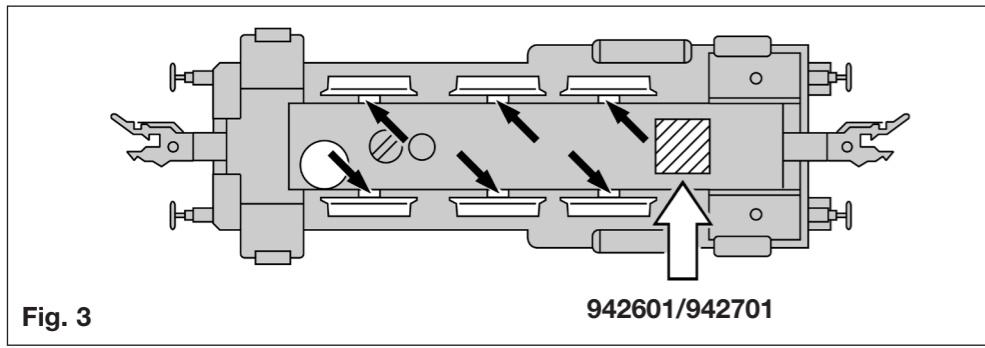


**Fig. 2**  
 Ein Öffnen der Lok ist nur zum Einbau eines digitalen Empfängerbausteins, Lampenwechsel, Schleifkohlenwechsel (Fig.4) und Ölen der Motor- und Getriebelager erforderlich (Fig. 2).

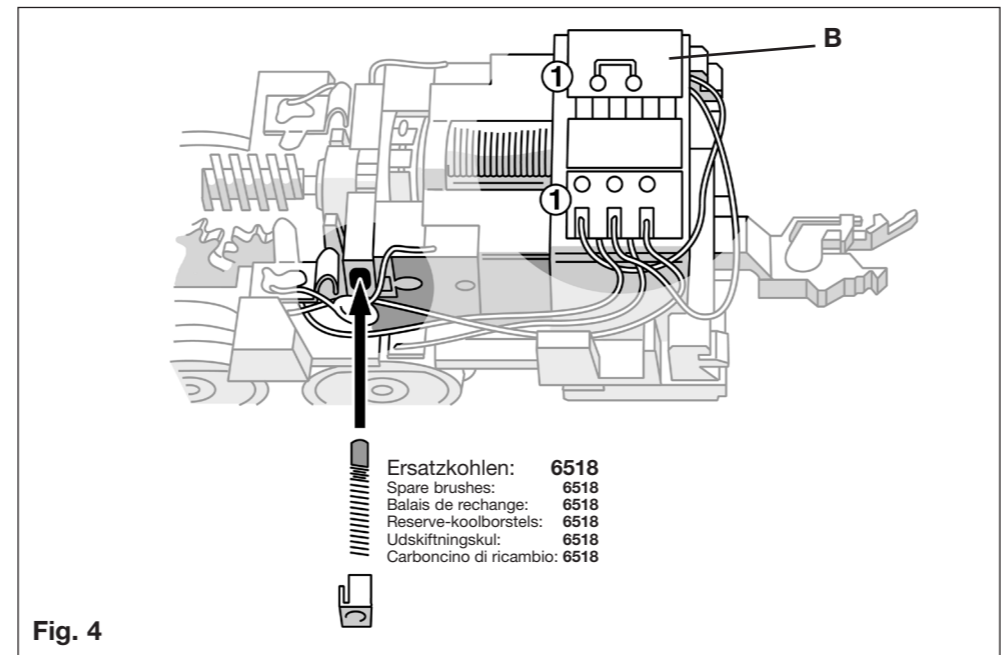
**Öffnen:** Die Schraube **a** entfernen. Lokgehäuse vorne nach oben abnehmen, hinten von Halteklammern abziehen (Fig. 2).

**Lampenwechsel:** Glühlampe nach oben herausnehmen (Fig. 2). **Ersatzglühlampe:** 00006535

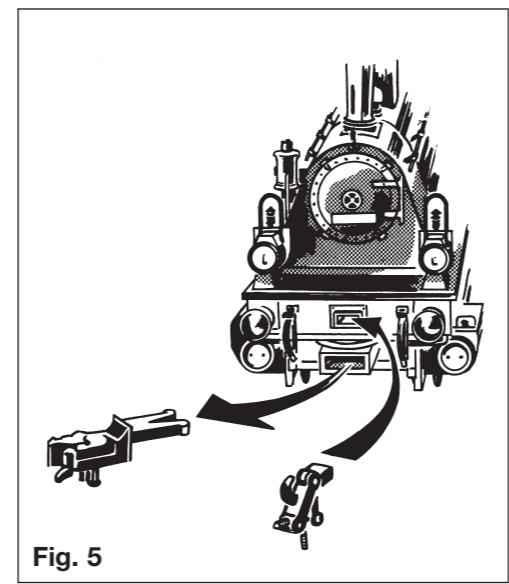


**Fig. 3**  
 An der markierten Stelle kann der **Schaltmagnet 942601/942701** eingebaut werden (Fig. 3).

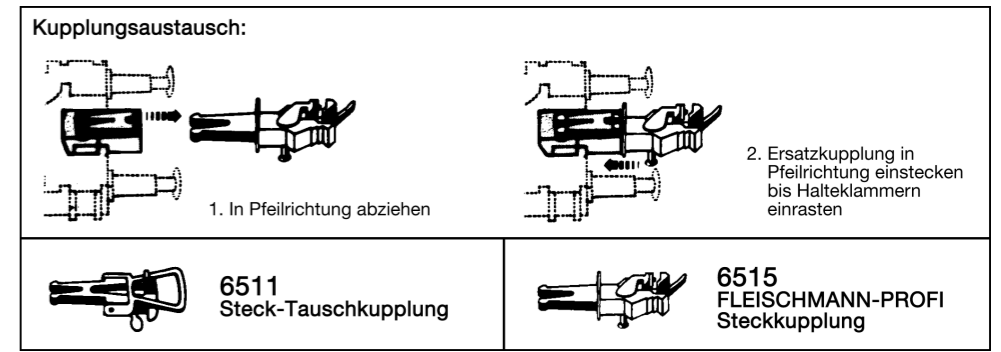
**Ölen:** Geölt werden Motor und Getriebe nur an den gekennzeichneten Lagerstellen (Fig. 2 und 3). Nur **FLEISCHMANN-ÖL 6599** verwenden. Nur ein kleiner Tropfen pro Schmierstelle (→), sonst Überölung. Zur Dosierung die in der Verschlusskappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.



**Fig. 4**  
**Einbau eines digitalen Empfängerbausteins:** Schnittstelle vom Metallbügel lösen. An Stelle der Steckbrücke **B** den 6-poligen Decoder (z.B. Fleischmann 687403) (NEM 651) befestigen und die Schnittstelle auf den Decoder kleben. Bitte beachten Sie dabei die Betriebsanleitung des jeweiligen Decoders (Fig. 4).



**Fig. 5**  
 Die automatischen FLEISCHMANN PROFI-Kupplungen kann man gegen die beiliegende Kupplungsattrappen austauschen. FLEISCHMANN PROFI-Kupplung entfernen und die Attrappe in vorgesehene Aussparung einstecken. Eventuell mit etwas Klebstoff befestigen (Fig. 5).



**Class 89.70-75 with variants**

From 1882 – 1910 approximately 1550 T3 locos in various versions were delivered to the Prussian State Railways (KPEV) and other railway companies. Built as an 0-6-0 tank, they had a service weight of 36 tons and could travel at a top speed of 40 km/h developing 300 PSi. The Deutsche Reichsbahn (DRG) took 511 into their service listed under the classification 89.70-75. The last loco was removed from service by the Deutsche Bundesbahn (DB) around 1961. The Deutsche Reichsbahn (DR) until 1968 had some of these T3 locos in service on branch and industrial lines. A few are still preserved as museum pieces (fig. 1).

Opening the loco is only necessary to change the bulb, to install a digital receiver, to replace carbon brushes, to oil the motor and gear-box axles (fig. 2).

**To open:** Remove screw **a** . Tilt up the front of the loco body pulling it backwards from the retaining clips (fig. 2).

**Changing the bulbs:** Pull the bulb upwards to remove it (fig. 2). **Spare bulb:** 00006535

The indicated point can be used for locating the **switching magnet 942601/942701** (fig. 3).

**Lubrication:** The motor and gear-box need only be lightly oiled at the bearing points marked (fig. 2 and 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.

**Installing the digital decoder:** Remove the socket from the metall clip. Position the 6-pole **decoder (Fleischmann 687403) (NEM 651)** in the same place and glue the socket to the decoder. Please consult the instructions included with the respective decoder for fitting advice (fig. 4).

The automatic FLEISCHMANN PROFI-couplings can be exchanged with the prototype couplings included. Remove the FLEISCHMANN PROFI-couplings and insert the alternative coupling in the space left. Secure with a spot of glue (fig. 5).

**Exchange coupling:** 1. Pull off in direction of arrow. · 2. Insert exchange coupling in direction of arrow until clipped into position. · **Clip-in exchange coupling:** 6511 · **FLEISCHMANN PROFI clip-in coupling:** 6515

**Série 89.70-75 avec variantes**

Entre 1882 et 1910 on a construit environ 1550 locomotives T3 en différentes variantes pour la Prussische Staatsbahn (KPEV) et pour d'autres compagnies de chemin de fer. De type Cn2, et dans sa variante M III-4p, elle pesait 36 t. et pouvait atteindre une vitesse de 40 km/h. Sa puissance était de 300 HP.

La Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) reprit 511 locomotives de ce type et leur donna la désignation BR 89.70-75. La Deutsche Bundesbahn (DB) retira du service en 1961 des dernières locomotives T3. Par contre en 1968, la Deutsche Reichsbahn (DR) en avait encore en service sur des lignes secondaires et comme locomotives de manœuvres. Actuellement, il en reste encore quelques-unes comme monument ou comme pièces de musées (fig. 1).

Le démontage de la locomotive est uniquement nécessaire pour l'installation d'un decodage digitale remplacement, pour des ampoules des balais ainsi que pour le graissage du moteur et des engrenages (fig. 2).

**Pour le démontage :** Enlever la vis **a**. Soulever l'avant de la locomotive et décrocher l'arrière (fig. 2).

**Remplacement de l'ampoule :** Retirer l'ampoule dernière par le haut (fig. 2). **Ampoule de rechange :** 00006535

**L'aimant permanent 942601/942701** peut être monté à l'endroit indiqué (fig. 3).

**Graissage :** Le moteur et les engrenages doivent être huilés uniquement aux endroits indiqués (fig. 2 et 3). N'utilisez que l'huile recommandée 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.

**Montage d'un module récepteur digital :** Détacher le connecteur du courbe métallique. A cette place attacher le **decodage (Fleischmann 687403) (NEM 651)** à 6 pôles coller le connecteur sur le decodage. Se reporter au mode d'emploi du decodage (fig. 4).

Les attelages automatiques FLEISCHMANN PROFI-beuvent être remplacés par des attelages factices qui sont joints dans la boîte. Il y a lieu éventuellement de fixer ces derniers au moyen d'une goutte de colle (fig. 5).

**Changement des attelages :** 1. Retirer dans le sens de la flèche. 2. Replacer le nouvel attelage jusqu'à enclenchement de la butée. · **Attelage à emboîtement d'autres marques :** 6511 · **FLEISCHMANN PROFI-attelage à emboîtement :** 6515