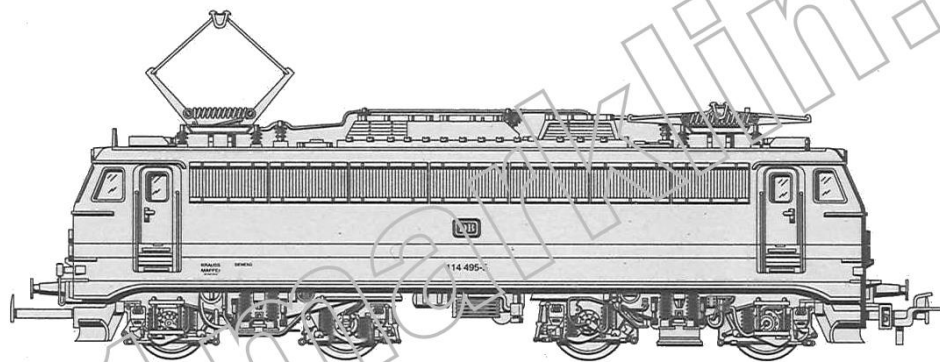
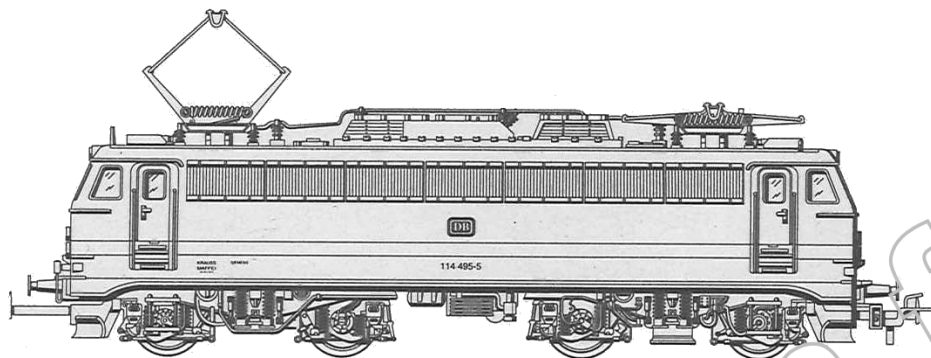


märklin

H0



3033



BR 114

Die Lokomotiven der heutigen Baureihe (BR) 114 waren ursprünglich die Paradedpferde der Deutschen Bundesbahn (DB). Aus der Standardbaureihe E 10 wurde im Jahre 1962 eine schnellere und elegantere Variante entwickelt. Die Stirnfront der Maschinen wurde nach aerodynamischen Gesichtspunkten überarbeitet. Die Leistung von 3700 kW blieb gleich, die Höchstgeschwindigkeit wurde jedoch durch eine Getriebeänderung auf 160 km/h erhöht. Diese Maschinen erhielten die Betriebsnummern E 10 1265-1312 und waren zum Einsatz vor den damaligen Spitzenzügen der DB, dem Rheingold und dem Rheinpfil bestimmt. Die Lokomotiven hatten daher zuerst auch die beige-kobaltblaue Farbgebung dieser Züge erhal-

ten. Später erhielten sie die beige-purpurrote TEE-Lackierung. Den Aufbau mit der schnittigen „Bügefalte“ erhielten dann auch alle folgenden E 10 der Standardbauart.

Bei der Umzeichnung nach dem neuen Nummernplan im Jahre 1968 wurden die elf Maschinen der BR 112 zugeordnet. Im gleichen Jahr wurden weitere 20 dieser Maschinen an die DB geliefert. Nach Verschleißerscheinungen in den Drehgestellen mußte bei einigen Maschinen die Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 140 km/h herabgesetzt werden, diese Lokomotiven erhielten zum 1.1.1988 die neue Baureihenbezeichnung 114. Heute sind alle Triebfahrzeuge dieser Baureihe beim Betriebshof (Bh) Hamburg 1 eingesetzt.

The locomotives in the current class 114 were originally the crown jewels of the German Federal Railroad's (DB) motive power. A faster and more elegant version of the standard class E 10 was developed in 1962. The ends of these locomotives were altered for a more aerodynamic look. The output of 3,700 kilowatts (4,958 horsepower) remained the same, but the maximum speed was increased to 160 km/h (100 m.p.h.) by changing the gear ratios. These units were given the road numbers E 10 1265-1312 and were assigned to the DB's premier trains of the time, the Rheingold and the Rheinpfeil. For that reason the locomotives were initially painted in the cream/cobalt blue scheme of these trains. Later they were given the cream/red TEE scheme. All subsequent standard design E 10 units were given the same body with the streamlined "pants crease" look. In the switch to the new numbering system in 1968 the eleven locomotives were assigned to the class 112. In the same year another 20 of these units were delivered to the DB. When the trucks began to show signs of wear, the maximum speed of 160 km/h (100 m.p.h.) had to be lowered to 140 km/h (approx. 88 m.p.h.) on some units, and in 1988 these locomotives were given the new classification 114. At present all of the locomotives in this class are employed in the Hamburg 1 District.

Les locomotives de la série actuelle (BR) 114 faisaient autrefois la fierté des Chemins de fer de la Deutsche Bundesbahn. A partir de la série standard E 10, on développa en 1962, une variante plus rapide et plus élégante. La partie frontale de la machine fut remodelée selon des critères aérodynamiques. La puissance de 3700 kW resta la même, mais la vitesse de pointe fut accrue à 160 km/h grâce à une modification d'engrenages. Ces machines reçurent le numéro d'exploitation E 10 1265-1312 et elles étaient destinées à une utilisation sur les trains les plus réputés des Chemins de fer de la Deutsche Bundesbahn de l'époque, à savoir le Rheingold et le Rheinpfeil. C'est la raison pour laquelle ces locomotives avaient d'abord été pourvues de la livrée beige-bleu cobalt de ces trains. Par la suite, elle reçurent le vernis beige-rouge pourpre TEE. La superstructure marquée du pli très net fut ensuite adoptée par tous les E 10 suivants du type standard. Lors du changement d'appellation selon le nouveau plan de numérotation, les onze machines furent affectées à la BR 112. La même année, 20 autres de ces machines furent livrées aux Chemins de fer de la Deutsche Bundesbahn. Après des manifestations d'usure des bogies, la vitesse de pointe de certaines machines fut abaissée de 160 à 140 km/h. Ces locomotives reçurent la nouvelle appellation de série 114 au 01/01/1988. Aujourd'hui, tous les véhicules moteur de cette série sont employés dans la gare d'exploitation (Bh) Hamburg 1.

De lokomotieven van de huidige serie (BR) 114 waren oorspronkelijk de paradepaardjes van de Deutsche Bundesbahn (DB). Uit de standaardserie E 10 werd in 1962 een snellere en elegantere variant ontwikkeld. Het front van de machines werd volgens aerodynamische principes omgewerkt. Het vermogen van 3700 kW bleef gelijk, de maximum snelheid werd echter door een andere tandwieloverbrenging tot 160 km/h verhoogd. Deze machines kregen de bedrijfsnummers E 10 1265-1312 en waren voor de toenmalige toptreinen van de DB, de Rheingold en de Rheinpfel, bestemd. De lokomotieven hadden daarom eerst ook de beige/kobaltblauwe kleurstelling. Later kregen ze de beige/purperrode TEE-kleurstelling. Alle volgende exemplaren van de standaard E 10 kregen dan ook de opbouw met de kenmerkende vouw. Bij de vernummering volgens het nieuwe nummer-schema in 1968 werden de elf machines aan de serie BR 112 toegewezen. In hetzelfde jaar werden nog 20 van deze machines aan de DB geleverd. Nadat slijtageverschijnselen in de draaistellen bleek, moest bij enkele machines de maximum snelheid van 160 km/h verlaagd worden tot 140 km/h; deze lokomotieven kregen op 1.1.1988 de nieuwe serie-indeling 114. Momenteel zijn alle tractievoertuigen uit deze serie in het depot (Bh) Hamburg 1 ondergebracht.

Las locomotoras de la actual serie de construcción (BR) 114 eran en su tiempo la «caballería de parada» de la Deutsche Bundesbahn (DB). Partiendo de la serie estandar E 10, en el año 1962 fue desarrollada una variante más rápida y elegante. La parte frontal de las máquinas fue reestructurada partiendo de puntos de vista aerodinámicos. Se mantuvo su potencia de 3700 kW, sin embargo se pudo aumentar la velocidad máxima hasta 160 km/h gracias a una modificación en los engranes. Estas locomotoras recibieron la numeración de serie E 10 1265-1312 y estaban previstas para llevar los trenes punta de la DB como el «Rheingold» y el «Rheinpfel».

Inicialmente recibieron los colores beige-azul cobalto de estos trenes. Más tarde pasaron a los colores de los TEE beige-rojo púrpura. Todas las siguientes máquinas de la serie estandar E 10 ya obtuvieron antoncas la superestructura con el elegante pliegue en la carrocería. Al implantarse en 1968 la nueva serie de numeraciones, estas máquinas pasaron a la serie BR 112. En el mismo año se entregaron 20 ejemplares más de estas máquinas a la DB. Después de apreciarse signos de desgaste en los bogies, la velocidad máxima de 160 km/h tuvo que reducirse a 140 km/h. A partir del 1.1.1988 estas locomotoras recibieron la nueva denominación de serie 114. Hoy en día todas las máquinas de esta serie están asignadas a los talleres ferroviarios (Bh) de Hamurgo.

Le locomotive dell'odierno Gruppo (BR) 114 erano originariamente i cavalli da parata della Ferrovia Federale Tedesca (DB). Sulla base del Gruppo unificato E 10, nell'anno 1962 venne elaborata una variante più veloce ed elegante. La superficie frontale di tali macchine venne rielaborata secondo criteri aerodinamici. La potenza di 3700 kW rimase invariata, mentre la velocità massima venne aumentata a 160 km/h grazie ad una modifica del rapporto di trasmissione. Queste macchine ricevettero il numero di servizio E 10 1265-1312 ed erano destinate al servizio in testa ai treni allora di prestigio della DB, il Rheingold ed il Rheinpfail. Tali locomotive avevano inizialmente ricevuto anche la colorazione in avorio a azzurro cobalto di questi treni. Successivamente esse ricevettero la colorazione in avorio e rosso porporino dei TEE. Anche tutte le seguenti E 10 del tipo normale ricevettero poi la modifica con l'elegante «piega del pantalone». Nell'anno 1968, in occasione della riclassificazione in base al nuovo schema di numerazione, tali undici macchine vennero assegnate al Gruppo 112. Nello stesso anno vennero fornite alla DB altre 20 di queste macchine. In seguito alla comparsa di segni di logoramento nei carrelli, in alcune macchine si dovette abbassare la velocità massima da 160 a 140 km/h, e queste locomotive il 1.1.1988 ricevettero la nuova classificazione di Gruppo 114. Oggi tutti i rotabili di questo Gruppo prestano servizio presso il Parco Locomotive (Bh) di Amburgo 1.

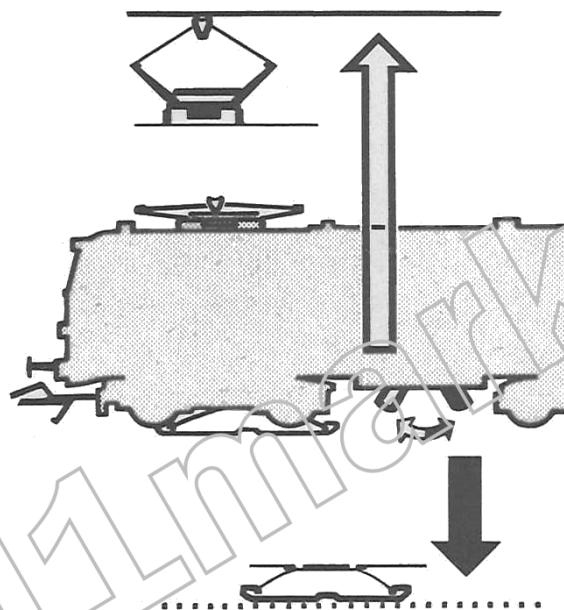
Ursprungligen var loken av dagens serie (BR) 114 Tyska Förbundsjärnvägarnas (DB) paradhästar. 1962 utvecklades ur standardserie E 10 en snabbare och elegantare variant. Lokets frontparti ändrades enligt aerodynamisk syn. 3700 kW effekt förblev den samma, maxfarten höjdes dock genom ändrad utväxling till 160 km/h. Dessa lok fick driftnumren E 10 1265-1312 och var avsedda för dåvarande supertåg, Rheingold och Rheinpfail. Därför hade loken till en början fått dessa tågs beige-koboltblåa färgsättning. Senare fick de TEE-tågens beige-purpuröda lackering. Även alla senare följande standardtyp E 10-loken fick lokkorgen försett med stilig "pressveck". När beteckningarna 1968 ändrades enligt ny nummerplan tillordnades de elva loken serie BR 112. Samma år levererades ytterligare 20 av dessa lok till DB. Efter slitage på boggierna fick maxfarten hos en del lok minskas från 160 till 140 km/h. Dessa lok betecknades från den 1 januari 1968 som serie 114. Idag är alla motorfordon av denna serie insatta vid driftbangården (Bh) Hamburg 1.

Lokomotiverne af den nuværende type 114 var oprindelig Deutsche Bundesbahn's „paradeheste“. Fra standardtypen E 10 blev der i 1962 udviklet en hurtigere og elegantere variant. Maskinernes front blev bearbejdet efter aerodynamiske synspunkter. Ydelsen på 3700 kW forblev uændret, maksimalhastigheden blev gennem en gearændring forhøjet til 160 km/t. Disse maskiner fik driftsnumrene E 10 1265-1312 og var bestemt til at trække de daværende elitetog ved DB, „Rheingold“ og „Rheinpfail“.

Lokomotiverne fik derfor også først disse togs beige-koboltblå farvegivning. Senere fik de den beige-purpurrøde TEE-lakering. Opbygningen med den flotte „pressefold“ fik så også alle de følgende E 10'ere af standardtypen.

Ved omlitreringen efter den nye nummerplan i 1968 blev de elleve maskiner af type 112 taget med. Samme år blev der leveret yderligere 20 af disse maskiner til DB. Efter slitageforekomster i bogierne måtte man ved nogle maskiner nedsætte maksimalhastigheden fra 160 til 140 km/t. Disse lokomotiver fik den 1.1.1988 den nye typebetegnelse 114. I dag har alle lok af denne type hjemsted ved distrikts-maskindepotet (Bh Hamburg 1).

Umschaltung für Oberleitungsbetrieb
Switch for selecting catenary or track operation
Commutation pour alimentation par ligne aérienne
Omschakeling op bovenleiding
Conmutación a toma-corriente por catenaria
Commutazione per esercizio con linea aerea
Omkoppling till kontaktledning
Omskiftning til luftledningsdrift



Abnehmen des Lokomotivgehäuses

Removing the locomotive body

Démontage de la caisse de la loco

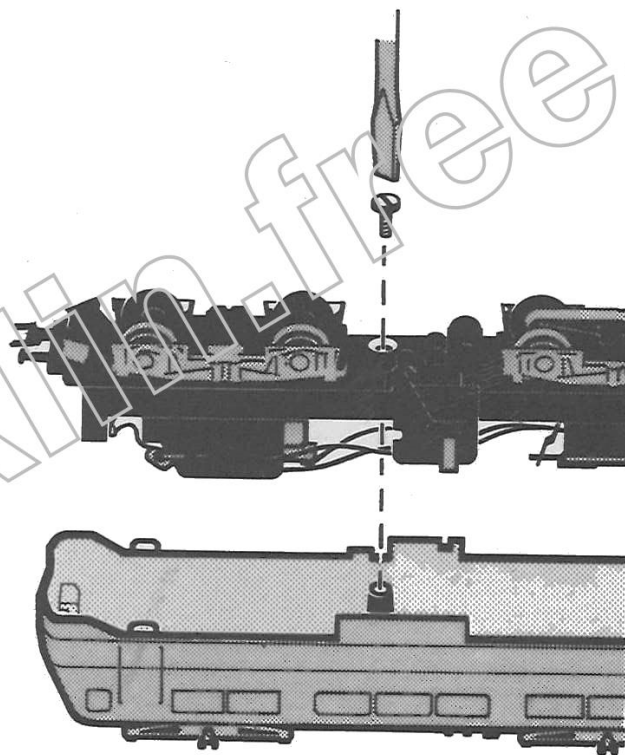
Afnemen van de locomotiefkap

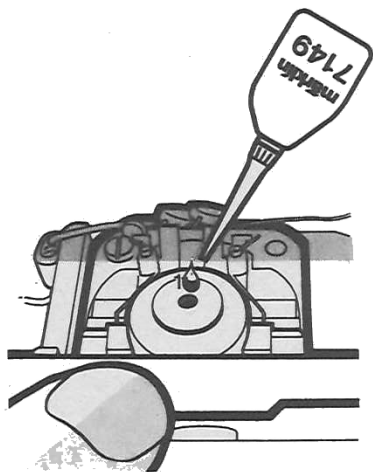
Quitar la carcasa

Rimozione del mantello della locomotiva

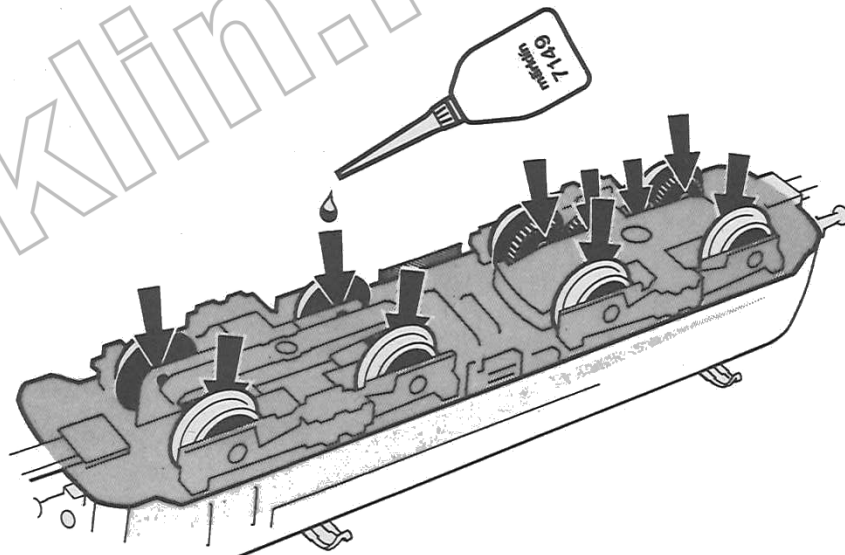
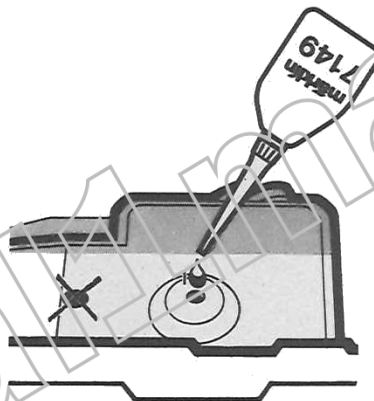
Demontering av lokkåpan

Aftagning af lokomotivoverdelen

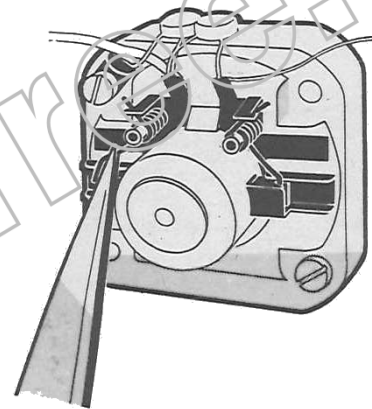
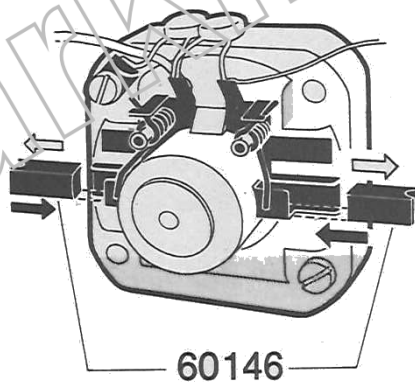




Schmierung nach etwa 40 Betriebsstunden
 Lubrication after approximately 40 hours of operation
 Graissage après environ 40 heures de marche
 Smering na ca. 40 bedrijfsuren
 Engrase a las 40 horas de funcionamiento
 Lubrificazione dopo circa 40 ore di funzionamento
 Smörjning efter ca. 40 driftstimer
 Smøring efter ca. 40 driftstimer

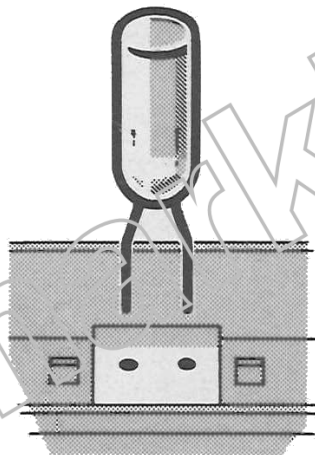


Auswechseln der Bürsten
Changing brushes
Remplacement des balais
Vervanging van de borstels
Cambiar las escobillas
Sostituzione delle spazzole
Byte av borstar
Udskiftning af motorkul

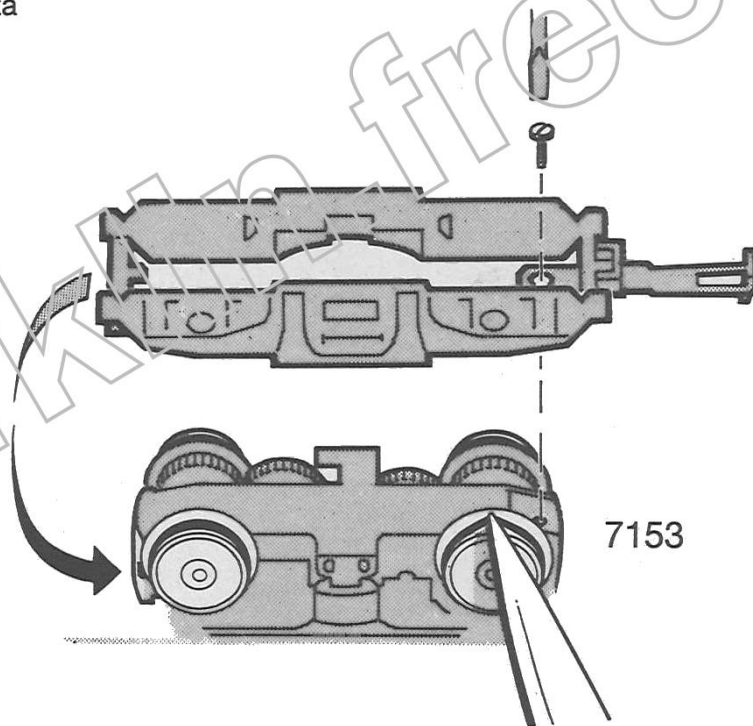


Auswechseln der Glühlampen
Changing headlight bulbs
Remplacement des ampoules
Vervanging van de lampjes
Cambiar las bombillas
Sostituzione delle lampadine
Byte av glödlampor
Udskiftning af elpærer

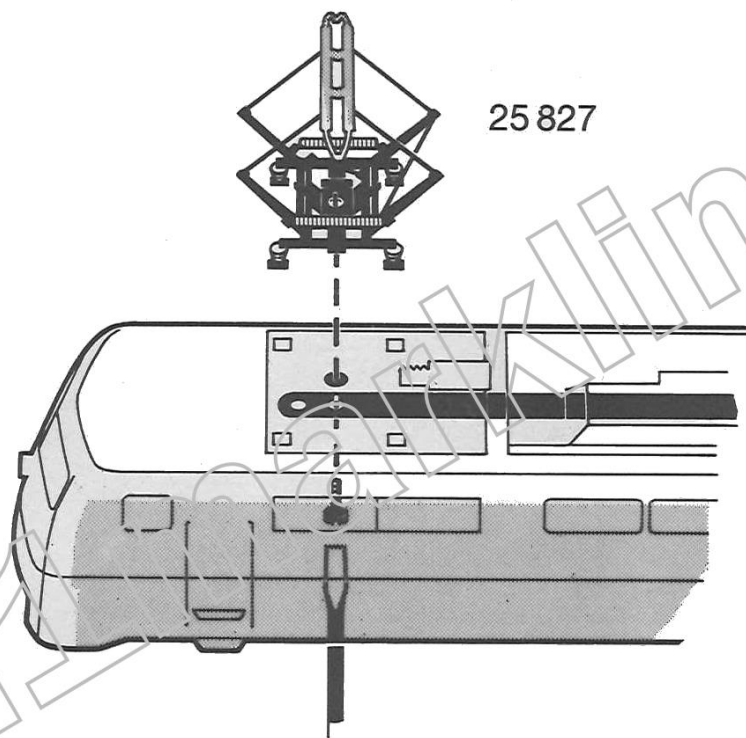
61 004



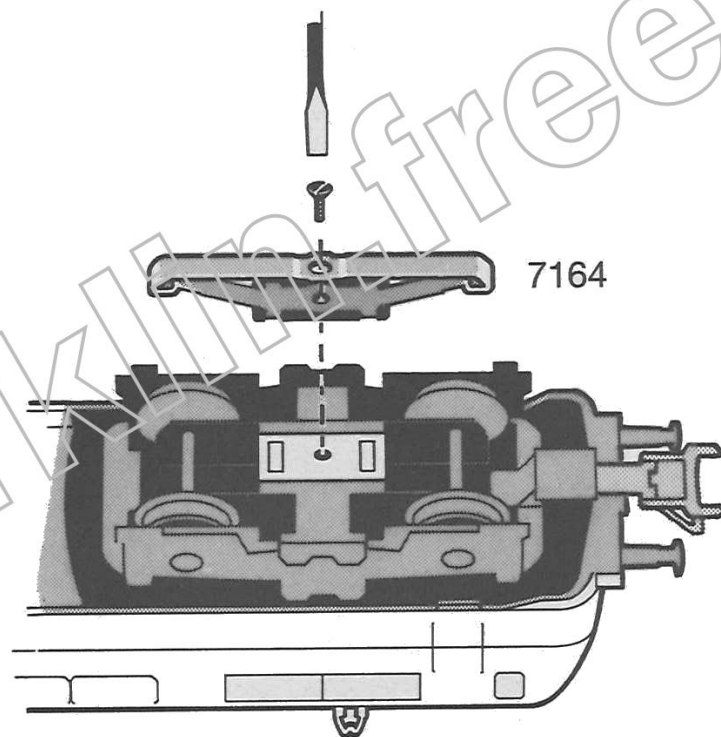
Auswechseln der Haftreifen
Changing traction tires
Remplacement des bandages d'adhérence
Vervanging van de antislipbanden
Cambiar los aros de adherencia
Sostituzione delle cerchiature di aderenza
Byte av slirskydd
Udskiftning af friktionsringe

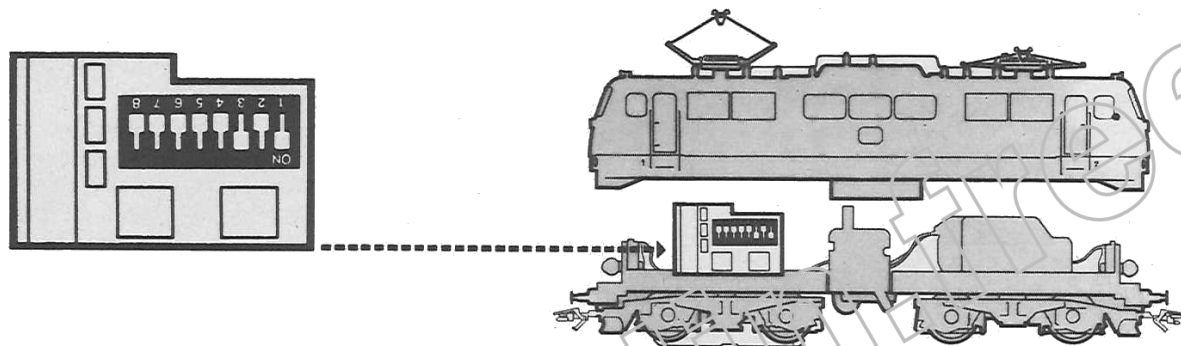


Auswechseln der Dachstromabnehmer
Changing pantographs
Remplacement du pantographe
Vervanging van de stroombeugel
Cambiar el pantógrafo
Sostituzione dei pantografi
Byte av strömtavtagare
Udskiftning af pantograf



Auswechseln des Schleifers
Changing pick up shoes
Remplacement du frotteur
Vervanging van de sleper
Cambiar el patín
Sostituzione del pattino
Byte av släpsko
Udskiftning af slæbesko





Ihr autorisierter Märklin Digital-Fachhändler wird Ihnen die konventionelle Lokomotive gerne mit dem Decoder in eine Digital-Lokomotive umbauen.

Your authorized Märklin Digital dealer will be happy to convert the conventional locomotive to Digital with the decoder.

Votre vendeur Märklin agréé se fera un plaisir de transformer votre locomotive conventionnelle en locomotive Digital grâce au décodeur.

Uw geautoriseerde Märklin Digital-dealer bouwt met alle plezier uw gewone lokomotief met de decoder om tot een Digital-lokomotief.

Su distribuidor autorizado Märklin Digital puede colocarle el Decoder en la locomotora convencional para convertirla en una Digital.

Il Vostro rivenditore autorizzato Märklin Digital sarà lieto di trasformare per Voi con il Decoder la locomotiva tradizionale in una locomotiva Digital.

Din auktoriserade Märklin digitalfackhandlare ändrar gärna om Ditt lok med en decoder, från konventionellt lok till digitallok.

Deres autoriserede Märklin Digital-forhandler vil gerne med dekoderen ombygge Deres konventionelle (almindelige) lokomotiv til et digital-lokomotiv.

Funkstörungen bei Modellbahnanlagen

Alle Märklin-Produkte entsprechen bei Auslieferung den einschlägigen Vorschriften zur Funkentstörung. Verschleiß und/oder mangelhafte Wartung des Materials sowie ein nicht anleitungsgemäßer Betrieb können zu verstärkten Funkstörungen führen. Zu diesem Themenkomplex ist auf Anforderung ein Merkblatt erhältlich.

Radio interference in model railways

All Märklin products comply with the relevant interference suppression regulations on delivery. Wear and/or inadequate maintenance of the units or improper use may result in increased radio interference. A code of practice on this subject is available on request.

Réseaux de trains et parasites

Tous les produits Märklin sont conformes au moment de leur livraison aux règlements en vigueur en matière d'anti-parasitage. L'usure et/ou un entretien insuffisant du matériel de même qu'une utilisation non conforme peuvent entraîner un accroissement des parasites. Une fiche technique consacrée à ce sujet est disponible sur demande.

Radiostoringen bij de modelspoor installaties

Alle Märklin producten voldoen bij aflevering aan de desbetreffende voorschriften voor radio ontstoring. Slijtage en/of gebrekkig onderhoud van het materiaal, evenals een niet volgens de regels uitgevoerd gebruik, kunnen een verhoogde radiostoring tot gevolg hebben. Met betrekking tot dit uitgebreide thema kan op aanvraag een informatieblad worden verkregen.

Radiointerferencias en ferrocarriles miniatura

Los productos Märklin satisfacen sin excepción alguna, a la hora de su entrega, todos los requisitos que imponen

las disposiciones pertinentes en materia de radiodesparasitaje. El desgaste y/o un mantenimiento deficiente del material, así como el servicio no acorde con las instrucciones dadas por el fabricante, pueden originar radiointerferencias mayores. Sobre este tema se podrá solicitar un impreso informativo correspondiente.

Radiodisturbi negli impianti ferroviari in miniatura

Al momento della consegna, tutti i prodotti Märklin soddisfano pienamente le specifiche norme sui radiodisturbi. L'usura e/o una cattiva manutenzione del materiale nonché il funzionamento degli impianti non conforme alle istruzioni per l'uso, possono causare ulteriori radiodisturbi. Su richiesta forniamo un foglio illustrativo che illustra questa problematica.

Radiostörningar från modelljärnvägar

Alla Märklin-produkter uppfyller vid leverans tillämpliga föreskrifter för radioavstörning. Slitage och/eller bristande underhåll av materialet, liksom drift i strid med lämnade instruktioner, kan medföra ökad radiostörning. Kring dessa problem kan på förfrågan ett upplysningsblad rekvideras.

Radioforstyrrelser ved modeljernbaner

Alle Märklin-produkter opfylder ved levering gældende bestemmelser om støjdæmpning. Slid og/eller mangelfuld vedligeholdelse af materialet samt brug i modstrid med vejledningen kan medføre øgede radioforstyrrelser. Der kan på forespørgsel rekvireres en folder herom.

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 8 60
D-73008 Göppingen

66 404 TN 1094 na
Printed in Germany
Imprimé en Allemagne
Änderungen vorbehalten