

ERSATZTEILE ZUM NACHBESTELLEN
ORDER NOS FOR VARIOUS SPARE PARTS
LES RÉFÉRENCES DES PIÈCES DE RECHANGE

40243	
89282	
40270	
85622= 85623~	

Eine mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Lokomotive paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung hinein, da diese aus Gründen der Transportsicherheit sehr eng sein muß. Es empfiehlt sich, die Originalverpackung an gewissen Stellen mit einem scharfen Messer auszuscheiden.

If kits are mounted on a locomotive it will be slightly tight when placing it in the original box. This guarantees safe transport. It is therefore recommended to cut out certain parts of the original box.

Bitte **bewahren** Sie die Verpackung der Lokomotive sorgfältig auf. Beim Abstellen der Lokomotive bietet sie Ihrem Modell den besten Schutz.

Veuillez **conserver** ce mode d'emploi ainsi que l'emballage en vue d'un futur emploi. L'emballage se prête particulièrement bien pour stocker et protéger votre modèle lorsqu'il n'est pas en service.

Deze handleiding altijd **bewaren**, evenals de originele doos, deze biedt de beste bescherming voor Uw fraaie Roco-model.

Achtung!

Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Kanten und Spitzen!

Attention!

At an incorrect use there exists danger of hurting because of cutting edges and tips!

Attention!

Il y a danger de blessure à un emploi incorrect à cause des aiguilles et arêtes vives!

Voorzichtig!

Bij ondoelmatig gebruik bestaat verwondingsgevaar door scherpe zijanten en uitsteeksel!

Προσοχή!

Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικρόν τραυματισμών, εξ αιτίας κοπτερών ακμών και προεξοχών.



ROCO Modellspielwaren GmbH

Änderungen von Konstruktion und Ausführung vorbehalten. We reserve the right to change the construction and design. Nous réservons le droit de modifier la construction et le design.

8063201-720 - X/98

106755	
85128	Motor motor moteur
89743	Kohlebürsten Carbon brushes Balais de charbon
40002	

Une locomotive entièrement équipée de ses pièces de finition ne rentre plus dans son emballage qu'après avoir dégagé la place nécessaire à l'aide d'un couteau fin et bien guisé aux endroits où sont montés ces pièces. La stabilité et la sécurité de l'emballage lors du transport du modèle de l'usine à votre détaillant (ou même à vous) impose une réduction au stricte minimum de toute place découpée et non utilisée, raison pour laquelle ces découpes ne peuvent malheureusement pas être aménagées déjà en usine.

Attenzione!

Un inappropriato uso comporta pericolo di ferimenti attraverso punte e spigoli taglienti!

Atencion!

Un empleo incorrecto puede causar heridas debido a las puntas y aristas agudas!

Atenção!

Por utilização incorrecta existe o perigo de estragos, em virtude de cortes nas abas e nas pontas!

Bemaerk!

Ved ukorrekt brug kan de funktionsbetingede skarpe kanter og spidser forvolde skade!



Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 0662/62 09 61

Bitte diese Beschreibung zum späteren Gebrauch aufbewahren. Please retain these instructions for further reference! Prière de bien vouloir conserver ce mode d'emploi en vue d'une future utilisation!



geb. 14.11.98 / En. Wie-mo DEM 478,40

Adv. 5

Artikel Nr.

63201/69201

Schnellfahr-Dampflokomotive 18 201 der DB-AG, Achsfolge 2'C1'h3.

Für 180 km/h zugelassen, kann sie noch etwas drauflegen, wenn's sein muß, und leistet dabei nahezu 1600 PS (1178 kW). Sie ist ein Einzelstück und keine eigene Konstruktion, denn im wesentlichen ist sie aus zwei Lokomotiven entstanden, und zwar aus der Henschel-Wegmann-Schnellfahrlokomotive 61 002 und der Hochdrucklokomotive H 45 024. Der Kessel stammt von der Baureihe 22. Die Teilverkleidung dieser Dreizylindermaschine orientierte sich an einem französischen Vorbild. - Eine Schnellfahrlokomotive war für die Deutsche Reichsbahn dringend notwendig, denn die Versuchsanstalt Halle mußte Laufgüte- und Bremsuntersuchungen für Wagen durchführen, die für 160 km/h zugelassen werden sollten. Die meisten schnellen Maschinen waren ja in den letzten Kriegsmonaten in den Westen abgefahren worden. Für den Einsatz als Bremslok wurde sie mit einer Riggerbach-Gegendruckbremse ausgerüstet; diese wurde jedoch später zur Schonung des Triebwerkes wieder entfernt. Unser Vorbild gehört heute zum Traditionsbestand der Deutschen Bahn und gilt als die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt.

High speed steam locomotive 18 201 of the DB-AG, wheel arrangement 2'C1'h3.

Licensed for 180 km/h, the engine can do even better if need be, and performs at 1600 HP (1178 kW). This is a unique specimen and not a construction series as such. It was created from two locomotives, namely the Henschel-Wegmann high speed locomotive 61 002 and the high pressure H 45 024 locomotive. The boiler is from the type 22 series. The partial panelling of the three cylinder engine follows a French model. A high speed locomotive was urgently needed because the experimental centre at Halle had to do running and braking tests for wagons that were to be licensed for 160 km/h, and most of the fast locomotives had been moved to the west in the last months of the war. For use as a brake locomotive it was equipped with Riggerbach back-pressure brakes; these were, however, later removed to take the strain off the engine. This locomotive is a historic part of the German railway tradition and counts as the fastest operational steam locomotive in the world.

Locomotive vapeur à grande vitesse, n° 18 201 de la DB-AG, de type 231 à trois cylindres et à simple expansion.

Admise à une vitesse maximale de 180 km/h, cette locomotive «peut encore faire un peu plus» s'il faut. Elle développe ainsi une puissance de 1.178 kW (1.600 ch). C'est une pièce unique, pas une véritable construction neuve, car elle fut construite en réutilisant des composants de deux locomotives, de la locomotive-tender rapide 61 002 de la rame «Henschel-Wegmann» et de la locomotive expérimentale à chaudière à haute pression H 45 024. La chaudière-même de la 18 201 est identique à celle de la série 22 de la DR. Le carénage partiel de la locomotive est inspirée des prototypes français.

La DR avait besoin d'une locomotive à grande vitesse comme le centre de recherche de la DR à Halle avait à examiner la tenue de voie et les caractéristiques des freins des nouvelles constructions de voitures prévues pour une vitesse maximale de 160 km/h. Quelques mois avant la fin de la deuxième guerre mondiale, presque toutes les locomotives de vitesse avaient été mutées à l'Ouest de l'Allemagne. En vue de son emploi comme locomotive-frein, elle fut équipée du frein à contre-pression selon le procédé «Riggerbach»; pour ménager son mécanisme moteur, le frein à contre-pression fut déposé ultérieurement.

Le prototype de notre modèle est affecté au parc Musée de la DB-AG. Elle passe pour la locomotive vapeur la plus rapide du monde encore en état de marche. On peut rencontrer cette machine partout en Allemagne et souvent même dans les pays voisins lors de ses excursions touristiques.