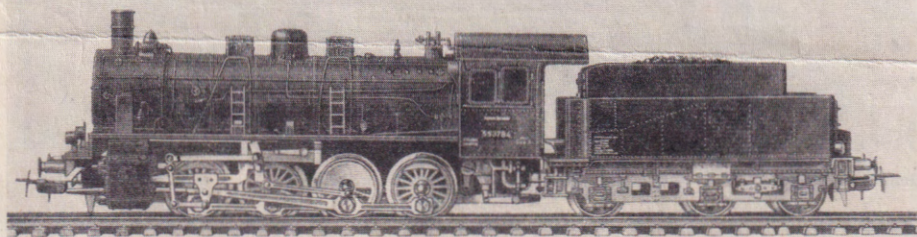




VEB PIKO SONNEBERG



Bedienungsanleitung



Modell der Güterzuglokomotive BR 5525-56 der DR (6302, 6315, 6316, 6317, 6318, 6323, 6324)

Das Vorbild dieses Modells ist die Güterzuglokomotive BR 55²⁵⁻⁵⁶ der Deutschen Reichsbahn. Lokomotiven dieser Bauart wurden 1913 als G 8' der Königlich-Preussischen-Eisenbahnverwaltung in Dienst gestellt. Von der DR wurden mehr als 3 000 Lokomotiven übernommen, wovon mehr als 1 000 Stück den II. Weltkrieg überstanden. Bei vielen europäischen Eisenbahnverwaltungen standen Lokomotiven dieser Bauart im Einsatz. Sie fanden vorwiegend im Güterzugdienst Verwendung, waren jedoch auch im Rangierdienst und Personenzugdienst anzuwenden. Anfang der siebziger Jahre wurden die letzten Lokomotiven der BR 55²⁵⁻⁵⁶ bei der Deutschen Reichsbahn ausgemustert.

Das PIKO-Modell entspricht in allen Details seinem Vorbild. Viele Einzelheiten sind extra angesetzt. Das Modell ist entsprechend den geltenden Vorschriften funk- und fernsehtestst.

Länge über Puffer:
210 mm

Ennek a modellnek a Német Birodalmi Vasút /Deutsche Reichsbahn/ BR 55²⁵⁻⁵⁶ típusú tehervonati mozdonya azolgált mintaként.

E típusú mozdonyait 1913-ban a Porosz Királyi Vasútigazgatóság G 8' típusjelű mozdonyaként állították szolgálatba. A Német Birodalmi Vasút /DR/ több mint 3000 mozdonyt vett át, melyek közül több mint 1000 darab átvészelte a második világháborút. E típusú mozdonyai sok európai vasútigazgatóságnál álltak szolgálatban. Főleg tehervonati szolgálatban használták, viszont a talat és személyvonati szolgálatban is megtalálhatók voltak. A hetvenes évek elején selejtezték ki a Német Birodalmi Vasútnál az utolsó BR 55²⁵⁻⁵⁶ típusú mozdonyokat.

A PIKO-modell minden részletben megfelel eredeti példaképének. Sok részlet külön fel van téve. A modell az érvényes előírásoknak megfelelően a rádió- és televízióvetél szempontjából zavarmentesítve van. Utközök közötti hossz:

210 mm

Ce modèle est la copie de la locomotive à marchandises BR 55²⁵⁻⁵⁶ de la Société de chemins de fer allemands. Les locomotives de cette série ont été mises en service comme G 8' par l'Administration royale prussienne de chemins de fer. La Société de chemins de fer a pris en charge 3 000 locomotives dont plus de 1 000 ont supporté la seconde guerre mondiale. Des locomotives de cette série ont été utilisées par de nombreuses sociétés de chemins de fer européennes. Elles étaient essentiellement utilisées pour le transport de marchandises mais on les trouvait également au service des omnibus et des manœuvres. La dernière locomotive BR 55²⁵⁻⁵⁶ a été réformée par la Société de chemins de fer allemands au début des années soixante dix.

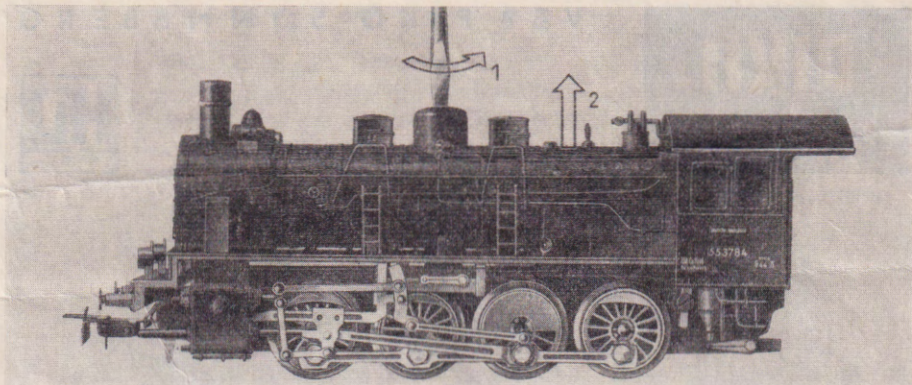
Le modèle PIKO correspond, dans tous les détails, au modèle d'origine. Beaucoup de particularités sont appliquées en supplément. Ce modèle est antiparasité, conformément aux prescriptions en vigueur. Longueur au-dessus du tampon:

210 mm

This model is based on the BR 55²⁵⁻⁵⁶ goods train locomotive of the German State Railway. Locomotives of this series were commissioned by the Royal Prussian Railway Administration in 1913 with the designation G 8'. The German State Railway put into service more than 3,000 locomotives, over 1,000 of which survived World War II. Many European railway administrations used locomotives of this series. They were mainly used for goods train but could also be used for shunting operations and for passenger trains. At the beginning of the seventies the last locomotives of the BR 55²⁵⁻⁵⁶ series were taken out of service by the German State Railway.

The PIKO model corresponds in every detail to the original. Many details have been added in relief. The model has radio and TV noise suppression according to the valid regulations.

Length over buffers:
210 mm

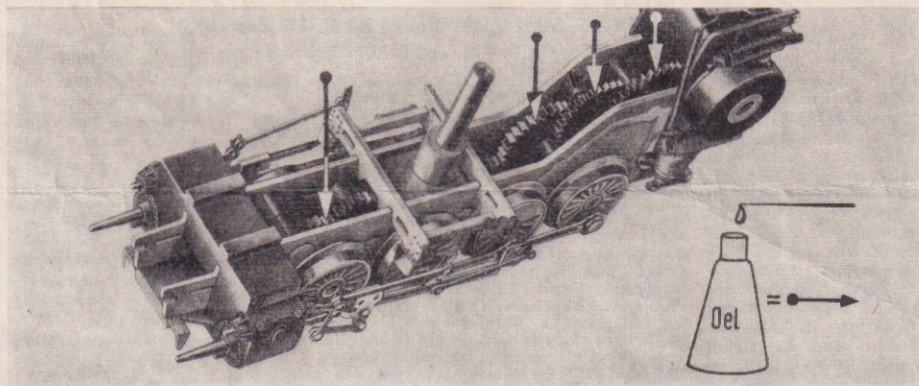


Gehäuse abnehmen

A gépházat levesszük

Ôter le boîtier

Remove the casing



Oelen

olajozás

Huiler

Lubricate



V E B P I K O S O N N E B E R G

BEDIENUNGSANLEITUNG

**Anleitung zur Pflege und
Behandlung der
Dampflok BR 55 (H0)**

**Instruction for Maintaining and
Handling the Steam
Locomotive BR 55 (H0)**

**Instructions de service et
d'entretien de la locomotive
à vapeur BR 55 (H0)**

**Istruzioni per l'assistenza e l'uso
della Locomotiva a Vapore
BR 55 (H0)**

Anleitung zur Pflege und Behandlung der Dampflok BR 55 (H0)

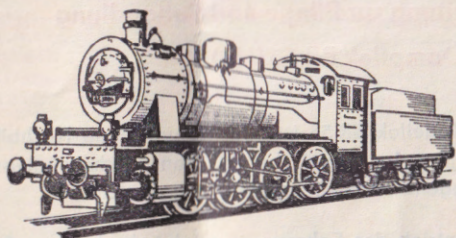
Die Modellok BR 55 ist eine naturgetreue Nachbildung des noch jetzt in Betrieb befindlichen Reichsbahntyps, welcher vorwiegend im Güterzugdienst eingesetzt wird.

Der Antrieb des Fahrzeuges erfolgt durch einen Permanentfeldmotor, dessen Fernumschaltung auf Vor- bzw. Rückwärtslauf durch das funktionssichere Gleichstromumpolsystem gewährleistet wird. Die Lok darf nur mit Gleichstrom bis 12 V betrieben werden, da bei Zuführung von Wechselstrom der Motor nicht zum Anlaufen kommt und die Ankerwicklung durchbrennt.

1. Schmierung:

Lagerstellen und Zahnräder müssen nach längerer Laufzeit, etwa nach 50 Stunden, geölt werden. Hierzu ist ein nicht zu dünnes, aber harzfreies Öl zu verwenden. Nach Lösen der von oben sichtbaren Schraube ist das Gehäuse abnehmbar, wodurch das Getriebe und der Motor zugänglich werden. An den Ölstellen wird am besten mit einem dünnen Draht eine kleine Menge Öl, ein bis zwei Tropfen, angebracht.

Achtung! Nicht zu viel Öl verwenden, sonst besteht die Gefahr, daß Treibräder, Schienen und Kollektor verschmutzen.



2. Auswechseln der Kohlebürsten

Nach längerem Fahrbetrieb tritt eine Abnutzung der Kohlebürsten ein. Stark abgenutzte Bürsten sind wie folgt zu ersetzen:

- a) Abnahme des Gehäuses wie vorher beschrieben.
- b) Kohleandruckfedern aus den Führungsschlitzen herausnehmen.
- c) Herausschütteln der abgenutzten Kohlebürsten.
- d) Einsetzen der Ersatzbürsten.
- e) Kohleandruckfedern wieder in die Führungsschlitze einschnappen lassen.
- f) Gehäuse aufstecken und verschrauben.

PIKO
MODELLBAHN

Instruction for Maintaining and Handling the Steam Locomotive BR 55 (H0)

Our model locomotive BR 55 is a true imitation of a type still in use by the German Railway Service. It is mainly used for the goods traffic.

The locomotive is driven by a permanent field motor whose remote change-over to forward or reverse motion is ensured by the d.c. polarity reversal system. Only direct current up to 12 V must be used for driving the locomotive, because the supply of alternating current to the motor would prevent it from starting and cause the armature winding to burn out.

1. Lubrication:

Bearing points and gearwheels must be oiled after a longer period of operation, about after 50 hours. Non-resinous but not too light an oil should be used. After having loosened the screw between the bogies (visible from the top) the housing can be removed, thus providing for access to the gearing and the motor. Using a piece of thin wire, a small quantity of oil – one or two drops – is applied to the oiling points.

Attention! Do not use too much oil, otherwise there is the danger of fouling the driving wheels, rails, and collector.

2. Replacement of Carbon Brushes:

After a longer period of operation the carbon brushes will be worn. Worn brushes must be replaced as follows:

- a) Remove the housing as described above.
- b) Remove the carbon pressing springs from the guide slots.
- c) Shake out the worn carbon brushes.
- d) Insert the spare brushes.
- e) Allow the carbon pressing springs to snap in the guide slots again.
- f) Fix the housing and screw it up.



Instructions de service et d'entretien de la locomotive à vapeur BR 55 (H0)

La locomotive-modèle BR 55 est une reproduction exacte de son prototype du chemin de fer, se trouvant encore en exploitation jusqu'au temps présent, de préférence au service de trains de marchandises.

La commande du véhicule s'exerce par moteur à champ permanent dont l'inversion télécommandée pour la marche en avant et en arrière est assurée par le système bien fonctionnant de l'inversion des pôles à courant continu. La locomotive ne doit pas être exploitée autrement que par courant continu jusqu'à 12 V. Si l'on userait du courant alternatif, le moteur ne tournerait pas et se fondrait aussi l'enroulement d'induit.

1. Graissage:

Après un temps plus prolongé de service — environ toutes les 50 heures — il faut huiler les points d'appui et les roues dentées. A ce but on prendra une huile pas trop liquide, mais exempte de résine. Après avoir dévissé le vis qu'on peut apercevoir d'en haut, il sera possible d'ôter le boîtier et le gagner ainsi l'accès à la commande et au moteur. Il est maintenant conseillé d'apporter une toute petite quantité d'huile, une jusqu'à deux gouttes, aux points de graissage à l'aide d'un fil de fer mince.

Attention! Prenez garde de prendre trop d'huile! En ce cas vous risquerez d'embarbouiller les roues motrices, les rails et le collecteur.