



TRIX

HERFST -
NOUVEAUTÉS

2010

EXCLUSIV 2/2010



HIGHLIGHTS

- + Digital-decoder voor DCC, Selectrix en traditioneel bedrijf.
- + Uitgebreide geluidsfuncties in digitaal bedrijf schakelbaar.



12466 Diesellocomotief.

Voorbeeld: Zware dieselhydraulische multifunctionele locomotief serie ML 3000 C'C van Krauss-Maffei. Bouwjaar 1957 als ML 2200 C'C van Krauss-Maffei, in 1958 opnieuw gemotoriseerd als ML 3000 C'C. Bedrijfstoeestand 1958 tot 1964.

Model: Tijdperk III. Chassis uit metaalspuitgietswerk. Digital-decoder met uitgebreide geluidsfuncties.

Locomotief geschikt voor DCC, Selectrix en traditioneel bedrijf. 5-polige motor met 2 vliegwielen. 4 assen aangedreven, antislipbanden. Frontsein en sluitseinen met LED's digitaal schakelbaar. Cabines met reliëf-inrichting. Mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 127 mm.

Digitale functies	Sx	DCC
Frontsein	x	x
Rijgeluid diesellocc		x
Locfluit		x
Rangeerfluit		x
Koppelgeluid		x

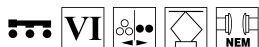
Eenmalige serie.

Digital-versie voor DCC en Selectrix met soundfuncties.



HIGHLIGHTS

- + Actuele Märklin-reclamelocomotief.



12345 Elektrische locomotief.

Voorbeeld: Snelle multifunctionele locomotief serie 120 van de Deutsche Bahn AG (DBAG). Asopstelling Bo'Bo'. Bouwjaar vanaf 1987.

Inzet: Reizigerstreinen.

Model: Tijdperk VI. 5-polige motor met vliegwiel. Mogelijkheid om Digital-decoder in te bouwen. Hiervoor is weinig soldeerwerk vereist. 4 assen aangedreven. Frontsein en sluitseinen met LED's, met de rijrichting wisselend. Mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 120 mm.

Eenmalige serie.

 Eenmalige series 2010.

Copyright Gebr. Märklin & Cie. GmbH - Alle rechten voorbehouden

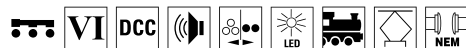


EXCLUSIV 2/2010



HIGHLIGHTS

- + Reclamelocomotief ter gelegenheid van het grote jubileum „175 jaar spoorwegen in Duitsland“.
- + Verlichting met warmwitte LED's.
- + Digital-sound: tyfoon en stationsmededelingen.



22199 Elektrische locomotief.

Voorbeeld: Snelle multifunctionele locomotief serie 120.1 van de Deutsche Bahn (DB AG). Reclameuitvoering „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“.

Model: Tijdperk VI. Met DCC-decoder en serieel schakelbare geluidsfuncties. Geregelde hoogvermogenaanrijving. 2 assen aangedreven. Antislipbanden.

Verlichting met warmwitte LED's. Frontsein traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Cabineverlichting afzonderlijk digitaal schakelbaar. Gemonteerde handrails.

Lengte over buffers 221 mm.

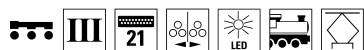
Eenmalige serie.

De Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gaf meer en meer de voorkeur aan de elektrische tractie voor het snelle personenverkeer. In 1937 werden bij AEG en Siemens/Henschel elk 2 locomotieven van de serie E 19 besteld. Ze moesten de geplande elektrische verbinding Berlijn – München, over Halle bedienen. De maximumsnelheid moest bij 180 km/uur liggen en op de hellingen

van de Frankenwaldbahn in ieder geval nog 60 km/uur met een volledig beladen sneltrein bedragen. Beide ondernemingen ontwikkelden de locs op basis van de beproefde E 18. De door AEG geproduceerde loc E 19 01 werd in 1938 gepresenteerd en na succesvolle testritten kwamen ze in de reguliere dienst. Alle vier de locomotieven hadden de elegante rode kleurstelling, die snelle

locs kenmerkte en op de fronten was het toenmalige embleem van de Deutsche Reichsbahn opvallend aanwezig. De geplande testritten met 225 km/uur vonden niet plaats en het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog verhinderde een volgende aanschaf van de E 19. De maximumsnelheid werd tot 140 km/uur gereduceerd, de schorten werden verwijderd en de kleurstelling veran-

derde bij menige loc naar het toenmalige Bundesbahngroen en bij de andere naar het Bundesbahn-blauw. Tot en met de indienststelling van de serie 103 was de 119 de sterkste elektrische sneltreinlocomotief van de Deutsche Bundesbahn.



22645 Elektrische locomotief.

Voorbeeld: Elektrische locomotief van de serie E 19 van de Deutsche Bundesbahn (DB). In blauw kleurstelling met originele lampen. Bedrijfsstoestand rond 1967. Bedrijfsnummer: E 19 01.

Inzet: expres- en sneltreinverkeer.

Model: Tijdperk III. Chassis uit metaalspuitgietswerk. 21-polige stekerverbinding voor digitale decoder. 5-polige schuin gegroefde motor met vliegwiel centraal ingebouwd. Aandrijving op 2 assen. Verlichting met onderhoudsarme, warmwitte LED's, traditioneel in bedrijf. Gedetailleerde dakuitrusting. Cabines met interieur in figuur machinist. Koppelingsschachten volgens NEM.

Details bufferbalken in een zakje meegeleverd om de frontpartij naar keuze volledig volgens het voorbeeld voor de inzet in de vitrine of voor het rijbedrijf te kunnen uitrusten.

Lengte over buffers 194,5 mm.

Enmalige serie.

Reizigersrijtuigen

De rijtuigen van de Rheingold waren tegen het einde van de twintiger jaren qua comfort van het interieur en optisch verschijningsbeeld iets heel bijzonders. Door zijn elegante kleuren (violet-ivoor) werd nog eens extra nadruk gelegd op het bijzondere van deze luxetrein. Oorspronkelijk bevond zich onder de raamdorpels, naast de aanduiding van de klasse en de richtingsborden,

alleen het ronde embleem van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Naderhand werd hier per zijwand twee maal het opschrift „Rheingold” in de vorm van luisterrijke messing letters aangebracht. In totaal beschikte de Reichsbahn over 29 Rheingold-rijtuigen, daarvan waren 9 stuks 1e klasse rijtuigen, 17 stuks 2e klasse rijtuigen en 3 bagagerijtuigen. In elke trein werd telkens een

salonrijtuig met keuken samengevoegd met een salonrijtuig van dezelfde klasse zonder keuken, waarbij de de keuken beide rijtuigen van eten en drinken verzorgde. Geserveerd werd direct aan de zitplaatsen, die allemaal voorzien waren van een tafel. Naast de standaard samenstelling van 4 salonrijtuigen, richtte zich het aantal rijtuigen naar het dagelijkse aantal reizigers. In het

hoofdseizoen werden bijvoorbeeld meer rijtuigparen ingezet. Pas in 1934 werd ook in 3 rijtuigen van het type SB 4ü-28 (zonder keuken) een kleine keuken ingebouwd, om ook afzonderlijke rijtuigen van de 2e klasse te kunnen voorzien van de mogelijkheid tot eten en drinken.



15780 Sneltreinrijtuig.

Voorbeeld: Salonrijtuig 1ste klasse SA4ü-28 „Rheingold” van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

Model: Tijdperk II, met verlichte tafellampjes en mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 147 mm.

Opnieuw in productie genomen.



Opnieuw in productie genomen.



15781 Sneltreinrijtuig.

Voorbeeld: Salonrijtuig 1ste klasse met keuken SA4ük-28 „Rheingold” van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

Model: Tijdperk II, met verlichte tafellampjes en mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 147 mm.





Opnieuw in productie
genomen.



15782 Sneltreinrijtuig.

Voorbeeld: Salonrijtuig 2de klasse SB4ü-28 „Rheingold“ van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

Model: Tijdperk II, met verlichte tafellampjes en mechaniek voor kortkoppeling.
Lengte over buffers 147 mm.

Een passende locomotief voor deze rijtuigen vindt u in het Trix nieuwhedenprogramma.



15783 Sneltreinrijtuig.

Voorbeeld: Salonrijtuig 2de klasse met keuken SB4ük-28 „Rheingold“ van de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG).

Model: Tijdperk II, met verlichte tafellampjes en mechaniek voor kortkoppeling.
Lengte over buffers 147 mm.

Opnieuw in productie
genomen.



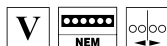
Opnieuw in productie
genomen.



15784 Sneltreinbagagerijtuig.

Voorbeeld: Bagagerijtuig SPw4ü-28 „Rheingold“ van de Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG).

Model: Tijdperk II, met mechaniek voor kortkoppeling.
Lengte over buffers 122 mm.



12328 Diesellocomotief.

Voorbeeld: Serie CC 72000 van de Franse Staatsspoorwegen SNCF in uitvoering „En Voyage“. Asindeling Co'Co'. Bouwjaar vanaf 1967.

Inzet: Reizigers- en goederentreinen.

Model: Tijdperk V, met stekkerverbinding voor digitale decoder, motor met vliegwiel, 4 assen aangedreven, 2 antislipbanden.

Lengte over buffers 125 mm.

Enmalige serie.



12367 Multifunctionele diesellocomotief.

Voorbeeld: Serie BB 67000 van de Franse Staatsspoorwegen (SNCF). Dieselelektrische aandrijving. Bouwjaar vanaf 1967. Uitvoering in de klassieke kleurstelling.

Model: Tijdperk V. Digital-stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM. 5-polige motor met vliegwiel. Aandrijving op 4 assen. Frontsein en sluitseinen met de rijrichting wisselend. Mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 107 mm.

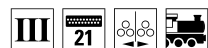
Exportmodel Frankrijk.



Startsets

TRIX
HO

De serie 85 was in de stoomloctijd de typische locomotief op de Höllentalbahn en de Schwarzwaldbahn. De personentreinen waren grotendeels uit „Donnerbüchsen“ samengesteld.



21516 Startset „Höllental“.

Voorbeeld: Tenderlocomotief van de serie 85 van de Deutsche Bundesbahn (DB). 4 rijtuigen voor de nevenlijn, type „Donnerbüchse“: ABi-29 1e en 2e klas, Bi-28 2e klas, Bi-29 (ombouw) 2e klas, Pwi-30 bagagewagen.

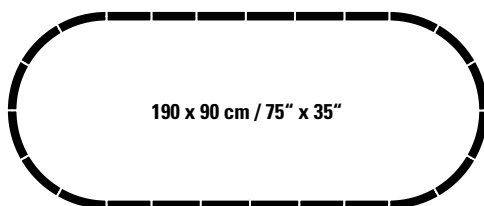
Model: Tijdperk III. Locomotief: 21-polige stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM. Hoogvermogenaanrijving. 5 assen aangedreven, antislipbanden.

Driepuntsfrontsein met de rijrichting wisselend. Koppelingsschacht volgens NEM. Reizigerstreinbagagewagen met schuifdeuren.

Lengte over buffers 832 mm.

Inhoud: 12 gebogen rails 62130, 6 rechte rails 62188, 6 rechte rails 62172. Trix-rijregelaar en schakelnetdeel 36 VA.

Deze startset kan met de C-railuitbreidingsset art. nr. 62900 en het volledige C-railprogramma worden uitgebreid.



12 x
62130



6 x
62188



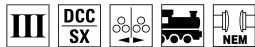
6 x
62172



1 x



Digital-startset „goederentrein“



21515 Digital-startset „goederentrein“ met Trix C-rail en nieuw Trix Mobile Station, 230 volt.

Voorbeeld: Goederentrein van de Deutsche Bundesbahn (DB). Serie V 80 van de Deutsche Bundesbahn (DB) met dieselhydraulische aandrijving en overdracht vermogen via gelede assen. Uitvoering met geluidsdempers. 5 grootvolume stortgoedwagens Fal 167 van de Deutsche Bundesbahn (DB). Uitvoering met draaistellen type „Minden-Dorstfeld“.

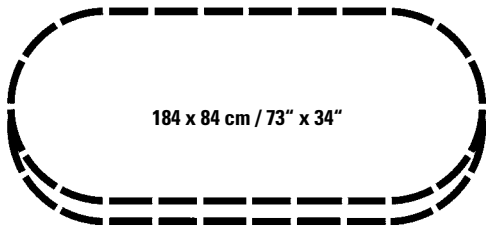
Model: Tijdperk III/IV. Locomotief in metalen uitvoering. Speciale motor met vliegwiel. 4 assen aangedreven. Antislipbanden. Ingebouwde Digital-decoder DCC-/ Selectrix-formaat met automatische herkenning analogo

bedrijf. Driepuntsfrontsein wisselt met de rijrichting traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsarme LED's. Koppelingsschachten volgens NEM. Wagens met verschillende bedrijfsnummers. Beladen met echte fijne kolen. Koppelingsschacht volgens NEM en mechaniek voor kortkoppeling. Lengte over buffers 812 mm.

Inhoud: 14 gebogen rails 62130, 9 rechte rails 62188, 9 rechte rails 62172, 1 paar meegebogen wissels 62671 en 62672. Nieuw Trix Mobile Station, railaansluitbox en netchakeldeel 36 VA.

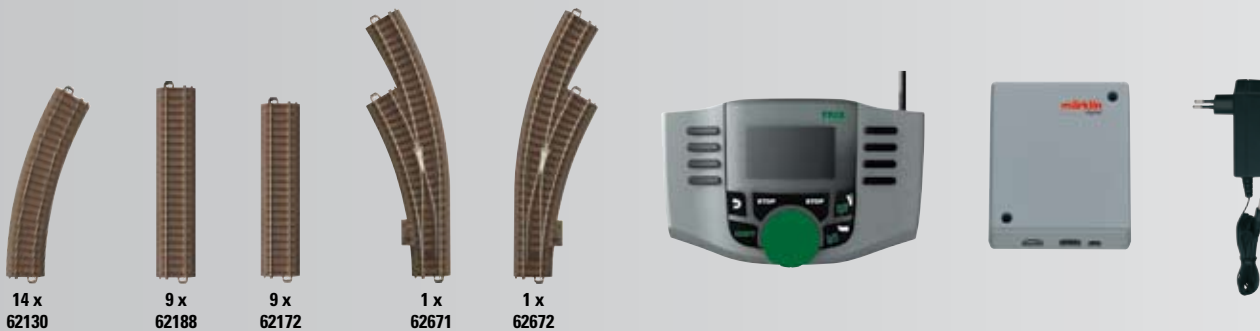
Deze startset kan met de C-railuitbreidingsset art.-nr. 62900 en met het gehele C-railprogramma uitgebreid worden.

De wissels kunnen naderhand met elektrische aandrijving omgebouwd worden.



184 x 84 cm / 73" x 34"

Digitale functies	Sx	DCC
Frontsein	x	x
Directe regeling		x



14 x 62130
9 x 62188
9 x 62172
1 x 62671
1 x 62672

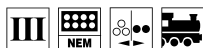


Copyright Gebr. Märklin & Cie. GmbH - Alle rechten voorbehouden



„Blauer Enzian“

De serie V 200 was een van de paradepaardjes van de Deutsche Bundesbahn (DB) in de jaren '50 en '60. Ze was tegelijk een teken voor het feit dat de stoomlocomotief op middellange termijn afgelost zou worden. De oorspronkelijke uitvoering met de pregnante grote letters DEUTSCHE BUNDESBAHN aan de zijkanten maakte de V 200 tot een van de attractiefste diesellocomotieven uit de tijd na de oorlog en symboliseerde in gelijke mate de economische opgang van de toenmalige jaren.



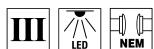
22373 Diesellocomotief.

Voorbeeld: Serie V 200.0 van de Deutsche Bundesbahn, asindeling B'B', bouwjaar vanaf 1953.

Inzet: Middelzware en zware sneltreinen.

Model: Tijdperk III, chassis en opbouw uit metaalspuitgietwerk, met stekerverbinding voor digitale decoder, 5-polige motor, 2 assen aangedreven, antislipbanden, koppelingsschacht volgens NEM. Lengte over buffers 210 mm.

Een bij deze locomotief passende set sneltreinrijtuigen „Blauer Enzian“ vindt u onder art. nr. 23373.



23373 Set sneltreinrijtuigen „Blauer Enzian“.

Voorbeeld: 5 aërodynamische sneltreinrijtuigen „Blauer Enzian“. Voormalige rijtuigen van de Henschel-Wegmann-trein. 1 eindrijtuig 1ste klasse met panorama, 3 middenrijtuigen met coupés 1ste klasse en 1 eindrijtuig met bagageruimte, restauratie en keuken. Draaistellen Görlitz III licht.

Inzet: Snelverkeer.

Model: Rijtuigen met zijschorten en geleide draaistelbedekkingen voor kleine railboogstralen. LED-interieurverlichting met warmwitte LED's standaard ingebouwd. Koppelingsschachten volgens NEM ook aan beide eindrijtuigen.

Totale lengte over buffers 1.254 mm.

Een bijpassende locomotief is de V 200 in de oorspronkelijke uitvoering, art. nr. 22373.

De „Blaue Enzian“ wordt gezien als een van de symbolen van het Duitse „Wirtschaftswunder“. Al snel na de oprichting van de Deutsche Bundesbahn (DB) werden de eerste voorboden van de West-Duitse bloeiperiode zichtbaar. Het management van de DB begreep al vroeg dat met de economische activiteiten ook de behoefte aan een betrouwbaar verkeersnet zou toenemen. De grootste puinhopen van de Tweede Wereldoorlog waren nog maar nauwelijks opgeruimd, toen er in 1951 begonnen werd met de voorbereiding van een spoorwegnet dat de belangrijkste West-Duitse steden van snelle treinverbindingen zou voorzien. Het zogenaamde F-treinenet was geworteld in het net voor snelle treinstellen van vóór de oorlog, maar vertoonde wel een belangrijk verschil daarmee: terwijl de Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) voor de Tweede Wereldoorlog het net van de „vliegende treinen“ op Berlijn had gericht, liepen de hoofdlijnen van het F-treinenet als gevolg van het IJzeren Gordijn van noord naar zuid. Tussen Hamburg, Bremen, het Rijn-Ruhr-gebied en Keulen, Frankfurt (Main), Stuttgart, Neurenberg, München en Basel werden snelle treinverbindingen gerealiseerd, die met weinig tussenstations 's morgens heen en 's avonds

terug reden. Op deze manier werd het mogelijk om zakenbezoeken buiten de stad in één dag af te leggen. Dat gold uiteraard niet voor grotere afstanden zoals Hamburg – München. In navolging van de vóór de oorlog gebruikelijke „FD“-treinen, werd het treintype nu F-trein genoemd, waarbij de F voor „fern (lange afstand)“ stond. Voor de reis met deze treinen betaalde men een zogenaamde F-toeslag bovenop de normale ritprijs. De trajecten kregen vanaf 1953 klinkende namen: het treinenpaar F 55/56 (Hamburg – München – Hamburg) kreeg als eerste de naam „Blaue Enzian“. Met „Gambrius“, „Helvetia“, „Senator“, „Roland“ en „Domspatz“, om er maar een paar te noemen, droegen ook de andere F-treinen als trots van de jonge Bundesbahn prachtig klinkende namen.

De naam „Blaue Enzian“ is trouwens niet afkomstig van het bekende liedje van een Duitse schlagerzanger, dat kwam pas veel later. Nee, de naam was het resultaat van een prijsvraag die onder de reizigers was uitgeschreven. Zij stemden massaal voor de alpenbloem. Wellicht associeerden zij de kleur en de bestemming van de trein, die immers dicht bij de Alpen ligt, met de in het plantenrijk zeldzame zuiverblauwe, oplichtende

bloemkleur. Wat betreft het getrokken materieel nam de „Blaue Enzian“ een uitzonderingspositie in onder de F-treinen. Vanaf december 1953 werd hij namelijk opgewaardeerd door de inzet van een wagengroep van de voormalige Henschel-Wegmann-trein. Voor de Tweede Wereldoorlog reed de Henschel-Wegmann-trein vanaf de zomerdienstregeling van 1936 tot aan het begin van de oorlog tussen Berlijn en Dresden. Het bijna 180 km lange traject werd met twee treinenparen per dag bediend. De snelste rit werd op deze afstand in een uur en 35 minuten afgelegd. Daarmee was de Henschel-Wegmann-trein ongeveer een half uur sneller dan alle treinen tot dan toe. Zelfs nu is er bij lange na geen vergelijkbaar aanbod; voor de snelste verbinding tussen Berlijn en Dresden wordt nu twee uur en vijftien minuten genoteerd. De rijtuigen stonden in 1946 totaal leeggeplunderd in Hamburg-Langfelde en konden niet meer worden ingezet. De DB liet de trein in 1952 weer naar de oorspronkelijke bouwder Wegmann in Kassel brengen, waar de vijf rijtuigen volledig gerenoveerd en gemoderniseerd werden en in het blauw van de F-treinen werden gespoten. De rijtuigconstructie zelf bleef grotendeels ongewijzigd. Wel kregen de draaistellen een vierde ve-

ring en werd de indeling en het interieur van de rijtuigen aan de nieuwe eisen van het F-treinverkeer aangepast. In zijn staalblauwe met zilverkleurige laklaag en zwarte schort bood de trein een elegante aanblik.

Nadat de DB de gereconstrueerde trein van juni tot en met november 1953 aan het publiek had getoond op de Deutsche Verkehsausstellung in München, werd hij vanaf december 1953 vijf jaar lang als langeafstandstrein F 55/56 „Blaue Enzian“ ingezet tussen Hamburg en München, met tussenstations in Hannover, Göttingen, Fulda, Würzburg, Treuchtlingen en Augsburg. Vanaf eind 1956/begin 1957 werden de stoomtreinen ten noorden van Würzburg vervangen door dieseltractie met locomotieven van de nieuwe serie V 200.0. Ten zuiden van Würzburg werden tot de indienststelling van de nieuwe elektrische locs van de serie E 10 oudbouwmachines van de series E 17 en E 18 ingezet. In 1959 schrapte de Deutsche Bundesbahn de Henschel-Wegmann-trein uit de dienstregeling en werd hij in hoofdwerkplaats Neuaubing gestald. Daar werd hij na zijn definitieve buitendienststelling in 1962 gesloopt.



Oostenrijk



22332 Diesellocomotief.

Voorbeeld: Multifunctionele locomotief serie 2070 „Hector“ van de Oostenrijkse Staatsspoorwegen (ÖBB). Dieselhydraulisch type G 800 BB van de Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH (VSFT), ontwikkeld op basis van de standaardlocomotieven van de vroegere MaK.
Inzet: Goederentreinen en soms reizigerstreinen op korte trajecten.

Model: Tijdperk V, opbouw en chassis van spuitgietswerk. Met 8-polige stekerverbinding voor digitale decoder volgens NEM. Hoogvermogen-motor met klokanker en vliegwiel centraal ingebouwd. 4 Assen aangedreven. Antislipbanden. Verlichting met onderhoudsvrije LED's. Rondom lopende bordesreling van metaal. Koppelingsschachten volgens NEM.
Lengte over buffers 165 mm.

Dit model vindt u in wisselstroomuitvoering in het Märklin-assortiment onder het art.-nr. 37659.

Nieuw uitgegeven.



TRIX



Wijzigingen en leveringsmogelijkheden voorbehouden. Alle opgaven van prijzen, gegevens en maten onder voorbehoud.

Vergissingen en drukfouten onder voorbehoud, aansprakelijkheid hierover is uitgesloten.

Bij de afbeeldingen gaat het gedeeltelijk om handmonsters. De serieproductie kan in details van de afgebeelde modellen afwijken.

*** Alle prijsopgaven zijn vrijblijvend aanbevolen verkoopprijzen. Mocht deze uitgave geen prijsopgaven bevatten, vraag uw vakhandel naar de actuele prijslijst.**

Alle rechten voorbehouden. Nadruk, ook gedeeltelijk, verboden.

In Duitsland geproduceerd.
164537 – 09 2010

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

www.trix.de

Een actuele verklaring van de tekens vindt u op internet onder www.trix.de of in de actuele Trix-hoofdcatalogus.

Copyright Gebr. Märklin & Cie. GmbH - Alle rechten voorbehouden