

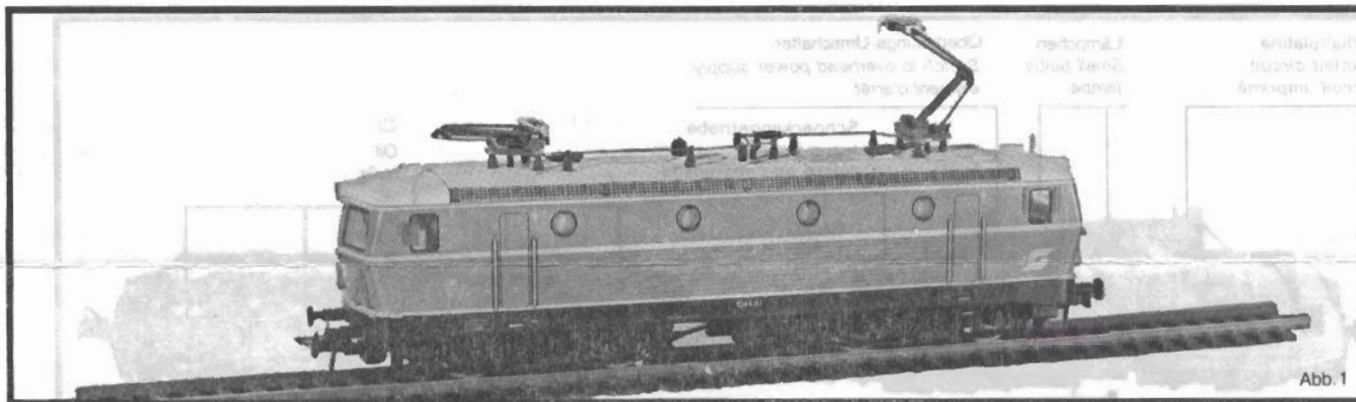


Abb. 1

**HO-Modell der ÖBB
Thyristorlokomotive BR 1044.27**

**HO-Model of the ÖBB
Thyristor Locomotive Type 1044.27**

**Modèle HO de la ÖBB
Locomotive à thyristors serie 1044.27**

Basierend auf den Erfahrungen von 10 Thyristoren E-Loks schwedischer Herkunft entschloß man sich bei den ÖBB, eine eigene Thyristoren E-Lok konstruieren zu lassen, deren Hauptmerkmal universelle Einsatzmöglichkeit sowohl in der Ebene als auch auf Gebirgsstrecken sein sollte. 1974 wurden zwei Prototyplokomotiven unter der Reihenbezeichnung 1044 – eine mit Acht-Brückenschaltung und die zweite mit Vier-Brückenschaltung – in Dienst gestellt.

Nach etwas mehr als drei Jahre dauernden intensiven Erprobungen entschloß man sich Ende 1977 zum Serienbau der Vier-Brückenschaltungsvariante in der Auflage von vorerst 50 Lokomotiven. Diese E-Lok ist mit einer Leistung von 5310 kW (7220 PS) die stärkste vierachsige Thyristorenlokomotive Europas und dank ihrer universellen Einsatzfähigkeit – sowohl im internationalen Reisezug, als auch im Güterverkehr – anzutreffen. Neben der planmäßigen Bespannung des ÖBB Parade Expresßzuges »Transalpin«, kommt diese Baureihe aufgrund des grenzüberschreitenden Triebfahrzeugeinsatzes auch im süddeutschen Bereich der Deutschen Bundesbahnen zum Einsatz.

Because of the experience gained from 10 thyristor electric locomotives of Swedish manufacture, the ÖBB decided to have their own thyristor electric loco built, the characteristics of which should be that it could be used for general traffic duties, not only in flat country, but also in mountainous regions.

In 1974 two prototype locomotives were built and put into service under the type number br 1044, one had 8 gang switching, and the other had 4 gang switching. After more than three years of intensive trials, it was decided at the end of 1977 to go into series production on the 4 gang switching variant for the first fifty locomotives. This loco has a power of 5310 kW (7220 hp). It is the most powerful 4-axled thyristor locomotive in Europe and because of its universal service facility, it was used for international expresses and also for goods traffic. Besides hauling the ÖBB's prestige express train "Transalpin", also designed for universal use, this locomotive can be seen in areas of South Germany on the net-work of the German railway system, (DB).

A partir des enseignements tirés des 10 locomotives électriques à thyristors d'origine suédoise expérimentées par les ÖBB, cette administration décida de faire construire sa propre locomotive à thyristors, dont la caractéristique première devait être l'universalité d'emploi, aussi bien en plaine que sur les lignes de montagne. Deux prototypes furent mis en service en 1974, numérotés dans la série 1044; la première de ces machines avait 8 ponts de redresseurs, la seconde 4. Après plus de trois ans d'essais intensifs, il fut décidé fin 1977 de passer au stade de la fabrication en série et de faire construire dans un premier temps 50 locomotives sur le type retenu à 4 ponts de redresseurs.

Cette locomotive, avec une puissance de 5310 kW (7220 CV), est la plus puissante des locomotives d'Europe à 4 essieux et à thyristors; son aptitude à une utilisation universelle permet de la rencontrer en tête de rapides internationaux aussi bien que de trains de marchandises. Les machines de cette série assurent systématiquement la traction du »Transalpin« qui est en quelque sorte l'express de prestige des ÖBB; de ce fait, et plus généralement par suite de l'interpénétration transfrontalière des engins moteurs, elles circulent sur les lignes DB du sud de l'Allemagne.

Vor Inbetriebnahme bitte folgendes beachten:

Dieses ROCO-Modell ist im HO-Maßstab 1:87 gebaut. Fein detailliert, mit automatischem Lichtwechsel und Innenbeleuchtung. 2 Achsen sind angetrieben und 2 Haftreifen sorgen für ausreichende Zugkraft.

Das Umschalten auf Oberleitung erfolgt am Dach der Lok mit einem kleinen Schraubenzieher. Leichtes Verdrehen der Schraube (etwa 90°) genügt (siehe Abb. 2). Bei Oberleitungsbetrieb auf richtige Schienen-Polarität achten!

Before using kindly note the following:

This ROCO model is in HO scale 1:87. It is finely detailed and has automatic light change, as well as interior lighting. The drive is on two axes which, together with two traction tyres, give more than enough pulling power.

To switch over to overhead power supply, there is a small screw on the roof of the loco. This should be turned with a screw-driver through about 90° (see illustration 2). On overhead running make sure that you have the correct polarity.

Lire attentivement avant mise en service:

Ce modèle ROCO est construit à l'échelle HO au 1/87e du prototype. Finement détaillé, avec changement automatique de la lumière des phares et éclairage intérieur. 2 essieux sont moteurs; 2 bandages d'adhérence garantissent une force de traction suffisante.

Pour brancher la locomotive sur le fil aérien, tourner légèrement (de 90° env.) la vis située dans le toit de la locomotive, à l'aide d'un petit tourne-vis (voir ill. 2). Lorsque la locomotive fonctionne par fil aérien, veiller à la juste polarité des rails!

Schienenbetrieb
Track power supply
actionnement par les rails

Oberleitung + Schienenbetrieb
Overhead power supply + track power supply
fonctionnement par fil aérien + actionnement par les rails

Oberleitungsbetrieb
Overhead Power Supply
fonctionnement par fil aérien

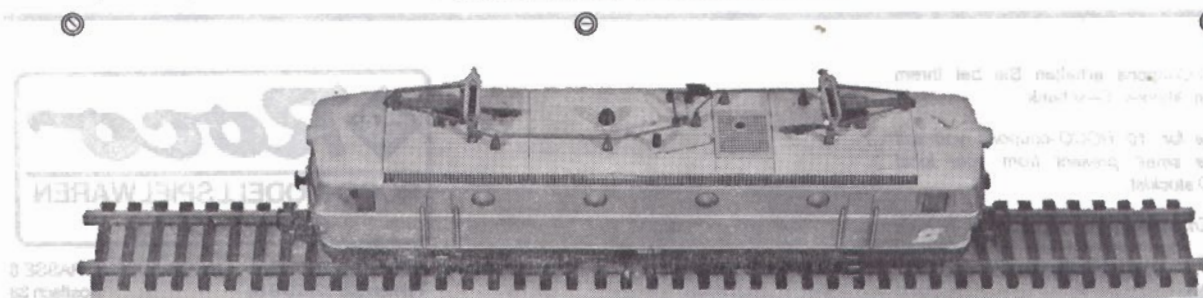


Abb. 2

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

Die Abbildung 3 zeigt das Triebwerk ohne Gehäuse. Es ist ersichtlich, daß Lämpchen und Motor leicht ausgetauscht werden können. Die Stellen zum Schmieren des Schneckengetriebes sind mit einem Pfeil gekennzeichnet.

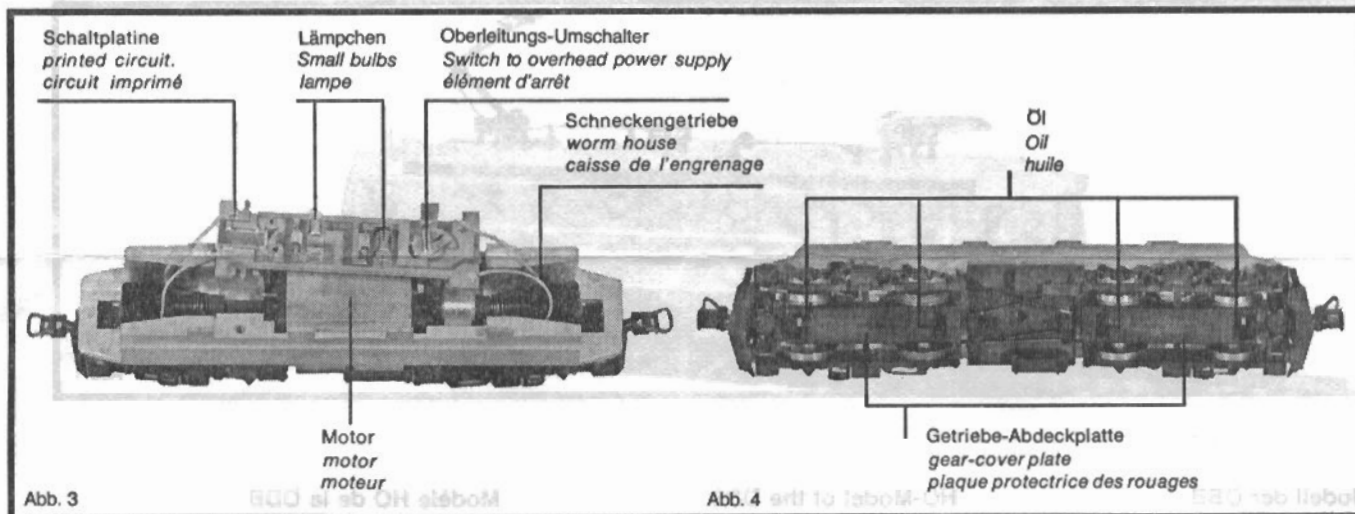
Removal of Body:

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

The diagram 3 shows the power unit without the body. It can be noted that changing of the bulb and the motor will easily be accomplished. The places for lubricating the worm gears are marked with an arrow.

Réception du carter: écartez 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.

Le dessin 3 montre le moteur sans la caisse. On pourra noter que le changement des ampoules et du moteur est facile à faire. Les endroits pour lubrifier l'engrenage sont marqués d'un trait.



Schmierung: Nach längerer Betriebszeit oder bei lauter werdendem Fahrgeräusch empfiehlt es sich, das Getriebe, die Motorlager und die Achsen zu schmieren. Der geeignete Schmierstoff ist ein Nähmaschinenöl sparsam angewendet.

Lubrication: After very much use or if the locomotive becomes unusually noisy, it is recommended that the gears, motor bearings and the axles should be lubricated. It is best to use sewing machine oil in very small quantities and only where it is required.

Graissage: Après une période de service prolongée ou bien lorsque le fonctionnement est accompagné d'un bruit de plus en plus fort, il est recommandable de lubrifier les engrenages, les paliers de moteur et les essieux. Le lubrifiant qui s'y prête le mieux c'est l'huile d'os, en doses faibles.

Dieses Modell wird durch einen fünfpoligen Motor (Art.-Nr. 0913) angetrieben, die Kohlebürsten sind für etwa 1000 Betriebsstunden ausgelegt.

This model is driven by a 5 pole motor (item no. 0913). The carbon brushes are designed to operate for about 1000 hours running.

Ce modèle est actionné par un moteur à 5 pôles (Art.-Nr. 0913). Les Balais de charbon sont conçus pour environ 1000 heures de fonctionnement.

Beim Auswechseln des Motors Gehäuse abheben, Schaltplatte abschrauben und den Motor herausnehmen. Beim Einlegen des neuen Motors auf das richtige Einfädeln der Federkupplung achten. Schaltplatte wieder aufsetzen. Die Kontaktstreifen der Schaltplatte müssen mit Vorspannung an den Stiftkontakten des Motors anliegen. Beim Aufsetzen des Gehäuses auf dessen korrekte Lage achten (Oberleitungsumschalter) und leicht aufdrücken.

In order to change the motor, the loco body must be lifted, and the switch plate (printed circuit) unscrewed, and then the motor can be taken out of its housing. When re-installing the motor be careful with the spring coupling, and ensure that it is threaded correctly. Put switch-plate (printed circuit) into position again. When affixing the switch-plate pay attention that both motor contacts with pre-tension lay on the pin contacts of the motor. Make sure that the housing is pushed back into correct position (overhead power supply switch).

Lors du changement de moteur, enlever le corps de la loc la plaque de commande, démonter le moteur. Lors du montage d'un nouveau moteur, veiller à bien enfiler l'accouplement à ressort. Placer à nouveau la plaque de commande, veiller à ce que les chevilles de contact de la plaque de commande soient appliquées avec pré-tension aux pointes de contact du moteur. Remettre le corps de la loc et vérifier la position de celui-ci (commutateur de l'alimentation par caténaire), ensuite appuyer légèrement.

Haftreifenwechsel: Dazu die Getriebe-Abdeckplatte abnehmen. Diese ist mit 2 Schnappern mit dem Getriebekörper verbunden. Radsatz herausnehmen und schadhafte Haftreifen mit Hilfe eines kleinen Schraubenziehers abheben. Neuen Haftreifen aufziehen, Radsatz einlegen und Getriebe-Abdeckplatte wieder aufstecken.

Replacement of traction tyres. Lift gear-cover plate which is connected with the gear-block by two pins. Take out wheel set, and remove defective traction tyre, using a small screw driver. Attach new traction tyre, and re-install wheel set. Cover gears again with plate.

Changement de bandages: A cet effet enlever d'abord la plaque de recouvrement de la boîte à vitesses. Celle-ci est liée au bloc d'engrenages par deux verrous à ressort. Enlever l'essieu et démonter le bandage défectueux à l'aide d'un petit tournevis. Fixer un nouveau bandage, monter à nouveau l'essieu et remettre la plaque de recouvrement de la boîte à vitesses.

Alle ROCO-Modelle werden mit der Standard-Kupplung geliefert. Eine Kupplung, passend zu den Fleischmann-Erzeugnissen, steht zur Verfügung (Art. Nr. 4469) und kann eingebaut werden; ebenso die von uns entwickelte und patentierte ROCO-Kurzkupplung (Art. Nr. 4650).

All ROCO models are delivered with the standard coupling. A coupling suitable for Fleischmann products is available (item No. 4469), and also our own development, the patented ROCO Short Coupling (item No. 4650). Both these couplings can be fitted to this locomotive.

Tous les modèles ROCO sont fournis avec l'attelage standard. Un attelage adapté aux articles de Fleischmann est disponible (art. no. 4469) et peut être monté; de même l'attelage court ROCO dont notre firme a développé et fait breveter le principe (art. no. 4650).

Bei allen diesen Arbeiten ist niemals Gewalt anzuwenden. Kein Eingriff in die Schaltplatte. Vorsicht bei allen Arbeitsgängen und Sie werden viel Freude mit diesem Modell haben.

It is to be emphasized that by carrying out all or any of the above mentioned repairs, force should never be used, especially on the contact plate. All repairs should be done with great care and slowly, and you will derive great joy from this model.

Dans tous ces travaux, ne jamais agir avec force. Pas de manipulation d'éléments de la platine de commutation! Si vous agissez avec prudence dans tous les travaux, vous vous réjouirez longtemps de ce modèle.

Änderungen an Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

We reserve the right to change the construction and design. Our Policy is one of continuous improvement. Nous nous réservons le droit de modifier la construction et l'exécution.

Für 10 ROCO-Coupons erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler ein kleines Geschenk.

In exchange for 10 ROCO-coupons you will receive a small present from your local ROCO stockist.

En échange de 10 coupons ROCO, vous recevrez un petit cadeau chez votre détaillant.



A-5033 SALZBURG, JAKOB-AUER-STRASSE 8
Telefon (06 62) 20 9 61 Postfach 38

ROCO
COUPON
43515