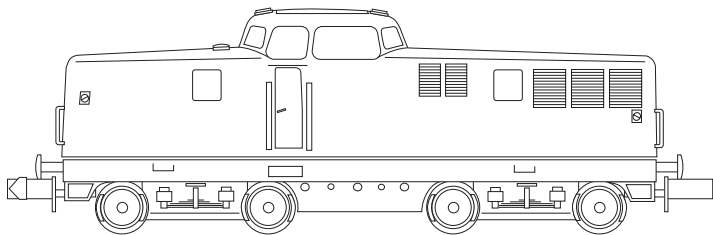


TRIX



MINITRIX

Modell der
V80, BR 280

Informationen zum Vorbild

Mit der V80 als erste große Diesellokomotive mit hydraulischem Antrieb wurden völlig neue Wege beschritten. So waren z.B. Rahmen, Aufbau und die Drehgestelle geschweißt. Auch der Gelenkwellenantrieb sollte in der V80 seine Tauglichkeit beweisen und ersetzte den bis dahin vorherrschenden Stangenantrieb. Die gewonnenen Erkenntnisse gingen dann auch in die Entwicklung der V60, V100 und V200 mit ein.

Die ursprünglich verwendeten Motoren von MAN und Maybach mit 800 bzw. 1000 PS wurden schon bald gegen Aggregate der MTU mit 1100 PS getauscht. Die mit Vielfachsteuerung für Doppeltraktion und Wendezüge ausgestattete Lokomotive wurde vorwiegend für den leichten Reise- und Güterzugdienst eingesetzt.

Ab 1968 wurde die V80 als BR 280 eingereiht. Insgesamt wurden 10 Exemplare von Krauss-Maffei und MaK gebaut.

Achsanordnung	B'B'
Länge ü. Puffer	12 800 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Dienstmasse	58 t
Nennleistung	809 kW (1100 PS)
Baujahr ab	1952

Information about the prototype

Totally new paths were taken with the V80 as the first large diesel locomotive with hydraulic transmission. For example, the frame, body, and the trucks were of welded construction. The drive gear with shafts with universal joints was also supposed to prove its feasibility in the V80, and it replaced the side rod drive that had predominated up to that time. The experience gained with this locomotive was also used in the development of the V60, V100, and V200.

The motors originally used were from MAN and Maybach with 800 and 1,000 horsepower respectively and were soon replaced by units from MTU with 1,100 horsepower. The V80 locomotives were equipped with m.u. controls for doubleheading and for push/pull commuter train operation, and these locomotives were used chiefly for lightweight passenger and freight train service.

In 1968 the V80 was designated as the class 280. A total of 10 units were built by Krauss-Maffei and MaK.

Wheel arrangement	B-B
Length over the buffers	12,800 mm / 41 ft. 11-15/16 in.
Maximum speed	100 km/h / 62 mph
Service weight	58 metric tons
Nominal power	809 kilowatts / 1,100 horsepower
Built starting in	1952

Informations concernant le modèle réel

La V 80, première grosse locomotive diesel à transmission hydraulique, a ouvert de toutes nouvelles perspectives. C'est ainsi que le châssis, la superstructure et les bogies ont été soudés. La transmission par cardan a dû démontrer sa capacité pour remplacer la transmission par bielles utilisée jusqu'alors. Les connaissances ainsi acquises ont par ailleurs concouru au développement des V60, V100 et V200.

Les moteurs de 800 et 1000 CV de MAN et Maybach utilisés à l'origine furent assez rapidement remplacés par un moteur de 1100 CV fabriqué par MTU. Les locomotives équipées de la commande en unités multiples pour double traction et rame réversible ont été principalement mises en service en tête de trains de voyageurs et de marchandises légères.

En 1968 a eu lieu le changement d'immatriculation avec l'apparition de la série 280 au lieu de V 80. Dix exemplaires ont été construits en tout par Krauss-Maffei et MaK.

Disposition d'essieux	B'B'
Longueur hors tampons	12 800 mm
Vitesse maximale	100 km/h
Poids en ordre de marche	58 t
Puissance nominale	809 kW (1100 CV)
Construction à partir de	1952

Informatie over het voorbeeld

Met de V80 als eerste grote diesellocomotief met hydraulische aandrijving werden volledig nieuwe wegen ingeslagen. Zo waren het frame, de opbouw en de draaistellen gelast. Ook de aandrijving met cardanasen moest in de V80 zijn deugdelijkheid bewijzen en de tot dan gebruikelijke stangenaandrijving vervangen. De verworven kennis ging vervolgens ook in voor de ontwikkeling van de V60, V100 en V200.

De oorspronkelijk gebruikte motoren van MAN en Maybach met 800 resp. 1000 pk werden al snel door aggregaten van MTU met 1100 pk vervangen. De met meeevoudige regeling voor dubbele tractie en keertreinen uitgevoerde locomotief werd overwegend voor de lichte reizigers- en goederentreindienst ingezet.

Vanaf 1968 werd de V80 als BR 280 ingedeeld. In totaal werden 10 exemplaren door Krauss-Maffei en MaK gebouwd.

Asindeling	B'B'
Lengte over buffers	12 800 mm
Maximumsnelheid	100 km/h
Dienstmassa	58 t
Nominaal vermogen	809 kW (1100 pk)
Bouwjaar vanaf	1952

Funktionen

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

Functions

- 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.
- Triple headlights in the front, dual red marker lights in the rear, that change over with the direction of travel.
- Maintenance-free LEDs for lighting.
- NEM close coupler mechanism and coupler pocket.
- Model with digital interface according to NEM 651.
- Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC

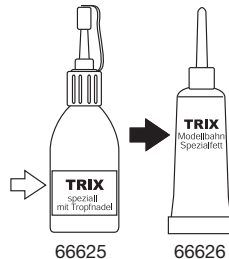
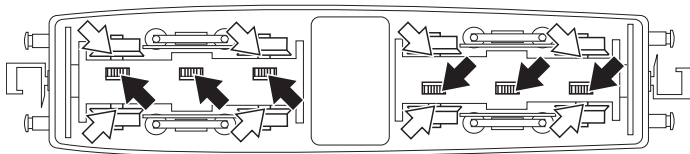
Functionnement

- 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 de signalisation triples à l'avant, deux feux rouges de fin de convoi à l'arrière avec inversion selon sens de marche.
- Eclairage assuré par diodes sans entretien.
- Avec boîtier normalisé NEM à élongation pour attelage court.
- Modèle réduit avec interface numérique selon la norme NEM 651.
- Analogique 14 volts =, digital 22 volts ~

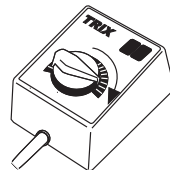
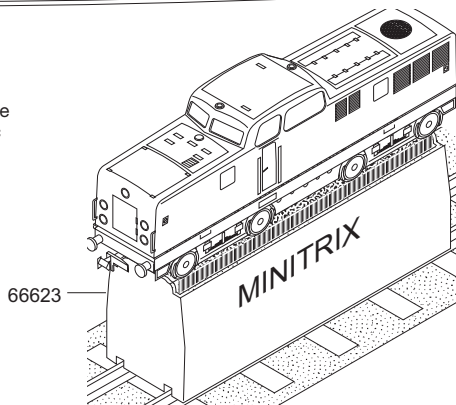
Funcities

- Dit Trix-model is, volgens de geldende voorschriften, geheel radio- en televisie-ontstoort.
- Voor de beveiliging van het model is een elektronische overbelastingsbeveiliging ingebouwd.
- Drie-lichts frontsein voor, twee rode sluitseinen achter, wisselend met de rijrichting.
- Verlichting met onderhoudsvrije LED.
- Met kortkoppelingsmechaniek en koppelingsopnameschacht volgens NEM.
- Model met digitale interface conform NEM 651.
- Analog 14 Volt =, digitaal 22 Volt ~

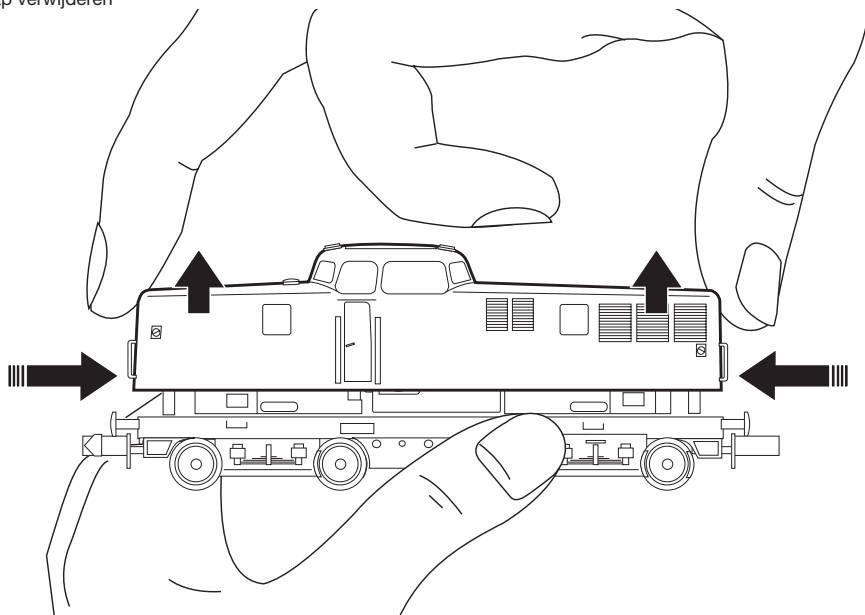
Schmierung nach etwa 50 Betriebsstunden
Lubricate after about 50 hours of operation
Graissage environ toutes les 50 heures de fonctionnement
Smeren na ongeveer 50 bedrijfsuren



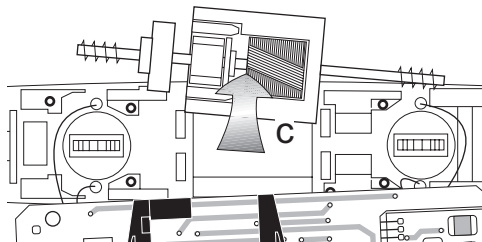
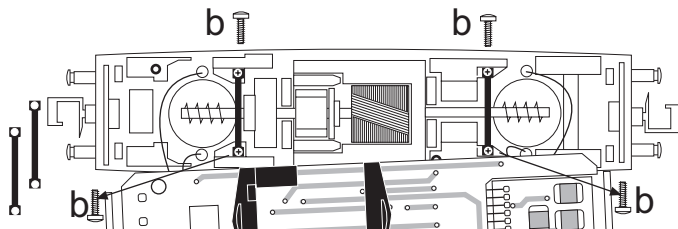
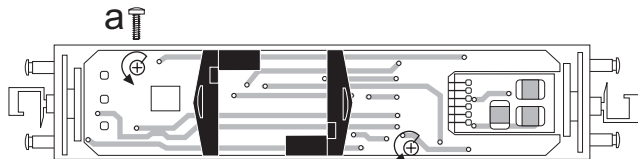
Reinigung der Lokräder
Cleaning the locomotive wheels
Nettoyage des roues de locomotive
Reinigung van de wielen van de loc



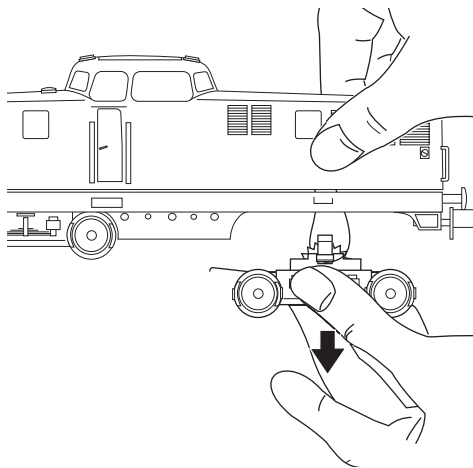
Lokgehäuse abnehmen
Removing the locomotive body
Enlever la caisse de locomotive
Loc-kap verwijderen



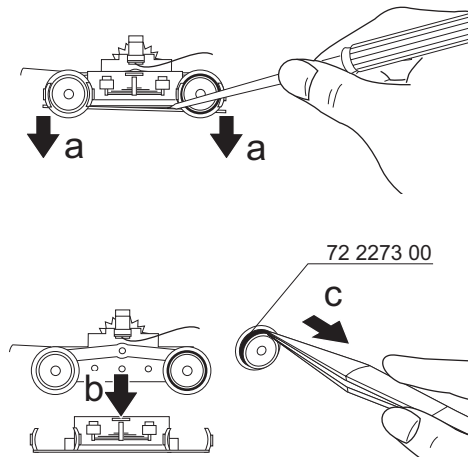
Motor ausbauen.
Removing the motor.
Enlever le moteur.
Motor uitbouwen.



Drehgestell auswechseln
Removing the truck
Monter le bogie
Draaistellen vervangen



Haftreifen auswechseln
Changing traction tires
Changer les bandages d'adhérence
Antislipbanden vervangen

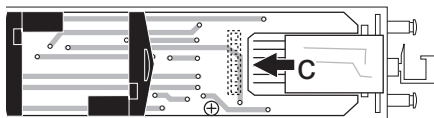
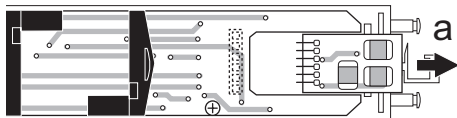
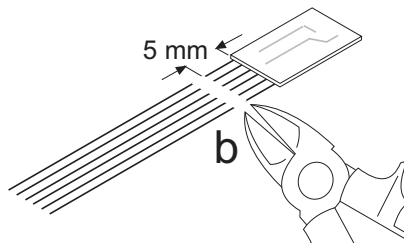


Einbau des Lok-Decoders mit der schwarzen Vergussmasse nach oben. Anschlussdrähte des Decoders nicht kürzer als 5 mm abschneiden!

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.



- Nicht für Betrieb auf Digitalanlagen ohne eingebauten Lokdecoder.
 - Die Lok darf nicht mit mehr als einer Leistungsquelle gleichzeitig verbunden werden.
 - Die Lok darf nur mit einem dafür bestimmten Betriebssystem eingesetzt 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.
 - La locomotive ne peut être mise en service qu'avec un système d'exploitation adéquat.
 - 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.
 - The locomotive must not be connected to more than one power source at a time.
 - This Locomotive is to be used only with an operating system designed for it.
 - 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.
 - De loc mag alleen met een daarvoor bestemd bedrijfssysteem gebruikt 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.

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



www.maerklin.com/api

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
Trautskirchnerstr. 6/8
90431 Nürnberg

31759/1005/SmEf
Änderungen vorbehalten
© Gebr. Märklin & Cie. GmbH