

TRIX

H0

Änderungen und Liefermöglichkeiten sind vorbehalten.
Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.
Bei den Abbildungen handelt es sich teilweise um Hand-
muster. Alle Rechte vorbehalten.

© Copyright by

Trix Modelleisenbahn
GmbH & Co. KG
Stuttgarter Straße 55–57
D-73033 Göppingen
www.trix.de



1 Epoche I 2 Epoche II 3 DCC-/SX-Decoder 4 Geräuschelektronik 5 Zweilicht-Spitzensignal vorne und hinten mit der Fahrtrichtung wechselnd
6 Beleuchtung mit warmweißen LEDs 7 Fahrgestell der Lok aus Metall 8 NEM-Kupplungsschacht mit Kurzkupplungskinematik 9 21-polige Schnittstelle

TRIX

H0

DIE HOCHHAXIGE
S 3/6 IN 1:87!

EINE BAYERISCHE SCHÖNHEITS-
KÖNIGIN AUS MÜNCHEN-ALLACH!



TRIX. DIE FASZINATION DES ORIGINALS.

DIE „HOCHHAXIGE“ S 3/6 IN 1:87!

S 3/6 – Bayerische Schönheit!

Nicht nur eine der schönsten, sondern auch eine der erfolgreichsten Dampflokomotiv-Konstruktionen kam aus Bayern: die Baureihe S 3/6. Zwischen 1908 und 1931 stellte die Firma Maffei in München in mehreren Serien 159 dieser berühmten Lokomotiven her. Sie war damit die meistgebaute Pacific-Lok der Länderbahnzeit und technisch eine Parallelentwicklung zur Badischen IV h; ebenso mit einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachsantrieb auf die zweite Kuppelachse und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Ihre elegante Form, die kegelförmige Rauchkammertür und das bei manchen Serien gebaute aerodynamische Führerhaus trugen zum Mythos dieser Maschine bei.

Von den unterschiedlichen Serien hoben sich besonders die Serien d und e ab. Sie waren speziell für die flacheren bayerischen Schnellzugstrecken, wie zum Beispiel zwischen München und Nürnberg, gedacht. Aufgrund ihrer Bestimmung entschloss man sich dazu, den Treibraddurchmesser von 1870 mm auf 2000 mm zu erhöhen, was ihr schnell den Spitznamen „Hochhaxige“ bescherte. Die 18 Lokomotiven der Serien d und e bekamen auch einen größeren Tender, allerdings kein Windschneidenführerhaus, was verwundert, waren sie doch ausschließlich für den Schnellzugverkehr mit hohen Geschwindigkeiten gebaut worden.

Die S 3/6, von der nach dem 1. Weltkrieg 19 Stück als Reparationsleistungen ins Ausland gingen, wurde von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 18.4 bezeichnet. Die DRG gab noch 30 weitere Lokomotiven in Auftrag, weil die Einheitslokomotiven noch nicht zur Verfügung standen. Sie war weiterhin vor Schnellzügen im Einsatz und machte sowohl vor dem Orientexpress als auch vor dem Rheingold eine sehr gute Figur.

Die Deutsche Bundesbahn übernahm noch eine größere Anzahl an Maschinen, baute sie teilweise um, und sie galt als die wirtschaftlichste Dampflokomotive der Bundesbahn. Gerade der Umbau war es, der ihre Ausmusterung beschleunigte. Es entstanden Rissbildungen am Kessel, somit musste der Kesseldruck verringert werden, was eine Leistungsreduktion zur Folge hatte. Bis 1965 schieden alle Lokomotiven aus dem Plandienst aus und wurden mehrheitlich Opfer von Schneidbrenner und Schrottpresse. Einige sind allerdings der Nachwelt erhalten geblieben und erinnern an den Glanz der ruhmreichen Vergangenheit der schönen bayerischen S 3/6. Eine „Hochhaxige“ befindet sich heute im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München auf der Theresienhöhe.

TRIX
HO

HIGHLIGHTS

- + Komplette Neukonstruktion.
- + Hochdetaillierte Ausführung mit vielen angesetzten Einzelheiten.
- + 5-poliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweiche Fahreigenschaften.
- + Alle 4 Achsen des Tenders angetrieben für optimale Zugkraft.
- + Pufferbohle für Vitrineneinsatz komplett zurüstbar.
- + Spitzenbeleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden.
- + Serienmäßig eingebauter DCC/SX-Decoder mit vielen Geräuschfunktionen, bzw. 21-polige Digitalschnittstelle.



22040 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Bauserie d/e der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K. Bay. Sts. B.). Betriebsnummer 3624. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen. Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche I. 5-poliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse, geregelter Digital-Decoder DCC-/SX und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen im Tender eingebaut. Betrieb mit DCC, Selectrix und Trix Systems sowie konventionell möglich. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeif und Dampflokom-Fahrgeräusch, Geräusche von Kohle schaufeln, Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeif, Injektor, Dampf ablassen, Schieberkasten sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit DCC oder Trix Systems schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren sowie Ätzschildersatz mit gedruckter und zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.



22041 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe S 3/6, Bauserie d/e der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K. Bay. Sts. B.). Betriebsnummer 3626. Betriebszustand 1914 mit Petroleum-Lampen. Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche I. 5-poliger, schräg genuteter Motor mit Schwungmasse im Tender eingebaut. 21-polige Digitalschnittstelle. 4 Achsen angetrieben. Rauchsatz nachrüstbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, am Tender hinten NEM-Kupplungsaufnahme mit Kulissenführung und Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Attrappen von Bremsschläuchen, Kupplungen und Kolbenstangenschutzrohren sowie Ätzschildersatz mit gedruckter sowie zwei weiteren Betriebsnummern beiliegend. Länge über Puffer 254 mm.



22038 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 444. Betriebszustand Ende der 1920er-Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmern und DRG Einheitslampen. Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche II. Technische Ausführung wie 22040.



22039 Dampflokomotive mit Schlepptender.

Vorbild: Schnellzuglokomotive Baureihe 18.4 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ehemalige S 3/6, Bauserie d/e. Betriebsnummer 18 445. Betriebszustand Ende der 1920er-Jahre mit Windleitblechen, Vorwärmern und DRG Einheitslampen. Einsatz: Hochwertiger Reiseverkehr.

Modell: Epoche II. Technische Ausführung wie 22041.

