

# TRIX

## CLUB news

DAS MAGAZIN FÜR CLUBMITGLIEDER 06.2016



## Elektro-Power: Die 150 012-3 als Minitrix Clubmodell 2017

### HIGHLIGHT IN H0

Clubmodelle 2017 in H0: „Lange“ 103.1 mit TEE  
Minitrix: E-Lok zum 20-Jahre-Jubiläum Baureihe 101

### CLUB AKTIV

Clubreise Österreich: Die allerbesten Fotos  
Modellbahnpraxis: Fahrspaß beim Stammtisch



# Inhalt

# 6

**Einzartig:** Die BR 150 in Epoche IV – darauf haben die Modellbahner gewartet. Aber nur die Clubmitglieder kommen zum Zuge, denn die mächtige E-Lok 150 012-3 ist das Minitrix Clubmodell 2017. Sage und schreibe 19 Digital-Funktionen sind schaltbar.



## Detail

- 4 News & Facts**  
Trix auf Messen/  
Jahres-DVD Teil 2/Club-  
reisen 2017/Minitrix auf  
Facebook
- 6 Minitrix Clubmodell 2017**  
Alles über das enorm  
leistungsstarke Vorbild der  
E-Lok 150 012-3 und seine  
typischen Merkmale
- 11 Bahngeschichte**  
Minitrix feiert 20 Jahre  
BR 101 mit einer Lok
- 12 Technik im Detail**  
H0-Clubmodell 2017:  
Details, Mechanik und  
Elektronik der BR 103.1

# 11

**Denkwürdig:** 1996 hebt die BR 101 den lokbespannten Fernverkehr auf ein neues Niveau. Minitrix begeht das 20-Jahre-Jubiläum mit einer Epoche VI-Lok der Baureihe in Verkehrsrot.



# 14

**Herausragend:** Das exklusive H0-Clubmodell 2017 ist schon als 103.1 mit langem Führerstand einmalig im Trix Kosmos – bewegliche Lokführer und Stromabnehmer sind zusätzliche Highlights. Dazu gibt es den TEE „Parsifal“.



## Szene



- 14 H0-Clubmodelle 2017**  
Die exklusive „lange“  
E-Lok 103 243-2 zieht  
den TEE „Parsifal“
- 19 Anlagenaufarbeitung**  
Ein Spur-N-Anlagenschatz  
aus alten Tagen
- 20 Porträt**  
Stammtisch Kamp-Lintfort –  
Treffpunkt für Gleich- und  
Wechselstromfahrer

# 22

**Reisefreudig:** Kreuz und quer durch Wien, Wein- und Waldviertel – die Clubreise nach Österreich bot Kultur- und Bahnerlebnis in einem. Wir stellen die besten Fotos der Clubtour vor, die unsere Clubmitglieder auch auf einen Abstecher nach Győr (Ungarn) geführt hat.

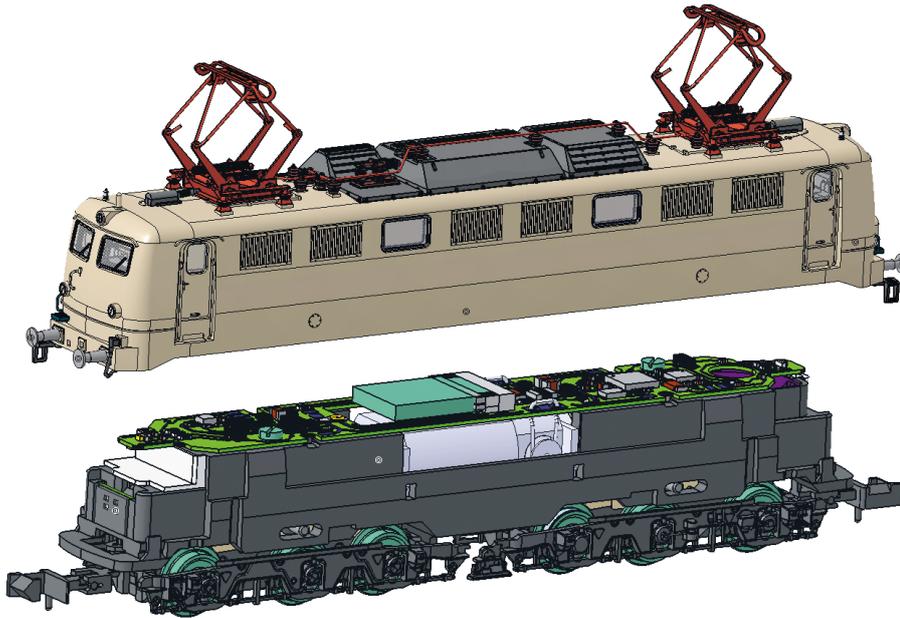


Foto: Elga Reinfurth

## Service



- 22 Fotowettbewerb**  
Die schönsten Bilder der  
Österreichreise des Clubs
- 24 Jahreswechsel**  
Ein Weihnachtsgruß zum  
Ausklang des Clubjahrs



Schlusspunkt: Die Konstruktion der 150 012-3 als Minitrix Clubmodell 2017 ist abgeschlossen – die Epoche IV-Lackierung in Ozeanblau-Elfenbein erfolgt dann nächstes Jahr.

# Liebe Clubmitglieder,

der Messereigen 2016 ist ausgetanzt – zum krönenden Abschluss freute sich Trix auf der IMA Köln und der Modell Süd in Stuttgart über erwartungsfrohe Clubmitglieder: Die präsentierten Clubmodelle 2017 haben eine tolle Akzeptanz gefunden. Diese Vorzeigemodelle schauen wir uns auf den folgenden Seiten natürlich genau an. Bahnhistorisch spannend und optisch eindrucksvoll das Clubmodell 150 012-3 für die Mitglieder mit Vorliebe für Minitrix. Die BR 150 stellte die stärksten Einheits-E-Loks der DB, das Clubmodell hat als Epoche IV-Lok und durch die unterschiedlichen Frontlampenkonstellationen branchenweite Alleinstellung. Und im Fahrbetrieb trumpft sie mit 19 schaltbaren Digital-Funktionen auf.

Für die H0-Fahrer unter den Clubmitgliedern produziert Trix exklusiv eine Kultlok mit technischen Innovationen: Erstmals schmückt mit der maßstäblich umgesetzten 103 243-2 eine DB-Starlok mit langem Führerstand das Trix Sortiment mit beweglichen Lokführern und Stromabnehmern sowie bis zu 31 Digital-Funktionen. Zudem werden für die Mitglieder exklusiv Personenwagen des TEE „Parsifal“ gefertigt, sodass eine perfekte purpurrot-beige Garnitur entsteht.

Eine besondere Freude ist es uns, den Stammtisch MIST 47 vorzustellen. Die Tischbahner leben ihre Schwäche für lange Züge aus – egal ob Gleich- oder Wechselstrom, analog oder digital. Zum guten Schluss verschaffen noch die Fotoimpressionen der Österreichreise des Clubs visuellen Genuss. Das gelungenste Bild ist von einer Jury ausgesucht und von Trix prämiert worden. Viel Spaß beim Lesen der Clubnews wünscht

## IHR TRIX CLUB TEAM

## IHRE SERVICENUMMERN

### KUNDENBETREUUNG

#### Clubhotline

Telefonisch Montag – Freitag  
von 13.00 – 17.00 Uhr  
Telefon: + 49 (0) 71 61/6 08-2 13  
Fax: + 49 (0) 71 61/6 08-3 08  
E-Mail: club@trix.de  
Postadresse: Trix Club, Postfach 960,  
73009 Göppingen, Deutschland

Die Clubhotline ist die zentrale Anlaufstelle für:

- ▀ technische Fragen zu Trix Produkten
- ▀ Informationen zu aktuellen Events von Trix
- ▀ Ersatzteilsuche
- ▀ Anfragen zum aktuellen Stand einer eingesendeten Reparatur

#### Internet

www.trix.de  
club.trix.de

#### Ziehen Sie um?

Bitte teilen Sie uns rechtzeitig Ihre neue Anschrift mit, damit wir wissen, wo wir Sie erreichen. Ein reiner Nachsendeantrag bei der Post reicht leider nicht aus.

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Gebr. Märklin & Cie. GmbH  
Stuttgarter Str. 55 – 57  
73033 Göppingen, Deutschland

### Trix Club

Silvia Römpf (verantwortlich)

### Redaktion

3G Media GmbH: Peter Waldleitner (Chefredakteur),  
Lars Harnisch, Rochus Rademacher, Stefanie Hirrlé

### Gestaltung und Produktion

Publishing Group GmbH  
Tel.: +49 (0) 89/45 71 05 00  
www.publishing-group.de

### Fotos

Soweit nicht anders angegeben: Trix Club  
Titel: Werner Brutzer

Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 269812 – 06 2016 © by Gebr. Märklin

Die Clubnews sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für Trix Clubmitglieder. Änderungen und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

In der Clubaussendung 06/2016 finden Sie folgende Beilagen: Trix Clubnews 06/2016, Märklin Magazin 06/2016, Bestellcoupon Clubmodelle 2017, Posterprospekt H0-Clubmodell BR 103.1 (Art. 22932), Jahres-DVD Teil 2, Club-Gruß Geschäftsleitung.



Foto: Claus Dick, Kötzle

So soll es sein: Fahrbetrieb auf Trix Schaulagen und Fachgespräche über Technik wie die neue Central Station 3 – das hat die Messebesucher überzeugt. Bei den wichtigsten Messen 2016 haben die Clubmitglieder mit der Clubkarte einen Rabatt auf den Messeeintritt erhalten.



Praktisch: Als Giveaway überreichte das Clubteam auf der IMA Köln den Mitgliedern einen Tischkalender 2017 mit Modellmotiven.

## RÜCKBLICK: MESSEN MIT TRIX

# Modellrevue

**M**it der Vorstellung der Clubmodelle 2017 auf den großen Herbstpublikummessen hat Trix die Vorfreude auf das Modelljahr 2017 geweckt – die Clubmitglieder wissen also schon, auf was sie sich freuen dürfen (siehe Seite 6 bis 18). Zudem bekamen die Mitglieder Eintrittsmäßigungen auf der Modellbau-Messe Wien, Faszination Modellbau in Friedrichshafen, IMA Köln und der Modell Süd in Stuttgart – einer der vielen geldwerten

Vorteile einer Clubmitgliedschaft. Dazu erhielten die Mitglieder auf der IMA Köln vom Clubteam als Willkommenspräsent einen Tischkalender mit 13 verschiedenen Modellaufnahmen. Das nächste Großereignis für die Modellbahnbranche ist die Spielwarenmesse Nürnberg (1. bis 6. Februar 2017), wo auch Trix dem Handel sein Produktsortiment 2017 vorstellen wird. Davor aber beginnt die Saison der weihnachtszeitlichen Anlagenausstellungen, des Modul- und Anlagenbaus sowie des vergnüglichen Fahrbetriebs.

## Zufriedene Gesichter am Tag der offenen Tür



Aufmerksam: Die zwei neuen Clubmitglieder staunten nicht schlecht, als sie von den Märklin Geschäftsführern Florian Sieber (2. von links) und Wolfram Bächle (ganz rechts) begrüßt wurden.

Die Mitarbeiter des Hauses Märklin freuen sich bei Veranstaltungen wie dem Tag der offenen Tür stets über die vielen interessierten Modellbahner und ihre neugierigen Fragen – das ganze Stammwerk ist engagiert mit dabei. Damit Clubmitglieder die besondere Wertschätzung spüren, wurden in diesem Jahr gleich beide H0-Clubmodelle 2016 in die gläserne Fertigung



Empfang: Das Clubteam überreichte am Tag der offenen Tür den Clubmitgliedern als kleine Begrüßung eine Metalldose, bedruckt mit einem sepiafarbenen Märklin Werk-Motiv und gefüllt mit Pfefferminzbonbons.

eingeschleust – die Lok der BR95 in die Endmontage, das Gehäuse des Schienenbusses VT 95.9 in die Bedruckung. Und nicht nur das Clubteam kümmerte sich um die Mitglieder: Auch die Geschäftsleitung nutzte den Tag der offenen Tür zum Gespräch mit Clubmitgliedern über Modelle, ihre Herstellung, das Haus Märklin und das Modellbahnerleben an sich.

Foto: Claus Dick, Kötzle

## Clubreisen 2017

Auch 2017 lädt der Club zusammen mit Bahnreisen Sutter wieder zu exklusiven Bahnurlaubein ein. Zuerst geht es Ende Juni ins Hans-Peter Porsche TraumWerk ([www.hanspeterporsche.com](http://www.hanspeterporsche.com)) nach Oberbayern mit der großen Märklin Anlage und weiter nach Niederösterreich. Dort dampfen wir auf der Mariazellerbahn und fahren über die Semmeringstrecke. Die zweite Clubreise im Oktober führt auf den Schmalspurbahnen rund um Dresden. Über die genauen Daten und die Reiseverläufe berichten wir in Ausgabe 01/2017.



## Lehrstellwerk als Clubpartner

Der Förderverein Lehrstellwerk Kornwestheim kümmert sich um die Funktionserhaltung des bahngeschichtlich bedeutsamen Kulturdenkmals Lehrstellwerk Kornwestheim – und Märklin ist offizieller Sponsor des engagierten Lehrstellwerkvereins. Vom 25. bis 28. Mai 2017 veranstaltet der Förderverein eine Ausbildung zum „Hobby-Fahrdienstleiter“ (siehe Märklin Magazin 06/2016, Seite 6). Als neuer Kooperationspartner gewährt der Verein Clubmitgliedern einen Rabatt von 20 Prozent auf die Teilnahmegebühr. In der Ausgabe 01/2017 verlost der Club unter

den Mitgliedern dann zwei Teilnahmekarten für den Lehrgang ([www.lehrstellwerk-kornwestheim.de](http://www.lehrstellwerk-kornwestheim.de)).



Foto: Lehrstellwerk Kornwestheim

Perfekte Lernumgebung: Im Lehrstellwerk Kornwestheim wird Bahnbetrieb begreifbar.

### SONDERWAGEN TRIX EXPRESS

## Großer Trix Express Tag

700 Besucher haben am Trix Express Tag im DB Museum Koblenz das 15-jährige Jubiläum des Trix Express Club Deutschland ([www.trixexpressclub.de](http://www.trixexpressclub.de)) gefeiert – mit Ausstellung, Fahrbetrieb auf den Clubanlagen und Führerstandsmittfahrten. Trix hat zum Jubiläum einen Bierkühlwagen der Epoche I mit Bremsenhaus und Eisluken produziert, der Logo und Schriftzug der Koblenzer Brauerei „Koblenzer Privatbrauerei an der Königsbach“ trägt. Neben dem Kreidefeld ist die Anschrift zu lesen: „Jubiläum 15 Jahre Trix Express Club Deutschland e. V.“. Zu erwerben ist der Wagen über

den Kooperationspartner des Trix Express Club Deutschland: Ars Technica, Prümer Straße 55, 53990 Losheim/Eifel (Internet: [www.arstecnica.de](http://www.arstecnica.de) unter Maßstab H0/Güterwagen H0/Hersteller: Trix).



Jubiläumswagen (33914.001): Der Koblenzer Bierkühlwagen des Trix Express Club Deutschland ist über Ars Technica erhältlich.



## MINITRIX ist auf Facebook

Minitrix Anhänger können jetzt auch direkt mit Minitrix kommunizieren – und zwar über die Minitrix Facebook-Seite. Hier gibt es regelmäßig Infos zu aktuellen Aktionen, Veranstaltungen, Messen oder Gewinnspielen.



Minitrix Fan werden Sie unter [www.facebook.com/minitrix](http://www.facebook.com/minitrix)

## IG 3-Seenbahn bietet Clubrabatt

Sie gehört sicherlich zu den malerischsten und abwechslungsreichsten Bahnstrecken Süddeutschlands – die 3-Seenbahn im Hochschwarzwald entlang Titisee, Windgfallweiher und Schluchsee. Ausgangspunkt der 19,2 Kilometer langen Strecke ist der Bahnhof des Orts Titisee, vielen Clubmitgliedern durch die Märklin World Titisee ([maerklin-world-titisee.de](http://maerklin-world-titisee.de)) ein Begriff. Von hier aus klettert der Zug auf 7,6 Kilometer Fahrstrecke über 100 Meter hinauf zum höchsten DB-Normalspur-Bahnhof in Bärenthal. Dann geht es weiter durch den Naturpark Südschwarzwald bis zum Endbahnhof Seeburg mit

dem Museumsbahnhof Seeburg, der das Bahnambiente der 1950er-Jahre konserviert. Und das Allerbeste: Der Club hat den Betreiber der 3-Seenbahn, den Verein IG 3-Seenbahn e. V. ([www.3seenbahn.de](http://www.3seenbahn.de)), als Kooperationspartner gewonnen. Clubmitglieder erhalten deshalb auf Vorlage ihrer Clubkarte bei der 3-Seenbahn einen Nachlass auf die Fahrkarten von circa 10 Prozent. Dieser Nachlass bezieht sich auf die Familienkarte Hin- und Rückfahrt sowie Einfach-Fahrkarten für Kinder und Erwachsene plus die passenden Rückfahrkarten. Eine Familie sind nach der Tarifstruktur zwei Erwachsene



Foto: Andreas Hackenjos



Voll Dampf im Hochschwarzwald: Die 3-Seenbahn stampft in Altglashütten-Falkau vorbei.

und bis zu drei Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Kinder unter 6 Jahren sind frei – Jugendliche über 14 Jahre gelten als Erwachsene.



Eine Leistung von über 6.000 PS, sechsachsrig und knapp 20 Meter lang: Schwer auf Achse ist die 150 012-3 in Ozeanblau-Elfenbein Anfang der 1990er-Jahre mit einem Güterzug in Esslingen (Neckar). Minitrix setzt die mächtige Elektrolok der Epoche IV als exklusives Clubmodell 2017 um.

**MINITRIX CLUBMODELL 2017: E-LOK 150 012-3 MIT 19 DIGITAL-FUNKTIONEN**

# Die Lok mit den zwei Gesichtern

Vor 60 Jahren waren die E-Loks der DB-Baureihe 150 das Non-plusultra – wahre Riesen im DB-Typenprogramm. Minitrix setzt die 150 012-3 als exklusives Clubmodell 2017 in einer besonderen Erscheinungsform der BR um: mit Einfach- und Doppellicht.



Führerstand 2: die Front der 150 012-3 in Mannheim mit den beiden Einfachlampen.

## Die Allergrößte, Stärkste und Längste

194 Maschinen der E 50 (ab 1968: BR 150) wurden zwischen 1957 und 1973 in Dienst gestellt. Im 1951/52 entwickelten DB-Typenprogramm für Einheits-E-Loks ist die E 50 für schwere Güterzüge vorgesehen – bei Bedarf arbeitet sie auch im Reisezugdienst. Ein Vergleich mit der BR 140/BR 139 (Vergleichsdaten in Klammern) zeigt die Dimensionen der E 50/BR 150:

- **Dauerleistung: 4.410 (3.620) Kilowatt**
- **Dienstmasse: 126 (83) Tonnen**
- **Länge über Puffer: 19.490 (16.490) Millimeter**



Abbildung: Handmuster

Minitrix Clubmodell 2017 (Art. 16155): Die Baureihe 150 besitzt zwei dreiaxlige Drehgestelle.



Eine Nummer kleiner: Der Baureihe 139, also der Ex-E 40, genügen zwei zweiachsige Drehgestelle (16961).



**E**inen richtig schweren Brocken sah das bis Mitte 1954 erstellte Einheits-E-Lok-Programm der DB vor – die Baureihe E 50 zur Beförderung schwerer Güterzüge auf Steigungsstrecken. Sechs Radsätze waren angedacht, um die nötige Leistung auf die Schienen zu bringen. Das Leistungsprogramm beinhaltete fünf

Forderungen:

- **Güterzüge von 2.300 Tonnen (t) bei 5 Promille (‰) mit 65 Kilometern pro Stunde (km/h)**
- **Güterzüge von 1.945 t bei 5 ‰ mit 75 km/h**
- **Güterzüge von 1.590 t bei 10 ‰ mit 60 km/h**
- **Reisezüge oder Eilgüterzüge von 800 t bei 5 ‰ mit 100 km/h**
- **Reisezüge oder Eilgüterzüge von 600 t bei 10 ‰ mit 100 km/h**

In Zusammenarbeit mit dem BZA München wurde die 125 Tonnen schwere und 19.490 Millimeter lange Maschine im mechanischen Teil von Krupp und im elektrischen Teil von AEG entwickelt. Als Erste standen im Januar 1957 die E 50 001 und 002 zur Verfügung. Wie bei allen Neubau-E-Loks der DB bildete der hier besonders kräftige, geschweißte Brückenrahmen zusammen mit dem Lokkasten in Stahlleichtbauweise eine selbsttragende,

zusammenhängende Konstruktion. Um eine bessere Laufruhe zu erzielen, wurden die Drehzapfen der Drehgestelle außermittig zwischen den beiden äußeren Radsätzen angeordnet. Eine Besonderheit ist die Querkupplung zwischen den beiden Drehgestellen zur Verbesserung der Laufgüte und zur Verringerung der Radsatzentlastung beim Anfahren.

„Diese stärkste der vier Einheits-E-Lok-Baureihen der DB setzen wir als exklusives Clubmodell 2017 um – und zwar als 150 012-3 der Epoche IV in Ozeanblau-Elfenbein“, freut sich Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper auf ein Modell mit besonderen Charakteristika. „Die Maschine wird mit Doppelleuchten beim Führerstand 1 und Einfachlampen beim Führerstand 2 produziert. Außerdem besitzt die Maschine die rechteckigen Klatte-Einzellüfter, abgerundete Maschinenraumfenster und vier Sandkästen pro Seite – die Regenrinne fehlt bereits.“ Nicht nur mit diesen Merkmalen sei die Lok im Minitrix Sortiment und in der gesamten N-Branche absolut einmalig, „sondern auch mit der Vielzahl der Spiel-funktionen“, verweist Claus Ballsieper auf die Ausstattung mit einem Digital-Decoder, der insgesamt 19 Betriebs-, Licht- und Soundfunktionen schaltbar macht (siehe Tabelle Seite 9). ➔

# „Die 150 012-3 der Epoche IV ist ideal für den Einsatz im Güter- und Personenzugdienst.“

→ Das Herzstück des Vorbilds bildete der große, ölgekühlte Dreischenkeltransformator von AEG mit einer Nennleistung von 4.630 Kilovoltampere, um die hohe Dauerleistung von 4.128 Kilowatt auf die Schienen zu bringen. Die ersten 25 Maschinen erhielten noch einen Tatzlagerantrieb, ab der E 50 026 setzte sich der Gummiringfederantrieb durch. Bis 1973 entstanden 194 Maschinen, ab der Ordnungsnummer 140 mit der ab 1. Januar 1968 gültigen, EDV-gerechten Baureihenbezeichnung 150.

Ab E 50 042 änderte sich das Aussehen durch den Einbau von Doppelscheinwerfern mit getrennten Rücklichtern und der Verwendung von senkrechten Lüfterlamellen. Ferner kamen neu konstruierte Drehgestelle zum Einbau – die bisherigen waren unzureichend dimensioniert, sodass sich Risse im Drehgestellrahmen gezeigt hatten. Bis zur E 50 127 wurde die umlaufende Regenrinne beibehalten. Ab der 150 156 kamen Verschleißpufferträger, Schneeräumer und aufgesetzte Lüftergitter hinzu. Bei Hauptuntersuchungen entfielen ab den 1970er-Jahren die umlaufenden Regenrinnen am Dachrand, über den Stirnfenstern wurden Gummiregenrinnen angebracht. Ferner machten oft die alten Lüftergitter den rechteckigen Klatte-Lüftern Platz.

Außerdem verleiht die Bedeutung des Vorbilds dem Clubmodell 2017 zusätzliches Charisma. Die Maschinen bewährten sich im schweren Güterzugdienst besonders im Hügelland ausgezeichnet. In größerem Maße abgelöst wurden sie erst durch die neue Baureihe 152, deren Serienlieferung 1998 begann. Letztes Betriebswerk war Kornwestheim, von wo aus sie sich bis ganz zuletzt vor schweren Ölzügen und im Schubdienst auf der Geislinger Steige bewähren durften. Zum Jahresende 2003 schieden die letzten 150er aus dem DB-Betriebsbestand aus.

Das Vorbild unseres Modells gehörte mit zur ersten Lieferserie. Gebaut wurde die E 50 012 von Krupp mit der Fabriknummer 3482, ihre Abnahme erfolgte am 23. Juli 1957. Gleich darauf trat

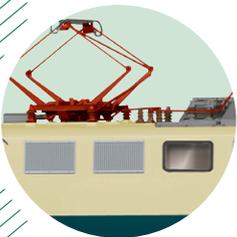
## Seitenblicke

Die Maschinen der Baureihe E 50/150 unterscheiden sich in vielen Details wie etwa den Seitenfenstern und Maschinenraum-Lüftergittern.

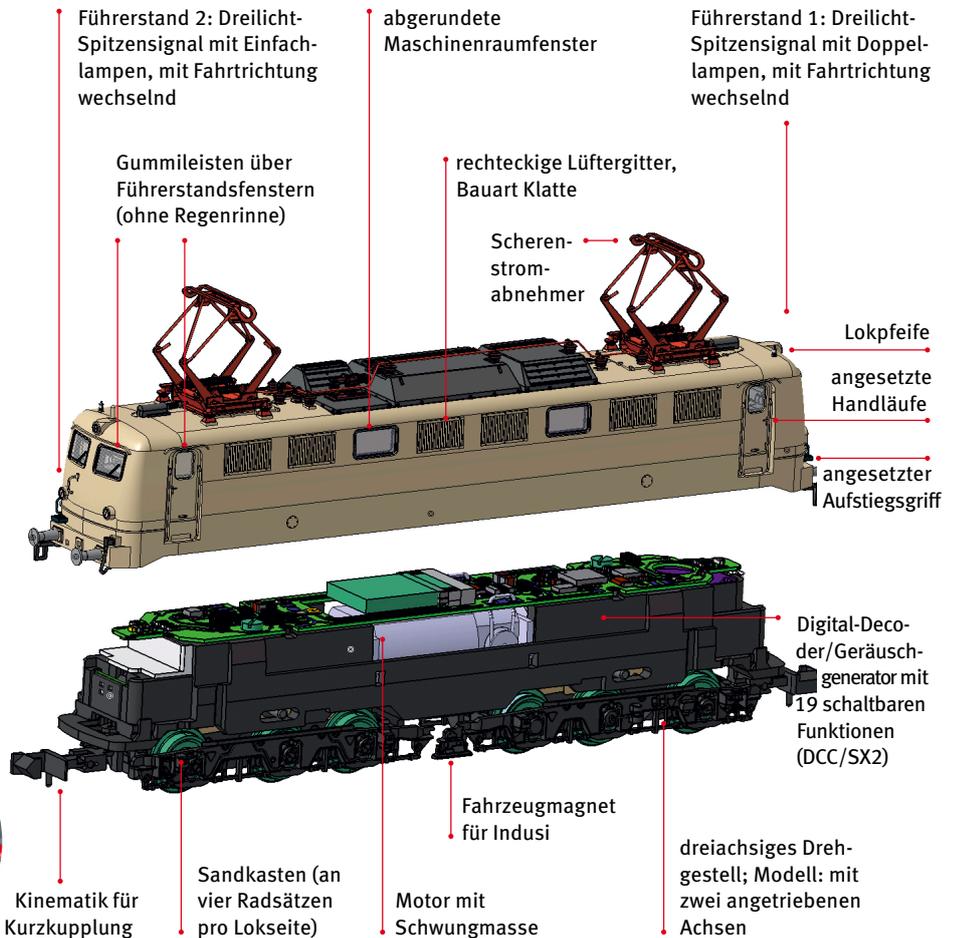
Epoche III, BRE 50 (Art. 12491): abgerundete Schiebefenster und Schweiger-Lüfter



Epoche IV, 150 243-2 (Art. 16155): abgerundete Festfenster und rechteckige Klatte-Lüfter



Epoche V, 150 093-3 (Art. 16152): rechteckige Festfenster und Klatte-Lüfter



Produktionsstand: Das Clubmodell 150 012-3 (Art. 16155) ist fertig konstruiert (Bilder oben), erste Muster befinden sich in der Fertigung. Die E-Lok der Baureihe 150 ist eine Drehgestelllok mit der Achsanordnung Co'Co' und ist 1957 von Krupp für die DB gebaut worden.

sie ihren Dienst beim Bw Würzburg an und zog nun vorwiegend schwere Güterzüge auf der neu elektrifizierten Strecke Nürnberg–Aschaffenburg. Dabei standen ab und an auch Schiebedienste auf der Steilrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken auf dem Programm, zuvor eine Domäne der Dampflok der Baureihe 95. In Würzburg blieb sie kaum zwei Monate, denn schon ab dem 9. September 1957 zählte sie zum Bestand des Bw Aschaffenburg, ab dem 20. Mai 1958 zum Bw Nürnberg Rbf. In Aschaffenburg war sie mit ihren Kolleginnen von älteren Sechssachsern der Baureihe E 94 abgelöst worden. Die Strecken blieben mit Nürnberg–Würzburg–Aschaffenburg dieselben wie vorher.

Erst mit der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke bis Hannover erweiterte sich 1963 das Einsatzgebiet des Clubmodellvorbilds signifikant. Ab 1965 war es auch auf der neu elektrifizierten Strecke Würzburg–Treuchtlingen zu finden. Mit all ihren Nürnberger Kolleginnen wanderte die E 50012 zum 1. Juni 1966 wieder nach Würzburg, da der gesamte E 50-Bestand der BD Nürnberg nun dort zusammengefasst war. Erneute Umstrukturierungen in der BD Nürnberg führten zwischen 1972 und 1974 zur Abgabe des gesamten 150er-Bestands wieder an das Bw Nürnberg Rbf – und so wechselte zum 26. Mai 1974 auch die 150012 dorthin. →

**Bestellschluss:  
30. April 2017**

**16155 Elektrolokomotive BR 150**



Abbildung: Handmuster

**Vorbild:** Schwere Güterzuglokomotive Baureihe 150 der Deutschen Bundesbahn (DB). Klassische Farbgebung ozeanblau/elfenbein. Größte Bauart der Einheits-Elektrolokomotiven aus dem Neubauprogramm der 50er-Jahre. Umbauversion mit rechteckigen Klatte-Einzellüftern, Doppellampen an Führerstand 1 und Einfachlampen an Führerstand 2. Ohne Regenrinne. Betriebszustand um 1990. Einsatz: Schwere Güterzüge und Personenzüge des Nahverkehrs.

**Modell:** Eingebauter Digital-Decoder und Geräuschgenerator zum Betrieb mit DCC, Selectrix und Selectrix 2. Motor mit Schwungmasse, 4 Achsen angetrieben, Haftreifen. Stirnbeleuchtung und Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd, mit warmweißen Leuchtdioden, Führerstandsbeleuchtung, digital schaltbar. Kinematik für Kurzkuppelung. Angesetzte Griffstangen. Alle Funktionen auch im Digital-Format SX2 schaltbar. Länge über Puffer 122 mm.

**Modellhighlights**

- **Doppel- und Einfachlampen**
- **Formvariante**
- **Digital-Sound mit vielen Funktionen**
- **Führerstandsbeleuchtung**

**Preis\*:** 279,99 Euro (289,95 CHF, 309,99 USD)  
\*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

**Typisch Clubmodell 2017**

Drei Varianten der E 50/BR 150 in den Epochen III, IV und V hat Minitrix dem Modellbahnmarkt beschert:

- **Die E 50 045 (Art. 12490) in Chromoxid-Grün ist die Ursprungsausführung nach dem Neubauprogramm der 1950er-Jahre mit Doppellampen und Regenrinne.**
- **Unser Clubmodell 2017, die 150 012-3 (Art. 16155), unterscheidet sich durch ihre Farbgebung in Ozeanblau-Elfenbein, sie besitzt rechteckige Klatte-Einzellüfter und abgerundete Maschinenraumfenster, Doppellampen am Führerstand 1 und Einfachlampen am Führerstand 2. Im Betriebszustand um 1990 zog die mächtige E-Lok Güter- und Personenzüge. Beim Spielwert ist das Clubmodell 2017 einzigartig: Es besitzt 19 digital schaltbare Funktionen – fast doppelt so viele wie die anderen beiden Maschinen.**
- **Die 150 124-8 (16151) der DB AG in verkehrsroter Farbgebung besitzt als Umbauversion rechteckige Klatte-Einzellüfter und Doppellampen – bei der Maschine im Betriebszustand um 2000 fehlt die Regenrinne und sie bespannt als DB-Cargo-Maschine Güterzüge.**

Digital-Funktionen	SX	DCC/SX2
1. Spitzensignal	●	●
2. Lokpfeif	●	●
3. E-Lok-Fahrgeräusch	-	●
4. Führerstandsbeleuchtung	-	●
5. Direktsteuerung	-	●
6. Bremsquietschen aus	-	●
7. Spitzensignal hinten aus	-	●
8. Rangierpfeif	-	●
9. Spitzensignal vorn aus	-	●
10. Schaffnerpfeif	-	●
11. Bahnhofsansage	-	●
12. Bahnhofsansage	-	●
13. Kabinenfunk	-	●
14. Luftpresser	-	●
15. Lüfter	-	●
16. Sonderfunktion	-	●
17. Sanden	-	●
18. Ankuppelgeräusch	-	●
19. Schienenstoß	-	●

→ Mit 65 Exemplaren an 150ern hatte Nürnberg nun seinen Höchstbestand erreicht. Die Ausweitung elektrifizierter Strecken verhalf den Sechssachsern zu einem immer größeren Einsatzgebiet und Mitte der 1980er-Jahre waren sie bis auf Saarbrücken in allen Richtungen zu finden. Schwerpunkte stellten die Relationen Hannover–Nürnberg, Bebra–Hamm und Kassel–Frankfurt–Kornwestheim dar. Aber auch die Güterbahnhöfe Maschen (bei Hamburg), Gremberg (bei Köln) und Hagen-Vorhalle wurden erreicht. Im Winterfahrplan 1986/87 erbrachten die Maschinen die überaus bemerkenswerte Laufleistung von 882 Kilometern pro Tag. Erwähnenswerte Langläufe waren in den Relationen Seelze (bei Hannover)–Basel und Gremberg–Regensburg zu verzeichnen. Sämtliche 150er, die einen Tatzlagerantrieb erhalten hatten, mussten bis Ende 1993 den Dienst quittieren und so wurde die 150 012 zum 28. Dezember 1993 aus den Listen gestrichen.

„Unser Clubmodell steht für die BR 150 im Betriebszustand um 1990, ist also vor schweren Güterzügen und im Personennahverkehr gleichermaßen einzusetzen“, umreißt Minitrix Produktmanager Claus Ballsieper die Rolle der 150 012-3 auf der Anlage. „Minitrix hat die Baureihe bisher in Epoche III und V umgesetzt – die Epoche IV-Maschine dieses ersten Kraftprotzes der DB ist ausschließlich den Clubmitgliedern vorbehalten.“

*Text: Thomas Estler; Fotos: Werner Brutzer, Ekkehard von Natzmer, Minitrix*



**Informationen über das Minitrix Clubmodell 2017 (Art. 16155) finden Sie auch online im Clubbereich (siehe Club-Modelle) unter [trix.de](http://trix.de)**

**Bestellschluss:  
30. April 2017**

## Und so kommen Sie zu Ihrem Clubmodell

Die Elektrolokomotive 150 012-3 (Art. 16155) in Minitrix wird 2017 in einer einmaligen Serie nur für den Club gefertigt. Jedes Trix Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein oder der Clubkarte über seinen Fachhändler je ein Exemplar des Exklusivmodells bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind.

**Bestellschluss für das Clubmodell 2017 ist der 30. April 2017.** Voraussichtlicher Auslieferungstermin: ab 3. Quartal 2017. Voraussichtlich zum Jahresende 2017 wird den Bestellern der E-Lok 150 012-3 ein personalisiertes Echtheitszertifikat direkt zugesandt.

Durch Eis und Schnee: Im Dezember 1990 passiert die 150 012-3 Geislingen-West, im Hintergrund ist der Albrauf zu sehen. An der steigungsreichen Geislinger Steige konnte die E-Lok der BR 150 ihre ungeheure Zugkraft unter Beweis stellen.





Baureihe 101: Ab 1996 sind die Loks der BR 101 im hochwertigen Reiseverkehr unterwegs – vor Intercitys, Talgo (Bild oben) und IC-Nachtzügen oder „Dostos“. So gehören die Maschinen heute zum gewohnten Bild in Bahnhöfen (rechts: Dresden). Ihre Stärke ist auch im Güterzugdienst gefragt.

## MINITRIX E-LOK ZUM JUBILÄUM

# 20 Jahre Baureihe 101

**S**chnörkellose Solidität versus zeitlose Eleganz – 1996 beginnt die DB mit der Indienststellung der Baureihe 101 und damit mit der planmäßigen Verrentung ihres Schienenstars BR 103. Mit ihrem Technikvorsprung läuft die vierachsige E-Lok von ABB Henschel – später dann Adtranz/Bombardier – dem langjährigen Paraded Pferd der DB im hochwertigen Reiseverkehr den Rang ab. Thomas Estler betont im „Großen Loktypenbuch“ vier besondere Qualitäten der E-Loks der BR 101, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 220 Kilometern pro Stunde zugelassen sind:

- **Flexifloat-Drehgestelle für hervorragende Fahreigenschaften selbst in engen Kurven,**
- **gleichschonende Fahrt an der Reibungsgrenze durch Radar-Geschwindigkeitsmessung, Radschlupf- und Gleitregelung,**
- **prozessorgesteuertes Leitsystem Micas-S für die Brems- und Fahrsteuerung,**
- **Diagnosesystem Davis erhöht die Verfügbarkeit und senkt Wartungskosten.**

Im Zeitraum 1996 bis 1999 werden 145 Maschinen der BR 101 mit den Ordnungsnummern 101 bis 145 für den lokbespannten Fernverkehr bereitgestellt und im Bw Hamburg-Eidelstedt

beheimatet. Die Loks mit der abgeschrägten Frontpartie stellen ihre Dauerleistung von 6.400 Kilowatt, das entspricht 8.701 PS, auch dem Güterverkehr zur Verfügung.

20 Jahre BR 101 – dieses Jubiläum begeht Minitrix mit einem Modell der 1997 ausgelieferten 101 113-9 (Art. 16081) der DB AG im aktuellen Betriebszustand – also in Verkehrsrot. Die weitgehend aus Metall gefertigte Neukonstruktion mit NEM-Kupplungsschacht besitzt einen Digital-Decoder, über den sich 16 Digital-Funktionen schalten lassen – darunter optische Effekte wie Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung oder Spitzensignale, Betriebsgeräusche wie das 101-Fahrgeräusch oder Lüftersirren sowie Soundfunktionen wie Signalhorn, Türenpiepen, Schaffnerpfeiff und Bahnhofsansage. Zeitgemäß lässt sich das Epoche VI-Modell vor das Personenwagenset „IC 2206“ (15081/15082) mit Zuglauf München–Nürnberg spannen, vor die neun Schnellzugwagen des DB-Talgo-Nachtzugs (15550/15551) oder Doppelstockwagen (15380 bis 15383).

*Text: rr; Fotos: Christian Bedeschinski/DB AG, Minitrix*



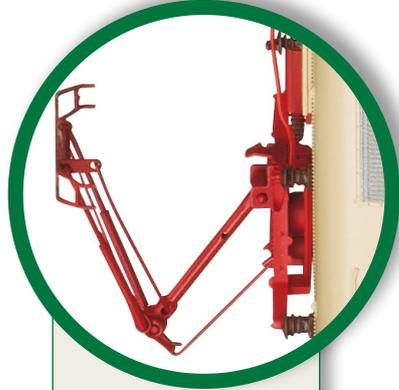
Weitere Informationen zur Minitrix Lok 101 113-9 und den Wagen finden Sie über die Produktdatenbank (unter „Produkte“) auf der Trix Homepage [www.trix.de](http://www.trix.de)



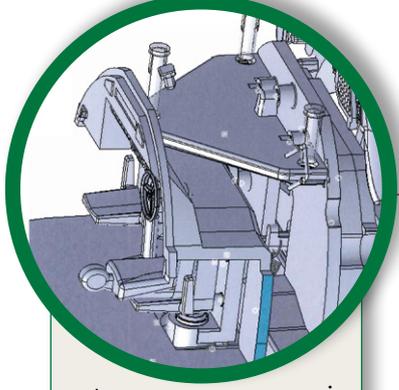
Einsatz 101 133-9: Die Minitrix Maschine (Art. 16081) der Epoche VI zieht die Hotelwagen Bauart Talgo (15550/15551) der DB AG, die zwischen Berlin und München, München und Hamburg, Bonn und Berlin sowie Stuttgart und Hamburg verkehren.

# Technik im Detail

Die 103 243-2 (Art. 22932) ist als exklusives H0-Clubmodell 2017 eine komplette Neukonstruktion. Mit Details, elektronischer und mechanischer Raffinesse nähert sich die Trix Konstruktion dem Vorbild. Die DB-Starlok wird erstmals von Trix mit langem Führerstand umgesetzt.



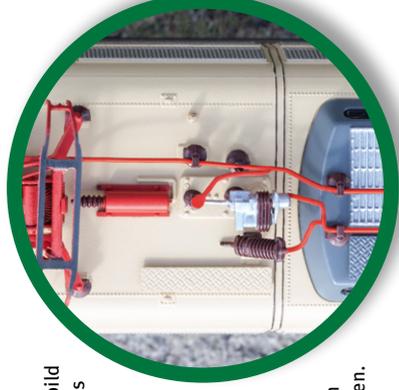
Einholmstromabnehmer: Für die 103 243-2 hat Trix neue Stromabnehmer Typ SBS65 konstruiert – sie sind filigraner und vorbildgerechter. Zudem lassen sich die einzelnen Pantographen individuell über die Steuereinheit im Digital-Betrieb heben und senken. Die Farbe der Stützisolatoren folgt dem Dunkelbraun des lasierten Vorbilds.



Figur: Die Lokführerfigur ist beweglich und verschwindet durch seitliches Kippen automatisch je nach Fahrtrichtung aus dem Blick – dafür erscheint der Lokführer am anderen Führerstand. Die Figuren sind auch digital schaltbar. Der Lokführer wechselt im Analogbetrieb mit dem Richtungswechsel beim Anfahren.



Langer Führerstand: Um dem Lokführer mehr Platz zu verschaffen, wurde der Führerstand der 103.1 verlängert – der Abstand zwischen Führerstandsfenster und der Fuge des abnehmbaren Haubensegments ist im Vergleich zur E 03 also länger. Trix setzt die „lange“ 103 erstmals exklusiv für Clubmitglieder um. Schön zu sehen am passgenau eingesetzten Fenster: der Griff des Klappensters.



Dachaufbau: Eng am Vorbild orientiert sich der Aufbau des „Dachgartens“ der 103 243-2. Zu sehen sind etwa der nachgebildete Hebe- und Senkantrieb (rote Abdeckung) für den Pantographen, darunter der Hauptschalter und links daneben der Überspannungsableiter, der am Lokdach geerdet ist. Die Stromleitungen werden wie beim Vorbild seitlich oder oben an der Isolatorkappe gehalten.



Front: Dreilicht-Spitzensignal, ange-setzte Scheibenwischer, im Führerstand bewegliche, digital schaltbare Lokführerfigur.

angesetzte Aufstiegs-haltestangen aus Metall

Hochspannungsdach-leitungen mit Isolatoren nachgebildeter Hebe-/Senkantrieb für Strom-abnehmer

Dachaufsatz mit je Seite fünf Seitenfenstern; Maschinenraum beleuchtet

Modell: Fahrwerk und Gehäuse aus Metall, fünfpoliger Motor mittig eingebaut; Vorbild: 6 Mal 1.180 Kilowatt Leistung.

Überspannungs-ableiter

Hauptschalter

Front: Parabolische Kopfpartie mit Griffen für den Aufstieg zur UIC-Steckdose. Sowohl die Griffstangen und die UIC-Steckdose als auch die Scheibenwischer sind angesetzt.

Dreilicht-Spitzensignal mit Fahrtrichtung wechselnd und zwei rote Schlusslichter

Schienen-räumer

Kurzkupplung mit Kullissen-führung

frei ste hende Griffstangen

Batterie- und Luftbehälter

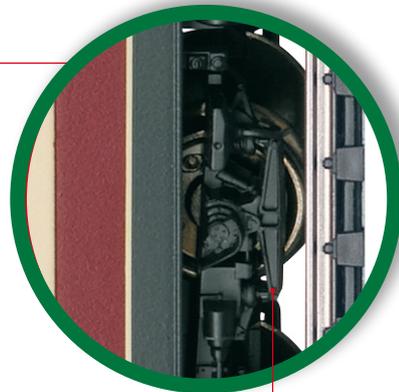
Dichtungsgummi zwischen Haubenseg-menten; beim Vorbild Segmente abnehmbar

gestochenen scharfe Anschrift-ten (Dienst- und Bremsgewichte)

Indusimagnet für die induktive Zugbeeinflussung

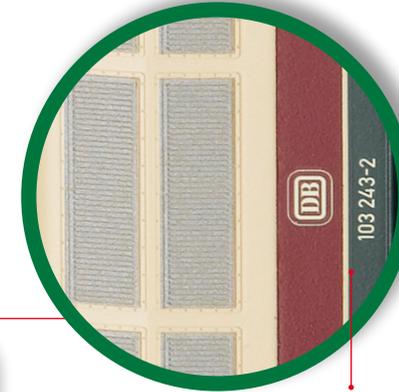
Digital-Decoder mit bis zu 31 schaltbaren Funktionen wie Betriebsgeräuschen, Licht und diversen Ansagen

Antrieb: Die jeweils äußeren beiden Rad-sätze der dreiachsigen Drehgestelle sind angetrieben.



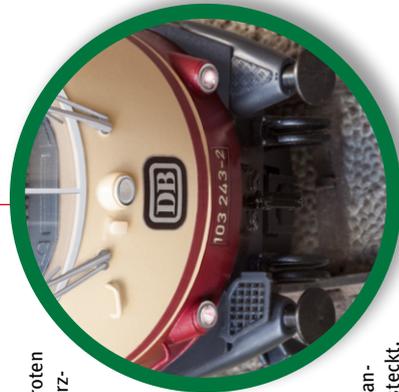
Ausgleichshebel mit Achsfedern an beiden Enden

Drehgestelle: Die dreiachsigen Drehgestelle mit Gummiring-Federantrieb sind vorbildnah umgesetzt mit Radsatzlager-Gehäuse, Ausgleichshebel, Achsfederung und Stoßdämpfern.



Betriebsnummer: Stammnummer 103 (1 für E-Lok), Ordnungsnummer 243 und Prüzfziffer 2 am Brückenrahmen

Lüfter: Pro Seite besitzt die 103.1 zehn in zwei Reihen angeordnete Lüftertrittsöffnungen zur Ansaugung von Kühlluft. Die leistungsschwächere E 03 besaß je Seite nur fünf Lüftergitter. Die präzise gravierten Lüftergitterlamellen des Modells der 103 243-2 nähern sich durch eine überarbeitete Farbgebung dem sandgestrahlten Alu des Vorbilds an.



Unterbau: Der vom purpurroten Band beige abgesetzte schwarze graue Brückenrahmen mündet unter den Führerständen in den verkleideten Puffern, darunter befindet sich die Schürze. Über der (im Bild) linken Pufferverkleidung ist das Trittgitter angebracht, über das das Bahnpersonal zur UIC-Steckdose neben dem dritten Spitzensignal hinaufklettert. Am Gehäuse sind auch die Griffstangen für den Aufstieg angesteckt.



Weitere Informationen über das Clubmodell finden Sie auch online im Clubbereich unter [www.trix.de](http://www.trix.de)





**Der feine Unterschied:  
Die „lange“ und die „kurze“ 103**

Auf einen Blick: die 103 mit langem Führerstand (links) und in der ursprünglichen Ausführung mit kurzem Führerstand. Durch die Verlängerung des Rahmens um jeweils 350 Millimeter hinter dem seitlichen Führerstandfenster konnten die beengten Platzverhältnisse für das Lokpersonal verbessert werden. Trix setzt mit dem exklusiven Clubmodell 2017 erstmals eine „lange“ 103.1 um.



Timo Eberle, Produktmanager H0 im Hause Märklin: „Die Neukonstruktion 103 243-2 unterstreicht mit Vorbildnähe und funktionaler Stärke ihre Exklusivität als Clubmodell.“

## „Enormer Spielwert durch bis zu 31 Digital-Funktionen“

„Träger und Aufbau des Clubmodells H0 2017 sind komplett aus Metall gefertigt und mit den beweglichen Lokführern sowie Einholm-Stromabnehmern setzt die 103 243-2 zudem branchenweit Ausrufezeichen“, unterstreicht Produktmanager Timo Eberle die Wertigkeit und Innovationsträgerschaft des Trix Starmodells. „Jenseits aller Detaillierung ist ja die Bauart an sich ein Clou – erstmals gibt es die 103.1 in langer Ausführung maßstäblich von Trix. Und mit bis zu 31 Digital-Funktionen besitzt das Modell einen enorm hohen Spielwert.“ Das passende Wagenset Art. 23475 mit dem TEE 32 Parsifal komplettiert die Lok und würdigt zudem 60 Jahre TEE.

Hier geht's lang: Die beiden Clubmodelle 2017 bilden den TEE „Parsifal“ nach, dessen Strecke im Vorbild zwischen Hamburg und Paris durch das Ruhrgebiet und Belgien führte – abzulesen an den Zuglaufschildern des exklusiven Wagensets Art. 23475. In den 1970er-Jahren beförderten DB-Loks der BR 103 des Bw Hamburg-Eidelstedt den TEE Parsifal zwischen Aachen und Hamburg-Altona.



Eisenbahngeschichte ein planmäßiger Schnellzug eine Fahrgeschwindigkeit von mehr als 200 Kilometern in der Stunde erreicht“. Mit dem Schnellzugnetz reagiert die DB auf den Konkurrenzdruck durch Auto und Flugzeug – im TEE-Zeitalter ab 1957 fahren F-Züge als Trans-Europ-Express mit Tempo 140, die „Bügefalte“ E 10.12 hebt die Geschwindigkeit auf 160 und schließlich steigern die Serienloks der BR 103.1 ab 1969 die Reisegeschwindigkeit auf sensationelle 200 Stundenkilometer.

### Trix beschreitet Neuland

**E**delrenner, Loklegende, Kultlok – die Umschreibungen der Baureihe 103 sind Zeugen ihrer Verehrung, ausgelöst durch die Aerodynamik und Wichtigkeit der sechsachsigen Elektrolokomotive, die in eleganter Farbgebung wie keine andere Bauart die neuzeitliche Schnellzuglok verkörpert. „Sensation“ titelt die Chronik „40 Jahre Deutsche Bundesbahn“, als am 25. Juni 1965 mit der E 03 001 „zum ersten Mal in der europäischen

die E 03 001 und E 03 004 oder Serienloks der BR 103.1 – Trix hat bisher die berühmte Baureihe der Deutschen Bundesbahn immer mit dem kurzen Führerstand umgesetzt, der bis zur Maschine 103 215 Standard war. „Jetzt schreiben wir mit der 103 243-2 in purpurrot-beiger TEE-Lackierung als H0-Clubmodell 2017 ein neues Kapitel dieser Baureihe“, kündigt Timo Eberle, Produktmanager H0 im Hause Märklin, an. „Diese komplette Neukonstruktion im Betriebszustand Ende der 1970er-Jahre ist die →

## 22932 Elektrolokomotive BR 103.1



**Vorbild:** Elektrolokomotive Baureihe 103.1 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit verlängertem Führerhaus, Pufferverkleidung und Frontschürze mit der Betriebsnummer 103 243-2 in purpurrot-beiger Farbgebung. Beheimatung im Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt. Betriebszustand Ende der 1970er Jahre.

**Modell:** Mit Digital-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Der Decoder unterstützt die Digitalformate DCC, MM1, MM2 und mfx. 5poliger Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Jeweils zwei Achsen in jedem Treibgestell über Kardan angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils digital separat abschaltbar. Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Maschinenraumbelichtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Bewegliche Lokführerfigur in beiden Führerständen

digital schaltbar. Lokführer mit Richtungswechsel auch im Analogbetrieb. Neue, filigrane Einholm-Stromabnehmer. Stromabnehmer digital schaltbar. Angesetzte Scheibenwischer. Angesetzte Griffstangen und Dachleitungen aus Metall. Geschlossene Schürze, Bremsleitungen, Steckdosen, Schraubenkupplung und Trittstufen liegen als separat ansteckbare Teile bei. Länge über Puffer 23,2 cm.

### Modellhighlights

- **komplette Neuentwicklung**
- **Fahrgestell und Aufbau der Lokomotive aus Metall**
- **Der Digital-Decoder unterstützt die Digitalformate DCC, MM1, MM2 und mfx**
- **umfangreiche Licht- und Geräuschfunktionen**
- **beweglicher Lokführer in beiden Führerständen**
- **Lokführer mit Richtungswechsel auch im Analogbetrieb**
- **neue, filigrane Einholm-Stromabnehmer**
- **Stromabnehmer digital steuerbar**
- **Führerstandsbeleuchtung**
- **Maschinenraumbelichtung**

**Preis\*:** 399,99 Euro (419,95 CHF, 439,99 USD)

\*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

## 23475 Schnellzugwagenset TEE 32 „Parsifal“



**Vorbild:** 5 TEE-Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten des TEE 32 „Parsifal“, im Einsatz zwischen Hamburg-Altona und Paris Nord über Bremen, Münster, Dortmund, Essen, Köln, Aachen, Liège, Namur und St. Quentin. 1 Großraumwagen Apmz 121, 1 Barwagen ARDmh 105, 1 Speisewagen WRmh 132 und 2 Abteilwagen Avmz 207. Betriebszustand Ende der 1970er Jahre.

**Modell:** Typspezifisch gestaltete Unterböden und Schürzen. Apmz mit Steildach, schwarzer Schürze, Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz, dem Vorbild entsprechend mit Scheibenbremse, Magnetschienenbremse, Schlingerdämpfer und ohne Generator. ARDmh mit Steildach, schwarzer Schürze, mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz mit Scheibenbremse, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. WRmh mit Steildach, schwarzer Schürze, mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz mit Scheibenbremse, Magnetschienenbremse und angesetztem Generator. Beide Avmz mit roter Schürze und Fiat-Drehgestellen mit Scheibenbremse, Magnetschienenbremse und Schlingerdämpfer. Alle Wagen mit serienmäßig eingebauter

LED-Innenbeleuchtung. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden. Ein Avmz mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung. Gesamtlänge über Puffer ca. 142 cm.

### Modellhighlights

- **alle Wagen mit serienmäßig eingebauter LED Innenbeleuchtung**
- **ein Wagen mit eingebauter Zugschlussbeleuchtung**

**Preis\*:** 369,99 Euro (379,95 CHF, 409,99 USD)

\*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis





# „Bewegliche Lokführer und Stromabnehmer setzen Glanzlichter beim H0-Clubmodell 2017.“

→ erste 103.1 mit einem langen Führerstand bei Trix, komplett aus Metall und maßstabsgerecht umgesetzt.“

## Erste Trix Lok mit bis zu 31 Digital-Funktionen

Selbstverständlich setzt das Clubmodell 2017 auch technisch Glanzpunkte. „Erstmals in Spur H0 ist der Lokführer beweglich – beim Fahrtrichtungswechsel klappt der 103.1-Pilot im Führerstand 1 zur Seite und verschwindet aus dem Blick, gleichzeitig richtet sich sein Pendant im Führerstand 2 auf“, skizziert Timo Eberle die aufsehenerregende Innovation, die als Automatismus auch für Analogfahrer den Fahrspaß erhöht. „Zudem ist der bewegliche Lokführer digital schaltbar – wie die neu konstruierten beweglichen Stromabnehmer, die sich separat über die Steuereinheit heben oder senken lassen.“ Das Clubmodell 2017 mit dem Digital-Decoder ist eine Lokomotive in Vollausrüstung. Auch hier, so der Produktmanager, setzt das Exklusivmodell ein Highlight: „Erstmals reizen wir für die Clubmitglieder mit bis zu 31 schaltbaren Sound-, Licht- und Mechanikfunktionen das ganze Potenzial des verbauten Decoders aus.“ Und die Qualität der Umsetzung ist bis hinauf zum „Dachgarten“ zu erkennen: Isolatoren, Leitungsführung sowie der Druckluft-Schnellschalter sind enger denn je am Vorbild orientiert.

Mit seinen Innovationen wird das Modell dem Vorbild gerecht, das ja ebenfalls ein großer Wurf der Lokkonstruktion war. Die Serienloks der 103.1 besitzen eine im Windkanal entwickelte parabelförmige Frontpartie, deren Rundung aber das Führerhaus stark verkleinerte. „Um die extrem beengten Platzverhältnisse für die Lokführer im Schnellzugdienst zu verbessern, bekommen die letzten 30 gebauten Loks der Baureihe mit den Betriebsnummern 103 216 bis 103 245 eine Rahmenverlängerung um 700 Millimetern, wodurch jeder Führerstand 350 Millimeter an Länge gewinnt“, berichtet Bernhard Hümmelchen, Dokumentar im Hause Märklin. „Der Aufbau der 103.1 besteht aus einem Brückenrahmen, zwei dreiachsigen Drehgestellen und fünf Aufbausegmenten: den beiden Führerständen und den drei abnehmbaren Haubensegmenten über dem Maschinenraum.“ Die einzelnen Segmente sind durch die vertikalen Dichtungsfugen gut zu erkennen. Das Vorbild des Clubmodells besaß eine Länge über Puffer von 20.200 Millimetern.



Digital-Funktionen	DCC	mfx
1. Spitzensignal	●	●
2. Pantographensteuerung	●	●
3. E-Lok-Fahrgeräusch	●	●
4. Lokpfeif	●	●
5. Pantographensteuerung	●	●
6. Führerstandsbeleuchtung	●	●
7. Spitzensignal Lokseite 2	●	●
8. Rangierpfeif	●	●
9. Spitzensignal Lokseite 1	●	●
10. Direktsteuerung	●	●
11. Bremsenquietschen aus	●	●
12. Schaltfunktion	●	●
13. Innenbeleuchtung	●	●
14. Schaffnerpfeif	●	●
15. Sonderfunktion	●	●
16. Lüfter	●	●
17. Kompressor	●	●
18. Druckluft ablassen	●	●
19. Bahnhofsansage	●	●
20. Ablauffunktion	●	●
21. Begrüßung	●	●
22. Schaffner	●	●
23. Zugdurchsage	●	●
24. Schaffner	●	●
25. Zugdurchsage	●	●
26. Schaffner	●	●
27. Zugdurchsage	●	●
28. Dialog	●	●
29. Zugfunk	-	●
30. Warnmeldung	-	●
31. Umgebungsgeräusch	-	●



Starkes Vorbild: die 103 243-2 im Jahr 1975. Die Flanke des H0-Clubmodells 2017 zieren zwei aluminiumfarbene Lüftergitterreihen, die gesamte Farbgebung entspricht dem Betriebszustand Ende der 1970er-Jahre.

→ „An den Seiten der vier Vorserienloks 103.0 ist jeweils eine Reihe mit fünf aluminiumfarbenen Maschinenraum-Lüftergittern zu sehen, eine Aluminiumzierleiste trennt zudem optisch die beige und purpurrote Lackierung des Kastens“, erklärt der Bahnhistoriker. „Unser Clubmodell zeigt die Charakteristika der 145 Serienloks 103.1. Durch den wesentlich größeren Transformator und die leistungsfähigeren Fahrmotoren als die der Vorserie war mehr Kühlung und damit ein wesentlich höherer Luftdurchsatz erforderlich. Deswegen erhielt die Serienlok die zweite, zusätzliche Lüftergitterreihe angebracht.“ Dach und Lokkasten sind im Betriebszustand Ende der 1970er-Jahre beige lackiert, der Brückenrahmen ist purpurrot, im unteren Drittel – mit einer beigen Linie scharf abgesetzt – schwarzgrau, wie auch die Schürze und die Pufferverkleidung. Gekrönt wird das Gesamtkunstwerk durch rote Einholm-Stromabnehmer.

#### Wagenpackung zum 60-Jahre-Jubiläum des TEE

„Die Abnahme der 103 243-2 erfolgte am 28. März 1974, beheimatet wurde die Lok im Bw Hamburg-Eidelstedt“, berichtet Dokumentar Bernhard Hümmelchen. Die 72 Maschinen der BR 103.1 des Bws bespannten zu Ende der 1970er-Jahre auf Kosten der BR 110 Schnellzugleistungen auf der Nord-Süd-Magistrale Hamburg–Frankfurt/Main, sie zogen aber auch beispielsweise den Trans-Europ-Express ‚Parsifal‘, der die Metropolen Hamburg und Paris über das Ruhrgebiet verknüpfte. Genau diese Verbindung spiegelt sich auch in den Bahnhofsansagen des Clubmodells 2017 wieder. „Als passendes Wagenset zu der 103 243-2 produziert Trix nämlich fünf Wagen des TEE ‚Parsifal‘ mit dem Zuglauf Hamburg-Altona, Bremen, Münster, Dortmund, Essen, Köln Aachen, Liège, Namur, Saint-Quentin und Paris Nord“, erläutert Produktmanager Timo Eberle, der die zwei Abteilwagen sowie den Speise-, Großraum- und Barwagen mit LED-Innenbeleuchtung angelegt hat. „Die 103 243-2 mit Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung plus ein voll erleuchteter TEE ‚Parsifal‘ – selbst auf einer verdunkelten Anlage verschafft sich die Clubmodell-Garnitur 2017 Aufmerksamkeit.“

Und wer dem Schnellzug hinterherschaut, blickt in die beiden roten Lampen der Zugschlussbeleuchtung.

*Text: Rochus Rademacher*

*Fotos: Werner Brutzer, Märklin, Paul Smith/CC2.0, Art Vandelay/CC3.0, Benno Wiesmüller/Slg. Eisenbahnstiftung*



Informationen über die exklusiven Clubmodelle Art. 22932 (E-Lok 103 243-2) und Art. 23475 (TEE ‚Parsifal‘) finden Sie auch online im Clubbereich unter [www.trix.de](http://www.trix.de)



**Bestellschluss:  
30. April 2017**

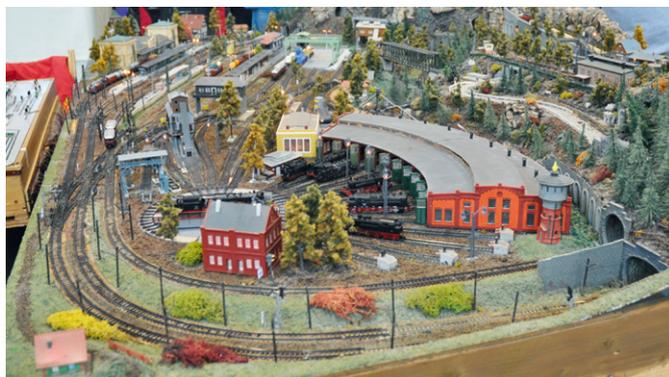
## Bestellhinweis

Die H0-Elektrolokomotive der Baureihe 103.1 (Art. 22932) und das dazu passende Personenwagenset (Art. 23475) werden 2017 in einmaliger Serie exklusiv für die Clubmitglieder gefertigt. Jedes Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein oder der Clubkarte über seinen Fachhändler je ein Exemplar der Exklusivmodelle 2017 bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind. **Bestellschluss für die Modelle ist der 30. April 2017.**

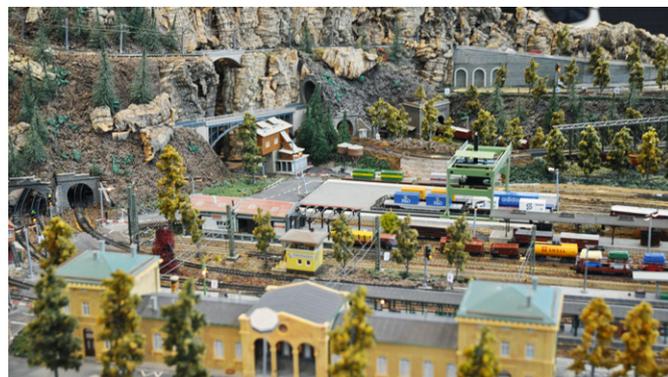
Voraussichtlicher Auslieferungstermin: ab 3. Quartal 2017. Voraussichtlich zum Jahresende 2017 wird den Bestellern der E-Lok 103 243-2 ein personalisiertes Echtheitszertifikat direkt zugesandt.

N-CLUB INTERNATIONAL: SCHÄTZE AUS ALTEN TAGEN

# Aufgestöbert



Massenauflauf: Dampfloktreffen vor dem zehnständigen Lokschuppen.



Rangierbetrieb: Vor der korkverzierten Steilwand der Güterbahnhof.

**Z**weifach Erstaunen löst eine große Spur-N-Anlage des N-Club International (NCI) mit dem Charme der 1960er-Jahre aus: Zum einen fasziniert der Gleisplan der Anlage mit mehreren Bahnhöfen und Ebenen, zum anderen fordert Respekt ab, dass NCI-Mitglieder die aufwendige Verkabelung der Anlage komplett überarbeitet haben – eine unendlich mühsame Angelegenheit angesichts des hohen Elektrifizierungsgrads des Prachtstücks. „Wir haben die Anlage als Variante der Anlagentechnik zu den vielen NCI-Modulen in unseren Fundus aufgenommen“, berichtet NCI-Präsident Peter Csavajda. „Mit unseren heutigen Materialien und Technologien

entstehen, das hat die 11. European N-Scale Convention in Stuttgart wieder gezeigt, brillant gestaltete Module. Die 1960er-Jahre-Anlage spornt an und erinnert uns daran, dass wir Zwerge auf den Schultern von Riesen sind.“

*Text: rr; Fotos: Kötzle, rr*



Weitere Informationen zum N-Club International und zur European N-Scale Convention finden Sie auf der Web-Präsenz des Vereins unter [www.n-club-international.de](http://www.n-club-international.de)



Großer Wurf: Der Fahrtrieb auf der aufgearbeiteten N-Anlage des NCI aus den 1960er-Jahren ist eine Herausforderung – Parade- und Rangierbereiche und Bergfahrten machen die Arbeit am Fahrregler zum Vergnügen.

— PORTRÄT: TRIX UND MÄRKLIN FAHRER IM STAMMTISCH MIST 47



# Einfach fahren, was das Zeug hält

Geselligkeit und Bahnerwissen, Fahrbetrieb und Anlagenbau – beim Insider-Stammtisch 47 aus Kamp-Lintfort kommt jeder Modellbahner zum Zuge: Es gibt eine starke Trix Fahrer-Fraktion.

**R**egeln? Stammtischleiter Heinz-Dieter Papenberg lacht. „Die gibt es beim MIST 47 nicht. Der Nuancenreichtum ist ja gerade das Fantastische unseres Hobbys. Wir folgen aber – unabgesprochen – drei Maximen: Sei verträglich,

bring gute Laune und tunlichst neue und alte Lieblingsmodelle zum Fahren mit.“ Diese tolerante Einstellung hat dem MIST 47 seit seiner Gründung 2005 viele Sympathien eingetragen. „Wir sind ein beliebter Treffpunkt für Wechsel- und Gleichstromfahrer

Patent: Trix Anhänger Heiner Neuhaus hat dem MIST 47 eine raumsparende Klappanlage für den Stammtisch gebaut.

am westlichen Niederrhein von Köln über Mülheim bis Kleve geworden“, bilanziert Stammtischgründer Papenberg. Aus einem Kreis von 185 Modellbahnern finden sich einmal im Monat 30 bis 40 Besucher zum Stammtisch in Kamp-Lintfort ein.



Wer zuerst da ist, beginnt mit dem Aufbau. Die Digital-Fahrer verlegen die Gleise für die große digitale Tischanlage mit circa 160 Metern Schienenlänge, Heinz-Dieter Papenberg holt die analoge Nostalgie-Anlage Heinhausen II aus dem Kofferraum, eine M-Gleis-Modulanlage wird unter Strom gesetzt und die Gleistromfahrer kümmern sich um die 2,50 auf einen Meter große



Offen für alles: Beim Stammtisch MIST 47 genießen Trix Express Fahrer den Anblick ihrer Züge. Meistens mit dabei: Maskottchen Otto (ganz oben).



Gemeinsames Hobby: Zu jedem Stammtisch kommen 30 bis 40 Modellbahner – Trix und Märklin, Analog- und Digital-Fahrer.

Trix Express-Anlage, die Mitglied Heiner Neuhaus als patente Klappkonstruktion konzipiert hat.

„Erstaunlicherweise pflegen die Modellbahnerfraktionen einen entspannten Umgang. Da schauen Gleich- den Wechselstromern zu und die Digitalos den Analogis – viele haben ja analog angefangen und freuen sich, das Fahrmaterial ihrer Kindheit wiederzusehen“, berichtet der Stammtischsprecher. „Es gibt kaum Meinungsverschiedenheiten – wir sind alle Modellbahner.“ Gesagtes unterstreicht er mit einem Zitat aus dem Rheinischen Grundgesetz: „Jede Jeck is anders.“ Nur gütige Nachsicht wird der Tatsache gerecht, dass jeder ein besonderes Stück Narretei in sich trägt.

#### Freie Bahn für Rollmaterial aller Art

Jeder kann beim Stammtisch nach seinem Geschmack Modelle auf eine der Anlagen schicken. Der Fahrbetrieb verläuft ungezwungen. Sechs Mitglieder haben die Steuergewalt, zu ihnen bringt man seinen aktuellen Lokfavoriten oder eine Neuheit und die Maschine zieht ihre Kreise. „Neben dem Fuhrpark der Reichsbahn, DB und DB AG sind auch viele andere Staatsbahnen mit Lokomotiven und Zügen vertreten“, berichtet der Stammtischgründer.

Geschätzte 90 Prozent der Mitglieder frönen bei den Treffen dem Fahrvergnügen, aber auch Fachgespräche werden geführt. „Wir haben für jedes Problem eine Lösung, egal, ob es um die Digitalisierung von Analogloks, Anlagenbau und Gleispläne oder digitales Fahren geht“, zählt Papenberg auf. „Da sind auch Nichtmitglieder willkommen – spontan und unangemeldet.“ Nicht zu vergessen die fünf Lokführer des Stammtischs – Infos aus erster Hand über Zugsicherungssysteme oder Ladegut für Güterwagen.

*Text: Rochus Rademacher  
Fotos: Heinz-Dieter Papenberg*



## Der Insider-Stammtisch 47 (475 Kamp-Lintfort)

#### Stammtisch aktuell

Jeden dritten Freitag im Monat treffen sich die Mitglieder des MIST47 im Restaurant Laguna in Kamp-Lintfort. In der Besucherliste sind 185 Namen notiert. Für den Fahrbetrieb werden analoge und digitale H0-Anlagen aufgebaut, die jeder mit seinen Modellen befahren kann. Interessierte und Ratsuchende sind jederzeit willkommen.

#### Geschichte des Stammtischs

Gegründet wurde der Stammtisch im Februar 2005 von Heinz-Dieter Papenberg, Andreas Sauer und Ludger Boßmann. Zum ersten Treffen kamen acht Modellbahner, heute hat sich die Zahl stabil bei 30 bis 40 Besuchern eingependelt. Mit dem intensiven Fahrbetrieb und seiner Expertise in Sachen Modelle, Anlagenbau und Technik hat sich der Stammtisch als Treffpunkt der Modellbahner im westlichen Niederrheinland und Ruhrgebiet etabliert.

#### Kontakt

Stammtischgründer: Heinz-Dieter Papenberg, 47443 Moers, Telefon: +49 (0) 28 41 / 5 11 32, E-Mail: hpapenberg@arcor.de, Stammtischtermine unter [www.mist47.de](http://www.mist47.de), Treffpunkt: Restaurant Laguna, 47475 Kamp-Lintfort, Moerserstraße 116.



Informationen zu Trix Express Modellen finden Sie online auf der Trix Homepage [www.trix.de](http://www.trix.de) unter „Produkte“ in der Produktdatenbank.

# Donau, Dampf und Diesel

An der Donau entlangdieseln, Werksführung bei Märklin, Bummeln mit Fahrraddraisinen – die exklusive Clubreise nach Österreich war erlebnisreich für alle. Märklin belohnt das beste Foto.

**E**sther Imark-Born aus der Schweiz spricht von „unserer tollen Clubreise nach Österreich“. Dieses Urteil dürfte sich noch verstärken: Eine Jury aus Clubteam, Redaktion und drei Profifotografen hat eine Aufnahme von Esther Imark-Born zum Gewinner des Fotowettbewerbs Clubreise Österreich ausgewählt: Auf ihrem Foto „durchbricht“ die vierachsige ÖBB-Diesellok der Reihe 2143 die Teufelsmauer am Donauufer auf der Wachaubahn. Märklin belohnt die Fotografie der H0-Fahrerin mit einer Güterzug-Dampflok BR 96.0 aus dem aktuellen Neuheitenprogramm.

In der engeren Auswahl stand eine Brückenüberfahrt des Club-Dampfsonderzugs bei Gmünd von Jens Marks („eine sehr schöne Clubreise“) – aus fast jedem Fenster des Zugs grüßen Clubmitglieder. Die Waldvierteler Museums-Schmalspurlok der Reihe Mh wurde auch von Clubmitglied Peter Daum als Hintergrund für ein Gruppenfoto bestimmt – den Auslöser betätigte freundlicherweise ein Dritter. Fasziniert hat die Jury auch ein Feature-Foto von Bernhard Dudek aus Wien unter dem Motto: „Geschmiert läuft's besser: Service an der Mh.4 der Waldviertelbahn“, das den Einsatz der Ölkanne an einem Stangenlager dokumentiert. Bei der Fahrt ins Weinviertel hielt Mitglied Michael Heid die



Eindrucksvolle Kulisse: Der Clubsonderzug mit der ÖBB-Lok Reihe 2143 auf der Donauuferbahn durchfährt Österreichs kürzesten Eisenbahntunnel – das Siegerbild des Club-Fotowettbewerbs von Esther Imark-Born mit der Teufelsmauer, durch die angeblich der Teufel die Wachau mit der Donau fluten wollte.



Clubreisende mit „ihrer“ Dampflokomotive: Gruppenbild mit einer Stütztenderlokomotive der Baureihe Mh der schmalspurigen Waldviertelbahn.

Fahrraddraisinen fest, auf denen die Teilnehmer elf Kilometer auf der stillgelegten Bahnstrecke Ernstbrunn–Asparn geradelt sind. Elga Reinfurth hat einen der vielen Fotohalte des Sonderzugs mit der 2143 070-7 fotografiert (siehe auch Seite 2), Horst Reinfurth gelangen Lok-Schnappschüsse aus der fahrenden Waldviertelbahn und eines Wasserkrans im Eisenbahnmuseum Heizhaus in Strasshof. Den Besuch bei diesem Clubkooperationspartner haben Fred Mens und Joke Nieuwenhuis aus Holland für eindrucksvolle Drehscheibenbilder genutzt. „Der Abstecher in das ungarische Märklin Werk in Győr hat diese vielseitige Clubreise modellbahnerisch abgerundet“, berichtet Karl-Heinz Gräßle.

Der Produktmanager H0 des Hauses Märklin war als Clubvertreter mit auf Tour – ein geschätzter Gesprächspartner auf der Reise, denn trotz vieler Vorbilder ist der gemeinsame Nenner doch die Modelleisenbahn.

*Text: rr/sh; Fotos: Bernhard Dudek, Peter Daum, Esther Imark-Born, Jens Marks, Elga und Horst Reinfurth*



Eine Fotogalerie der Clubreise finden Sie im Clubbereich unter [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de), weitere Wettbewerbsfotos auf Facebook unter [www.facebook.com/maerklin](https://www.facebook.com/maerklin)



Souvenirs: Für alle Reisetilnehmer gab es einen H0-Wagen als Reiseandenken vom Märklin Werk in Ungarn, einen USB-Akku sowie eine mit dem Märklin Stammwerk bedruckte Blechdose mit Pfefferminzbonbons.

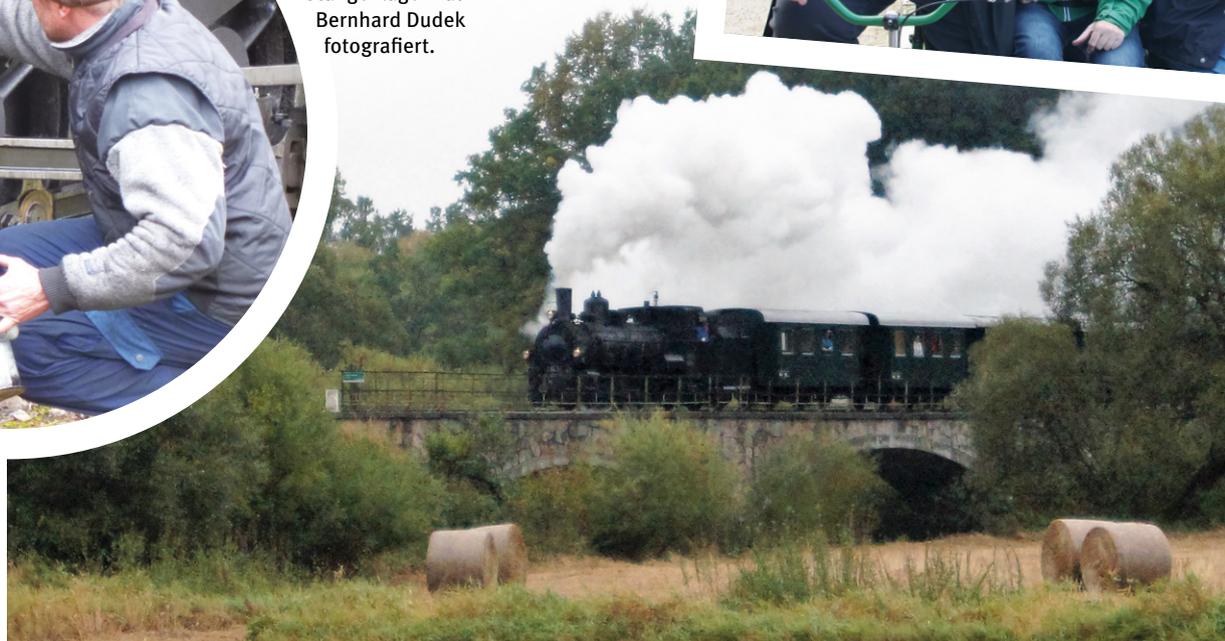


H0-Produktmanager Karl-Heinz Gräßle (in grüner Jacke) auf der Fahrraddraisine.



Impression: Das Schmieren der Stangenlager hat Bernhard Dudek fotografiert.

Mitfavorit: Die Brückenüberfahrt des Dampfsonderzugs bei Gmünd von Jens Marks war einer der Favoriten der Bildjury.



*Das Trix Club-Team  
wünscht allen Clubmitgliedern fröhliche Weihnachten  
und ein gutes neues Jahr!*

