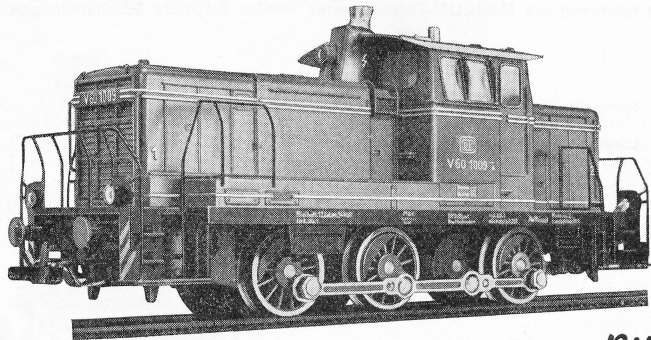


MÄRKLIN

HO

GEBR. MÄRKLIN & CIE. GM · GÖPPINGEN/WÜRTT. GERMANY



3065

68365 ON 0367 ru

*Bitte lesen
und aufbewahren*

Diesellokomotive 3065

Die Diesellokomotive 3065 ist beidseitig mit der **MÄRKLIN-Telex-Kupplung** ausgestattet. Bevor Sie die Lokomotive in Betrieb nehmen, beachten Sie bitte diese Gebrauchsanweisung; besonders wichtig sind die Punkte 1, 2 und 3.

1. Umsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt mit Betätigung der MÄRKLIN-Telex-Kupplung. Durch Auslösen der Überspannung am MÄRKLIN-Transformator werden folgende Schaltstellungen erreicht:

Fig. 1

Fahrrichtungsschalter

Verlängern der Schaltschieberfeder

Reversing switch

Lengthening the switch slide spring

Relais inverseur

Allongement du ressort de rappel

Inversor de marcha

Modo de alargar el muelle de la corredera de maniobra

Commutatore automatico

Allungamento della molla di richiamo

Fram och backrelä

Förlängning av relä fjädrer

Perfektomskifter

Förlængelse af omskifterfjederen

Schakelrelais

Oprekken van de veer

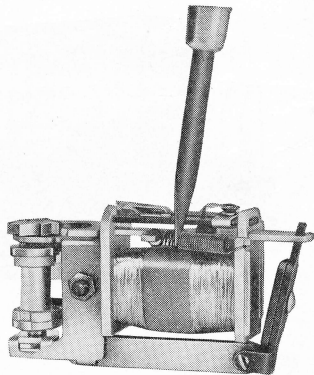
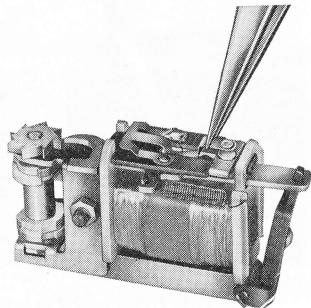


Fig. 2

Fahrrichtungsschalter
Nachjustieren der Kontaktfeder
Reversing switch
Readjusting contact springs
Relais inverseur
Réglage du ressort de contact
Inversor de marcha
Reajuste del muelle de contacto
Commutatore automatico
Messa a punto della molla di contatto
Fram och backrelä
Justering av fjäderkontakten
Perfektomskipper
Efterjustering af kontaktfjederen
Schakelrelais
Bijstellen van de contactveer



Fahrt vorwärts – Fahrt vorwärts entkuppelt – Fahrt rückwärts – Fahrt rückwärts entkuppelt – Fahrt vorwärts usw. Voraussetzung für einwandfreies Entkuppeln ist, daß die Kupplung zwischen der Lokomotive und dem zu entkuppelnden Wagen nicht unter Zug steht. Dies wird dadurch erreicht, daß man den Zug durch rasches Ausschalten des Stromes zum Halten bringt. Beim Abkuppeln unter ungünstigen Umständen, insbesondere von nur wenigen Wagen und bei uneben verlegten Gleisen muß evtl. nach dem Schalten auf „Fahrt vorwärts entkuppelt“ ein oder mehrere Male sehr schnell der Drehknopf am Transformator zwischen der höchsten Fahrspannung und der Nullstellung bewegt werden.

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 des Lichtnetzes zu hoch, so wird die Maschine bei schneller Fahrt von selbst umschalten oder stehen bleiben. In diesem Falle ist nach Abnahme des Lokomotivgehäuses (siehe

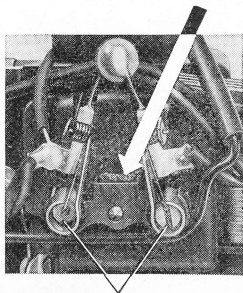
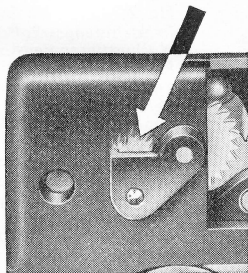


Fig. 3 und 4
 Schmierstellen Ankerlager
 Points for lubricating armature bearings
 Points de graissage, paliers de l'arbre d'induit
 Puntos de engrase de los cojinetes del inducido
 Punti da lubrificare del supporto dell'indotto
 Smörjställen för ankerlager
 Smøresteder ankerlejer
 Smeerpunten ankerlager



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

Punkt 4) die Schaltschieberfeder des Fahrtrichtungsschalters etwas mehr zu spannen. Ist die Spannung des Lichtnetzes zu niedrig, so wird die Lokomotive beim Betätigen des Reglerknopfes am Transformator die Fahrtrichtung nicht wechseln. Die Spannung der Schaltschieberfeder muß vermindert werden. Das Spannen geschieht durch Kürzen 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.

Unter Umständen wird ein Nachjustieren der Kontaktfeder des Unterbrecherschalters nötig. Mit einer nach der Kröpfung der Feder angesetzten Pinzette kann das freie Ende gebogen und damit 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

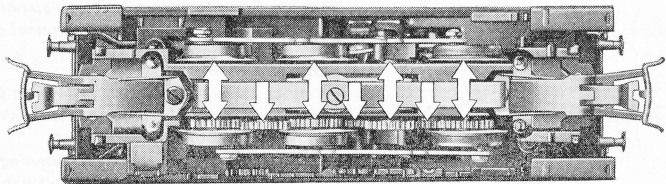


Fig. 5 Schmierstellen von unten
 Lubricating points from underneath
 Plan de graissage, locomotive vue du dessous
 Puntos de engrase vistos por debajo

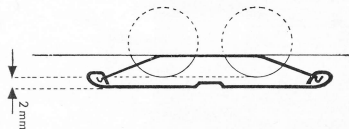
Punti di lubrificazione dal di sotto
 Smörjställen underifrån
 Smøresteder nedefra
 Smeerpunten aan onderkant

eine mittlere Spannung einzustellen, die Lokomotive (das Gehäuse ist zuvor abzunehmen – 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 Motor 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 längerer Lagerung empfehlen wir die Schmierung der Ankerlager (siehe Figur 3 und 4) und der Lager der Getrieberäder. Hierzu ist das Lokomotivgehäuse abzunehmen (siehe Punkt 4). Außerdem sind die in Fig. 5 mit Pfeilen ge-

Fig. 6



*Form der Schleiferfeder und ihre Vorspannung
The shape of the spring for the contact shoe,
and its tension*

Ressort du 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 forspænding

Juiste vorm en afstand van veer en sleepschoen

kennzeichneten Achslager 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. Z. B. wird dadurch auch das Kleben des Entkupplungsbügels der Telexkupplung bewirkt. Gegebenenfalls müssen die Kupplungsteile nach Entfernen ihrer Befestigungsschraube abgenommen und mit einem Lappen gereinigt werden. Beim Wiedereinsetzen der Kupplungsteile ist auf ihre richtige Lage und Ausrichtung durch die Rückstellfeder zu achten.

Als Schmiermittel ist MÄRKLIN-Schmieröl **7199** oder Winterautoöl zu empfehlen; unter keinen Umständen darf Speiseöl verwendet werden.

4. Demontage des Lokomotivgehäuses. Die Schraube zur Befestigung des Gehäuses befindet sich auf dem Dach des Führerstandes. Nach Lösen dieser Schraube kann das Gehäuse abgenommen werden.

5. Auswechseln der Glühlampen. Nach Abnahme des Lokomotivgehäuses (siehe Punkt 4) kann die schadhafte Glühlampe **60 010** ausgewechselt werden.

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

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) Gestänge mit den Sechskantansatzschrauben wieder anschrauben.

7. Schleifer. Der Schleifschuh muß gegenüber den Spurkränzen der Lokomotivräder 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. 6). Abgenützte Schleifer können nach Entfernen der in Fig. 5 sichtbaren Schraube abgenommen und durch einen neuen Schleifer **7173** (in Ihrem Spielwarengeschäft erhältlich) in entsprechender Weise ersetzt werden. Beim Einsetzen des neuen Schleifers ist auf die richtige Lage der Kontaktplatte zu achten.

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



Diesel Locomotive 3065

The 3065 Diesel Locomotive is fitted with the MÄRKLIN Telex Coupling at each end. Before placing the locomotive in service, please read these Instructions carefully – points 1, 2 and 3 are particularly important.

1. Reversing and operating the MÄRKLIN Telex Coupling. The following operations are controlled by applying the special high-voltage current provided by the MÄRKLIN transformer.

op gelet worden, dat hij in de juiste stand staat en het richtveertje het midden houdt. Als geschikte olie kunnen wij aanbevelen MÄRKLIN-smeerolie **7199** of winter-auto-olie, terwijl beslist **nooit** sla- of bakolie mag worden gebruikt.

4. Demontage van de locomotiefkap. De schroef, waarmee de kap is bevestigd, zit door het dak van de cabine. Na deze schroef geheel losgedraaid te hebben, kan de kap er af genomen worden.

5. Vernieuwen van lampjes. Na verwijdering van de locomotiefkap (zie punt 4) kan het defecte lampje **60 010** door een nieuw worden vervangen.

6. Antislipbanden. Om de trekkracht van de locomotief te verhogen, zijn twee wielen voorzien van antislipbanden. Na langdurig gebruik kan het nodig zijn, dat deze worden vernieuwd. Verwisseling van de banden:

- a) Zeskantige drijfstangschroeven van de wielen, waarop de banden zitten, losschroeven.
- b) Met een pincet de oude banden er af nemen.
- c) Na de wielen schoongemaakt te hebben, nieuwe banden **7154** omleggen. Goed er op letten, dat ze precies in de wielgroef liggen en niet gedraaid zitten.
- d) Zeskantige schroeven weer vastzetten.

7. Sleepcontact. Als de locomotief in de hand gehouden wordt, moet de sleepschoen ongeveer 2 mm buiten de wielflenzen uitsteken, zodat hij, als de machine op de rails staat, voldoende druk heeft op de puntcontacten. Eventueel moet de bladveer onder de sleepschoen met een pincet of plat buigtangetje overeenkomstig worden bijgebogen (fig. 6). Versleten sleepcontacten kunnen na losdraaien van de in fig. 5 zichtbare schroef verwijderd en door een nieuw sleepcontact **7173** vervangen worden (bij de leverancier van Uw trein verkrijgbaar). Bij het vastschroeven van het nieuwe sleepcontact moet er op worden gelet, dat het contactplaatje eronder goed recht ligt.

8. Koppelingen. De stand van de koppelingen kan met de koppelingsmal **7001** gecontroleerd en bijgesteld worden.