TRIX

Sommer-Neuheiten 2013

D

Elektrolokomotive BR 139

NEU:
5 Jahre
Garantie**

Das gleiche ist nicht dasselbe. Ein Teil der Güterzuglokomotive der BR E 40 wurde mit einer zusätzlichen elektrischen Bremse der BR E 10 ausgerüstet und war damit steilstreckentauglich. Mit der Einführung des UIC Nummernsystems wurden diese Lokomotiven als BR 139 bezeichnet.

IV | 14 | LED | NEM | 15 +

16961 Elektrolokomotive.
Vorbild: BR 139 der Deutschen Bundesbahn.
Achsfolge Bo'Bo', Baujahr ab 1959.
Einsatz: Reise- und Güterzüge.
Modell: Mit Digitaler Schnittstelle. Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf 4 Achsen, Haftreifen. Kinematik für Kurzkupplung. Spitzensignal und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd. Pantographen mechanisch und elektrisch funktionsfähig.
Länge über Puffer 103 mm.

Einmalige Serie.

€ 109,95 *

© T. Estler

** Jetzt neu:
5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix-Club) ab 2012.

Wagen-Set „Gütertransport“

TRIX
MINITRIX

NEU:
5 Jahre
Garantie**

IV | NEM | 15 +

15285 Wagen-Set „Gütertransport“. **Einmalige Serie.**
Vorbild: 1 Gaskesselwagen, 1 Hubschiebedachwagen Tims-ww 858, 1 Einheitstaschenwagen Sdgmss, 1 Chemie-Kesselwagen, 1 Silowagen Ucs der Deutschen Bundesbahn.
Modell: Mit Kinematik für Kurzkupplung.
Gesamtlänge über Puffer 430 mm.

€ 109,95 *

15285 16961

Container shipping
11

12 x	4 x	5 x	1 x	1 x
62130	62188	62172	62611	62977

Dieseltriebwagen mit Beiwagen

II DCC mfx LED LED NEM 15 +

22832 Dieseltriebwagen mit Beiwagen.
Vorbild: 2-teiliger Dieseltriebwagen, bestehend aus Motorwagen Baureihe VT 135 Nürnberg und Beiwagen Baureihe VB 140 Nürnberg, 3. Klasse, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Farbgebung Weinrot/Beige. Führerstände am Motorwagen mit Blendschirmen und je Führerstandseite ein Typhon mit geradem Horn. Dachausführung des Motorwagens mit aufgesetzten Dachkühlern sowie Zu- und Abflussrohren. Am Beiwagen einseitig Signalstützen mit Schluss-Scheiben. Motorwagen und Beiwagen mit Stangenpuffer. Betriebsnummern VT 135 009 und VB 140 032. Zuglauf „Nürnberg-Erlangen". Betriebszustand Mitte/Ende 1930er-Jahre.

Modell: Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Motorwagen. Beide Achsen im Motorwagen angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter am Motorwagen, sowie Innenbeleuchtungen konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Spitzensignal an Triebwagenseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Beiwagen vorbildgerecht ohne Spitzensignal. Strom führende Kurzkupplungsköpfe liegen separat bei und können als Verbindung zwischen Triebwagen und Beiwagen jeweils auf beiden Seiten eingesteckt werden. Inneneinrichtungen. Freier Durchblick im Motorwagen und Beiwagen. Am Motorwagen separat angesetzte Leiter.
Länge über Puffer der zweiteiligen Garnitur 28,1 cm.

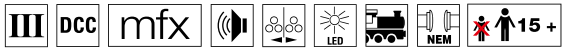
- **Decoder mit umfangreichen Geräuschfunktionen.**
- **Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung im Motorwagen und Beiwagen mit warmweißen Leuchtdioden (LED).**
- **Mit Signalstützen und Schluss-Scheiben am Beiwagen.**
- **Weitgehende Ausführung der Aufbauten aus Metall.**

Einmalige Serie.

€ 399,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Innenbeleuchtung	x
Diesellok-Fahrgeräusch	x
Signalton	x
Direktsteuerung	x
Bremsenquietschen aus	x
Spitzensignal hinten aus	x
Glocke	x
Spitzensignal vorne aus	x
Türenschließen	x
Schaffnerpfiff	x

TRIX
H0

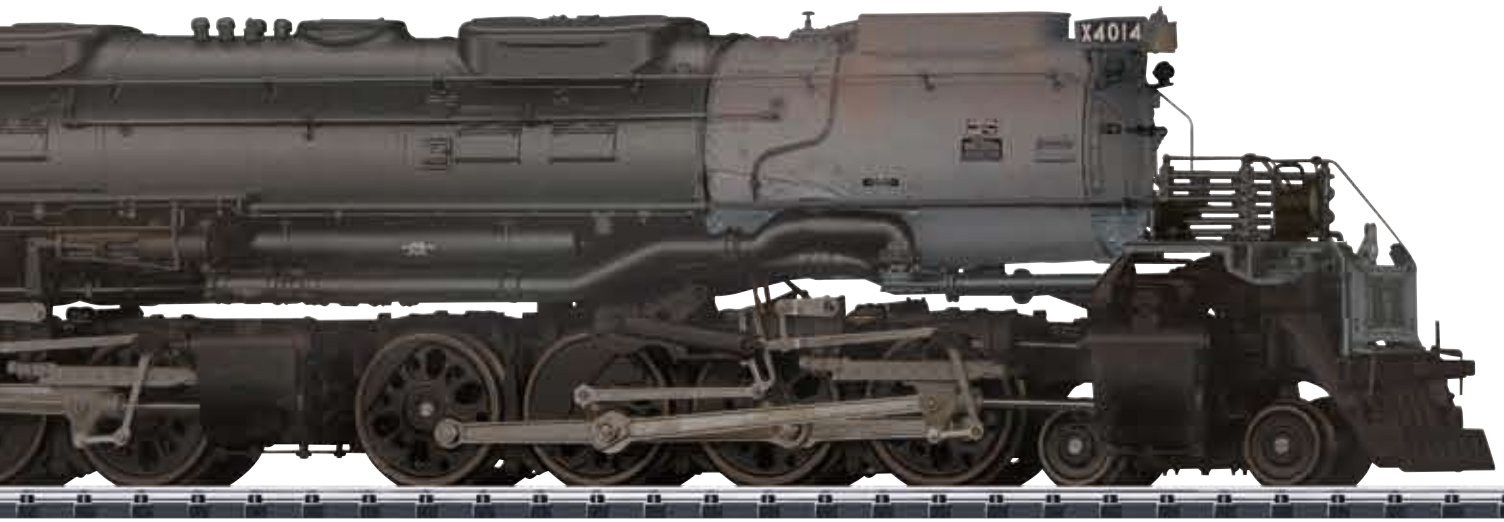


III
21
NEM
15 +

TRIX
H0

USA „Big Boy“

Die als „Big Boy“ bekannte Baureihe 4000 der Union Pacific Railroad (UP) ist sicherlich eine der populärsten unter den Dampfgiganten Amerikas, wenn nicht sogar weltweit. Diese Gelenkloks der Bauart (2'D)D2'h4 entstanden ab 1941 bei ALCO aus der Fortführung des „Challenger“-Konzepts, überaus erfolgreiche UP-Gelenkdampfloks der Bauart (2'C)C2'h4. Die Konzeption der „Big Boys“ resultierte aus den üblichen Forderungen wie bei allen anderen amerikanischen Großlokbauarten. Weniger Lokomotiven sollten schwerere Zuglasten mit höheren Geschwindigkeiten befördern. Im Grunde genommen beschaffte die UP die 25 Maschinen nur für eine einzige Strecke: Von Cheyenne/Wyoming 830 km westwärts durch die Ausläufer der Rocky Mountains über den Sherman Hill bis Ogden/Utah. Vor dem nach General William T. Sherman benannten Pass liegt von Cheyenne aus eine rund 50 Kilometer lange Steigung mit einer Maximalneigung von 1,5 Prozent. In der Gegenrichtung forderte die 105 km lange Steigung von 1,14 % durch das Wasatch-Gebirge der Rocky Mountains ihren Tribut. So entstand eine gigantische Maschine mit der Dienstmasse von 548 t (inkl. Tender). Zur gleichmäßigen Verteilung des Gewichts versuchte man sich mit der bis dahin noch nie gebauten Radsatzfolge (2´D)D2´. Mit einer Rostfläche von fast 14 m² und 229 m² Überhitzerfläche brachten es die Big Boys auf eine Dauerleistung von 6.290 PS am Zughaken. Bei Versuchen wurden sogar Kesselleistungen von über 10.000 PSi bzw. 8.200 PSe gemessen. Als Aufgabengebiet für die „Big Boys“ stand schneller Güterverkehr im Lastenheft. Sie waren in der Lage, ohne Hilfe 4.000-Tonnen-Züge über die Gebirgspässe zu schleppen. Die neue Lok besaß eine Konstruktionsgeschwindigkeit von 128 km/h, die sie mit nur 1,7 Meter hohen Treibrädern erreichte. Damit gehörte sie auch zu den schnellsten Gelenkdampflokomotiven. Allerdings durften die Maschinen mit diesem Tempo im Regeldienst nicht durch den mittleren Westen donnern. Lokführer bestätigten aber, dass der Geschwindigkeitsmesser bei Verspätungen oft mehr als die erlaubten 112 km/h anzeigte. Der Sage nach erhielten die Giganten den Spitznamen „Big Boy“ von einem jungen Arbeiter, welcher den Namen kurz vor der Präsentation auf die Rauchkammer kritzelte. Den Offiziellen von ALCO und UP gefiel dies so gut, dass „Big Boy“ sogar in deren Werbung Einzug hielt. Im Durchschnitt nahmen die Maschinen 47.200 Liter Wasser und 22 Tonnen Kohle pro Stunde zu sich. Natürlich wäre ein Heizer überfordert gewesen, hätte er mit einer Schaufel einen dieser gefräßigen Riesen füttern müssen. Für den Transport der Kohle sorgte der Stoker. Dieser förderte mit Schnecken in einem Rohr die Kohle aus dem Tender und spritzte ihn mit Dampfdruck in die Feuerbüchse. Der Heizer regelte durch Steuerung des Dampfdrucks nur die Verteilung im Brennraum. Im Herbst 1945 beschloss die UP, eine „Big Boy“ versuchsweise mit Windleitblechen auszurüsten, um die Ableitung des Dampfes zu verbessern. Im Depot von Green River/Wyoming erhielt die „Big Boy“ 4019 Anfang Dezember 1945 daher Windleitbleche. Die Tests konnten am 20. Januar 1946 schon abgeschlossen werden und die „großen Ohren“ wurden in Green River wieder entfernt. Die Versuche hatten ergeben, dass bei den niedrigeren Geschwindigkeiten im Güterverkehr und mit dem zwischenzeitlich verbesserten Bläser der Dampf auch ohne Windleitbleche deutlich über den Führerstand hinausgeschleudert wurde. Die Big-Boy-Ära war im Juli 1959 endgültig vorbei und das Feuer in allen Maschinen erloschen. Die Hoffnung vieler Eisenbahnfans, die 1960 als Reserveloks betriebsfähig abgestellten 4003 und 4019 noch einmal über den Sherman Hill donnern zu sehen, erfüllte sich leider nicht mehr. Immerhin acht der Dampflokgiganten blieben erhalten, allerdings nicht betriebsfähig.



Products bearing "Union Pacific" are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company.

III DCC mfx NEM 15 +

22062 Dampflokomotive mit Schlepptender.
Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Reihe 4000 „Big Boy" der Union Pacific Railroad (UP). Ausführung der Lokomotive mit der Betriebsnummer 4014, Kühlleitungen und authentischen Gebrauchsspuren. Ursprungszustand um 1948.
Modell: Mit Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb. 8 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Boxpok-Räder. Mittlere Kuppelachsen gefedert. Stirnlampe, Tender und Nummerntafeln mit wartungsfreien warmweißen LED beleuchtet. 2 Rauchsätze (7226) nachrüstbar, Kontakte ständig betriebsbereit. Spitzensignal, Nummerntafeln- und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Leistungsfähiger Lautsprecher im Tender, Lautstärke einstellbar. Stirnseitig Kupplungshaken im Schienenräumer einsteckbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Dampfleitungen schwenkbar mit den Zylindern geführt. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Viele angesetzte Einzelheiten. Figuren Lokführer und Heizer für den Führerstand liegen bei.
Länge über Kupplungen 46,5 cm.
Lieferung in Holzkassette.

- **Mit authentischen Gebrauchsspuren.**
- **Zahlreiche Licht- und Soundfunktionen digital schaltbar.**

Einmalige Serie.

Bei der Abbildung handelt es sich um eine Digitalretusche.

Hinweise zum Betrieb: Die Lokomotive kann auf Bogengleisen ab Radius 360 mm eingesetzt werden, wir empfehlen jedoch größere Radien. Bedingt durch den Überhang des langen Kessels müssen Signale, Oberleitungsmasten, Brückengeländer, Tunnelportale u. ä. einen ausreichenden Abstand zum Gleisbogen einhalten. Für das hohe Gewicht der Lokomotive muss das Gleis stabil befestigt sein. Drehscheibe und Schiebebühne können nur in Durchfahrtsstellung befahren werden.

€ 849,95 *

Digital Funktionen	DCC
Spitzensignal	x
Rauchsatzkontakt	x
Dampflok-Fahrgeräusch	x
Lokpfiff	x
Direktsteuerung	x
Führerstandsbeleuchtung	x
Glocke	x
Signalton	x
Bremsenquietschen aus	x
Luftpumpe	x
Injektor	x
Hilfsbläser	x
Ankuppelgeräusch	x
Schienenstoß	x
Betriebsgeräusch 2	x
Kabinenfunk	x

VI DCC mfx NEM 15 +

TRIX