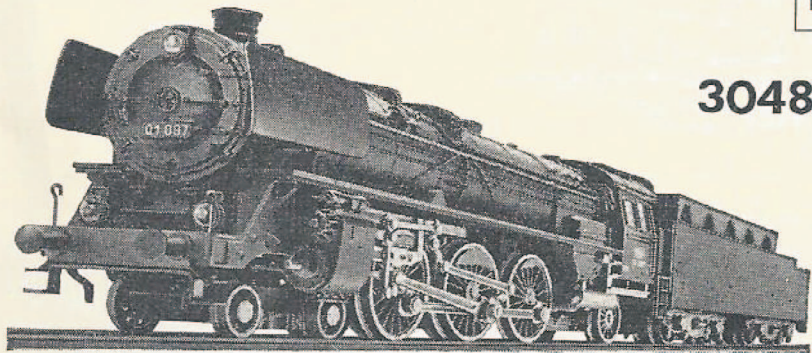


MÄRKLIN

GEBR. MÄRKLIN & CIE. ^{GM} _{BN} · GÖPPINGEN / WÜRTT. GERMANY

HO



3048

68 348 YN 0866 ru

Bitte lesen und aufbewahren

3048 - Modell der Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn.

Die Schnellzuglokomotive 3048 ist mit einer Einrichtung zur wirklichkeitsgetreuen Raucherzeugung ausgestattet.

Bevor Sie die Maschine in Betrieb nehmen, lesen Sie bitte diese Gebrauchsanweisung; besonders wichtig sind die Punkte 1, 2, 3 und 9.

Fig. 1

Fahrrichtungsschalter

Verlängern der Schaltschieberfeder

Reversing switch.

Lengthening the reversing switch slide spring.

Relais inverseur

Allongement du ressort de rappel

Inversor del sentido de circulación

Alargamiento del muelle de la corredera de maniobra

Commutatore automatico della direzione di corsa

Prolungamento della molla di richiamo del relais

Fram och backrelä

Förlängning av reläjädern

Perfektomskifter

Forlængelse af omskifterfjederen

Omschakelrelais

Oprekken van de schakelveer

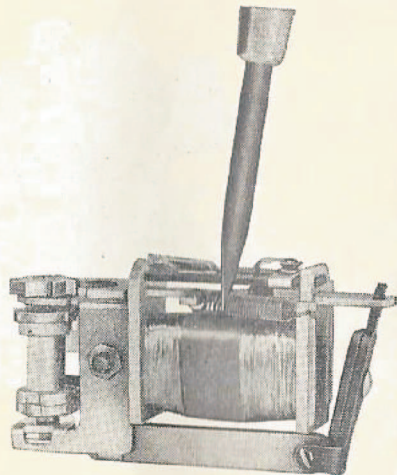
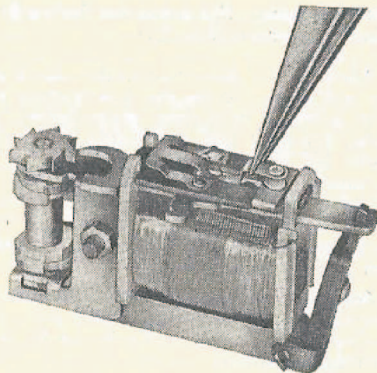


Fig. 2

Fahrtrichtungsschalter
Nachjustieren der Kontaktfeder
Reversing switch.
Readjusting contact springs.
Relais inverseur.
Réglage du ressort de contact.
Inversor del sentido de circulación
Reajuste del muelle de contacto
Commutatore automatico della direzione di corsa
Regolazione della molla di contatto
Fram och backrelä
Justering av fjäderkontakten
Perfektomskeer
Efterjustering af kontaktfjederen
Omschakelrelais
Bijstellen van de contactveer



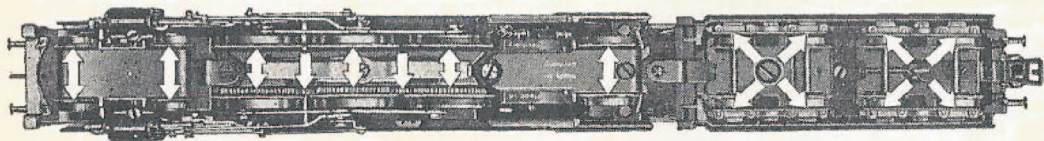
1. Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt. Durch Auslösen der Überspannung am MÄRKLIN-Transformator wird die Fahrtrichtung der Lokomotive umgeschaltet. Um ein einwandfreies Umschalten zu gewährleisten, empfiehlt es sich, den Reglerknopf am Transformator vor dem Umschalten auf die Bezeichnung "0" zu stellen. Ist die Spannung im Lichtnetz zu hoch, so schaltet die Maschine bei schneller Fahrt von selbst um oder sie bleibt stehen. In diesem Falle ist nach Abnahme des Gehäuses (siehe Punkt 4) die Schaltschieberfeder etwas mehr zu spannen. Ist die Spannung des Lichtnetzes zu niedrig, so wechselt die Lokomotive beim Auslösen der Überspannung die Fahrtrichtung nicht. Die Spannung der Schaltschieberfeder muß vermindert werden. Das Spannen geschieht durch Verkürzen und das Entspannen durch Verlängern der Schaltschieberfeder. Im letzteren Falle werden, wie aus Fig. 1 ersichtlich, mit einem kleinen Schraubenzieher 2 bis 3 Windungen der Feder etwas gedehnt. Zwei dieser Federn liegen der Lokomotive als Ersatz bei.
Bei Funkenbildung an den Kontakten des Unterbrecherschalters wird ein Nachjustieren der Kon-

taktfeder nötig. Mit einer am freien Ende der Feder angesetzten Pinzette kann der Kontaktdruck geändert werden (Fig. 2).

2. Bürsten. Die Bürsten werden durch die Bürstenfedern auf den Kollektor gedrückt und müssen gut aufliegen. Sollte die Lokomotive nicht fahren, so empfiehlt es sich, den Transformator auf eine mittlere Spannung einzustellen, die Lokomotive (das Gehäuse ist zuvor abzuschrauben, siehe Punkt 4) auf das Gleis zu stellen und mit einem Bleistift oder einem Schraubenzieher etwas auf die Bürsten zu drücken. Läuft die Lokomotive dann, so klemmen die Bürsten in den Bürstenführungen. Durch Reinigen der Bürstenführungen kann ein einwandfreier Lauf der Maschine erzielt werden. Durch zu starke Spannung der Bürstenandrückfedern wird der Kollektor des Motors abgebremst. Zu geringe Spannung der Federn bewirkt hohen Übergangswiderstand zwischen Bürste und Kollektor. Gegebenenfalls muß die Spannung der Bürstenandrückfedern verringert oder erhöht werden. Abgenützte Bürsten sind durch neue Bürsten **60 030** zu ersetzen.

3. Schmierung. Nach etwa 40 Stunden Laufzeit oder nach längerem Lagern empfehlen wir die Schmierung der Ankerlager und der Lager der Getrieberäder. Hierzu ist das Gehäuse der Lokomotive abzunehmen (siehe Punkt 4). Außerdem sind die in Fig. 3 mit Pfeilen gekennzeichneten Achslager zu ölen.

Fig. 3



*Schmierstellen von unten
Lubricating points from underneath.
Plan de graissage, locomotive vue du dessous
Puntos de engrase vistos por debajo*

*Punti di lubrificazione dal di sotto
Smörjställen underifrån
Smøresteder nedenunder
Smeerpunten onderkant*

Achtung! Beim Umkehren der Lokomotive Raucheinsatz im Schornstein nicht beschädigen. Auf eine Lagerstelle darf nicht mehr als ein Tropfen Öl gegeben werden. Zu starkes Ölen führt zu Störungen durch Bildung einer Schmutzschicht. Als Schmiermittel empfehlen wir MÄRKLIN-Schmieröl 7199 oder Winterautoöl. Auf keinen Fall darf Speiseöl verwendet werden.

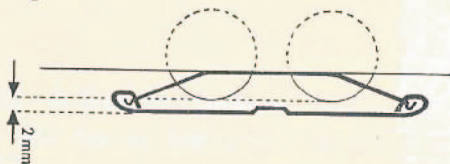
4. Demontage des Lokomotivgehäuses. Die Gehäusebefestigungsschraube befindet sich im hinteren Dampfdom auf dem Kessel der Maschine. Nach Entfernen dieser Schraube kann das Gehäuse abgenommen werden. **Beim Wiederaufsetzen des Gehäuses ist darauf zu achten, daß die Kontakte für die Raucheinrichtung nicht deformiert werden: Kurzschlußgefahr.**

5. Auswechseln der Glühlampe. Nach Abnahme des Lokomotivgehäuses kann die schadhafte Glühlampe 60 010 ausgewechselt werden.

6. Haftreifen. Zur Erhöhung der Zugkraft ist die Lokomotive mit 2 Haftreifen ausgestattet. Auswechseln der Haftreifen:

- Sechskantansatzschrauben, die an den beiden mit Haftreifen versehenen Treibrädern befestigt sind, entfernen,
- mit einer Pinzette die Haftreifen abziehen,
- nach Reinigen der Räder neue Haftreifen 7152 aufziehen. Darauf achten, daß diese in der Rille gut anliegen und nicht verdreht sind.
- Gestänge mit Sechskantansatzschraube wieder befestigen.

Fig. 4



Form der Schleifschuhfeder und ihre Vorspannung
The form of the current pick-up shoe spring and its initial tension.

Réglage du ressort de trotteur

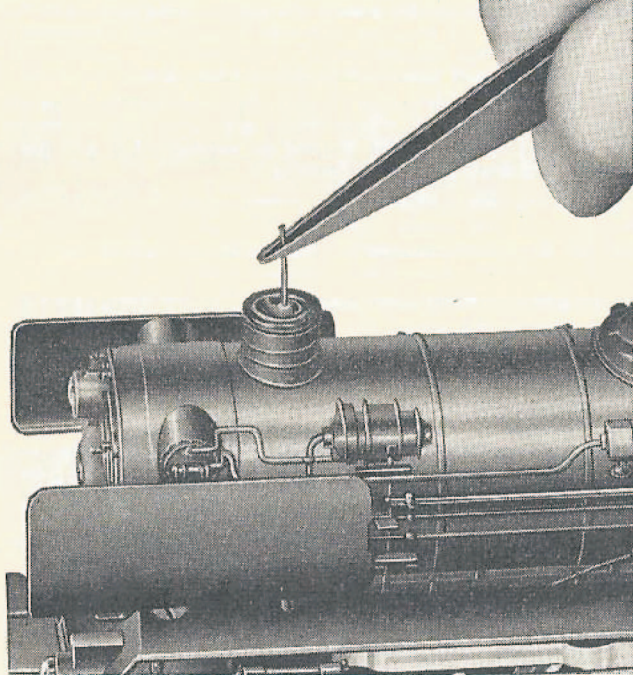
Forma del muelle del patin y su tensión previa

Forma della molla del pattino e sua tensione

Rätt form och spänning på fjädern

Slæbeskofjederens form og spænding

Juiste vorm en afstand van veer en sleepschoen



Herausnehmen des Haarröhrchens
Taking out the capillary tube
Extraction du capillaire
Extracción del tubito capilar
Asportazione del filetto
Rökröret avlägsnas
Udtagning af hårrøret
Uitnemen van het haarbuisje

7. Schleifer. Der Schleifschuh muß gegenüber den Spurkränzen der Lokomotiv-Treibräder etwa 2 mm überstehen, damit er auf den Punktkontakten der Gleisstücke mit genügendem Druck aufliegt. Gegebenenfalls sollte die Schleiferfeder mit einer Flachzange oder Pinzette nachgespannt werden (Fig. 4).

Abgenützte Schleifer können nach Entfernen der Schraube abgenommen und durch einen neuen Schleifer **7174** in entsprechender Weise ersetzt werden. Beim Einsetzen der neuen Schleifer ist auf die richtige Lage der Kontaktplatte zu achten.

8. Kupplung. Die Höhe der Kupplung am Tender kann mit der Kupplungslehre **7001** kontrolliert werden.

9. Einrichtung zum Erzeugen von Rauch. Der im Schornstein der Lokomotive eingesetzten Vorrichtung zum Erzeugen von Rauch wird über eine Kontaktfeder der Fahrstrom zugeführt. Dieser bewirkt über die eingebaute Heizwendel das Verdampfen des in der Vorrichtung eingefüllten Dampföls. Die Füllung soll nicht mehr als 6 Tropfen aus der beigegebenen Ampulle betragen. Zum Öffnen und Verschließen der Ampulle dient die ebenfalls beigefügte Verschlussnadel. Sollte sich keine oder nur ungenügende Rauchentwicklung einstellen, obwohl genügend Rauchflüssigkeit eingefüllt wurde, so ist das Haarröhrchen (Kapillare) vorsichtig mit der Pinzette aus dem Dampferzeuger herauszunehmen (Fig. 5) und mit dem Reinigungsdraht zu säubern. Dieser ist am schrägen Ende einzuführen. Nach dem Reinigen wird das Haarröhrchen mit dem abgeschrägten Ende nach vorn wieder in den Dampferzeuger eingesetzt. Ein Ersatz-Haarröhrchen liegt bei.

Ampullen mit Dampföl sind im Spielwarengeschäft unter Nr. **0241** erhältlich. Die Lokomotive fährt auch ohne Dampföl.



3048 · A German Federal Railways' model Class 01 Express Engine.

The 3048 Express Engine is fitted with a device for producing very realistic exhaust smoke or steam.

