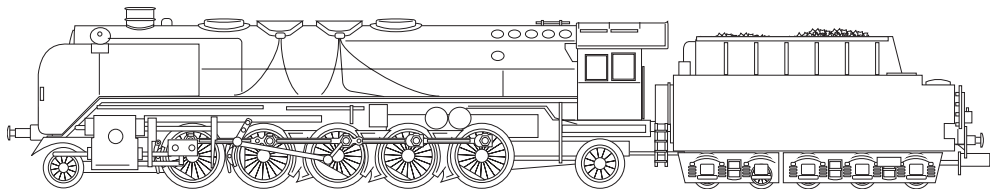


TRIX



MINITRIX

Modell der
BR 45

Informationen zum Vorbild

Die immer weiter steigenden Lasten bei Güterzügen stellten die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Mitte der 30er-Jahre vor immense Probleme. Die Lösung sah man in der Entwicklung immer größerer und stärkerer Lokomotiven. Mit der von Henschel 1936 entwickelten Baureihe 45 entstand schließlich die stärkste deutsche Dampflokomotive. Ihre Verdampfungsheizfläche war mit fast 270 m² über 50 % größer als die der späteren Baureihen 50 und 52, die daraus resultierende Leistung von 2800 PSi und 90 km/h Höchstgeschwindigkeit waren für eine Güterzuglokomotive ein beeindruckender Wert.

Dennoch war die Baureihe 45 kein großer Erfolg. Die aufwendige Konstruktion und immer wieder auftretende Kesselschäden zeigten, dass die Entwicklung hier an ihre Grenzen gestoßen war.

Bis 1940 wurden insgesamt nur 28 Exemplare gebaut, ein weiterer Auftrag über 103 Maschinen schon 1941 storniert. Andere Prioritäten waren jetzt wichtiger als pure Kraftentfaltung: wartungsfreundlich und sparsam war das Vorbild BR 45 nie.

Länge ü. Puffer	25 645 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Dienstmasse	126,7 t
Nennleistung	2060 kW (2800 PS)
Baujahr ab	1936

Information about the prototype

The constantly increasing loads on freight trains presented the German State Railroad Company with immense problems in the middle of the 1930s. The railroad saw the solution in the development of increasingly larger and more powerful locomotives. The class 45 developed by Henschel in 1936 was the final statement on the most powerful German steam locomotive. Its evaporative heating area was almost 270 square meters or 2,905 square feet and was over 50% larger than the later classes 50 and 52. The 2,800 hp resulting from this and the maximum speed of 90 km/h or 56 mph were impressive figures for a freight locomotive.

And yet the class 45 was not a great success. The expense of the design and the constantly occurring damage to the boiler shows that the development had reached its limits.

By 1940 a total of only 28 units had been built, and an order for another 103 units was canceled in 1941. Other priorities were now more important than pure power generation: The class 45 was never maintenance-friendly and efficient.

Length over buffers	25,645 mm / 84 ft.
Maximum speed	90 km/h / 55,8 mph
Service weight	126,7 metric tons
Nominal power	2,060 kW (2,800 hp)
Regular series built starting in	1936

Informations concernant le modèle réel

Au milieu des années trente, les charges remorquées en trafic de marchandises devenant de plus en plus lourdes, la Deutsche Reichsbahn se trouva confrontée à un immense problème. Une seule issue pour les responsables: créer des machines toujours plus puissantes. C'est ainsi qu'est née la locomotive à vapeur allemande la plus puissante, série 45, construite par Henschel en 1936. La surface de vaporisation atteignant presque 270 m, soit 50 % de plus que celle des séries ultérieures 50 et 52, la puissance résultante de 2 800 CV et la vitesse maximale de 90 km/h constituaient, pour une locomotive à vapeur, des caractéristiques impressionnantes.

Pourtant, la série 45 ne fut pas un grand succès. Le coût élevé de sa fabrication et des dommages à la chaudière toujours plus fréquents indiquaient que le développement de la machine à vapeur avait atteint ses limites. Vingt-huit exemplaires seulement ont été construits jusqu'en 1940 et une autre commande de 103 machines fut annulée en 1941. A cette époque, d'autres priorités prenaient le pas sur le pur déploiement de puissance : maintenant, on avait besoin de locomotives économes et faciles à entretenir, ce qui ne fut jamais le cas avec la série 45.

Longueur hors tampons	25 645 mm
Vitesse maximale	90 km/h
Poids en ordre de marche	126,7 t
Puissance nominale	2060 kW (2800 CV)
à partir de	1936

Informatie over het voorbeeld

De steeds verder stijgende lasten bij goderentreinen stelden de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft in het midden van de jaren '30 voor immense problemen. De oplossing zag men in de ontwikkeling van steeds grotere en sterkere locomotieven. Met de door Henschel in 1936 ontwikkelde serie 45 ontstond tenslotte de sterkste Duitse stoomlocomotief. Haar verdampingsoppervlakte was met bijna 270 m meer dan 50% groter dan die van de latere series 50 en 52, het daaruit voortkomende vermogen van 2800 pki en 90 km/h maximumsnelheid waren voor een goderentreinlocomotief een indrukwekkende waarde.

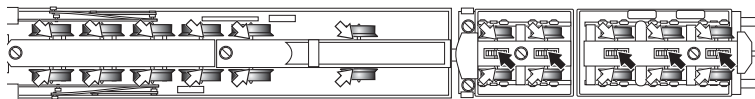
Niettemin was de serie 45 geen groot succes. De omstandige constructie en de steeds weer optredende ketelschades toonden aan dat de ontwikkeling hier zijn grenzen bereikt had. Tot 1940 werden in totaal slechts 28 exemplaren gebouwd, een verdere opdracht betreffende 103 machines werd reeds in 1941 gestorneerd.

Andere prioriteiten waren nu belangrijker dan pure krachtontplooiing: onderhoudsvriendelijk en zuinig was het voorbeeld BR 45 nooit.

Lengte o. buffers	25 645 mm
Maximumsnelheid	90 km/h
Dienstgewicht	126,7 t
Nominaal vermogen	2060 kW (2800 pk)
Bouwjaar van de Serie vanaf	1936

- Dieses TRIX-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fersehentstört.
 - Wartungsfreier Hochleistungs-Glockenankermotor.
 - Zweilicht Spitzensignal.
 - Lok mit digitaler Schnittstelle entsprechend NEM 651.
 - Fahrgestell und Aufbau aus Metall.
 - Mit zu öffnender Rauchkammertüre.
 - Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM.
 - Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.
 - Die Geschwindigkeit der Lok bei 12 V ist in Anlehnung an die NEM 661 annähernd auf die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes eingestellt.
 - Analog 14 Volt =, digital 22 Volt.
- Ce modèle TRIX est protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
 - Moteur performant à rotor sans fer exempt d'entretien.
 - Feux doubles.
 - Locomotive avec interface digitale conforme à la norme NEM 651.
 - Châssis et caisse en métal.
 - Avec boîtier normalisé NEM à élongation pour attelage court.
 - Attelage court entre locomotive et tender.
 - La vitesse de la locomotive sous 12 V est réglée approximativement sur celle du modèle réel conformément à la norme NEM 661.
 - Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~.
- This TRIX model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television reception.
 - Maintenance-free, high-efficiency can motor with bell-shaped armature.
 - Dual headlights.
 - Locomotive comes with NEM 651 connector.
 - Metal frame and body.
 - With smoke box door that can be opened.
 - NEM close coupler mechanism and coupler pocket.
 - Close coupling between locomotive and tender.
 - Based on the NEM 661 standard, the speed of the locomotive at 12 volts is set approximately at the maximum speed for the prototype.
 - Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.
- Dit TRIX-model is, volgens de goldende voorschriften, geheel radio- en televisie-onststoort.
 - Onderhoudsvrije hoogvermogens-klokankermotor.
 - Tweevoudige fronverlichting.
 - Loc met stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM 651.
 - Drijfwerk en kap uit metaal.
 - Met te openen rookkamerdeur.
 - Met kortkoppelingsmechaniek en koppelingsopnameschacht volgens NEM.
 - Kortkoppeling tussen lok tender.
 - De snelheid van de loc bij 12 V is in overeenstemming met NEM 661 overeenkomstig met de maximumsnelheid van het voorbeeld ingesteld.
 - Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~.

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

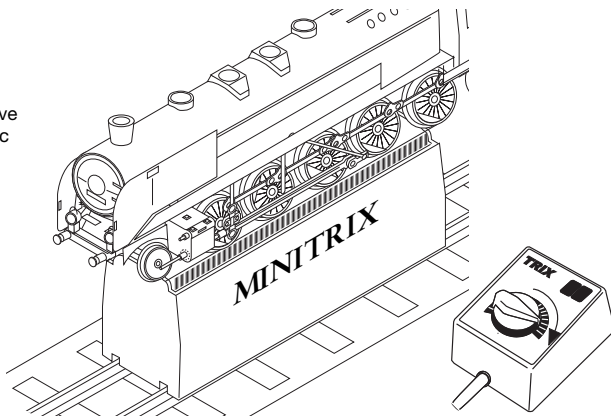


66625

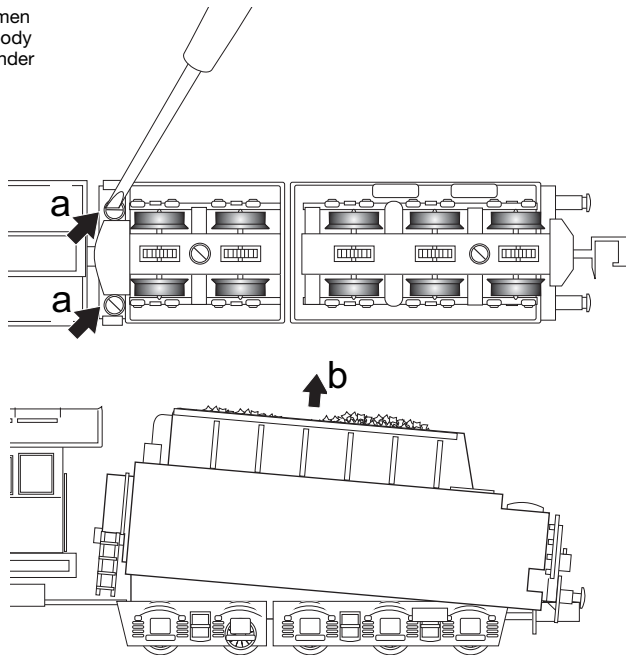


66626

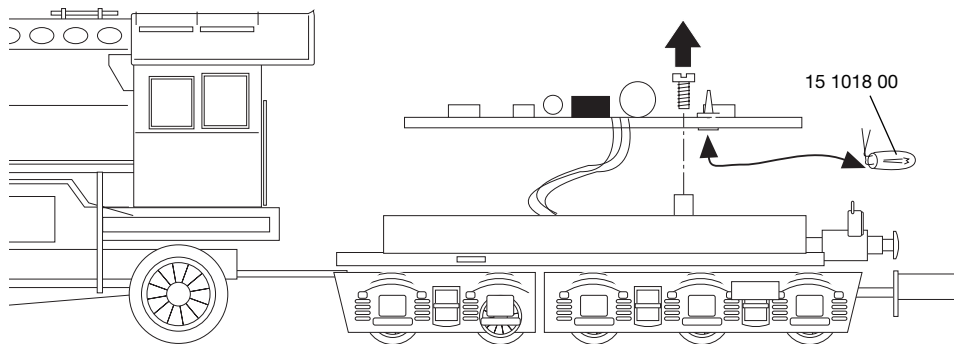
Reinigung der Lokräder
Cleaning the locomotive wheels
Nettoyage des roues de locomotive
Reiniging van de wielen van de loc



Tendergehäuse abnehmen
Removing the tender body
Enlever la caisse du tender
Tender-kap verwijderen



Glühlampen auswechseln
Changing light bulbs
Changer les ampoules
Gloeilamp vervangen

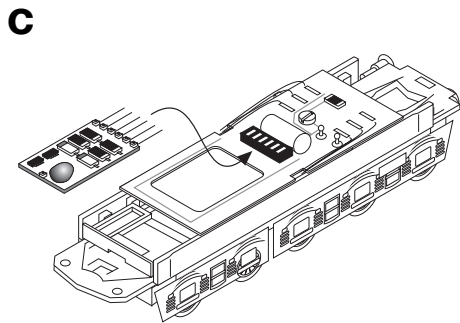
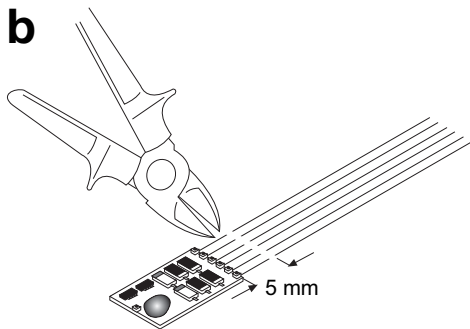
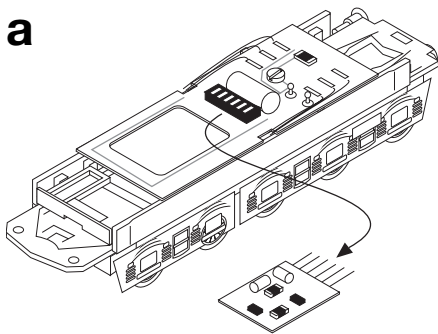


Einbau des Lok-Decoders mit der schwarzen Verguß-
masse nach oben.

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.



Bei den Arbeiten an dieser hochwertigen Lok kann die feine Mechanik und die elektrische Kontaktierung beschädigt werden. Diese Arbeiten sollten verständlicherweise nur von geschulten Service-Fachleuten ausgeführt werden.

- Aufgrund des langen Radstandes der Treibachsen kann es bei Radien von 194 mm und kleiner zu Fahrproblemen kommen.
- 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.

The precision mechanism and the electrical pickups can become damaged when working on this high-quality locomotive. This work should of course be done only by train service technicians. Please see your authorized TRIX dealer for this.

- Due to the long wheelbase for the driving axles, you may have problems running this unit on curves with a radius of 194 mm / 7-5/8" or less.
- 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.

Tout travail effectué sur cette locomotive de haut niveau est susceptible d'entraîner des dégâts à la fine mécanique et aux contacts électriques. La raison impose donc de ne confier tout travail sur le modèle qu'à un service professionnel qualifié. Veuillez donc vous adresser à votre détaillant spécialisé TRIX.

- Compte tenu du long empattement des essieux moteurs, il peut survenir des problèmes de fonctionnement sur des courbes de 194 mm de rayon ou inférieur.
- 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.

Bij het verrichten van werkzaamheden aan deze hoogwaardige lok kan het fijne mechanisme en de elektrische contacten gemakkelijk beschadigd raken. Het is dan ook verstandig dat deze werkzaamheden alleen door geschoolde vakmensen van een service-centrum te laten uitvoeren. Hiervoor kunt u zich wenden tot uw TRIX-winkelier.

- Het berijden van bogen met radiussen van 194 mm of kleiner kan, in verband met de lange radstand van de aandrijfassen, een ontsporing tot gevolg hebben.
- 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.

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

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

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.

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.

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



14 V  analog
22 V  digital

310179/0105/SmKö
Änderungen vorbehalten
© Gebr. Märklin & Cie. GmbH