



Artikel Nr.

63652 / 653 / 654

H0-Modell der elektrischen Mehrzwecklokomotive BB 8100 der SNCF

Mit den insgesamt 171 zwischen 1949 und 1955 von der SNCF in Dienst gestellten Elektrolokomotiven der Baureihe BB 8100 mit den Maschinen BB 8101 bis BB 8271 setzte die SNCF die insbesondere von der ehemaligen MIDI-Bahnen bis zur Bildung der SNCF 1938 verfolgte, erfolgreiche Entwicklungslinie von elektrischen Mehrzwecklokomotiven mittlerer Leistung fort. Diese Baureihe wurde von der französischen Firma Alsthom entwickelt, wobei man die Konstruktion so auslegte, daß diese Maschinen für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h konstruktiv geeignet waren. Während die an die SNCF ausgelieferten Maschinen bei einer Dauerleistung von 2.100 kW auf eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h ausgelegt wurden und für den Einsatz im Personen- und Eilgüterzugsdienst gedacht waren, erhielten die als Baureihe 1100 an die Niederländischen Staatsbahnen ausgelieferten Maschinen (von 1950 bis 1952 insgesamt 50 Maschinen, 1954 folgten die restlichen 10 Maschinen) bei gleicher Dauerleistung eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h, sodaß sie auch für Schnell- und Eilzugsdienst einsetzbar wurden. Ursprünglich mit einem Dienstgewicht von 80 t in Dienst gestellt, wurden die BB 8100 für den Einsatz im Güterzugsdienst (sie ist inzwischen fast völlig aus dem Reisezugdienst verschwunden und haben dafür mehr und mehr Güterzüge aller Gattungen am Haken) nach und nach mit Ballastgewichten ausgestattet, wodurch ihr Dienstgewicht auf 92 t anstieg. Bedingt durch die verschiedenen Lieferanten der Maschine weichen die einzelnen Exemplare zum Teil augenfällig voneinander ab. Verschiedene Lieferserien kann man vor allem an der unterschiedlichen Ausführung des Daches (insbesondere des Aufbaues) und an den unterschiedlichen Drehgestelltypen (geschweißte und gegossene Ausführungen) erkennen; hinzu kommen weitere Veränderungen im Rahmen von planmäßigen Ausbesserungs- und Unterhaltsarbeiten. So wurden unter anderem ab 1970 nach und nach alle Maschinen auf Mehrfachsteuerung für Doppeltraktion umgebaut. Seit 1986 erhalten die Maschinen im Rahmen der fälligen Hauptuntersuchungen einen neuen Außenanstrich, dessen Farbgebung den allerneuesten Normen der SNCF für ihren Lokomotiv-Park entspricht.

H0-Model of the Electric Multi-purpose Locomotive BB 8100 of the SNCF

Between 1949 and 1955 the SNCF put into service a total of 171 electric locomotives of class BB 8100 carrying the numbers BB 8101 through 8271. This represented a continuation of the successful development series carried on by the SNCF and originally started by the MIDI railways prior to formation of the SNCF in 1938 concerning the design of medium power, electric multi-purpose locomotives. This class was designed by the French firm Alsthom having a construction feature which made these locomotives suitable for speeds up to 140 km/hour. The locomotives delivered to the SNCF were designed for maximum speeds of 105 km/h at a continuous power output of 2100 KW and were intended for hauling regular passenger and fast freight trains, while the locomotives designated class 1100 for delivery to the Netherlands State Railways (a total of 50 locomotives were delivered between 1950 and 1952, an additional lot of 10 was delivered in 1954) had a maximum speed of 135 km/h at the same continuous power rating, making them suitable for express and fast passenger train service.

Modèle H0 des locomotives électriques mixtes de la série BB 8.100 de la SNCF

Par la mise en service des 171 locomotives électriques de la série BB 8.100 (comprennant les machines BB 8.101 à BB 8.271) au fil des années 1949 à 1955 la SNCF continuait la politique des locomotives électriques mixtes à puissances moyennes qui fut déjà poursuivie avec grand succès par l'ancienne compagnie du MIDI avant la formation de la SNCF en 1938. Cette série fut conçue et mise au point par la société Alsthom qui réalisa ainsi une construction solide pour des vitesses allant jusqu'à à 140 km/h. Alors que les machines effectivement livrées à la SNCF furent construites pour une vitesse maximale de 105 km/h leur permettant un emploi aux régimes des trains omnibus en service voyageurs et des trains de messagerie en service marchandises les machines livrées aux chemins de fer nationaux néerlandais en tant que série 1100 des NS (50 machines entre 1950 et 1952, d'autres 10 machines suivirent en 1954) disposent d'une vitesse maximale de 135 km/h ce qui les rend utilisables aussi aux rapides et directs. Toutes machines françaises et néerlandaises disposent d'une puissance de 2.100 kW en régime continu. Initialement les machines disposaient d'un poids de 80 t en ordre de marche, mais au fil de temps toutes les BB 8.100 utilisées aux services marchandises, furent lestées, ce qui porta leurs poids en ordre de marche à 92 t (entre-temps plus aucune BB 8.100 n'est utilisée aux services voyageurs; elles se chargent maintenant de tout genre de trains à marchandises, pas seulement des trains de messagerie comme au début de leurs carrières). Du au fait qu'il y a eu différents constructeurs qui ont livré ces locomotives, on peut bien observer un bon nombre de variantes qui diffèrent d'une façon assez évidente: surtout quant aux toits (en particulier au niveau du pavillon) et quant aux bogies (où l'on trouve des versions moulées et des versions soudées) des différences sont faciles à observer. Si ces différences sont caractéristiques pour les différents fournisseurs, d'autres modifications (pas toujours appliquées à toutes les machines de la série) intervinrent lors des travaux d'entretien régulier ou des passages en grandes révisions générales. C'est ainsi que se voyèrent munies à partir de 1970 toutes les BB 8.100 des dispositifs nécessaires pour la traction en unités multiples. Depuis 1986, toutes les machines reçoivent petit à petit la nouvelle livrée retenue par la SNCF pour son parc entier des locomotives électriques dès qu'elles passent en grande révision générale.

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. 6. Prior to cleaning the contacts dismantle locomotive (fig. 3).

2. Lubrication: Apply **tiny oil drops** to spots marked in fig. 7. Prior to lubrication dismantle locomotive (fig. 3). We recommend using item no **10906, Roco oiler**. For lubrication the gear-parts (e.g. cogwheels, worm) we would recommend our Roco **special grease** (item No. **10905**). Attention: Please do not oil these parts when using our grease. ↪ *Assembly*

3. Change of lights: First remove loco body (fig. 3) and then change **lights**. (fig. 9)

4. Change of traction tyre: Remove **gear cover** (fig. 8) Take out **wheel set** and remove **traction tyre** using a pin or a fine screwdriver (fig. 10). When pressing on the new traction tyre please **avoid twisting** it.

5. Carbon Brush Changing: First **remove** loco body (fig. 3), and then the **motor** (fig. 11). ↪ *Assembly*

Assembly: During assembly please take care of **correct position of contacts**.

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).

Conditions de rodage: Afin d'assurer les meilleures conditions de marche tranquille et de traction puissante à votre modèle nous vous conseillons un rodage du modèle de 30 minutes environ en marche avant et d'autres 30 minutes en marche arrière. Pendant cette période la marche doit se faire «haut le pied». Le rayon minimal admissible du modèle présent est fixé à 358 mm, soit le rayon **R2** des voies ROCO.

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. 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 (fig. 2), si désiré.

Attention: N'utilisez de la colle qu'aux endroits espressément indiqués aux dessins!

Prise de courant:

Lorsée de la livraison = prise de courant aux rails (fig. 4).

Prise de courant aux rails: voir fig. 4.

Alimentation par caténaire: voir fig. 4.

Pour ce faire il faut préalablement enlever la caisse entière (voir fig.3).

Exploitation en télécommande multi-train: Commutez d'abord et obligatoirement la locomotive à la prise de courant par les rails (voir fig. 4). Enlevez ensuite la fiche de shuntage de l'interface (à conserver!) et enfichez finalement la fiche du module de télécommande aux prises de l'interface. Veillez à la position correcte de la fiche (fig. 5).

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:**

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. 6 à l'aide d'un petit pinceau souple après avoir démonté la caisse de la locomotive (fig. 3).

2. Graissage: N'appliquez **qu'une tout petite goutte** aux endroits indiqués par le plan de graissage (fig. 7) après avoir démonté la caisse de la locomotive (fig. 3). Nous vous recommandons **le graisseur à huile ROCO réf. 10906**. Pour graisser les engrenages (roues dentées, vis sans fin) nous vous conseillons la **graisse spéciale Roco ref. 10905** pour engrenages en matières synthétiques. Lorsque vous utilisez cette graisse il faut éviter d'huiler ces composants. ↪ *L'assemblage*

3. Remplacement des ampoules: Veuillez démonter d'abord la caisse de votre locomotive (fig. 3), puis vous pouvez **échanger les ampoules** (voir fig. 9)

4. Échange des bandages d'adhérence: Démontez d'abord le **couvercle du carter** des engrenages (fig. 8). Délogez ensuite les essieux bandagés et enlevez, à l'aide d'une aiguille ou d'un tourne-vis fin les bandages d'adhérence (fig. 10). Lors du montage des nouveaux bandages veuillez veiller à ce que les bandages **ne soient pas tordues**.

5. Remplacement des balais du moteur: Démontez la caisse (voir fig. 3). Démontez ensuite le moteur et échangez les balais (fig. 11). ↪ *L'assemblage*

L'assemblage: Lors de l'assemblage **veuillez veiller à la position correcte des lames de contact**.

Bon voyage!

Fig. 1

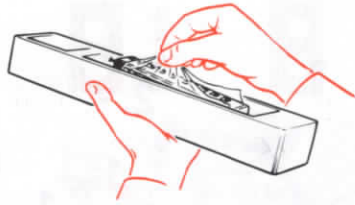
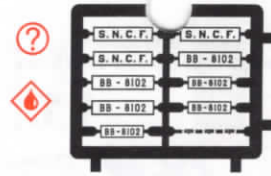
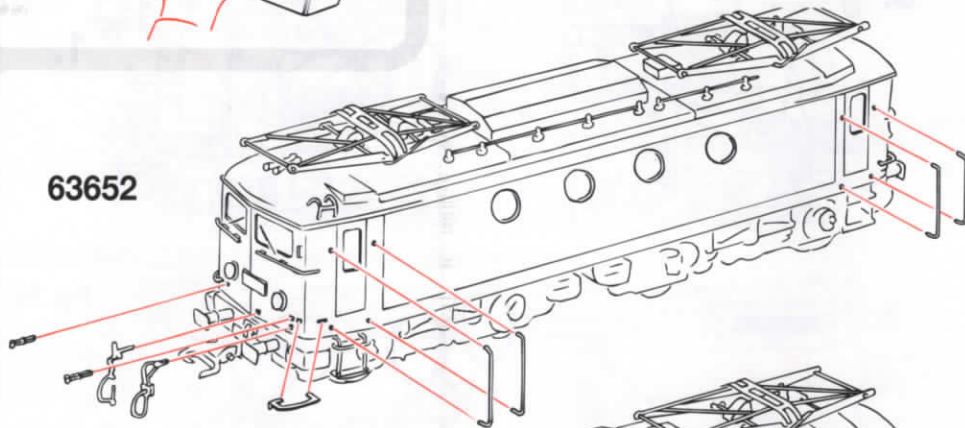


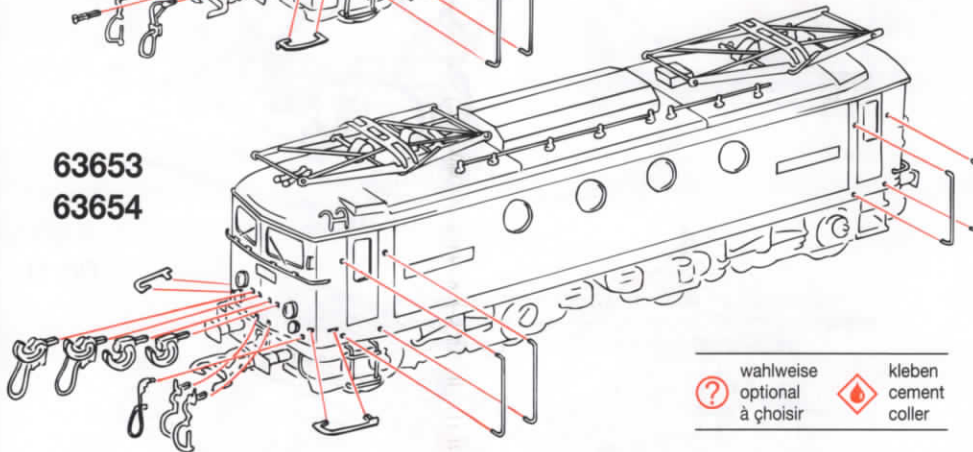
Fig. 2



63652



63653
63654



? wahlweise optional à choisir
 ♦ kleben cement coller

Fig. 3

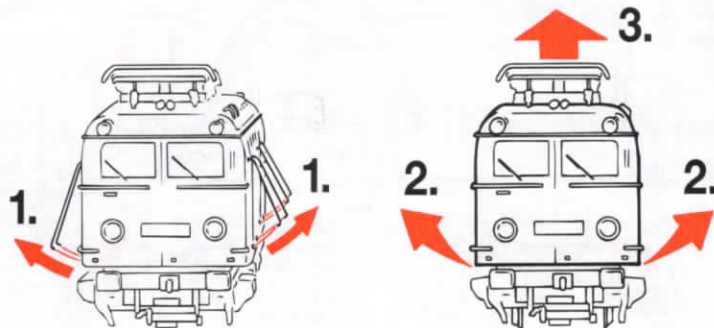


Fig. 4

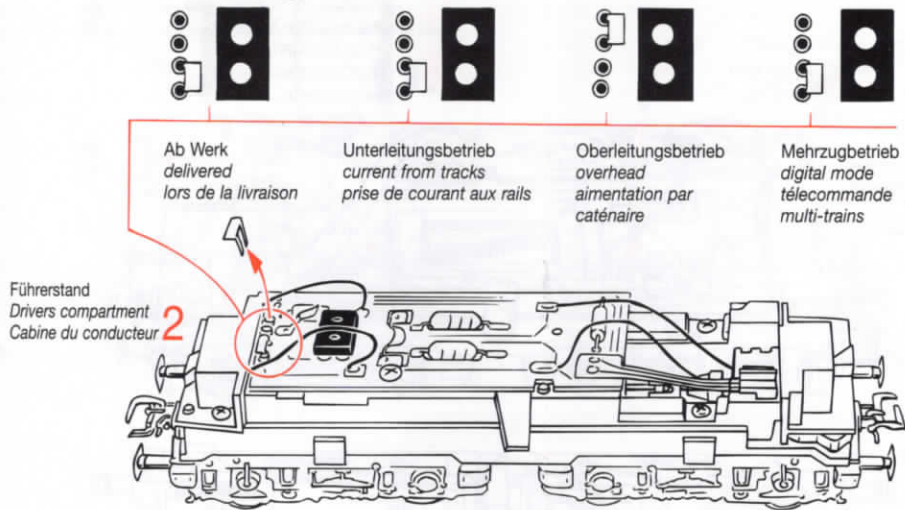


Fig. 5

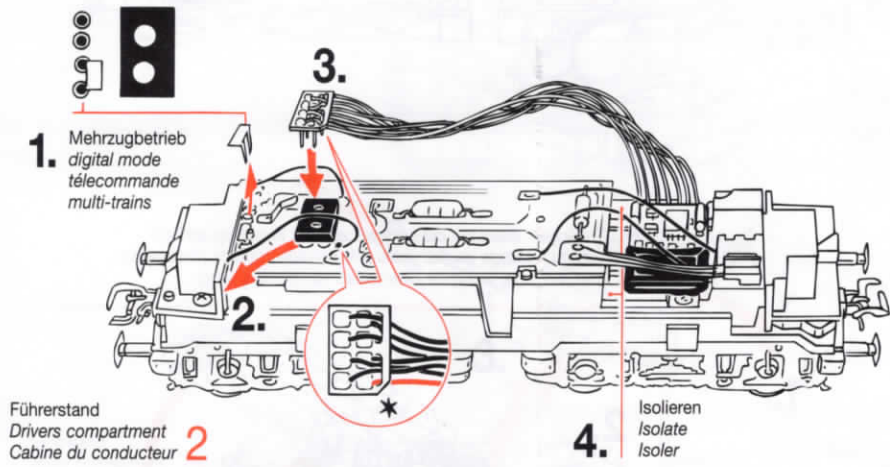


Fig. 6

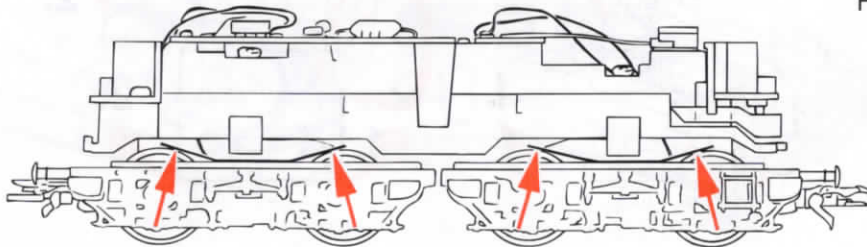


Fig. 7

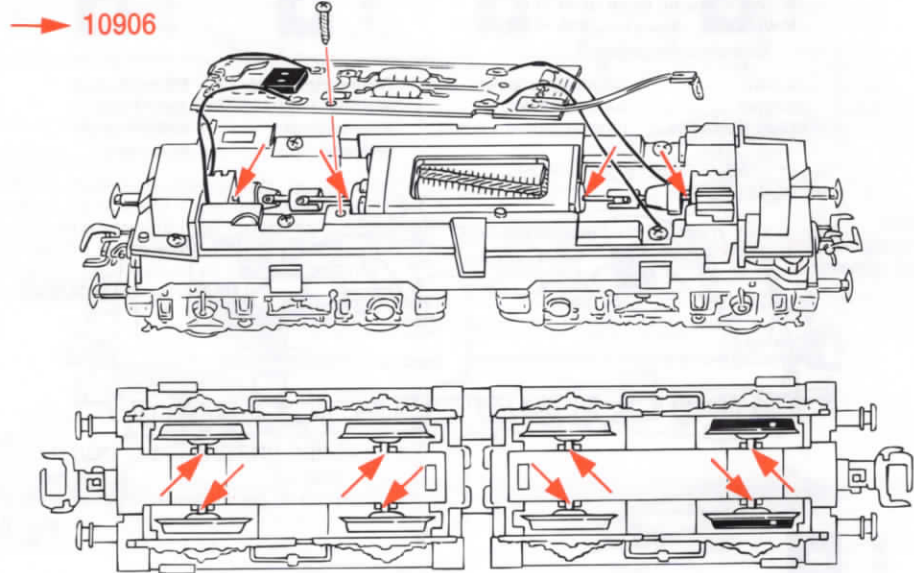


Fig. 8

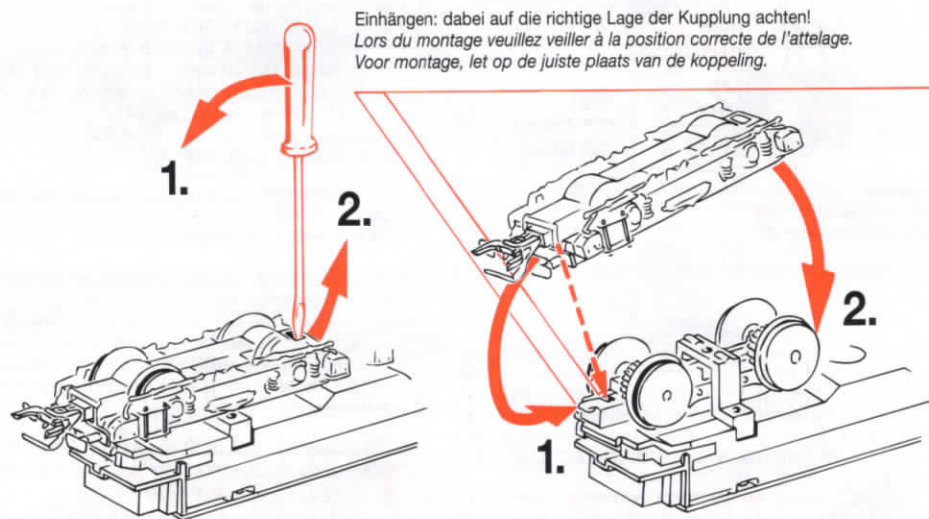


Fig. 9

2. hier ab- bzw. auf-
Here to unsolder or to solder on.
A dessouder ou à souder selon le cas.

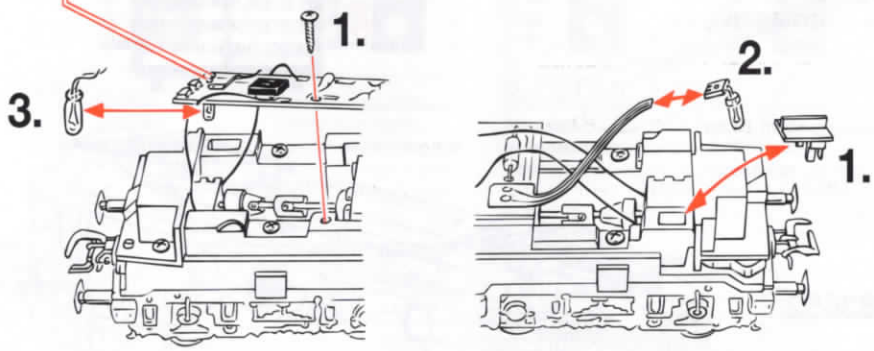


Fig. 10

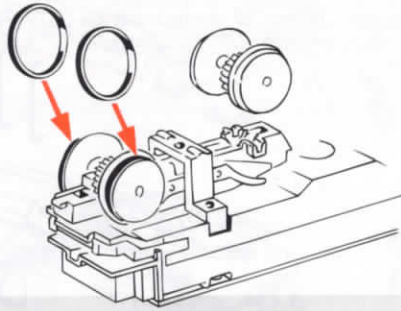
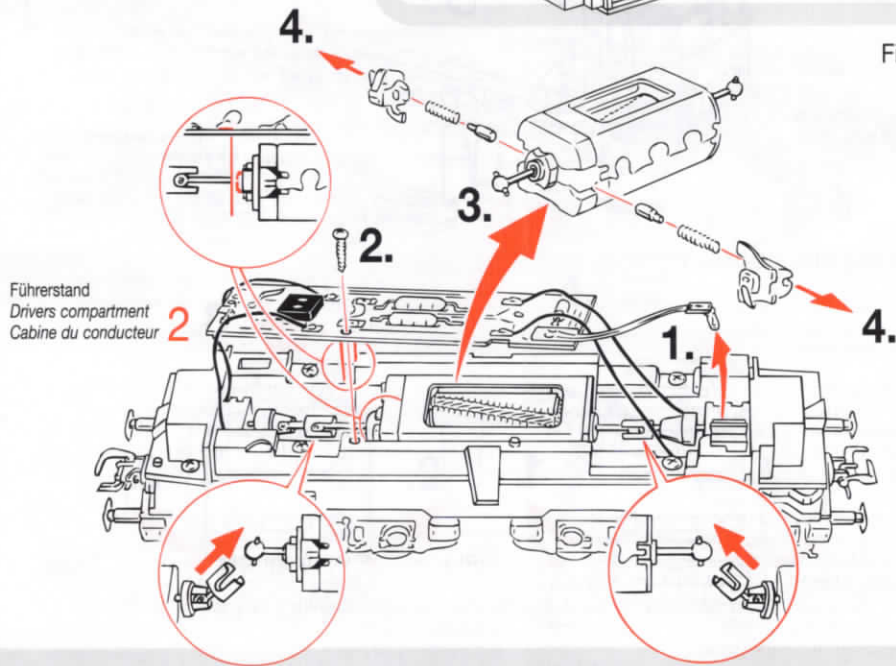







Fig. 11



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

40243	
89282	
40270	
85622=	

109321	
85041	Motor motor moteur
89743	Kohlebürsten Carbon brushes Balais de charbon

Eine mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Lokomotive paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung hinein, da diese aus Gründen der Transportsicherheit sehr eng sein muß. Es empfiehlt sich, die Originalverpackung an gewissen Stellen mit einem scharfen Messer auszuschnitten.

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.

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 **conserver** 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.

Une locomotive entièrement équipée de ses pièces de finition 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 strict minimum de toute place découpée et non utilisée, raison pour laquelle ces découpes ne peuvent malheureusement pas être aménagées déjà en usine.

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 uitsteeksels!

Προσοχή!

Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικрот ραυματισμων, εξ αιταξ κοπτερων ακμων και προεξοχων.

Attenzione!

Un inappropriato uso comporta pericolo di ferimenti attraverso punte e spigoli taglienti!

Atencion!

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

Atenção!

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

Bemærk!

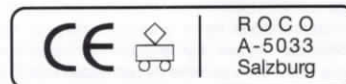
Ved ukorrekt brug kan de funktionsbetingede skarpe kanten og spidser forvolde skade!



ROCO Modellspielwaren GmbH

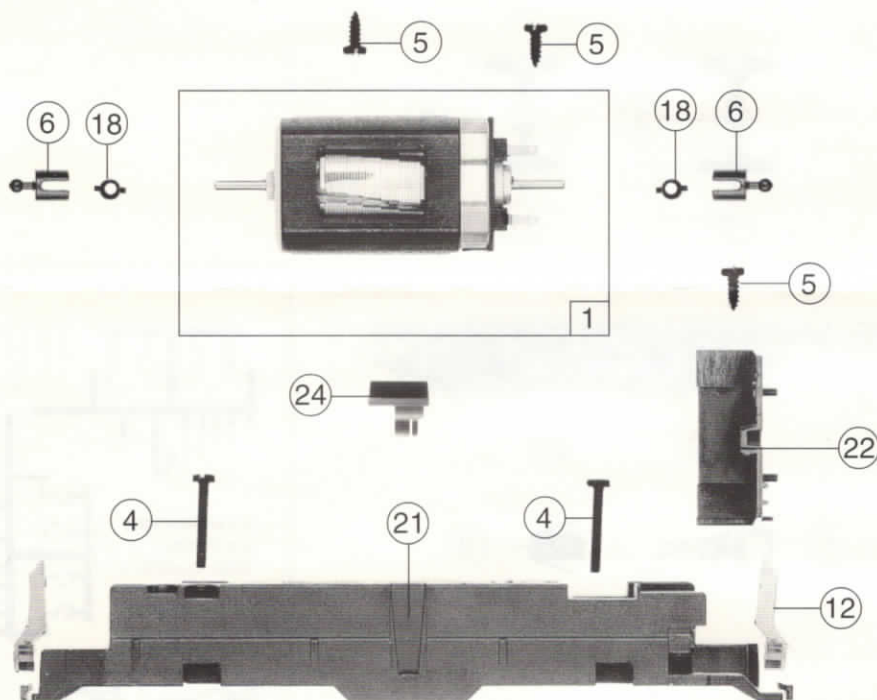
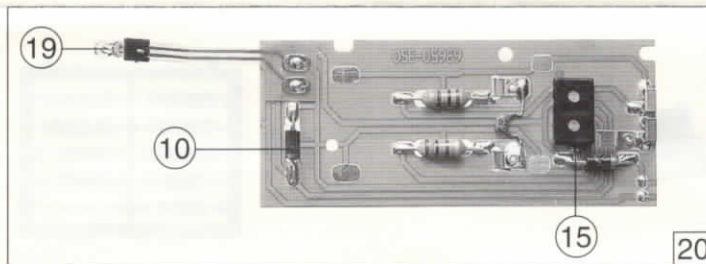
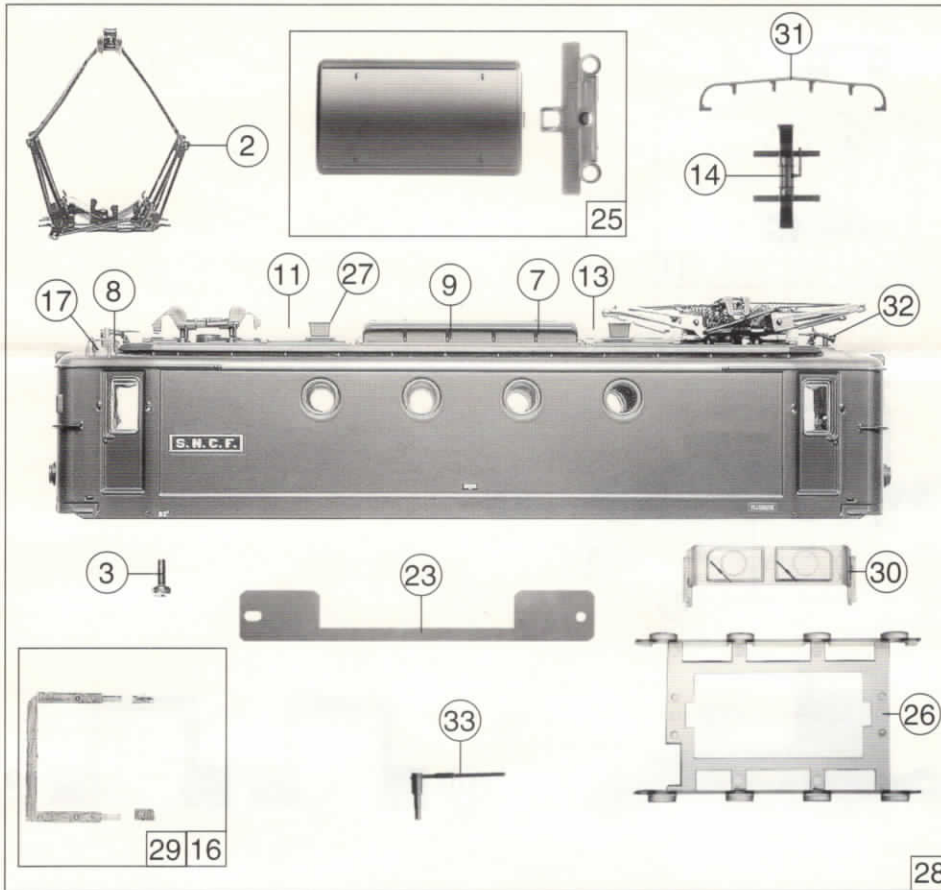
Änderungen von Konstruktion und Ausführung vorbehalten. We reserve the right to change the construction and design. Nous nous réservons le droit de modifier la construction et le design.

8063652-720 - II/02 - LAND



Jakob-Auer-Straße 8, Telefon 0662/620961

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!



Pos. Nr.	Text	Art.-Nr.	Preis-gruppe
1	Motor Motor Moteur	85041	55
2	Stromabnehmer Pantograph Pantographe	85359	39
3	Zylinderkopfschraube M 2x4 Cheese headed screw M 2x4 Vis tête cylindrique M 2x4	85670	2
4	Zylinderkopfschraube M 2x14 Cheese headed screw M 2x14 Vis tête cylindrique M 2x14	85694	2
5	Selbstschneidschraube 2,2 x 6,5 Screw 2,2 x 6,5 Vis 2,2 x 6,5	85800	2
6	Gelenkwelle Cardan shaft Arbre à Cardan	87138	4
7	Isolator Insulator Isolateur	88081	2
8	Stromabnehmerisolator Pantograph insulator Isolateur p. pantographe	88087	2
9	Dachleitungsisolator Roof wire insulator Isolateur «Ligne de toiture»	88128	2
10	Diode Diode Diode	89898	8
11	Hauptleitung lang Main wire long Ligne de toiture, longue	91995	2
12	Leuchstab Light transmission bar Conduite de lumière	93810	4
13	Hauptleitung kurz Main wire short Ligne de toiture, courte	92943	2
14	Hebezyylinder Pantograph moving cylinder Jeu de mains courantes/verin panto	93805	4
15	Brückenstecker Connector Fiche de shuntage	100644	7
16	Scheinwerfer Teilesatz Headlamp parts set Jeu des feux	101692	8
17	Leiter schwarz Ladder black Echelle noire	93809	2
18	Kardankugel Cardan ball Tête de Cardan	108614	2
19	Drahtlampe 16 V Light bulb 16 V Ampoule à électrodes 16 V	109321	10
20	Platine komplett Printed circuit assembly Circuit imprimé	110294	43
21	Grundrahmen Main frame Chassis principal	110295	30
22	Inneneinrichtung Interior layouts Aménagement intérieur	110297	4
23	Oberleitungsverbindung Overhead supply connector Contact pantographes	110303	6
24	Lichtabdeckung Light cover Cache-lumière	110306	2
25	Teilesatz Part set Jeu de pièces	110308	7
26	Seitenfenster Window Fenêtre	93814	10
27	Blitzschutzgerät Lightning protection device Protecteur de surtension	93807	2
28	Gehäuse kpl. für 63653 Betr.Nr. BB 8233 Body assembly for 63653 Betr.No. BB 8233 Caisse complet p. 63653 N° BB 8233	112466	68
29	Linse, weiß Lens, white	93803	4
30	Stirnfenster Front window Bare frontale	93802	6
31	Griffstange Handrail Main courante	110344	2
32	Dachhupe Horn Trompe	93813	2
33	Verriegelungshebel Locking lever Commande de descente	110343	2

Pos. Nr.	Text	Art.-Nr.	Preis-gruppe
1	Haltring Traction tyre Bandagee d'adhérence	85622	19
2	Zahnrad Z 23 r, m 0,4 Gear 23 T r, m 0,4 Pignon à 23 dents, module 0,4	86420	2
3	Zahnrad Z 23 l, m 0,4 Gear 23 T l, m 0,4 Pignon à 23 dents, module 0,4	86423	2
4	Schnecke m 0,4 Worm m 0,4 Vis sans fin module 0,4	86701	5
5	Kardankugel Cardan ball Tête de Cardan	87129	3
6	Universalkupplung Universal coupling Attelage universel	89282	5
7	Radstromkontakt Wheel current contact strip Palpeur	89959	3
8	Kupplungskammer Coupling chamber Boîtier d'attelage	93105	2
9	Bügel mit Rippe 1 Frame 1 with rib Couvercle 1 de carter d'engrenage	93115	12
10	Bügel 2 Frame 2 Couvercle 2 de carter d'engrenage	93116	12
11	Schneckensatz kpl. Worm set assembly Jeu de vis sans fin, complet	101697	24
12	Getriebekasten Gearcase Carter d'engrenage	101704	20
13	Getriebedeckel Gearcase cover Couvercle du carter d'engrenage	101705	10
14	Schneckendeckel Worm cover Couvercle "vis sans fin"	105109	4
15	Führerhausleiter Drivers cab ladder Echelle "cabine de conduite"	93094	2
16	Tafelsatz für Betr.Nr. BB 8233 Table-set for No. BB 8233 Jeu de plaques d'imatriculation p. BB 8233	112468	18
17	Radsatz o. Haltring Wheelset without traction tyres Essieu sans bandages	110329	18
18	Kontaktrahmen Current contact frame Support de palpeurs	110330	12
19	Radsatz m. Haltringen Wheelset w. traction tires Essieu avec bandages	110332	20
20	Puffer Buffer Tampon	88575	2
21	Zurüstbeutel Bag with accessoires Sachet des pieces de finition	112467	25
22	Drehgestellrahmen Bogie frame Flancs de bogie	110762	12

