen der Société française des Transports et Entrepôts Frigorifiques (STEF), offener Güterwagen Tow und privater Weinfasswagen der Kellerei Chabbert. Epoche III.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Kastenwagen mit beweglicher Schiebetür. Offener Wagen mit Ladungseinsatz in Schotterstruktur. Weinwagen mit echten Holzfässern und filigranen Beschlägen. LüP zusammen 175 mm.

**Einmalige Serie.**

**Exportmodell Frankreich.**



**12175 Diesellokomotive.**

**Vorbild:** Rangiertraktor No.1 der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Ehemalige deutsche Bauart V 36. Achsfolge C mit Blindwelle. Epoche III.

**Modell:** Lokaufbau aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. 3 Achsen angetrieben, Motor mit Schwungmasse. LüP 58 mm.



**Einmalige Serie.**

# EPOCHE IV.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



**12590 Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Schnellfahrlokomotive Baureihe 103 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge Co'Co'. Baujahr ab 1965, Vorserie mit nur einer seitlichen Lüfterreihe.

**Einsatz:** TEE und Intercity-Züge. Epoche IV.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 3-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. LüP 122 mm.

€ 199,95 \*

# BUNTE VIELFALT.





**15851 Set mit 5 Schnellzugwagen „Popfarben“.**  
**Vorbild:** Verschiedene Wagentypen der Deutschen Bundesbahn (DB) in Versuchslackierungen. Sitzwagen Am 202 1. Klasse, 2 Sitzwagen Bm 232 2. Klasse, Speisewagen WRmh 132 und Gepäckwagen Dms 902. Testeinsatz 1970 bis 1974.  
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP jeweils 165 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

15851-1 Am 202 blutorange/kieselgrau  
 15851-2 Bm 232 kobaltblau/kieselgrau  
 15851-3 WRmh 132 purpurrot/kieselgrau  
 15851-4 Bm 232 kobaltblau/kieselgrau  
 15851-5 Dms 902 chromoxidgrün/kieselgrau.

€ 129,95 \*

**66656 Innenbeleuchtung.**  
**66657 Schlussbeleuchtung.**



# MODERNE DIESEL FÜR VIELE ZWECKE.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) begann 1958 mit der Indienstellung von dieselhydraulischen Mehrzwecklokomotiven der Baureihe V 100. Diese seinerzeit sehr fortschrittlich konzipierten Maschinen verfügen über

eine Leistung von 1.100 PS. Ab 1962 folgte als V 100.20 eine verstärkte Ausführung mit 1.350 PS. Die 12,3 m langen Lokomotiven erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Seit der Umstellung auf Computernum-

mern 1968 wird die erste Bauserie V 100.10 als Baureihe 211 geführt, die zweite Serie V 100.20 als Baureihe 212. Diese sehr vielseitig sowohl im Personen- als auch Güterzugdienst einsetzbaren Maschinen verdrängten

einst in großem Umfang die Dampflokomotiven aus dem DB-Triebfahrzeugpark.

€ 99,95 \*



## 12577 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Leichte Mehrzwecklokomotive Baureihe 212 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge B'B'. Baujahr ab 1962 als V 100.20.

**Einsatz:** Leichte und mittelschwere Reise- und Güterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Ausführung für konventionellen Betrieb. Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. LüP 75 mm.

Zeitgenössische Nahverkehrswagen zu diesen Lokomotiven sind die neuen „Silberlinge“ 15848, 15849 und 15850.

Die Modelle 12577 für konventionellen Betrieb und 12578 für Digitalbetrieb (auch konventionell betriebsfähig) tragen verschiedene Betriebsnummern.

€ 149,95 \*



## 12578 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Leichte Mehrzwecklokomotive Baureihe 212 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge B'B'. Baujahr ab 1962 als V 100.20.

**Einsatz:** Leichte und mittelschwere Reise- und Güterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Ausführung für Digitalbetrieb, auch für konventionellen Betrieb geeignet. Eingebauter Decoder für DCC und Selectrix. Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. LüP 75 mm.

Das Modell wird mit eingebautem DCC-/Selectrix-Decoder ausgeliefert. Der Decoder erkennt den konventionellen Betrieb mit Gleichstrom automatisch.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion des Steuerwagens zu den „Silberlingen“.
- + Stirnbeleuchtungen mit LED.



**15850 Nahverkehrswagen „Silberling“.**  
**Vorbild:** Steuerwagen BDnrzf 740, 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit zentraler Energieversorgung und Scheibenbremsen. Führerstand mit „Karlsruher Kopf“. Epoche IV.

**Modell:** Führerstand mit Spitzensignal und Schlusslichtern entsprechend der Fahrtrichtung. Beleuchteter Zugzielanzeiger. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 165 mm.

**66656 Innenbeleuchtung.**

€ 49,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Neuer Wagenboden mit ZEV-Aggregaten.
- + Neue Drehgestelle Minden-Deutz leicht.



**15849 Nahverkehrswagen „Silberling“.**  
**Vorbild:** Sitzwagen Bnrb 725, 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit zentraler Energieversorgung (ZEV) und Scheibenbremsen. Epoche IV.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP 165 mm.

**66656 Innenbeleuchtung.**

€ 37,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Neuer Wagenboden mit ZEV-Aggregaten.
- + Neue Drehgestelle Minden-Deutz leicht.



**15848 Nahverkehrswagen „Silberling“.**  
**Vorbild:** Sitzwagen ABnrb 701, 1. und 2. Klasse der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit zentraler Energieversorgung (ZEV) und Scheibenbremsen. Epoche IV.

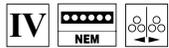
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. LüP 165 mm.

**66656 Innenbeleuchtung.**

€ 37,95 \*

# SERGEJ UND LUDMILLA.

€ 149,95 \*



## 12589 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Schwere Mehrzwecklokomotive Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR). Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1974 in der UdSSR.

**Einsatz:** Schwere Reise- und Güterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. LüP 126 mm.

**Einmalige Serie.**

**Die typischen „internationalen“ Reisezüge zur DDR-Lokomotive sind im Wagen-Display 15919.**

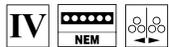
**Zum Wechselverkehr steht eine Lokomotive aus der Tschechoslowakei Art.-Nr. 12166 bereit.**

*Ludmilla aus Woroschilowgrad, Eisenbahnerin.*

*Die schwere Diesellokomotive V 300 war bei ihrer Präsentation 1967 ein Statussymbol für die Reichsbahn der DDR. Aufgrund der vergleichsweise späten Elektrifizierung des DR-Netzes war diese Maschine erfolgreicher als ihre westliche Namensvetterin - sie ging als Baureihe 130, 131 und 132 in Serie. Nach den planwirtschaftlichen Regelungen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW/Comecon) wurden Lokomotiven*

*dieser Leistungsklasse für alle Mitgliedsländer in der UdSSR gebaut. Die russische Herkunft brachte den Maschinen den Spitznamen „Ludmilla“ ein, den die Eisenbahner immer noch schmunzelnd für die heutige Baureihe 232 der DB AG verwenden.*

€ 169,95 \*



## 12166 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Baureihe 781 der Tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD). Achsfolge Co'Co', Baujahr ab 1966 in der UdSSR.

**Einsatz:** Reise- und Güterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 6 Achsen angetrieben, Haftreifen. LüP 110 mm.

**Einmalige Serie.**

**Passende Wagen zum nationalen und internationalen Einsatz der Lokomotive sind im Display 15919 enthalten.**

*Sergej trifft Ludmilla.*

*Auch die frühere Tschechoslowakei (CSSR) als Mitglied des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) deckte ihren Bedarf an großen Diesellokomotiven in der Sowjetunion. Als Paralleltyp zur DR-Baureihe 120 (der V 200 der DDR) wurde hier die Serie 781 (ursprünglich T 679.1) in Dienst gestellt. Auch sie erhielt einen allerdings männlichen russischen Spitznamen: „Sergej“.*

*Im internationalen Fernverkehr hat „er“ sich vielfach mit der Genossin „Ludmilla“ aus der DDR abgewechselt.*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

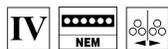
# ÖL-DAMPFER.

*Tuning für die 41.*

*Bei den ab 1936 beschafften Lokomotiven der Baureihe 41 zeigten sich schon in den 50er-Jahren zunehmende Ermüdungserscheinungen an den Kesseln. Daher erhielten sie ab 1957 neue Kessel, die mit denen*

*der Baureihe 03.10 identisch waren. Im Zuge dieser Umbaumaßnahme wurden auch 40 Exemplare auf Ölfeuerung umgerüstet und erhielten den charakteristischen Öltender. Durch den Umbau erhöhte sich die*

*Leistung geringfügig. Auf Dauer konnte sich das Konzept der ölgefeuerten Dampflokomotive trotz guter Erfahrungen aber nicht gegen den besseren Wirkungsgrad der Diesellokomotiven durchsetzen.*



## **12576 Dampflokomotive mit Schlepptender.**

**Vorbild:** Schnelle Güterzuglokomotive Baureihe 042 der Deutschen Bundesbahn. Bauart 1'D 1'h2. Baujahr ab 1936 für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Umbau ab 1957 auf Ölfeuerung.

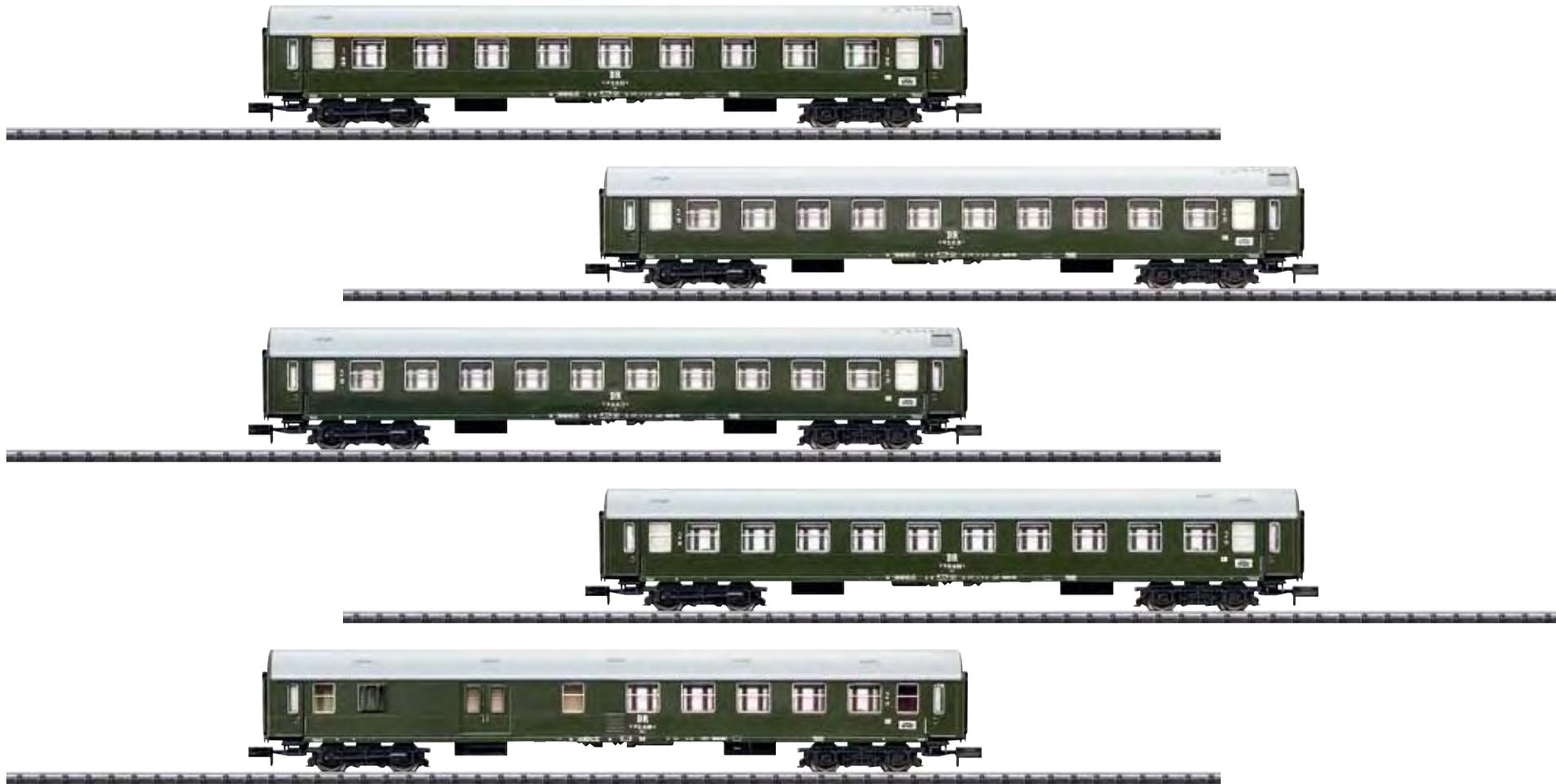
**Einsatz:** Eilgüterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Tendergehäuse aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse im Tender. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Beiliegende Zurüstteile: vordere Kupplung, Schienenräumer und Rangiertritte.  
LüP 150 mm.

€ 239,95 \*

**Nachrüstätze für Rangiertritte, Schienenräumer und Kupplung vorne mit Aufnahme liegen bei.**

# EINMAL PRAG UND ZURÜCK.



**15919 Display mit 12 internationalen Schnellzugwagen.**  
**Vorbild:** Verschiedene Wagentypen der Standard-Bauart UIC-y der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR), der Polnischen Staatsbahn (PKP), der Tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD) und der Ungarischen Staatsbahnverwaltung (MÁV).  
 Abteilwagen Typ A 1. Klasse, Typ AB 1. und 2. Klasse, Typ B 2. Klasse, Typ Bc Liegewagen und Typ BD 2. Klasse mit Gepäckraum. 2 verschiedene Zugläufe für

je 6 der Wagen innerhalb der RGW-Länder um 1980. Epoche IV.

**Modell:** Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern. Kinematik für Kurzkupplung. LüP jeweils 153 mm.

Alle Wagen einzeln verpackt und gekennzeichnet.

€ 29,95 \* Preis je Wagen

Zug 1:

15919-1 B DR  
 15919-2 Bc DR  
 15919-3 B DR  
 15919-4 A DR  
 15919-5 B PKP  
 15919-6 BD DR

Zug 2:

15919-7 B MÁV  
 15919-8 AB MÁV  
 15919-9 B CSD  
 15919-10 AB CSD  
 15919-11 B CSD  
 15919-12 BD CSD

**Einmalige Serie.**

**Die passenden Lok-Modelle sind die Dieselloks BR 132 der DR (12589) und Serie 781 der CSD (12166).**

**66656 Innenbeleuchtung.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# GÜTER AUF DIE BAHN.

Von der G10 zur 057.

Die guten Erfahrungen mit den fünffach gekuppelten Güterzug-Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T16.1 (spätere Baureihe 94.5-17) bewogen die Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung, auch eine Schlepptender-Dampflok mit dieser Achsfolge in Auftrag zu geben.

Die Firma Henschel in Kassel entwickelte eine entsprechende Lokomotive, die unter der Bezeichnung G10 bei der preussischen Eisenbahn eingereiht wurde. Früheren

Vereinheitlichungsgedanken folgend wählte man einen Kessel der Bauart Garbe, der sich bereits bei der Gattung P8 (spätere BR 38.10-40) bestens bewährt hatte.

Mit diesem Kessel erreichte die G10 eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bei einer indizierten Leistung von 1.100 PS. Die ersten Lokomotiven wurden 1910 an die preussische Staatsbahn abgeliefert. Bis 1925 entstanden insgesamt 2.589 Maschinen der G10, die unter der Bezeichnung BR 57.10-35 in den Bestand der Deutschen

Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) übernommen wurden. Bei Reparaturen wurden dabei einige Lokomotiven mit den ähnlichen Kesseln der BR 38 ausgerüstet, die sich jedoch durch eine andere Anzahl an Dampf- und Sanddomen unterschieden. Nach 1945 war der Bestand an Lokomotiven der BR 57.10-35 stark dezimiert. 1950 zählte man bei der DB nur noch 391 Maschinen, bei der DR (Ost) noch ca. 125 Maschinen, die alle im Bezirk der Reichsbahndirektion Schwerin zusammengezogen waren.

Eine Handvoll DB-Lokomotiven haben als BR 057 die Epoche IV erlebt. Heute sind noch 2 Original-57er und 6 baugleiche Loks von anderen europäischen Bahnen erhalten.



## HIGHLIGHTS

- + Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss.
- + Antrieb mit Glockenanker-Motor im Kessel der Lokomotive.
- + Charakteristische Details der Epoche IV.



### 12575 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Güterzuglokomotive Baureihe 057 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart E h2. Baujahr ab 1910 für die KPEV.

**Einsatz:** Schwere Güterzüge. Epoche IV.

**Modell:** Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM im Tender. Glockenanker-

motor mit Schwungmasse, Motor und Getriebe im Kessel. 5 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. Fein detailliertes Modell.

LüP 119 mm.

€ 279,95 \*

€ 24,95 \*



**15267 Behältertragwagen.**

**Vorbild:** Universal-Tragwagen Lgjs 598 der Deutschen Bundesbahn (DB). Geeignet zum Transport von pa-Behältern (von Haus zu Haus) und Großcontainern. Epoche IV.

**Modell:** Fahrgestell aus Metall. Kinematik für Kurzkupplung. Behälter als Ladeinheit dargestellt. LüP 92 mm.

€ 19,95 \*



**15269 Silowagen „Südzucker“.**

**Vorbild:** Bauart Ucs 908 der Deutschen Bundesbahn (DB). Wagen mit 2 Kammern für Feinschüttgüter, zugelassen für Lebensmittel. Epoche IV.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Angesetzte Leitungen und Trittstufen. LüP 53 mm.

€ 19,95 \*



**15270 Güterzug-Begleitwagen.**

**Vorbild:** Gepäckwagen Pwghs 054 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bauart mit Dienstabteil und Bremserbühne. Epoche IV.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Beide Schiebetüren zum Öffnen. LüP 67 mm.

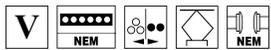
EPOCHE V.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# NACHTVERKEHR.

€ 149,95 \*



## 12591 Elektrolokomotive.

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

**Einsatz:** Reisezüge. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. Spitzensignal und Schlusslichter mit LED. Kinematik für Kurzkupplung. LÜP 120 mm.

## HIGHLIGHTS

- + Fahrgestell und Mechanik neu konstruiert.
- + Aktuelles Vorbild in Verkehrsrot.
- + Neue Betriebsnummer.



## 15854 „DB NachtZug“ – Set 2 mit 2 Wagen.

**Vorbild:** 2 Liegewagen Bvcmz 248 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung als DB NachtZug. Epoche V.

**Modell:** Beide Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen mit eigener Betriebsnummer. LÜP zusammen 331 mm.

**Einmalige Serie.**

**66656 Innenbeleuchtung.**

**Die Ergänzung zum „DB NachtZug“ im Set 15853.**

€ 49,95 \*

# NACHTVERKEHR.



**15853 „DB NachtZug“ - Set 1 mit 3 Wagen.**

**Vorbild:** 2 Schlafwagen WLABmh 174 und WLABmh 175 sowie 1 Speisewagen WRmbz 138.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung als DB NachtZug. Epoche V.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen mit eigener Betriebsnummer. LüP zusammen 497 mm.

**Einmalige Serie.**

**Zwei Liegewagen zum „DB NachtZug“ enthält das Set 15854.**

**66656 Innenbeleuchtung.**

© 2008 – € 79,95\* – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



# MODERNER NAHVERKEHR.

LINT-Stärke 350.

„LINT“ steht für „Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen“ und bezeichnet ein universelles Konzept, das der Hersteller Linke-Hoffmann-Busch (LHB) vor knapp 10 Jahren den deutschen Verkehrsunternehmen vorgestellt hat. Die Innovationen sind die Leichtbauweise, die umweltfreundliche Antriebstechnik und das modulare Ausstattungskonzept für die Anforderungen der jeweiligen Bahn.

So kann ein LINT bisher einteilig (LINT 27) oder zweiteilig mit Jakobs-Drehgestell (LINT 41) gebaut werden. Größere Versionen sind konstruktiv möglich, aber noch nicht realisiert. Die Ebenen des Innenraums und der Einstiege können im Niveau der Straßenbahn oder in normaler Bahnsteighöhe ausgeführt werden. Der Antrieb erfolgt über zwei Unterflur-Dieselmotoren und Kardanwellen auf die End-Drehgestelle. Auf Wunsch werden die Motoren mit Rußpartikelfilter ausgerüstet.

Die DB Regio beschaffte für verschiedene Netze 30 einteilige Triebwagen als Baureihe 640 und 60 zweiteilige Züge mit Hocheinstieg als Baureihe 648.

Weitere 250 Einheiten sind inzwischen bei regionalen und privaten Eisenbahnen in Europa im Einsatz. Die Fahrzeuge bewähren sich und sind bei den Fahrgästen beliebt. Weitere Aufträge für die nunmehr in die Fahrzeugfamilie Alstom Coradia integrierten Triebwagen stehen an. Seit der Übernahme durch den Alstom-Konzern 1998 firmiert der Hersteller als Alstom LHB GmbH.

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion des Konzept-Zuges „LINT“.

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion des Konzept-Zuges „LINT“.
- + Lichtwechsel mit der Fahrtrichtung.
- + Serienmäßige Innenbeleuchtung und Zugzielanzeige mit LED.

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion des Konzept-Zuges „LINT“.
- + Alle Lichtfunktionen digital schaltbar.
- + Viele Geräuschfunktionen digital schaltbar.



€ 99,95 \*

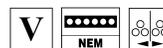


€ 169,95 \*



€ 209,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



**12585 Diesel-Triebzug „LINT“.**

**Vorbild:** Nahverkehrs-Triebwagen Baureihe 648.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung LINT 41/H mit hohen Einstiegen. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahrzeughälften über dem Jakobs-Drehgestell mit Kine-

matik kurz gekuppelt. Stirnbeleuchtung mit LED. Mehrteilige Inneneinrichtung. LüP 262 mm.

**Hobby-Ausführung für konventionellen Gleichstrom-Betrieb. Digital nachrüstbar mit Decoder 66838.**



**12586 Diesel-Triebzug „LINT“.**

**Vorbild:** Nahverkehrs-Triebwagen Baureihe 648.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung LINT 41/H mit hohen Einstiegen. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahrzeughälften über dem Jakobs-Drehgestell mit Kinematik kurz gekuppelt. Stirnbeleuchtung, Schlusslichter,

Innenbeleuchtung und Zugzielanzeige mit LED. Mehrteilige Inneneinrichtung. LüP 262 mm.

**Profi-Ausführung für konventionellen Gleichstrom-Betrieb. Digital nachrüstbar mit Decoder 66838.**



**12587 Diesel-Triebzug „LINT“.**

**Vorbild:** Nahverkehrs-Triebwagen Baureihe 648.1 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Ausführung LINT 41/H mit hohen Einstiegen. Epoche V.

**Modell:** Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und TRIX Systems, auch konventionell. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahrzeughälften über dem Jakobs-Drehgestell mit Kinematik kurz gekuppelt. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrrichtung wechselnd, Innenbeleuchtung und Zugzielanzeige mit LED, digital schaltbar. Geräuschfunktionen digital

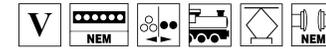
schaltbar (je nach System): Fahrgeräusch, Signalthorn, Türen schließen und Bahnhofsdurchsage. Mehrteilige Inneneinrichtung. LüP 262 mm.

**Profi-Digital-Ausführung zum Betrieb mit DCC, Selectrix oder TRIX Systems mit vielen schaltbaren Funktionen. Fahrbetrieb (ohne Schaltfunktionen) auch konventionell möglich.**

# MODERNER GÜTERVERKEHR.



€ 99,95 \*



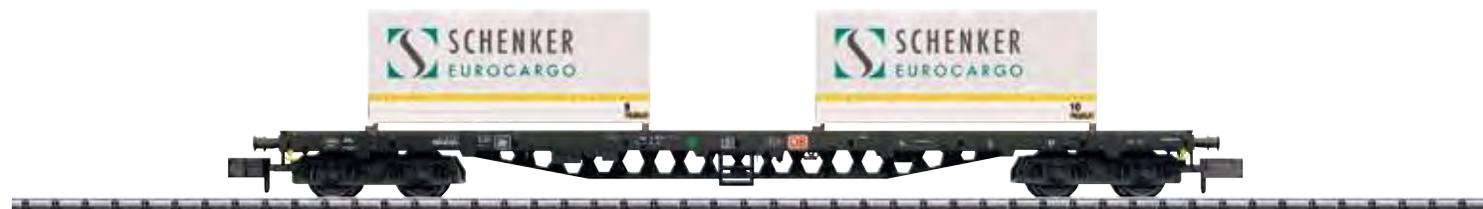
## 12569 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 140 der Deutschen Bahn AG/DB Cargo (DB AG). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1959.

**Einsatz:** Reise- und Güterzüge. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf 4 Achsen. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 103 mm.





**15271 Display mit 20 Güterwagen „Moderne Bahn (3)“.**  
**Vorbild:** 5 Wagentypen der Deutschen Bahn AG (DB AG) aus dem aktuellen europäischen Güterverkehr. Schiebeanlagenwagen Rils 652, Flachwagen Rs 684, Holztransportwagen Roos 639, Containertragwagen Sgs 693, Niederbordwagen Res 687. Europäische Standardbauarten mit 19,90 m Länge. Epoche V.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Fahrgestell und Aufbau mit typspezifischen Details und angesetzten Einzelheiten.  
 LüP 124 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

15271-01 bis 15271-04 Rils 652  
 15271-05 bis 15271-08 Rs 684  
 15271-09 bis 15271-12 Roos 639  
 15271-13 bis 15271-16 Sgs 693  
 15271-17 bis 15271-20 Res 687

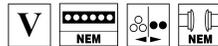
€ 24,95\* Preis je Wagen

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion der gesamten Wagenfamilie mit 19,90 m LüP.
- + 20 individuelle Wagen von heute zur Auswahl.
- + Präsentation im attraktiven Display.

# INTERNATIONALE CHEMIETRANSPORTE.

€ 99,95 \*



## 12572 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Mehrzwecklokomotive Typ MaK G 1206 der Firma Rail4Chem Benelux (R4C). Einsatz auf den Strecken der Niederländischen Eisenbahnen (NS).

**Einsatz:** Güterverkehr und Rangierdienst, Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Gehäuse aus Kunststoff, seitlich angesetzte Geländer und Endbühnen aus Metall. Stirnlampen und Schlusslichter mit wartungsfreien LED. Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 90 mm.

€ 99,95 \*



## 12573 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Baureihe 185.1 der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (R4C). Mehrzwecklokomotive der TRAXX-Familie. Achsfolge Bo'Bo'. Ausführung mit 2 Dachstromabnehmern.

**Einsatz:** Grenzüberschreitender Güterverkehr. Epoche V.  
**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 118 mm.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



**15254 Display mit 20 Güterwagen  
„Moderne Bahn (2)“.**

**Vorbild:** 5 Wagentypen aus dem aktuellen europäischen Güterverkehr. Mineralöl-Kesselwagen Zans der GATX Rail Germany GmbH. Einheits-Taschenwagen Sdgmks 707 der DB AG, beladen mit 2 Containern 20 Fuß. Isolierter Chemie-Kesselwagen Zacens der BASF Aktiengesellschaft. Containertragwagen Sgss 703 der DB AG, beladen mit 2 Containern 20 Fuß. Gaskesselwagen Zags der KVG DEC. Epoche V.

**Modell:** Alle Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung.

Kesselwagen mit 3 verschiedenen Tank-Aufbauten, LüP jeweils 106 mm.

Taschenwagen mit Fahrgestell aus Metalldruckguss, LüP 102 mm.

Containertragwagen mit Fahrgestell aus Metalldruckguss, LüP 123 mm.

Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

15254-01 bis 15254-04 GATX

15254-05 bis 15254-08 Eurotainer/CAI

15254-09 bis 15254-12 BASF

15254-13 bis 15254-16 Evergreen/CCRU

15254-17 bis 15254-20 KVG DEC

€ 19,95 \* Preis je Wagen



# MIT DEN ALPEN DURCH DIE ALPEN.



## 12574 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Reihe ES 64 F4 der Siemens Dispolok GmbH, Mehrsystemlokomotive mit 4 Dachstromabnehmern, entspricht der Baureihe 189 der Deutschen Bahn AG (DB AG). Achsfolge Bo'Bo'. Eingesetzt für den DB Autozug, gestaltet mit Alpenmotiv. Baujahr ab 2002, Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Äußere Dachstromabnehmer elektrisch funktionsfähig. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 122 mm.



€ 189,95 \*





€ 79,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + 8 aktuelle und exklusive Modellautos.



### 15201 Autotransporter „Mini Cooper“.

**Vorbild:** Doppereinheit Bauart Laecks 553 der Deutschen Bahn AG (DB AG), eingesetzt von der Autotransportlogistic GmbH (ATG). Zweistöckiger Aufbau für Personenkraftwagen.

**Aktueller Einsatz:** Neuwagen-Transport der Marke Mini.  
**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Beladen mit 8 Automodellen von Herpa in 4 verschiedenen exklusiven Farben.  
LüP 168 mm.

**Einmalige Serie.**

### Kleine Lok im Großeinsatz.

Die bekannteste Kleinlokomotive und zugleich auch die meistgebaute Diesellok in Deutschland war die Köf II, die dieselhydraulische Kleinlokomotive mit rund 125 PS. Je nach Bremsanlage waren die Loks für 30 bis 50 km/h zugelassen. Zu den rund 1.000 Lokomotiven dieser Bau-

art aus den 40er-Jahren kamen nochmals rund 800 Neubauloks für die DB. Um 1976 standen bei der DB 1.100 Maschinen im Dienst, die inzwischen als Baureihe 322, 323 und 324 geführt wurden. Bei der DR arbeiteten rund 250 Kö II und Köf II als Baureihe 100.1 und 100.8,

die bei der DB AG zur Baureihe 310 wurden. Zusätzlich zu den Kleinloks der staatlichen Bahn kommt eine große Zahl weiterer Maschinen, die direkt an Privatbahnen und Industriebetriebe im In- und Ausland geliefert wurden – die Gesamtzahl der Köf II und ihrer Schwestern

wird auf 2.500 Einheiten geschätzt. Viele der bewährten Kleinlokomotiven sind heute als Gebrauchtfahrzeuge immer noch im Einsatz.



€ 129,95 \*

## HIGHLIGHTS

- + Metall-Ausführung.
- + DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Analogerkennung.
- + Spitzensignal beleuchtet.



### 12579 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive der Firma Röhren Transport Service GmbH (RTS). Frühere Baureihe Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit geschlossenem Führerhaus.

**Einsatz:** Rangierdienst und Bedienung von Gleisanschlüssen. Übergang von Epoche IV in Epoche V.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen.  
LüP 40 mm.

**Einmalige Serie.**

# WESTFÄLISCHE IMPRESSIONEN.

## HIGHLIGHTS

- + Metall-Ausführung.
- + DCC-/Sx-Decoder mit automatischer Analogerkennung.
- + Spitzensignal beleuchtet.



€ 129,95 \*

*Köf im (Un-)Ruhestand.*



*Bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) findet reger Güterverkehr statt. Dafür verfügt die WLE über Diesellokomotiven verschiedener Leistungsklassen. Zu den Kleinlokomotiven zählt, die VL 0604, eine Köf II Baujahr 1948. Sie gehört heute zum betriebsfähigen Bestand des Westfälischen Eisenbahnmuseums Münster (WEM) und wird für Sonderfahrten eingesetzt.*

### 12580 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Kleinlokomotive VL 0604 der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE), eingestellt beim Westfälischen Eisenbahnmuseum Münster (WEM). Frühere Baureihe Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit offenem Führerstand.

**Einsatz:** Rangierdienst und Museumsbetrieb. Epoche V.

**Modell:** Fahrgestell und Aufbau aus Metall-Druckguss. Digital-Decoder für DCC, Selectrix, Trix Systems und konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart Gleichstrom. Miniaturmotor. 2 Achsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien LED, digital schaltbar. Angesetzte Laufbretter und Griffstangen. LüP 40 mm.

**Einmalige Serie.**



### 15222 Set mit 4 Zement-Silowagen.

**Vorbild:** Doppelkammer-Wagen der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) entsprechend der Bauart Ucs 908 der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Fassungsvermögen 27,5 m<sup>3</sup> bzw. 28,3 m<sup>3</sup> Feinschüttgut. Epoche V.

**Modell:** Wagen mit vier verschiedenen Betriebsnummern im Set. Kinematik für Kurzkupplung. Zahlreiche angesetzte Details. LüP zusammen 162 mm.

**Einmalige Serie.**

**Die passenden Wagen zur Kleinlokomotive 12580.**

€ 79,95 \*

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



€ 99,95 \*



### 12159 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Serie Re 485 der BLS Lötschbergbahn AG (früher Bern-Lötschberg-Simplon). Mehrzwecklokomotive der TRAXX-Familie. Ausführung mit 4 Dachstrom-

abnehmern für den internationalen Verkehr. Bahneigene Werbegestaltung „Connecting Europe“. Epoche V.  
**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haft-

reifen. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 118 mm.



€ 25,95 \*



### 15647 Rungenwagen mit Beladung.

**Vorbild:** Flachwagen mit Doppelrungen Snps der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Europäische Standardbauart.

**Einsatz:** Transport von Stammholz. Epoche V.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. 16 ansteckbare Rungen. Beladung aus echtem Holz. LüP 131 mm.



### 15648 Set mit 2 Silowagen „Holcim“.

**Vorbild:** Vierachsiger Kesselwagen mit stirnseitigem Aufstieg und Laufsteg. Einsatz als Zement-Silowagen der Firma Holcim, eingestellt bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Aktuelle Ausführung: Epoche V.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Beide Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern im Set verpackt. LüP je 78 mm.



€ 39,95 \*

# SCHWEIZ.

€ 179,95 \*



**12167 Elektrolokomotive.**

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Serie Re 460 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1992.

**Einsatz:** Schnelle Reisezüge und schwere Güterzüge auf Flachland- und Gebirgsstrecken. Epoche V.

**Modell:** Ausführung mit neuer Betriebsnummer. Digital-Schnittstelle nach NEM. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Lüp 115 mm.



€ 37,95 \*



**15905 EuroCity Großraumwagen.**

**Vorbild:** Schnellzugwagen Typ Apm der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Großraumwagen 1. Klasse.

**Aktueller Einsatz:** Internationale Fernzüge.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Lüp 165 mm.

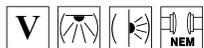
Ein ganzer EuroCity lässt sich aus den Wagen 15905, 15906 und 15907 zusammenstellen. Die Wagen kommen meist mehrfach im Zug vor.

66656 Innenbeleuchtung.

66657 Schlussbeleuchtung.



€ 37,95 \*



**15906 EuroCity Großraumwagen.**

**Vorbild:** Schnellzugwagen Typ Bpm der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Großraumwagen 2. Klasse.

**Aktueller Einsatz:** Internationale Fernzüge.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Lüp 165 mm.

Ein ganzer EuroCity lässt sich aus den Wagen 15905, 15906 und 15907 zusammenstellen. Die Wagen kommen meist mehrfach im Zug vor.

66656 Innenbeleuchtung.

66657 Schlussbeleuchtung.

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



**15907 EuroCity Panoramawagen.**

**Vorbild:** Schnellzugwagen Typ Srm der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Großraumwagen mit hohen Aussichtsfenstern bis in die Dachfläche.

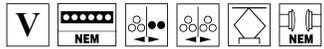
**Aktueller Einsatz:** Internationale Fernzüge.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung.  
LüP 165 mm.

Ein ganzer EuroCity lässt sich aus den Wagen 15905, 15906 und 15907 zusammenstellen. Die Wagen kommen meist mehrfach im Zug vor.



# MIT DEM ZUG ZUM FLUG.



## 11610 Nahschnellverkehrs zug „City Airport Train“.

**Vorbild:** Transfer-Zug der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zwischen Wien und dem Flughafen Schwechat (CAT). Elektrolokomotive Baureihe 1116 und 3 Doppelstockwagen als Wendezug. Aktuelle Ausführung.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal. Steuerwagen mit Lichtwechsel weiß/rot. Lokomotive und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 634 mm.

€ 199,95 \*

Der „City Airport Train“ kann mit dem Doppelstockwagen 15920 verlängert werden.

Einmalige Serie.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

€ 29,95 \*



**15920 Doppelstockwagen.**

**Vorbild:** Ergänzungswagen Bmpz-di der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) für den Transfer-Zug zwischen Wien und dem Flughafen Schwechat (CAT). Epoche V.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Lüp 165 mm.

**Der Wagen 15920 verlängert den „City Airport Train“ 11610.**

**Einmalige Serie.**



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# MODERNER KLASSIKER IM ALPENTRANSIT.

Die elektrische Hochleistungslokomotive der Reihe 1012 wurde speziell für das österreichische Schienennetz konzipiert. Die Gebirgslandschaft mit engen Kurven und erheblichen Steigungen, aber auch lange gerade Strecken wie z. B. im Inntal oder auf der Westbahn

stellen hohe Anforderungen an die Konstruktion der Lokomotiven für die Österreichischen Bundesbahnen. Die Lokomotive der Baureihe 1012 war ursprünglich für den Einsatz als Schnellfahrlok mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit bestimmt und sollte die Reihe 1044

ablösen. Als Universalfahrzeug mit 6,4 MW Leistung für den schnellen Reise- und Güterverkehr war sie im Plandienst einige Jahre vor Zügen der „Rollenden Landstraße“ auf der Strecke Innsbruck – Brenner eingesetzt. Technisch war die Reihe 1012 für die Beförderung von

Zügen mit von 660 t auf 5 ‰ mit 220 km/h und 600 t auf 28 ‰ mit 100 km/h ausgelegt. Sie sollte schnelle Reisezüge im Flachland und schwere Güterzüge im Gebirge in Doppeltraktion gleichermaßen befördern können. Vom Aufbau her ähnelte die Lok stark der Serie 460 der



## HIGHLIGHTS

- + Erstes Serienmodell der Rh 1012 in Baugröße N.
- + Neukonstruktion mit moderner Antriebstechnik.
- + Kurzkupplungen mit Kinematik.
- + Digital-Decoder nachrüstbar mit NEM-Schnittstelle.



### 12169 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Reihe 1012 der Österreichischen Bundesbahnen. Betriebsnummer 1012.002 der Vorserien-Prototypen. Epoche V um 2000. Einsatz im kombinierten Verkehr der „Rollenden Landstraße“.

**Modell:** Fahrgestell aus Metall-Druckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 120 mm.

€ 169,95 \*

**Die Lokomotive ist in zwei Ausführungen erhältlich:**

**1012.002 Art.-Nr. 12169**  
**1012.003 Art.-Nr. 12170**

**Vorbildgerechte Doppeltraktion zur „Rollenden Landstraße“ mit zwei Betriebsnummern.**

SBB mit den Seitenwänden aus gesicktem Stahlblech und den Führerhauselementen aus GFK Bauteilen. Der mechanische Teil der Lokomotive stammt von Simmering-Graz-Pauker, der elektrische Teil wurde von ELIN, Siemens und ABB geliefert. Während die ersten drei

Lokomotiven gebaut wurden, wechselte die Führungsspitze der Österreichischen Bundesbahnen und neue Vorschriften für Ausschreibungen der EU traten in Kraft. Zunächst wollte die ÖBB die Loks deshalb nicht mehr abnehmen, letztlich konnte aber doch noch eine Ein-

gung erzielt werden und die Maschinen wurden noch 1997 von den ÖBB übernommen. Während ihrer gesamten Einsatzzeit waren die Lokomotiven in Innsbruck beheimatet. Die Taurus-Lokomotiven der Reihe 1016/1116 stellten jedoch bald für die ÖBB eine preisgünstigere

Alternative dar und die formschönen 1012er blieben eine Splittergattung.



## HIGHLIGHTS

- + Erstes Serienmodell der Rh 1012 in Baugröße N.
- + Neukonstruktion mit moderner Antriebstechnik.
- + Kurzkupplungen mit Kinematik.
- + Digital-Decoder nachrüstbar mit NEM-Schnittstelle.



### 12170 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Reihe 1012 der Österreichischen Bundesbahnen. Betriebsnummer 1012.003 der Vorserien-Prototypen. Epoche V um 2000. Einsatz im kombinierten Verkehr der „Rollenden Landstraße“.

**Modell:** Fahrgestell aus Metall-Druckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 120 mm.

€ 169,95 \*

**Die Lokomotive ist in zwei Ausführungen erhältlich:**

**1012.002 Art.-Nr. 12169**

**1012.003 Art.-Nr. 12170**

**Vorbildgerechte Doppeltraktion zur „Rollenden Landstraße“ mit zwei Betriebsnummern.**

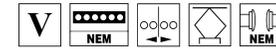
# FRANKREICH.

## HIGHLIGHTS

+ Neukonstruktion der Familie „Nasen-Lokomotiven“.



€ 99,95 \*



### 12186 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie BB 115000 der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Universallokomotive in der Ausführung für das Wechselstromnetz in Frankreich (25 kV, 50 Hz). Gebaut ab 1978 als BB 15000. Gestaltung „Multiservice“, Epoche V.  
**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf beide Drehgestelle. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 109 mm.



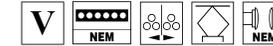
© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

## HIGHLIGHTS

- + Neukonstruktion der Familie „Nasen-Lokomotiven“.
- + Typspezifischer Lokaufbau: Seitenlüfter, Dachrüstung, Beleuchtung.



€ 99,95 \*



### 12187 Elektrolokomotive.

**Vorbild:** Schnelle Mehrzwecklokomotive Serie 1800 der Niederländischen Eisenbahnen (NS). Universallokomotive in der Ausführung für das Gleichstromnetz in West-europa (1,5 kV). Gebaut ab 1976 als Serie 1600/BB 7200. Gestaltung in der klassischen niederländischen Farbgebung mit Wappen. Epoche V.

**Modell:** Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. Antrieb auf beide Drehgestelle. Kinematik für Kurzkupplung. LüP 109 mm.



# WERDEN SIE PROFI BEI TRIX.

Die Verbundenheit mit unserer Marke und unserem System ist ein Phänomen, das wir seit Bestehen von Trix an unseren Kunden zu schätzen wissen.

Diese Verbundenheit versuchen wir nach Kräften zu fördern. Auf Dauer gelingt das nur durch Qualität und mit Modellen, die durch ihre Optik und Technik überzeugen. Darüber hinaus möchten wir Ihnen noch mehr bieten:

Wir laden Sie ein, Mitglied im Trix Profi-Club zu werden.

Als Mitglied im Trix Profi-Club sind Sie den anderen immer eine Zugspitze voraus. Sie sind noch näher dran, erhalten regelmäßig aktuelle Informationen und haben Zugriff auf exklusive Club- und Sondermodelle, die es nur für Clubmitglieder gibt.

In dem Jahresabonnement für nur Euro 57,- (CHF 87,- / US \$ 59,00) sind folgende Leistungen enthalten:

- **4-mal jährlich die Club-News.**

Die News sind ein Clubmagazin mit aktuellen Informationen über Marke, Modelle, Technik, Veranstaltungen, Termine etc ...

- **Trix-Magazin.**

Das Trix-Magazin ist eine Zeitschrift, die sich an alle H0- und N-Bahner wendet. Das Magazin liefert Tipps und Tricks, Produkt-Informationen, Bau- und Anlagenvorschläge, von denen jeder Modelleisenbahner profitieren kann.

- **Trix-Clubkarte.**

Die jährlich neu gestaltete Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen exklusive Vorteile.

- **Katalog-Gutschein.**

Gegen Vorlage des Katalog-Gutscheins beim Trix-Händler erhalten Sie eine Club-Exklusiv-Version des jeweils aktuellen Hauptkatalogs.

- **Jahreswagen.**

Jedes Jahr erhalten Clubmitglieder einen exklusiven Jahreswagen (wahlweise in Spurweite Trix H0, Minitrix oder Trix Express).

- **Jahres-Chronik „Ein Jahr mit Trix“.**

Ein begehrtes Inklusiv-Extra ist auch die Jahres-Chronik, die die Höhepunkte des vergangenen Trix-Jahres zeigt.

Sie ist als DVD erhältlich.

Mitglied im Trix Profi-Club zu werden ist ganz einfach: Lediglich ein Anmeldeformular (z. B. auf unserer Homepage) ausfüllen und an uns schicken.

Und wenn Sie Fragen oder Wünsche haben, so erreichen Sie uns:

**Trix Profi-Club**

Postfach 9 60

D-73009 Göppingen

Telefon 0 71 61/608 - 213

Telefax 0 71 61/608 - 308

E-Mail: [profi-club@trix.de](mailto:profi-club@trix.de)

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



**18142 Jahres-Chronik „Ein Jahr mit Trix“.**

Diese DVD zeigt die Höhepunkte des vergangenen Trix-Modellbahnjahres. Laufzeit ca. 60 Minuten. (DVD: Art.-Nr. 18142) deutsche Version, (DVD: Art.-Nr. 18143) internationale Version (englisch, französisch, niederländisch).



# EXKLUSIV – DIE PROFI-CLUB-SONDERMODELLE 2008.



## 15355 Profi-Club-Wagen Minitrix 2008.

**Vorbild:** Gasbehälterwagen eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Bauart mit 3 liegenden Einzelbehältern. Baujahr ab 1893. Privatwagengestaltung der Firma Linde. Epoche I.

**Modell:** Filigrane Nachbildung der Flansche und Armaturen. Kinematik für Kurzkupplung. Lüp 56 mm.

**Einmalige Serie 2008 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.**



## 24084 Trix Profi-Club-Wagen H0 2008.

**Vorbild:** Gasflaschenwagen mit Bremserbühne. Privatwagen der Fa. Linde, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.).

**Modell:** Epoche I. Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Filigrane Nachbildung der Flansche und Armaturen.

Länge über Puffer 100 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**

**Einmalige Serie 2008 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.**



## 33960 Trix Profi-Club-Wagen Express 2008.

**Vorbild:** Gasflaschenwagen mit Bremserbühne. Privatwagen der Fa. Linde, eingestellt bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.).

**Modell:** Epoche I. Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Filigrane Nachbildung der Flansche und Armaturen.

Länge über Puffer 100 mm.

**Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**

**Einmalige Serie 2008 nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.**

# MINITRIX PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2008.



© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG

# DIE DEUTSCHE SCHWESTER.

*Blau – in den Anfangsjahren der Bundesbahn stand diese Farbe für Tempo. Die neuen Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 10 erhielten einen blauen Lokkasten, während die für den Güterzugdienst gedachten E 40 und E 50 in Grün daher kamen. Da Schnellzüge seinerzeit mit höchstens 120 km/h fuhren, ließ die Bundesbahn zunächst auch die E 41 Blau spritzen. Erst als die Geschwindigkeit der Schnellzüge auf 140 km/h hochgesetzt wurde, bekam die E 41 ein grünes Kleid übergestreift.*

*Interessanterweise galt das Farbschema nur für die Elektrolokomotiven. Diesellokomotiven zeigten sich einheitlich in Dunkelrot, ganz gleich, ob es sich um die*

*100 km/h schnelle V 80, die für 140 km/h zugelassene V 200.0 oder die V 100 handelte, die wiederum 100 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichte. Eine Ausnahme bestätigte die Regel, eine blaue Lok, die auf den ersten Blick eine V 200 zu sein schien. Beim zweiten Hinschauen fiel dann der gestreckte Lokkasten ins Auge. Wer die V 200.0 genau kannte, vermisste zudem die Fenster in den Seitenwänden.*

*Die vermeintliche V 200 gehörte nicht der Bundesbahn, sondern Krauss-Maffei. Für Probe- und Vorführfahrten hatte die traditionsreiche Lokschmiede eine 6-achsige V 200 gebaut. Anfangs glich sie „Dinara“, „Kozara“ und*

*„Suteska“, drei 6-achsigen Maschinen, die als Baureihe D 66 in Jugoslawien fuhren. Dann erhielt deren deutsche Schwester stärkere Antriebsanlagen.*

*Aus der ML 2200 C'C' wurde die ML 3000 C'C', wobei die Zahl jeweils die Motorleistung in PS angibt.*

*Beim Umbau verlor die Lok zudem ihr Ursprungskleid. Mit rotem Kasten kehrte sie auf die Schienen zurück. Nur drei weiße Zierstreifen und der Schriftzug „KRAUSS-MAFFEI A.G.“ wiesen noch darauf hin, dass sie nicht zu den Bundesbahn-Lokomotiven gehörte. Doch weshalb hatte sich Krauss-Maffei nicht schon*

*zuvor für diese Lösung entschieden? Wollte Krauss-Maffei mit dem blauen Lack demonstrieren, dass die Lok schnellzugwürdig war? Oder sollte sich die Maschine einfach nur von den Bundesbahn-Lokomotiven abheben?*

*Weder noch. Krauss-Maffei hatte seit jeher seinen Sitz in München, der bayerischen Hauptstadt. Folglich lag es nahe, die Lok in Bayerisch-Blau zu spritzen . . .*

Torsten Berndt



## HIGHLIGHTS

- + Komplettneukonstruktion.
- + Die große Schwester der V 200 im Auslieferungszustand.



### 12424 Diesellokomotive.

**Vorbild:** Dieselhydraulische Versuchslokomotive ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei. Prototyp in Werklackierung von 1957 – Epoche III.

**Modell:** Fahrgestell aus Metalldruckguss. Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit 2 Schwungmassen. 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Spitzensignal

und Schlusslichter mit LED. Führerstände mit Relief-Einrichtung. Kinematik für Kurzkupplung. Lüp 127 mm.

€ 159,00 \*

Einmalige Serie nur für Mitglieder im Trix Profi-Club.

# TRIX H0 PROFI-CLUB-SONDERMODELL 2008.

*Anfang der 50er-Jahre entwickelte die Deutsche Bundesbahn (DB) zwei Gliedertriebzüge für den Fernverkehr. Die Konstruktion entstand unter Beteiligung von Franz Kruckenberg, der sich bereits in den 30er-Jahren einen Namen mit Schnellfahrzeugen machte. Bei der Entwicklung der beiden Triebwagen konnte er auf wertvolle Erfahrungen zurückgreifen, die bereits mit dem Schienenzeppelin und dem SVT 135 155 gemacht wurden: hohe Geschwindigkeit durch weitgehenden, kompromisslosen Leichtbau aus Aluminium.*

*Erstmals wurden die beiden Gliederzüge auf der Deutschen Verkehrsausstellung (DVA) in München 1953 vorgestellt: Der VT 10 501, gebaut von Linke-Hofmann-Busch als Tageszug „Senator“ für die DB und der von Wegmann gefertigte VT 10 551 als Nachtzug „Komet“ für die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG).*

*Abgesehen vom Einsatz und der Farbgebung wiesen die zwei Züge Bauartunterschiede auf. Während die Wagen des „Senator“ mit Einachslaufwerken ausgestattet waren, hatte der „Komet“ Jacobs-Drehgestelle zwischen den Einheiten. Bei beiden Zügen wiesen die Endwagen jeweils ein zweiachsiges Triebgestell auf.*

*In den Motorwagen arbeiteten MAN-Dieselmotoren mit ursprünglich 118 kW, später mit 154 kW Leistung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h; eine geplante Erhöhung auf 160 km/h unterblieb. Die Kraftübertragung war hydraulisch mittels Viergang-Getriebe. Der „Senator“ bot seinen Fahrgästen 135 Sitze in der 1. Klasse, davon 24 Liegesitze.*

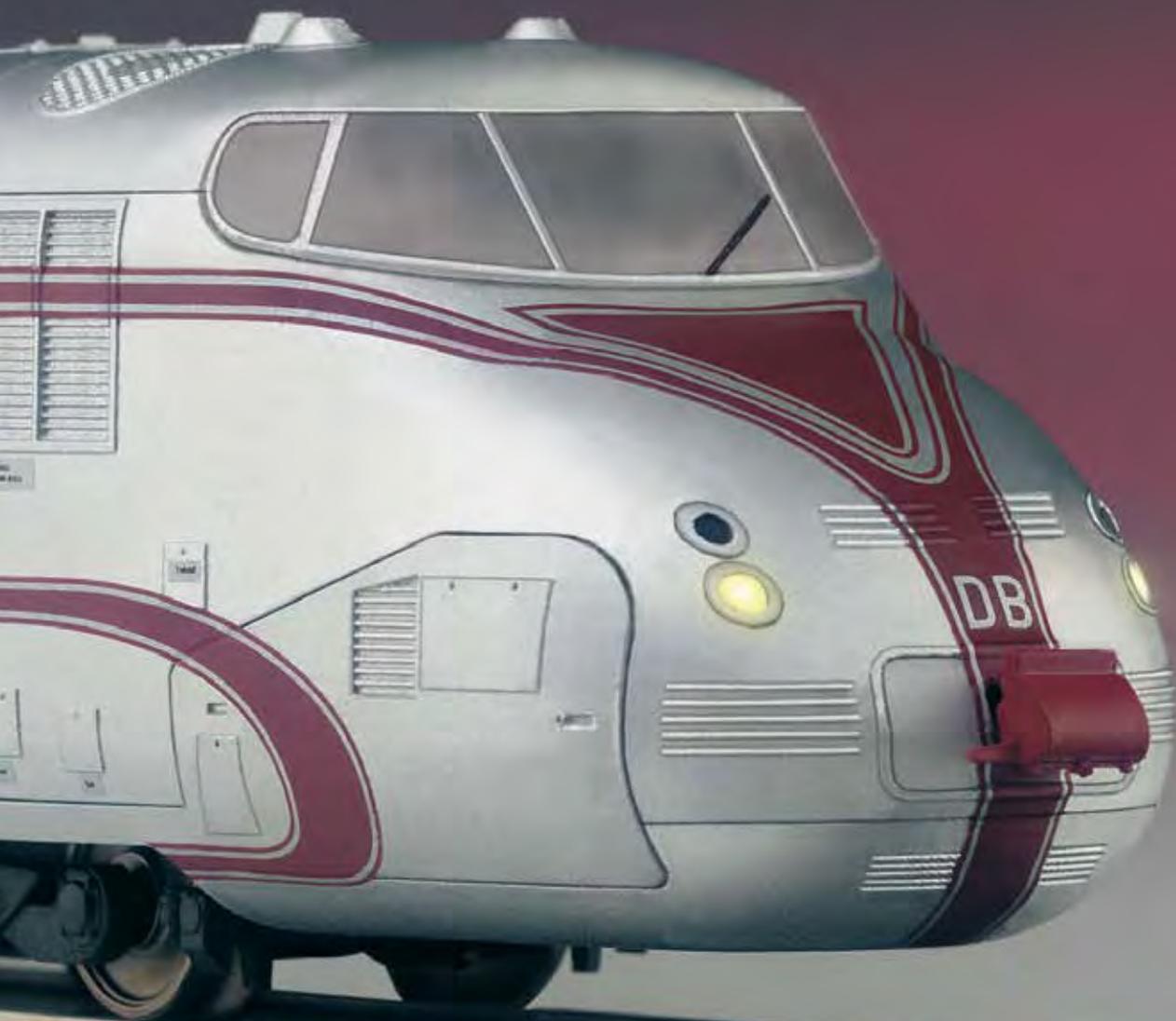
*Mit Beginn des Sommerfahrplans 1954 nahmen die Züge den regulären Betrieb auf. Der Tageszug VT 10 501 als Ft 41/42 „Senator“ auf der Verbindung Frankfurt/Main – Hamburg, der Nachtzug als Ft 49/50 „Komet“ zwischen Hamburg und Basel (ab Sommer 1955 bis Zürich).*

*Die Laufeigenschaften des Nachtzuges wurden positiv bewertet, über den Tageszug heißt es dagegen in DB-Unterlagen: „Alles in allem ist anscheinend... die Güterwagen-Charakteristik aus dem Fahrzeug nicht herauszubringen.“*

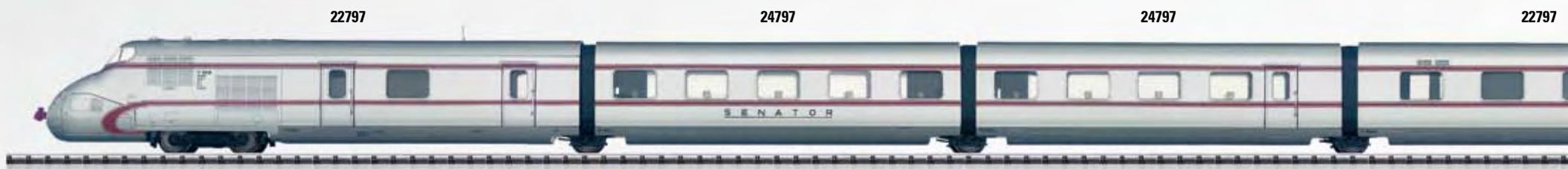
*Der „Senator“ war bis zum Juni 1956 im Fahrgasteinsatz, wurde anschließend mehrfach umgebaut und bei Versuchsfahrten erprobt. 1959 wurde die Ausmusterung verfügt und 1962 die Zerlegung angeordnet. Bis auf den Mittelwagen VT 10 551i des Nachtzuges, der von den Nürnberger Eisenbahnfreunden als Clubheim genutzt wird, wurden alle Fahrzeuge verschrottet.*

*Die Erfahrungen mit den beiden Kruckenberg-Konstruktionen flossen in die Entwicklung des späteren TEE-Triebzuges VT 11.5 der DB ein.*





# TAGES-GLIEDERTRIEBZUG VT 10501 „SENATOR“.



## HIGHLIGHTS

- + Komplette Neuentwicklung.
- + Triebzug in Metallausführung.
- + Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und Geräuschgenerator in einem Triebkopf.
- + Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung, beleuchtete Tischlampen digital schaltbar.
- + Elektrische Verbindung durch den ganzen Zug.
- + Schleiferumschaltung mit der Fahrtrichtung.



### 22797 Dieseltriebzug.

**Vorbild:** Tages-Gliederzug Baureihe VT 10.5 „Senator“ der Deutschen Bundesbahn (DB). Zug aus 2 Triebwagen, 1 Großraumwagenglied und 1 Wagenglied mit Küche. Farbgebung im Auslieferungszustand 1953/1954.

**Modell:** Epoche III. Mit DCC/Sx-Decoder und geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in neuer wartungsfreier Kompakt-Bauform und Geräuschgenerator in einem Triebwagen. 2 Achsen im Drehgestell des Triebwagens A angetrieben. Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter, serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und beleuchtete Tischlampen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dieselmotor-Geräusch,

Signalton sowie Anfahr- und Bremsverzögerung sowie weitere Betriebsgeräusche wie Bremsenquietschen, Bahnhoftsansage, Umgebungsgeschall Türen schließen und Abfahrtpfeiff mit DCC und Trix Systems digital schaltbar. Leistungsfähiger Lautsprecher in einem Triebkopf, Lautstärke einstellbar. Mehrpolige Strom führende Spezialkupplung und dicht schließende Übergangsblenden mit Kulissenführungen zwischen den Fahrzeugen. Schleiferumschaltung. An den Enden Nachbildung der abgedeckten Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion). Zuglänge über Kupplungen 691 mm.

€ 599,00 \*

**Der Triebzug kann mit dem Wagen-Set 24797 zur vorbildgerechten 7-teiligen Einheit verlängert werden.**

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 39100.**

**Der Triebzug 22797 wird im Jahr 2008 in einer einmaligen Serie nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.**

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG



24797

22797

22797



**24797 Ergänzungswagen-Set Schnellzugwagen.**

**Vorbild:** 3 Zwischenwagen zum Tages-Gliederzug Baureihe VT 10.5 „Senator“ der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Großraumwagenglieder ohne Einstieg und 1 Großraumwagenglied mit Einstieg.

**Modell:** Zur Verlängerung des Zuges 22797. Mehrpolige Strom führende Spezialkupplung und dicht schließende Übergangsblenden mit Kulissenführungen zwischen den

Fahrzeugen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und beleuchtete Tischlampen über die Triebköpfe gespeist und gesteuert. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Verlängerung des Zuges um 420 mm.

€ 149,00 \*

**Das Wagen-Set kann nur in Verbindung mit dem Triebzug Art.-Nr. 22797 eingesetzt werden und verlängert die 4-teilige Grundgarnitur 22797 zur vorbildgerechten 7-teiligen Einheit.**

**Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 41100.**

**Das Wagen-Set 24797 wird im Jahr 2008 in einer einmaligen Serie nur für Trix Profi-Club-Mitglieder gefertigt.**

# MÄRKLIN ERLEBNISWELT.

Am 20. Oktober 2006 eröffnete die neue große Märklin Erlebniswelt und dokumentiert nun auf einer über 1.000 qm großen Ausstellung mit Flagship-Store, einem Museums-Shop und Service-Point die 148-jährige Geschichte des Unternehmens unter einem Dach.

Kannte man Märklin bislang von Modellbahnen und Metallbaukästen, so begeistert in der Märklin Erlebniswelt vor allem die Vielfalt der Spielzeuge und Sammlerstücke, die das traditionsreiche Unternehmen im Laufe der Jahre gefertigt und weltweit auf den Markt gebracht hat. Dampfmaschinen, eine große Schwebbahn und Automodelle zählen zu den wertvollen historischen Schätzen.

Den Besucher erwarten zahlreiche noch nie gezeigte und besonders wertvolle Stücke. Darunter die erste 1895 gebaute Echtdampflokomotive.

Größter Wert wurde auf die Möglichkeit gelegt, möglichst viele Exponate in hellen und rundum begehbaren Glasvitrinen aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten zu können.

Fachkundiges Personal beantwortet dabei auch Sammlern alle Fragen.

An mehrere große Modellbahnanlagen mit wirklichkeitsgetreuen Themenwelten und zahlreichen wie von Geisterhand gesteuerten Zügen kann der Betrachter nah herantreten und – auch in Augenhöhe für Kinder – die Start- und Haltevorgänge an Weichen und in den Bahnhöfen beobachten. Die gezeigten Miniaturwelten begeistern mit nachgestellten Momentaufnahmen aus dem wirklichen Leben, die in allen Feinheiten ausgearbeitet sind. Entdecken Sie die Ausgrabung eines versteinerten Sauriers oder verfolgen Sie eine Seilbahnfahrt auf schneebedeckte Berge.



© Dietmar Kötze

Wesentlicher Bestandteil der neuen Märklin Erlebniswelt ist das umfangreiche Serviceangebot.

Im Flagship-Store finden Märklin-Freunde ein komplettes Sortiment aller Spurweiten. Eine Werkstatt zur Wartung und Reparatur aktueller Märklin-Produkte ist ebenso vorhanden wie ein umfangreiches Ersatzteillager.

## Märklin Erlebniswelt

Reutlinger Straße 2

73037 Göppingen

Telefon +49 (0) 7161 608-289

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

## Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag von 10.00 bis 20.00 Uhr.

Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr.

Sonntag von 11.00 bis 18.00 Uhr.

Bitte beachten Sie: an wenigen Sonntagen im Jahr ist die Märklin Erlebniswelt geschlossen, informieren Sie sich vorab unter [www.trix.de](http://www.trix.de).

**An Feiertagen generell geschlossen.**

Eintritt frei.

Vor dem Haus befinden sich genügend Parkplätze.



© 2008 - Trix Modellbahnen GmbH & Co. KG

# MUSEUMSWAGEN.

**TRIX**



**24083 Museumswagen-Set 2008 „Humbser Bräu“.**  
**Vorbild:** Privatwagen, eingestellt bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Bauart mit Bremserhaus und flachem Dach. 2-achsiger LKW mit offener Pritsche.  
**Einsatz:** Bierniederlassungen in und um Nordbayern.

**Modell:** Epoche II, Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Speichenräder grau. Länge über Puffer 101 mm.

LKW-Modell in Ausführung als Pritschenwagen mit Beschriftungen der Brauerei „Humbser Bräu“. Sondermodell der Fa. Wiking.

€ 34,95

**Einmalige Serie.**

**Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.**

**Trix Express Radsatz 2 x 33 340 009.  
 Märklin Wechselstromradsatz 2 x 34 301 211.**



**15350 Museumswagen Minitrix 2008.**  
**Vorbild:** Bier-Kühlwagen der Firma Humbser Bräu Fürth. Bayerische Bauart mit Bremserhaus. Epoche II. LKW Mercedes-Benz Pritschenwagen.

**Modell:** Kinematik für Kurzkupplung. Speichenräder. LüP 55 mm.

**Einmalige Serie.**

**Erhältlich nur in der Märklin Erlebniswelt Göppingen.**

€ 24,95



# BAHNVERWALTUNGEN.

Wer es genau nehmen möchte, findet auf diesen Seiten eine Übersicht der Zeitepochen und Embleme historischer und aktueller europäischer Eisenbahngesellschaften.

Die beschriebenen Piktogramme der Epochen finden Sie auch bei den Modellen, so dass Sie sich vorbildgerechte Züge aus der jeweiligen Zeit zusammenstellen können.

Die Unterteilung in Epochen ist zwar NEM-genormt, aber in den jüngeren Epochen nicht ganz trennscharf.

Auch beim Vorbild können sich die Merkmale verschiedener Epochen überschneiden.

Land	Abkürzung	Originalname	Bahnverwaltung
<b>Belgien</b>	SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges	Belgische Staatsbahnen (wallonisch)
	NMBS	Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen	Belgische Staatsbahnen (flämisch)
<b>Deutschland</b>	KPEV	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung	Preußen, Hessen, Nord- und Westdeutschland (1878 – 1918)
	K.Bay.Sts.B.	Königlich Bayerische Staatseisenbahn	Bayern und Pfalz, Süddeutschland (1844 – 1920)
	K.W.St.E.	Königlich Württembergische Staatseisenbahnen	Württemberg, Südwestdeutschland (1845 – 1920)
	DRG	Deutsche Reichsbahn (-Gesellschaft)	Deutsche Reichsbahn (1924 – 1949)
	DB	Deutsche Bundesbahn	Deutsche Bundesbahn (1949 – 1993)
	DR	Deutsche Reichsbahn	Deutsche Reichsbahn der DDR (1949 – 1993)
	DB AG	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn AG (ab 1994)
<b>Dänemark</b>	AAE	Ahaus-Alstetter Eisenbahn GmbH	Güterwagen-Vermietung
	DSB	Danske Statsbaner	Dänische Staatsbahnen
<b>Frankreich</b>	SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français	Französische Staatsbahnen
<b>Italien</b>	FS	Ferrovie dello Stato Italiane	Italienische Staatsbahnen
<b>Luxemburg</b>	CFL	Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois	Luxemburgische Staatsbahnen
<b>Niederlande</b>	NS	Nederlandse Spoorwegen	Niederländische Staatsbahnen
<b>Norwegen</b>	NSB	Norges Statsbaner	Norwegische Staatsbahnen
<b>Österreich</b>	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen	Österreichische Bundesbahnen
<b>Spanien</b>	AVE	Alta Velocidad Española	Spanische Hochgeschwindigkeitslinien
<b>Schweden</b>	SJ	Statens Järnvägar	Schwedische Staatsbahnen
<b>Schweiz</b>	SBB	Schweizerische Bundesbahnen	Schweizerische Bundesbahnen (deutsch)
	CFF	Chemins de fer Fédéraux Suisses	Schweizerische Bundesbahnen (französisch)
	FFS	Ferrovie Federali Svizzere	Schweizerische Bundesbahnen (italienisch)
	BLS	BLS Lötschbergbahn AG	Alpen Bern-Lötschberg-Simplon
	AAE	Ahaus-Alstetter Eisenbahn GmbH	Güterwagen-Vermietung
<b>Ungarn</b>	MAV	Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága	Ungarische Staatsbahn-Verwaltung
<b>USA</b>	AT & SF	Atchison, Topeka & Santa Fe Railway	Mittlere und südwestliche USA (1859 – 1995)
	U.P.	Union Pacific Railroad	Südliche USA (ab 1862)
	NYC	New York Central System	Nordwestliche USA (1869 – 1968)
	PRR	Pennsylvania Railroad	Nordwestliche USA (1846 – 1968)

# ZEICHENERKLÄRUNG.

<b>DCC</b>	DCC-Decoder.	Dreilicht-Spitzensignal vorne, ein weißes Schlusslicht hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Überwiegender Teil des Lokomotiv-aufbaus aus Metall.
<b>SX</b>	SX-Decoder.	Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten.	Fahrgestell der Lok aus Metall.
<b>DCC SX</b>	DCC-/SX-Decoder.	Dreilicht-Spitzensignal vorne, Zweilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	Fahrgestell und Aufbau des Wagens aus Metall.
<b>NEM</b>	Digitale Schnittstelle klein (Selectrix-Decoder 66836/66838).	Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Überwiegender Teil des Wagon-aufbaus aus Metall.
<b>NEM</b>	Digitale Schnittstelle groß (Selectrix-Decoder 66837).	Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.	Fahrgestell des Wagens aus Metall.
<b>21</b>	21-polige Schnittstelle.	Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in der Fahrtrichtung.	Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:87.
	Geräuschelektronik.	Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:93,5.
	Einlicht-Spitzensignal vorne.	Dreilicht-Spitzensignal vorne, zwei weiße Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Längenmaßstab bei Reisezugwagen 1:100.
	Einlicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Innenbeleuchtung eingebaut.	Stromversorgung auf Oberleitungs-betrieb umschaltbar.
	Zweilicht-Spitzensignal vorne.	Innenbeleuchtung nachrüstbar.	Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM.
	Zweilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	Schlussbeleuchtung eingebaut.	Exclusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative – in einmaliger Serie gefertigt. Die Märklin-Händler-Initiative ist eine Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahnfachhändler in Deutschland (MHI).
	Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten.	Schlussbeleuchtung nachrüstbar.	
	Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	LED Innenbeleuchtung eingebaut.	
	Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	LED Innenbeleuchtung nachrüstbar.	
	Zweilicht-Spitzensignal vorne, zwei rote Schlusslichter hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd.	Beleuchtung mit warmweißen LED.	
	Dreilicht-Spitzensignal vorne.	Fahrgestell und Aufbau der Lok aus Metall.	
	Dreilicht-Spitzensignal vorne mit Lichtwechsel in einer Fahrtrichtung.	Fahrgestell und Kessel der Lok aus Metall.	

## I

**Epoche I**  
Privat- und Länderbahnen von den Anfängen des Eisenbahnbaus bis etwa 1925.

## II

**Epoche II**  
Bildung der großen Staatsbahn-Netze von 1925 bis 1945.

## III

**Epoche III**  
Neuorganisation der europäischen Eisenbahnen und Modernisierung des Fahrzeugparks von 1945 bis 1970.

## IV

**Epoche IV**  
Beschriftung aller Fahrzeuge nach international einheitlichen Vorschriften, der sogenannten computergerechten UIC-Beschriftung, von 1970 bis 1990.

## V

**Epoche V**  
Umstellung der Farbschemata und Entstehen der Schnellfahrnetze seit 1990.



Art.-Nr.	Seite												
22360	115	22633	117	23427	58	23465	34	24412	76	24620	52	33960	175
22361	43	22635	119	23430	22	24083	183	24413	76	24621	96	66165	78
22603	92	22636	118	23431	106	24084	175	24414	77	24700	86	66166	78
22604	93	22769	71	23432	107	24100	13	24420	110	24701	86	66167	80
22605	24	22797	180	23433	107	24101	12	24421	110	24702	87	66168	80
22606	49	23340	65	23440	99	24102	12	24515	114	24703	87	66169	80
22620	51	23341	66	23441	99	24103	13	24516	44	24704	88		
22621	95	23342	66	23442	100	24358	40	24517	114	24705	88		
22625	30	23343	66	23443	100	24405	72	24519	115	24706	89		
22626	54	23344	67	23460	33	24406	72	24523	120	24707	89		
22628	85	23345	67	23461	33	24407	73	24524	120	24708	90		
22630	98	23405	38	23462	33	24408	74	24526	111	24709	90		
22631	116	23406	39	23463	34	24410	75	24527	113	24710	91		
22632	108	23407	39	23464	34	24411	74	24532	112	24797	181		



# SERVICE WIRD BEI UNS GROSS GESCHRIEBEN.



## **Trix-Direkt-Service.**

Der Trix-Fachhändler ist Ihr Ansprechpartner für Reparaturen und Umbauten von analog auf digital. Für Fachhändler ohne eigene Serviceabteilung sowie für Privatkunden übernehmen wir die Umbauten über unsere Reparaturabteilung in Nürnberg.

Da der Aufwand je nach Modell unterschiedlich ist, empfehlen wir, vorher eine Anfrage an die untenstehende Adresse zu richten. Sie erhalten dann eine Kostenkalkulation inklusive der Angaben und Kosten für den sicheren Versand.

Wenn Sie Modelle in unserem Werk in Nürnberg persönlich abgeben und abholen wollen, beachten Sie bitte die Öffnungszeiten für Händler und Privatkunden.

**Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG  
Reparatur-Service  
Witschelstraße 104  
D-90431 Nürnberg**

**Telefon 0911 - 3601290  
Telefax 0911 - 3601265  
reparaturabteilung@trix.de**

**Öffnungszeiten:  
Di + Do 9.30 – 12.15 Uhr und  
12.45 – 15.00 Uhr  
sowie nach Absprache.**

## **Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum.**

Über die Ihnen gesetzlich zustehenden, nationalen Gewährleistungsrechte hinaus gegenüber Ihrem Trix-Fachhändler als Vertragspartner gewährt die Firma Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG Ihnen bei dem Kauf eines Trix Produktes zusätzlich eine Hersteller-Garantie von 24 Monaten ab Kaufdatum zu den nachfolgend aufgeführten Konditionen. Damit haben Sie unabhängig vom Kaufort die Möglichkeit, auch direkt bei der Firma Trix als Hersteller des Produktes aufgetretene Mängel oder Störungen zu reklamieren.

## **Garantiebedingungen.**

Diese Garantie gilt für Trix-Sortimentsprodukte und Einzelteile, die bei einem Trix-Fachhändler weltweit gekauft wurden. Als Kaufnachweis dient entweder die vom Trix-Fachhändler komplett ausgefüllte Garantie-Urkunde oder die Kaufquittung. Daher empfehlen wir unbedingt diese Garantie-Urkunde zusammen mit der Kaufquittung aufzubewahren.

## **Inhalt der Garantie/Ausschlüsse.**

Die Garantie umfasst nach Wahl des Herstellers die kostenlose Beseitigung eventueller Störungen oder den kostenlosen Ersatz schadhafter Teile, die nachweislich auf Konstruktions-, Herstellungs-, Material- oder Transportfehler beruhen, inklusive der damit verbundenen Service-Leistungen. Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

## **Die Garantieansprüche erlöschen.**

- Bei verschleißbedingten Störungen bzw. bei üblicher Abnutzung von Verschleißteilen.
- Wenn der Einbau bestimmter Elektronikmodule entgegen der Herstellervorgabe von nicht dafür autorisierten Personen durchgeführt wurde.
- Bei Verwendung in einem anderen als vom Hersteller bestimmten Einsatzzweck.
- Wenn die in der Bedienungsanleitung aufgeführten Hinweise des Herstellers nicht befolgt wurden.
- Jegliche Garantie-, Gewährleistungs- und Schadensersatzansprüche sind ausgeschlossen, wenn in Trix-Produkte nicht von Trix freigegebene Fremdteile eingebaut werden und/oder Trix-Produkte umgebaut werden und die eingebauten Fremdteile bzw. der Umbau für sodann aufgetretene Mängel und/oder Schäden ursächlich war. Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Einbau von Fremdteilen oder der Umbau in bzw. von Trix-Produkten für aufgetretene Mängel und/oder Schäden nicht ursächlich war, trägt die für den Ein- und/oder Umbau verantwortliche Person und/oder Firma bzw. der Kunde.

Die Garantiefrist verlängert sich durch Instandsetzung oder Ersatzlieferung nicht. Die Garantieansprüche können entweder direkt bei dem Verkäufer oder durch Einsenden des reklamierten Teils zusammen mit der ausgefüllten Garantie-Urkunde oder der Kaufquittung und einem Mängelbericht direkt an die Firma Trix gestellt werden.

## **Die Adresse lautet:**

**Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG  
Reparatur-Service  
Witschelstraße 104  
D-90431 Nürnberg**

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

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten, eine Haftung wird diesbezüglich ausgeschlossen.

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

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

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

In Deutschland hergestellt.  
121243 – 01 2008

**© Copyright by  
Trix Modelleisenbahn GmbH & Co.KG  
Stuttgarter Straße 55 - 57  
73033 Göppingen  
Deutschland**

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

# TRIX



Trix Modelleisenbahn  
GmbH & Co. KG  
Stuttgarter Straße 55-57  
D-73033 Göppingen

© 2008 – Trix Modelleisenbahnen GmbH & Co. KG [www.trix.de](http://www.trix.de)