FLEISCHMANN

Die Modellbahn der Profis

BETRIEBSANLEITUNG

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

Nicht für Kinder unter drei Jahren geeignet, wegen funktions- und modellbedingter scharfer Kanten und Spitzen sowie Verschluckungsgefahr. Gebrauchsanweisung aufbewahren! • Not suitable for children under three years of age, because of the sharp edges and points essential for operational and modelling conditions, as well as the danger of swallowing. Retain Operating instruction! • Ne convient pas aux enfants de moins de trois ans, au vu des modes d'utilisation, des formes à arêtes vives des modèles et du danger d'absorption. Gardez l'instruction de service! • Niet geschikt voor kinderen onder de 3 jaar vanwege funktionele en/of modelgewenste scherpe randen en punten alsmede kleine – inslikbare – onderdelen. Gebruiksaanwijzing bewaren! • Ikke egnet til børn under 3 år, p.g.a. funktions- og modelbetingede skarpe kanter og spidser, – kan slugos. Gem vejledning! • Non adatto a bambini di età inferiore ai tre anni per le particolari strutture del modello ed il suo funzionamento et per il pericolo di soffocamento. Ritenere l'istruzione per l'uso! • No conviente para niños menores de 3 años por razón de los puntos y cantos agudos, esenciales para el funcionamiento y condiciones de modelaje, asi como también por el peligro de que sea ingerido. ¡Conserve instrucciones de servicio!

CE

GEBR. FLEISCHMANN GMBH & CO.,
D-90259 Nürnberg

NEM

14 V⎓

Baureihe 39$^{0-2}$ mit Varianten

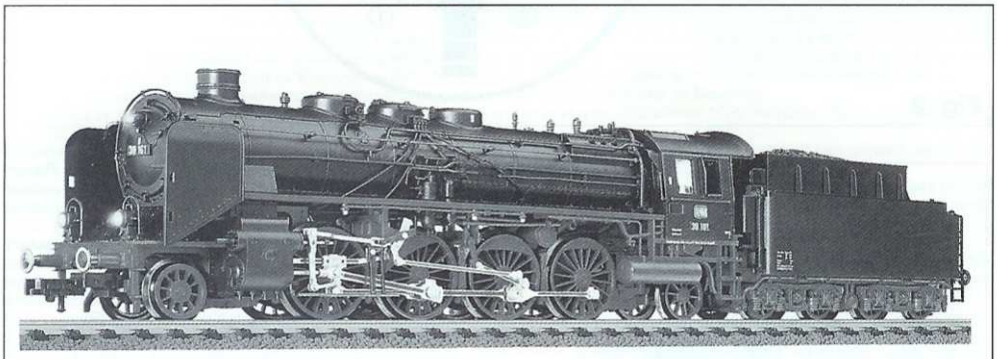


Fig. 1

Vorbild: Personenzuglokomotive BR 39$^{0-2}$ (pr. P 10). Von 1922–1927 wurden an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) 260 Lokomotiven der Baureihe pr. P 10 geliefert. Bei der DRG als BR 39$^{0-2}$ bezeichnet, wurden sie von den Firmen Borsig, Henschel und anderen deutschen Lokomotiv-Fabriken gebaut. Als Bauart 1'D1'h3, Gattung P 46.19 hatte die Lok eine Reibungslast von 75 Mp. Bei einer Leistung von 1620 PSi konnte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von vorwärts 110 km/h und rückwärts 50 km/h fahren. Ursprünglich im schweren Schnellzug-Dienst tätig, wurde sie später für den Eil- und Personenverkehr eingesetzt. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) war diese Baureihe bis 1967 im Einsatz.

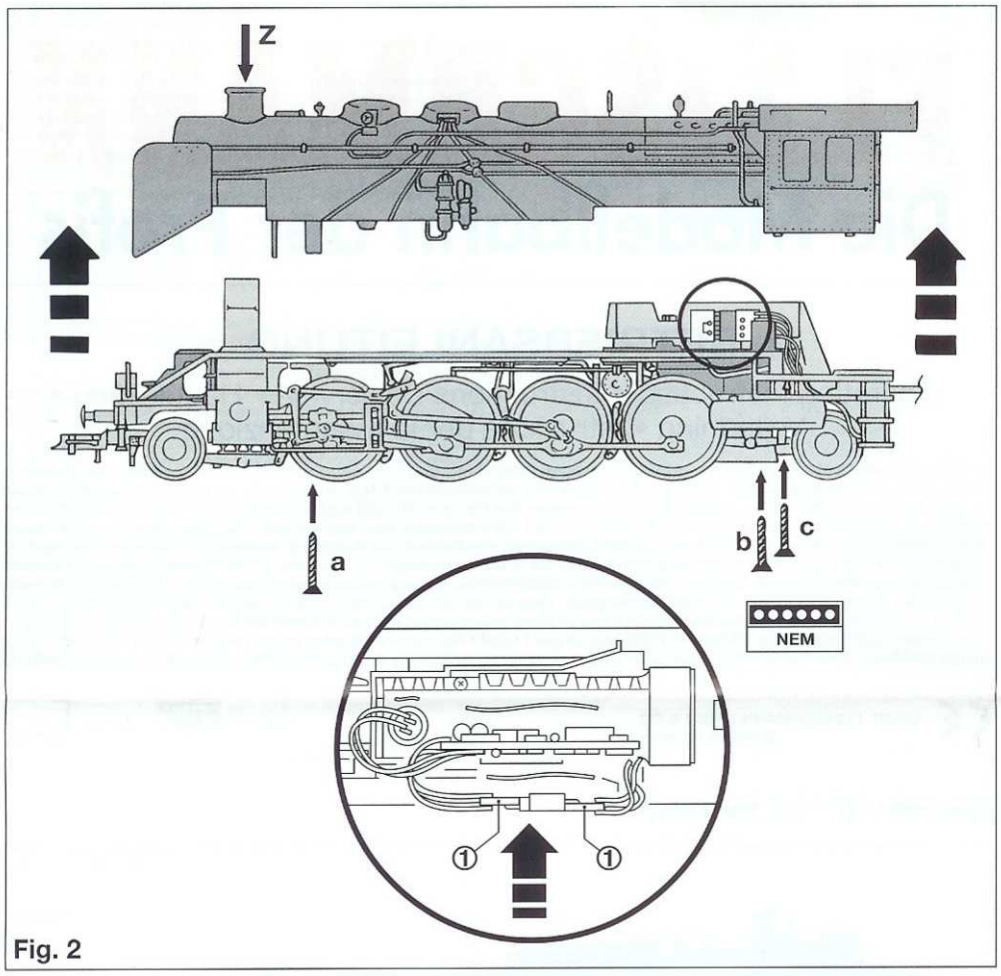


Fig. 2

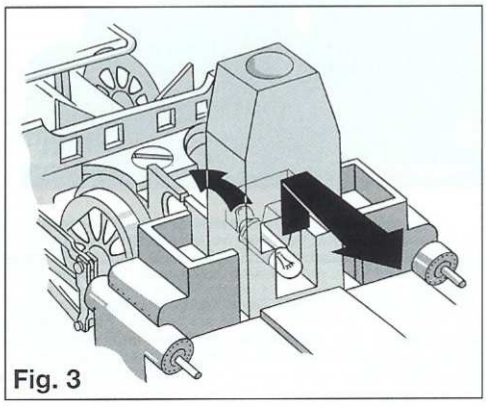


Fig. 3

Öffnen: Nur zum Lampenwechsel, Einbau eines Rauchentwicklers und zum Einbau eines digitalen Empfängerbausteins erforderlich. Die Schrauben **a, b** und **c** entfernen. Lokgehäuse senkrecht nach oben abnehmen (Fig. 2).
Einbau des SEUTHE-Rauchentwicklers Nr. 9: Zwischenwand **Z** im Schornstein mit Schraubenzieher von oben nach unten durchdrücken. Zur sicheren Kontaktgabe eventuelle Lackreste aus Aufnahme-Bohrung entfernen. Rauchentwickler einstecken und bis Anschlag festdrücken (Fig. 2).

Lampenwechsel in Lok: Umlaufblech **U** mit Blei-Beschwerung von Fahrgestell abheben. Kesselstütze **K** abziehen. Mit kleinem Schraubenzieher Lampenkontakt leicht aufbiegen und Glühlampe aus der Fassung nehmen (Fig. 3). Mit Pinzette Ersatzlampe einsetzen. Auf sicheren Kontakt achten. Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.
Ersatzglühlampe: 6535

An der markierten Stelle kann der **Schaltmagnet 9426/9427** eingebaut werden (Fig. 4).
Ersatzhaftreifen: 54 4007

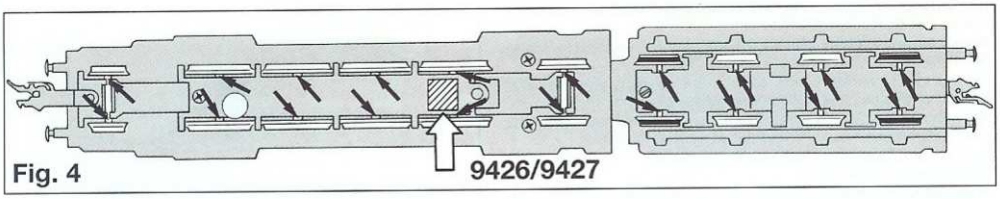


Fig. 4

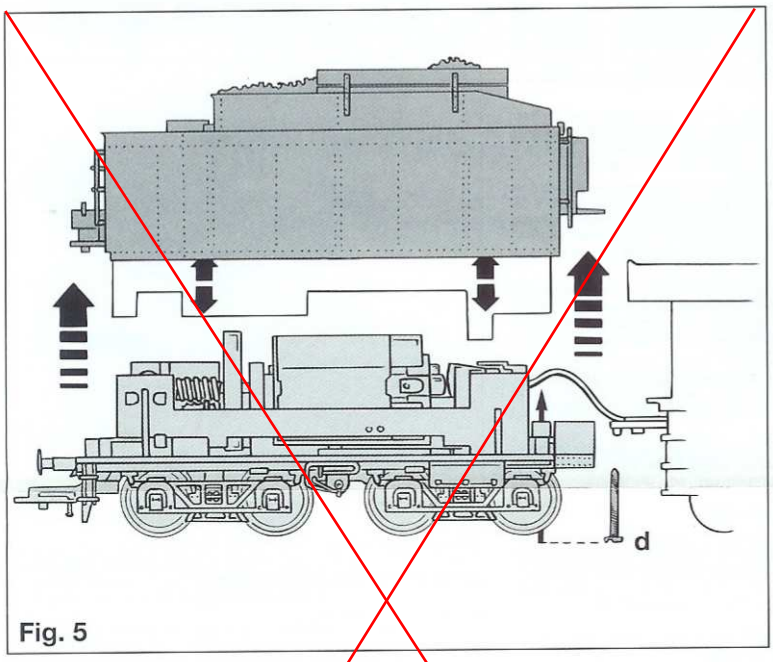


Fig. 5

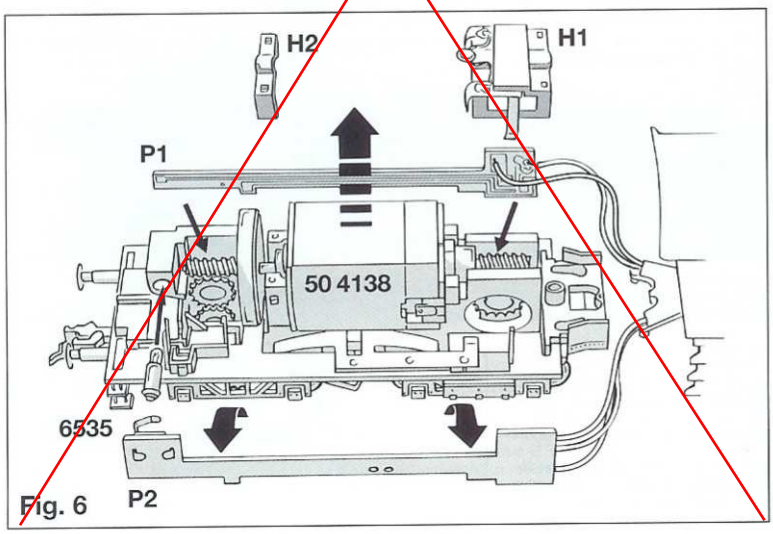


Fig. 6

Ölen: Geölt wird das Getriebe nur an den gekennzeichneten Schmierstellen (Fig. 4, 6). **Der Motor darf unter keinen Umständen geölt werden!**



Nur **FLEISCHMANN-ÖI 6599** verwenden. Nur ein kleiner Tropfen pro Schmierstelle (⟶), sonst Überölung. Zur Dosierung die in der Verschlußkappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.

Zum Auswechseln des Motors, der Glühlampe und zum Ölen des Getriebes ist das Tendergehäuse abzunehmen.

Lampenwechsel im Tender: Schraube **d** lösen. Gehäuse seitlich aufspreizen und nach oben abziehen. Bleigewicht entfernen (Fig. 5). Kontaktplatine **P1** aus Halterung nehmen. Glühlampe aus der Aufnahme im Fahrgestell nehmen. Ersatzlampe einsetzen. Kontaktplatine **P1** wieder einsetzen und auf sichere Kontaktgabe achten (Fig. 6).

Motorwechsel: Kontaktplatinen **P1** und **P2** aus Halterung nehmen. Halteklammern **H1** und **H2** lösen und nach oben abheben. Motor aus Lagerung nehmen. Ersatzmotor einsetzen. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Auf richtige Einbaulage des Motors achten. Die rote Motormarkierung muß in Fahrtrich-

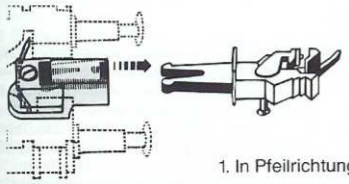
Bitte beachten Sie die Änderung des Tenders auf den letzten Seiten.

tung rechts liegen. Bei Halteklammer **H1** auf sicheren Kontakt mit Platine und Motor achten (Fig. 6). **Die Motorschleifkohlen sind nicht austauschbar.**

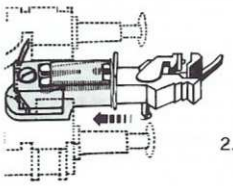
Die Lokomotive ist mit einer 6poligen Steckschnittstelle nach NEM 651 für den Einbau des TWIN-DECODERS 6846 ausgestattet. Zum Einbau des TWIN-DECODERS das Lokgehäuse abnehmen (Fig. 2). Die Schnittstelle vorsichtig vom Untergrund lösen und den Brückenstecker herausziehen. Den Klebestreifen entfernen. Den 6poligen Stecker des TWIN-DECODERS so in die Schnittstelle stecken, daß die Markierungen 1 auf der gleichen Kante liegen. Die beiden orangen Litzen von Decoder und Schnittstelle bilden dann eine durchgehende Verbindung. Mit einem der Klebestreifen, die dem TWIN-DECODER beiliegen, den Decoder mit dem größten Bauelement (schwarz) an die Innenseite der Aussparung von der Lokbeschwerung kleben. Beim Einkleben des Decoders auf den geringen Platz im Lokgehäuse achten, so daß beim späteren Aufsetzen des Gehäuses die Litzen des Decoders nicht eingeklemmt werden. Den zweiten Klebestreifen auf die Länge der Schnittstelle zuschneiden. Die Schnittstelle mit dem Klebestreifen auf den Decoder kleben. **Hierbei darauf achten, daß Decoder und Schnittstelle durch das Klebeband elektrisch voneinander isoliert sind.** Das restliche Stück Klebestreifen seitlich an den Kondensator kleben und in das vordere Eck der Aussparung von der Lokbeschwerung befestigen. Lokgehäuse wieder aufsetzen und mit den Schrauben befestigen. Die Lok kann nun unter der Adresse »3« gefahren werden.

Ersatzglühlampe: 6535 · Ersatzmotor: 50 4138

Kupplungstausch:



1. In Pfeilrichtung abziehen



2. Ersatzkupplung in Pfeilrichtung einstecken bis Halteklammern einrasten.



Tender: 6510
Lok: 6509
FLEISCHMANN
Steckkupplung



6511
Steck-Tauschkupplung



6515
FLEISCHMANN PROFI
Steckkupplung

Class 39$^{0-2}$ with variants

Prototype: Locomotive for Passenger Traffic Class 39$^{0-2}$ (pr. P 10). Between 1922 and 1927, 260 locomotives of the Class pr. P 10 were delivered to the Deutsche Reichsbahn Company (DRG). Designated as Class 39$^{0-2}$ by the DRG, they were constructed by the firms of Borsig and Henschel as well as other German locomotive manufacturers. As a 2-8-2 wheel configuration loco, they developed 1620 PSi, and could run at a top forward speed of 110 km/h, and 50 km/h in reverse. Originally used to haul heavy express trains, they were later to be seen in service for fast passenger traffic. Locos of this class were still in operation with the Deutsche Bundesbahn (DB) until 1967. One loco is still in the works museum of the firm Hofmann-Linke-Busch, and a second can be seen after its restoration in the Nuremberg Transport Museum (fig. 1).

Opening the loco is only necessary to change the bulb and for the installation of a digital receiver. Remove screws **a, b** and **c.** Lift the loco body upwards (fig. 2).

Installation of the SEUTHE smoke unit No. 9: Using a small screwdriver from above, push through the funnel partition **Z.** To ensure good contact, remove any paint deposits from the socket hole of the holder. Insert the smoke unit, and push firmly home (fig. 2).

Changing the bulb in the loco: Lift off the footplate **U** with lead weight from the chassis. Pull off the boiler mount **K.** Using a small screwdriver, gently bend up the bulb contact and remove the bulb from its socket (fig. 3). Insert the spare bulb using a pair of tweezers. Make sure the contact is correct. Re-assembly is carried out in reverse sequence. **Spare bulb: 6535.**

The indicated point can be used for locating the **switching magnet 9426/9427** (fig. 4).

Lubrication: The gear box needs only be lightly oiled at the bearing points marked (fig. 4, 6). 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. **Under no circumstances should the motor be oiled!**

To change the motor, bulb and to oil gears the tender body unclips.

Changing the bulb in the tender: Undo screw **d.** Prise open the sides of the body and lift off upwards. Remove the lead weight (fig. 5). Remove the contact plate P1 from its holder. Take the bulb out of its socket. Insert the spare bulb. Replace contact plate P1, and make sure that it makes contact correctly (fig. 6).

Changing the motor: Remove the contact plates P1 and P2 from the holder. Undo and lift upwards the retaining clips H1 and H2. Insert the new motor. Assembly is accomplished in the reverse order. Make sure that the motor is in the right way. Ensure that the retaining clip H1 has good contact (fig. 6).

The locomotive is ready fitted with a 6-pole connector socket as per NEM 651. To install the TWIN-DECODER 6846 the loco body must be removed (Fig. 2). Carefully loosen the connector socket from the base and remove the bridging clip. Take off adhesive strip. Insert the plug of the TWIN-DECODER into the connector socket, insuring that the markings 1 are on the same side. The two orange wires from the decoder and socket then make up a continuous connection. Using one of the two adhesive strips included with the TWIN-DECODER, fix the decoder in place with the largest part (black) onto the inner side of the gap (weight of the loco). When gluing the decoder into tiny spaces inside the loco body, please make sure that there will sufficient room to replace the loco body without crimping any of the wires. Cut the second adhesive strip to the correct length of the connector socket. Fix the socket onto the decoder using the adhesive strip. **Make sure that the decoder and connector socket are electrically isolated from each other by the adhesive strip.** Attach the remainder of the adhesive strip onto the side of the connector, fixing it in the front corner of the gap (weight of the loco). Replace the loco body, and screw into position. The loco will now run under the adress "3".

Spare bulb: 6535. Spare Traction Tyres: 54 4007. Spare Motor: 50 4138.

Exchange coupling: FLEISCHMANN-Clip coupling loco front: **6510** · **FLEISCHMANN**-Clip coupling tender: **6509** · 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.

Série 39$^{0-2}$ avec variantes

Modèle: Locomotive pour trains de voyageurs BR 39$^{0-2}$ (pr. P 10). Entre 1922 et 1927, 260 locomotives de la série prusienne P 10 furent livrées à la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Désignée BR 39$^{0-2}$ à la DRG, elle fut construite par les Firmes Borsig, Henschel au même temps que d'autres constructeurs allemands de locomotives. Du Type 1'D1'h3, serie P 46.19, la locomotive présentait une charge d'adhérence de 75 Mp. D'une puissance de 1620 CV, la locomotive atteignait 110 km/h en marche avant pour 50 km/h en marche arrière. A l'origine destinée au service de train rapides lourds, elle fut affectée par après à la traction de trains directs voyageurs. Elle fut maintenu en service à la Deutschen Bundesbahn (DB) jusque'en 1967. Une loocomotive se trouve dans le Musée des Usines Hofmann-Linke-Busch, tandis, qu'une deuxième est exposée, après restauration, au Musée des Communications de Nürnberg.

La locomotive ne doit être ouverte que pour le remplacement de l'ampoule et pour l'installation d'un decodeur digital. Dévisser les vis **a, b** et **c.** Retirer la carrosserie en tirant vers le haut (fig. 2).

Placement du générateur de fumée SEUTHE Nr. 9: Percer la paroi **Z** avec un tournevis. Afin de garantir un bon contact, gratter um exédent éventuel de peinture sur l'arête du logement. Monter le générateur jusqu'à butée (fig. 2).

Remplacement de la lampe à la locomotive: Soulever et retirer la plaque de pourtour **U.** Enlever le point d'appui de la chaudière **K.** Plier légèrement au moyen d'un petit tournevis le contact de la lampe et enlever celle-ci (fig. 3). Placer la nouvelle lampe au moyen d'un petite pince. S'assurer du bon contact. Le remontage s'effectue de façon inverse. **Lampe de rechange: 6535.**

L'aimant permanent 9426/9427 peut être monté à l'endroit indique (fig. 4).

Graissage: Les engrenages doivent être huilés uniquement aux endroits indiqués (fig. 4, 6). 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. **Ne jamais lubrifier le moteur!**

Pour remplacer les ampoules ou pour effectuer le graissage du mécanisme, il faut enlever la carrosserie du tender.

Remplacement de la lampe au tender: Retirer la vis **d.** Ecarter lateralment la carrosserie et retirer vers le haut. Enlever le lest (fig. 5). Retirer la platine de contact **P1** de son support. Enlever la lampe et la remplacer. Remonter la platine de contact **P1** et s'assurer du bon contact électrique (fig. 6).

Remplacement du moteur: Sortir les platines de contact **P1** et **P2** de leur support. Libérer les clames de maintien **H1** et **H2** les soulever. Sortir le moteur de son logement. Remplacer le moteur. Le remontage s'effectue en de façon inverse. Soignez particulièrement la mise en place du moteur. Assurer une bonne conductibilité électrique de la clame **H1** (fig. 6).

La locomotive équipée d'un connecteur électrique à 6 pôles, normalisé NEM 651. Pour monter un TWIN-DECODER (6846) digital, retirer le boîtier de la locomotive (fig. 2). Séparer soigneusement le connecteur de son support et extraire la fiche de pontage. Retirer les rubans adhésifs. Brancher la fiche à 6 pôles du TWIN-DECODER en veillant à ce que les repères 1 soient du même côté. Les deux fils orange du décodeur et du connecteur forment ensuite une liaison continue. A l'aide de l'un des rubans adhésifs fournis avec le TWIN-DECODER, coller le décodeur avec son composant le plus gros (noir) orienté vers le vide du lest. Compte tenu de l'espace réduit réservé au collage du décodeur dans le boîtier, le placer de sorte à ne pas coincer les fils du décodeur lors de la repose du boîtier. Recouper à la longeur

du connecteur le deuxième ruban adhésif. Coller le connecteur sur le décodeur à l'aide de l'adhésif. **Veillez à ce que le décodeur et le connecteur soient isolés électriquement par le ruban adhésif.** Coller le dernier morceau de ruban sur le côté du condensateur. Coller sur le vide du lest (coin de devant). Remettre le boîtier de la locomotive en place et fixer avec le vis. La locomotive peut à présent rouler avec l'adresse "3".
Ampoule de rechange: 6535, Bandages de rechange: 54 4007, Moteur de rechange: 50 4138.
Changement de attelages: FLEISCHMANN-attelage à emboîtement en tête de locomotive: **6510** · **FLEISCHMANN-**attelage à emboîtement au tender: **6509** · 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.

Bouwserie 39$^{0-2}$ met varianten

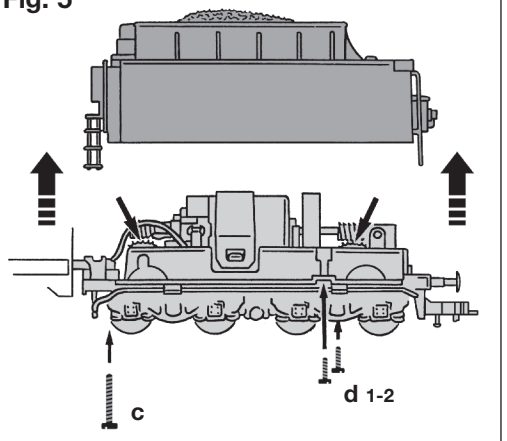
Voorbeeld: Reizigerstrein-locomotief Baureihe 39$^{0-2}$ (pr. P 10). Tussen 1922 en 1927 werden aan de Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) 260 locomotieven van het type Pruisische P 10 geleverd. Bij de DRG kregenze de nummers in de Baureihe 39$^{0-2}$. De fabrikanten waren Borsig, Henschel en nog enkele andere locomotiefbouwers. De locs kregen de betiteling 1'D1'h3, type P 46.19 en ze hadden een adhesiegewicht van 75 ton. Met een vermogen van 1620 pK kon de loc een snelheid volhouden van 110 km/h vooruit rijdend, achteruit was de snelheid beperkt tot 50 km/h. De serie reed in het begin alleen zware goederentreinen, maar kwam later ook voor reizigerstreinen te staan. Bij de Deutsche Bundesbahn (DB) deed de serie dienst tot 1967. Een loc staat nu in het bedrijfsmuseum van de Firma Linke-Hofmann-Busch, en een ander exemplaar is na revisi opgesteld in het Verkehrsmuseum van Neurenberg (fig. 1).
Het demonteren van de lok is alleen voor het verwisselen van het lampje en de inbouw van een digitale ontvangerbouwsteen noodzakelijk. Schroeven **a, b** en **c** losdraaien. Lokhuis loodrecht naar boven losnemen (fig. 2).
Inbouwen van SEUTHE-rookontwikkelaar nr. 9: De tussenwand **Z** in de schoorsteen met een schroevendraaiertje van boven naar oderen doordrukken. Om een goed contact te verkrijgen eventuele verfrestjes verwijderen uit de uitsparing. Rookontwikkelaar er op zetten en als u voelt dat hij 'zit' goed andrukken (fig. 2).
Lampjes verwisselen in de loc: De blikken beschermrand met het loodblok **U** van het onderstel nemen. De ketelondersteuning **K** verwijderen. Met een kleine schroevendraaier de lampcontactjes voorzichtig uitbuigen en de lampjes uit de houder lichten. Met een pincet het nieuwe lampje plaatsen. Let op dat goed contact wordt gemaakt. Het weer in elkaar zetten gaat natuurlijk in omgekeerde volgorde (fig. 3). **Reservegloeilampje 6535.** Op de gemerkte plaats kan de **schakelmagneet 9426/9427** gemonteerd worden (fig. 4).
Oliën: De aandrijving hoev alleen op de aangegeven plaatsen geolied te worden (fig. 4, 6). 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. **De motor mag absoluut niet worden gesmeerd! Als de lampjes** moeten worden verwisseld en als loc moet worden geolied moet de tenderkap worden verwijderd. **Lampjes verwisselen in de tender:** Het schroefje **d** losdraaien. Tenderkast naar buiten iets spreiden en dan naar boven wegtrekken. Loodblokje verwijderen (fig. 5). Het contactplaatje **P1** uit de houder nemen. Lampje uit zijn befestiging halen. Nieuwe lampje plaatsen. Contactplaatje **P1** weer plaatsen en letten op een goed contact (fig.6).
Het vervangen van de motor: Contactplaatjes **P1** en **P2** uit de houder nemen. Klemmetjes **H1** en **H2** losmaken en naar boven wegtrekken. Motor uit de lagering nemen. Nieuwe motor plaatsen. Inbouw natuurlijk in omgekeerde volgorde. Let op dat de motor weer precies op dezelfde plaats wordt ingeklemd. Voorzichtig met de klemmetjes **H1** om een goed werkend contact te krijgen (fig. 6).
De lokomotief is met een 6-polige elektrische adapter volgens NEM 651 uitgerust. Voor het inbouwen van een digitale TWIN-DECODER (6846) het lokhuis verwijderen (fig. 2). De adapter voorzichtig van de ondergrond lostrekken en de overbruggingsstekker eruit halen. De kleefstrook verwijderen. De 6-polige stekker van de TWIN-DECODER zo in de adapter stekken, dat de markeringen 1 zich aan dezelfde zijde bevinden. De beide oranje draden van zowel decoder als adapter vormen dan een doorgaande verbinding. Met behulp van de meegeleverde kleefstrook de decoder op het lokomotief-gewicht (uitsparing) plakken. Let er bij het vastzetten van de decoder vooral op dat de draden niet klem komen te zitten tijdens de montage van het lokhuis. De tweede kleefstrook op lengte van de adapter knippen. De adapter met behulp van deze kleefstrook op de decoder plakken. **Zorg er voor dat de adapter en de decoder door deze kleefstrook elektrisch van elkaar geïsoleerd zijn.** Met het resterende stukje kleefstrook kan de condensator aan de uitsparing (vooraan) vastgezet worden. Lokhuis weer monteren en met de schroeven vastzetten. De lok kan nu via adres "3" rijden.
Reservegloeilampje: 6535, Anti-slip-bandjes: 54 4007, Motor: 50 4138.
Het verwisselen van de koppeling: FLEISCHMANN-Steekkoppeling aan de voorkant van de lok: **6510** · **FLEISCHMANN-**Steekkoppeling aan de tender: **6509** · Steek-Ruilkoppeling: **6511** · **FLEISCHMANN PROFI-**Steekkoppeling: **6515.** 1. In de pijlrichting lostrekken. 2. Reservekoppeling in de pijlrichting insteken tot de klemmen pakken.

Litra 39$^{0-2}$ med variante

Förebild: Persontågslokomotiv litt. BR 39$^{0-2}$ (pr. P 10). Från 1922–1927 levererades til Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) 260 lokomotiv av typ pr. P10. De betecknades som litt. BR 39$^{0-2}$ hos DRG, byggdes av firmona Borsig, Henschel och andra tyska lokomotivfabriker. Som byggtyp 1'D1'h3, utförande P46.19 hade loket en tågkraft av 75 Mp. Vid en effekt av 1620 hk kunde det köra met en max. hastighet av 110 km/h framåt och 50km/h bakåt. Usrprungligen gick det i tung snälltågstjänst, sattes senate in i il- och persontagstrafik. Hos Deutschen Bundesbahn (DB) var denna typ i trafik fram till 1967. Ett lok har behållits på fabbriksmuseet på firman Hofmann-Linke-Busch, ett andra står efter restaurering på trafiksmuseet i Nuernberg (fig. 1).
At öppna loket fordras endast för byte av glödlampa. Avlägsna skruvarna **a, b,** och **c.** Ta av kåpan lodrätt uppåt (fig. 2). **Montering av SEUTHE's rökutvecklare nr. 9.:** Tryck ner mellan-väggen **Z** i skorstenen uppifrån. Avlägsna eventuella lackrester från uttaget för säker kontaktgivning. Stick i rökutvecklaren och tryck fast den (fig. 2).
Lampbyte i lok: Lyft upp bleck **U** med blyvikt fron underredet. Dra av pannstödet **K.** Böj upp lampkontakten lätt med en liten skruvmejsel och ta ut glödlampan ur fattningen. Sätt i en utbyteslampa med pincett. Ge akt på at du har säker kontakt. Montering sker i omvänd ordning (fig. 3). **Glödlampa: 6535.** På de malkerade ställena kan **kopplingsmagnet 9426/9427** monteras (fig. 4).
Inoljning: Drev inoljas endast på de visade legren (fig. 4, 6). Använd bara **FLEISCHMANN-olja 6599.** Endast en droppe per ställe (⟶), annars blier det för mycket. Använd nålen, somm är fäst i locket till oljeflaskan får dosering. **Inoljning motor: Ney! För utbyte** af glödlampor och inoljening af drev tas tenderkåpan av. **Lampbyte i tendern:** Lossa skruv **d** dra kåpans sidor utåd och lyft av den uppåt. Avlägsna blyvikten (fig. 5). Ta ut kontaktplattan **P1** ur hållaren. Ta bort glödlampan ur hållaren. Satt i utbytesglödlampar. Sätt på kontaktplattan **P1** iggen och ge akt på säker kontakt (fig. 6).
Reservemotor: Ta utt kontaktplattorna **P1** och **P2** ur hållaren. Lossa fästklämmorna **H1** och **H2** och lyft upp dem uppåt. Ta motorn ur fästet. Montering sker i omvändt ornigsföljd. Se till att motorn kommer i rätt läge. Se till att fästklämman **H1** har säker kontakt (fig. 6).
Lokomotivet er udstyret med et 6-polet (NEM 651) stik. For montering af en digital TWIN-DECODER (6846) fjernes overdelen (fig. 2). Stikket løsnes forsigtigt, og bro-stikket trækkes ud. Fjern tapen. Det 6-polede stik på TWIN-DECODEREN monteres, så markeringen 1 sidder på samme kant. Begge orange ledninger frå decoder og stik danner derved en gennemgående forbindelse. Decoderen monteres med et af

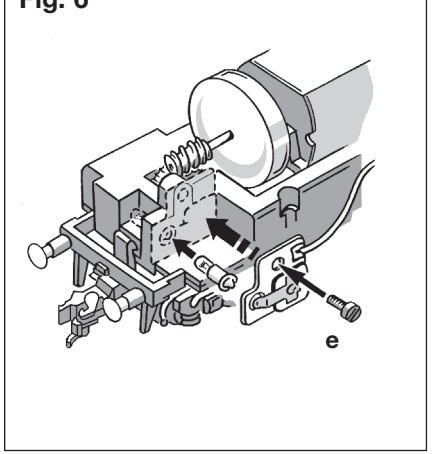
Baureihe 39 mit Tender 2'2' T32

Fig. 5



Lampenwechsel: Ein Öffnen des Tenders ist nur zum Lampenwechsel, zum Ölen des Getriebes und zum Austausch des Motors erforderlich. Schrauben **c** und **d 1-2** lösen und das Tendergehäuse und nach oben abheben (Fig. 5).

Fig. 6



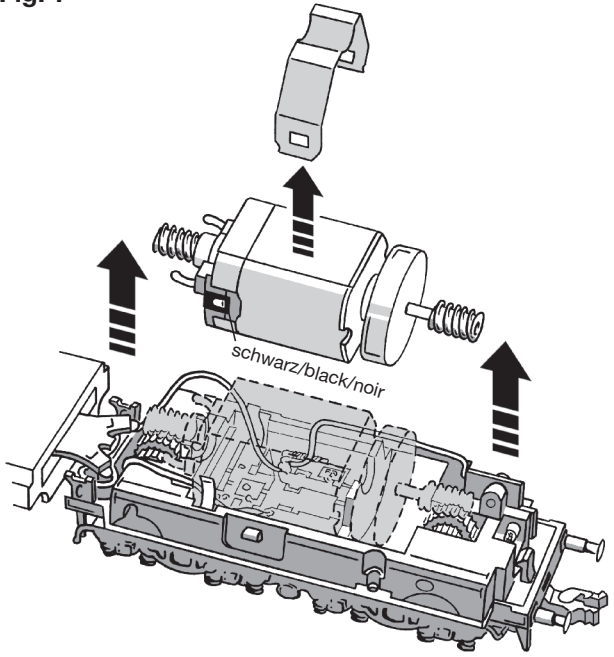
Platine nach Lösen der Schraube **e** abnehmen und Glühlampe austauschen (Fig. 6).

Ersatzglühlampe: 6535

Ölen: Geölt wird das Getriebe nur an den gekennzeichneten Lagerstellen (Fig. 4 und 5).
Nur **FLEISCHMANN-ÖL 6599** verwenden. Nur ein kleiner Tropfen pro Schmierstelle (⟶), sonst Überölung. Zur Dosierung die in der Verschlusskappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.



Fig. 7

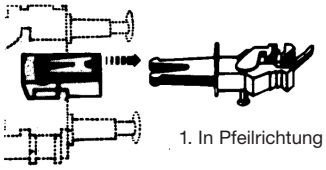


Wartungsfreier Motor, nicht ölen! Die Motorschleifkohlen sind nicht austauschbar!

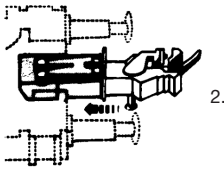
Motortausch: Motorhalteklammer leicht aufbiegen und abnehmen. Motor nach oben herausnehmen (Fig. 7).
Beim Einbau des neuen Motors auf die richtige Lage achten. Hierzu die rot/schwarze Markierung am Motor beachten.

Tauschmotor: 504103

Kupplungsaustausch:



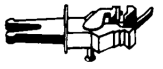
1. In Pfeilrichtung abziehen



2. Ersatzkupplung in Pfeilrichtung einstecken, bis Halteklammern einrasten



Steck-Tauschkupplung
6511



PROFI-Steckkupplung
6515

Class 39 with Tender 2'2' T32

Spare traction tyres: 54 4007
Lubrication: The gear-box need only be lightly oiled at the bearing points marked (Fig. 4 and 5). 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. **Do not oil the maintenence free- motor!**
Changing Bulbs (tender): Opening the tender is only necessary to change bulbs, oil the gear train and to change the motor. Undo screws **c** and **d 1-2,** and lift up the tender body (Fig. 5). After undoing screw **e,** remove the contact plate and change the bulb (Fig. 6).
Spare bulb: 6535
The motor brushes do not need to be changed!
Changing the Motor: Gently bend open the motor retainer clip and remove. Lift up the motor and take it out (Fig. 7). When installing the new motor, please take care to insert the new motor the right way round. The red/black markings on the motor indicate the correct position. **Exchange Motor: 504103**
Exchange coupling: 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 in position.

Série 39 avec tender 2'2' T32

Bandages de rechange : 54 4007
Graissage : Les engrenages doivent être huilés uniquement aux endroits indiqués (Fig. 4 et 5). N'utilisez que l'huile **FLEISCHMANN 6599**. Une seule goutte par point à lubrifier (⟶), afin d'éviter tout excès. L'aiguille montée dans le bouchon du petit flacon convient parfaitement à cet usage. **Ne pas huilez le motoeur (moteur sans entretien) !**
Remplacement de lampes (tender) : Une **ouverture** du tender est indispensable pour remplacer les lampes, lubrifier le mécanisme et remplacer le moteur. Enlever les vis **c** et **d 1-2** et retirer la carrosserie en la soulevant (Fig. 5). Démonter la platine en enlevant les vis **e** et remplacer les lampes (Fig. 6). **Lampes de remplacement : 6535**
Les charbons du moteur ne doivent pas être remplacés !
Remplacement du moteur : Déformer légèrement les clames de maintien du moteur et enlever. Retirer le moteur vers le haut (Fig. 7). Au remontage veiller à ce que le moteur pose correctement dans le logement. Tenir compte du marquage rouge/noir sur le moteur.
Moteur de remplacement : 50 4103
Changement des attelages : Attelage à emboîtement d'autres marques: **6511** · **FLEISCHMANN-PROFI**-Attelages à emboîtement : **6515.** 1. Retirer dans le sens de la flèche. · 2. Replacer le nouvel attelage jusqu'à enclancheent de la buttée.

Bouwserie 39 met tender 2'2' T32

Anti-slip bandjes: 54 4007

Oliën: De andrijving hoeven alleen op de aangegeven plaatsen geolied te worden (Fig. 4 en 5). Aleen **FLEISCHMANN olie 6599** gebruiken. Een klein druppeltje per smeerpunt (⟶) is heus voldoende, anders wordt de zaak te vet. Voor en juiste dosering het spuitje gebruiken dat wordt bijgeleeverd in het olieflesjes. **De motor mag absoluut niet worden gesmeerd!**
Het vervangen van de lampjes (tender): Het **openen** van de tender is alleen voor het vervangen van het lampje, van de motor en het smeren van de aandrijving noodzakelijk. Schroeven **c** en **d 1-2** losdraaien en het tenderhuis naar boven losnemen (Fig. 5). Schroef **e** van het printplaatje losdraaien en het gloeilampje vervangen (Fig. 6). **Reservelampje: 6535**
De koolborstels van de motor hoeven niet te worden vervangen!
Het vervangen van de motor: Motorhouderklem voorzichtig buigen en wegnemen. Motor naar boven toe losnemen (Fig. 7). Let bij het inbouwen van de nieuwe motor op een juiste montage door middel van de rood/zwarte markering op de motor.
Reservemotor: 50 4103
Het verwisselen van de koppeling: Steek-Ruilkoppeling: **6511** · **FLEISCHMANN-PROFI**-Steekkoppeling: **6515.** 1. In de pijlrichtign loostrekken. · 2. Reservekoppeling in de pijlrichting insteken tot de klemmen pakken.

Litra 39 med tender 2'2' T32

Hæfteringe: 54 4007
Smøring: Smør kun aksler og gangtøj på de viste steder (Fig. 4 er 5). Anvend kun **FLEISCHMANN-olie 6599**. Kun en enkelt dråbe for hvert smørested (⟶), ellers oversmøres. Til dosering anvendes den lille nål indvendig i skrilåget. **Motoren må under ingen omstændigheder smøres!**
Udskiftning af pærer (tenderen): Tenderen bør kun åbnes for udskiftning af pærer, smøring af drevet og udskiftning afa motoren. Skruerne **c** og **d 1/2** løsnes og tenderhuset løftes ovenud (Fig. 5). Skrue **e** løsnes og pladen fjernes og pæren udskiftes (Fig. 6).
Udskiftningspære: 6535
Motorkullene skal ikke skiftes ud!
Udskiftning af motor: Holdeklemmerne bøjes let og fjernes. Motoren trækkes ovenud (Fig. 7). Vær opmærksom på, at den nye motor bliver placeret korrekt. Bemærk den sort/røde markering på motoren. **Udskiftningsmotor: 50 4103**
Udskiftning af kobling: Stik-udskiftningskobling: **6511** · **FLEISCHMANN PROFI**-Stikkobling: **6515.** 1. Trækkes ud i pilens retning. 2. Udskiftningskoblingen stikkes i til "klik".

Gruppo 39 con tender 2'2' T32

Anelli di attrito di ricambio: 54 4007
Lubrificazione: L'ingranaggio vengono lubrificati solo nei punti contrassegnati dei supporti (Fig. 4 e 5). Utilizzare solo olio **FLEISCHMANN 6599**. Usare soltano 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. **Il motore non va mai oliato!**
Sostituzione della lampadine (tender): L'apertura del tender va effettuata solo per la sostituzione delle lampadine, per lubrificare gli ingranaggi o per la sostituzione del motore. Rimuovere le viti **c, d 1-2,** sollevare verso l'alto il mantello del tender (Fig. 5). Togliere la piattina, svitare la vite **e** e sostituire la lampadina (Fig. 6).
Lampadina di ricambio: 6535
I carboncini del motore non necessitano di sostituzione!
Sostituzione del motore: Piegare leggermente la linguetta del motore e asportarlo. Sollevare verso l'alto il motore (Fig. 7). Inserire il nuovo motore nel suo alloggio facendo attenzione a posizionarlo in modo corretto. Fare attenzione al contrassegno rosso/nero sul motore. **Motore di ricambio: 50 4103**
Sostituzione gancio: Gancio di ricambio a innesto: **6511 · FLEISCHMANN-PROFI**-Gancio a inesto: **6515.** 1.Staccare nel senso della freccetta. 2.Inserire il gencio di ricambio nel senso delle freccetta e quindi portarlo fino all'incastro nelle graffe di fissaggio.