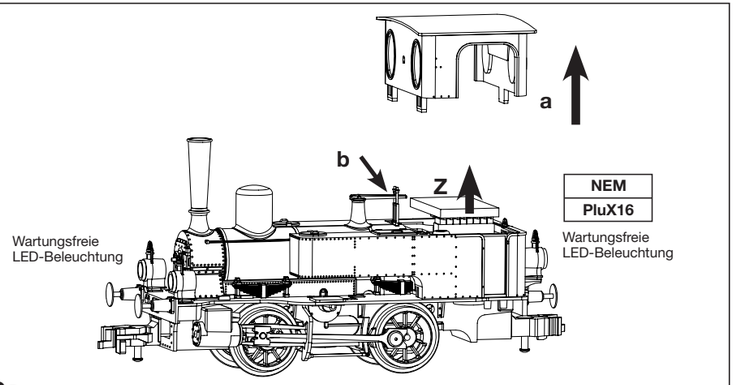


Fig. 2a

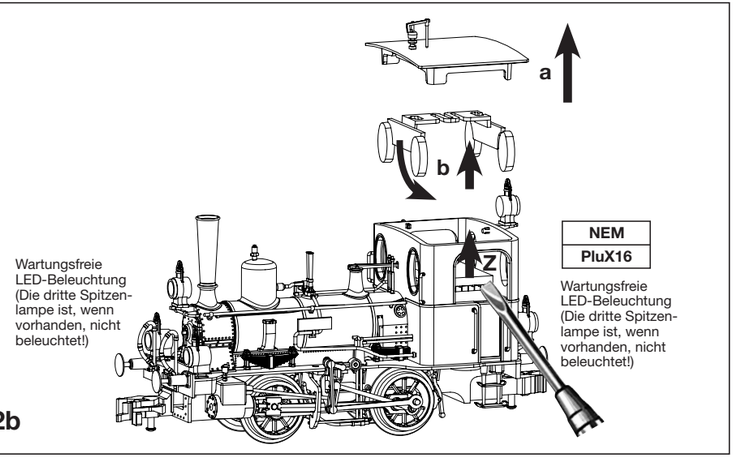


Fig. 2b

Öffnen: Ein Öffnen der Lok ist nur zum Einbau eines Decoders erforderlich.
Hobbylok (Fig. 2a): Führerhaus **a** senkrecht nach oben abnehmen. Dabei auf Hebel des Sicherheitsventils **b** und sonstige Steckteile (wenn vorhanden) achten.
Modelllok (Fig. 2b): Führerhausdach **a** nach oben abziehen. Fensterblende **b** mit einer Pinzette oder von Hand vorsichtig auf einer Seite nach innen biegen und dann nach oben herausnehmen.

Achtung: Keine Schrauben öffnen! Gefahr von Verlust oder Beschädigung von Kleinteilen!
Der Motor ist wartungsfrei! Nicht ölen! Die Motorschleifkohlen sind nicht austauschbar!
Bei einem Defekt des Motors wenden Sie sich bitte an ihren Fachhändler oder den Fleischmann-Kundendienst.

Einbau eines ROCO DCC-DECODERS 10882 (beim Einbau bitte die Betriebsanleitung des Decoders beachten!) Die Lokomotive ist mit einer 16-poligen Steck-Schnittstelle nach NEM 658 ausgestattet. Zum Einbau eines digitalen Decoders das Lokgehäuse abnehmen (Fig. 2a oder 2b). Den Brückenstecker **Z** herausziehen. Den 16-poligen Stecker des Decoders unter Beachtung des Kodierungspins in die Schnittstelle stecken. Lok in umgekehrter Reihenfolge wieder schliessen.
Die Lok kann nun unter der Adresse "3" gefahren werden.

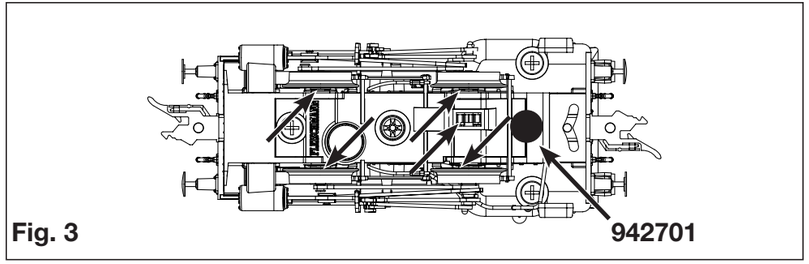


Fig. 3

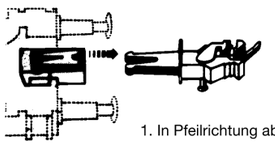
An der markierten Stelle (➪) kann der **Schaltmagnet 942701** eingebaut werden (Fig. 3).

Ölen: Geölt werden die Achsen und das Getriebe nur an den gekennzeichneten Schmierstellen (Fig. 3).
Nur **FLEISCHMANN-Öl 6599** verwenden. Nur ein kleiner Tropfen pro Schmierstelle (⟶), sonst Überölung.
Zur Dosierung die in der Verschlusskappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.

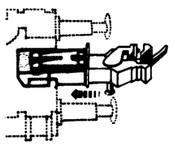


Je nach Modellvariante können der Lok Kupplungshakenattrappen und Bremsschläuche beiliegen. Diese können gegen die eingebauten **FLEISCHMANN PROFI-**Kupplungen ausgetauscht werden.

Kupplungsaustausch:



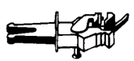
1. In Pfeilrichtung abziehen



2. Ersatzkupplung in Pfeilrichtung einstecken bis Halteklammern einrasten



6511
Steck-Tauschkupplung



6515
FLEISCHMANN-PROFI
Steckkupplung

Class 98.75 (bayer. D VI) with variants

The locomotives type D VI were wet steam locomotives of the Bavarian State Railways. Maffei delivered the first 30 locomotives from 1880 until 1883 and 23 more were delivered by Krauss in 1894. The placement of sandboxes below the footplate and between the coupling axles was unusual. The first 44 locomotives had no storage containers on the sides. The water was located in a framed water tank and the coal in the driver's cab. However the last nine locomotives had short storage containers infront of the driver's cab. With that the water reservoir capacity increased from 1,8 m³- 2,3m³ and the coal storage capacity from 0,5 to 0,8 t. In 1925 the DRG took over another 26 vehicles of the type 98.75 of which five had storage containers on the sides. They were decommissioned at the end of the 1920s and partially sold as factory locomotives. The former locomotive no. 83 „Berg" (DRG 987508) was in the end in service in a turf factory in Raubling, Upper Bavaria and only decommissioned in 1964. In 1966 it was sold to the DGEG and today it is shown in the DGEG Railway Museum in Neustadt (Weinstraße).

Opening: Opening the locomotive is only required for installation of a decoder.
Hobbylok (Fig. 2a): Remove the cab **a** upright to the top. Here, be careful on the lever of the safety valve **b** and other plug-in parts (if any).
Modelllok (Fig. 2b): Remove the cab roof **a**. Turn carefully the window panel **b** with tweezers or by hand on one side to the inside and then pull it upwards.
Note: No screws to open! Risk of loss or damage of small items!
The motor is maintenance free! Do not oil! The motor carbon brushes are not interchangeable!
In case of a fault in the motor, you should contact your dealer or the Fleischmann-sales service.
Maintenance-free LED lighting (The third peak light, if present, is not lit!)
Installing a ROCO DCC decoder 10882 (during installation please follow the instructions of the decoder!) The locomotive is equipped with a 16-pin connector interface NEM 658. To install a digital decoder remove the locomotive body (Fig. 2a and 2b). Remove the jumper **Z**. Plug into the interface the 16-pin connector of the decoder with respect to the coding pins. Remount the loco body, The locomotive can now be run under the address "3 ".
The indicated point (➪) can be used for locating the **switching magnet 942701** (Fig. 3).

Lubrication: Only the axles and gears should be oiled at the points indicated (Fig. 3). Only use **FLEISCHMANN-oil 6599**. Only put a tiny drop in each place (⟶), otherwise it will be overoiled. An applicator needle is located in the cap of the oil bottle for your use.
Exchange coupling: FLEISCHMANN Clip exchange coupling: **6511 · FLEISCHMANN PROFI**-Clip coupling: **6515.** 1. Pull off in direction of arrow. 2. Insert exchange coupling in direction of arrow until clipped into position.
Depending on the model of the locomotive, in the package are dummy coupling hooks and brake hoses. These can be built in against the **FLEISCHMANN PROFI** couplers.

Série 98.75 (bayer. D VI) avec variantes

Les locomotives de type D VI étaient des locomotives à vapeur saturée des Chemins de fer royaux bavarois. Maffei livra entre 1880 et 1883 les 30 premières locomotives. Krausslivra 23 locomotives supplémentaires jusqu'en 1894. La disposition des sablières sous le tablier, entre les essieux couplés, était particulière. Les 44 premières locomotives n'étaientpas dotées d'un réservoir latéral. L'eau était retenue dans une réserve d'eau montée sur le châssis, le charbon dans la cabine de conduite. Les neuf dernières locomotivespossédaient, quant à elles, des réservoirs de petite taille sur les deux côtés de la cabine de conduite. De la sorte, la réserve d'eau passa de 1,8 à 2,3 m et la réserve de charbonpassa, elle, de 0,5 à 0,8 t. En 1925, la DRG repris encore 26 véhicules sous la série 98.75, dont cinq avec des réservoirs latéraux. Elles furent mises au rebut jusqu'à la fin desannées 20 et, en partie, revendues comme locomotives d'usine. L'ancienne locomotive n° 83 « Berg » (DRG 98 7508) ne fut finalement plus qu'exploitée dans une usine de tourbe sise à Raubling, en Haute-Bavière, et fut abandonnée en 1964.

Ouvrir: Une ouverture de la locomotive est seulement nécessaire pour l'installation d'un décodeur.
Hobbylok (fig. 2a): Retirez la cabine **a** verticale vers le haut. Ici, être prudent sur le levier de la soupape de sécurité **b** et autre plug-in parties (le cas échéant).
Modelllok (fig. 2b): Retirez le toit de la cabine **a**. Tournez le panneau de fenêtre **b** soigneusement avec une pince à épiler ou à la main d'un côté à l'intérieur puis tirez vers le haut.
Note: Pas de vis à ouvrir! Le risque de perte ou de détérioration de petites pièces!
Le moteur est sans entretien! Ne pas l'huile! Les charbons du moteur ne sont pas interchangeables!
Un défaut dans le moteur, vous devez contacter votre revendeur ou le service Fleischmann-vente.
L'éclairage à LED est sans entretien, (Le troisième pic est, s'il est présent, n'est pas allumée!)
Montage d'un décodeur DCC ROCO 10882 (lors de l'installation s'il vous plaît suivez les instructions du décodeur!) La locomotive est équipée d'un connecteur d'interface à 16 broches NEM 658. Pour installer un décodeur digitale, retirer la chaudière de la locomotive (fig. 2a et 2b). Retirez le shunter **Z**. Coincé dans l'interface le connecteur à 16 broches sur le décodeur par rapport aux broches de codage. Remplacer la cabine. La locomotive peut rouler sous l'adresse "3".
L'aimant permanent 942701 peut être monté à l'endroit indique (➪) (Fig. 3).
Lubrification: Les axes et la transmission seront huilés aux endroits repérés (Fig. 3). N'utilisez que l'huile recommandée **FLEISCHMANN 6599.** Une seule goutte par point à lubrifier (⟶) afin d'éviter tout excès. L'aigulle montée dans le bouchon du petit flacon convient parfaitement à cet usage.
Changement de attelages: FLEISCHMANN attelage à emboîtement d'autres marques: 6511 · **FLEISCHMANN PROFI** attelage à emboîtement: **6515.** 1. Retirer dans le sens de la flèche. 2. Replacer le nouvel attelage jusqu'à enclanchement de la buttée.
Selon le modèle de la locomotive dans le paquet sont d'attelages factice et de flexibles de frein. Ceux-ci peuvent être construits contre les attelages **FLEISCHMANN PROFI**.

Bouwserie 98.75 (bayer. D VI) met varianten

De locomotieven van de klasse D-VI waren nat stoomlocomotieven van de Beierse Staatsspoorwegen. Maffei geleverd 1880-1883, de eerste 30 locomotieven, 23 andere Krauss geleverd tot 1894. Het was ongebruikelijk, de rangschikking van het zand vakjes onder de lopende plaat tussen de aangedreven assen. De eerste 44 locomotieven had geen zijdelingse reservoir. Het water werd geplaatst in een doos onder water, de kolen in de cabine. De laatste negen locomotieven werden echter kort reservoir aan beide zijden in de voorkant van de cabine. Zo groeide de watervoorziening van 1,8 tot 2,3 m en de kolen levering van 0,5 tot 0,8 t. De DRG nam in 1925 als een serie 98.75 of 26 voertuigen, waaronder vijf met laterale reservoirs. Ze werden ontmanteld aan het einde van de jaren 1920 en verkocht aan de slag als deel locomotieven. De voormalige locomotief nr. 83 "Berg" (DRG 98 7508) werd onlangs gebruikt in een turf in Raubling, Opper-Beieren, en in 1964 uit dienst. Ze werd aangekocht in 1966 door de DGEG en is nu in DGEG spoorweg museum Neustadt (wijn weg).

Openen: Een opening van de locomotief is alleen vereist voor de installatie van een decoder.
Hobbylok (Fig. 2a): Verwijder de cabine **a** naar de top. Hier, voorzichtig op de hendel van de veiligheidsklep **b** en andere plug-in delen (indien aanwezig).
Modelllok (Fig. 2b): Verwijder de cabine dak **a** naar de top. Vensterpaneel **b** voorzichtig weer met een pincet of met de hand aan de ene kant aan de binnenkant en dan naar boven trekken.
Let op: Niet schroeven te openen! Het risico van verlies of beschadiging van kleine voorwerpen!
De motor is onderhoudsvrij! Geen olie! De motor koolborstels zijn niet uitwisselbaar!
Een storing in de motor, moet u contact opnemen met uw dealer of de Fleischmann-sales service.
Onderhoudsvrije LED-verlichting (De derde piek licht, indien aanwezig, niet verlicht is!)
Montage van een ROCO DCC decoder 10882 (tijdens de installatie volg de instructies van de decoder!) De loc is uitgerust met een 16-pins connector interface NEM 658. Het installeren van een digitale decoder te verwijderen van de locomotief lichaam (fig. 2a en 2b). Verwijder de jumper **Z**. De 16-pin connector op de decoder met betrekking tot de codering pinnen zitten in de interface. Vervang de loco cabine. De locomotief kan nu worden uitgevoerd onder het adres "3".
Op de gemerkte plaats (➪) kan de **schakelmagneet 942701** gemonteerd worden (Fig. 3).
Oliën: Alleen de wielen en de tandwielen op de gekenmerkte plaatsen smeren (Fig. 3). Alleen **FLEISCHMANN-olie 6599** gebruiken. Een klein druppeltje per smeerpunt (⟶) is heus voldoende, anders wordt de zaak te vet. Voor een juiste dosering het spuitje gebruiken dat wordt bijgeleverd in het olieflesjes.
Het verwisselen van de koppeling: FLEISCHMANN-Steek-Ruilkoppeling: **6511 · FLEISCHMANN-PROFI**-Steekkoppeling: **6515.**
1. In de pijlrichting lostrekken. 2. Reservekoppeling in de pijlrichting insteken tot de klemmen pakken.
Afhankelijk van het model van de locomotief in het pakket zijn dummy trekhaaken en remslangen. Deze kunnen worden ingewisseld voor de **FLEISCHMANN-PROFI** koppelingen.

Klasse 98.75 (bayrisk D VI) med varianter

Lokomotiverne fra klasse D VI ved de Bayriske Statsbaner var våddamplokomotiver. Maffei leverede fra 1880-83 de første 30 lokomotiver, Krauss leverede 23 mere indtil 1894. Placeringen af sandkasserne under fodpladen mellem de drivende aksler var usædvanlig. De første 44 lokomotiver havde ikke sidevandkasser. Vandet var anbragt i en rammevandkasse under kedlen, kullene lå i førerhuset. De sidste ni lokomotiver havde dog korte sidevandkasser på begge sider foran førerhuset med plads til kul. Således steg vandbeholdningen fra 1,8 til 2,3 m3 og kulbeholdningen fra 0,5 til 0,8 t. DRG overtog i 1925 i alt 26 lokomotiver, der blev betegnet som klasse 98.75; fem af dem havde sidevandkasser. De blev udrangeret i løbet af 1920'erne, og en del lokomotiver blev solgt til andre virksomheder. Det tidligere lokomotiv nr. 83 'Berg' (DRG BR 98 7508) blev senere benyttet ved et tørveværk i Raubling, Oberbayern, men blev i 1964 udrangeret. Maskinen blev købt i 1966 af DGEG og befinder sig nu ved DGEG's jernbanemuseum i Neustadt (an der Weinstrasse).

Demontering: Det er kun nødvendigt at åbne lokomotivet ved montering af dekoder.
Hobby-lokomotiv (Fig. 2a): Fjern de to skruer **a**. Løs førerhuset ved at løfte det lodret opad. Pas på sikkerhedsventilen **b** og evt. andre løsdele.
Model-lokomotiv (Fig. 2 b): Fjern taget **a**. Tryk forsigtigt ruderne i den ene ende af vinduespanelet **b** ind med fingrene eller med en blød pind (f.eks. vatpind) for at undgå ridser og løft dem ud.
Bemærk: Der skal ikke skrues flere skruer ud. Pas på ikke at beskadige eller tabe løsdele.
Motoren er vedligeholdelsesfri! Den må ikke smøres! Motorens kulbørster skal ikke udskiftes!
Hvis der er fejl ved motoren, bedes du kontakte din Fleischmann-forhandler eller Fleischmanns Serviceafdeling.
Vedligeholdelsesfri LED-belysning i de to nederste lanterner (hvis der er en toplanterne, er der ikke lys i den).
Montering af en DCC-dekoder Roco 10 880 (læs også instruktionsarket til dekoderen). Lokomotivet er udstyret med et 16-bens snitsted i overensstemmelse med NEM 658. Fjern lokomotivoverdelen Fig. 2a og 2b, hvis du skal montere en dekoder. Træk blindstikket **Z** af. Anbring dekoderen med dens 16 ben korrekt i snitstedet. Saml lokomotivet i omvendt rækkefølge igen. Lokomotivet kan nu køre med adressen "3".
Kontaktmagneten 942701 kan anbringes på det viste sted (Fig. 3).
Smøring: Smør kun gangtøj og aksler på de viste steder (Fig. 3). Modellen skal normalt smøres efter ca. 30 timers kørsel. **Motoren må under ingen omstændigheder smøres!** Brug kun **Fleischmann-olie 6599**. Smør kun aksler og gearkasse på de anviste steder (⟶), ellers er der risiko for oversmøring. Til dosering anvendes den lille nål indvendigt i skruelåget.
Udskiftning af kobling: FLEISCHMANN-Stik-udskiftningskobling: **6511 · FLEISCHMANN-PROFI**-stikkobling: **6515.**
1. Koblingen trækkes ud i pilens retning. 2. Udskiftningskoblingen skubbes på plads, indtil den klikker fast.
Afhængigt af modeltype kan der være vedlagt dummy-koblinger og bremseslanger. Dummykoblingerne kan udskiftes med **FLEISCHMANN-PROFI** koblinger. God fornøjelse med modellen.

Gruppo 98.75 (bayer. D VI) con varianti

Le locomotive della classe D VI erano locomotive a vapore umido delle Ferrovie dello Stato bavarese. Maffei consegnato 1880-1883, i primi 30 locomotive, 23 altri Krauss consegnati fino al 1894. E 'stato insolito, la disposizione delle scatole di sabbia sotto la piastra di esecuzione tra gli assi di guida. I primi 44 locomotive non aveva serbatoi laterali. L'acqua era messo in una scatola sotto l'acqua, il carbone in cabina. Gli ultimi nove locomotive erano serbatoio comunque breve su entrambi i lati davanti alla cabina. Così è cresciuta la fornitura d'acqua da 1,8 a 2,3 m e la fornitura di carbone di 0,5-0,8 t. Il DRG ha assunto nel 1925 come una serie 98.75 o 26 veicoli, di cui cinque con i serbatoi laterali. Sono stati eliminati entro la fine del 1920 e venduto a lavorare come locomotive parte. La prima locomotiva n. 83 "Berg" (DRG 98 7508) è stato recentemente utilizzato in una torba a Raubling, Alta Baviera, nel 1964 e fuori servizio. E 'stata acquistata nel 1966 dal DGEG ed è ora in DGEG museo ferroviario Neustadt (strada del vino).

Aperto: L'apertura della locomotiva è necessaria solo per l'installazione di un decoder.
Hobbylok (Fig. 2a): Rimuovere il montante cabina **a** verso l'alto. In questo caso, fare attenzione sulla leva del valvola di sicurezza **b** e altri plug-in parti (se presenti).
Modelllok (Fig. 2b): Rimuovere il tetto della cabina **a**. Girare la finestra **b** accuratamente con una pinzetta oppure a mano su un lato verso l'interno e poi tirare verso l'alto.
Nota: Nessuna vite di aprire! Rischio di perdita o danneggiamento di oggetti di piccole dimensioni!
Il motore non richiede alcuna manutenzione! Non oliare! Le spazzole del motore non sono intercambiabili!
Un guasto al motore, è necessario contattare il proprio rivenditore o il Fleischmann-vendita.
Illuminazione a LED esente da manutenzione (Il terzo picco, se presente, non è illuminato!)
L'installazione di un decoder DCC ROCO 10882 (si prega di notare durante l'installazione istruzioni per l'uso del decoder!) La locomotiva è dotata di un interfaccia 16-pin connettore dotato NEM 658 Per installare un decoder digitale rimuovere il corpo locomotiva (Fig. 2a e 2b). Estrarre il ponticello **Z**. Il 16-pin sul decoder rispetto ai perni di codifica bloccato nell'interfaccia. Locomotiva in ordine inverso di chiudere di nuovo. La locomotiva può ora essere eseguiti con l'indirizzo "3".
Sul posto segnato (•) può essere installato il **dispositivo di comando 942701** (Fig. 3)
Lubrificazione: Lubrificare le assi e il cambio solo nei punti contrassegnati (Fig. 3). Utilizzare solo olio **FLEISCHMANN 6599.** Usare soltanto una piccola goccia per ogni punto di oliatura (⟶), altrimenti si rischia di oliare troppo. Per il dosaggio utilizzare l'ago di cui è provvisto il tappo di chiusura del flacone dell'olio.
Sostituzione gancio: FLEISCHMANN-Gancio di ricambio a innesto: **6511 · FLEISCHMANN-PROFI**-Gancio a innesto: **6515.** 1. Staccare nel senso della freccetta. 2. Inserire il gancio di ricambio nel senso della freccetta e quindi portarlo fino all'incas-tro nelle graffe di fissaggio.
A seconda del modello della locomotiva nel pacchetto sono accoppiamento gancio manichino e tubi freno. Questi possono essere installati al posto del **FLEISCHMANN-PROFI** giunti.

Kontaktgeber in Verbindung mit **Schaltschiene 6432** zur Auslösung elektrischer Schaltfunktionen.

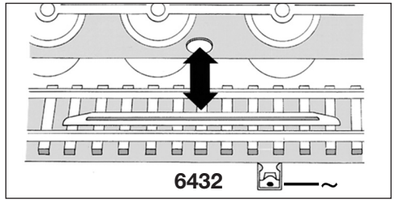
Contacter and contact unit 6432 perform electrical switching functions.

Frotteur fonctionnant e combinaison avec le **contact universel 6432** pour effecteur des commandes d'appareils électromagnétiques.

Het kontakt wordt gemaakt tesamen met **schakelkontakt 6432** om de elektrische schakelfunctie buiten werking te stellen.

Kontakt til udløsning af elektriske funktioner – il forbindelse med **kontaktskinne 6432.**

Trasmettitore d'impulsi (in unione lamina di **condatto 6432**) per il comando di dispositivi elettrici.



Schienenreinigung: Bei ungleichmäßigem Lauf von Loks die Schienen mit **Schienenreinigungsgummi 6595** säubern. Abrieb und Staub auf geeignete Weise entfernen (z. B. Tischstaubsauger). Schienen mit leicht öligem Lappen nachreiben. Dazu FLEISCHMANN-Öl **6599** verwenden.

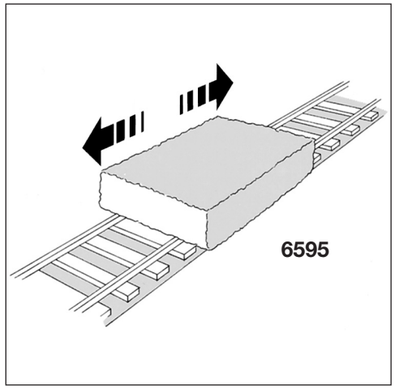
Track Cleaning: For smooth running of locos, the tracks must be kept clean using a **track rubber block 6595.** Dirt and dust can be removed in any suitable way (i.e. table vacuum cleaner). Afterwards rub a lightly oiled rag over the tracks. Use the FLEISCHMANN oil **6599.**

Nettoyage des voies : En cas de fonctionnement des locomotives par "à coups", nettoyez la voie au moyen de la **gomme 6595** prévue à cet effet. Eliminez au maximum les poussières et autres corps étrangers (utilisez p. ex. un petit aspirateur ménager). Huilez très parcimonieusement la vois au moyen d'un chiffon légèrement imbibé d'huile spéciale FLEISCHMANN **6599.**

Rail-reiniging: Bij een ongelijkmatige loop van de locs moeten de rails met het **railreinigingsrubber 6595** worden schoongemaakt. Vuil en stof daarvan op de bekende wijze wegwerken (bijv. met een stofzuigertje). De rails daarna lichtjes met een geolied lapje nabewerken. Daarvoor FLEISCHMANN-olie **6599** gebruiken.

Skinnerengøring: Hvis toget kører ujævnt p.g.a. snavsede skinner, bruges **gummiblokken 6595.** Støv m.v. fjernes, – evt. med en let støvsugning. Skinnere gnides let over med en blød olieret klud. Brug FLEISCHMANN olie **6599.**

Pulizia delle rotaie: Nel caso di un'andatura irregolare delle locomotive, pulire i binari con la **gomma pulisci rotaia 6595.** Eliminare segni di attrito e polvere in modo appropriato (es: con un aspirapolvere da tavolo). Strofinare le rotaie con un straccio leggermente unto. Allo scopo utilizzare olio FLEISCHMANN **6599.**



Reinigen der Lokräder: Bei Verschmutzung sind die Laufflächen der Räder mit **sauberem Lappen** oder **Schienenreinigungsgummi 6595** zu reinigen. **Niemals die angetriebenen Räder von Hand durchdrehen,** sondern durch Anlegen einer Fahrspannung mittels Anschlussdrähten antreiben. Nichtangetriebene Räder können von Hand gedreht werden.
Diese FLEISCHMANN-Modellok darf nur mit der vorgesehenen Fahrspannung **(max. 14 V⎓)** betrieben werden. Wir empfehlen die Verwendung von FLEISCHMANN-Regeltrafos, die mit dem **GS-**Zeichen versehen sind.

Cleaning the Loco Wheels: The running surfaces of the wheels can be cleaned with a clean rag or by using the **track rubber block 6595. Never turn the driven wheels by hand,** only by connecting two wires with the operating voltage to them. Wheels not driven can be turned by hand.
FLEISCHMANN model railway should only be operated using the correct voltage **(max. 14 V⎓).** We recommend the use of FLEISCHMANN controller/transformers which are marked with the indication **GS.**

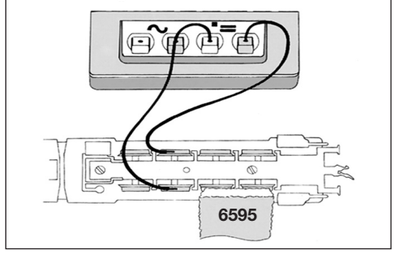
Nettoyage des roues de locomotives : Des roues propres sont le garant d'un fonctionnement impeccable, éliminez donc les impuretés sur celles-ci avec un chiffon propre ou la **gomme 6595. Ne jamais faire tourner l'ensemble moteur avec les roues,** y appliquez une tension de service afin de les faire tourner et d'atteindre la circonférence entière de la roue. Les roues non motrices peuvent être tournées à la main.
Les réseaux FLEISCHMANN ne peuvent être alimentés qu'avec la tension de service prévue **(max. 14 V⎓).** Nous recommandons les transformateurs FLEISCHMANN lequels portent la marque d'agréation **GS.**

Schoonmaken van de loc-wielen: Als de wielen van de loc vuil zijn geworden moeten de loopvlakken met een schone doek of met **railreinigingsrubber 6595** worden schoongemaakt. **Nooit de aangedreven assen met de hand doordraaien,** maar eventjes aan de trafo aansluiten met een rijspanning. De loopassen kunnen natuurlijk gewoon met de hand worden doordegraaid.
FLEISCHMANN-modelbanen mogen alleen worden gevoed met de voorgeschreven gelijkstroomspanning **(max. 14 V⎓).** Wij bevelen gebruik van FLEISCHMANN-transformatoren aan, want deze zijn voorzien van **GS-**keuringen.

Rengøring af lok-hjul.: Hvis køreladerne på hjulene er snavsede, gøres de rene med en klud eller **rummiblokken 6595. Forsøg ikke at dreje drivhjulene med håndkraft.** Vend lok-et på hovedet og hold to ledninger fra trafoen på hjulene. Drej op for strømmen på transformatoren.
Dette tog mu kun anvendes med en jævnstrømtransformator vi anbefaler FLEISCHMANNs regulerbare transformatorer **(max. 14 V⎓).**

Pulizia delle ruote delle locomotive: In caso di sporcizia le superfici di attrito delle ruote vanno pulite con uno straccio di lino o con la **gomma pulisci rotaia 6595. Non girare mai le ruote motrici a mano,** ma collegarle a una corrente d'esercizio cavi di collegamento e metterle in movimento. Le ruote libere possono essere girate manualmente.
I treni in miniatura FLEISCHMANN devono essere azionati soltanto alla tensione d'esercizio prevista **(max. 14 V⎓).** Raccomandiamo l'impiego di trasformatori di regolazione FLEISCHMANN, i quali sono forniti di marchi d qualità **GS.**

Trafo/Fahrregler **6725 · 6735 · 6755**



FLEISCHMANN

BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instructions • Instructions de service •
Handleiding • Vejledning • Istruzione per la manutenzione

Hinweis zur elektromagnetischen Verträglichkeit: Durch einen guten Rad-Schiene-Kontakt vermeiden Sie mögliche elektromagnetische Störungen! • Advice about electromagnetic interferences: By having good contact between wheel and rail, any possible electromagnetic interferences can be avoided! • Conseil pour une parfaite compabilité électro-magnétique: Par un bon contact électrique ‚roues/rails', vous éviterez d'éventuelles perturbations électro-magnétiques! • Tip voor elektromagnetische zekerheid: Door te zorken voor een goed wiel-rail-kontakt vermijdt u mogelijke elektromagnetische storingen! • Anvisning på en god elektromagnetisk funktion: Gennem en god hjul-skinne-kontakt undgås eventuelle elektromagnetiske forstyrrelser! • Consiglio sulla compatibilià elettromagnetica: Per un buon contatto ruota-rotaia evitare possibili interferenze elettromagnetiche! • Recomendacion para un mejor funcionamiento electromagnetico: Con un buen contacto entre las vias y las ruedas evitara usted irregularidades electromagneticas!

GEBR. FLEISCHMANN GMBH & CO. KG
D-91560 Heilsbronn, Germany
www.fleischmann.de

NEM
PluX16

14 V ⎓
(bei Gleichstrombetrieb)

Baureihe 98.75 (bayer. D VI) mit Varianten

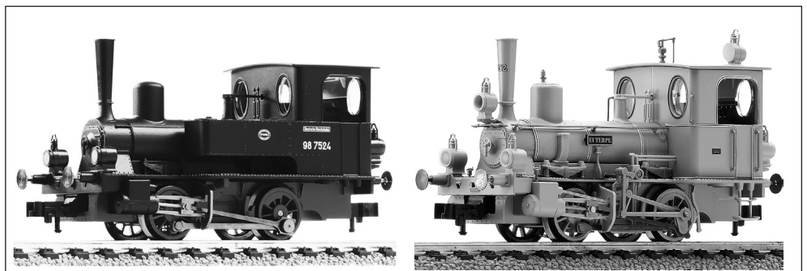


Fig. 1

Die Lokomotiven der Gattung D VI waren Nassdampflokomotiven der Bayerischen Staatsbahn. Maffei lieferte 1880 bis 1883 die ersten 30 Lokomotiven, 23 weitere lieferte Krauss bis 1894. Ungewöhnlich war die Anordnung der Sandkästen unterhalb des Laufblechs zwischen den Kuppelachsen. Die ersten 44 Lokomotiven hatten keine seitlichen Vorratsbehälter. Das Wasser war in einem Rahmenwasserkasten untergebracht, die Kohle im Führerhaus. Die letzten neun Lokomotiven dagegen hatten kurze Vorratsbehälter beidseitig vor dem Führerhaus. Damit vergrößerte sich der Wasservorrat von 1,8 auf 2,3 m und der Kohlenvorrat von 0,5 auf 0,8 t. Die DRG übernahm 1925 als Baureihe 98.75 noch 26 Fahrzeuge, davon fünf mit seitlichen Vorratsbehältern. Sie wurden bis Ende der 1920er-Jahre ausgemustert und zum Teil als Werklokomotiven weiterverkauft. Die ehemalige Lokomotive Nr. 83 „Berg" (DRG 98 7508) wurde zuletzt in einem Torfwerk in Raubling, Oberbayern, eingesetzt und erst 1964 aus dem Dienst genommen. Sie wurde 1966 von der DGEG gekauft und befindet sich heute im DGEG-Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße).