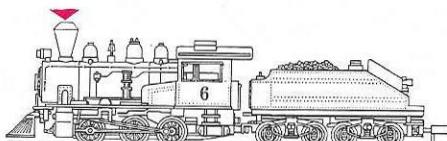


T 3 2221



BR 80 2250



O-6-0 2260

Vorbild

C-gekuppelte Dampflokomotiven sind bei fast allen Bahngesellschaften der ganzen Welt anzutreffen.

Während die T 3 (2221) längst schon zu den Oldtimern zählt, ist die BR 80 (2250) heute noch im Einsatz.

Modell

Der 12 Volt Gleichstrom-Motor ist radio- und fernsehtstört. Die Stromaufnahme erfolgt über 4 Räder.

Vor der ersten Inbetriebnahme empfiehlt sich ein Durchölen mit dem ARNOLD-Öl 7998.

Demontage - Oberteil und Motor

Lok 2221: Schlot von Hand abschrauben.

Lok 2250, 2260, 2261: Schlotschraube mit Schraubenzieher lösen.

Bild 1 Vom Motor zu den beiden Radschleifern besteht keine Kabelverbindung, dadurch läßt sich der Motor vom Fahrgestellrahmen einfach abheben.

Bild 2 Vor dem Wiederaufsetzen des Oberteils ist zu kontrollieren, ob die Motorandruckfeder im Gehäuseoberteil eingesetzt ist. Das Gehäuse ist zuerst in den Einhängestift (3) einzustecken.

Motor-Kohlewechsel

Bild 3 Wenn die Lok ruckartig zu laufen beginnt oder stehen bleibt, dann haben sich die Schleifkohlen (c) soweit abgenutzt, daß sie durch Ersatzkohlen 0784 ausgetauscht werden müssen. Hierzu ist das Federblech (a) abzuheben und der Bügel (b) wegzuschwenken.

Vor dem Einsetzen neuer Kohlen ist der Führungskanal von evtl. Kohlestaub zu reinigen. Beim Kollektor wirkt sich eine Verschmutzung infolge dieses Kohlestaubs durch ein Nachlassen der Zugkraft aus. Der Kollektor kann mit einem kleinen Pinsel gereinigt werden.

Ein Umstecken der Kontaktstifte (7) von der Unter- zur Oberseite bewirkt eine Umpolung des Motors und damit einen Fahrtrichtungswechsel.

Zum Nachölen der beweglichen Teile (Motorwelle und Antriebsschnecke) ist nur ein Tropfen ARNOLD-Öl 7998 zu verwenden.

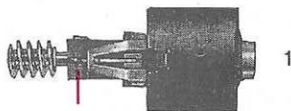
Reinigen - Radschleifer

Bild 4 Unter den Kontaktstellen der Radschleiferfedern können sich Textil-Staubfasern ansammeln. Zur gründlichen Säuberung ist der durch eine Schraube an den beiden Einhängezapfen gehaltene Getriebedeckel zu entfernen. Danach können die Kontaktstellen der Radschleiferfedern nach Entfernen der Treibräder zugänglich gemacht werden.

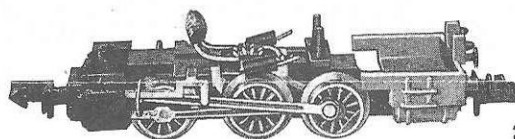
Radio- und Fernsehentstörung

Diese Loks sind nach VDE 0875 radio- und fernsehtstört. Für einen einwandfreien Empfang ist jedoch eine ordnungsgemäße Hochantenne erforderlich. Zur Erzielung einer voll wirksamen Entstörung wird das Entstörkabel 7140 als Hauptzuleitungskabel vom Trafo zu den Gleisen empfohlen. Darüber hinaus sollten die Schienenoberkanten von Schmutzablagerungen sauber gehalten werden. Ein Abreiben mit einem in Öl getränkten Lappchen bringt hier auch erhebliche Verbesserungen.

Sollten trotzdem noch Störungen auftreten, so können diese im allgemeinen dadurch beseitigt werden, daß der Abstand zur Hochantenne durch Umstellen der Eisenbahnanlage vergrößert wird.

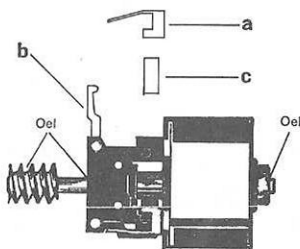


1

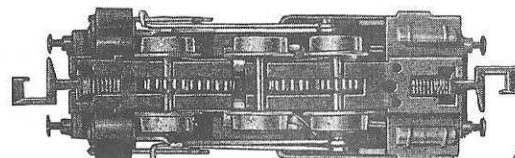


2

0789



3



4

Prototypes

6 wheel steam locomotives were used by almost all railroad companies in the world. The 2260, 2261 was used by most American railroad companies in the 1860's through the 1920's, the 2221 was a Prussian locomotive which saw service until the 1950's while the 2250 is still in use today.

Model

A 12 Volt permanent magnet DC motor is equipped with radio and TV interference suppressors. It picks up power from four wheels. Before placing it into service it is recommended that a drop of ARNOLD oil 7998 be placed on the bearings and gears.

Disassembly - Body & motor

Locomotive 2221: turn the smoke stack by hand.

Locomotive 2250, 2260: turn screw inside smoke stack.

Fig. 1 There are no cables from the power pickups to the motor, only point contacts. Therefore the motor can be easily removed.

Fig. 2 Before replacing the top, check if the spring which pushes down the motor is inserted into the body. The housing should first be pushed into the lug (3).

Changing brushes

Fig. 3 When the locomotive runs irregularly or comes to a stand still the brushes (c) have been worn down so that they must be replaced with new ones, 0784. To do this the spring clips (a) must be lifted out and the retaining clips (b) must be pushed aside.

Before inserting new brushes the area should be cleaned of dust, such dust separating from the brushes dirties the collector and results in weakening of the motor. The collector can be cleaned with a small point brush.

Reversing the contact pins (7) from top to bottom results in changing the polarity of the motor. This sometimes is desirable in cases where two locomotives are to be operated from one power pack in opposite directions.

When oiling the moving parts (motor bearing and worm gear) use only a drop of ARNOLD oil 7998.

Clean the wheel contacts

Fig. 4 Between the contact springs and the wheels threads and dust can gather. To clean thoroughly the cover plate holding the axles should be loosened so that the wheels can be removed. It is then a simple matter to reach points to be cleaned.

Radio & TV interference elimination

The locomotive is equipped with radio and TV suppressors which will work only where a roof antenna is used. Furthermore an interference suppressed cable 7140 should be used between the power pack and the rails. Finally the track must be kept clean with wiping with an oil soaked rag.

If after all these measures there are still complaints, it is best to move the layout farther from the roof antenna.

Prototypes

Des locomotives à vapeur à 6 roues se trouvent en service dans presque toutes les compagnies de chemin de fer du monde entier.

Tandis que la T 3 (2221) appartient depuis longtemps aux «oldtimers», la BR 80 (2250) est encore aujourd'hui en service.

Modèles

Le moteur à courant continu 12 V est déparasité pour radio et TV. La prise de courant a lieu par 4 roues.

Avant la première mise en service, un graissage est recommandé avec l'huile Arnold 7998.

Démontage - carrosserie et moteur

Locomotives 2221: Dévisser manuellement la cheminée. Locomotives 2250, 2260, 2261: Dévisser la vis de la cheminée à l'aide d'un tournevis.

Fig. 1 Aucune connexion par câble n'existe entre le moteur et les frotteurs: pour cette raison, le moteur se laisse simplement soulever du châssis.

Fig. 2 Avant la remise en place de la carrosserie, il y a lieu de contrôler si le ressort de fixation du moteur est en place dans la carrosserie. La carrosserie est d'abord à placer sur le tenon d'accrochage (3).

Changement des balais du moteur

Fig. 3 Si la locomotive roule par à-coups ou s'arrête complètement, les balais (c) sont usés à un tel point qu'ils doivent être échangés contre des balais de rechange 0784. Pour ce faire, le ressort de fixation (a) est à soulever et l'étrier (b) et à pousser de côté.

Avant de placer les nouveaux charbons, on doit éventuellement nettoyer le canal de conduite de la poussière de charbon qui pourrait s'y être accumulée. Un encrassement du collecteur provoque une diminution de la puissance de traction. Le collecteur se laisse nettoyer avec un petit pinceau.

En inversant les pointes de contact (7) du côté inférieur au côté supérieur, on provoque un changement des pôles de la locomotive et ainsi un changement de direction de marche.

Pour graisser les parties mobiles (axe du moteur et vis sans fin de propulsion) une seule goutte de l'huile Arnold 7998 suffit.

Nettoyage des frotteurs

Fig. 4 Sous les contacts des ressorts de frotteurs de roues, des fibres textiles peuvent s'accumuler. Pour les nettoyer, il y a lieu d'éloigner le couvercle d'engrenages vissé aux deux tenons d'accrochage. Ensuite, après avoir démonté les roues motrices, les points de contact des frotteurs sont rendus accessibles.

Déparasitage pour radio et TV

Cette locomotive est déparasitée pour radio et TV selon VDE 0875. Pour obtenir une réception parfaite, une antenne aérienne est cependant nécessaire. Nous recommandons le câble de déparasitage 7140 comme câble principal du transformateur aux voies pour obtenir un déparasitage à 100%. En plus, il y a lieu de maintenir la partie supérieure des voies absolument propres. En frottant celles-ci avec un chiffon imbibé d'huile, on obtient une amélioration certaine.

Si malgré tout des perturbations se faisaient encore jour, celles-ci pourraient être généralement évitées en agrandissant la distance entre le réseau de chemin de fer et l'antenne aérienne en déplaçant le réseau de chemin de fer.