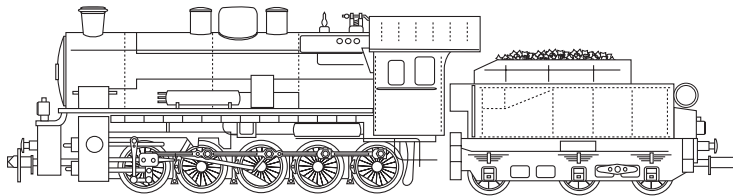


# TRIX



MINITRIX

*Modell der*  
**BR 57.10/G10**

## **Funktionen**

- Dieses Trix-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fernsehentstört.
  - Zweilicht- bzw. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
  - Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.
  - Lok mit digitaler Schnittstelle entsprechend NEM 651.
  - Wartungsfreier Hochleistungs-Glockenankermotor
  - Fahrgestell und Aufbau aus Metall.
  - Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~.
  - Die Geschwindigkeit der Lok bei 12 V ist in Anlehnung an die NEM 661 annähernd auf die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes eingestellt.
- 
- Austausch der Haftreifen nur durch autorisierte Fachhändler.
  - Die Lok darf nicht mit mehr als einer Leistungsquelle gleichzeitig verbunden werden.
  - Beachten Sie unbedingt die Sicherheitshinweise in der Gebrauchsanleitung zu Ihrem Betriebssystem.

## **Nicht für:**

- Betrieb auf Digitalanlagen ohne eingebauten Lokdecoder.
- Fahrgeräte mit Impulsbreitensteuerung.
- Dauerzugbeleuchtung auf Analog-Anlagen.
- Trix ems.

## **Functions**

- This Trix model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television reception.
  - Dual or triple headlights that change over with the direction of travel.
  - Close coupling between locomotive and tender.
  - Locomotive comes with NEM 651 digital connector.
  - Maintenance-free, high-efficiency can motor with bell-shaped armature.
  - Metal frame and body.
  - Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.
  - Based on the NEM 661 standard, the speed of the locomotive at 12 volts is set approximately at the maximum speed for the prototype.
- 
- Have the traction tyres replaced only by an authorised dealer.
  - 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.

## **Not suitable for:**

- Operation on digital layouts without a locomotive decoder installed.
- Locomotive controllers with pulse width control.
- Continuous train lighting on analog layouts.
- Trix ems.

## Fonctionnement

- Ce modèle Trix protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
- Fanal à deux ou trois feux avec inversion en fonction du sens de marche.
- Attelage court entre locomotive et tender.
- Locomotive avec interface digitale conforme à la norme NEM 651.
- Moteur performant à rotor sans fer exempt d'entretien.
- Châssis et caisse en métal.
- Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~.
- La vitesse de la locomotive sous 12 V est réglée approximativement sur celle du modèle réel conformément à la norme NEM 661.
- Remplacement des bandages seulement par un commerçant spécialisé.
- 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.

## Pas pour:

- Exploitation sur réseaux numériques sans décodeur de locomotive intégré.
- Appareils de commande avec pilotage par impulsion de largeur variable.
- Éclairage de train permanent sur réseaux analogiques.
- Trix ems.

## Functies

- Dit Trix-model is, volgens de geldende voorschriften, geheel radio- en televisie-ontstoort.
- twee of drievoudig frontsein wisselend met de rijrichting.
- Kortkoppeling tussen lok en tender.
- Lok met stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM 651.
- Onderhoudsvrije hoogvermogens-klockankermotor.
- Drijfwerk en kap uit metaal.
- Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~.
- De snelheid van de loc bij 12 V is in overeenstemming met NEM 661 overeenkomstig met de maximumsnelheid van het voorbeeld ingesteld.
- Verwisselen van de antislipbanden uitsluitend door geautoriseerde dealers.
- De loc mag niet met meer dan één stroombron gelijktijdig verbonden worden.
- Lees ook aandachtig de veiligheidsvoorschriften in de gebruiksaanwijzing van uw bedrijfsstelsel.

## Net voor:

- Het gebruik op digitale banen, zonder ingebouwde loc-decoder.
- Het gebruik met rijregelaars met impuls-breedtesturing.
- Het gebruik op analoge banen met continue-treinverlichting.
- Het Trix-ems systeem.

## Informationen zum Vorbild

Auf Grund der guten Erfahrungen mit den 5-fach gekuppelten Güterzug-Tender-Lokomotiven der Gattung T 16 bewog die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung auch eine Schlepptender-Dampflok mit dieser Achsfolge in Auftrag zu geben.

Henschel in Kassel entwickelte die Lokomotive, die unter der Bezeichnung G 10 bei der preußischen Eisenbahn in Dienst gestellt wurde. Wegen ihrer Achslast von nur 15 t konnte sie auch auf Nebenstrecken eingesetzt werden. Leistungsmäßig war sie mit der 4-fach gekuppelten G 8.1 gleich. Diese war aber wegen ihrer mittleren Kuppelachslast von 17 t für Nebenstrecken zu schwer. Der Kessel der G 10 war weitgehend mit dem der P 8 gleich. Der Tender war identisch mit der G 8.1. Die Maschinen waren so erfolgreich, dass bis 1925 allein in Preußen 2589 Stück ausgeliefert wurden.

Durch zahlreiche Exportaufträge und auch durch Reparationsleistungen nach dem ersten Weltkrieg, war die ab 1925 von der DRG als BR 57.10-35 eingereihte Lokomotive auch im Ausland weit verbreitet. Die letzten Maschinen sind bei der DB 1970 ausgemustert worden. Zuletzt erfolgte ihr Einsatz auf Ablaufbergen, im schweren Verschub und auch im Bauzugdienst.

|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| Achsanordnung         | E h2            |
| Länge über Puffer     | 18 912 mm       |
| Höchstgeschwindigkeit | 60 km/h         |
| Dienstmasse           | 76,6 t          |
| Nennleistung          | 809 kW (1100PS) |
| Baujahr ab            | 1910            |

## Information about the prototype

Based on the good experiences with the class T 16 freight locomotives with their tenders and five driving axles, the Royal Prussian Railroad Administration was prompted to buy a steam locomotive with a tender and with this wheel arrangement also.

Henschel in Kassel developed this locomotive, which was placed into service on the Prussian railroad as the class G 10. It could also be used on branch lines due to its axle load of only 15 metric tons. It was just as powerful as the class G 8.1 with its 4 driving axles. The latter with its axle load of 17 metric tons on the center axles was too heavy for branch lines. The boiler on the G 10 was pretty much the same as that on the P 8. The tender on the G 10 was identical to that of the G 8.1. The class G 10 locomotives were so successful that 2,589 units had been delivered in Prussia alone by 1925. They were designated by the DRG as the class 57.10-35 starting in 1925, and they were widely distributed in other countries due to numerous export orders and also due to reparations after World War I. The last units were retired on the DB in 1970. Towards the end they were used in hump yards, in heavy pusher service, and also in maintenance train service.

|                         |                                    |
|-------------------------|------------------------------------|
| Wheel arrangement       | 0-10-0                             |
| Length over the buffers | 18,912 mm / 62 feet<br>9/16 inches |
| Maximum speed           | 60 km/h / 38 mph                   |
| Service weight          | 76.6 metric tons                   |
| Nominal power           | 809 kilowatts / 1,100 hp           |
| Built starting in       | 1910                               |

## Informations concernant le modèle réel

Forts de leur expérience avec les locomotives tender pour trains marchandises à 5 essieux couplés des types T 16, les Chemins de fer Royaux Prussiens décidèrent de faire construire également une locomotive à vapeur avec tender séparé, présentant la même disposition d'essieux.

La locomotive immatriculée G 10 aux Chemins de fer Royaux Prussiens fut conçue par Henschel à Kassel. Sa charge par essieu de 15 tonnes seulement permettait de l'utiliser également sur les lignes secondaires. Sa performance égalait celle de la G 8.1 à 4 essieux couplés. Avec une charge moyenne par essieu de 17 tonnes, celle-ci était toutefois trop lourde pour les lignes secondaires. La chaudière de la G 10 était dans une large mesure semblable à celle de la P 8. Le tender était identique à celui de la G 8.1. Les machines remportèrent un tel succès, que 2589 unités furent livrées jusqu'en 1925 pour la seule Prusse. Suite à de nombreuses commandes à l'exportation et aux réparations dues à la première guerre mondiale, la locomotive immatriculée BR 57.10-35 par la DRG à partir de 1925 était également très répandue à l'étranger. Les dernières machines furent réformées par la DB en 1970. Pour finir, elles furent utilisées sur les rampes de triage, pour le service de pousse lourd ainsi que pour remorquer les trains de travaux.

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Disposition des essieux | E h2             |
| Longueur h.t. :         | 18 912 mm        |
| Vitesse maximale        | 60 km/h          |
| Masse en service        | 76,6 t           |
| Puissance nominale      | 809 kW (1100 ch) |
| Construite à partir de  | 1910             |

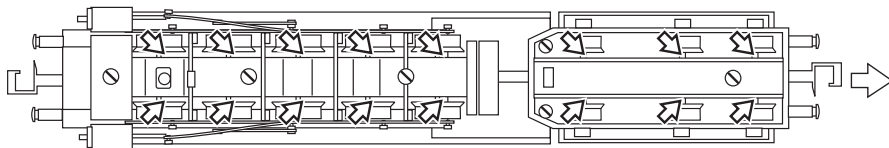
## Informatie over het voorbeeld

Op basis van de goede ervaringen met de vijfvoudig gekoppelde goederentrein-tenderlocomotieven van de serie T16 en T16.1 overwoog de directie van de Koninklijke Pruisische spoorwegmaatschappij om ook een stoomloc met getrokken tender, met dezelfde asindeling te bestellen.

Henschel in Kassel ontwikkelde de locomotief, die onder de bedrijfsserie G 10 bij de Pruisische spoorwegen in dienst werd genomen. Vanwege hun geringe asdruk van 15 t konden ze ook op de neventrajecten ingezet worden. Het vermogen kwam overeen met de viervoudig gekoppelde G8.1. Deze was echter door een asdruk van 17 t op de binnenste koppelassen te zwaar voor de neventrajecten. De ketel van de G10 was grotendeels gelijk aan die van de P8. De tender was identiek aan de G8.1. De machines waren zo'n succes dat er tot 1925 alleen in Pruisen al 2589 stuks uitgeleverd werden. Door de talrijke exportopdrachten en ook door de herstelbetalingen na de Eerste Wereldoorlog was, de vanaf 1925 door de DRG als BR 57.10-35 ingedeelde locomotief, ook in het buitenland wijd en zijd verspreid. De laatste machines zijn bij de DB in 1970 buiten dienst gesteld. Als laatste deden ze dienst op rangeerheuvelds, bij het verplaatsen van zware treinen en in de bouwtreindienst.

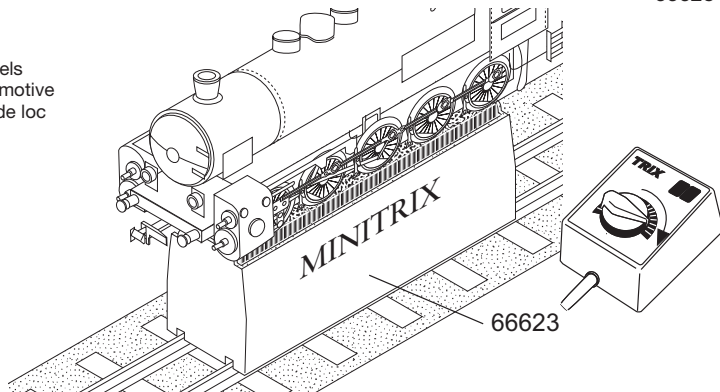
|                        |                  |
|------------------------|------------------|
| Asindeling             | E h2             |
| Lengte over de buffers | 18 912 mm        |
| Maximumsnelheid        | 60 km/h          |
| Dienstgewicht          | 76,6 t           |
| Normvermogen           | 809 kW (1100 pk) |
| Bouwjaar vanaf         | 1910             |

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



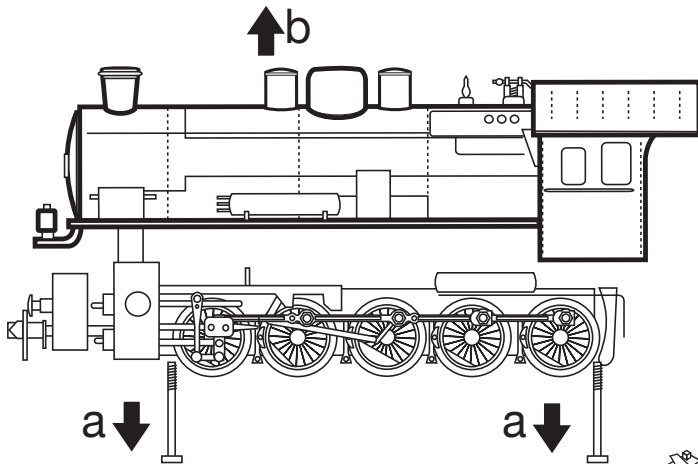
66625

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

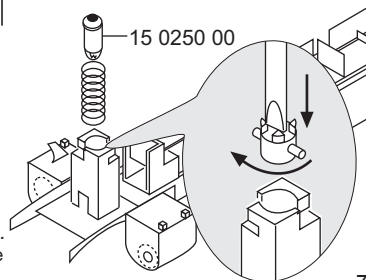


Lokgehäuse abnehmen  
Removing the locomotive body  
Enlever la caisse de locomotive  
Loc-kap verwijderen

Beim Zusammenbau auf die korrekte Kabelführung achten  
Be careful that the wiring is routed correctly when assembling the locomotive.  
Lors de l'assemblage, attention à la position correcte des câbles  
Bij het in elkaar zetten op de juiste positie van de bedrading letten

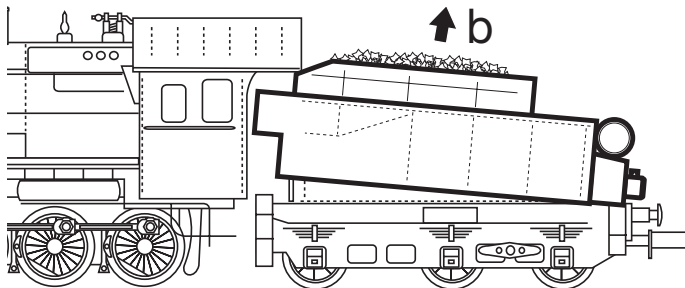
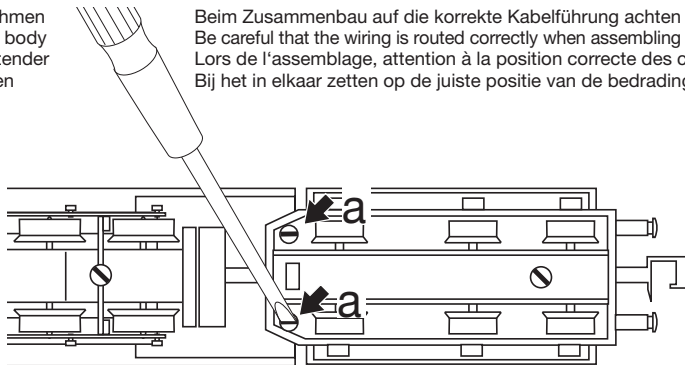


Beleuchtung in der Lok tauschen  
Changing light bulbs in the locomotive.  
Changer l'éclairage dans la locomotive  
Verlichting in de loc verwisselen



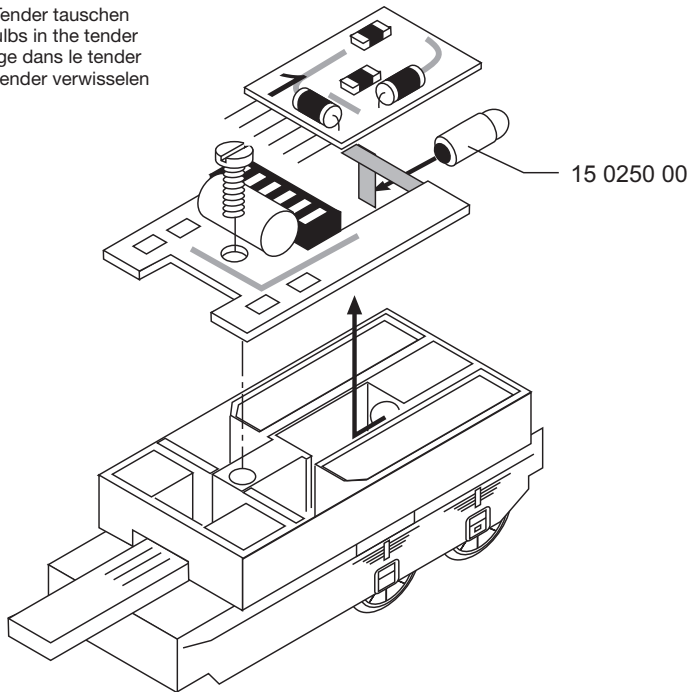
Tendergehäuse abnehmen  
Removing the tender body  
Enlever la caisse du tender  
Tender-kap verwijderen

Beim Zusammenbau auf die korrekte Kabelführung achten  
Be careful that the wiring is routed correctly when assembling the locomotive.  
Lors de l'assemblage, attention à la position correcte des câbles  
Bij het in elkaar zetten op de juiste positie van de bedrading letten





Beleuchtung im Tender tauschen  
Changing light bulbs in the tender  
Changer l'éclairage dans le tender  
Verlichting in de tender verwisselen

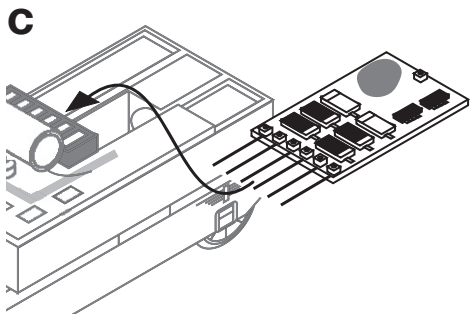
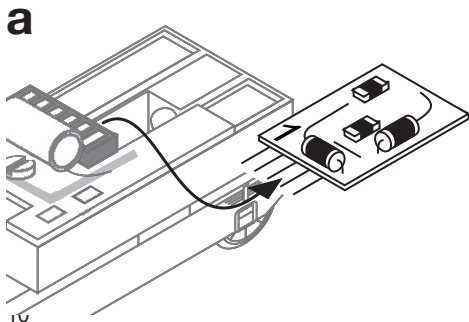
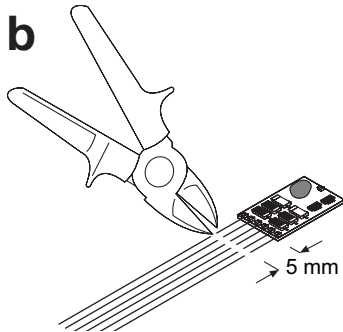


Einbau des Lok-Decoders mit der schwarzen Vergussmasse nach oben. Anschlussdrähte des Decoders nicht kürzer als 5 mm abschneiden!

Installation of the locomotive decoder with the black sealing compound facing up. The connection wires for the decoder must not be cut any shorter than 5 mm / 3/16"!

Montage du décodeur de locomotive avec la masse de scellement noire vers le haut. Ne pas raccourcir les fils de raccordement du décodeur à moins de 5 mm !

Inbouwen van de loc-decoder met de zwarte ingegoten zijde naar boven. Aansluitdraden van de decoder niet korter dan 5 mm afknippen.



Jegliche Garantie-, Gewährleistungs- und Schadenser-satzansprüche sind ausgeschlossen, wenn in Trix-Pro-dukten 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-Pro-dukten für aufgetretene Mängel und/oder Schäden nicht ursächlich war, trägt die für den Ein- und/ oder Umbau verantwortliche Person und/ oder Firma bzw. der Kunde.

Tout recours à une garantie commerciale ou contractuel-le 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 transfor-més et que les pièces d'autres fabricants montées ou la transformation constituent la cause des défauts et/ou dommages appareil.

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 dom-mages appareil.

No warranty or damage claims shall be accepted in those cases where parts neither manufactured nor ap-proved 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 for the installation and/or conversion, or by the customer.

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 na-dien 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 opge-treden defecten en/of schade is geweest, berust bij de voor de inbouw en/of ombouw verantwoordelijke per-soon en/of firma danwel bij de klant.

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

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](http://www.trix.de)



[www.maerklin.com/api](http://www.maerklin.com/api)

315412/1005/SmEf  
Änderungen vorbehalten  
© Trix Modelleisenbahn