



TRIX

S O M M E R -
N E U H E I T E N

2 0 0 8

© Wagons-Lits Diffusion-France

DI

TRIX. DIE FASZINATION DES ORIGINALS.

EXCLUSIV 2/2008

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 Flachlandschnellzuglokomotive 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 Maschinen 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 Achsen im Rah-

men. 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 die junge Deutsche Bundesbahn keine Verwendung fand 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.



23426 Schnellzug-Wagenset CIWL „Orient-Express“™.

Vorbild: 5 Privatwagen unterschiedlicher Bauarten der „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“ (CIWL). Jeweils 2 Gepäckwagen in brauner Farbgebung, 1 Schlafwagen in brauner Farbgebung, 1 Schlafwagen in beige-brauner Farbgebung und 1 Speisewagen in beige-brauner Farbgebung. Zustand Frühjahr 1921.

Modell: Epoche I. Feine Ausführung der Modelle mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Serienmäßige Innenbeleuchtung in Schlaf- und Speisewagen. Stromabnahme in jedem einzelnen Wagen. Unterschiedliche Betriebsnummern. Eingezo-gene Faltenbälge mit hochgeklappten Übergangsblechen für Endwagen der Garnitur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 1175 mm.

€ 349,95 *

Das ideale Zugset zur Schnellzug-Schleppenderlokomotive Badischen IV h Artikelnummer 22182.

Mit den beiden Zugsets Artikelnummern 23426 und 23436 ist eine vorbildgetreue Nachbildung des berühmten „Orient-Express“™ möglich, wie er zwischen Paris und Istanbul verkehrte.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden sie im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 42755.



Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Händler-Initiative.



€ 399,95*



HIGHLIGHTS

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



22182 Schleptender-Schnellzuglokomotive.
Vorbild: Dampflokomotive Serie IVh der Großherzoglichen Badischen Staatseisenbahnen, Bauart 2'C1'h4v. Gebaut ab 1918.
Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.
Modell: Epoche I. Geregelter Softdrive-Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform mit DCC-/Sx-Decoder und Soundgenerator. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Tender aus Metall. Gleisradiusbezogen verstellbare

Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Rauchsatz 72270 nachrüstbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Lokpfeiff und Dampflok-Fahrgeräusch. Luftpumpen-Arbeitsgeräusch, Bremsenquietschen und kurzer Rangierpfeiff, 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 Art.-Nr. 39021.



 Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Händler-Initiative.

EXCLUSIV 2/2008

„Orient-Express™“ – Orient und Okzident de Luxe.

Die Verbindung des Westens mit dem Osmanischen Reich auf dem Schienenwege war ein ehrgeiziges Projekt der daran beteiligten Staaten und Eisenbahnverwaltungen. Die wohl bekannteste Verbindung, die heute noch in den Zugläufen aufscheint, ist der „Orient-Express™“.

Die Geschichte des berühmten Zuges begann am 5. Juni 1883 am Gare de l'Est in Paris. Die „Compagnie Internationale des Wagon-Lits“ (CIWL) schickte das erste Mal ihren luxuriösen Hotelzug gegen Osten auf Reisen. Die Eisenbahnverbindung war vorerst bis Rumänien ausgebaut und die Reisenden mussten umsteigen und per Schiff Istanbul erreichen; 1888 war es dann aber soweit: Istanbul war durch Schwellen und Schienenstränge an den Westen angebunden.

Die schnelle Verbindung zwischen Orient und Okzident wurde nicht nur von Geschäftsreisenden stark angenommen, sondern auch die vornehme Klientel aus Hoch- und Finanzadel erfreute sich am nahezu grenzenlosen Komfort, an der exquisiten Verpflegung, sowie an anregenden Unterhaltungen im Speisewagen während der langen Fahrt. Das Wagenmaterial bestand aus Gepäck-, Schlaf- und Speisewagen der 1. Klasse und war auch technisch auf dem höchsten Niveau der Zeit. Die Lackierung der Wagen war in einem eleganten braun oder beige-braun gehalten und das goldene Wappen mit den zwei Löwen der CIWL durfte an keinem Fahrzeug fehlen. Der Zug wurde bald zum Inbegriff des Luxus und die Gäste an Bord empfanden es als eine Ehre in diesem Zug zu reisen. Als Ehre empfanden es auch die beteiligten Staatsbahnen den Zug auf ihren Schienen zu haben

und bespannten den Zug mit den jeweils schönsten und stärksten Lokomotiven, die sie unter Dampf hielten. Im Deutschen Reich waren das vornehmlich eine Bayerische S 3/6 und die Badische IV h, selbst äußerst elegante Maschinen und würdige Zuglokomotiven für den „Orient-Express™“. Der erste Weltkrieg unterbrach für einige Jahre die Verbindung zwischen Paris und Istanbul und nach Kriegsende wurde der „Orient-Express™“ als reiner Militärzug eingereiht; dann aber wieder auch für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Zuglauf endete allerdings in Bukarest, am Komfort der Vorkriegsjahre hat sich aber dennoch kaum etwas geändert. Die CIWL konnte bis 1940 den „Orient-Express™“ als reinen Luxus Zug anbieten bis die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges dem Zug ein jähes Ende bereiteten.

Die politische Teilung Europas in einen West- und Ostblock und die mageren Wiederaufbaujahre veranlassten starke Einschränkungen sowohl am Angebot als auch am Zuglauf. Teilweise endete der Zug in Wien, Budapest oder Bukarest und der „Orient-Express™“ wurde als normaler Schnellzug mit allen Wagenklassen geführt. Bis heute ist der Name „Orient-Express™“ nicht aus den internationalen Zugverbindungen verschwunden, er befährt sogar noch einen Teil seiner Stammstrecke; vom einstigen Luxus der Hotelzüge der „Compagnie Internationale des Wagon-Lits“ (CIWL), in Filmen und Büchern oft vergegenwärtigt, und zur Aufrechterhaltung des Mythos „Orient-Express™“ beitragend, ist aber nur der Name geliebt.



© Wagons-Lits Diffusion-France



23436 Wagenset CIWL „Orient-Express™“.

Vorbild: 2 Privatwagen der „Compagnie Internationale des Wagon-Lits“ (CIWL). 2 Schlafwagen in brauner Farbgebung. Zustand Frühjahr 1921.

Modell: Epoche I. Feine Ausführung der Modelle mit vielen angesetzten Details. Verschiedenfarbige Inneneinrichtung. Serienmäßige Innenbeleuchtung in Schlaf- und Speisewagen. Stromabnahme in jedem einzelnen

Wagen. Unterschiedliche Betriebsnummern. Eingezoogene Faltenbälge mit hochgeklappten Übergangsblechen für Endwagen der Garnitur. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge über Puffer 485 mm.

€ 139,95 *

Das ideale Zugset zur Schnellzug-Schleppenderlokomotive Badischen IV h Artikelnummer 22182.

Mit den beiden Zugsets Artikelnummern 23426 und 23436 ist eine vorbildgetreue Nachbildung des berühmten „Orient-Express™“ möglich, wie er zwischen Paris und Istanbul verkehrte.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden sie im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 42760.

Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Händler-Initiative.





€ 79,95 *

HIGHLIGHTS

+ Neukonstruktion.



24357 Tragwagen-Set.

Vorbild: 2 Tragwagen für den „Kombinierten Ladungsverkehr“. Beladen mit jeweils 2 LKW-Wechselpritschen. Bauart Sgs 693. Privatwagen der Kombiwaggon GmbH, Eltville, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Europäische Standardbauart mit 19,90 m Länge. Ausführung mit Rungen und runden Puffern ohne Ablflachung.

Modell: Epoche IV. Drehgestelle Typ Minden-Siegen. Metalleinlage für gute Laufeigenschaften. Spezifische Ausführung des Unterbodens. Viele angesetzte Einzelheiten. NEM-Kupplungsaufnahmen mit Kinematik. Wechselpritschen abnehmbar. Standfüße zum vorbildgerechten Abstellen der Wechselpritschen beliebig. Länge über Puffer 458 mm.



€ 169,95 *



12588 Diesel-Triebzug „LINT“.

Vorbild: Nahverkehrs-Triebwagen Baureihe LINT 41/H mit hohen Einstiegen. Ausführung als „Demonstrator“ der Herstellerfirma Alstom. Epoche V.

Modell: Digital-Schnittstelle nach NEM. Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben. Beide Fahrzeug-

hälften 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.

 Einmalige Serien 2008 für die Märklin-Händler-Initiative.

D XI – BAYERNS LOKALERFOLG.

Der zunehmende Ausbau der Bahnstrecken - auch in entlegene Gebiete - des Königreichs Bayern veranlasste die Bahnverwaltung in München eine große Stückzahl einer Lokalbahnlok zu bestellen.

Zwischen 1895 und 1912 lieferten die Firmen Krauss und Maffei in München insgesamt 139 Exemplare der Gattung D XI an die Staatsbahn. Die Maschinen waren

als Nassdampflokomotiven konstruiert und bewährten sich im täglichen Einsatz sehr gut; rasch wurden sie zur häufigsten Lokalbahnlok der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (K.Bay.Sts.B.).

Weitere Lokomotiven wurden an Deutsche Privatbahnen geliefert und 3 Lokomotiven für die Pfalzbahn, die allerdings abweichende Abmessungen aufwiesen.

Die insgesamt 147 Exemplare wurden 1925 von der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) als Baureihe 98.4-5 eingereiht und erhielten wie alle anderen Dampf-loks den neuen Regelanstrich in schwarz/rot. Der Bestand der robusten Kleinlok schrumpfte bis 1933 auf die Hälfte der ursprünglichen Stückzahl, dennoch zählte die Deutsche Bundesbahn noch 56 Lokomotiven in ihrem Bestand.

2 Lokomotiven blieben nach dem 2. Weltkrieg in der Tschechoslowakei und vier in Österreich, wo sie die Betriebsnummer 791.01-04 bekamen.

Die Deutsche Bundesbahn musterte 1960 die letzte Lokomotive der erfolgreichen bayerischen Lokalbahnbaureihe aus und sie wurde ein paar Jahre später vor dem Bahnhof in Ingolstadt als Denkmal aufgestellt.



€ 189,95 *



22042 Tenderlokomotive.

Vorbild: Nassdampflokomotive Gattung D XI der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B.).

Bauzeit 1895-1912 von den Firmen Krauss und Maffei in München.

Einsatz: Güter- und Personenzüge auf Nebenstrecken.

Modell: Epoche I. 5-poliger schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, 6-polige Digitalschnittstelle, 3 Achsen angetrieben, Beleuchtung der Lokomotive nur vorne ohne Wechsel. Vorhangimitation im Führerstands-fenster, Nachbildung der Länderbahn-Stangenpuffer. Länge über Puffer 106 mm.



23226 Personenwagen.

Vorbild: Lokalbahnwagen Bauart CL 11, 3. Klasse der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B).

Modell: Epoche I. Graue Speichenräder. Nachbildung der Länderbahn-Stangenpuffer. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 141 mm.

Wechselstromradsatz 2 x 34 3826 04.
Trix-Expressradsatz 2 x 36 6693 00.



€ 39,95 *



23227 Personenwagen.

Vorbild: Lokalbahnwagen Bauart BCL 09, 2./3. Klasse der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B).

Modell: Epoche I. Graue Speichenräder. Nachbildung der Länderbahn-Stangenpuffer. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 141 mm.

Wechselstromradsatz 2 x 34 3826 04.
Trix-Expressradsatz 2 x 36 6693 00.



€ 39,95 *



23228 Pack-Postwagen.

Vorbild: Lokalbahnwagen Bauart PwPost 00 der Königlich Bayerischen Staatsbahnen (K.Bay.Sts.B).

Modell: Epoche I. Graue Speichenräder. Nachbildung der Länderbahn-Stangenpuffer. Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung.

Länge über Puffer 114 mm.

Wechselstromradsatz 2 x 34 3826 04.
Trix-Expressradsatz 2 x 36 6693 00.



€ 34,95 *

VIEL LOK FÜR WENIG KOHLE.

T 12

Die Baureihe T 12 wurde ab 1905 für die königlich preußischen Staatsbahnen in großer Stückzahl gebaut. Insgesamt 1014 Lokomotiven dieses Typs verließen die Werkhallen und ihr erstes Einsatzgebiet war vornehmlich die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn. Nach deren weitgehender Elektrifizierung zwischen 1924 und

1929 wanderten die Lokomotiven in andere Dienste ab, die vom Personenzug und leichten Güterzug bis zu Rangieraufgaben reichten. Die T 12, später von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft als Baureihe 74.4-13 bezeichnet, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und war eine universell einsetzbare Lok, die in

beiden Fahrrichtungen die gleiche Leistung erbringen konnte.

Die Verluste in den beiden Weltkriegen und der Ersatz durch neuere Baureihen ließen den Bestand der T 12 immer geringer werden, bis sie schließlich 1968 aus den Umlaufplänen beider deutschen Staatsbahnen ver-

schwand. 3 Lokomotiven der bewährten Baureihe sind der Nachwelt erhalten geblieben, unter anderem die als OKi2 in Polen verbliebene 74 1234.



€ 79,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Preiswertes und betriebsgerechtes Dampflok-Modell.



22853 Tenderlokomotive.

Vorbild: Reihe T 12 der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen (K.P.E.V.).

Einsatz: Personenzüge.

Modell: Epoche I. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. 2-Licht Spitzensignal mit der

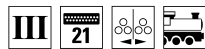
Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 127 mm.



€ 79,95 *

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Preiswertes und betriebsgerechtes Dampflok-Modell.



22854 Tenderlokomotive.

Vorbild: Baureihe 74 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Einsatz: Personenzüge.

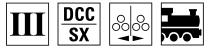
Modell: Epoche III. 21-polige Digital-Schnittstelle nach NEM. 5-poliger Motor mit Schwungmasse. 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. 3-Licht Spitzensignal mit der

Fahrtrichtung wechselnd. Kupplungsaufnahme nach NEM. Viele angesetzte Einzelheiten. Länge über Puffer 127 mm.

SCHALLGEDÄMPFTE WIRTSCHAFTSWUNDERLOK.

TRIX
H0

€ 139,95*



22075 Diesellokomotive.

Vorbild: Baureihe V 80 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit dieselhydraulischem Antrieb und Gelenkwellen-Kraftübertragung. Ausführung mit Schalldämpfer.

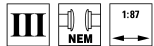
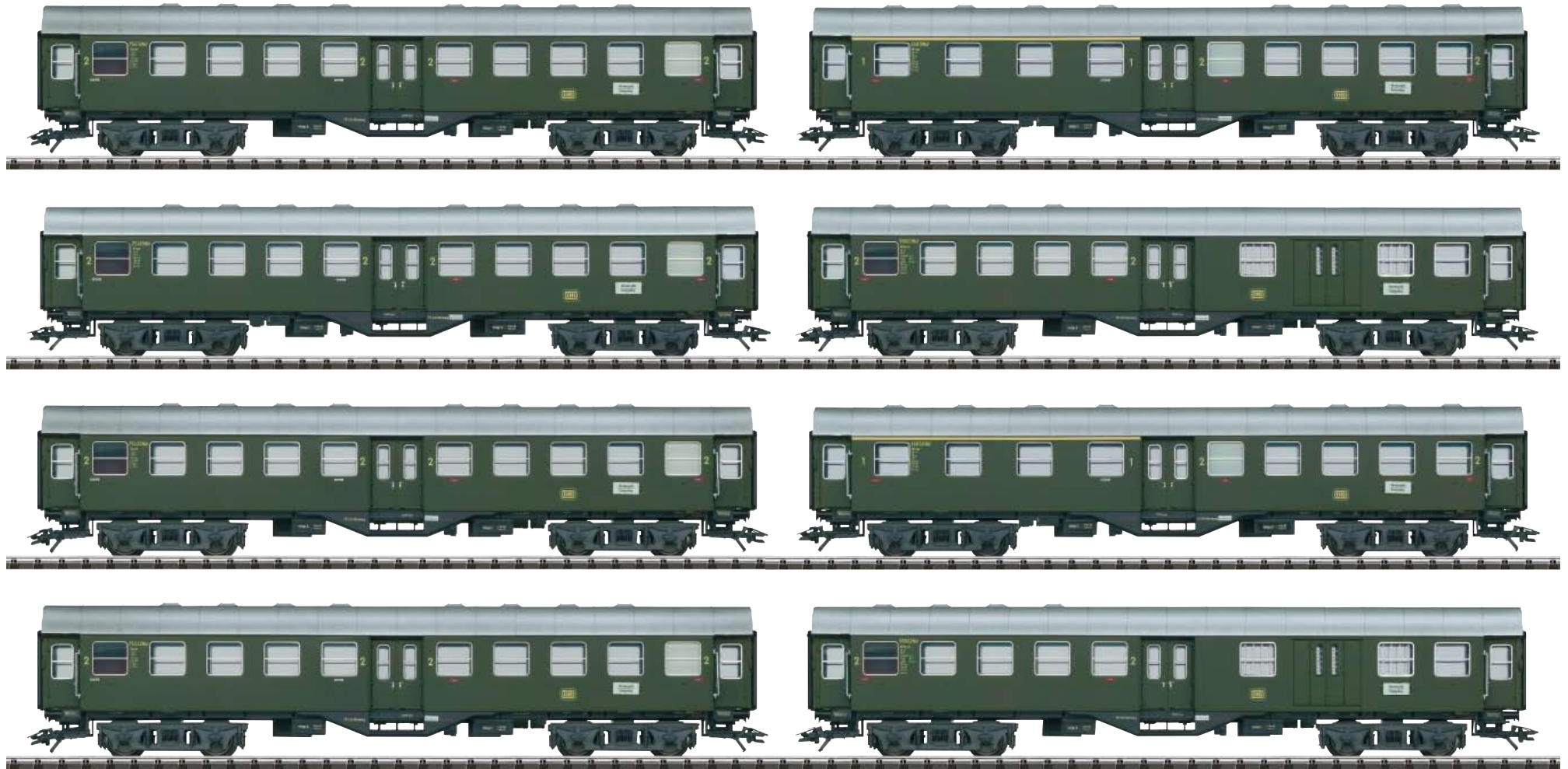
Modell: Epoche III. Metallausführung. Spezialmotor mit Schwungmasse. 4 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Eingebauter Digital-Decoder DCC-/Selectrix-Format mit automatischer Analogbetrieb-Erkennung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal

konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC, Selectrix oder Trix Systems schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Kupplungsaufnahmen nach NEM. Länge über Puffer 147 mm.

Dieses Modell in Wechselstrom-Ausführung finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 36081.



UMBAUWAGEN MIT GROSSER VERGANGENHEIT.



23437 Set mit 8 Umbauwagen im Display.

Vorbild: Umbauwagen 1. / 2. Klasse (AB4yge), Umbauwagen 2. Klasse (B4yge) und Umbauwagen 2. Klasse mit Gepäckraum (BPw4yge) der Deutschen Bundesbahn (DB).

Modell: Epoche III. 8 Umbauwagen im attraktiven Display mit je 2 Mal verschiedenen Beschriftungen enthalten. Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik für Kurzkupplung. Jeder Wagen einzeln verpackt.

2 Wagen nach Typ AB4yge.
 Betriebsnummern 34 019 und 34 055.
 Länge über Puffer je Wagen 152 mm.
 Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 70 0150.
 23437-02 und 23437-6.

4 Wagen nach Typ B4yge.
 Betriebsnummern 75 414, 75 418, 75 425 und 75 432.
 Länge über Puffer je Wagen 152 mm.

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 70 0150.
 23437-01, 23437-03, 23437-5 und 23437-7.

2 Wagen nach Typ BPw4yge.
 Betriebsnummern 98 003 und 98 062.
 Länge über Puffer je Wagen 152 mm.
 Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 70 0150.
 23437-04 und 23437-8.

Alle Wagen im Fachhandel einzeln erhältlich.

Einmalige Serie.

€ 29,95 * Preis je Wagen

DAMIT KOMMEN SIE HOCH HINAUS.

TRIX
H0



HIGHLIGHTS

- + Neu entwickeltes Digital-Funktionsmodell.
- + Gehäuse weitgehend aus Metall.
- + Digital-Decoder mit Sound-Funktionen.
- + Bühne und Stromabnehmer über den Digital-Fahrregler steuerbar.



22210 Turmtriebwagen.

Vorbild: Wartungsfahrzeug Baureihe 701 der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit beweglicher Arbeitsbühne und Scherenstromabnehmer. Einsatz zur Instandhaltung und Kontrolle der Fahrleitungen.

Modell: Epoche IV. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und Trix Systems mit automatischer Systemerkennung, auch konventionell einsetzbar. Glockenankermotor mit Schwungmasse zentral eingebaut. 2 Achsen angetrieben. 1 Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslichter mit

wartungsfreien Leuchtdioden, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlicher Funktionsdecoder und Geräuschgenerator: Diesel-Motorgeräusch, Signalhorn, Anfahr- und Bremsverzögerung, Bremsenquietschen und Arbeitsgeräusche digital schaltbar. Dachstromabnehmer und Arbeitsbühne digital steuerbar: Bühne heben und senken, Bühne schwenken nach rechts und links, Bügel auf oder ab. Feinfühlige Steuerung der Funktionen möglich. Zusatzfunktionen nur im DCC For-

mat steuerbar. Führerstand mit Einrichtung. Angesetzte Details: Oberlicht, Antenne, Horn, Scheinwerfer und Leitern. Länge über Puffer 160 mm.

Dieses Modell finden Sie im Märklin (H0) Sortiment unter der Artikelnummer 39970.

€ 399,95*



SPRIT IST TEUER, DIESE KESSELWAGEN NICHT.



24203 Display mit 16 Mineralöl-Kesselwagen.
Vorbild: Privatwagen der Firma GATX Rail Austria. Kesselwagen Zans mit Knickkessel. Unisolierter Kessel. Stirnseitiger Aufstieg.

Geschweißte Drehgestelle Bauart Y25. Eingestellt in Deutschland und Österreich, Heimatbahnhof Altenburg.
Modell: Fein detailliertes Fahrgestell mit durchbrochenem Rahmen. Büh-

ne und Laufsteg separat angesetzt. Länge über Puffer je Wagen 180 mm.
Alle Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern, einzeln verpackt und gekennzeichnet.

Wechselstromradsatz je Wagen 4 x 70 0150.
€ 29,95 * Preis je Wagen

BAHNHOF HAMBURG-DAMMTOR.

Der Bahnhof Hamburg-Dammtor wurde 1901-1903 erbaut. Der Regierungs- und Baurat Schwartz und der Architekt Rüdell entwarfen die vollkommen symmetrische Halle. Die hellen Sandsteinfassaden im Parterre, die filigranen riesigen Glasflächen mit den sandsteinverkleideten Pilastern und der monumentale mittlere Fassadenbereich ergeben ein herausragendes Bauwerk des Schienenverkehrs.

Das gediegene 112 Meter lange Jugendstilgebäude war der Hamburger Repräsentationsbahnhof, auf dem so hohe Gäste wie Kaiser Wilhelm II. empfangen wurden, wenn er die Hamburger Messe besuchen wollte. Als der Kaiser hier das erste mal aus seinem Zug stieg, soll er gesagt haben:

„Sieht ja ganz nett aus...“ Typisch preußisches Unterstatement eben, zu verstehen als großes Lob. Spezielle Fürstenträume im Erdgeschoss waren für den Empfang der hohen Herrschaften eingerichtet worden. Auch der englische König Edward VII. wurde 1904 hier empfangen. Nach Berliner Vorbild entstanden entlang beim viergleisigen Ausbau der Verbindungsbahn durch das Stadtgebiet doppelstöckige Bahnhöfe. Der Empfangsbereich lag auf Straßenniveau, während die Bahnsteige darüber lagen. Dadurch konnten Bahnübergänge und Schranken im Stadtbereich vermieden werden. Bei der Einweihung am 7. Juli 1903 feierte man gleichzeitig die Schließung des alten Dammtorbahnhofs und die Eröffnung der neuen prachtvollen Bahnhofshalle.

Heute gilt der frisch renovierte Bahnhof vielen Hamburgern und Eisenbahnfreunden nach wie vor als der heimliche Hauptbahnhof Hamburgs. Vom Kaiserzug über den klassischen F-Zug mit einer V 200, zum eleganten VT 11.5, von der legendären 103 mit Intercity zum ICE, das Vorbild unseres Bahnhofs hat sie alle gesehen, die Klassiker der Schiene, deshalb bietet er auch die würdige Bühne für den Auftritt der klassischen Stars jeder Modellbahnsammlung.

Gerade für die Modellbahn ist dieser Bahnhof trotz seiner imposanten Größe ideal, da kein zusätzlicher Platz für das Empfangsgebäude neben den Gleisen notwendig ist.



66115 Grundbausatz Bahnhof Dammtor.

Bausatz eines Großstadtbahnhofs mit vier Durchfahrtsgleisen. Dieser Grundbausatz ist um insgesamt vier Fensterfelder verkürzt. Die Bahnhofshalle kann mit dem Erweiterungsbausatz 66117 auf die maßstäbliche Länge von 1340 mm verlängert werden. Anspruchsvoller Bausatz, erforderliche Bauzeit etwa 60-70 Stunden. Detaillierte mehrsprachige Bauanleitung. Der Bahnhof ist über alle Epochen einsetzbar. Grundfläche etwa 590 x 960 mm. Höhe des Schienenauflageniveaus über der Grundplatte 70 mm. Gesamthöhe

ca. 290 mm. Die lichtdurchflutete Halle überspannt vier hochgelegene Gleise. Der Empfangsbereich mit der Schalterhalle und Geschäften befindet sich im Erdgeschoss. Die Höhe der Schienentrasse entspricht denen der Faller* Stadtbahnbögen 120486 und 120569 und -brücken 120551 und 120487. Die Bahnsteigbreite beträgt 92 mm und kann daher außerhalb der Halle mit den Faller* Bahnsteigen 120181 und 120185 verlängert werden.

€ 299,95 *

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

* Faller ist ein eingetragenes Warenzeichen der Fa. Gebr. Faller GmbH, Gütenbach.



66117 Erweiterungsbausatz Bahnhof Dammtor.

Erweiterung zum Bausatz Bahnhof Dammtor um den Grundbausatz 66115 um vier Fensterfelder auf die vorbildlichgetreue und maßstäbliche Länge zu verlängern. Anspruchsvoller Bausatz, erforderliche zusätzliche Bauzeit etwa 10-20 Stunden. Detaillierte mehrspra-

chige Bauanleitung. Der Bahnhof ist über alle Epochen einsetzbar. Grundfläche 380 x 390 mm. Gesamtlänge des Komplettensembles 66115 und 66117 1340 mm.

€ 119,95 *

Dieser Bausatz wird im Rahmen des Trix Themas „Tor zur Welt“ hergestellt.

LUXUS AUF SCHIENEN: „ORIENT-EXPRESS™“.



€ 349,95 *



12259 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Reihe S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B).

Frühe Bauserie mit windschnittigem Führerhaus und Gasbeleuchtung.

Einsatz: Für Eilzüge, Schnellzüge und internationale Fernzüge. Epoche I.

Modell: Lokomotive und Tender aus Metalldruckguss. Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse. Motor und Getriebe im Kes-

sel eingebaut. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Digital-Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb im Tender eingebaut, eben-

HIGHLIGHTS

- + Detailliertes High-Tech-Modell.
- + Glockenanker-Motor mit Schwungmasse in der Lok.
- + Decoder für DCC, Selectrix und konventionellen Betrieb.
- + Geräuschelektronik mit Dampflo-Sound.

so die Geräuschelektronik mit Lautsprecher. Spitzensignal mit der Fahrtrichtung digital schaltbar. Dampflo-Fahrgeräusch, Luftpumpe

und Pfeifsignale mit DCC schaltbar. Kurzkupplung zwischen Lokomotive und Tender. LüP 134 mm.



15746 Internationaler Schnellzugwagen.

Vorbild: Schlafwagen WL Nr. 1968 der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL). Schwere 6-achsiger Wagen mit Holzaufbau in Teak und Luxus-Ausstattung.

Einsatz: Für internationale Fernzüge wie den „Orient Express™“. Ausführung um 1914.

Modell: Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Zweifarbige Lackierung und feine Beschriftungen. Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung. Zuglaufschilder mit europäischen Zugnamen liegen bei. LüP 132 mm.

Einmalige Serie.

€ 47,95 *

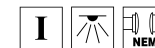


© Wagons-Lits Diffusion-France

€ 47,95 *



© Wagons-Lits Diffusion-France



15747 Internationaler Schnellzugwagen.

Vorbild: Schlafwagen WL Nr. 1973 der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL). Schwere 6-achsiger Wagen mit Holzaufbau in Teak und Luxus-Ausstattung.

Einsatz: Für internationale Fernzüge wie den „Orient Express™“. Ausführung um 1914.

Modell: Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Teakholzfarbene Lackierung und feine Beschriftungen. Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung. Zuglaufschilder mit europäischen Zugnamen liegen bei. LüP 132 mm.

Einmalige Serie.



15748 Internationaler Schnellzugwagen.

Vorbild: Speisewagen WR Nr. 1733 der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL). Schwere 6-achsiger Wagen mit Holzaufbau in Teak und Luxus-Ausstattung.

Einsatz: Für internationale Fernzüge wie den „Orient Express™“. Ausführung um 1914.

Modell: Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Zweifarbigelackierung und feine Beschriftungen. Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung. Zuglaufschilder mit europäischen Zugnamen liegen bei. LüP 132 mm.

Einmalige Serie.

€ 47,95 *

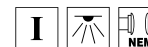


© Wagons-Lits Diffusion-France



€ 47,95 *

© Wagons-Lits Diffusion-France



15749 Internationaler Schnellzugwagen.

Vorbild: Speisewagen WR Nr. 1701 der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL). Schwere 6-achsiger Wagen mit Holzaufbau in Teak und Luxus-Ausstattung.

Einsatz: Für internationale Fernzüge wie den „Orient Express™“. Ausführung um 1914.

Modell: Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Teakholzfarbene Lackierung und feine Beschriftungen. Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung. Zuglaufschilder mit europäischen Zugnamen liegen bei. LüP 132 mm.

Einmalige Serie.



15750 Internationaler Schnellzugwagen.

Vorbild: Gepäckwagen F Nr. 1233 der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (CIWL). 4-achsiger Wagen mit Holzaufbau in Teak und Zugführerkanzel.

Einsatz: Für internationale Fernzüge wie den „Orient Express™“. Ausführung um 1914.

Modell: Detaillierter Wagenaufbau mit separat angesetzten Einzelteilen. Teakholzfarbene Lackierung und feine Beschriftungen. Innenbeleuchtung. Kinematik für Kurzkupplung. Zuglaufschilder mit europäischen Zugnamen liegen bei. LüP 124 mm.

Einmalige Serie.

€ 44,95 *



© Wagons-Lits Diffusion-France





65556 Transformator 32 VA.

Transformator zur Versorgung des Fahrgeräts 65555. Transformator mit neuer Anschlussbuchse und Anschlusskabel mit Stecker. Zur Versorgung von konventionell gesteuerten Magnetartikeln geeignet. Kunststoffgehäuse. Abmessungen 150 x 110 x 80 mm. Sicherheitsgeprüft.

Der Transformator 65556 darf nicht im Freien aufgestellt werden. Er muss vor Feuchtigkeit geschützt sein.

€ 49,95 *



65555 Fahrgerät.

Fahrgerät für Trix Gleichstrom Modellbahnen zur Verwendung mit dem Transformator 65556. Feinstufige Geschwindigkeitsregelung für sanften Anlauf. Eindeutige Fahrtrichtungsbestimmung durch Drehen des Reglerknopfes aus der Mittelstellung. Nullstellungsraste Getrennte Ausgänge für Fahr-Gleichstrom und Schalt-Wechselstrom. Quick-Druck Anschlussklemmen.

Technische Daten: Leistungsabgabe im Bahnstromkreis bis 21 VA, 14 V Gleichstrom. Im Licht-Stromkreis bis 32 VA, 16 V Wechselstrom. Maße: 85 x 140 x 75 mm.

Das Fahrgerät 65555 darf nicht im Freien verwendet werden.

€ 49,95 *

TRIX

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.
134822 – 05 2008

© Copyright by
Trix Modelleisenbahn GmbH & Co.KG
Stuttgarter Straße 55 - 57
73033 Göppingen
Deutschland

www.trix.de

Eine aktuelle Zeichenerklärung finden Sie im Internet unter www.trix.de oder im aktuellen Trix Hauptkatalog.