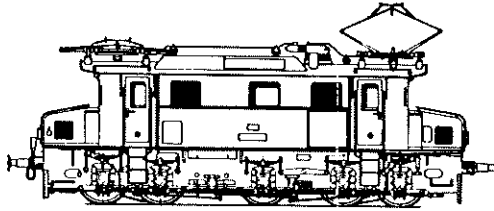


1. ABNEHMEN DES GEHÄUSES

Wenn man die Schrauben der beiden Kupplungshalter herausdreht und die Pufferbrust nach vorne herauszieht, läßt sich das Gehäuse nach oben abnehmen. Danach sind alle wesentlichen Teile der Lok leicht zugänglich. Beim Zusammenbau, der in umgekehrter Reihenfolge erfolgt, beachten Sie bitte, daß der Führerstand 1 immer auf der Seite mit zwei beeinanderliegenden Achsen ist.

Brems-
schläuche



Brems-
schläuche

Führerstand 1

2. SCHMIERUNG

Die Lokomotive sollte von Zeit zu Zeit sparsam an den Lagern der Motorwelle, den Achsen und den Zahnrädern mit Spezialöl (Lubra Öl, Kat.Nr. 492) geölt werden. Bitte wenig Öl und vor allem kein Speiseöl verwenden.

3. REINIGUNG

Sollte die Lokomotive nur mehr ruckend laufen und das Licht flackern, so müssen die Schleifkontakte zu den Rädern gereinigt werden. Zu diesem Zweck müssen die Schrauben der Schleiferblöcke und der Lampenboxen gelöst werden und nach dem Wegschwenken der Lampenboxen die Schleifer vorsichtig aus dem Außenrahmen gezogen werden. Danach können die Schleifer mit einer Pinzette gereinigt werden.

Für weitere Servicearbeiten steht unsere Serviceabteilung 1233 Wien, Gatterederstraße 6 oder unser Personal in unseren Filialen gerne zur Verfügung. Ersatzteile erhalten Sie ebenfalls unter dieser Adresse unter Angabe der Loktype und dem Namen des Teils.

Wir wünschen Ihnen viel Freude mit dem Modell der 1080

KLEIN MODELBAHN Ges.m.b.H.

1080.09

1996
VON KL. MO,

ELEKTROLOKOMOTIVE DER ÖBB 1080
(Ex E88.1 der DRG)

Für die neu elektrifizierte Arlbergstecke wurden 1924 von der BBÖ 20 Stück Güterzuglokomotiven der Baureihe 1080 beschafft. Die Lokomotiven der Firma Krauss & Co bzw. Siemens Schuckert sind fünfachsrig, wobei drei der fünf Achsen über einen Motor angetrieben werden. Eine außenliegende Kuppelstange verbindet alle fünf Achsen, sodaß alle Achsen als angetrieben gelten. Dieses ausgefallene Konzept führte zu einer Reihe von technischen Problemen. Trotzdem sind einige dieser Lokomotiven bis heute im Einsatz (Attnang-Puchheim und Selztal), auf der Arlbergstrecke wurden sie jedoch bald durch die 1180 ersetzt. Besonders bekannt ist auch noch der Einsatz der 1080 auf der Preßburger Bahn. Kaum eine andere Lokomotive der ÖBB ist so oft verändert worden wie die 1080, dementsprechend hoch ist auch die Anzahl der anzutreffenden Bauvarianten. Optisch wesentlich war die Neugestaltung der Seitenwände (mit einem statt drei Fenstern), des Daches und der Stirnseite mit neuen Fenstern. Da diese Umbauten zu verschiedenen Zeiten durchgeführt wurden und einige Maschinen teilweise unverändert blieben ist nahezu jede Variation einmal vorhanden gewesen.

HINWEISE FÜR BETRIEB UND WARTUNG:

Um trotz des langen, gekuppelten Radstandes und geringer möglicher Seitenverschiebbarkeit der Räder aufgrund des Außenrahmens, wurde das Fahrwerk mit zwei Kunststoffrädern ohne Spurkranz, zwei normalen Antriebsrädern und der mittleren Achse mit Metallbandage, aber ohne Spurkranz versehen. Dies ermöglicht den problemlosen Betrieb auch über Kuppen, Weichen und bei engen Radien.

Die Lokomotive ist werkseitig komplett zusammengebaut, nur die Bremsschläuche sind beigelegt und können bei Bedarf montiert werden.

Der Umschalter für Oberleitungsbetrieb befindet sich auf der Leiterplatte im Inneren der Lokomotive. Da wir das Dach der Lokomotive nicht durch eine Bohrung verunzieren wollten, muß zum Umschalten der Betriebsart das Lokgehäuse abgenommen werden.