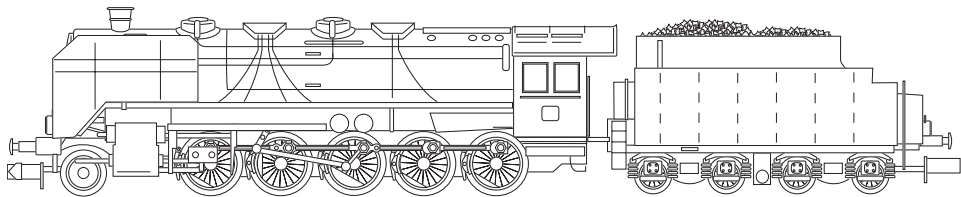


TRIX



MINITRIX

Modell der
BR 44

Informationen zum Vorbild

Für den Mitte der 20er Jahre nötigen Bau von schweren 5-fach gekuppelten Güterzuglokomotiven mit 20 t Achslast war noch nicht entschieden, ob die Lokomotiven als 2- oder 3-Zylinder-Maschinen gebaut werden sollten. Zu Vergleichszwecken wurden je 10 Prototypen als 2-zylindrige BR 43 sowie 3-zylindrige BR 44 gebaut. Dabei zeigte sich bei der BR 43 ein geringfügig geringerer Dampfverbrauch, weshalb diese vorerst mit weiteren 25 Loks weitergebaut wurde.

Da aber die Anforderungen an Zugkraft und höheren Geschwindigkeiten gestiegen waren, entsann man sich wieder der BR 44, die durch den besseren Massenausgleich und den geringeren Zapfendruck hierfür besser geeignet war.

Ab 1937 lief deshalb die überarbeitete Serienproduktion bei den Firmen Henschel, Krupp und Schwartzkopff an. Gebaut wurden insgesamt 1989 Maschinen, während und nach dem Krieg u.a. auch in Frankreich, weshalb über 200 Loks als 150 X auch dort verblieben.

Bauart	1'E h3
Länge ü. Puffer	22 620 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Dienstmasse	110,2 t
Nennleistung	1400 kW (1910 PS)
Baujahr der Serie ab	1937

Information about the prototype

In the mid-1920s there was a need to build heavy freight locomotives with 5 coupled axles and a 20 metric ton axle load. No decision had been reached regarding whether these locomotives were to be built as 2 or 3-cylinder locomotives. Ten prototypes of each were built for comparison tests as the 2-cylinder class 43 and the 3-cylinder class 44. The tests showed that the class 43 had a slightly lower rate of steam consumption, and another 25 of this class were initially built.

Since the requirements for tractive effort and higher speeds had increased, the class 44 came to mind again because it had a better weight distribution and a lower journal pressure which made it more suitable.

Starting in 1937 the reworked regular production locomotives were built by the firms of Henschel, Krupp, and Schwartzkopff. A total of 1,989 units were built, some of them during and after World War II in France among other places, which is why 200 locomotives remained there as the class 150 X.

Design	2-10-0
Length over buffers	22,620 mm / 74 ft. 2-9/16 in.
Maximum speed	80 km/h / 50 mph
Service weight	110.2 metric tons
Nominal power	1400 kW (1,910 hp)
Regular series built starting in	1937

Informations concernant le modèle réel

Au milieu des années vingt, dans le cadre de la construction de locomotives lourdes à 5 essieux accouplés pour trains de marchandises, les responsables hésitaient encore entre des machines à 2 cylindres et à 3 cylindres. Afin de trouver une solution à ce dilemme, 10 prototypes furent construits en deux séries distinctes à titre de comparaison : la série 43 à 2 cylindres et la série 44 à 3 cylindres. La BR 43 ayant révélé une légèrement plus faible consommation de vapeur, on en construisit une première tranche de 25 exemplaires.

Entre-temps, les exigences du trafic requérant toujours plus de puissance et de vitesse, on se souvint de la BR 44 dont le meilleur équilibrage des masses et la moindre pression sur les tourillons convenait davantage.

C'est ainsi que démarra à partir de 1937 la production en série de ces locomotives par les firmes Henschel, Krupp et Schwartzkopff. Au total, 1989 machines furent construites dont 200 exemplaires furent conservés par la France après la fin de la guerre et versées dans la série 150 X.

Disposition d'essieux	1'E h3
Longueur hors tampons	22 620 mm
Vitesse maximale	80 km/h
Poids en ordre de marche	110,2 t
Puissance nominale	1400 kW (1910 CV)
Année de construction à partir de	1937

Informatie over het voorbeeld

De voor het midden van de jaren '20 vereiste bouw van zware 5-voudig gekoppelde goederentreinlocomotieven met 20 t aslast was nog niet beslist, of de locomotieven als 2- of 3-cilindermachines gebouwd moesten worden. Ter vergelijking werden van elk 10 prototypen als 2-cilinder BR 43 en 3-cilinder BR 44 gebouwd. Daarbij liet de BR 43 een enigszins minder stoomverbruik zien, om welke reden deze voorlopig met nog eens 25 locs verder gebouwd werd.

Omdat echter de eisen aan trekkracht en hogere snelheden gestegen waren, herinnerde men zich weer de BR 44, die door de betere compensatie van de massa en de geringere tapdruk hiervoor beter geschikt was.

Vanaf 1937 begon daarom de gemodificeerde serieproductie bij de firma's Henschel, Krupp en Schwartzkopff te lopen. Er werden in totaal 1989 machines gebouwd, tijdens en na de oorlog o.a. ook in Frankrijk. Daarom verbleven daar ook meer dan 200 locs als 150 X.

Type	1'E h3
Lengte o. buffers	22 620 mm
Maximumsnelheid	80 km/h
Dienstgewicht	110,2 t
Nominaal vermogen	1400 kW (1910 pk)
Bouwjaar van de serie vanaf	1937

Funktionen

- Dieses Trix-Modell ist entsprechend den gesetzlichen Vorschriften voll funk- und fersehentstört.
- Wartungsfreier Hochleistungs-Glockenankermotor.
- Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
- 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.
- Analog 14 Volt= \pm , digital 22 Volt.

Functions

- 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.
- Headlights that change over with the direction of travel
- 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.
- Analog 14 volts DC, digital 22 volts AC.

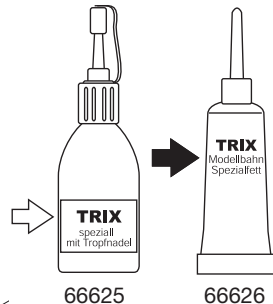
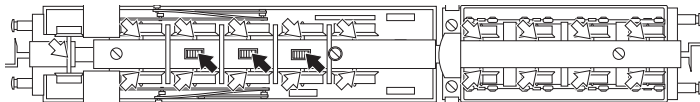
Fonctionnement

- Ce modèle Trix est protégé contre l'émission de parasites radio et de télévision conformément aux prescriptions légales.
- Moteur performant à rotor sans fer exempt d'entretien.
- Feu de signalisation avec alternance selon le sens de la marche.
- 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.
- Analogique 14 volts= \pm , digital 22 volts \sim .

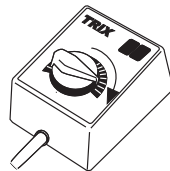
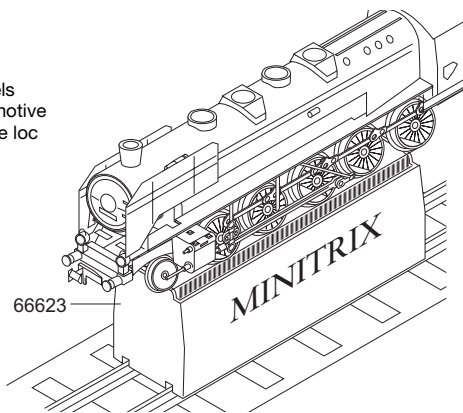
Funcities

- Dit Trix-model is, volgens de goldende voorschriften, geheel radio- en televisie-onststoort.
- Onderhoudsvrije hoogvermogens-klokankermotor.
- Frontverlichting wisselend met de rijrichting
- 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.
- Analog 14 Volt= \pm , digital 22 Volt \sim .

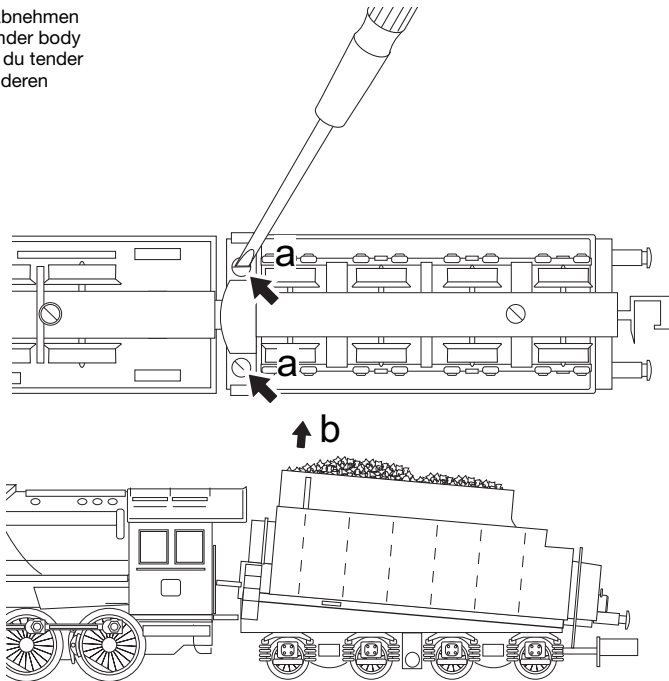
Schmierung nach etwa 50 Betriebsstunden
Lubricate after about 50 hours of operation
Graissage environ toutes les 50 heures de fonctionnement
Smeren na ongeveer 50 bedrijfsuren



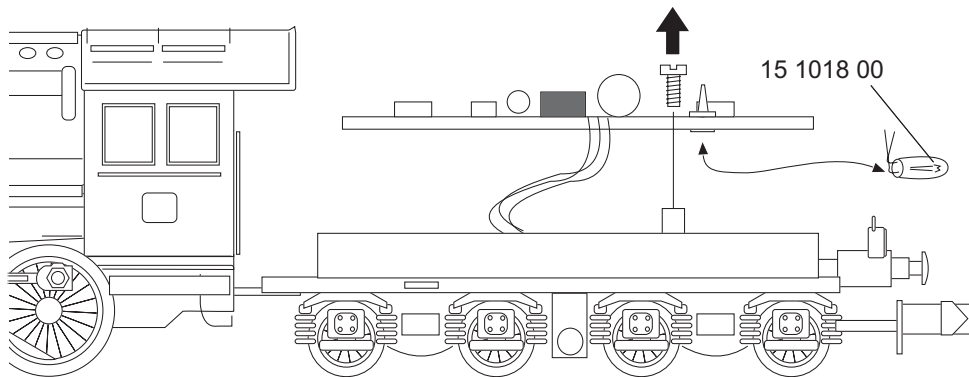
Reinigung der Lokräder
Cleaning the locomotive wheels
Nettoyage des roues de locomotive
Reiniging van de wielen van de loc



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



Glühlampen auswechseln
Changing light bulbs
Changer les ampoules
Gloeilamp vervangen

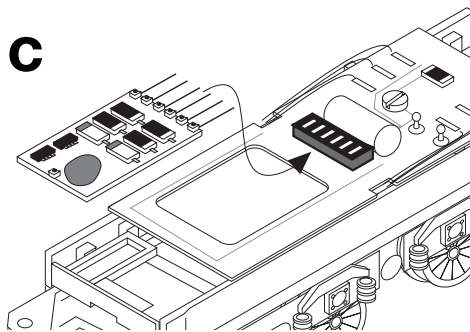
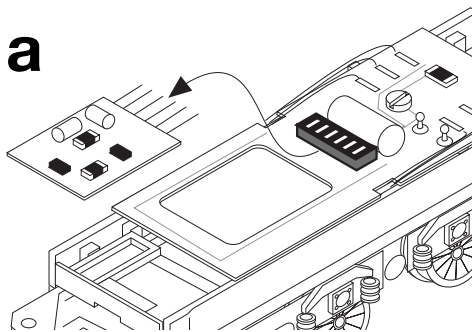
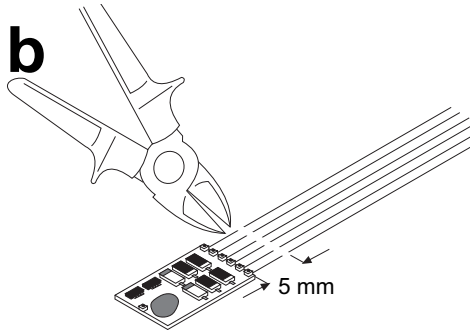


Einbau des Lok-Decoders mit der schwarzen Vergussmasse nach oben.

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.



- Die Geschwindigkeit der Lok bei 12 V ist in Anlehnung an die NEM 661 annähernd auf die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes eingestellt.
- 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.
- 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
- TRIX ems.
- Dauerzugbeleuchtung auf Analog-Anlagen.

- Based on the NEM 661 standard, the speed of the locomotive at 12 volts is set approximately at the maximum speed for the prototype.
- 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.
- 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.
- TRIX ems.
- continuous train lighting on analog layouts.

- La vitesse de la locomotive sous 12 V est réglée approximativement sur celle du modèle réel conformément à la norme NEM 661.
- 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.
- 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.
- TRIX-ems.
- éclairage de train permanent sur réseaux analogiques.

- De snelheid van de loc bij 12 V is in overeenstemming met NEM 661 overeenkomstig met de maximumsnelheid van het voorbeeld ingesteld.
- Bij het verrichten van werkzaamheden aan deze hoogwaardige lok kan het fijne mechaniek en de elektrische contacten gemakkelijk beschadigt raken. Het is dan ook verstandig dat deze werkzaamheden alleen door geschoolde vakmensen van een servicecentrum te laten uitvoeren. Hiervoor kunt u zich wenden tot uw Trix-winkelier.
- De loc mag niet meer dan één stroombron gelijktijdig verbonden worden.
- Lees ook aandachtig de veiligheidsvoorschriften in de gebruiksaanwijzing van uw bedrijfssysteem.

Niet voor:

- het gebruik op digitale banen, zonder ingebouwde loc-decoder.
- het gebruik met rijregelaars met impuls-breedtesturing.
- het TRIX-ems systeem.
- het gebruik op analoge banen met continuëtreinverlichting.

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 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 unsere 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

308678/0305/SmEf
Änderungen vorbehalten
© Trix Modelleisenbahn