

TRIX



Sommer-
Neuheiten

2007

Elektrolokomotive.



22223 Elektrolokomotive.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe E 52 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Achsfolge 2'B B 2'. Baujahr ab 1924. Einsatz vor schweren Reisezügen. Ausführung der Epoche III.

Modell: Fahrgestell aus Metalldruckguss. Digitale Schnittstelle. 2 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd und konventionell in Betrieb, mit nachgerüstetem Decoder digital schaltbar. Kupplungsaufnahmen nach NEM. LüP 198 mm.

Die reichlich vorhandene Wasserkraft aus dem Hochgebirge ermöglichte in Bayern schon früh die Entwicklung und den Betrieb von elektrischen Lokomotiven. Der Höhepunkt dieser Entwicklung war sicherlich die EP 5, die später als E 52 bezeichnet wurde. Konzipiert für den schweren Personenzugdienst auf steilen Strecken brachte diese Lokomotive mit ihren vier Fahrmotoren eine Dauerleistung von 1660 kW bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf die Schiene. Insgesamt wurden von der 140 Tonnen schweren EP 5 35 Exemplare beschafft. Bei ihrer Auslieferung 1924 trugen sie

die braune Farbgebung der Gruppenverwaltung Bayern, wurden aber schon bald in die graue Farbgebung der Deutschen Reichsbahn umlackiert.

29 Maschinen kamen zur DB und wurden zunächst flaschengrün lackiert. Die 22 Maschinen, die die Epoche IV erreichten, wurden teilweise in Chromoxidgrün ausgebeizert und blieben alle von der ozeanblauen Farbgebung verschont.

€ 229,00 *

HIGHLIGHTS

- 5-poliger Hochleistungsmotor.
- Rote Altbau-Dachstromabnehmer.



€ 99,00 *



11204 Startpackung.

Vorbild: Diesellokomotive Nr. 821 und 2 Schüttgutwagen Fals der Ruhrkohle AG (RAG).

Einsatz: Güterverkehr und Rangierdienst. Epoche V.

Modell: Lok mit digitaler Schnittstelle. Gehäuse aus Kunststoff, seitlich angesetzte Geländer und Endbühnen aus Metall. Lichtwechsel weiß/rot. 4 Achsen ange-

trieben, 2 Haftreifen. Lok und Wagen mit Kinematik für Kurzkupplung. Gesamtlänge des Zuges 238 mm.

Gleisoval 52 x 42 cm, Batterie-fahrgerät. Erweiterbar mit dem gesamten Minitrix-Gleisprogramm.



2 x 14904
gerades
Gleis
104,2 mm



12 x 14912
gebogenes
Gleis
R 1 – 30°



2 x 66519
Anschluss-
klemme
1-polig



1 x
Batterie-
fahrgerät

Elektrolokomotive.



€ 299,00 *

HIGHLIGHTS

- Konventionelle Ausführung.
- Glockenankermotor.
- Neue Betriebsnummer.



12154 Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie Ce 6/8 III der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Baujahr ab 1926. Gelenklokomotive bekannt als „Krokodil“.

Einsatz: Güterzüge, seltener Personenzüge am Gotthard. Ursprungsausführung Epoche II.

Modell: Konventionelle Ausführung für Gleichstrombetrieb. Hochleistungsmotor mit Glockenanker. 6 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Lichtwechsel mit der Fahrtrichtung.

LüP 125 mm.

Die Digitalversion des „Krokodils“ mit anderer Betriebsnummer gibt es als Artikel 12153.

Einmalige Serie zum Jubiläum „125 Jahre Gotthard-Strecke“.

Für den Güterzugdienst auf der Gotthardstrecke benötigte man eine schwere, besonders leistungsfähige Maschine, die den großen Steigungen der kurvenreichen Strecke in jeder Hinsicht gewachsen war.

Mit den Baureihen Ce 6/8 II und Ce 6/8 III wurden Lokomotiven entwickelt, die wegen ihres markanten Aussehens unter dem Spitznamen „Krokodil“ in die Eisenbahngeschichte eingingen.

Die ausgeprägte Gelenkigkeit dieser Maschinen schaffte endlich die Voraussetzung für eine problemlose Abwicklung des Gütertransports am Gotthard.

Da die Lokomotiven fortwährend Neuerungen erfuhren, existieren zahlreiche Versionen, die, ganz gleich ob in Grün- oder Braunlackierung, als „Krokodil“ aber unverkennbar, eine besondere Faszination ausüben.



€ 269,00 *

HIGHLIGHTS

- Eingebauter Decoder für Selectrix und DCC.
- Auch für konventionellen Betrieb, automatische Erkennung der Betriebsart.
- Rauchkammertür zum Öffnen.



12411 Schnellzuglokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Einheitslokomotive Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn (DB), Achsfolge 2'C 1'h2, Baujahr ab 1925 für die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Ausführung mit Altbaukessel und Witte-Windleitblechen in der Epoche III.

Modell: Fahrwerk von Lok und Tender sowie Tenderaufbau aus Metalldruckguss. Mit digitaler Schnittstelle und eingebautem Decoder zum Betrieb mit Selectrix, DCC oder Gleichstrom, automatische Systemerkennung. Antrieb im Tender, Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, 4 Haftreifen. Lichtwechsel mit der Fahrtrichtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchkammertür zum Öffnen. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Kupplungsaufnahme nach NEM am Tenderende. LüP 150 mm.

Nachrüstätze für Rangiertritte, Schienenräumer und Kupplung vorne mit Aufnahme beiliegend.

Einmalige Serie.

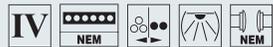
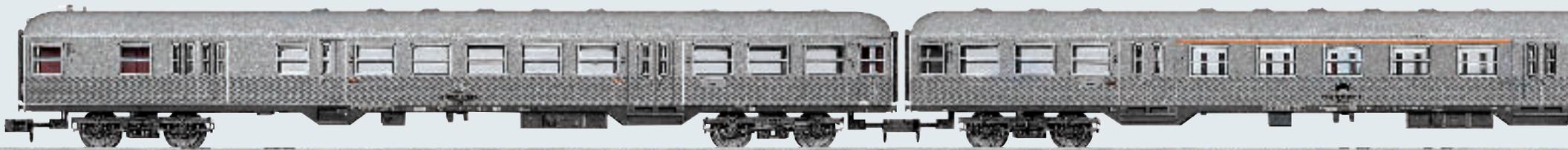
Schnellzuglokomotiven waren durch ihre Kraft, Eleganz und Geschwindigkeit schon immer die Stars unter den Dampflokomotiven. So ist die schwere Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 wohl der Inbegriff der deutschen Einheitslokomotive schlechthin. Sie lief genauso zuverlässig vor repräsentativen Expresszügen wie vor gewöhnlichen Personenzügen.

Bis 1938 entstanden bei verschiedenen deutschen Herstellern insgesamt 231 Maschinen der Baureihe 01. Dazu kamen noch 10 Lokomotiven der Baureihe 02, die zwischen 1937 und 1942 zur Baureihe 01 umgebaut wurden. Nach dem 2. Weltkrieg verblieben 165 Lokomotiven der Baureihe 01 in der westlichen und 70 in der sowjetischen Besatzungszone, wobei einige wegen schwerer Schäden ausgemustert werden mussten.

Ab den 50er Jahren bauten beide deutschen Bahnen die Lokomotive mehrfach um und passten sie den neuen Einsatzbedingungen sowie dem technischen Fortschritt an. So wurden im Westen die großen Wagner- durch die kleinen Witte-Windleitbleche ersetzt, die Luft und Speisepumpe wanderte bei den DB-Lokomotiven von der Rauchkammernische hin zur Kesselmitte und bei zahlreichen Lokomotiven verschwand die Frontschürze zwischen Pufferbohle und Umlauf.

Der Einsatz der Baureihe 01 endete bei der DB Mitte der 70er Jahre, bei der DR rollte sie Anfang der 80er auf Abstellgleis.

Nahverkehr.



11611 Nahverkehrszug.

Vorbild: Diesellokomotive Baureihe 280 der Deutschen Bundesbahn und 3 Nahverkehrswagen aus rostfreiem Stahl („Silberlinge“) 1. und 2. Klasse ABnrb, 2. Klasse Bnrb sowie Steuerwagen 2. Klasse BDnf. Lok und Wagen in Ausführung der Epoche IV.

Modell: Lokomotive mit digitaler Schnittstelle. 4 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal und Schlusslicht beleuchtet mit LED. Lok und Wagen mit Kinematik für

Kurzkupplung. Steuerwagen mit automatischem Lichtwechsel rot/weiß nach der Fahrtrichtung. Gesamtlänge des Zuges 580 mm.

Diesellokomotiven.

HIGHLIGHTS

- Neue Betriebsnummer.
- Besonders preisgünstig.



€ 79,00 *



12581 Diesellokomotive.

Vorbild: Rangierlokomotive Baureihe V 60 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge C, Baujahr ab 1956. Einsatz im Verschiebedienst. Ursprungsausführung der Epoche III.

Modell: Digitale Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen angetrieben. LüP 67 mm.

Zahlen-Reihe: V60, 260, 261, 360, 361, 362, 363, 364, 365.

Ab 1956 wurde die Standard-Rangierlok der DB unter der „sprechenden“ Bau-reihenbezeichnung V 60 eingeführt. Das bedeutet: Verbrennungskraftlokomotive mit rund 600 PS – tatsächlich waren es dann 650 PS.

HIGHLIGHTS

- Neue Betriebsnummer.
- Besonders preisgünstig.



€ 79,00 *

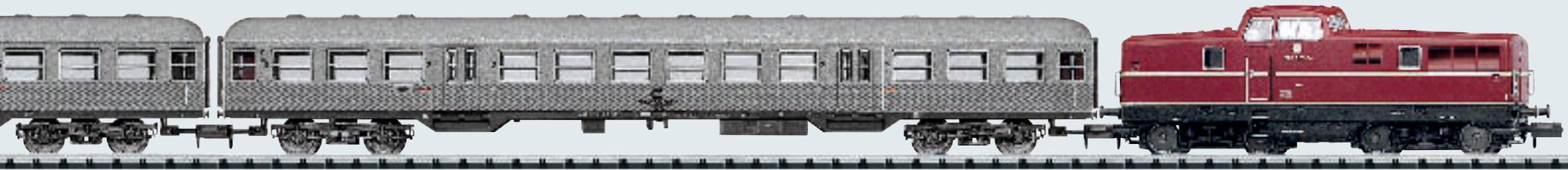


12582 Diesellokomotive.

Vorbild: Rangierlokomotive Baureihe 260 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge C, Baujahr ab 1956. Einsatz im Verschiebedienst. Ausführung der Epoche IV mit Computernummer.

Modell: Digitale Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen angetrieben. LüP 67 mm.

Ab 1968 erhielten die Loks Computer-nummern: BR 260 für die Standardversion mit 49 t Dienstgewicht, BR 261 für die schwerere Version mit 53 t.



€ 199,00 *

Einmalige Serie.

66656 Innenbeleuchtung.

1987 wurden die Maschinen alle zu Kleinlokomotiven „degradiert“, um Personalkosten für Lokführer einzusparen. Die Bau-reihennummern waren fortan 360 und 361. Gleichzeitig begann die Nachrüstung der Rangierloks mit Funkfernsteuerung. Sie konnten jetzt unbemannt vom Gelände aus bedient werden und erhielten die neuen Baureihennummern 364 und 365.

HIGHLIGHTS

- Neue Betriebsnummer.
- Besonders preisgünstig.



€ 79,00 *



12583 Diesellokomotive.
Vorbild: Rangierlokomotive Baureihe 361 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge C, Baujahr ab 1956. Einsatz im Verschiebedienst. Ausführung der Epoche IV als Kleinlokomotive in ozeanblauer Lackierung.

Modell: Digitale Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen angetrieben. LüP 67 mm.

Ab 1997 wurden die ferngesteuerten Lokomotiven mit neuen Motoren modernisiert – sie heißen heute Baureihe 362 und 363. Von insgesamt fast 1000 gebauten V 60 sind heute noch rund 400 Maschinen im Einsatz – nach fast 50 Jahren ein beispiel-loser Erfolg.

HIGHLIGHTS

- Neue Betriebsnummer.
- Besonders preisgünstig.



€ 79,00 *



12584 Diesellokomotive.
Vorbild: Rangierlokomotive Baureihe 362 der Deutschen Bundesbahn (DB). Achsfolge C, Baujahr ab 1956. Einsatz im Verschiebedienst. Aktuelle Ausführung der Epoche V in Verkehrsrot.

Modell: Digitale Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse, 3 Achsen angetrieben. LüP 67 mm.

Epoche IV, V

TRIX

**Trix Modelleisenbahn
GmbH & Co. KG**
Stuttgarter Straße 55 - 57
73033 Göppingen
Deutschland

www.trix.de

Änderungen und Liefermöglichkeit sind vorbehalten. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Handmuster.

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

In Deutschland hergestellt.
126972 – 05 2007

© Copyright by
Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG

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

Das Trix H0 C-Gleis – das verbindende System mit Zukunft.

Die Basis für sicheren Bahn-Betrieb sind die Gleise. Um für Trix eine solide Basis zu schaffen, haben wir das seit Jahren etablierte C-Gleis für das Zweileiter-System adaptiert – und verbessert!

Modellbahngleise sollen natürlich filigran aussehen, andererseits müssen sie aktivem Spielbetrieb standhalten. Aber auch für fest installierte Profi-Anlagen ist das Trix C-Gleis bestens geeignet – man spart viel Zeit und Mühe beim Aufbau und erhält dennoch ein ansprechendes Ergebnis.

Das Schotterbett ist aus hochwertigem, festem Kunststoff gefertigt. Der Oberbau ist mit 40 mm breit genug, um das Vorbild verblüffend echt zu imitieren, andererseits so schmal, dass die Gleise auch bei Abzweigungen unverändert eingebaut werden können.

Die Quadratur des Kreises.

Trotz seiner vorbildgerechten Optik lässt sich das Trix C-Gleis kinderleicht aufbauen! Die patentierte Click-Verbindung führt die Gleisstücke sicher ineinander, und wenn es mal schnell gehen muss, lassen sich auch größere Teppichanlagen in Minutenschnelle wieder auseinanderklicken – alles bleibt heil. Das haben wir selber getestet!

Die empfindlichen Schienenverbinder wurden ersetzt durch geschützte elektrische Kontakte im Schotterbett. Verborgene Gleisverbinder gehören der Vergangenheit an. Auch erfahrene Modellbahner werden sich freuen, dass die fummelige Aufbauarbeit ein Ende hat.

Außerdem bietet das Schotterbett viel Platz für Modellbahntechnik: Hier verstaubt man Weichenantriebe und zukünftig auch Weichendecoder. Und wer romantische Eisenbahnatmosphäre mag, kann sogar Weichenlaternen einsetzen – beleuchtet, versteht sich!



Trix C-Gleise sind praktisch!

Ausgerechnet in komplizierten Weichenstraßen erfordern einige Gleissysteme unterschiedliche Mini-Gleise. Beim Trix C-Gleis ist die Sache ehrlich: Zwei Standard-Gerade unterschiedlicher Länge bilden ein Raster von 360 mm. Sie lassen sich auch diagonal einsetzen – und bleiben dennoch im Gleis-Raster.

Trix C-Gleise behalten ihren Wert: Einige Gleissysteme erfordern es, an Weichen die Schotterbettungen abzuschneiden – was nur selten sauber gelingt. Trix C-Gleise bleiben unverändert, auch bei den eleganten Bogenweichen: Sie lassen sich immer wieder neu und immer wieder anders verlegen.

Technische Details.

Das Trix C-Gleis besteht vollständig aus einer Kunststoff-Schotterbettung, mit Neusilber-Profilen mit 2,1 mm Höhe. Darauf rollen sowohl NEM-Radsätze, als auch RP 25-Räder. Für die Weichen sind RP 25-Einsätze in Vorbereitung. Das Trix C-Gleis ist außergewöhnlich betriebssicher.

Vorbildentsprechend kann man zwischen Schienenprofil und Schotter hindurchsehen. Optisch stellt sich die Nachbildung des Oberbaus mit feinem Schotterbett, sorgsam detaillierten Schwellen und filigranen Kleiseisen äußerst vorbildgerecht dar. Die mittelbraune Tönung des Schotters entspricht der typischen Färbung einer viel befahrenen Bahnstrecke.

Klicken statt knifflig!

Durch langlebige Click-Verbindungen stellt das Trix C-Gleis die mechanische Verbindung her. Jedes Gleiselement besitzt unter der Bettung zwei Kontaktzungen aus Metall,

die mit den Schienenprofilen verschweißt sind, so lässt sich überall Spannung einspeisen. Die erforderlichen Trennstrecken erzeugt man durch rote Steckisolierungen. Im Falle eines Umbaus sind sie wieder verwendbar – bequemer geht's nicht.

Polarisieren oder Aufschneiden? Sie haben die Wahl!

Die Weichen des Trix C-Gleises lassen sich alternativ von der Gegenseite her befahren oder aber polarisieren. Ab Werk sind die Weichen auf das unkomplizierte „Aufschneiden“ eingestellt. Wer die Polarisierung bevorzugt, setzt einfach eine Steckbrücke im Schotterbett einen Pin weiter. Sofort ist das Herzstück je nach Lage der Weichenzungen Strom führend, und auch extrem kurze Loks fahren geschmeidig über lange Weichenstraßen.

Weichen-Tuning.

Trix liefert jede Weiche ab Werk mit Handantrieb, mit Ausnahme der Doppelkreuzungsweiche, die bereits einen Elektroantrieb besitzt. Die Elektroantriebe lassen sich nachträglich von unten im Schotterbett befestigen, genauso, wie die Weichendecoder (in Vorbereitung). Die beleuchteten Weichenlaternen sind im Zweierpack lieferbar und funktionieren auch in den Handweichen.



Perfekt für Teppichbahner!

Gerade für so genannte „Teppichbahner“ ist das Trix C-Gleis ideal, dank seiner durchdachten Geometrie lassen sich alle Weichen bunt durcheinander einbauen und gegeneinander austauschen! Und wer seine Weichen digital ansteuert, hat bereits beim Spielen auf dem Teppich den Komfort einer fest aufgebauten Anlage.

Und weil die Trix C-Gleise aus verwindungsfestem Material bestehen, bleiben sie auch nach oftmaligem Auf- und Abbauen formbeständig. Trix C-Gleise behalten ihren Wert. Dauerhaft!