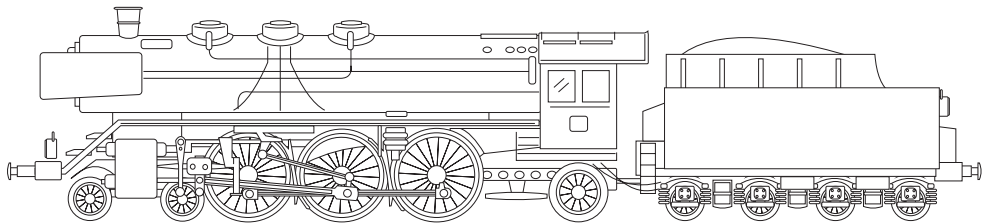


# TRIX



MINITRIX

*Modell der*  
**BR 03**

## Funktionen

- Dieses Trix-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fernsehentstört.
- Zum Schutz des Modells ist eine elektronische Überlastsicherung eingebaut.
- Modell mit digitaler Schnittstelle entsprechend NEM 651
- Mit Kinematik für Kurzkupplung und Kupplungsaufnahme nach NEM
- Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender.
- Analog 14 Volt =, digital 22 Volt ~

## Functions

- This Trix model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television reception.
- Une sécurité électronique protège le modèle contre toute surcharge éventuelle.
- Model with digital interface according to NEM 651
- NEM close coupler mechanism and coupler pocket
- Triple headlights that change over with the direction of travel.
- Close coupling between locomotive and tender.
- Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC

## Fonctionnement

- Ce modèle Trix est protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
- An electronic overload protection is built in to protect the model.
- Modèle réduit avec interface numérique selon la norme NEM 651
- Avec boîtier normalisé NEM à élongation pour attelage court
- Feux triples avec alternance selon sens de marche.
- Attelage court entre locomotive et tender.
- Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~

## Functies

- Dit Trix-model is, volgens de geldende voorschriften, geheel radio- en televisie-ontstoort.
- Voor de beveiliging van het model is een elektronische overbelastingsbeveiliging ingebouwd.
- Model met digitale interface conform NEM 651
- Met kortkoppelingsmechaniek en koppelingsopnameschacht volgens NEM
- Drievoudige frontverlichting wisselend met de rijrichting.
- Kortkoppeling tussen lok en tender.
- Analooq 14 Volt =, digitaal 22 Volt ~

- Die Geschwindigkeit der Lok bei 12 V ist in Anlehnung an die NEM 661 annähernd auf die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes eingestellt.
  - 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.
- La vitesse de la locomotive sous 12 V est réglée approximativement sur celle du modèle réel conformément à la norme NEM 661.
  - 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.
- Based on the NEM 661 standard, the speed of the locomotive at 12 volts is set approximately at the maximum speed for the prototype.
  - 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.
- De snelheid van de loc bij 12 V is in overeenstemming met NEM 661 overeenkomstig met de maximumsnelheid van het voorbeeld ingesteld.
  - 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.

## Informationen zum Vorbild

Die von der BR 01 abgeleitete Schnellzuglokomotive BR 03 wurde für Hauptstrecken mit max. zulässiger Achslast von 18t entwickelt. Gegenüber der BR 01 waren Kessel, Zylinder und Barrenrahmen kleiner bzw. leichter ausgeführt. In den Jahren 1930 bis 1938 wurden von Borsig, Krupp, Henschel und Schwartzkopff insgesamt 298 Lokomotiven an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert.

Durch Einbau einer Scherenklotzbremse und größeren Laufrädern ab Lok 03 163, konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 130 km/h erhöht werden. Einige Loks wurden für Sondereinsätze, z.B. als Lokersatz für die SVT's, bis 140 km/h zugelassen. Der größte Teil der Maschinen kam nach dem 2. Weltkrieg zur DB. Bereits Anfang der 60er-Jahre wanderten die 03er in den Personen- und Eilzugdienst ab, da sie in der Leistung nicht an die wesentlich stärkeren 01er herankamen.

Bei der Deutschen Bundesbahn waren die letzten Lokomotiven noch beim BW Ulm bis 1973 als BR 003 im Einsatz.

Achsanordnung	2'C1' h2
Länge ü. Puffer	23 905 mm
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Dienstmasse	100,3 t
Nennleistung	1455 kW (1980 PS)
Baujahr ab	1930

## Information about the prototype

The class 03 express locomotive was derived from the class 01 and was developed for main lines with a maximum permissible axle load of 18 metric tons. Compared to the class 01 the boiler, cylinders, and frame were small and lighter in construction. In the years 1930 to 1938 a total of 298 locomotives were delivered to the German State Railroad by Borsig, Krupp, Henschel, and Schwartzkopff.

The installation of scissor action brake shoes and larger pilot and trailing truck wheels starting with road no. 03 163 allowed the permissible maximum speed to be raised from 120 to 130 km/h or 75 to 81 mph. Several locomotives were allowed speeds up to 140 km/h or 88 mph for special work such as replacement motive power for the SVT diesel powered rail car trains. The largest part of these locomotives ended up with the DB after World War II. The 03 locomotives were shifted as early as the beginning of the 1960s to passenger and fast passenger service, since they could not match the considerably more powerful 01 units in performance.

The last locomotives on the German Federal Railroad were still in use in the Ulm District until 1973 as the class 003.

Wheel arrangement	4-6-2
Length over the buffers	23,905 mm / 78 feet 5-1/8 inches
Maximum speed	130 km/h / 81 mph
Service weight	100.3 metric tons
Nominal performance	1,455 kilowatts / 1,980 hp
Built starting in	1930

## Informations concernant le modèle réel

La locomotive pour trains rapides BR 03 dérivée de la BR 01 a été conçue pour rouler sur les lignes principales acceptant une charge maximale par essieu de 18 tonnes. Par rapport à la BR 01, la chaudière, les cylindres et le châssis en barres de la BR 03 étaient soit plus petits, soit plus légers. Au cours des années 1930 à 1938, 298 locomotives furent construites en tout par les firmes Borsig, Krupp, Henschel et Schwartzkopff pour le compte de la Deutsche Reichsbahn.

A partir de la locomotive 03 136, l'emploi de freins à mâchoires plus puissants et de roues plus grandes a permis de relever la vitesse maximale de 120 à 130 km/h. Quelques locomotives furent autorisées à rouler à 140 km/h afin d'assurer des services spéciaux, par exemple la traction de voitures de voyageurs en remplacement de rames automotrices SVT. La plus grande partie des machines a été reprise par la Deutsche Bundesbahn après la Seconde Guerre mondiale. Au début des années 60, les 03 furent reléguées à la remorque des trains directs et omnibus à cause de leur puissance inférieure par rapport à celle des BR 01.

Les dernières locomotives logées au dépôt d'Ulm et entre-temps immatriculées dans la série 003 assurèrent encore du service à la Deutsche Bundesbahn jusqu'en 1973.

Disposition d'essieux	2'C1' h2
Longueur hors tampons	23 905 mm
Vitesse maximale	130 km/h
Poids en ordre de marche	100,3 t
Puissance nominale	1455 kW (1980 CV)
Construction à partir de	1930

## Informatie over het voorbeeld

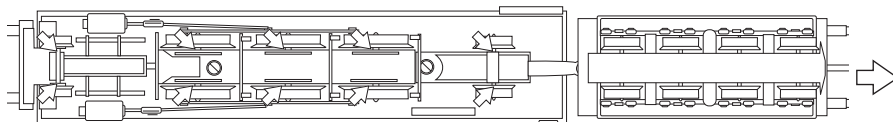
De van de BR 01 afgeleide sneltreinlocomotief BR 03 werd voor hoofdlijnen met max. toegelaten asdruk van 18 ton ontwikkeld. In vergelijking met de BR 01 waren ketel, cilinders en stavenframe kleine resp. lichter uitgevoerd. In de jaren 1930 tot 1938 werden door Borsig, Krupp, Henschel en Schwartzkopff in totaal 298 locomotieven aan de Deutsche Reichsbahn afgeleverd.

Door de inbouw van een schaarblokem en grotere loopwielen vanaf loc 03 163, kon de toegelaten maximumsnelheid van 120 naar 130 km/h verhoogd worden. Enkele locs werden voor speciale doeleinden, bijv. als locreserve voor de SVT's, voor 140 km/h toegelaten. Het grootste deel van de machines kwam na de Tweede Wereldoorlog naar de DB. Reeds begin jaren '60 verhuisden de 03-en naar de personen- en sneltreindienst, omdat ze qua vermogen niet met de wezenlijk sterkere 01-en vergeleken konden worden.

Bij de Deutsche Bundesbahn waren de laatste locomotieven nog bij het depot Ulm tot 1973 als BR 003 in dienst.

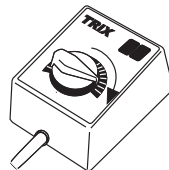
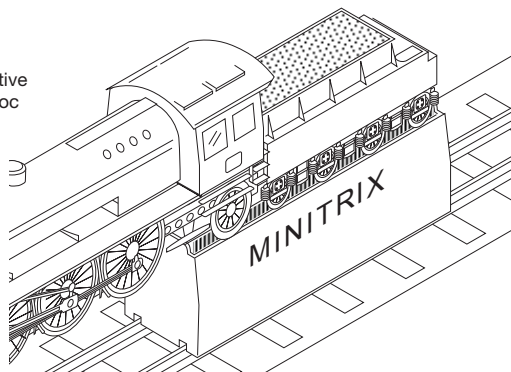
Asindeling	2'C1' h2
Lengte o. buffers	23 905 mm
Maximumsnelheid	130 km/h
Dienstmassa	100,3 t
Nominaal vermogen	1455 kW (1980 pk)
Bouwjaar vanaf	1930

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

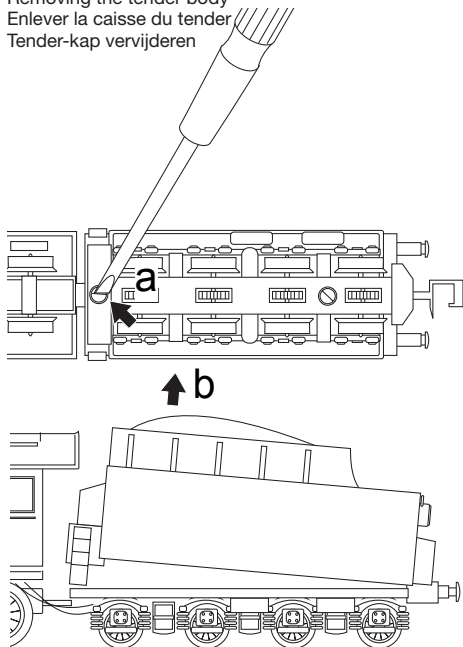


66625

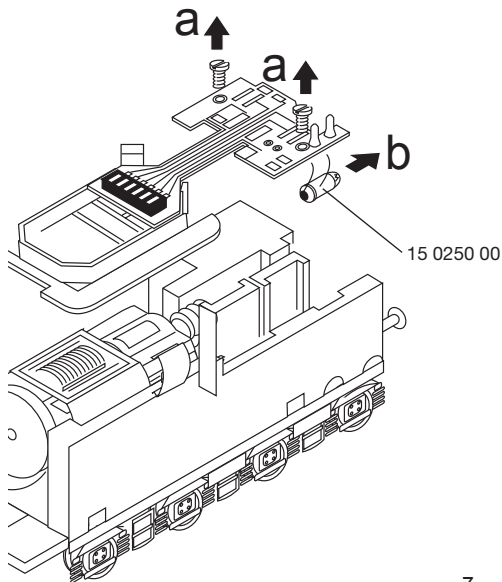
Reinigung der Lokräder  
Cleaning the locomotive wheels  
Nettoyage des roues de locomotive  
Reiniging van de wielen van de loc



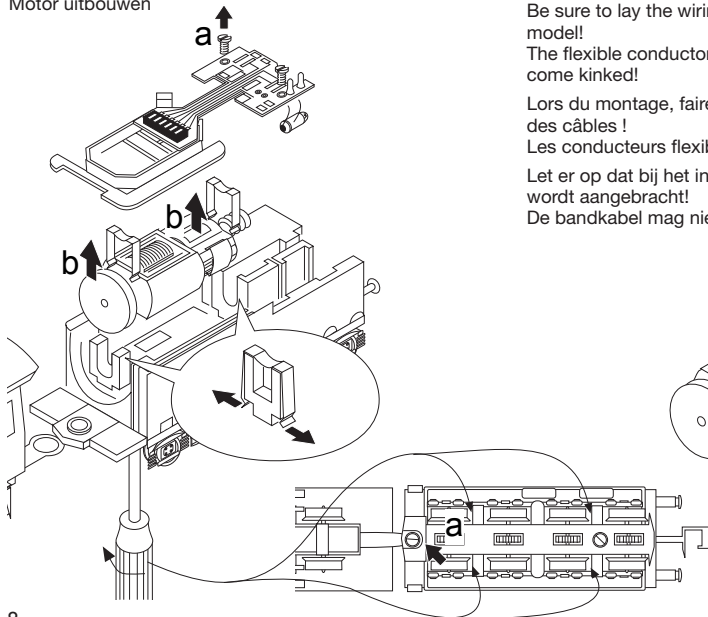
Tendergehäuse abnehmen  
Removing the tender body  
Enlever la caisse du tender  
Tender-kap verwijderen



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



Motor ausbauen  
Removing the motor  
Enlever le moteur  
Motor uitbouwen



Beim Zusammenbau auf sorgfältige Verlegung der  
Kabel achten!  
Flexleiter dürfen nicht geknickt werden!

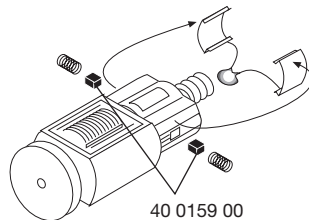
Be sure to lay the wiring carefully when assembling the  
model!  
The flexible conductors must not be allowed to be-  
come kinked!

Lors du montage, faire attention au bon acheminement  
des câbles !

Les conducteurs flexibles ne peuvent pas être pliés !

Let er op dat bij het inbouwen de bedrading zorgvuldig  
wordt aangebracht!

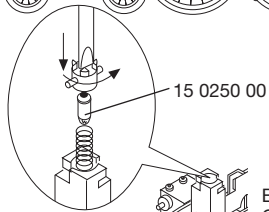
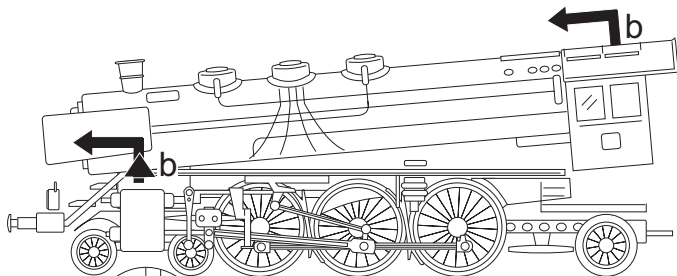
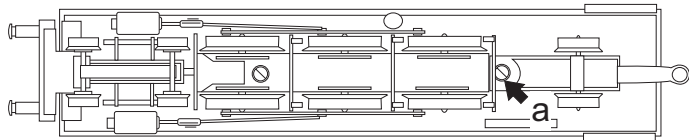
De bandkabel mag niet worden geknickt!



Motorbürsten auswechseln  
Changing motor brushes  
Remplacer les balais du moteur  
Koolborstels vervangen



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



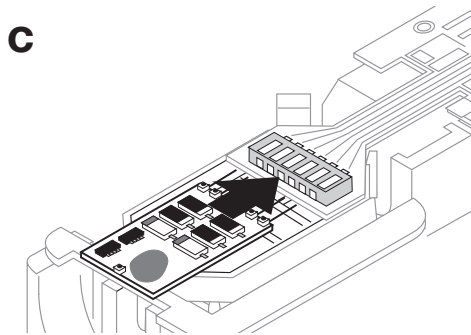
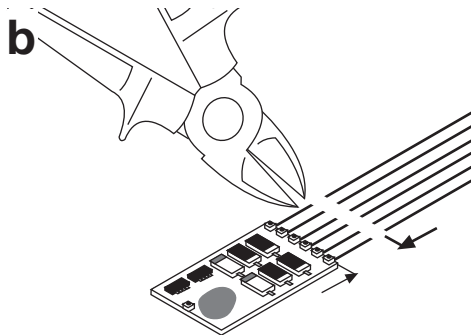
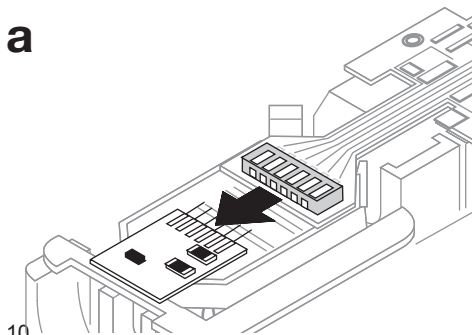
Beleuchtung in der Lok tauschen  
Changing light bulbs in the locomotive  
Changer l'éclairage dans la locomotive  
Verlichting in de loc verwisselen

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 Schadensersatzansprüche sind ausgeschlossen, wenn in Trix-Produkten 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 Person und/ oder Firma bzw. der Kunde.

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 for the installation and/or conversion, or by the customer.

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:

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

14 V  analog  
22 V  digital

314277/0705/SmEf  
Änderungen vorbehalten  
© Trix Modelleisenbahn