

# FLEISCHMANN

Retirer la platine de contact P2 de son support. Enlever la lampe et la remplacer. Remonter la platine de contact P2 et s'assurer du bon contact électrique (fig. 6).  
**Remplacement du moteur:** Sortir les plaques 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).  
**Ampoule de rechange :** 6535, **Bandages de rechange :** 54 4007, **Moteur de rechange :** 50 4138. **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 enclenchement de la butée.

## Bouwserie 39.0-2 met varianten

**Voorbeeld:** Reizigerstrein-locomotief Baureihe 39<sup>0-2</sup> (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 kregen de nummers in de Baureihe 39<sup>0-2</sup>. 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 pKw 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 nu te zien opgesteld in het Verkehrsmuseum van Neurenberg (fig. 1).

**Het demonteren** van de lok alleen voor het verwisselen van het lampje en inbouwen van een DECODER noodzakelijk. Schroeven a, b en c losdraaien. Lokhuur loodrech naar boven losnemen (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 lampcontactes 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.** **Inbouwen van een DECODER:** De DECODER (DCC: 6876, nieuw : 687401, TWIN: 6846) kan aan de 6-polige adapter van de NEM locmotief (zie Fig. 2) gemonteerd worden. Bij het inbouwen a.u.b. de handleiding van de DECODER raad plegen. De overbruggingsstekker eruit halen en de 6-polige stekker van de DECODER zo in de adapter steken, dat de markeringen »1« zich aan dezelfde zijde bevinden. De draden met dezelfde kleuren van zowel decoder als adapter vormen dan een doorgaande verbinding.

Op de gemerkte plaats kan de **schakelmagneet 9426**, nieuw: 942601/9427, nieuw: 942701 gemonteerd worden (fig. 4).

**Oliën** De aandrijving hoeveel alleen op de aangegeven plaatsen geolied te worden (fig. 4, 6). Alleen FLEISCHMANN-olie 6599 gebruiken. Een klein druppeltje per smerpunt (→) is heel voldoende, anders wordt de zaak te vet. Voor een juiste dosering het spuitje gebruiken dat wordt bijgeleverd in het oliesleutels. **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 P2 uit de houder nemen. Lampje uit zijn bevestiging halen. Nieuwe lampje plaatsen. Contactplaatje P2 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).

**Reservegloeilampje: 6535, Anti-slip-bandjes: 54 4007, Motor: 50 4138.**

**Het verwisselen van de koppeling:** FLEISCHMANN-Steen-Ruikoppeling: 6511 · FLEISCHMANN PROFI-Steenkoppeling: 6515. 1. In de pijlrichting lostrekken. 2. Reservekoppeling in de pijlrichting insteken tot de klemmen pakken.

## Gruppo 39.0-2 con varianti

**Modello:** Locomotiva con tender BR 39<sup>0-2</sup> (pr. P 10). Tra il 1922 e il 1927 furono consegnate alle DRG 260 locomotive della serie pr. P 10. Contrassegnate con il numero di serie BR 39<sup>0-2</sup> queste locomotive furono costruite dalle ditte Borsig, Henschel e altre fabbriche tedesche di locomotive. Con la serie di costruzione 1'D1'h3, categoria P 46.19, questa locomotiva aveva una forza di trazione di 75 Mp. Con una potenza massima di 1620 PSi, poteva raggiungere una velocità massima di 110 km/h avanti e 50 km/h indietro. Originariamente questa locomotiva veniva adibita per l'esercizio di treni merci pesanti, in seguito fu impiegata anche per il trasporto passeggeri. Presso le DB questa serie fu in servizio fino al 1967. Una locomotiva di questa serie si trova nel Museo della ditta Hofmann-Linke-Busch, una seconda locomotiva è in fase di ristrutturazione presso il Museo di Norimberga (fig. 1).

**L'apertura** della locomotiva si richiede solo per il cambio delle lampade e montaggio di un DECODER. Rimuovere le viti a, b e c. Sfilare il mantello verticalmente verso l'alto (fig. 2).

**Sostituzione lampadina della locomotiva:** Alzare il piano del telaio U e la zavorra di piombo dal carello. Estrarre il supporto della caldaia K. Con un piccolo cacciavite piegare verso l'alto il contatto della lampadina da sostituire ed estrarre quest'ultima dal supporto portalampana. Inserire la lampadina nuovo con una pinzetta, facendo attenzione affinché ci sia un buon contatto. Rimontare la locomotiva seguendo all'inverso le indicazioni precedenti (fig. 3). **Lampadina di ricambio: 6535.**

**Montaggio di un DECODER:** Sul peso (vedi Fig. 2) può essere installare un DECODER (DCC: 6876, nuovo : 687401, TWIN: 6846) NEM 651 a 6 poli. Prima di procedere al montaggio, consultare il manuale di funzionamento del DECODER rispettivamente.

Estrarre la spina a ponticello e inserire la spina a 6 poli del DECODER nel connettore in modo tale che le tacche »1« si trovano sullo stesso lato. Entrambi i cavi del decoder e del connettore formeranno quindi un collegamento continuo. Sul posto segnato può essere installato il dispositivo di comando 9426, nuovo: 942601/9427, nuovo: 942701 (fig. 4). **Lubrificazione:** L'ingranaggio vengono lubrificati solo nei punti contrassegnati dei supporti (fig. 4, 6). Utilizzare solo olio FLEISCHMANN 6599. Lubrificare le assi e tiranti solo nei punti contrassegnati (fig. 4, 5). Usare soltanto una piccola goccia per ogni punto di oliatura (→), altrimenti si rischia di ollare troppo. Per il dosaggio utilizzare l'ago di cui è provvisto il tappo di chiusura del flacone dell'olio. **Il motore non va mai oillato!** L'apertura del tender va effettuata solo per la sostituzione delle campadina, per lubrificare gli ingranaggi o per la sostituzione del motore. **Sostituzione del lampadina del tender:** Svitare la vite d. Allargare sui lati la carcassa e sfilarla verso l'alto. Togliere la zavorra di piombo (fig. 5). Estrarre la piastra di contatto P2 dal supporto. Estrarre la lampadina dal portalampana. Inserire la lampadina nuova. Inserire nuovamente la piastra di contatto P2 avendo cura di ottenere un buon contatto (fig. 6).

**Sostituzione del motore:** Togliere la piastra di contatto P1 e P2 dal supporto. Togliere il fermaglio H1 e H2 e solevarlo verso l'alto. Togliere il motore dal suo alloggiamento. Per il montaggio seguire il procedimento inverso. Rimontare il motore seguendo le stesse fasi dello smontaggio. Fare attenzione che le piastre H1 fasciano ben contatto (fig. 6).

**Lampadina di ricambio: 6535, Anelli di attrito di ricambio: 54 4007, Motore di ricambio: 50 4138.**

**Sostituzione ganci:** 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'incastro nelle griffe di fissaggio.

Kontaktgeber in Verbindung mit Schalschiene 6402/6432 zur Auslösung elektrischer Schaltfunktionen.

**Contacter and contact unit 6402/6432** perform electrical switching functions.

Frotteur fonctionnant en combinaison avec le **contact universel 6402/6432** pour effectuer des commandes d'appareils électromagnétiques.

Het kontakt wordt gemaakt tesamen met **schakelkontakt 6402/6432** om de elektrische schakelfunctie buiten werking te stellen.

**Kontakt til udloesning af elektriske funktioner** – i forbindelse med kontaktskinne 6402/6432.

Trasmettore d'impulsi (in unione lamina di condotto 6402/6432) per il comando di dispositivi elettrici.

**Schienenreinigung:** Bei ungleichmäßiger Lauf von Loks die Schienen mit Schienenreinigungsgummi 6595 säubern. Abrieb und Stub auf geeignete Weise entfernen (z. B. Tischstaubsauger). Schienen mit leicht Öligen 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 with a 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 voie au moyen d'un chiffon légèrement imbibé d'huile spéciale FLEISCHMANN 6599.

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

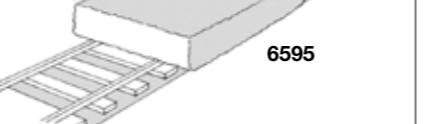
**Skinnerengring:** Hvis kørefladerne på hjulene er snavsede, gøres de rene med en klud eller **gummiblokken 6595**. Forsøg ikke at dreje drivhjulene med håndkraft. Vend loket på p. hovedet og hold to ledninger fra trafoen på hjulene (max. 14 V-). Dreh op der strömmen på transformatorer. Dette tog mul kan anvendes med en jævnstrømtransformator (max. 14 V-). FLEISCHMANNs regulære transformator (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 rotaria 6595**. Non girare mai le ruote motrici a mano, ma collegare a una corrente d'esercizio di max. 14 V- cavi di collegamento e mettere 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 di qualità VDE o GS.

**Trafo/Regler**  
6725  
6735  
6755

**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 von **max. 14 V-:** mittels Anschlussdrähten antreiben. Nichtangetriebene Räder können von Hand gedreht werden.

Diese FLEISCHMANN-Modell-Lok darf nur mit der vorgesehenen Fahrspannung (**max. 14 V-:**) betrieben werden. Wir empfehlen die Verwendung von FLEISCHMANN-Regeltransformatoren, die mit dem **VDE-** bzw. **GS-** Zeichen versehen sind.



# FLEISCHMANN

## BETRIEBSANLEITUNG

Operating Instructions · Instructions de service · Handleiding · Vejledning · Istruzioni per la manutenzione

© Nicht für Kinder unter drei Jahren geeignet, wegen funktions- und modellbedingter scharfer Kanten und Spitzen sowie Verschluckungsgefahr. Betriebsanleitung aufzubewahren! © Not suitable for children under 3 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 3 jaar wegens scherpehoeken en kanten eigen aan het model en zijn functie en wegens verschluckungsgefahr. Bewaar de gebruiksaanwijzing bewaard! © Ikke egnet tilbord under 3 år, p. g. a. funktions- og modelbetegnde skarpe kanter og spidser, - kan slugs. Gem vedligehold! © Non adatto a bambini di età inferiore ai tre anni per le particolari strutture del modello ed il suo funzionamento e per il pericolo di soffocamento. Ritenere le istruzioni per l'uso! © No conveniente para niños menores 3 años por razón de los puntos y cantos agudos, esenciales para el funcionamiento y condiciones de modelaje así como también por el peligro de que sea ingerido. ¡Conserve instrucciones de servicio! © Não conveniente para crianças sob 3 anos devido ás bordas agudas e pontos exigidos, assim como perigo de engolir. © Τά περιοδικά άυτά δέν είναι επηρέποντα στο παιδί κάτω των 3 χρόνων δύοταν είναι καρκίνος, κάι κύνοντας, νά τά καταγούν. © El sovelli tukehtumisvaaran vuoksi alle 3-vuotiaalle lapsille. Sisältää toimintuvien ja muotoluvien ja turvallisuuden varautumisen. © Nevhdne po děti pro děti 3 let: funkční díly mají ostré hrany a špičky, nebezpečí spolknutí malých součástek a dřív. Uchovávejte a dodržujte toto upozornění. © Zabawka ze względu na cechy nie jest przystosowana dla dzieci poniżej 3 lat. © Ni primerino za otroke da 3. leta starosti zaradi funkcionalno ostrih robov in konic, kot tudi nevarnosti poztroj. © Hinweise 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 compatibilité électro-magnétique: Par un bon contact électrique "voies/rails", vous évitez d'éventuelles perturbations électromagnétiques! • Tip voor elektromagnetische zekerheid: Door te zorgen voor een goed wiel-rail-kontakt vermijdt u mogelijke elektromagnetische störungen! • Anvisning på en god elektromagnetisk funktion: Gennem en god hjul-skinner-kontakt undgås eventuelle elektromagnetiske forstyrrelser! • Consiglio sulla compatibilità elettromagnetica: Per un buon funzionamento elettrico: con un buon contatto tra ruota-rotella evitare possibili interferenze elettromagnetiche! • Recomendación para un mejor funcionamiento electromagnético: Con un buen contacto entre las vias y las ruedas evitará usted irregularidades electromagnéticas!

**CE** GEBR. FLEISCHMANN GMBH & CO. KG  
D-91560 Heilsbronn, Germany  
[www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)



**NEM**

**14 V-**

## Baureihe 39.0-2 (pr. P10) mit Varianten

Fig. 1



**Vorbild: Personenzuglokomotive BR 39<sup>0-2</sup> (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<sup>0-2</sup> 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. Eine Lok ist im Werks-Museum der Fa. Hofmann-Linke-Busch erhalten, eine zweite steht nach Restaurierung im Verkehrsmuseum Nürnberg (Fig. 1).

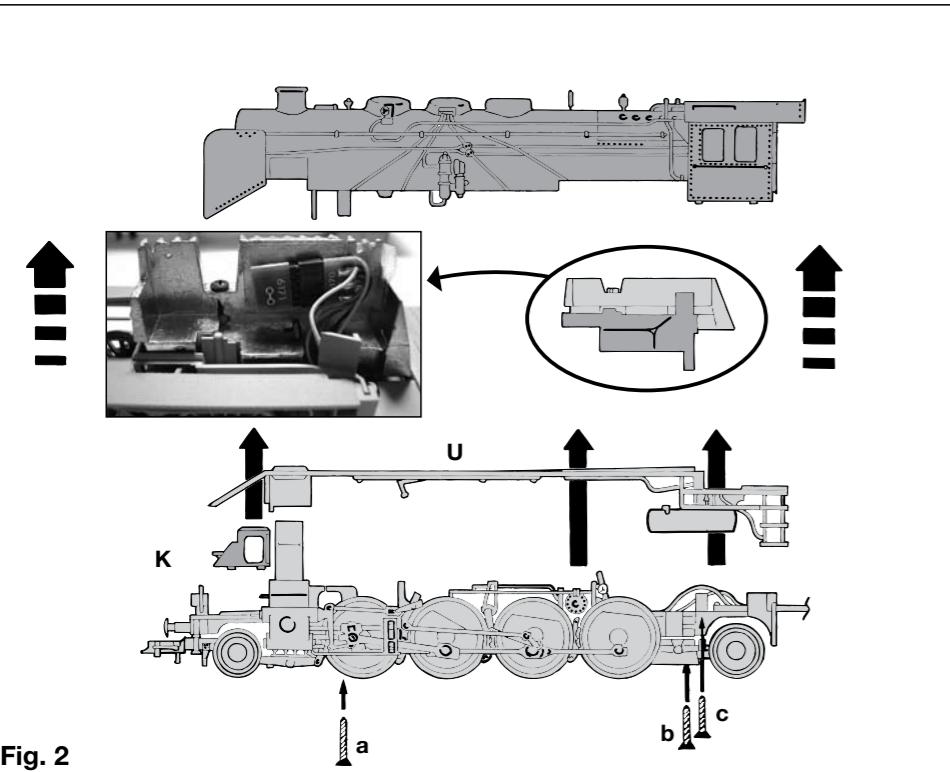


Fig. 2

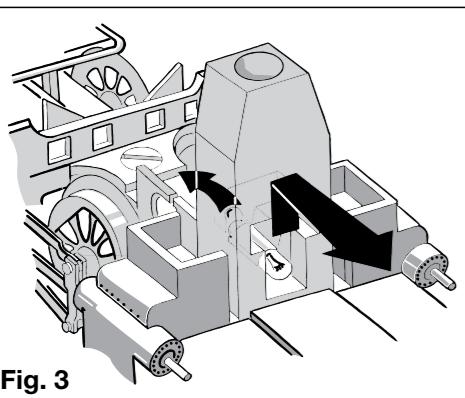


Fig. 3

An der markierten Stelle kann der Schaltmagnet 9426, neu: 942601/9427, neu: 942701 eingebaut werden (Fig. 4).  
Ersatzhafttreifen: 54 4007

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

Nur FLEISCHMANN-Öl 6599 verwenden. Nur ein kleiner Tropfen pro Schmierstelle (→), sonst Überölung.  
Zur Dosierung die in der Verschlusskappe der Ölflasche angebrachte Nadel verwenden.

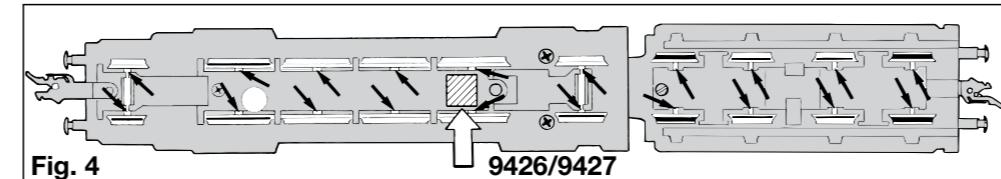


Fig. 4

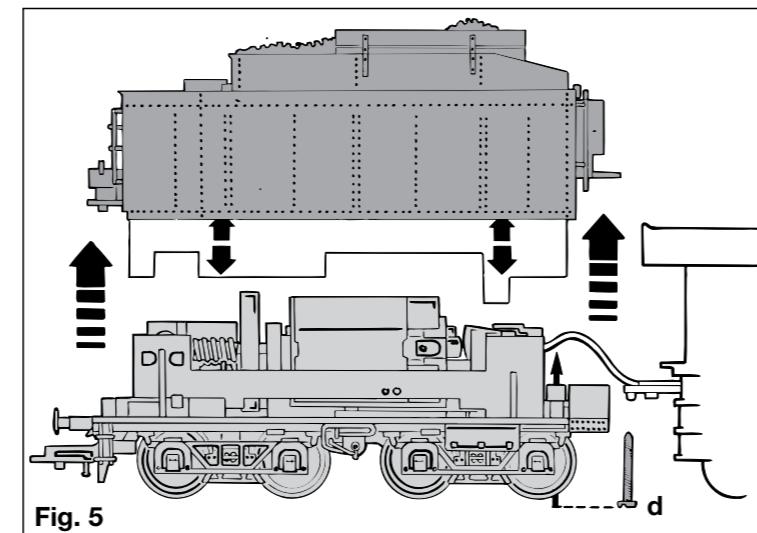


Fig. 5

**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. Beschwerung entfernen (Fig. 5). Kontaktplatine **P2** aus Halterung nehmen. Glühlampe aus der Aufnahme im Fahrgestell nehmen. Ersatzlampe einsetzen. Kontaktplatine **P2** wieder einsetzen und auf sichere Kontaktgabe achten (Fig. 6).

**Motorwechsel:** Kontaktplatten **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 Fahrtrichtung rechts liegen. Bei Halteklammer **H1** auf sicheren Kontakt mit Platine und Motor achten (Fig. 6).

**Ersatzglühlampe:** 6535  
**Ersatzmotor:** 50 4138

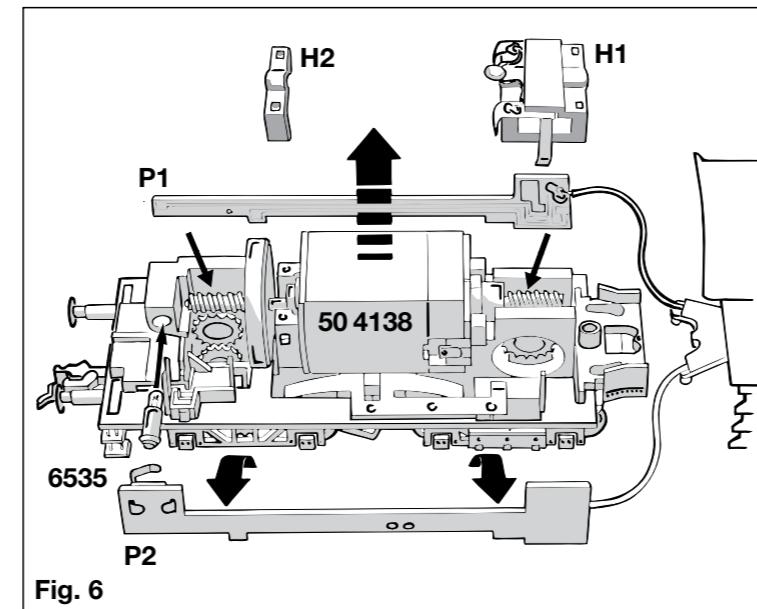
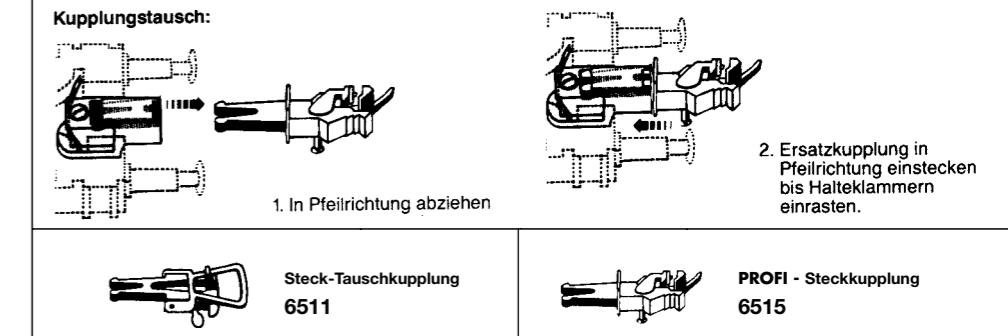


Fig. 6



### Class 39.0-2 (pr. P10) with variants

**Prototype:** Locomotive for Passenger Traffic Class 39<sup>0-2</sup> (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<sup>0-2</sup> 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:** It is only necessary to change the bulb and to install a DECODER (DCC/TWIN). Remove screws **a**, **b** and **c**. Lift the loco body upwards (fig. 2).

**Changing the bulb in the loco:** Lift off the footplate **U** with 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.

**Installation of a DECODER:** At the loco weight shown in Fig. 2 a DECODER (DCC: 6876, neu: 687401/TWIN: 6846) with 6-pole interface can be mounted. Refer to the respective operating instructions of the decoders for details. To install the decoder, remove the jumper plug from the loco's interface and plug in the decoder's connector. Here, take care that the lines marked "1" are on the same side and the lines have the same colour-code.

**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 overoled. An applicator needle is located in the cap of the oil bottle for your use. **Under no circumstances should the motor be oiled!** Motor is maintenance-free !

**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 **P2** from its holder. Take the bulb out of its socket. Insert the spare bulb. Replace contact plate **P2**, 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).

**Spare bulb:** 6535. **Spare Traction Tyres:** 54 4007. **Spare Motor:** 50 4138.  
**Exchange coupling:** FLEISCHMANN-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 (pr. P10) avec variétés

**Modèle :** Locomotive pour trains de voyageurs BR 39<sup>0-2</sup> (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<sup>0-2</sup> 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, série 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) jusqu'en 1967. Une locomotive 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 ou pour l'installation d'un DECODER (DCC/TWIN). Dévisser les vis **a**, **b** et **c**. Retirer la carrosserie en tirant vers le haut (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 recharge :** 6535.

**Montage d'un DECODER (DCC/TWIN) :** Voir Fig. 2 pour monter un DECODER (DCC: 6876, nouveau : 687401/TWIN : 6846) avec interface à 6 pôles. Pour le montage, se référer au mode d'emploi du DECODER. Extraire la fiche de pontage et brancher la fiche à 6 pôles du DECODER en veillant à ce que les repères »1» soient du même côté. (Les fils en couleur de DECODER et du connecteur forment en suite une liaison continue).

**L'aimant permanent 9426, nouveau : 942601/9427, nouveau : 942701 peut être monté à l'endroit indiqué (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'aiguille montée dans le bouchon du petit flacon convient parfaitement à cet usage. **Ne jamais lubrifier le moteur ! Moteur sans entretien !**

**Pour remplacer les ampoules ou pour effectuer la graissage du mécanisme,** il faut enlever la carrosserie du tender. **REMPLACEMENT DE LA LAMPE AU TENDER :** Retirer la vis **d**. Ecartez latéralement la carrosserie et retirez vers le haut. Enlever le lest (fig. 5).