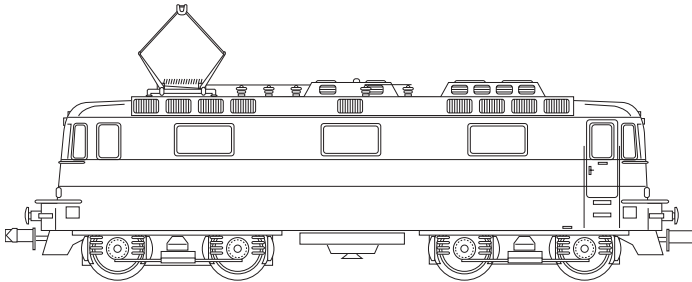


# TRIX

Modell der  
*Re 4/4*



MINITRIX

12781

## Funktionen

- Auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar.
  - Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
  - Lok mit digitaler Schnittstelle entsprechend NEM 651.
  - Dieses Trix-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fernsehentstört.
  - Zum Schutz des Modells ist eine elektronische Überlastsicherung eingebaut.
  - Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~.
- 
- Nicht für Betrieb auf Digitalanlagen ohne eingebauten Lokdecoder.
  - Die Lok darf nicht mit mehr als einer Leistungsquelle gleichzeitig verbunden werden.
  - Beachten Sie unbedingt die Sicherheitshinweise in der Gebrauchsanleitung zu Ihrem Betriebssystem.

Jegliche Garantie-, Gewährleistungs- und Schadensersatzansprüche sind ausgeschlossen, wenn in Trix-Produkte nicht von Trix freigegebene Fremdteile eingebaut werden und/oder Trix-Produkte umgebaut werden und die eingebauten Fremdteile bzw. der Umbau für sodann aufgetretene Mängel und/oder Schäden ursächlich war.

Die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Einbau von Fremdteilen oder der Umbau in bzw. von Trix-Produkten für aufgetretene Mängel und/oder Schäden nicht ursächlich war, trägt die für den Ein- und/oder Umbau verantwortliche

## Functions

- Can be switched to catenary operation.
  - Triple headlights that change over with the direction of travel.
  - Locomotive comes with NEM 651 digital connector.
  - This Trix model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television reception.
  - An electronic overload protection is built in to protect the model.
  - Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.
- 
- Not suitable for operation on digital layouts without a locomotive decoder installed in it first.
  - The locomotive must not be connected to more than one power source at a time.
  - Pay close attention to the safety warnings in the instructions for your operating system.

No warranty or damage claims shall be accepted in those cases where parts neither manufactured nor approved by Trix have been installed in Trix products or where Trix products have been converted in such a way that the non-Trix parts or the conversion were causal to the defects and/or damage arising.

The burden of presenting evidence and the burden of proof thereof, that the installation of non-Trix parts or the conversion in or of Trix products was not causal to the defects and/or damage arising, is borne by the person and/or company responsible

## Functionnement

- Exploitation par caténaire possible.
- Feux triples avec alternance selon sens de marche.
- Locomotive avec interface digitale conforme à la norme NEM 651.
- Ce modèle Trix protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
- Une sécurité électronique protège le modèle contre toute surcharge éventuelle.
- Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~.
- Pas pour exploitation sur réseaux numériques sans décodeur de locomotive intégré.
- La locomotive ne peut être alimentée que par une seule source de courant à la fois.
- Veuillez impérativement respecter les remarques sur la sécurité décrites dans le mode d'emploi en ce qui concerne le système d'exploitation.

Tout recours à une garantie commerciale ou contractuelle ou à une demande de dommages-intérêt est exclu si des pièces non autorisées par Trix sont intégrées dans les produits Trix et/ou si les produits Trix sont transformés et que les pièces d'autres fabricants montées ou la transformation constituent la cause des défauts et/ou dommages apparus.

C'est à la personne et/ou la société responsable du montage/de la transformation ou au client qu'incombe la charge de prouver que le montage des pièces d'autres fabricants sur des produits Trix ou la transformation des produits Trix n'est pas à l'origine des défauts et ou dommages apparus.

## Funcities

- Omschakelbaar op bovenleiding.
- Drievoudige frontverlichting wisselent met de rijrichting.
- Lok met stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM 651.
- Dit Trix-model is, volgens de geldende voorschriften, geheel radio- en televisie-ontstoort.
- Voor de beveiliging van het model is een elektronische overbelastingsbeveiliging ingebouwd.
- Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~.
- Niet geschikt voor het gebruik op digitale banen zonder ingebouwde loc-decoder.
- De loc mag niet met meer dan één stroombron gelijktijdig verbonden worden.
- Lees ook aandachtig de veiligheidsvoorschriften in de gebruiksaanwijzing van uw bedrijfssysteem.

Elke aanspraak op garantie en schadevergoeding is uitgesloten, wanneer in Trix-producten niet door Trix vrijgegeven vreemde onderdelen ingebouwd en/of Trix-producten omgebouwd worden en de ingebouwde vreemde onderdelen resp. de ombouw oorzaak van nadien opgetreden defecten en/of schade was.

De aantoonplicht en de bewijslijst daaromtrent, dat de inbouw van vreemde onderdelen in Trix-producten of de ombouw van Trix-producten niet de oorzaak van opgetreden defecten en/of schade is geweest, berust bij de voor de inbouw en/of ombouw verantwoordelijke persoon en/of firma danwel bij de klant.

### **Informationen zum Vorbild**

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) beschafften im Jahre 1964 die ersten sechs Lokomotiven der Baureihe Re 4/4“. Die Maschinen waren mit einer Stundenleistung von 4 650 kW die bis dahin stärksten vierachsigen Lokomotiven. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h.

Den ersten sechs Lokomotiven folgten von 1967 bis 1986 weitere 270 Stück. Die Re 4/4“ der SBB werden in der ganzen Schweiz eingesetzt und tragen nach wie vor die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs der Schweiz. 1985 wurden die letzten Lokomotiven der Reihe Re 4/4“ an die SBB geliefert. Sie waren mit einer neuen Beleuchtungsanlage mit Rechteck-Scheinwerfern und zuschaltbarem Fernlicht ausgerüstet.

Fast gleichzeitig wurde die Lackierung im neuen Farbkonzept der SBB von Grün auf Rot umgestellt. Bei vielen vorhandenen Lokomotiven wurden diese Änderungen bei der Revision nachträglich ausgeführt. Bald darauf erhielt auch die Reihe Re 4/4“ die UIC-Steckdose an der Stirnseite, die den Anschluß an die genormten Steuer- und Kommunikations-Leitungen in Reisezügen ermöglicht. Dazu kam ein seitlicher Aufstieg mit Handlauf, der den Anschluß besser zugänglich macht. Mit diesem veränderten Antlitz präsentieren sich heute die meisten Loks dieses Typs.

### **Information about the prototype**

In 1964 the Swiss Federal Railways (SBB) purchased the first six class Re 4/4“ locomotives. These locomotives had a continuous output of 4,650 kilowatts (approx. 6,236 horsepower) and were the most powerful four-axle locomotives at the last time. The maximum speed was 140 km/h (approx. 88 mph).

From 1967 to 1986 another 270 units were added to the original 6 locomotives. The SBB's class Re 4/4“ locomotives are used all over Switzerland, and are the principal form of motive power for freight and passenger trains in Switzerland. In 1985 the last of the class Re 4/4“ locomotives were delivered to the SBB. They were equipped with a new headlight system with rectangular lights and separately controlled long distance headlights.

The paint scheme was changed by the SBB almost at the same time from green to red. These changes were carried out on many existing locomotives as they came due for overhauls. Soon thereafter the class Re 4/4“ was also equipped with the UIC receptacle on the ends of the locomotives for connections to standard control and communication lines in passenger trains. A side step was also added to facilitate access to the connections. Most of the locomotives in this class can presently be seen with this new look.

### **Informations concernant le modèle réel**

Les Chemins de fer Fédéraux suisses (CFF) ont acquis les six premières locomotives de la série Re 4/4 en 1964. Avec un débit horaire de 4 650 kW, les locomotives étaient les machines à quatre essieux les plus puissantes à cette date. La vitesse maximum atteinte était de 140 km/h.

Les six premières locomotives ont été suivies de 270 unités supplémentaires entre 1967 et 1986. Les Re 4/4 des CFF sont utilisées partout en Suisse et supportent toujours l'essentiel du trafic voyageurs et marchandises de la Suisse. C'est en 1985 que furent livrées les dernières locomotives de la série Re 4/4" aux CFF. Elles étaient équipées d'un nouveau dispositif d'éclairage avec phares rectangulaires et phares de route commutables.

Presque à la même époque, le nouveau concept des couleurs des CFF eut pour conséquence l'abandon du vert au profit du rouge. Pour de nombreuses locomotives existantes, ces modifications furent apportées par la suite à l'occasion des travaux de révision. Peu de temps après, la série Re 4/4" reçut également la prise de courant frontale UIC qui permet de se raccorder aux fils pilotes et aux lignes de communication normalisés des trains voyageurs. A ceci s'ajouta une montée latérale équipée d'une main courante pour faciliter l'accès au raccordement. C'est avec ce nouveau visage que se présentent aujourd'hui la plupart des locomotives de ce type.

### **Information over het voorbeeld**

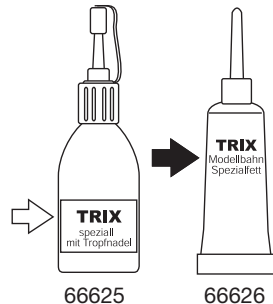
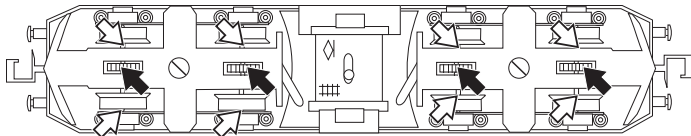
De Schweizerische Bundesbahnen (SBB) schafften in 1964 de eerste zes lokomotieven van de serie Re 4/4" aan. De machines waren met een uurvermogen van 4 650 kW de tot dan toe sterkste vierassige lokomotieven. De maximum snelheid is 140 km/h.

Na de eerste zes lokomotieven volgden van 1967 to en met 1986 nog 270 exemplaren. De Re 4/4" van de SBB wordt in geheel Zwitserland ingezet en vervoert het leeuwedeel van het goederen- en personenverkeer in Zwitserland.

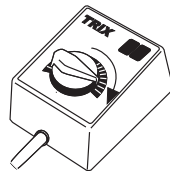
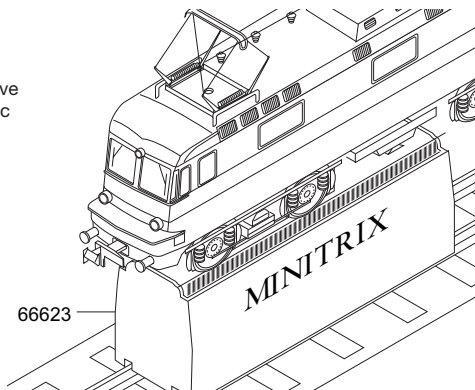
In 1985 werden de laatste locomotieven van de serie Re 4/4" aan de SBB geleverd. Ze waren met een nieuwe verlichtingsinstallatie met rechthoekige schijnwerpers en inschakelbaar spotlicht uitgerust. Bijna tegelijk werd de beschikking op het nieuwe kleurenconcept van de SBB van groen op rood omgezet. Bij veel bestaande locomotieven werden deze veranderingen bij de revisie naderhand uitgevoerd.

Spoedig daarna kreeg ook de serie Re 4/4" de UIC-contactdoos op het front die de aansluiting van genormaliseerde regel- en communicatieleidingen in reizigerstreinen mogelijk maakt. Daarvoor is ook een loopplank aan de zijkant met handgreep aangebracht, die de aansluiting beter toegankelijk maakt. Met dit veranderde uiterlijk laten deze meeste locs van dit type zich tegenwoordig zien.

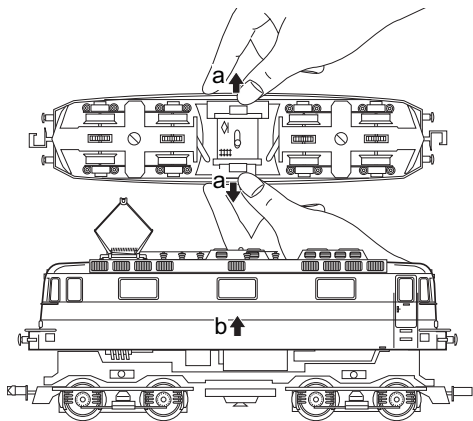
Schmierung nach etwa 50 Betriebsstunden  
Lubricate after about 50 hours of operation  
Graissage environ toutes les 50 heures de fonctionnement  
Smeren na ongeveer 50 bedrijfsuren



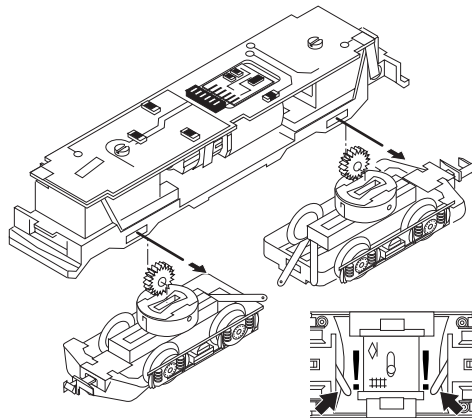
Reinigung der Lokräder  
Cleaning the locomotive wheels  
Nettoyage des roues de locomotive  
Reiniging van de wielen van de loc



Lokgehäuse abnehmen  
Removing the locomotive body  
Enlever la caisse de locomotive  
Loc-kap verwijderen

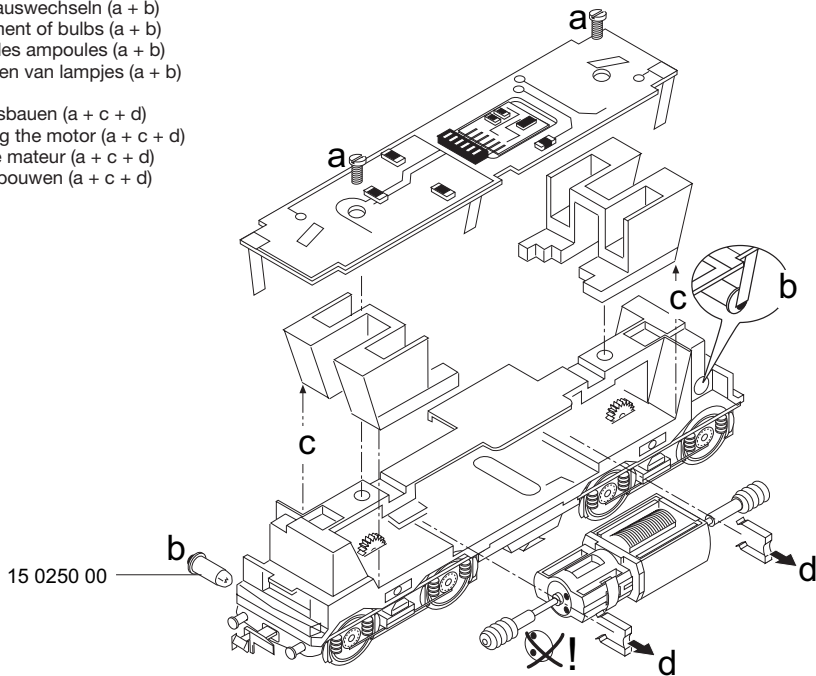


Drehgestelle auswechseln  
Removing the trucks  
Monter le bogie  
Draaistellen vervangen



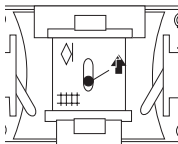
Lampen auswechseln (a + b)  
Replacement of bulbs (a + b)  
Changer les ampoules (a + b)  
Verwisselen van lampjes (a + b)

Motor ausbauen (a + c + d)  
Removing the motor (a + c + d)  
Enlever le moteur (a + c + d)  
Motor uitbouwen (a + c + d)





Umschalten auf Oberleitungsbetrieb  
Switching to catenary operation  
Commutation sur caténaire  
Omschakelen op bovenleidingsbedrijf

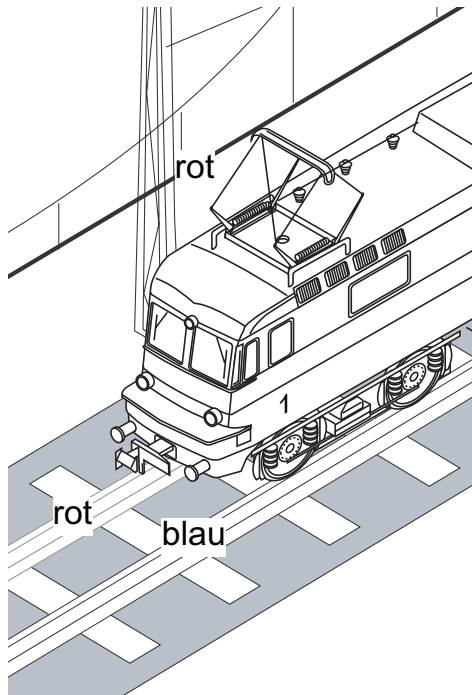


Bei Oberleitungsbetrieb beachten: Lok in Fahrtrichtung 1 (Führerstand 1) mit den linken Rädern auf die mit dem blauen Kabel verbundene Schiene stellen.

Please note the following when operating from catenary:  
Place locomotive in direction of travel 1 (engineer's cab 1) with the left wheels on the rail connected to the blue wire.

En exploitation par caténaire, tenez compte de ceci:  
positionner la locomotive sur la voie dans le sens de marche 1 (poste de conduite 1) avec les roues gauches sur le rail raccordé au câble bleu.

Let op bij bovenleidingbedrijf: loc in rijrichting 1 (cabine 1) met de linker wielen op die rail plaatsen die verbonden is met de blauwe draad.

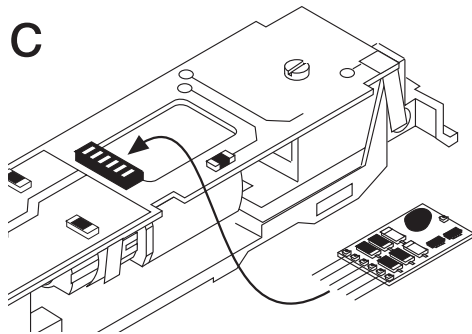
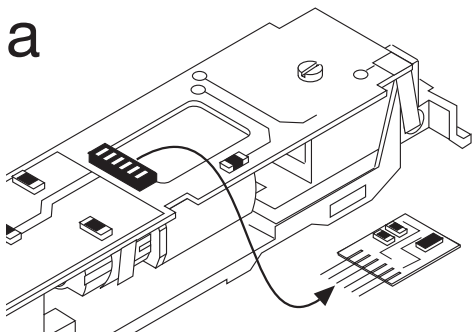
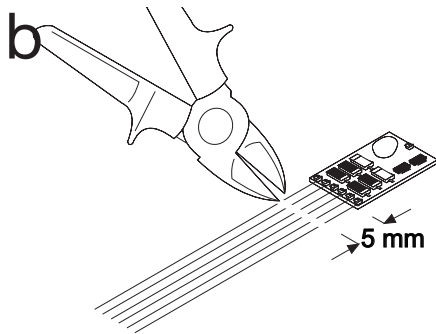


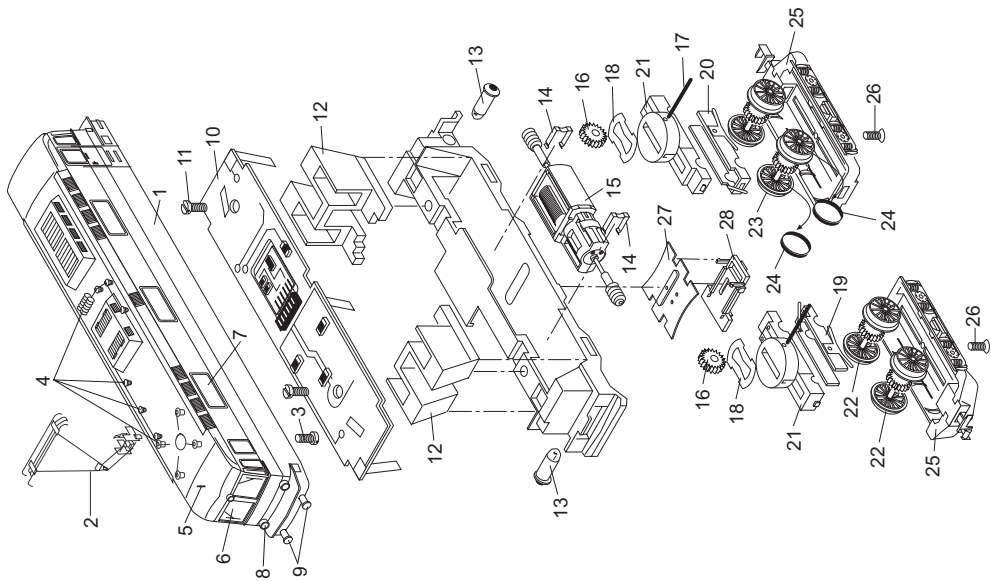
Einbau des Lok-Decoders mit der schwarzen Vergussmasse nach oben.

Installation of the locomotive decoder with the black sealing compound facing up.

Montage du décodeur de locomotive avec la masse de scellement noire vers le haut.

Inbouwen van de loc-decoder met de zwarte ingegoten zijde naar boven.





1	Lok-Aufbau (komplett)	104 888	21	Drehschemel	309 218
2	Dachstromabnehmer	104 896	22	Radsatz	31 2071 10
3	Schraube	19 8003 28	23	Radsatz mit Haftreifen	31 2071 11
4	Dachleitungen und Isolatoren	104 935	24	Haftreifen	72 2258 00
5	Antenne	14 0522 08	25	Drehgestellrahmen	104 900
6	Fenstereinsatz	12 2359 00	26	Schraube	19 8317 28
7	Seitenfenster	104 890	27	Schleiferplatte	31 2936 06
8	Leuchtstab	12 2361 00	28	Halter	104 898
9	Puffer	14 0395 28			
10	Leiterplatte	309 183			
11	Schraube	19 7035 28			
12	Gewicht	309 185			
13	Glühlampe	15 0250 00			
14	Motorhalteklammer	13 1481 00			
15	Motor komplett	31 2754 04			
16	Zahnrad	12 2021 00			
17	Achse	14 0241 00			
18	Kontaktscheibe	13 1959 15			
19	Schleifer	31 2071 08			
20	Schleifer	31 2071 09			

Im Falle von Reparaturen oder Reklamationen wenden Sie sich bitte an unsere folgende Service-Adresse:

Firma  
 Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG  
 Service Minitrix  
 Trautskirchenerstr. 6/8  
 90431 Nürnberg

Trix Modelleisenbahn GmbH & CO. KG  
 Postfach 4924  
 D-90027 Nürnberg  
 www.trix.de

104903/1105/SmEf  
 Änderungen vorbehalten  
 © Trix Modelleisenbahn