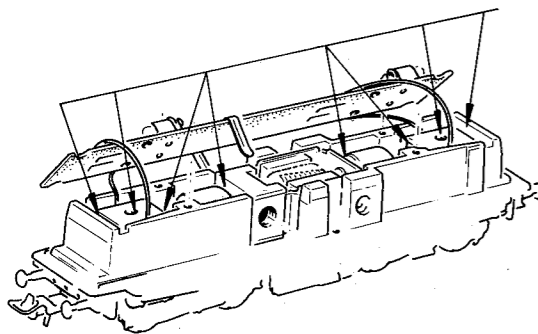
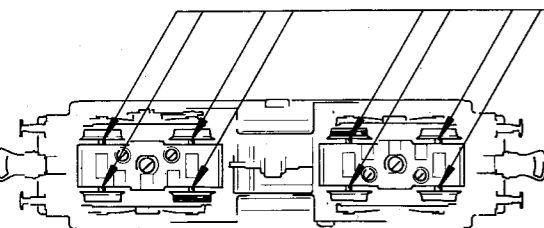


Lubrication:
Graissage:

Roco Öl 10902



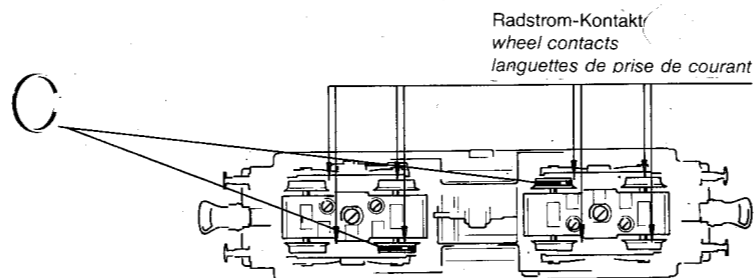
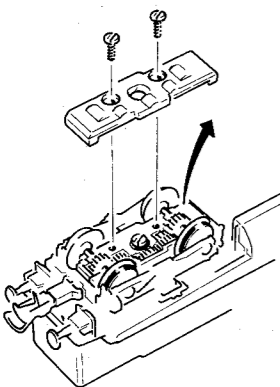
Roco Öl 10902



wechsel und Reinigung der Rad-
takte:
mit Nadel oder feinem Schraubenzieher
Radsätze für beide Arbeitsgänge her-
zn.

**Changing traction tyres and cleaning of wheel
current contacts:**
Lift of traction tyre using a needle or a small screw
driver. In order to clean the traction tyres take off
the wheelsets before.

**Changement des bandages et nettoyage des
frotteurs:**
Retirer l'essieu, enlever le bandage en le soulevant
avec un petit tournevis ou une aiguille. Pour
nettoyer les frotteurs enlever les essieux préalable-
ment.



Radstrom-Kontakt
wheel contacts
languettes de prise de courant

Achtung!

Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verlet-
zungsgefahr 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 artêtes vives!

Voorzichtig!

Bij ondoelmatig gebruik bestaat verwondingsge-
vaar door scherpe zijkanten uen uitsteeksels!

Attenzione!

Un inappropriato uso comporta pericolo di feri-
menti attraverso punte e spignoli taglienti!

Atencion!

Un empleo incorrecto puede causar heridas de-
bido a las puntas y aristas agudas!

Atenção!

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

Bemærk!

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

Προσοχή!

Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικρο-
τραυματισμών, εξ αιτίας κοπτερων ακμών και προ-
εξοχών.



Bitte diese Beschreibung zum späteren Gebrauch aufbewahren! Please retain these instructions for future reference! Prière de
bien vouloir conserver ce mode d'emploi à titre d'un futur usage éventuel.

Bestellnummern für diverse Ersatzteile:

Order Nos. for various spare parts:
Références de quelques pièces de rechange:



85611



10026

Motor
motor
moteur

85062

Kohlebürsten
Carbon brushes
Balais de charbon

89743

Änderungen von Konstruktion und Ausführung vor-
behalten.

We reserve the right to change the construction and
design.

Nous nous réservons le droit de modifier la con-
struction et le design.

8043644720

Hinweis: Mit 31. 12. '88 ist die ROCO-Coupon-Aktion
ausgelaufen. Für bereits gesammelte Coupons (ab 5 Stück)
können Sie noch bis 31. 12. '90 vom Werk bzw. Ihrer ROCO-
Landesvertretung ein kleines Geschenk erhalten.

Note: The ROCO-Coupon-Service will be terminated as of
December 31st, 1988. Till December 31st, 1990 you still can
obtain a small gift for accumulated coupons (5 or more)
from the factory or the ROCO representative in your country.

A noter: le 31 décembre 1988 l'action des coupons
ROCO ce terminée. Pour des coupons déjà collectionnés
(à partir des 5 coupons) vous pouvez, cependant, recevoir
encore un petit cadeau par l'usine ou par les services
de votre importateur nationale ROCO, si vous retournez ces
coupons jusqu'au 31 décembre 1990 au plus tard.



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



Artikel Nr.

43644

H0-Modell der dieselhydraulischen Mehrzwecklokomotive V100¹⁰ der DB

Die guten Erfahrungen mit den 10 Maschinen der Baureihe V 80 (später: V 280) von 1952 führten dazu, daß
die DB ein Standard-Dieseltriebfahrzeug-Programm aufstellte, das bei den unterschiedlichsten Einsatzgebieten
weitestgehend mit den gleichen Motor- und Getriebebaugruppen auskam. Neben der V 60 mit Motoren
geringerer Leistung entstanden so vor allem die Baureihen V 100 und V 200, bei denen viele Baugruppen –
insbesondere bei der Ausrüstung – miteinander übereinstimmen. Im Grunde ist antriebstechnisch die V 200
somit eine "verdoppelte" V 100.

Vor allem in Hinblick auf den gemischten Nebenbahndienst entwickelte die MaK in Zusammenarbeit mit dem
BZA München ab 1956 die V 100¹⁰ als einmotorige, dieselhydraulische Drehgestell-Lokomotive mit Gelenkwellen-
Kraftübertragung und 1100-PS-Motoren. Die Vorserien-Maschinen V 100 001 bis 005 (später als V-100 1001
bis 1005 eingereiht und schließlich als 211 001-3 bis 211 005-4) waren für 90 km/h ausgelegt, während bei den
Serienmaschinen die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h gesteigert wurde. Eine Vorserien-Maschine, die
V 100 006 (später als V 100 2001 umgezeichnet), erhielt versuchsweise einen 1350-PS-Motor, wie er dann
später – überarbeitet – bei der Nachfolgeserie V 100²⁰ zum Einsatz kam. Eine weitere Vorserien-Maschine, die
V 100 007, war von der MaK auf eigene Rechnung gebaut und in eine längere, harte Wintererprobung nach
Schweden geschickt worden.

Insgesamt wurden 364 Lokomotiven mit 1100-PS-Motoren (dem entspricht das ROCO-Modell) und 381 mit
1350-PS-Motoren gebaut. Der Strukturwandel der letzten Jahre im Bereich der Zugförderung zu Gunsten
elektrischer Fahrzeuge und das Nebenbahnsterben der 60er und 70er Jahre sorgte dafür, daß bereits
zahlreiche V 100 ausgemustert worden sind. Sie wurden jedoch zum größten Teil nicht verschrottet, sondern
an Privatbahnen etc. im In- und Ausland verkauft, wo sie inzwischen – wie ihre größeren Schwestern der V 200
– häufig eine zweite, erfolgreiche Karriere angetreten haben.

**H0 model of the diesel-hydraulic multi-purpose locomotive V 100¹⁰
of the DB**

The good results obtained during the operation of the 10 engines of class V 80 (later V 280) built in 1952 led to
a standard diesel locomotive program which used the same motor- and gear train units for a variety of
applications. In addition to the V 60 with low-power motors the classes V 100 and V 200 were created which had
many identical equipment components. Basically, the V 200 is a "doubled" V 100 as far as the power unit is
concerned.

For the mixed service on branch lines the MaK, in cooperation with the BZA Munich, developed the V 100¹⁰ being
a single motor, diesel-hydraulic bogies locomotive with universal-joint drive shaft power transmission and 1100
HP motor. The pre-series engines V 100 001 through 005 (later redesignated as V 100 1001 through 1005 and
finally as 211 001-3 through 211 004-5) were designed for 90 km/hour, the series engines had their speed
increased to 100 km/hour. One of the pre-series engines, the V 100 006 (later redesignates V 100 2001) was
equipped with a 1350 HP motor for test purposes which was used later on with some modifications for the follow-
on series V 100²⁰. Another pre-series engine, the V 100 007 had been built by the MaK at its own expense and
sent to Sweden for long and exhaustive winter testing.

In all, 364 locomotives with 1100 HP motors were built (the ROCO model represents this engine) and 381
engines with 1350 HP. The change in the type of train propulsion in favour of electric traction during the past
years as well as the elimination of branch lines in the 60's and 70's were the reason for taking many of the V 100
locomotives out of service. Most of them were not broken up for scrap but sold to private railway lines both within
Germany and abroad where they have started a new, successful career.

**Modèle en H0 de la locomotive diesel V 100¹⁰ de la DB, à transmission
hydraulique**

Les expériences bien satisfaisantes acquises à partir de 1952 par les 10 locomotives de la série V 80 (devenue
plus tard la série 280 au code UIC de la DB) conduisaient la DB à l'élaboration d'un programme de locomotives
diesel unifiées. Bien que ces machines étaient destinées aux services les plus variés, la conception de base
permet de se contenter essentiellement des mêmes sous-ensembles mécaniques, avant tout sur le plan des
moteurs et des boîtes de transmission et de vitesse. Abstraction faite des locomotives diesel de manoeuvres
de la série V 60 aux moteurs et boîtes plus faibles, naquirent de ce programme en particulier les machines des
séries V 100 et V 200 dont un grand nombre des composants – côté mécanique en général – sont pratiquement
identiques. A vrai dire, la V 200 est donc en quelque sorte une V 100 "double".

6 et surtout en vue des services mixtes sur lignes secondaires, la firme allemande MaK mit au point – en étroite collaboration avec l'office central de recherche et de construction de la DB, la firme 3ZA" à München – la sous forme d'une locomotive monomotrice à transmission hydraulique avec arbres à Cardan, et à une puissance de 1100 ch. Alors que les machines de pré-série, les V 100 001 à 005 (devenues plus tard V 100 1001 à 1005) furent finalement – au code UIC – 211 001-3 à 211 005-4, n'étaient admises qu'à une vitesse maximale de 100 km/h, la vitesse des machines de série fut ensuite portée à 100 km/h. Une des sept machines de pré-série, la V 100 006 (devenue plus tard la V 100 2001 et puis la 212 001-2), fut munie du prototype d'un moteur à sa version de série équipait plus tard les machines de la série suivante, les V 100 007. Une autre machine de la série, la V 100 007, fut construite par les usines MaK à leur risque et puis envoyée en Suède à titre de démonstration et de longue durée dans l'hiver suédois souvent très rude. Elle fut mise en service avec 364 machines avec des moteurs à 1100 ch (la tranche du prototype du modèle fut mise en service avec 381 locomotives avec des moteurs à 1350 ch. Le remplacement progressif de la traction thermique par la traction électrique, mais aussi la fin d'un nombre important des petites lignes secondaires surtout pendant les années 60 et 70 firent qu'il y a déjà beaucoup de locomotives V 100 réformées. En général elles ne furent pas ferrailées, mais vendues, surtout à des compagnies ferroviaires privées en Allemagne comme la Deutsche Bahn, où elles commencèrent – comme leurs soeurs plus grandes et plus puissantes de la série V 200 – une deuxième carrière.

Bedienungsanleitung beachten:

Before use kindly note the following:

Lire attentivement ce qui suit avant de mettre le modèle en service:

Packing:
Remove vehicle from box using the transparent paper

Emballage:
sortir la locomotive à l'aide du film transparent

We recommend a short running-in period.

Nous recommandons un court temps de rodage.

Minimum track radius: 358 mm
(R2 of ROCO track system)

Rayon minimum de circulation: 358 mm
(R2 du système des voies ROCO)

Please note the following: only clean and well cared-for tracks assure good running qualities of your locomotive. The ROCO-Clean track cleaning wagon (46400) produces real track cleaning results.

Remarque: un fonctionnement parfait des locomotives ne peut s'obtenir que lorsque la voie est propre. Pour ce faire, nous vous conseillons vivement d'utiliser le Wagon-Nettoyeur-ROCO (46400).

Minimum track radius: 358 mm
(ROCO-Gleissystems)

Bitte beachten Sie, daß nur bei sauberen Schienen ein reibungsloser Lauf der Lokomotive gewährleistet ist. Wir empfehlen wir unseren ROCO-Clean-Schiennetzwagen (46400).

40243



40244



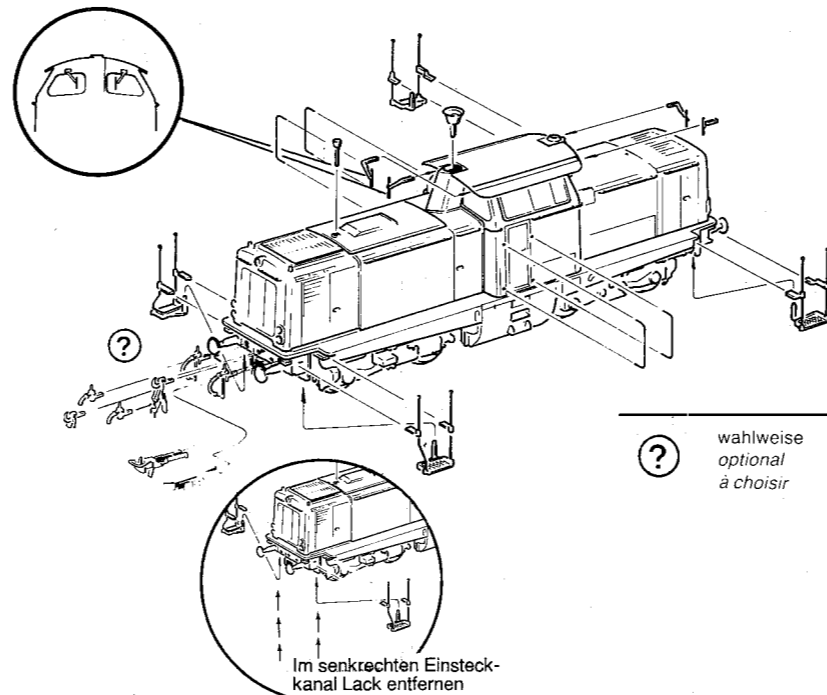
40270



Steckteile, Austauschcouplungen:

Extra parts, exchange couplings:

Pièces de finition, attelages de rechange:



wahlweise optional à choisir

Im senkrechten Einsteckkanal Lack entfernen

Wartung und Pflege:

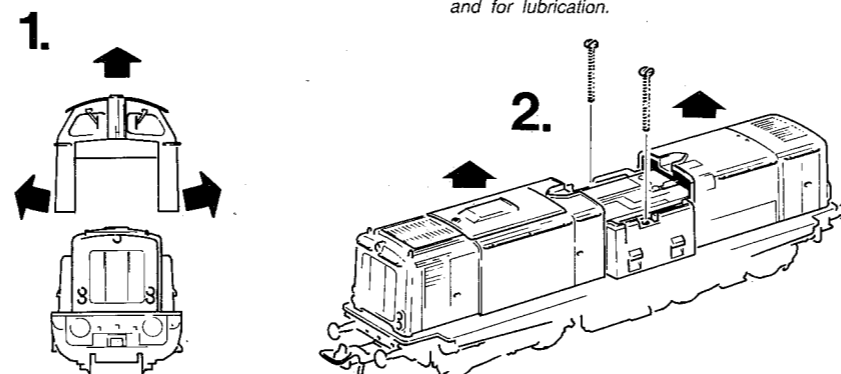
Service and maintenance:

Soins et entretien:

Lockgehäuse abnehmen:
Erforderlich bei Lämpchenwechsel, Kohlebürstenwechsel und Schmierung.

Démontage de la caisse/carrosserie:
Nécessaire en cas d'un échange d'une ampoule, du moteur-méme, et pour graisser les engrenages.

Remove loco body:
Necessary in order to change light bulbs, carbon brushes and for lubrication.

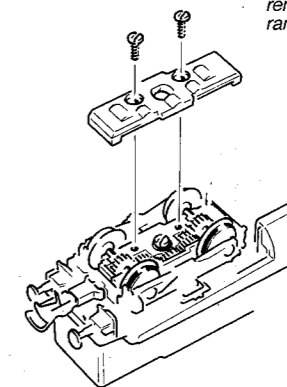


Getriebedeckel abnehmen:

Erforderlich bei Haftreifenwechsel und Reinigung der Radstromkontakte.

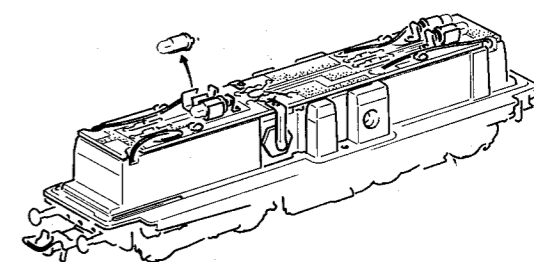
Remove gearcase cover:
Necessary for changing traction tyre and for cleaning of wheel current contacts.

Enlever le couvercle d'engrenage:
Nécessaire pour échanger les bandages d'adhérence et pour nettoyer les frotteurs de prise de courant.



Lämpchenwechsel:

Bulb changing:
Replacement des lampes:



Kohlebürstenwechsel

Carbon Brush Changing
Echange des balais

