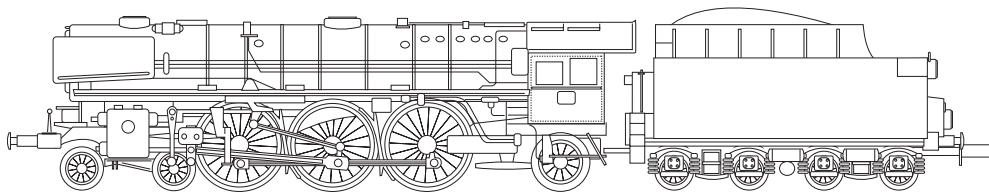


TRIX



MINITRIX

Modell der
BR 01

Informationen zum Vorbild

Ende der 50er-Jahre zeichnete es sich bei der DB ab, dass auf längere Zeit noch nicht auf leistungsfähige Schnellzugdampf-loks wie die BR 01 verzichtet werden kann. Aus diesem Grund wurden ab 1958 50 Maschinen, deren Kessel teilweise stark verschlissen waren, mit neuen Hochleistungskesseln mit Verbrennungskammern ausgerüstet. Dabei wurde der bereits vorher in die dreizylindrige 01.10 eingebaute Kessel verwendet. Als Neuerung bekam er aber einen Heißdampfregler mit Seitenzug - erkennbar am großen rechteckigen Kasten hinter dem Schornstein. Leider neigte der neue Kessel zum Wasserüberreißen, wodurch sich der neue Heißdampfregler des öfteren festsetzte. Dies führte oft dazu, dass in den BWs die Altbaukessel BR 01 den umgebauten Maschinen vorgezogen wurden.

Wegen des Strukturwandels sind die ersten Neubaukessel 01 bereits 1967 ausgemustert worden. Auslauf BW für die BR 01, die ab 1968 in 001 umgezeichnet wurden, war das BW Hof, das die letzten Maschinen von dort aus noch u.a. nach Regensburg und Nürnberg einsetzte. Mitte 1973 wurden die letzten drei Neubau-Maschinen abgestellt. Bezeichnend war, dass die letzten Altbaukessel-Loks auch erst 1973 ausgemustert worden sind. Erhalten geblieben ist u.a. die 01 220 als Denkmal vor dem Bahnhof Treuchtlingen.

Achsanordnung	2'C 1'h2
Länge über Puffer	23940 mm
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Dienstmasse	111,1 t
Nennleistung	2450 PS
Baujahr ab	1925

Information about the prototype

At the end of the 1950s it was clear to the DB that powerful express steam locomotives such as the class 01 were still needed for a long time. For this reason, 50 locomotives with badly worn out boilers were equipped with new high-efficiency boilers and fireboxes from 1958 on. The boiler that had already been used previously for the three-cylinder 01.10 was used for this purpose. A new feature on this boiler design was a superheated steam regulator with a lateral pull feature, recognizable from the large square chamber behind the smoke stack. Unfortunately, the new boiler tended to cause water entrainment, whereby the water settled in the new superheated steam regulator. This often resulted in maintenance facilities preferring the class 01 units with the old boiler over the converted units.

Due to the overall change in the structure of the railroad, the 01 units with the new boiler were retired as early as 1967. The Hof maintenance facility was the exit point for the class 01, which had been newly designated as the class 001 starting in 1968. The locomotives assigned to Hof were used on routes from there to Regensburg and Nürnberg, among others. In middle of 1973 the last three locomotives with new boilers were retired. It's noteworthy that the last of the locomotives with the old boiler were also not retired until 1973. Road number 01 220 is one of these locomotives that has been preserved, and it stand as a monument in front of the station at Treuchtlingen.

Wheel arrangement	4-6-2
Length over the buffers	23,940 mm / 78 ft. 6-1/2 in.
Maximum speed	130 km/h / 81 mph
Service weight	111.1 metric tons
Nominal performance	2,450 hp
Built starting in	1925

Informations concernant le modèle réel

À la fin des années 50, les responsables de la DB se rendirent compte qu'ils ne pourraient se passer, pendant encore longtemps, de puissantes et rapides locomotives à vapeur comme la BR 01. Compte tenu de cette évidence, 50 machines dont la chaudière présentait de fortes traces d'usure furent équipées à partir de 1958 d'une nouvelle chaudière à haut rendement avec chambre de combustion. À cet effet, on utilisa la chaudière équipant déjà les locomotives à 3 cylindres de la série 01.10. Celle-ci fut néanmoins pourvue d'un régulateur à tiroir pour vapeur surchauffée, reconnaissable à la grande boîte rectangulaire située derrière la cheminée. Malheureusement, la nouvelle chaudière avait tendance au primage, ce qui entraînait très souvent le blocage du nouveau régulateur pour vapeur surchauffée. Le résultat était que les dépôts envoyaient fréquemment une BR 01 avec ancienne chaudière remorquer les machines transformées. Du fait de la restructuration à la DB, les premières 01 transformées furent déjà retirées du service en 1967. Le dépôt de remisage pour les BR 01, renumérotées dans la série 001 à partir de 1968, fut le dépôt de Hof qui abrita les dernières machines mises en service çà et là, notamment sur la ligne de Ratisbonne à Nuremberg. À la mi-1973, les trois dernières locomotives à chaudière modernisée furent définitivement remisées. Il est à noter que les dernières locomotives à ancienne chaudière furent également radiées des effectifs en 1973. Quelques machines ont été préservées, notamment la 01 220 installée comme monument devant la gare de Treuchtlingen.

Disposition d'essieux	2'C 1'h2
Longueur hors tampons	23940 mm
Vitesse maximale	130 km/h
Poids en ordre de marche	111,1 t
Puissance nominale	2450 CV
Construction à partir de	1925

Information over het voorbeeld

Aan het eind van de vijftigerjaren werd het voor de DB duidelijk dat men op de langere termijn de zware stoomlocomotieven voor de sneltreindienst, zoals de BR 01, nog niet kon missen. Op grond hiervan werden vanaf 1958 vijftig machines, waarvan de ketels gedeeltelijk versleten waren, uitgerust met nieuwe hoogvermogen-ketels met verbrandingskamer. Hiervoor werden de al in de drie-cilinder 01.10 ingebouwde ketel gebruikt. Als nieuwtje kreeg hij echter een regelaar voor de oververhitte-stoom met zijtrek, herkenbaar aan de grote rechthoekige kast achter de schoorsteen. Helaas neigde de nieuwe ketel tot overlopen waardoor de nieuwe stoomregelaar des te vaker vast ging zitten. Dit leidde er vaak toe, dat in de onderhoudswerkplaatsen de BR 01 met de oude ketel, ten opzichte van de omgebouwde machines, met voorrang werden behandeld. In verband met een wijziging in de structuur werden de eerste machines met de nieuwe ketel al in 1967 buitendienst genomen. De laatste onderhoudswerkplaats voor de BR 01, die vanaf 1968 omgenummerd werd in 001, was het BW Hof. Van hieruit werden de laatste machines nog ingezet in de richting Regensburg en Neurenberg. In het midden van 1973 werden de laatste drie machines met de nieuwe ketel buitendienst gesteld. Opmerkelijk is dat de laatste machines met een oude ketel ook pas in 1973 buitendienst gesteld werden. Bewaard gebleven is o.a. de 01 220 die als monument voor het station Treuchtlingen staat.

Asindeling	2'C 1'h2
Langte over de buffers	23940 mm
Maximumsnelheid	130 km/h
Dienstgewicht	111,1 t
Normvermogen	2450 pk
Bouwjaar vanaf	1925

Funktionen

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

Functions

- This Trix model complies with the regulations concerning suppression of interference with radio and television.
- An electronic overload protection is built in to protect the model.
- Triple headlights that change over with the direction of travel.
- Close coupling between locomotive and tender.
- Locomotive comes with NEM 651 digital connector.
- Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.

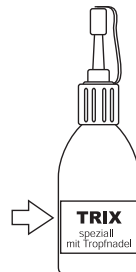
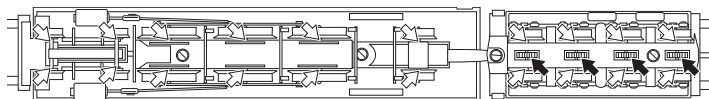
Fonctionnement

- Ce modèle TRIX est protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
- Une sécurité électronique protège le modèle contre toute surcharge éventuelle.
- Feux triples avec alternance selon sens de marche.
- Attelage court entre locomotive et tender.
- Locomotive avec interface digitale conforme à la norme NEM 651.
- Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~.

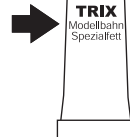
Functies

- Dit Trix-model is, volgens de geldende voorschriften, geheel radio- en televisie-ontstoort.
- Voor de beveiliging van het model is een elektronische overbelastingsbeveiliging ingebouwd.
- Drievoudige frontverlichting wisselend met de rijrichting.
- Kortkoppeling tussen lok en tender.
- Loc met stekkerverbinding voor digitale decoder volgens NEM 651.
- Analooq 14 Volt=, digitaal 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

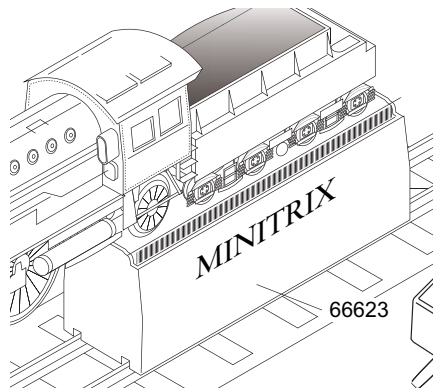


66625



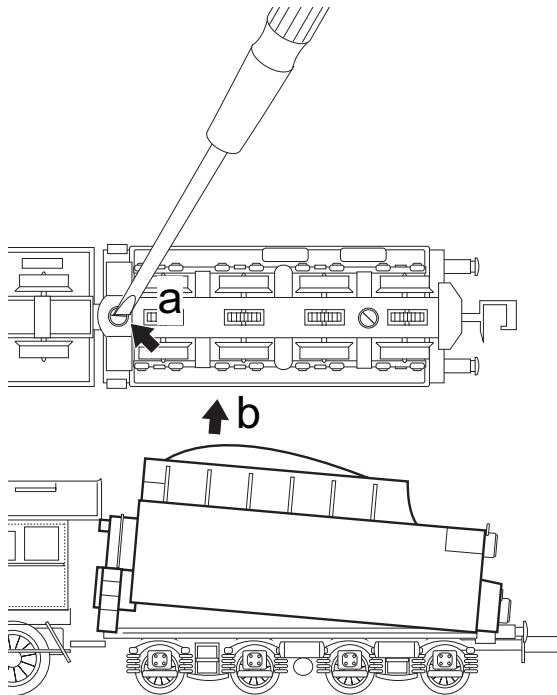
66626

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

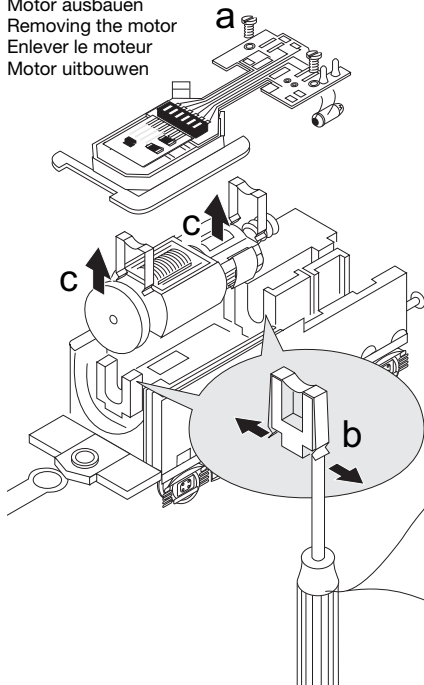


66623

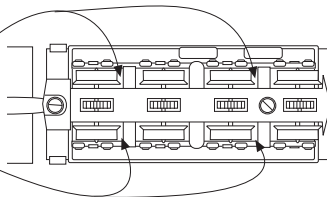
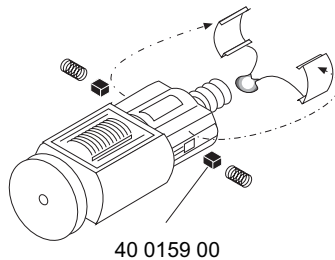
Tendergehäuse abnehmen
Removing the tender body
Enlever la caisse du tender
Tender-kap verwijderen



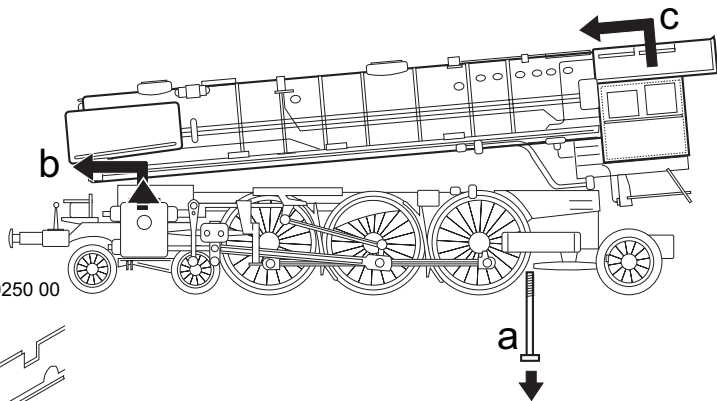
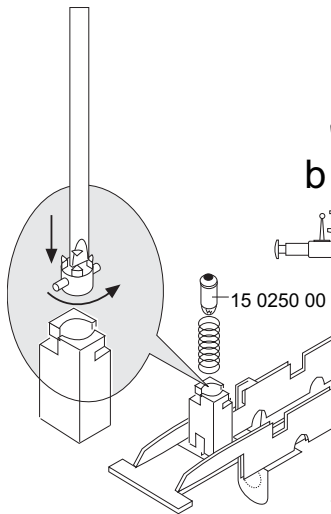
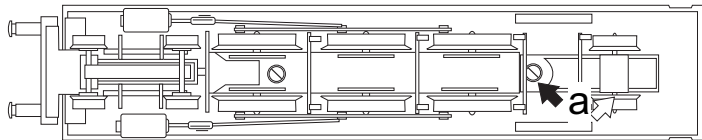
Motor ausbauen
Removing the motor
Enlever le moteur
Motor uitbouwen



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



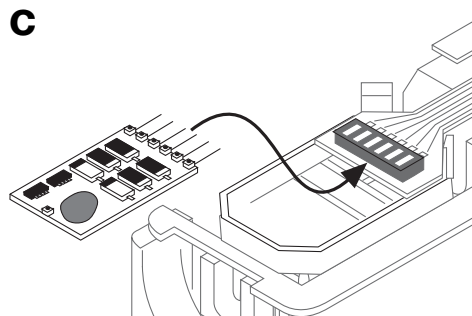
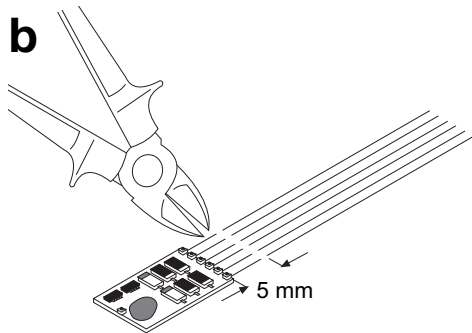
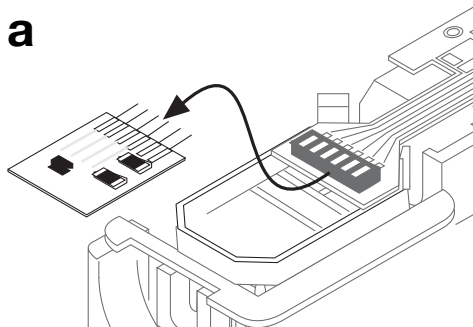
Beleuchtung in der Lok tauschen
Changing light bulbs in the locomotive
Changer l'éclairage dans la locomotive
Verlichting in de loc verwisselen

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

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.



- 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.

- 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.

- 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.

- 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-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.

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



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

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.

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



14 V  analog
22 V  digital

318048/0405/SmKö
Änderungen vorbehalten
© Trix Modelleisenbahn