

Art.-Nr.: 203324 – V 80 008 der DB, Ep. III



DAS VORBILD

Die V 80 kann als erste nach dem zweiten Weltkrieg in Serie produzierte dieselhydraulische Lokomotive betrachtet werden. Sie ist die erste Großdiesellok der Deutschen Bundesbahn, die in Gemeinschaftsarbeit zwischen Bahn und Herstellern von Schienenfahrzeugen, Motoren und Getrieben konzipiert wurde. Sie war für den Einsatz von leichten Güterzügen und Personenzügen mit höherer Geschwindigkeit auf Haupt- und Nebenstrecken vorgesehen. Gleichzeitig diente sie als Versuchsobjekt für den Einsatz von Gelenkwellen in leistungsstärkeren Antrieben. Sie ist damit auch als Vorstufe für die Entwicklung der sehr erfolgreichen V 200 der DB zu betrachten, die auf den Betriebserfahrungen mit der V 80 aufbaute. Daher ist sie verkehrsgeschichtlich als besonders wertvoll einzustufen. Trotz ihres Probelokcharakters haben die Loks eine Einsatzzeit von über 25 Jahren erreicht.

Entsprechend ihres Aufgabengebietes war die Lok mit einer Dampfheizungsanlage zur Zugheizung ausgerüstet. Insgesamt entstand nur eine Serie von 10 Loks. Für den Einsatz als schwere Rangierlok war sie wegen der Ausstattung (Heizung, Geschwindigkeitsstufen) zu kostspielig und andererseits nicht übersichtlich genug. Für den Einsatz als Personenzuglok auf Hauptstrecken war die leistungsstärkere V 200 besser geeignet.

Die Loks wurden ab 1952 in Frankfurt Griesheim und Bamberg stationiert. In Frankfurt werden sie für den Vorortverkehr eingesetzt. Dieser Einsatz erfolgte bevorzugt mit Wendezügen. Aber auch längere Zugläufe im Eilzugverkehr, u.a. nach Köln mit Triebwagensteuerwagen, gehörten zu ihren Aufgaben. Die in Bamberg beheimateten Loks wurden dort im gemischten Dienst auf den Haupt- und Nebenstrecken des Bereiches eingesetzt. Nach Auflösung des Bw Frankfurt Griesheim gelangten alle Maschinen nach Bamberg, wo sie noch bis 1978 im Einsatz waren. Ab 1976 gehen einige Loks in den Bauzugdienst nach Italien. Eine Lok, die V 80 002, wird Museumslok.

Bauartänderungen gibt es an den Maschinen nur eine von außen auffällige. Der Wassereinlauf für den Heizkessel wird geändert und ab 1957 wird ein auf dem Dach zusätzlich installierter Schalldämpfer nachgerüstet. Sehr wirkungsvoll ist letzterer aber nicht, so daß mit einem Zerfall ab Mitte der Sechziger eine Erneuerung unterbleibt.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung der V 80 der DR mit vorbildentsprechender Farbgebung und Dekoration. Die Detaillierung entspricht der jeweiligen Bauserie des Vorbildes. Angetrieben wird das Modell von einem fünfpoligen Motor mit zwei Schwungmassen auf allen vier Radsätzen, wobei jeweils ein Radsatz pro Drehgestell einen Haftreifen trägt. Die Stromabnahme erfolgt von allen Radsätzen. Die Front- und Schlußbeleuchtung wechselt in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung. An beiden Fahrzeugenden hat das Modell eine Kurzkupplungskinematik mit Kupplungsaufnahme nach NEM 358. Für die Digitalisierung ist das Modell mit einer Schnittstelle Next 18 nach NEM 662 ausgestattet. Diese ist mit einem Decoder der Firma ESU belegt.

Für die weitere Detaillierung ist das Modell mit Zurüstteilen ausgestattet. Diese können unter Beachtung der Verwendung des Modells entsprechend der Abbildungen angebaut werden. Bremschläuche können nicht angebaut werden, wenn das Modell für einen Anlageneinsatz vorgesehen ist und dafür Modellkupplungen angebracht sind. Es empfiehlt sich die Befestigung der Teile mit einem Tropfen Sekundenkleber.

Nach einer Einfahrzeit von ca. 15 min in beide Richtungen erreicht das Modell optimale Fahreigenschaften. Das Modell ist ausreichend gefettet. Daher wird ein Nachölen oder -fetten erst nach ca. 100 Betriebsstunden empfohlen. Dazu wird das Getriebefett Art.-Nr. 08973 empfohlen.

Zum Öffnen des Modells ist zunächst das Führerhaus zu spreizen und nach oben abzuziehen. Damit wird die Digitalschnittstelle zugänglich. Für weitere Wartungen können die Motorvorbauten nach oben abgezogen werden. Dazu ist der Motorvorbau an beiden Enden im Bereich der Drehgestelle zusammenzudrücken, um die Rastnasen zu lösen.

Vorsicht: Durch die Verschärfung der EMV Verträglichkeitsprüfung 2008 (gemeinhin als Funkentstörung bezeichnet) sind wir gezwungen worden, die Entstörbaueteile für unsere Triebfahrzeuge anzupassen. Das heißt, die Kapazität des Entstörkondensators am Motor ist verdoppelt worden. Das hat zur Folge, dass bei einer hochfrequenten Ansteuerung des Motors ein höherer Strom durch diesen Kondensator fließt. Eine solche hochfrequente Ansteuerung erfolgt im Digitalbetrieb ohne eingebauten Decoder (Fahren auf Adresse "0"). Es ist möglich, dass der Strom so hoch wird, dass die Zentrale dies als Motorkurzschluss wertet und gänzlich abschaltet. Zumindest erfolgt aber eine Überlastung der Entstörbaueteile, was mit einer so starken Erwärmung einhergeht, dass sich die angrenzenden Plasteteile der Lokomotiven verformen können. Aus diesem Grund ist der Betrieb dieser Modelle mit verstärkter Entstörung im Digitalbetrieb ohne Decoder nicht möglich.

DIGITALSTEUERUNG

Das Modell ist mit einem Decoder von Uhlenbrock (TILLIG-Art.-Nr. 66021) ausgestattet.

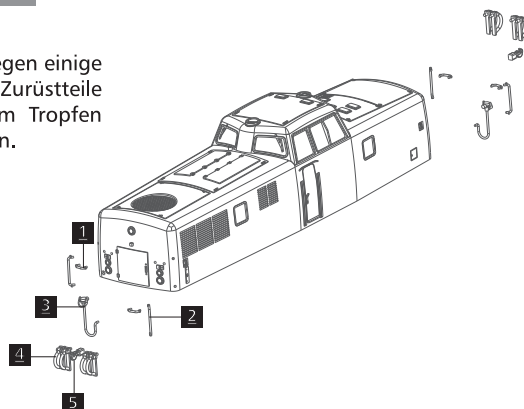
Die weiteren Eigenschaften des Decoders und dessen Handhabung entnehmen Sie bitte der beiliegenden Bedienungsanleitung des Decoders.

Bitte prüfen Sie vor Inbetriebnahme der Lok die Spannung an Ihrer Digitalzentrale. Für den Betrieb von Fahrzeugen der Spurweiten TT, H0, H0e und H0m wird eine Digitalspannung von max. 14 Volt empfohlen.

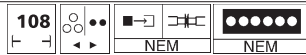
Höhere Spannungen führen zu einem höheren Verschleiß der Motoren. Decoderdefekte (durch Überlast), die durch diese Ursache entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.

ZURÜSTTEILE

Zur weiteren Detaillierung liegen einige Griffstangen und weitere Zurüstteile bei. Diese sollten mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert werden.

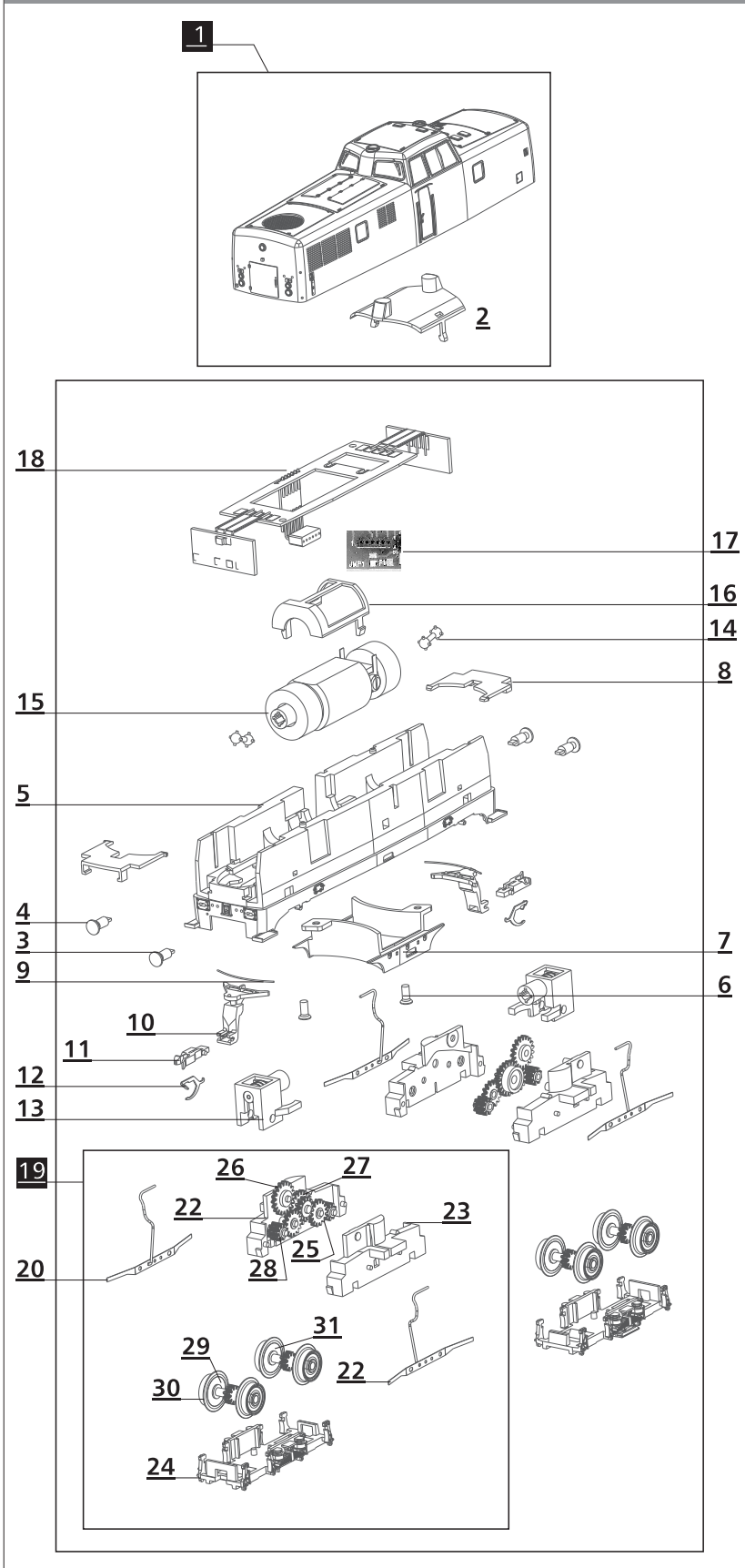


- 1 Griffstange 2,3 mm
- 2 Griffstange 6,6 mm
- 3 Steckdose
- 4 Bremschlauch
- 5 Kuppelhaken



ERSATZTEILLISTE

Lfd.Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
1	Oberteil, vollst.	202785
2	Führerstand	301314
3	Puffer, flach, sw	303080
4	Puffer, ballig, sw	303090
5	Rahmen, dek.	208001
6	Senkschraube (E) PT 18x4	393220
7	Tank, dek.	208002
8	Abdeckplatte, gr	301315
9	Feder Dm 0,15x19,0	380982
10	Kupplungsdeichsel sw	301309
11	Kupplungskopf sw	300672
12	Kupplungshaken	330049
13	Schaft, mont.	200455
14	Kardanwelle 4,8	301311
15	Motor, vollst.	201904
16	Motorklammer	301308
17	Decoder	660210
18	Leiterplatte, vollst.	201906
19	Drehgestell, vollst. sw	201905
20	Stromfeder, rechts, vollst.	202640
21	Stromfeder, links, vollst.	202650
22	Drehgestell Teil A sw	301328
23	Drehgestell Teil B sw	301329
24	Drehgestellverkleidung sw	301297
25	Zahnrad z15	303040
26	Stirnrad z19	307250
27	Zahnrad z20/13	318660
28	Zahnrad z9	323550
29	Treibradsatz m. Haftreifen sw	207200
30	Haftreifen (f. Dm 8,0)	227600
31	Treibradsatz sw	207210
o. Abb. ZRT wsa/sw		201907



Achtung!
 Die Lok-Betriebsnummern der Artikel wechseln unter Umständen bei Neuproduktion. Ersatzteile zu den Art.-Nr. tragen die jeweils in der Produktion befindlichen Betriebsnummern. Ersatzteile mit älteren Betriebsnummern nur solange Vorrat reicht.

Technische Änderungen vorbehalten!
 Bei Reklamationen diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler mitsenden an:

TILLIG Modellbahnen GmbH
 Promenade 1, 01855 Sebnitz
 Tel. +49 (0)35971 903-45
 Fax +49 (0)35971 903-19
 Service-Hotline:
 unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter www.tillig.com

Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.

Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.