






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

40248		93518	
40246		85612	
40279		85078	Motor motor moteur
		89743	Kohlebürsten Carbon brushes Balais de charbon

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

Don't throw your **loco box** in the dustbin. If your model is not in use this box will **keep it safe**.

Veuillez **conserv**er 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.

Eine mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Lokomotive (Fig. 2) paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung hinein, weil diese aus Gründen der Transport-sicherheit sehr eng sein muß. Es empfiehlt sich, die Originalverpackung an gewissen Stellen mit einem scharfen Messer auszuschneiden.

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.

**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 zijkanten en uitsteeksel!

**Προσοχή!**  
Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικрот τραυματισμών, εξ αιτίας κοπτερων ακμών και προεξοχών.

Une locomotive entièrement équipée de ses pièces de finition (voir fig. 2) 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 puntè e spigolini taglienti!

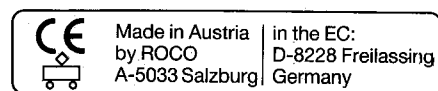
**Atencion!**  
Un empleo incorrecto puede causar heridas debido a las puntas y aristas agudas!

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

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



ROCO Modellspielwaren GmbH & Co. KG

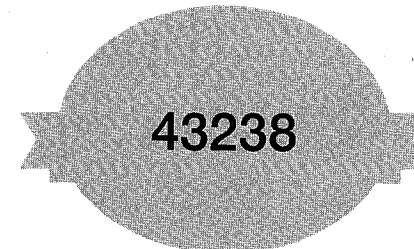


Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 0662/20961

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

8041 19S-720

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!



**H0-Modell der Dampflokomotive 01 150 der DB**

Als nach dem ersten Weltkrieg die Deutsche Reichsbahn (DRG) gegründet wurde, standen verschiedenste Länderbahn-Lokomotiven zur Verfügung. 1922 wurde ein Vereinheitlichungsbüro eingerichtet, um Richtlinien zum Bau neuer Loks zu schaffen. Schon früh erkannten die großen deutschen Lokomotivhersteller den Vorteil genormter Teile, die untereinander verwendet werden können.

Die DRG benötigte zu dieser Zeit eine leistungsstarke Schnellzuglokomotive, die aufgrund der eingangs erwähnten Erwägungen als erste Einheits-Schnellzuglokomotive entwickelt wurde. Sie erbrachte eine Leistung von 2240 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Die ersten Exemplare wurden 1925 übergeben. Bis 1938 lieferten Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG und Krupp weitere Loks.

Diese wurden laufend verbessert, wodurch sich einige, optisch unterschiedliche Varianten ergaben. 50 Loks wurden nach 1945 mit neuen Kesseln ausgerüstet, die großen Wagner-Windleitbleche wurden durch die kleineren Witte-Bleche ersetzt. Die Loks der BR 01 waren für den schweren Schnellzugdienst im Flachland gedacht und entsprachen voll den in sie gesetzten Erwartungen.

Die 01 150 wurde 1935 bei Henschel gebaut und auf Mittelgebirgsstrecken in Hessen und Thüringen und später beim Bw Hof eingesetzt. Nach der Ausmusterung am 13.11.1973 erwarb der Textilfabrikant W. Seidensticker die Lok und ließ sie aufarbeiten. Zum 150-Jahr-Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland 1985 dampfte sie wieder auf DB-Gleisen. Heute gehört sie zum Bestand des Verkehrsmuseums Nürnberg und wird für Nostalgie-Fahrten eingesetzt.

**H0-Model of steam locomotive 01 150 of the DB**

When the "Deutsche Reichsbahn" (DRG) was founded in 1920, they inherited a number of regional locomotives which were all of different designs. In 1922 the DRG set up a standardisation authority to rationalise the building of new locos. For a long time the German Locomotive manufacturers had recognised the great advantages to be gained by using parts which would be common to more than one type of locomotive.

There was a requirement for a powerful express locomotive which, in view of the foregoing requirements, led to the development of the first standardised express locomotive. It reached a power of 2240 HP and a maximum speed of 130 km/h. The first of these locos was handed over in 1925. The manufacturers Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG and Krupp continued the production until 1938. The locos were subject to continuous improvements and, therefore, had small superficial differences from one to the other. 50 of them were fitted with new boilers after 1945 and the large Wagner smoke deflectors were replaced by the smaller Witte type. The locos of class 01 were designed to haul heavy express traffic in flat country and completely fulfilled their expectations. Built by Henschel in 1935, the 01 150 was used on routes in the low mountain range areas of Hessa and Thuringia and later in Bavaria. It was taken out of service on November 13, 1973, and sold to the textile manufacturer W. Seidensticker. The loco came back on DB-tracks in 1985 during the celebration of the 150<sup>th</sup> anniversary of the German railways. Now it belongs to the railway museum of Nuremberg as a part of the inventory of operating museum vehicles.

**Modèle H0 de la locomotive à vapeur 01 150 de la DB**

Après la fin de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale fut fondée la Deutsche Reichsbahn (DRG). Des anciennes compagnies des différents états allemands elle héritait un grand nombre de locomotives les plus variées. 1922 la DRG créa le bureau central d'unification et le chargea ensuite d'élaborer des normes obligatoires pour la construction des locomotives. Tôt déjà les grands constructeurs allemands avaient compris les avantages immenses des éléments unifiés et échangeables.

La DRG avait besoin d'une locomotive puissante à vapeur pour accélérer les trains rapides. A base des réflexions citées, furent élaborés les plans pour la 1<sup>ère</sup> locomotive à vapeur unifiée pour trains rapides. Elle atteindrait une puissance de 2240 CV et une vitesse max. de 130 km/h. Les premières de ces locomotives furent livrées en 1925. La construction de cette série de machines se poursuivit jusqu'en 1938 chez Borsig, Henschel, Hohenzollern, Schwartzkopf, AEG et Krupp. Des améliorations furent apportées entre temps à ces locomotives, entraînant de légères différences de leur aspect extérieur. Après 1945, 50 unités furent équipées de nouvelles chaudières, cependant que les grands écrans pare-fumées du type Wagner cédaient la place à de plus petits du type Witte. Les machines de la série 01 étaient conçues pour la traction des trains rapides lourds sur des lignes de plaine où elles donnaient toujours satisfaction entière aux expériences de leurs constructeurs.

Construite en 1935 aux ateliers Henschel, la 01 150 devait se charger des services sur des lignes aux montagnes hessiennes et thuringiennes, et ensuite au dépôt de Hof. Le 13 novembre 1973 elle fut réformée mais le fabricant de matières textiles W. Seidensticker l'achetait. 1985 à l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire du chemin de fer en Allemagne elle a eu un "Comeback" brillant. Aujourd'hui elle est intégrée au parc du matériel de musée à Nürnberg.

## INBETRIEBNAHME IHRER LOKOMOTIVE

**Auspacken des Modells:** Die Lokomotive bitte vorsichtig mittels der Folie aus der Packung **herausziehen** (Fig. 1).

**Betriebsbedingungen:** Wir empfehlen eine **kurze Einlaufzeit**. In den ersten fünf Minuten soll die Lokomotive mit mittlerer Geschwindigkeit fahren.

Der kleinste befahrbare Radius für dieses Modell ist **R2** (358 mm) des ROCO-Gleissystems (Modell ohne Kolbenschutzrohre und ohne Steckteile) (Fig. 2) bzw. **R3** (415 mm) des ROCO-Gleissystems (Modell ohne Kolbenschutzrohre) (Fig. 3).

Der einwandfreie Lauf Ihrer Lokomotive ist nur auf sauberen Schienen gewährleistet. Hierzu empfehlen wir den **ROCO-Schienenreinigungswaggon** Art.Nr. **46400** und bei etwas stärkerer Verschmutzung den **ROCO-Schienenreinigungsgummi** Art.Nr. **10002**.

**Aufrüstung:** Sie können für Ihren Fahrbetrieb unter verschiedenen Kupplungen wählen (Fig. 4). Wir empfehlen den Einsatz der **ROCO-Kurzkupplung**.

Im beigelegten Zurüstbeutel finden Sie auch kleine vorbildgetreue Steckteile für eine erweiterte Aufrüstung Ihrer Lokomotive (Fig. 4), die Sie bitte **vorsichtig montieren**. Achtung! Kleben nur mit ausdrücklichem Hinweis.

**Stromabnahme:** Diese Lokomotive wird aus Gründen der Transportsicherheit getrennt vom Tender verpackt. Für den Fahrbetrieb müssen zuerst die Lokomotive und der Tender **zusammengekuppelt** werden (Fig. 5). *↳ Zusammenbau*

## WARTUNG UND PFLEGE DES MODELLS

Damit Ihnen Ihre Lokomotive lange Freude bereitet, sind regelmäßig (ca. alle 30 Stunden) gewisse **Servicearbeiten** zweckmäßig. Zuerst die Lokomotive und den Tender **entkuppeln** (Fig. 5).

**1. Reinigung der Radstromkontakte:** Radstromkontakte können auf unsauberen Schienen leicht verschmutzen. Bitte **entfernen Sie** vorsichtig mit einem kleinen Pinsel **den Schmutz** an den in (Fig. 11) gekennzeichneten Stellen.

**2. Schmierung:** Versehen Sie die im Schmierplan in (Fig. 10) gekennzeichneten Stellen mit nur **kleinen Öltropfen**. Dazu bitte zuerst das Tendergehäuse abnehmen (Fig. 6, Fig. 10). Wir empfehlen den **ROCO-Öler** Art.Nr. **10902**.

**3. Lämpchenwechsel:** Bitte nehmen Sie zuerst das Lokgehäuse und das Tendergehäuse ab (Fig. 6). Danach können Sie die **Lämpchen** wechseln (Fig. 7). *↳ Zusammenbau*

**4. Haftreifenwechsel:** Zuerst die Drehgestellblenden abnehmen (Fig. 8). Danach den **Haftreifen** mit einer Nadel oder mit einem feinen Schraubenzieher abziehen. Beim Aufziehen des neuen Haftreifens bitte darauf achten, daß dieser sich **nicht verdreht**.

**5. Kohlebürstenwechsel:** Tendergehäuse abnehmen (Fig. 6). Danach werden der **Motor ausgebaut** (Fig. 9) und die **Kohlebürsten ausgewechselt**. *↳ Zusammenbau*

**Zusammenbau:** Bitte achten Sie beim Zusammenbau auf die **richtige Lage der Kontakte** (Fig. 12). ... Wir wünschen gute Fahrt!

## USE OF YOUR LOCOMOTIVE

**Unwrap model:** take out loco **cautiously** using foil (fig.1).

**Operating instructions:** we recommend a **short running in**. During the first five minutes the locomotive should run at medium speed. The smallest radius this model should run is **R2** (model without tubes protecting pistons and without kits) (fig. 2) or rather **R3** of the ROCO track system (model without tubes protecting pistons) (fig. 3).

Your locomotive will run smoothly on clean tracks only. For this purpose we recommend using item no. **46400, Roco track cleaning van**, or item no. **10002, Roco track cleaning rubber**, for removing heavy dirt.

**Fittings:** Operation is possible with different couplings (fig. 4). We recommend using the **Roco close coupling**.

In the enclosed accessory bag you will find small kits to be fitted on your locomotive. Please **mount them cautiously**. Attention! Use glue only if indicated.

**Collection of current:** To guarantee a safe transport of your locomotive the tender is packed separately. To be able to run your model couple tender and locomotive together (fig. 5) *↳ Assembly*

## SERVICING OF YOUR MODEL

To enjoy your locomotive for a long time, it is necessary to **service** it regularly (i.e. after it has been in operation for approximately 30 hours). Uncouple locomotive and tender first.

**1. Cleaning of wheel contacts:** wheel contacts easily get dirty on tracks which are not entirely clean. Use a small brush to **remove dirt** from spots marked in fig. 11.

**2. Lubrication:** apply **tiny oil drops** to spots marked in fig. 10. Prior to lubrication dismantle tender body (fig. 10). We recommend using item no **10902, Roco oiler**.

**3. Change of lights:** first remove loco body and the tender body (fig. 6) and then change **lights** (fig. 7). *↳ Assembly*

**4. Change of traction tyre:** remove bogie blind (fig. 8). Remove **traction tyre** using a pin or a fine screw driver. When pressing on the new traction tyre please **avoid twisting** it.

**5. Carbon Brush Changing:** first **remove** the tender body (fig. 6), and then the **motor** (fig. 9). *↳ Assembly*

**Assembly:** During assembly please take care of **correct position of contacts** (fig. 12). ... Off you go!

## MISE EN SERVICE DE VOTRE LOCOMOTIVE

**Déballage du modèle:** Veuillez **sortir** la locomotive de son emballage **avec précaution** et à l'aide du film transparent (voir fig. 1).

**Précautions d'exploitation:** Nous recommandons un **rodage** du modèle. Faites circuler le modèle pour la première fois et pendant 5 minutes environ à une vitesse moyenne dans les deux sens.

Le rayon **R2** (soit 358 mm) des voies ROCO n'est praticable par ce modèle qu'en renonçant aux pièces de finition et aux tiges de piston. Le rayon **R3** (soit 415 mm) exige par contre la suppression uniquement des tiges de piston (fig. 2, fig. 3).

Une marche impeccable de votre modèle n'est réalisable que sur des voies vraiment propres. A ces fins nous vous recommandons notre **wagon nettoyeur ROCO réf. 46400** ou - en cas d'un encrassement plus considérable de la voie - notre **gomme de nettoyage ROCO réf. 10002**.

**Les attelages:** En vue d'une exploitation pratique sur votre réseau vous pouvez choisir parmi plusieurs types d'attelages conformes aux différents systèmes d'attelage pratiqués en H0 (voir fig. 4). Nous vous recommandons l'emploi de l'**attelage court ROCO**.

Le sachet joint comprend entre autres des petites pièces de finition conformes à la réalité et à **rapporter avec précaution** par le modéliste, si désiré. Attention: N'utilisez de la colle qu'aux endroits expressément indiqués aux dessins!

**Prise de courant:** Pour des raisons de sécurité d'emballage et de protection contre des dommages de transport la locomotive et son tender sont séparés. Pour faire correctement fonctionner la machine le tender est à atteler à sa locomotive (voir fig. 5). *↳ L'assemblage*

## ENTRETIEN PRÉVENTIF DU MODÈLE

Pour garantir un fonctionnement impeccable de votre modèle au fil de longues années veuillez assurer régulièrement (environ tous les 30 heures d'exploitation) certains **travaux d'entretien**: Déterminez d'abord la locomotive et son tender (voir fig. 5).

**1. Nettoyage des lames de contact aux roues:** Les lames de contact risquent de s'encrasser rapidement sur des voies poussiéreuses. Veuillez **enlever la poussière** aux endroits marqués à la fig. 11 à l'aide d'un petit pinceau souple.

**2. Graissage:** N'appliquez **qu'une tout petite goutte** aux endroits indiqués par le plan de graissage (fig. 10) après avoir démonté la caisse du tender (fig. 6, fig. 10). Nous vous recommandons le **graisseur à huile ROCO réf. 10902**.

**3. Remplacement des ampoules:** Veuillez démonter d'abord la caisse de votre locomotive et la caisse du tender (fig. 6), puis vous pouvez **échanger les ampoules** (voir fig. 7). *↳ L'assemblage*

**4. Échange des bandages d'adhérence:** Démontez d'abord les flancs de bogies (fig. 8). Enlevez les bandages d'adhérence à l'aide d'une aiguille ou d'un tourne-vis fin. Lors du montage des nouveaux bandages veuillez veiller à ce que les bandages **ne soient pas tordus**.

**5. Remplacement des balais du moteur:** Démontez la caisse du tender (voir fig. 6). Sortez ensuite le moteur de son logement (voir fig. 9) et échangez finalement le balais *↳ L'assemblage*

**L'assemblage:** Lors de l'assemblage veuillez veiller à la **position correcte des lames de contact** (fig. 12). Bon voyage!

Fig. 1

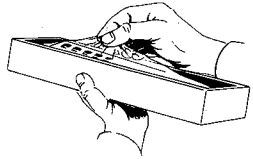


Fig. 3

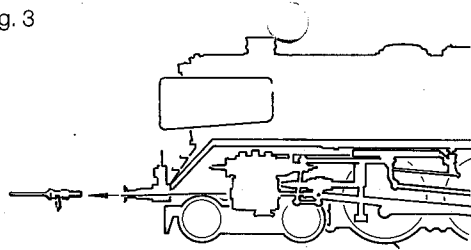


Fig. 2

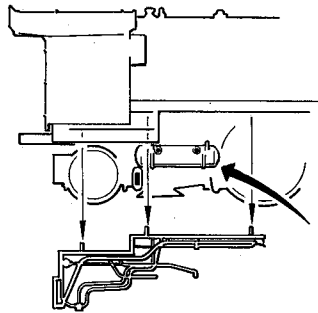
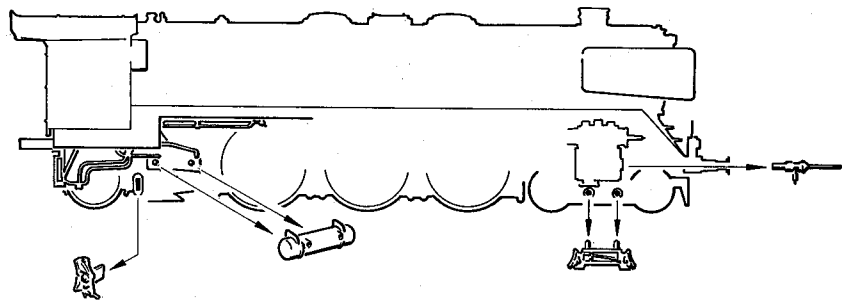
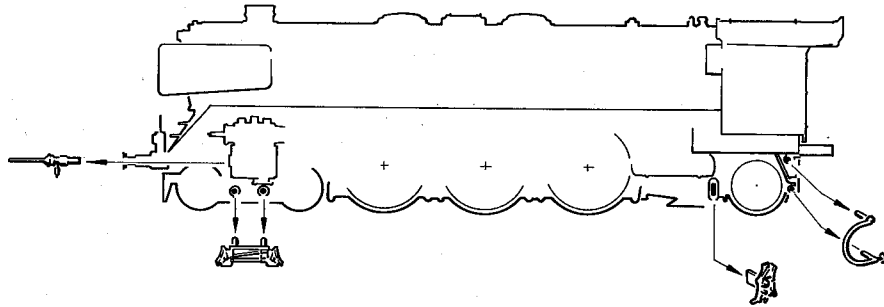


Fig. 5

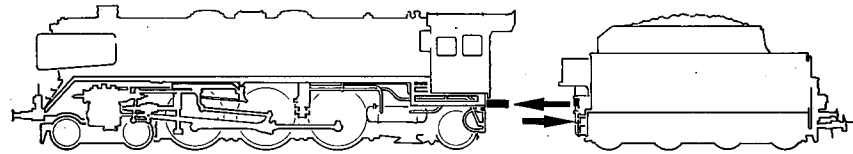
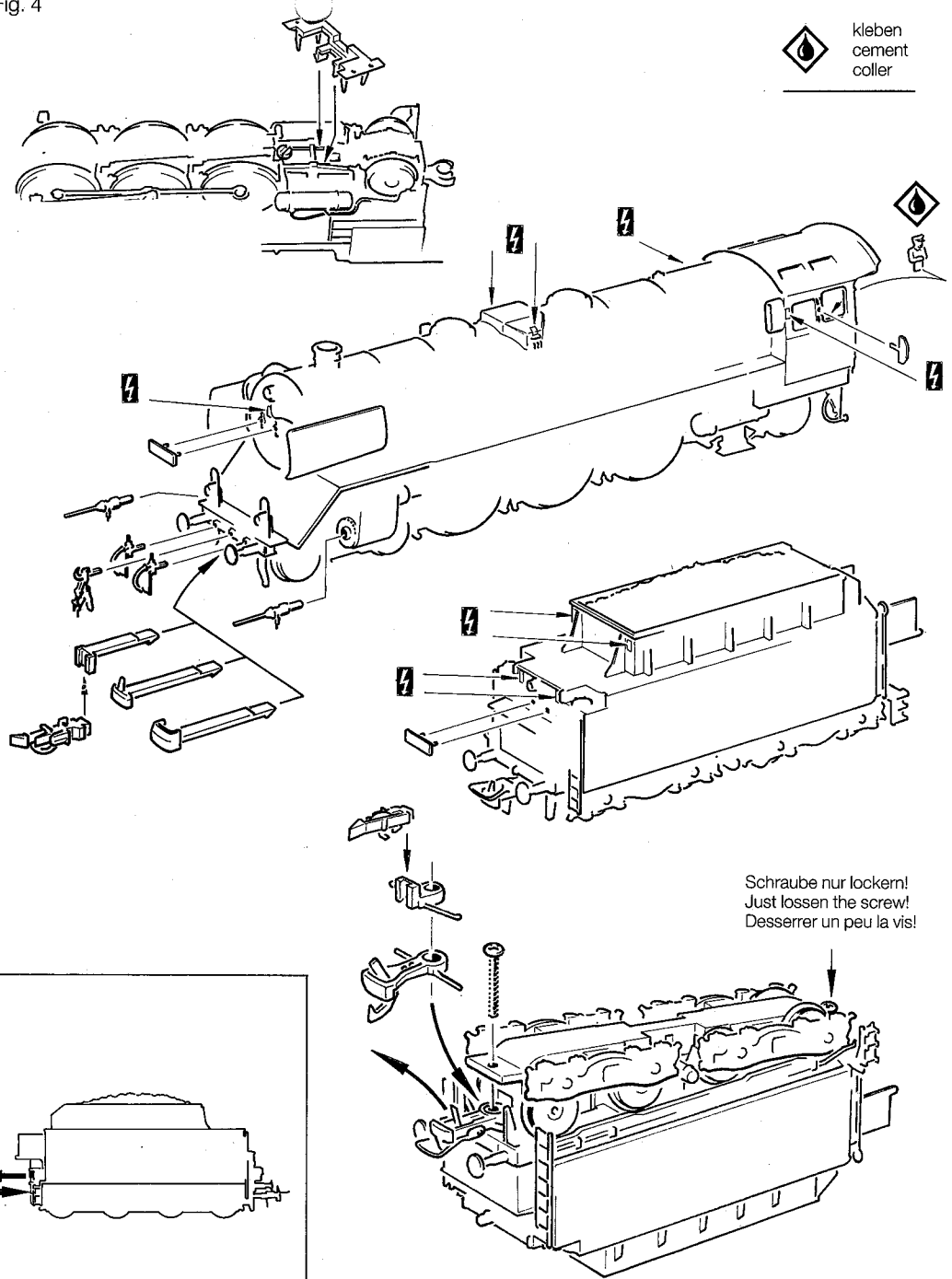


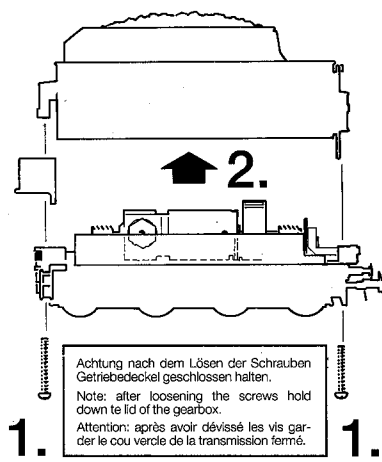
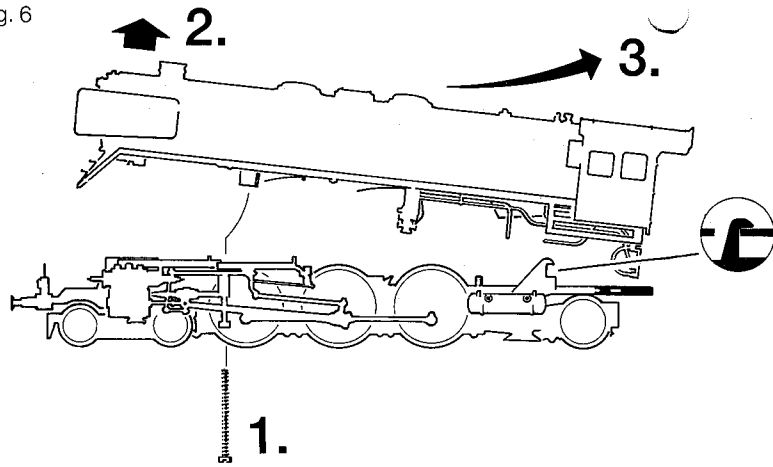
Fig. 4



kleben  
cement  
coller

Schraube nur lockern!  
Just loosen the screw!  
Desserrer un peu la vis!

Fig. 6



Achtung nach dem Lösen der Schrauben  
Getriebedeckel geschlossen halten.  
Note: after loosening the screws hold  
down the lid of the gearbox.  
Attention: après avoir dévissé les vis gar-  
der le cou vertice de la transmission fermé.

Fig. 9

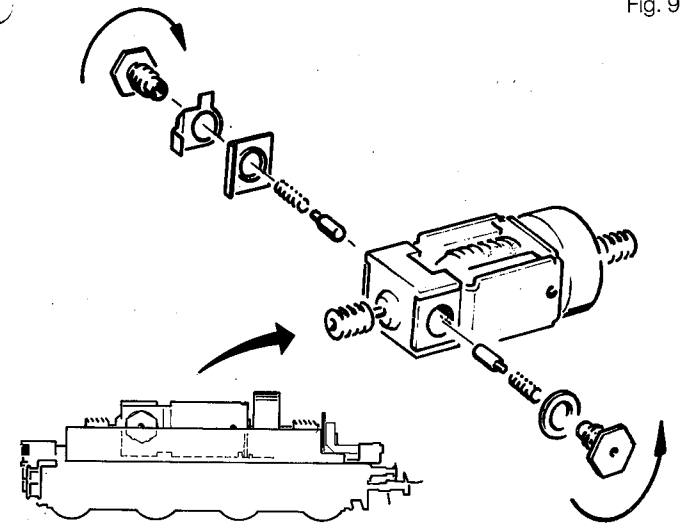


Fig. 7

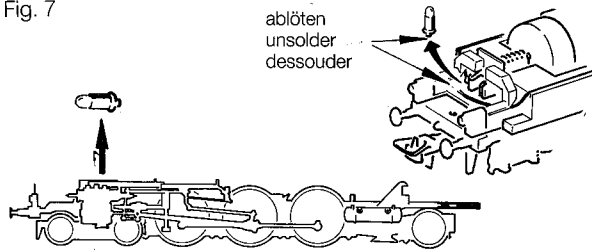


Fig. 8

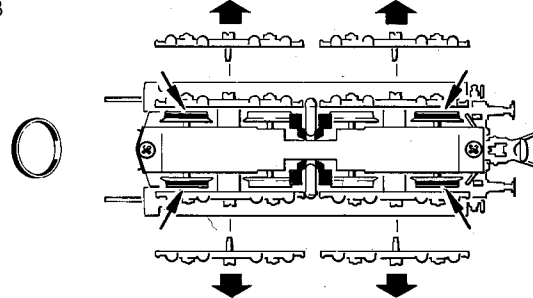


Fig. 10

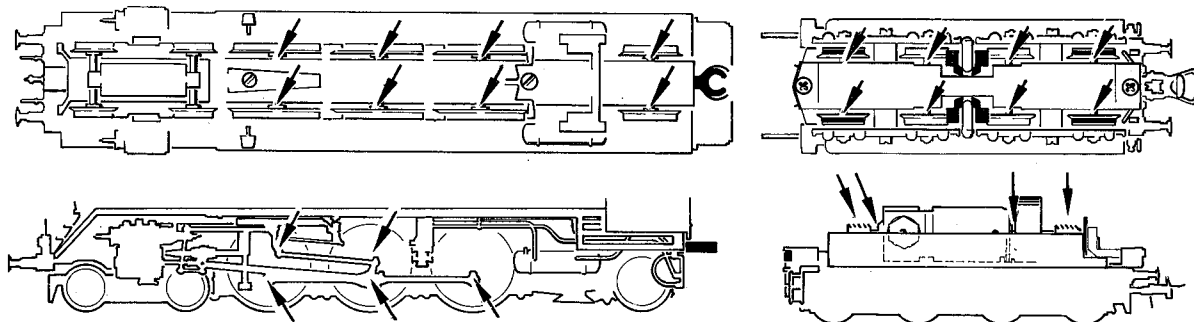


Fig. 11

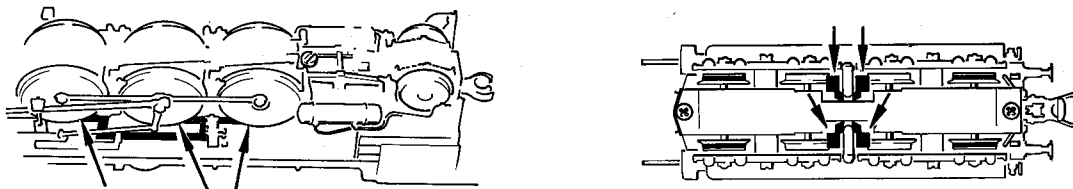


Fig. 12

