



- Art.-Nr.: 04800 – BR 280 009 der DB, Ep. IV
- Art.-Nr.: 04801 – BR 280 010-0 der DB, Ep. IV
- Art.-Nr.: 201915 – BR 280 der DB, Ep. IV für Set 01422
- Art.-Nr.: 202783 – V 80 008 der DB, Ep. III für Set 01426
- Art.-Nr.: 202771 – V 80 005 der DB, Ep. III für Set 01585

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 mit authentischer Farbgebung und Dekoration. Der Antrieb und die Stromabnahme erfolgt auf allen Achsen. Zwei Radsätze sind mit je einem Haftreifen belegt. Die Beleuchtung des Modells wechselt mit der Fahrtrichtung.

Das Modell erreicht seine optimalen Fahreigenschaften nach ca. 15 min Einlaufzeit in beide Richtungen. Ein Nachfetten oder Nachölen ist erst nach ca. 100 Betriebsstunden mit säure- und harzfreiem Fett (technische Vaseline Art.-Nr. 08973) oder Öl erforderlich.

Zur weiteren Detaillierung liegen dem Modell Zurüstteile bei, die entsprechend des Einsatzes auf der Modellbahnanlage optional angebracht werden können.

Zum Öffnen des Modells ist das Oberteil nach beiden Seiten zu spreizen und nach oben abzunehmen. Die Rastnasen befinden sich im vorderen Bereich der beiden Drehgestelle und können mit einem Schraubendreher von unten, innen zwischen Rahmen und Drehgestell nach außen gedrückt werden. Dieser Vorgang ist für die Digitalisierung aber nicht erforderlich!

⚠ Vorsicht: Durch die Verschärfung der EMV Verträglichkeitsprüfung 2008 (gemeinhin als Funkentstörung bezeichnet) sind wir gezwungen worden, die Entstörbauelemente 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 Entstörbauelemente, 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.

DIGITALISIERUNG

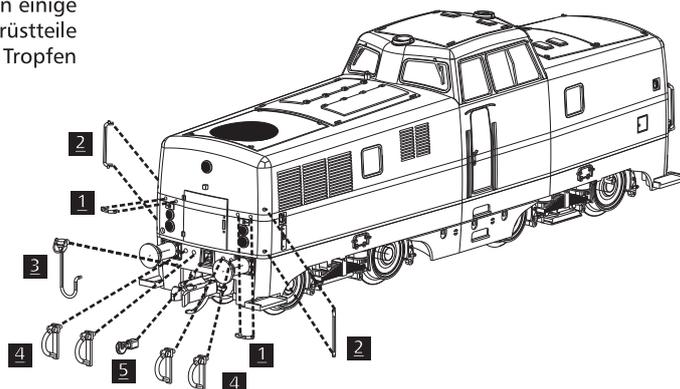
Das Modell ist mit einer Steckschnittstelle S nach NEM 651 ausgestattet. Zugänglich wird diese nach Abschrauben des Tanks (Schrauben seitlich unterhalb der Drehgestelle). Der Analogsatz wird gegen den Decoder getauscht. Wir empfehlen die Verwendung eines Decoders von Uhlenbrock (Art.-Nr. 66021).

⚠ 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.

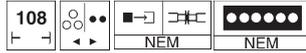
Höhere Spannungen führen zu einem höheren Verschleiß der Motoren. Decoderdefekte (durch Überlast), die durch diese Ursache entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.

ZURÜSTTEILE

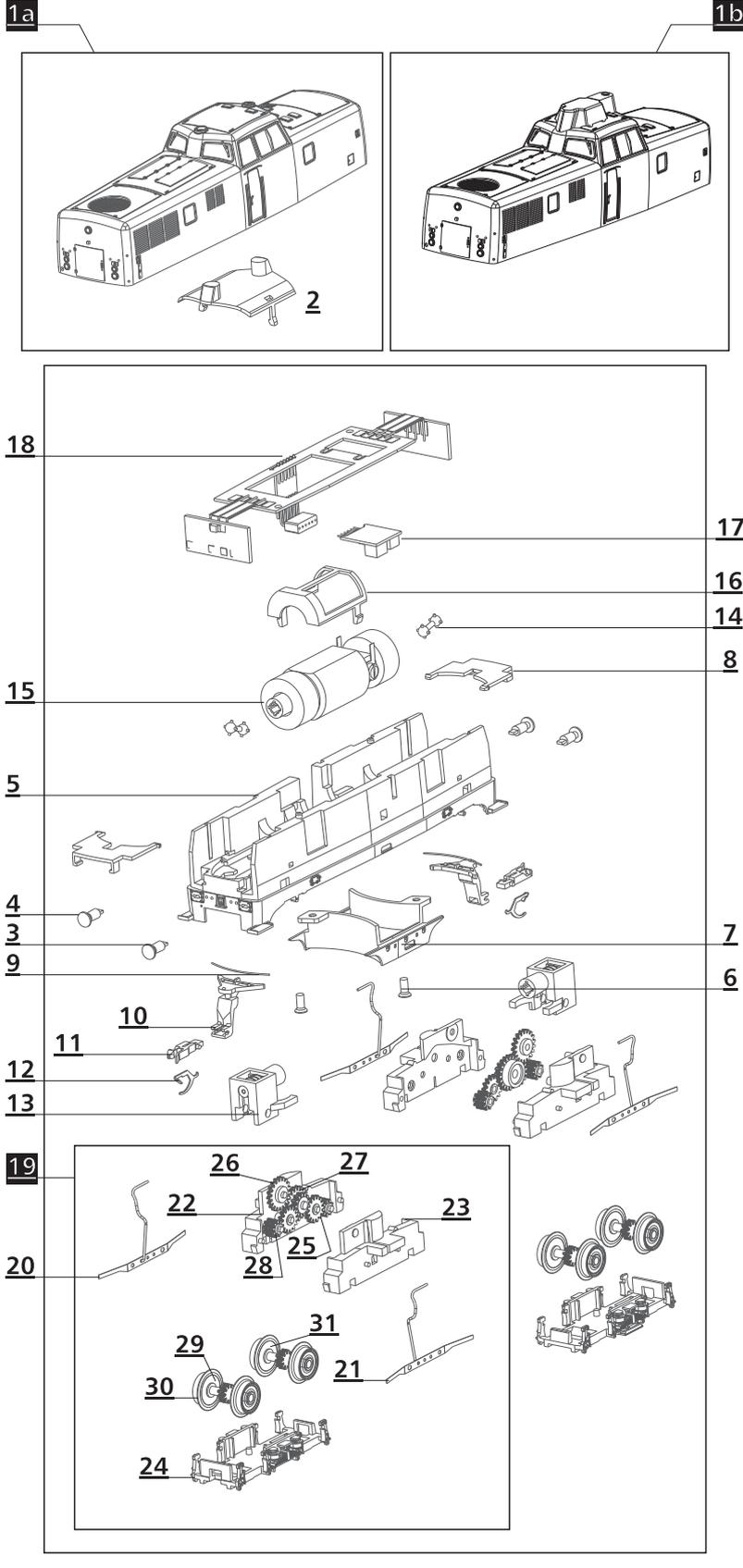
Zur weiteren Detaillierung liegen einige Griffstangen und weitere Zurüstteile bei. Diese sollten mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert werden.



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



ERSATZTEILLISTE



Lfd.Nr.	Bezeichnung		Art.-Nr.
1a	Oberteil, vollst.	(04800)	202403
	Oberteil, vollst.	(04801)	203706
	Oberteil, vollst.	(201915)	201917
	Oberteil, vollst.	(202783)	202785
1b	Oberteil, vollst.	(202771)	202774
2	Führerstand		301314
3	Puffer, flach, sw		303080
4	Puffer, ballig, sw		303090
5	Rahmen, dek.	(04800)	206725
	Rahmen, dek.	(04801)	207716
	Rahmen, dek.	(201915)	206238
	Rahmen, dek.	(202771)	207093
	Rahmen, dek.	(202783)	208001
6	Senkschraube(E) PT 18x4		393220
7	Tank, dek.	(04800)	206726
	Tank, dek.	(04801)	207717
	Tank, dek.	(201915)	206237
	Tank, dek.	(202771)	207094
	Tank, dek.	(202783)	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	Entstörleiterplatte		396130
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)		398595
31	Treibradsatz sw		207210
o. Abb.	ZRT wsa/sw		201907

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.