



Artikel Nr.

23265

23435

N-Modell Diesellokomotive V 188 der Deutschen Bundesbahn

Im Jahre 1937 hatte die Firma Krupp den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von 12 Diesellokomotiven mit einer Leistung von je 940 PS erhalten. Die Fahrzeuge wurden in der Zeit von 1939 bis 1941 in Dienst gestellt. Den 6-Zylinder-Dieselmotor lieferte MAN die Aggregate der elektrischen Kraftübertragung und die Tatzlagermotoren die Siemens-Schuckert Werke. Jeweils zwei Einheiten konnten zu einer Doppellokomotive gekuppelt werden. Nach den Einsätzen an verschiedenen Kriegsschauplätzen waren nach 1945 nur noch sechs Einheiten vorhanden, die in den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten. Vier davon wurden im Jahre 1952 bei Krauss-Maffei in München instandgesetzt, die beiden anderen dienten als Ersatzteillieferer. Mit den Betriebsnummern V 188 001 a+b und V 188 002 a+b wurden die beiden Doppellokomotiven im Güterzugdienst eingesetzt und in den Bw Gemünden und Bamberg beheimatet. Diese einzigen Diesellokomotiven der DB, die über eine elektrische Kraftübertragung verfügten, hatten noch die stärkeren 12-Zylinder-Dieselmotoren von Maybach erhalten, die über eine Nennleistung von 1.100 PS verfügten. Die V 188 001 wurde dann im Jahre 1969 ausgemustert. Die zweite Doppellok war noch, inzwischen als Baureihe 288 bezeichnet, bis Dezember 1971 im Betriebseinsatz.

N-Model Diesel locomotive V 188 of the German Federal Railways

In the year 1937 Messrs. Krupp has received the order to develop and to produce 12 Diesel locomotives with a power of 940 HP each. These vehicles have been placed in service from 1939 to 1941. The 6-cylinder Diesel motor has been produced by MAN, the parts for the electric transmission and the nose suspended motors by the factory of Siemens-Schuckert. Two unities each could be coupled to a double locomotive. After some runs on different seats of war there only remained 6 unities after 1945 which have been put in possession by the German Federal Railways. 4 of them have been repaired by Krauss-Maffei at Munich in 1952, the other both served as dispenser for spare parts. The both locomotives - no. V 188 001 a+b and V 188 002 a+b - have been placed into the service of vans and have found their home in Bw Gemünden and Bamberg. These unique Diesel locomotives of the German Federal Railways which were in possession of an electric transmission, have received a more forced 12-cylinders motor with 1.100 HP by Maybach. The V 188 001 has been sorted out in 1969. The other locomotive, meanwhile known as the serie 288, was running until December 1971.

Modèle en N de la locomotive Diesel de la série V 188 de la „Deutsche Bundesbahn“

En 1937 les usines Krupp furent chargées des études et de la fabrication de 12 locomotives dont chacune devrait disposer d'une puissance de 940 ch. Ces machines furent livrées et mises en service entre 1939 et 1941. Le moteur Diesel à 6 cylindres fut fourni par le groupe MAN, alors que les composants de la transmission électrique, y compris les moteurs de traction suspendus par le nez, sont dûs aux usines Siemens-Schuckert. Toujours deux de ces machines pouvaient former une locomotive double. A la fin des hostilités de la deuxième guerre mondiale qui les virent actives aux différents théâtres des opérations militaires, n'existaient plus que 6 unités qui furent ensuite intégrées aux effectifs de la DB. Quatre machines sur les six furent reconstruites en 1952 par Krauss-Maffei à Munich, alors que les deux autres furent dépiécées pour gagner sur elles les pièces détachées nécessaires. Les quatre machines réparées furent regroupées sous forme de deux locomotives doubles alors immatriculées comme locomotives V 188 001 a+b et V 188 002 a+b au parc de la DB et basées successivement aux dépôts de Gemünden et de Bamberg. C'étaient ensuite les seules locomotives Diesel de la DB à transmission électrique. Au fil de leur carrière aux services de la DB elles se voyèrent dotées de moteurs Diesel à 12 cylindres plus puissants (de 1.100 ch maintenant), fournis par les Ets. Maybach. En 1969 la V 188 001 fut retirée du service, alors que sa soeur se vit encore immatriculée à la nouvelle série 288 conforme au nouveau code UIC de la DB, mais sa réforme ne tardait que jusqu'en décembre 1971.

**Vor Inbetriebnahme
bitte beachten:**

**Before use kindly note the
following:**

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

Verpackung:

Fahrzeug mit Folie herausheben

Packing:

Remove vehicle from box using the transparent paper

Emballage:

sortir la locomotive à l'aide du film transparent



Wir empfehlen eine kurze Einlaufzeit.

We recommend a short running-in period.

Nous recommandons un court temps de rodage.

**Kleinster befahrbarer Radius: 228,2 mm
(R2 des ROCO-N-Gleissystems)**

**Minimum track radius: 228,2 mm
(R2 of ROCO N track system)**

**Rayon minimum de circulation: 228,2 mm
(R2 du système N des voies ROCO)**

Beachten Sie bitte, daß nur bei sauberen Schienen ein einwandfreier Lauf der Lokomotive gewährleistet ist. Hierzu empfehlen wir unseren ROCO-Clean-Schienenreinigungswagen (25093).

Please note the following: only clean and well cared-for tracks assure good running qualities of your locomotive. The ROCO-Clean track cleaning wagon (25093) produces real track cleaning results.

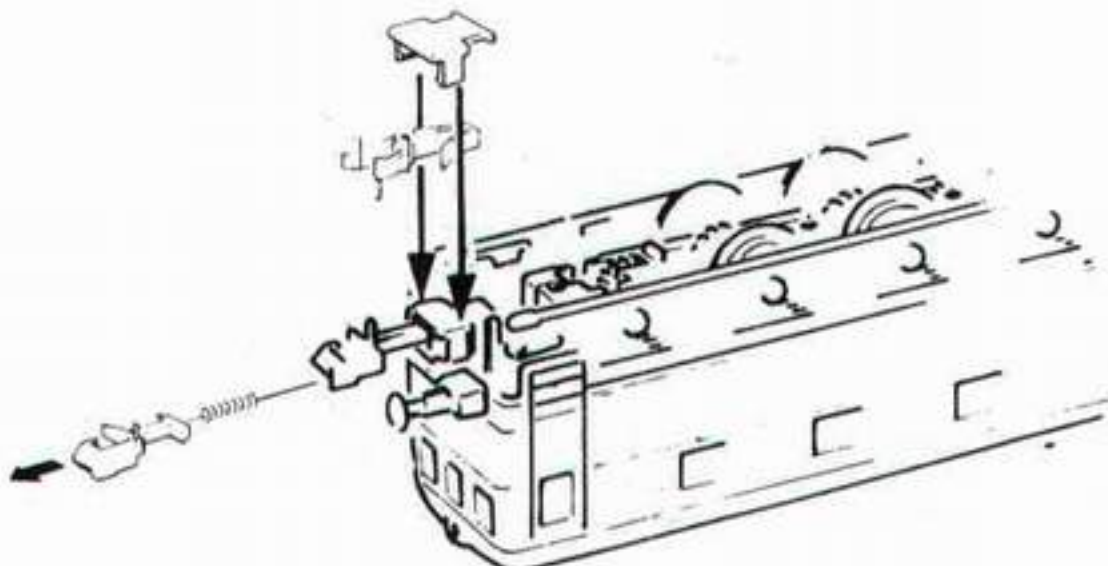
Remarque: un fonctionnement parfait des locomotives ne peut s'obtenir que lorsque la voie est propre. Pour ce faire, nous vous conseillons vivement d'utiliser le Wagon-Nettoyeur-ROCO (25093).

Einbau der ROCO-N-Kurzkupplung:

Installing ROCO N-Short Coupling:

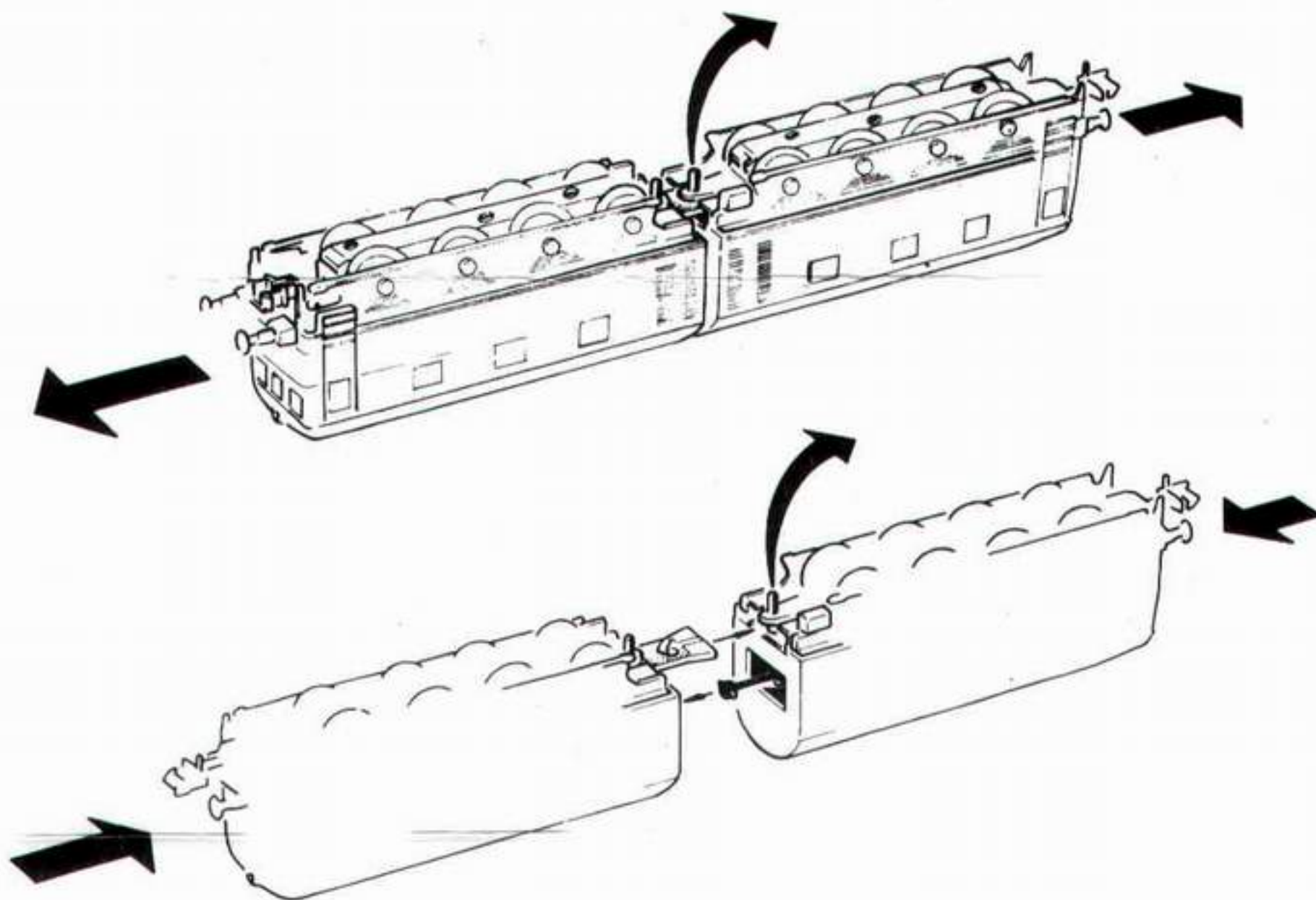
Montage de l'attelage court ROCO-N:

20030



Entkuppeln und kuppeln der beiden Triebfahrzeuge.

To couple and uncoupling of the both tractive units.
Dételer et atteler des deux engins de traction.



Wartung und Pflege:

Service and maintenance: Soins et entretien:

Lokgehäuse abnehmen:

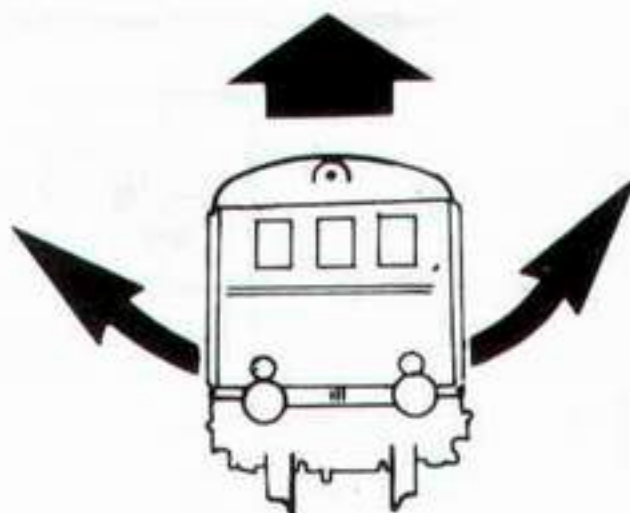
erforderlich bei Lämpchenwechsel, Motorwechsel und Schmierung

Remove loco body:

necessary in order to change light bulbs, motor and for lubrication

Démontage de la carrosserie de la locomotive:

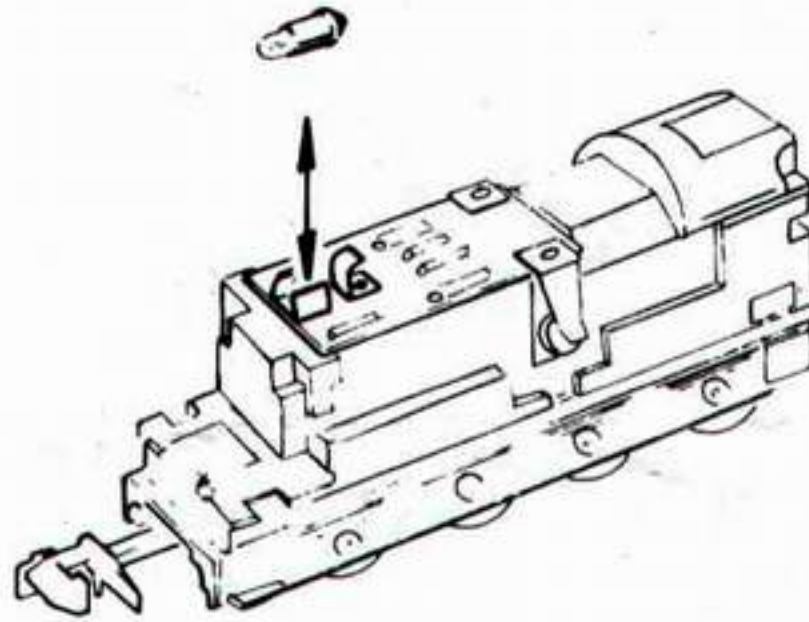
eventuellement pour le changement d'une ampoule, moteur et pour le graissage



Lämpchenwechsel:

Bulb changing:

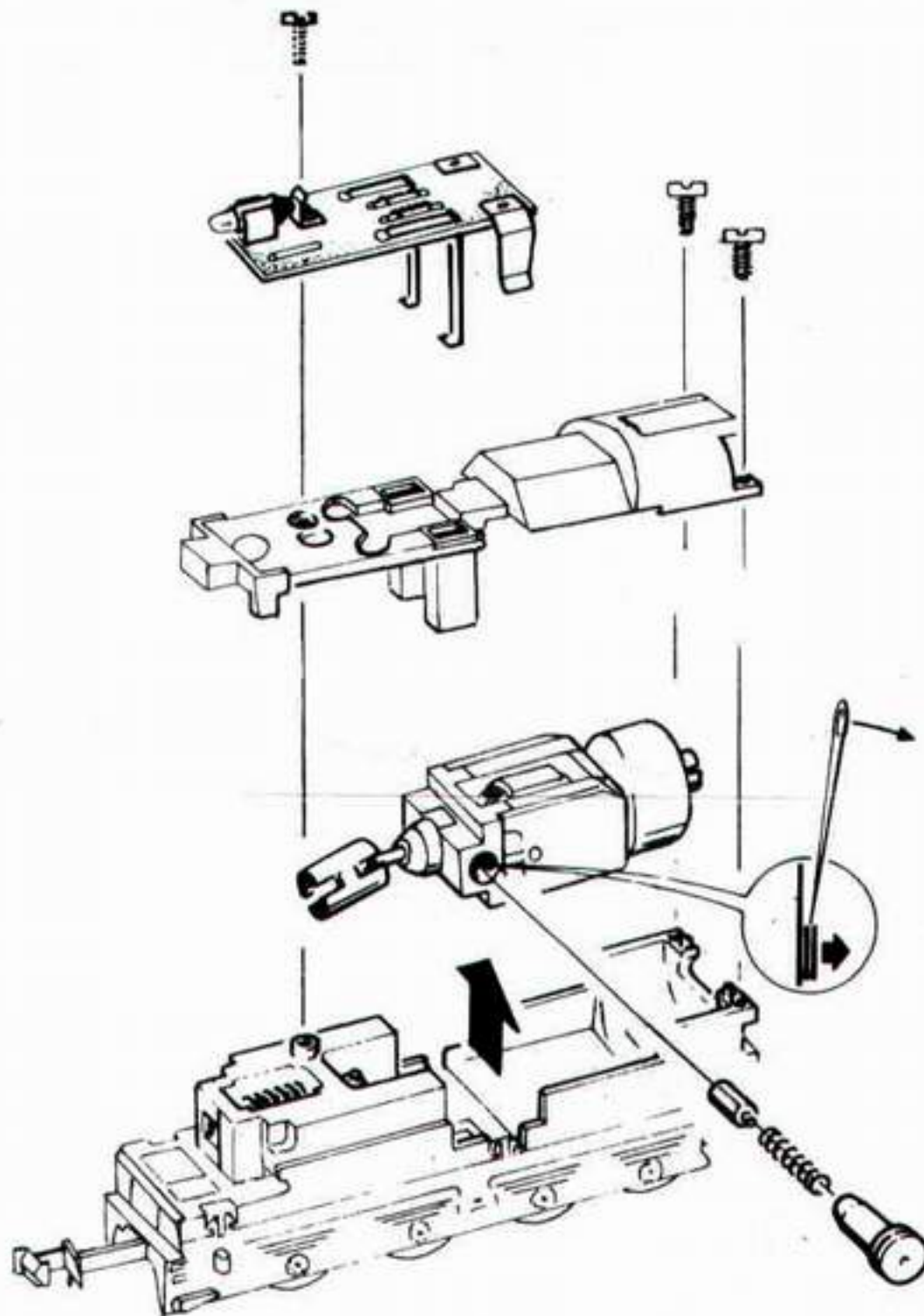
Remplacement des lampes:



Kohlebürstenwechsel (Motorwechsel):

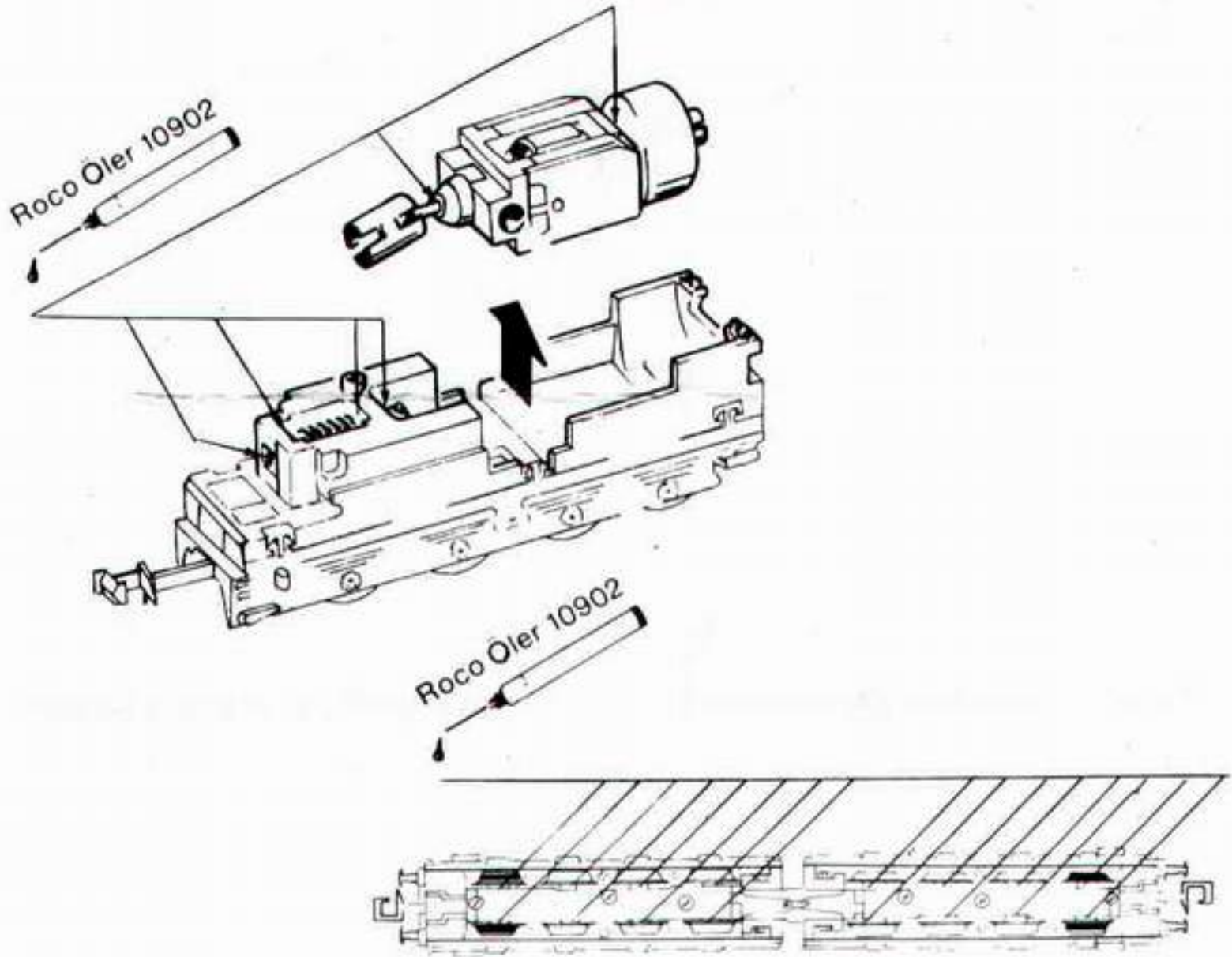
Carbon Brush Changing (Changing the motor):

Echange des balais (Echange du moteur):



Schmierung:

**Lubrication:
Graissage:**



Haftreifenwechsel :

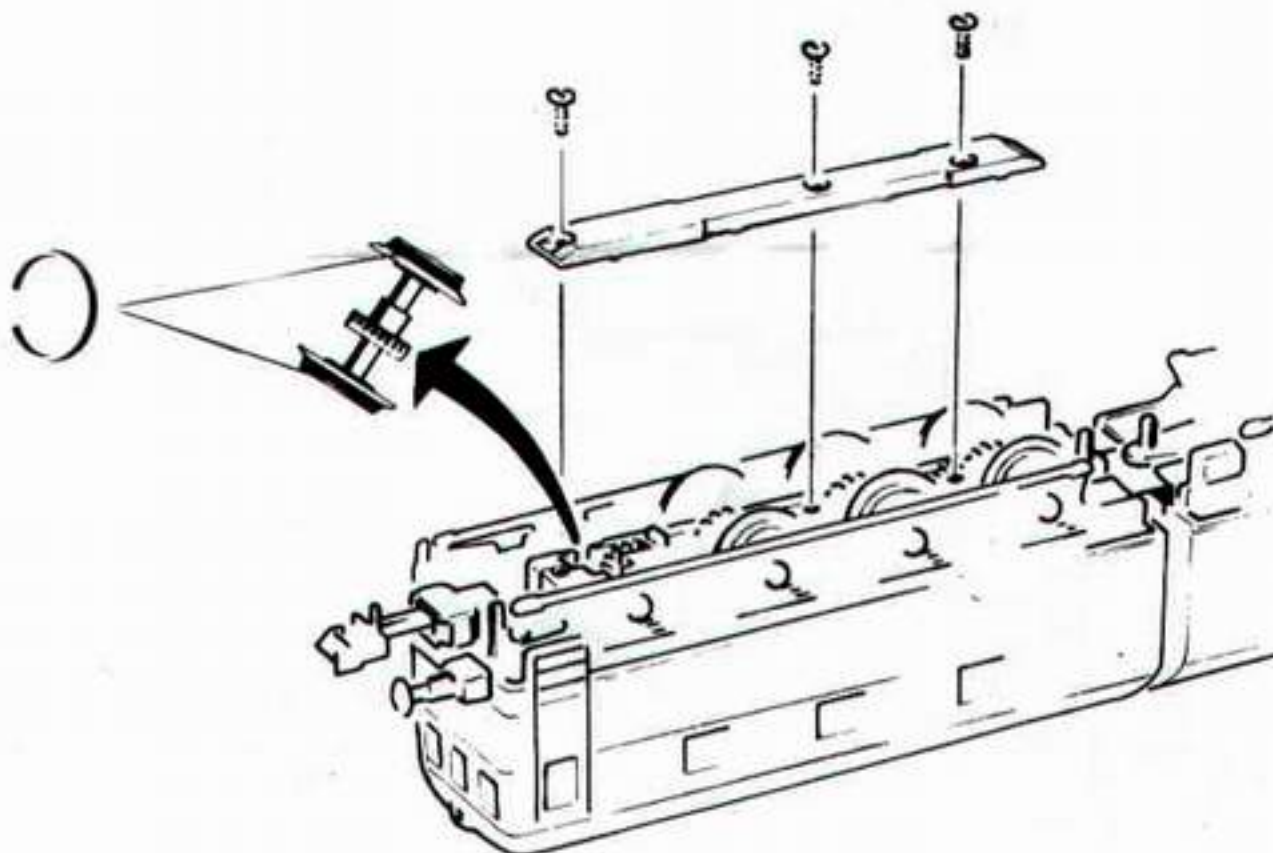
Radsatz herausnehmen, Haftreifen mit Nadel oder feinem Schraubenzieher abziehen

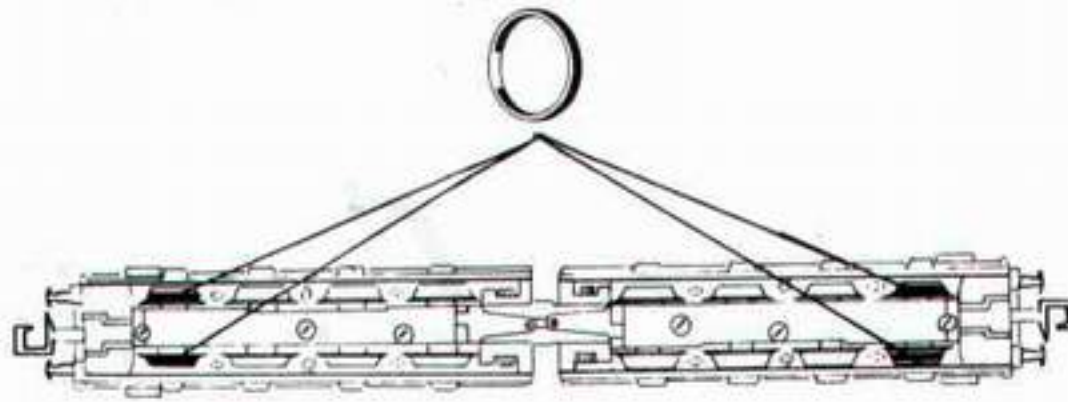
Changing traction tyres :

Remove wheelset, lift off traction tyre using a needle or small screw driver

Changement des bandages :

retirer l'essieu, enlever le bandage en le soulevant avec un petit tournevis ou une aiguille.





Bestellnummern für diverse Ersatzteile:

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



20036



10021

Kohlebürsten
Carbon brushes 89741
Balais de charbon

Motor
motor 85018
moteur

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.

8023265-720

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