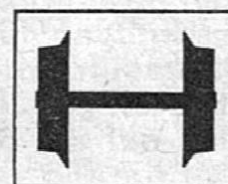


MÄRKLIN

HO

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



3064

68 369 L 0271 ka

*Bitte lesen
und aufbewahren*

3064 · Modell der Baureihe 260 (V 60) der Deutschen Bundesbahn

Bevor Sie die Lokomotive in Betrieb nehmen, beachten Sie bitte diese Gebrauchsanweisung. Besonders wichtig sind die Punkte 1, 2 und 3.

Die Lokomotive ist mit Funk-Entstörmitteln ausgestattet, die im Zusammenwirken mit der zwischen Transformator und Gleisanlage einzufügenden Funk-Entstörbrücke 7223 (im Spielwarenhandel erhältlich) das Einhalten der Bestimmungen nach dem Gesetz über den Betrieb von Hochfrequenzgeräten gewährleisten (siehe auch Punkt 7).

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.

Schaltet die Maschine beim Einstellen einer hohen Fahrspannung die Richtung von selbst um oder sie bleibt in diesem Falle stehen, dann ist nach Abnahme des Lokomotivgehäuses (siehe Punkt 4) die Schaltschieberfeder des Fahrtrichtungsschalters etwas mehr zu spannen.

Wechselt die Lokomotive beim Auslösen der Überspannung die Fahrtrichtung nicht oder erst nach einer gewissen Verzögerung, dann muß die Spannung der Schaltschieberfeder vermindert werden. Zum Spannen bzw. Nachlassen der Schaltschieberfeder ist der am Schaltschieber angebrachte Federeinhängehaken mit einem Schraubenzieher entsprechend zu biegen (Fig. 1).

Fig. 1

Fahrtrichtungsschalter

Reversing switch.

Relais inverseur

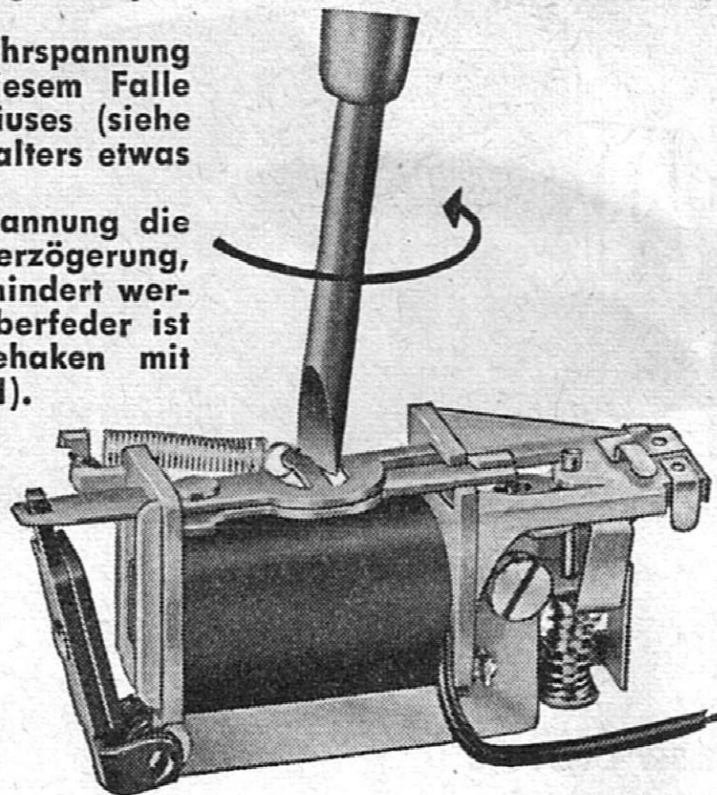
Inversor de marcha

Commutatore automatico della direzione di corsa.

Fram och backrelä

Omskifterrelæ

Omschakelrelais



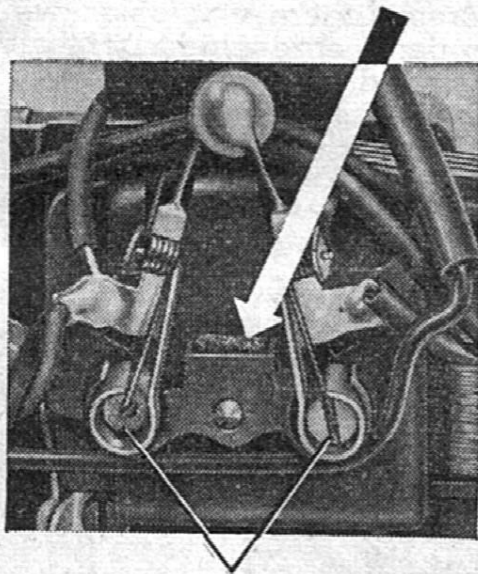


Fig. 2

Schmierstellen Ankerlager
Armature bearing lubricating
point.

Points de graissage, paliers de
l'arbre d'induit

Punto de engrase del
cojinete del inducido

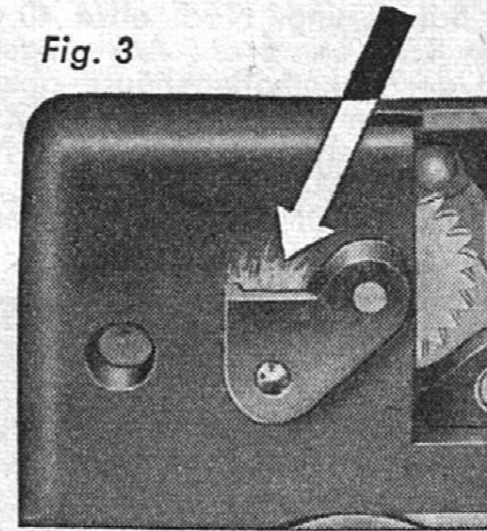
Punto di lubrificazione del
supporto dell'indotto.

Smörjställe för ankarlager

Smørested ankerleje

Smeerpunten ankerlager

Fig. 3



Bürsten, Brushes, Balais, Escobillas, Spazzole, Borstar, Børster, Borstels

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 Betriebszeit oder nach längerem Lagern empfehlen wir die Schmierung der Ankerlager (siehe Fig. 2 und 3) und der Lager der Getrieberäder. Hierzu ist das Lokomotivgehäuse abzunehmen (siehe Punkt 4). Außerdem sind die in Fig. 4 gekennzeichneten Ankerlager zu ölen. Auf eine Lagerstelle darf nicht mehr als 1 Tropfen Öl gegeben werden. Jedes zu starke Ölen führt zu Störungen durch Bildung einer Schmutzschicht. Als Schmiermittel ist MÄRKLIN-Schmieröl 7199 oder Winterautoöl zu empfehlen; unter keinen Umständen darf Speiseöl verwendet werden.

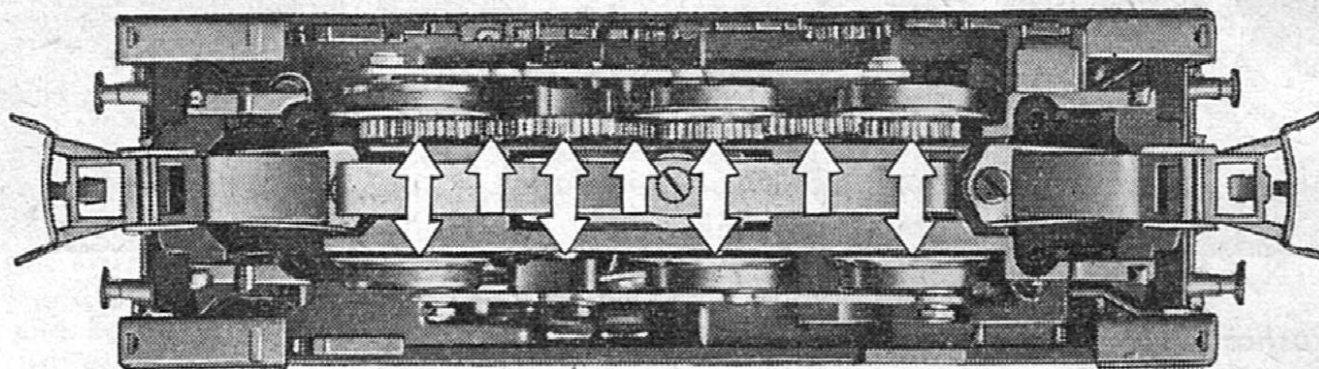


Fig. 4 Schmierstellen von unten / Lubricating points from underneath / Plan de graissage de la locomotive vue de dessous / Puntos de engrase vistos por debajo / Punti di lubrificazione dal di sotto / Smörjställen underifrån / Smørested nedenunder / Smeerpunten aan onderkant.

4. Demontage des Lokomotivgehäuses. Die Schraube auf dem Dach des Führerstandes ist zur Abnahme des Gehäuses zu entfernen.

5. Auswechseln der Glühlampen. Nach Abnahme des Lokomotivgehäuses (siehe Punkt 4) kann die schadhafte Glühlampe 60010 ausgewechselt werden.

Fig. 5

Form der Schleifschuhfeder und ihre Vorspannung
The form of the collector shoe spring and its initial tension.

Ressort de frotteur et son réglage.

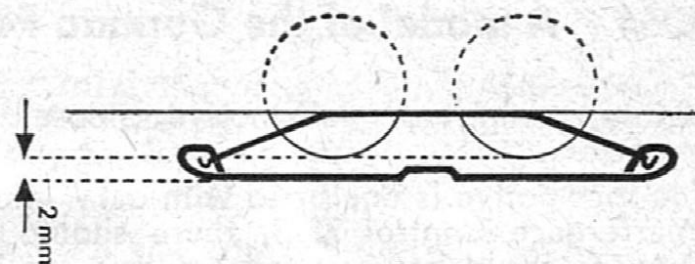
Forma del muelle del patín y su tensión previa.

Forma della molla del pattino e sua tensione.

Rätt form och spänning på fjädern.

Slæbeskofjederens form og spænding.

Juiste vorm van veer en afstand van sleepschoen.



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

Auswechseln der Reifen:

- a) Sechskantansatzschrauben, die an den beiden mit Haftreifen versehenen Treibrädern befestigt sind, entfernen,
- b) mit einer Pinzette die Haftreifen abziehen,
- c) nach Reinigung der Räder neue Haftreifen **7154** aufziehen. Darauf achten, daß diese in der Rille gut anliegen und nicht verdreht sind,
- d) mit Sechskantansatzschrauben das Gestänge wieder befestigen.

7. Schleifer. Der Schleifschuh muß gegenüber den Spurkränzen der Lokomotivräder etwa 2 mm überstehen, damit er auf den Punktkontakten der Gleisstücke zur Erzielung einer sicheren Stromübertragung und zur Vermeidung von Funkstörungen mit genügendem Druck aufliegt. Gegebenenfalls sollte die Schleiferfeder mit einer Flachzange oder Pinzette nachgespannt werden (Fig. 5). Abgenützte Schleifer können nach Entfernen der Schraube abgenommen und durch einen neuen der Nr. **7185** in entsprechender Weise ersetzt werden. Beim Einsetzen des neuen Schleifers ist auf die richtige Lage der Kontaktplatte zu achten.

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