



Abb.1

HO Modell der DB Elektro-Triebzug BR 485/885

Achsfolge	Bo'2'	zulässige Höchstgeschwindigkeit	75 km/h	Dienstlast	61,4 Mp
Gattung, ursprünglich ab 1956	C4i B4	Nennleistung Länge über Puffer	500 kW 20 340 mm	maximale Achslast Stromsystem	17,7 Mp 15 kV, 16 2/3 Hz

AUSFÜHRUNG FÜR GLEICHSTROMBETRIEB Artikel-Nr. 04148 A

AUSFÜHRUNG FÜR WECHSELSTROMBETRIEB Artikel-Nr. 14148 A

Die ersten Triebwagen der Baureihe ET 85 der ehemaligen DRG (bei der DB ab 1968 gemäß UIC-Norm: 485) waren durch Umbau und Modernisierung einiger bayrischer Dampftriebwagen entstanden. Aufgrund der guten Erfahrungen mit diesen umgebauten Fahrzeugen wurden 32 neue Fahrzeuge nach dem Muster der umgebauten Triebwagen bei Püsch in Heidelberg (mechanischer Teil) und HBM in Mannheim (elektrische Ausrüstung) in Auftrag gegeben. Diese neuen Triebwagen waren im wesentlichen mit den ersten, umgebauten Dampftriebwagen identisch. Zum Maschinenraum, der jetzt aber als Hochspannungszelle diente, führte von außen jedoch nur noch eine einfache Tür in der rechten Fahrzeugseitenwand.

Bis zum ET 85 30 waren die Triebwagen ursprünglich mit Fronttüren und Übergangsbrücken geliefert worden, die dann bei den ET 85 31 bis ET 85 36 schon bei der Lieferung weggelassen und bei den anderen Einheiten im Laufe der Jahre wieder entfernt wurden.

In derselben Form und mit derselben Raumaufteilung entstanden von 1927 bis 1933 die Steuerwagen ES 85 01 bis ES 85 34 (nach UIC-Norm der DB: 885 001 bis 885 034), bei denen an die Stelle der Hochspannungszelle ein kleiner Gepäckraum trat. Als Beiwagen dienten ursprünglich dreiachsige, bayerische Nebenbahnwagen, die nach und nach durch dreiachsige Umbauwagen der DB ersetzt wurden.

Vor Inbetriebnahme bitte beachten:

Das ROCO Modell des Triebzuges BR 485 ist eine im exakten HO Maßstab 1:87 gefertigte Ausführung seines Originalen. Feine Detaillierung, ein zugkräftiger, fünfpoliger Motor, Haftreifen an 4 Rädern, Stirnbeleuchtung, Innenbeleuchtung u.a. zeichnen dieses Modell aus. Mit ihm können die ROCO Radien R2 - R5 befahren werden.

Bei Eingriffen in das Modell immer Vorsicht walten lassen und keine Gewalt anwenden.

SCHMIERUNG:

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

RADSTROMKONTAKTE:

die Stromabnahme von den Schienen erfolgt durch Radstromkontakte. Sie befinden sich bei Motor- und Steuerwagen an den Innenseiten aller 8 Räder. Sie sollten in regelmäßigen Abständen gereinigt werden, um guten Kontakt zu gewährleisten. Ebenso die Räder.

MITTELSCHLEIFKONTAKTE: (NUR BEI WECHSELSTROM-MODELL)

die Stromabnahme von der Mittelschiene erfolgt durch einen Mittelschleifkontakt. Er ist bei Motor- und Steuerwagen jeweils am hinteren Drehgestell angeschraubt.

OVERLEITUNGSBETRIEB:

der Triebzug ist werkseitig auf Schienebetrieb eingestellt. Das Umschalten auf Oberleitung erfolgt an der Schaltplatte des Motorwagens. Mit einem Schraubenzieher ist dabei eine kleine Stellschraube um etwa 90° zu drehen (siehe Abb. 4). Dazu ist das Dach abzuschrauben und 1 Lichtleitstab abzuschrauben. Beim Modell für Gleichstrombetrieb (Zweileiter-System) ist dabei auf die richtige Schienen-Polarität zu achten!

BELEUCHTUNG:

Motor- und Steuerwagen sind mit einer Stirn- und Innenbeleuchtung ausgestattet. Die Bauteile für diese Beleuchtung befinden sich jeweils im Gehäuserahmen unter dem Dach. Das Soffittenlämpchen für die Innenbeleuchtung liegt in der Gehäusemitte, zwischen zwei Kontaktstreifen. Die unter dem Soffittenlämpchen liegende Silberfolie schützt das Gehäuse vor der Wärmestrahlung des Lämpchens. Diese Folie darf daher nicht entfernt werden bzw. muß nach Montagearbeiten wieder angebracht werden! Die Lämpchen für die Stirnbeleuchtung sitzen an der Stirnseite des Gehäuserahmens. Das Auswechseln eines defekten Lämpchens erfordert eine Dachabnahme. Dann wird die Lichtleitstab-Abdeckung vertikal abgehoben, der Lichtleitstab etwas zur Gehäusemitte hin verschoben und abgenommen. Mit einem Schraubenzieher schiebt man das Kontaktplättchen zur Seite und zieht das Lämpchen aus dem Gehäuserahmen heraus. Neues Lämpchen einsetzen, Kontaktplättchen darüberschieben. Lichtleitstab einsetzen und die Lichtleitstab-Abdeckung darüberlegen. Papierstreifen auflegen (=Reflektor für die Innenbeleuchtung) und das Dach montieren.

DACHABNAHME BEI MOTORWAGEN:

erforderlich bei Lämpchenwechsel, Gehäuseabnahme, Überleitungsumschaltung.

DACHABNAHME BEI STEUERWAGEN:

erforderlich bei Lämpchenwechsel, Gehäuseabnahme.

Die Dächer von Motor- und Steuerwagen sind mit je 8 Innenschnappern in den Gehäusen eingerastet. Zum Abnehmen faßt man das Dach an der Stirnseite und zieht es ruckartig vom Gehäuse ab. Beim Wiederaufsetzen zuerst das Kabel für den Überleitungsanschluß (nur beim Motorwagen) in den Stiftkontakt einstecken, Papierstreifen über die Lichtleitstäbe legen, das Dach auflegen und die Schnapper paarweise in das Gehäuse einrasten lassen.

ABNAHME DES DREHGESTELL-RAHMENS BEIM MOTORWAGEN:

erforderlich bei Haftreifenwechsel, Radsatzwechsel, Reinigung.

ABNAHME DES DREHGESTELL-RAHMENS BEIM STEUERWAGEN:

erforderlich nur beim Radsatzwechsel.

Der Drehgestell-Rahmen ist durch 2 Schnapper mit dem Getriebemotor verbunden. Mit einem Schraubenzieher drückt man diese beiden Schnapper auf und hebt den Rahmen ab. Beim Wiederaufsetzen des Drehgestell-Rahmens darauf achten, daß die Radstromkontakte ordentlich an den Radinnenseiten anliegen. Dann den Drehgestell-Rahmen über den Getriebemotor legen und aufdrücken bis beide Schnapper eingerastet sind.

BEILAGEN:
dem Modell sind verschiedene Steckteile beigelegt. Die Anordnung dieser Teile ist in Abb. 2 ersichtlich.

Halter für Zugschlußsignal (8 Stück): an den Stirnseiten von Motor- und Steuerwagen in die dafür vorgesehenen Löcher stecken.

Heizkupplung (4 Stück): Anordnung an Motor- und Steuerwagen jeweils an der Wagenkante links vorne und rechts hinten.

Steuerkupplung (4 Stück): Anordnung gegenüber den Heizkupplungen

Bremschlauch (je 8 Stück links/rechts): zur Aufnahme dieser Teile sind an den Pufferbohlen (zwischen den Puffern) je 4 Löcher vorgesehen.

ACHTUNG: Heiz- und Steuerkupplungen sowie Bremschläuche dürfen nur an "Vitrine-Modellen" montiert werden.

AUSTAUSCHKUPPLUNGEN:

werkseitig ist der Triebzug mit 2 ROCO-Kurzkupplungen ausgestattet. Es kann jedoch auch die beiliegende Fleischmann-Kupplung oder die Standard-Kupplung (je 2 Stück) montiert werden. Der Umbau ist einfach. Die montierte ROCO-Kurzkupplung aus der Kupplungskammer herausziehen und die gewünschte Austauschkupplung einsetzen. Soll am Triebzug vorne oder hinten ein weiteres Modell angekuppelt werden, kann eine der Austauschkupplungen hier eingesetzt werden.

BEIWAGEN FÜR TRIEBZUG:

wie beim Original steht auch beim Modell ein dreiachsiger Umbauwagen, in Farbe und Beschriftung zum Triebzug passend, zur Verfügung (Best.Nr. 04214 AB)! Lieferbar ab 1981

BESTELLSNUMMERN FÜR DIVERSE ERSATZTEILE:

Soffittenlampchen für Innenbeleuchtung: 4571S-001

Lämpchen für Stirnbeleuchtung: 4149S-061

Haftreifen: 4489S-309

Änderungen an Konstruktion und Ausführung vorbehalten

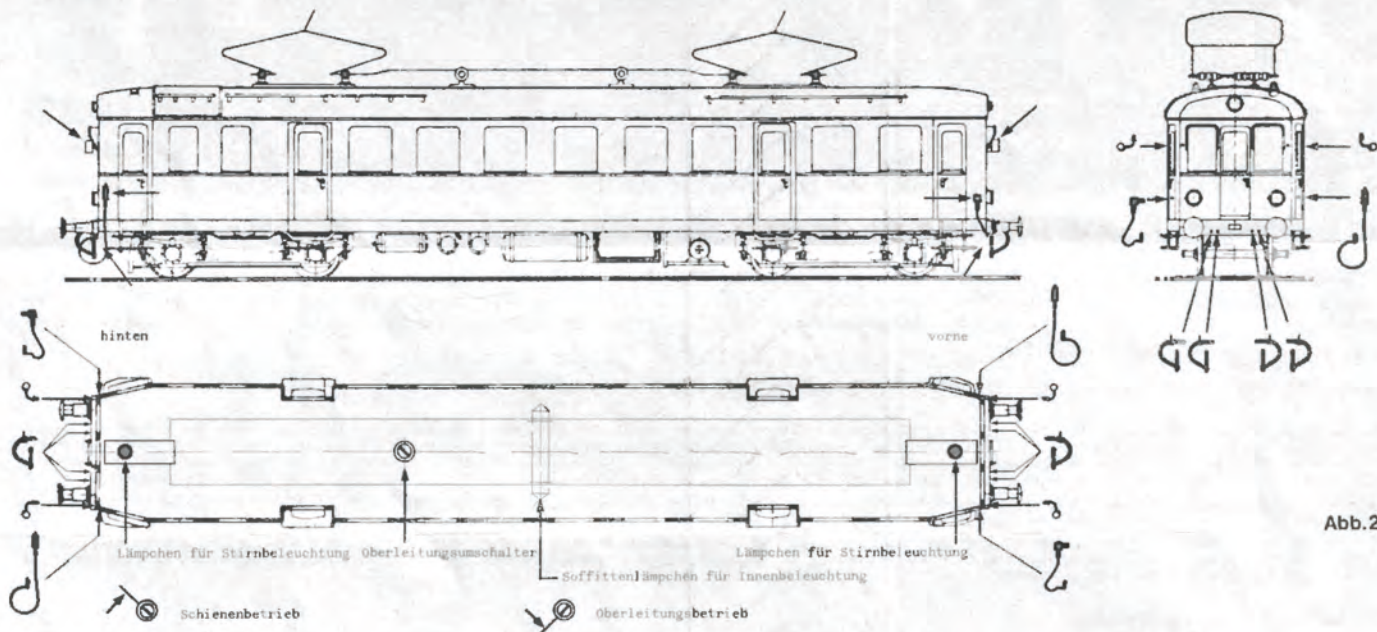


Abb. 2

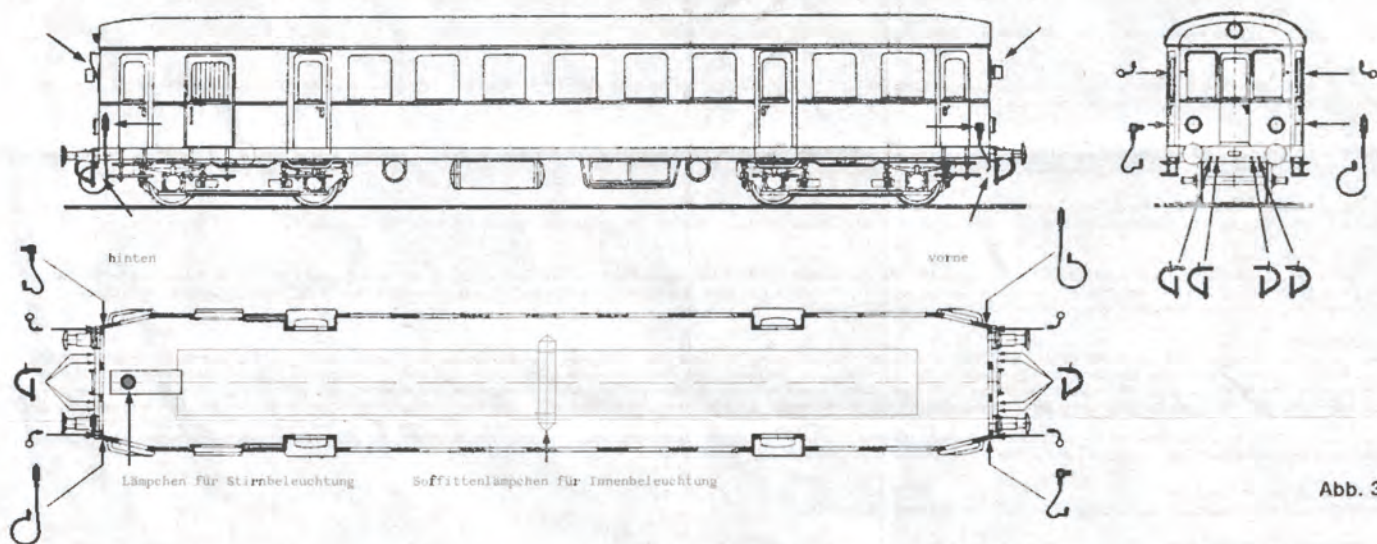


Abb. 3

Lieber Modellbahnfreund

Wir gratulieren Ihnen zum Kauf dieses schönen Modells und wünschen Ihnen viele Freude damit. Wenn Ihre Zufriedenheit auch für andere erkennbar

sein soll, können Sie das beiliegende Prüfzeichen auch als Anstecknadel verwenden. Sollten Sie schon 10 Prüfzeichen besitzen, so können Sie diese an uns einschicken und erhalten dafür ein Geschenk.

Im Falle einer Reklamation bitten wir Sie, diese nur in Verbindung mit dem Prüfzeichen einzureichen, da wir Reklamationen ohne Prüfzeichen nicht anerkennen können.

Nur gültig für ab 1. 6. 1978 im Werk verpackte Ware.