

gek. 29.8.1982 bei Gierke/M

Adv. 17

89,- DM

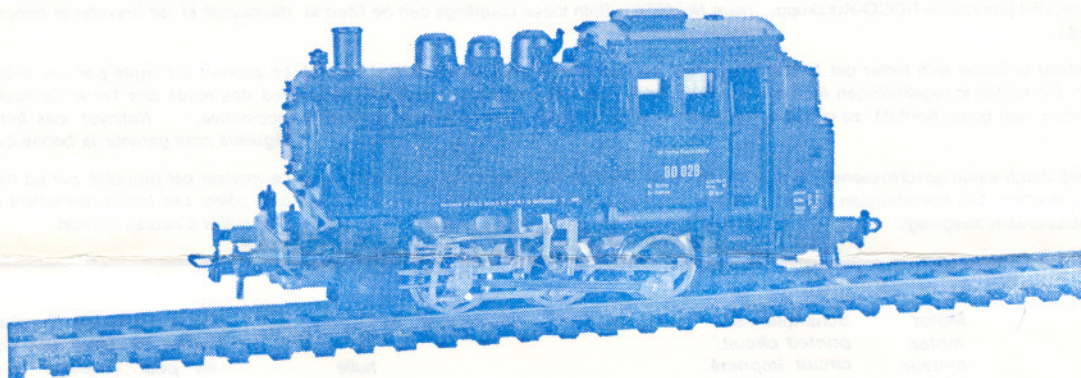


Abb. 1

Rangier-Tenderlokomotive BR 80

04114 A	Modellausführung	der DB
04114 B	Garniturausführung	
04114 C	Modellausführung	der NS

Bauart
Leistung
Höchstgeschwindigkeit
Gewicht
Länge über Puffer

Ch 2 Type
575 PS Efficiency
45 km/h Maximum speed
54,4 Mp Weight
9670 mm Overall length.

Shunter tank locomotive BR 80

04114 A	Model Version	
04114 B	Simplified version for sets	
04114 C	Model Version	

Locomotive-tender de manoeuvres BR 80

DB	04114 A: version détaillée pour modélistes	DB
	04114 B: version pour trains complets en coffrets	
NS	04114 C: version détaillée pour modélistes	NS

Ch 2 type:
575 HP puissance:
45 km/h Vitesse maxima:
54,4 Mp Masse en ordre de marche:
9670 mm longueur hors tampons: 9670 mm

Die Rangier-Tenderlokomotive der Baureihe 80 gehörte zu den ersten Einheitslokomotiven der DRG. Sie trug das Gattungszeichen Gt 33.17, erreichte aber eine Kuppelachslast von 18,1 Mp.

Da der Rangierbetrieb mit alten Streckenlokomotiven äußerst unwirtschaftlich war, begann man mit der Entwicklung einer sparsamen Rangierlokomotive, der Baureihe 80. Mit dieser Lok sollten die hohen Kosten im Rangierdienst gesenkt werden. 39 BR 80 wurden zwischen 1928 und 1929 von den Firmen Hohenzollern, Union, Jung und Wolf an die Deutsche Reichsbahn geliefert.

Um zugunsten eines leistungsfähigen Kessels Gewicht zu sparen, wurden Kuppelräder mit 1100 mm Durchmesser verwendet. Diese waren wegen der geringen Höchstgeschwindigkeit der BR 80 (ca. 45 km/h) völlig ausreichend.

Während des 2. Weltkrieges ging 1 Lok verloren, von den restlichen 38 Maschinen kamen nach 1945 21 zur DR und 17 zur DB.

Die Lokomotiven der DR waren bis 1968 auf dem Leipziger Hauptbahnhof im Einsatz, die Maschinen der DB wurden bei verschiedenen Bahnbetriebswerken (u. a. Dortmundfeld, Ingolstadt, Schweinfurt) eingesetzt. Ab 1965 waren nur noch im Bw Schweinfurt Lokomotiven der Baureihe 80 zu sehen.

The tank locomotive for shunting, Type BR 80, is one of the first series locomotives of the DRG. It carried the identity sign Gt 33.17, but managed a coupled-axle load of 18.1 Mp.

Shunting duties carried out by old normal-duty locomotives, was most uneconomic, and therefore there began the development of an economical shunting locomotive, the type BR 80. The idea was that with these locomotives the high costs of shunting duties would be reduced. BR 80's were delivered between 1928 and 1929 by the following firms: Hohenzollern, Union, Jung and Wolf, and the Deutsche Reichsbahn. In order to save weight but still have an efficient boiler, coupled wheels were used which had a diameter of 1100 mm. These, because of the low top speed of the BR 80, (about 45 km/h), were perfectly adequate.

During the second World War one locomotive was lost, but of the remaining thirty-eight machines still in service in 1945, twenty-one went to the DR and seventeen to DB. The DR locomotives were in service at the main station in Leipzig until 1968. The DB locos were used in many shunting yards (for example Dortmundfeld, Ingolstadt, Schweinfurt).

Even after 1965 some of the DR 80s were still to be seen in Schweinfurt.

Les locomotives-tenders de manoeuvres de la série 80 furent parmi les premières en date des locomotives unifiées de la DRG. Bien que l'indice de classification Gt 33.17 leur ait été attribué, leur charge moyenne par essieu atteignait en fait 18,1 t.

L'utilisation d'anciennes locomotives de ligne en guise d'engins de manoeuvres s'avérait être on ne peut moins économiquement rentable; c'est pourquoi la DRG entreprit de développer une locomotive spécifique pour cet usage et étudiée en vue d'économiser le combustible: ainsi naquirent les BR 80, qui devaient permettre d'abaisser le coût des manoeuvres en gares et des opérations de triage. 39 machines de cette série furent livrées en 1928 et 1929 à la Deutsche Reichsbahn par les firmes Hohenzollern, Union, Jung et Wolf. Pour réserver aux performances de la chaudière le maximum de poids possible, on a rogné par ailleurs; c'est ainsi qu'ont été utilisées des roues d'un diamètre de 1100 mm seulement, ce qui était d'ailleurs tout à fait suffisant compte tenu de la faible vitesse maxima atteinte par les BR 80 (de l'ordre de 45 km/h).

Une locomotive de la série a été victime de la 2e guerre mondiale. Les 38 restantes se retrouvèrent en 1945 à la DR (21 unités) et à la DB (17 unités).

Les locomotives de la DR restèrent en service à Leipzig Hbf jusqu'en 1968, celles de la DB étant pour leur part affectées à des dépôts divers, Dortmundfeld, Ingolstadt et Schweinfurt entre autres. A partir de 1965 il n'y a qu'au dépôt de Schweinfurt que l'on pouvait encore voir des BR 80 en activité.

Vor Inbetriebnahme bitte folgendes beachten:

Das ROCO Modell der Rangier-Tenderlokomotive Baureihe 80 ist eine genau im HO Maßstab 1:87 gefertigte Ausführung des Originals. Feinst detailliert, angetrieben mit fünfpoligen Motor, funktentstört. Mit dieser Lok können alle ROCO Radien R2 bis R5 befahren werden.

Gehäuseabnahme. Einfach Seitenwände nach außen spreizen und hochheben. Das Lokgehäuse ist links und rechts mit je 1 Schnapper im Unterteil eingearastet.

Before operating the locomotive please note the following points:

The ROCO model tank locomotive for shunting, Type BR 80, is an exact replica of the original in HO scale (1:87). Perfectly detailed and powered with a five-pole motor fully suppressed. This locomotive can negotiate all ROCO curves on radii R2 to R5.

Removal of Body: Remove body from underframe by spreading the body walls outwards, and lift. The loco body is attached to the underframe with 2 fastenings.

Avant de mettre la locomotive en service, lire attentivement ce qui suit:

Le modèle ROCO de locomotives-tenders de manoeuvres BR 80 est traité exactement à l'échelle HO, au 1/87e du prototype. Il est très finement détaillé, muni d'un éclairage avant et arrière et équipé d'un moteur à 5 pôles antiparasité. Cette locomotive passe sur tous les rayons ROCO de R2 à R5.

Réception du carter écarté et relever simplement vers l'extérieur les parois latérales. Le carter de la locomotive est muni d'une fermeture à gauche et à droite de la partie inférieure.