

Erstbetrieb Ihrer Lok E63/163

Entnahme des Modells:

Bitte entnehmen Sie das Modell **vorsichtig** aus der Verpackung, damit die filigranen Anbauteile nicht beschädigt werden.

Erstbetrieb:

Wir empfehlen, die Lok ca. 25 min je Fahrtrichtung ohne Belastung einlaufen zu lassen, damit das Modell einen optimalen Rundlauf und eine gute Zugkraft erhält.
Bitte beachten Sie, dass der einwandfreie Lauf des Modells nur auf sauberen Schienen gewährleistet ist.

Kleinster empfohlener Radius: 358 mm

Abnehmen des Gehäuses: (Abb. 2, 4 - 6)

Aufgrund der feinen Detaillierung und der maßstabsgetreuen Umsetzung des Modells halten Sie sich bitte beim Abnehmen des Gehäuses an folgende Anweisung:
Fassen Sie das Gehäuse vorsichtig am Zinkdruckguss-Rahmen (schwarz) an. **Vorsicht, Anbauteile nicht beschädigen!** Drehen Sie die Lok mit der Unterseite nach oben. Stecken Sie den beiliegenden Spezialschlüssel in die farbigen (weißen) Aussparungen und betätigen ihn wie in **Abb. 5** gezeigt. Nach dem hörbaren Ausrasten aller vier Rasthaken können Sie das Gehäuse vorsichtig vom Rahmen abnehmen.

Digitalbetrieb Gleichstrom: (Abb. 7)

Zuerst Gehäuse abnehmen (siehe **Abb. 2, 4-6** der Montageanleitung), dann Brückenstecker aus der Schnittstelle entfernen (Aufbewahren!) und den Digitalbaustein **nach Angaben des Decoder-Herstellers einbauen**; digitale Schnittstelle nach NEM 652.

Digitalbetrieb Wechselstrom:

Das Wechselstrommodell ist bereits ab Werk mit einem lastgeregelten Multiprotokoll-Decoder (Art.-Nr. 56121) ausgerüstet.

Hinweis für den konventionellen Fahrbetrieb:

Die Funk-Entstörung Ihrer Anlage ist mit dieser Lokomotive sichergestellt, wenn der üblicherweise im Gleis-Anschlussstück eingebaute Kondensator eine Kapazität von mindestens 680 Nanofarad aufweist.

Notice for analog driving:

The model train set has no interferences if the capacitor shows a capacitance of min. 680 Nanofarad.

Einbaumaße Decoder:

Decoder-Einbaumaß : 23 x 23 x 8 mm (l x b x h)

Stromabnehmerbetrieb:

Ab Werk ist die Lok auf Schienenbetrieb eingestellt.

Bei dem Modell besteht die Möglichkeit auf Oberleitungsbetrieb umzustellen. Dabei gehen Sie wie folgt vor:
Bitte nehmen Sie das Führerhaus, wie in **Abb. 2, 4 - 6** gezeigt, vom Gehäuse ab. Drehen Sie das Führerhaus so, dass Sie von innen auf die Dachplatte schauen können. Stellen Sie an dieser Platine den gewünschten Zustand, Ober- oder Unterleitung nach **Abb. 3** ein. Stecken Sie anschließend das Führerhaus unter Beachtung der richtigen Lage der Kontakte wieder auf das Lokgehäuse. Nach Anlegen des Stromabnehmers an die funktionsfähige Oberleitung ist Ihr Modell jetzt einsatzfähig.

Wartung und Pflege:

Nach ca. 30 Betriebsstunden sollten Sie gewisse Service-Arbeiten vornehmen, damit Sie lange Freude an Ihrem Modell haben.

Reinigung:

Vorhandenen Schmutz an Räder und Radschleifkontakten bitte vorsichtig mit einer Pinzette oder Pinsel entfernen.

Schmierung: (Abb. 9 + 10)

Bitte ölen Sie die im Schmierplan angegebenen Stellen nur mit einem kleinen Tropfen harzfreiem Öl (**Abb. 9**).
Getriebeteile wie Zahnräder und Schnecke mit nur ganz wenig Fett einfetten (**Abb. 10**).

Haftreifenwechsel: (Abb. 11)

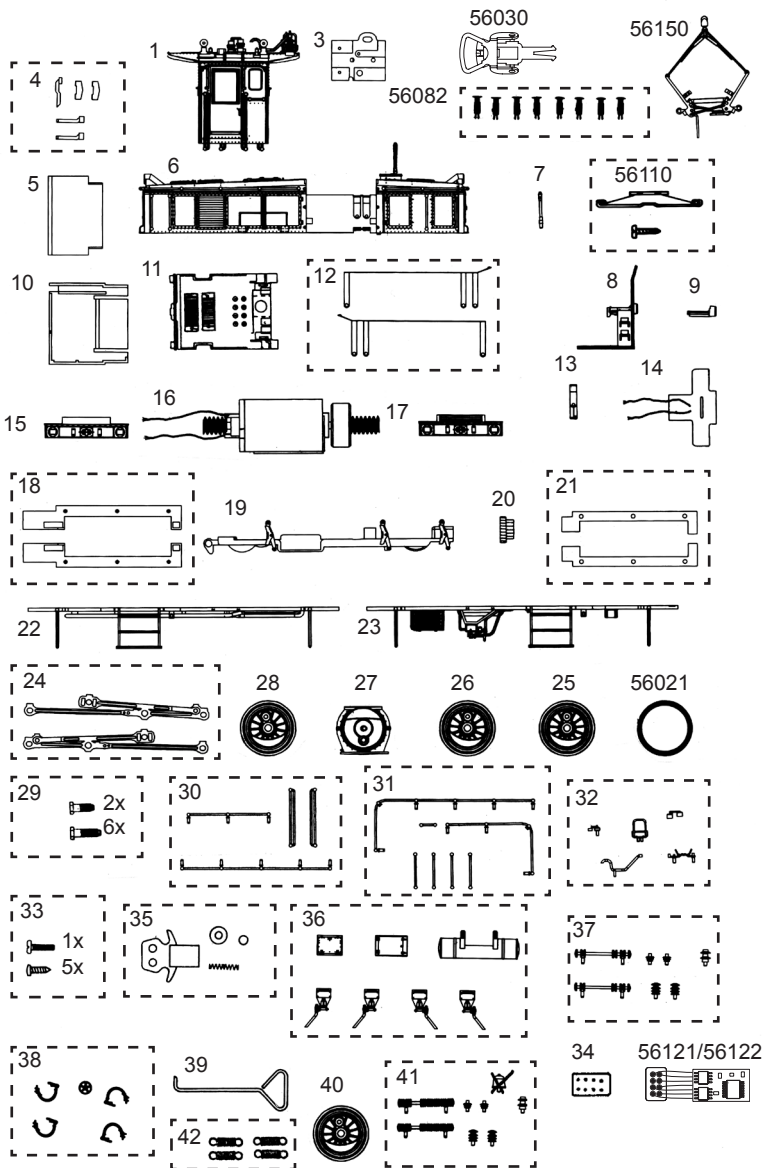
Schrauben Sie zuerst an den in **Abb. 11** angegebenen Stellen den Kurbelbolzen mittels eines Sechskantschlüssels (SW2) heraus, danach können Sie den Haftreifen mit einer Pinzette vom Rad abziehen. Bitte achten Sie beim Aufziehen eines neuen Haftreifens darauf, dass dieser nicht verdreht ist!

Zusammenbau: (Abb. 12)

Achten Sie bitte beim Zusammenbau auf die richtige Lage der Kontakte im Führerhaus zum Gehäuse (siehe **Abb. 12**)

Ersatzteilliste
BR E63/163 mit Bühne

Bei Ersatzteilanforderung bitte immer die **Artikel-Nr.** Ihrer Lok und die **Ersatzteil-Nr.** angeben



Ersatzteil-Nr.:	Bezeichnung:	Preis-Gr.
- 01	Führerhaus, vollst., ohne Dachplatte	18
- 03	Dachplatte	12
- 04	Leuchstäbe / Windabweiser	5
- 05	Abdeckung (Führerhaus)	5
- 06	Gehäuse, vollständig	17
- 07	Kabelrohr	5
- 08	Bühne, vollständig	12
- 09	Lampenring, vollständig	7
- 10	Decoderaufnahmefach	5
- 11	Hauptplatine, vollständig	16
- 12	Schleiffeder, rechts + links	10
- 13	Kontaktbügel (Gehäuse), 2x	9
- 14	Beleuchtungsplatine mit Anschlusslitze	13
- 15	Pufferbohle (langer Vorbau)	7
- 16	Motor mit Schwungmasse und Schnecke	17
- 17	Pufferbohle (kurzer Vorbau)	7
- 18	Isolierung (zw. Rahmen und Radschleifer) rechts + links	8
- 19	Achshalter	8
- 20	Schneckenrad	7
- 21	2x Isolierplatte (zw. Radschleifer und Motorhalter)	7
- 22	Gravurleiste rechts	10
- 23	Gravurleiste links	10
- 24	Kuppelstange rechts + links	14
- 25	Radsatz m. Zahnrad + Haftreifen	11
- 26	Radsatz ohne Zahnrad	10
- 27	Schutzkasten, vollständig	12
- 28	Radsatz mit Zahnrad	11
- 29	6x Kurbelbolzen lang (Radsatz) + 2x Kurbelbolzen kurz (Schwungscheibe)	10
- 30	Griffstangen / Handlauf	8
- 31	Griffstangen (Gehäuse)	9
- 32	Dachleitungen	8
- 33	Schraubensatz	6
- 34	Brückenstecker – DC	11
- 35	Kupplungskulisse + Feder	8
- 36	Sandkästen / Werkzeugkasten / Luftkessel	10
- 37	Isolatoren	7
- 38	Bremsschlauch	5
- 39	Spezialschlüssel für Gehäusedemontage	6
- 40	Radsatz m. Zahnrad o. Haftreifen	11
- 41	Isolatoren	7
- 42	Feder für Pantograph (4x)	8
Ersatzteile aus unserem Standard-Programm		
56021	Haftreifen (10x)	
56030	Kupplung vollst. (2x)	
56082	Puffer flach, gewölbt	
56110	Schleifer ~ AC	
56121	Multiprotokolldecoder „Classic“ mit Lastregelung (DC/AC)	
56122	Multiprotokolldecoder „Hobby“ mit Lastregelung (DC/AC)	
56150	Pantograph SBS 10 + Schraube	

Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten.
All information subject to alteration.

Use of your Locomotive

Unpacking the model:

Lift the model out **very carefully** because you should damage the filigran fittings.

First operation:

In order to achieve the best possible running and traction properties, it is advisable to run the locomotive in for 25 minutes forwards and 25 minutes in reverse without load.

Clean rails are essential for good performance.

Minimum recommended radius: 358 mm

Removing the housing: (fig. 2, 4-6)

Take hold of the housing carefully by the zinc die cast frame (black).

Be careful not to damage the extra parts! Turn the loco upside down. Fit the special spanner into the coloured (white) holes and operate as shown in **fig. 5**. When you hear the housing disengage, you can remove it carefully from the frame.

Digital operation DC: (fig. 7)

First remove the housing (see **fig. 2, 4 - 6 directions for assembly**), then remove the jumper from the interface (do not throw it away!) and insert the digital component following the decoder manufacturer's directions. Digital interface is in accordance with NEM 652.

Digital operation AC:

The model is fitted ex works with a multifunctional decoder with power control (PIKO art.-no. 56121).

Decoder space dimensions: 23 x 23 x 8 mm (l x b x h)

Operation with overhead lines:

Ex works the loco operates with power from the rails.

You can drive your loco also with overhead lines. Take off the drivers cab like shown in **fig. 2, 4-6**. Then you can switch on the wished operation. (see **fig. 3**) Put the drivers cab on the loco housing (please note **pict. 12**).

Servicing:

After approximately 30 hours of operation certain maintenance work should be carried out to ensure that you continue to enjoy your model for a long time.

Cleaning:

Please remove dirt on wheels and wheel sliding contacts with care using tweezers or a paintbrush.

Lubrication: (fig. 9 +10)

Oil the parts shown in the lubrication plan with just a small drop of resin-free oil.

Change of traction tyres: (fig. 11)

First unscrew the crank bolt at the points shown in **figure 11**. You can then remove the friction tyre from the wheel with tweezers. When fitting a new friction tyre make sure it is the right way round!

Assembly: (fig. 12)

When assembling the model make certain that the contacts are positioned correctly in the drivers cab (see **fig. 12**)

PIKO-Garantie

Wir garantieren für das hier aufgeführte Produkt Fehlerfreiheit in Material und Werkarbeit. Sollte trotzdem eine berechtigte Beanstandung vorliegen, gewähren wir innerhalb von zwei Jahren ab Kaufdatum eine kostenlose Nachbesserung. In diesem Falle senden Sie den Artikel unter Vorlage eines Kaufbeleges Ihres Modelleisenbahnhändlers an PIKO zurück.

Diese Garantie erstreckt sich nicht auf Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung entstanden sind. Sie erstreckt sich nicht auf Verschleißteile und auf eventuell entstandene Versandkosten.

PIKO-Warranty

This product is warranted for two years from the date of purchase against defects in material and / or workmanship. Any warranted product returned to place of purchase and accompanied by proof of purchase (charge record) cancelled check or dated sales slip within two years from date of purchase will be repaired or replaced without charge of parts or labor.

This warranty does not cover items that have been abused or damaged by careless handling.

This warranty does not cover parts of wear. Transportation costs if any incurred by you are not covered by this warranty.

Ihre PIKO-Lok hat die Endkontrollnummer:

Your PIKO-Loco has the end control number:

Vorsicht:

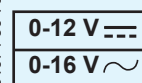
Es besteht bei unsachgemäßem Gebrauch des Modells Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte Kanten und Spitzen!

Caution:

Improper use of the model may lead to accidents due to sharp edges and points necessary for operation!

Ihr Fachhändler /

Your specialised dealer



PIKO Spielwaren GmbH
Lutherstraße 30
96515 Sonneberg
Germany

Elektrische Rangierlokomotive E63/163

Im Jahr 1934 bestellte die DRG bei den Firmen AEG und BBC/KIM (Krauss in München, heute Krauss-Maffei) eine laufachslose, dreiachsige elektrische Lokomotive mit der Baureihen - Bezeichnung E63. Die Maschinen sollten im Rangierdienst und auf elektrifizierten Anschlussbahnen zum Einsatz kommen. Deshalb entschied man sich für den robusten Stangenantrieb und einen Mittelführerstand. Beim Bau der Maschinen ordneten allerdings die beiden auftragnehmenden Firmen AEG und BBC / KIM die einzelnen technischen Komponenten unterschiedlich an. Daraus resultierten trotz gleicher Hauptabmessungen und weitgehend identischer Technik unterschiedlich aussehende Lokomotiven. Die Maschinen von AEG mit den Betriebsnummern E63 01 bis 04 und 08 haben leicht abfallende grade Vorbauten, bei den Maschinen E63 05 bis 07 von BBC / KIM sind die Vorbauten deutlich höher und anders geneigt. Zudem ist das Führerhaus bei diesen Maschinen deutlich größer ausgefallen.

In den Jahren 1960 und 1961 überholte die DB die Maschinen im damaligen AW Freimann grundlegend, ohne dass die deutlichen Unterscheidungsmerkmale beseitigt wurden. Als auffälligste Änderungen erhielten die Lokomotiven Rangierbühnen, größere Führerstands Fenster und ein zusätzliches Seitenfenster. Das dritte Spitzenlicht wurde auf die Vorbauten verlegt. Außerdem wurden sie statt im bisherigen grün in purpurrot lackiert.

Bis zur Ausmusterung der letzten Maschine im Jahre 1978 waren sie in Stuttgart, München, Augsburg und Garmisch tätig. Bei der Neu- und Umbeheimatung wurde auf die äußere Form nie Rücksicht genommen, alle Maschinen waren sowohl im Rangier- und Übergabedienst mit Personen- und Güterwagen tätig.

Das PIKO-Modell der E63/163

Das Modell entspricht mit seinem fein detaillierten Gehäuse mit Pantograph und in seiner Farbgebung und Beschriftung weitestgehend seinem großen Vorbild. Der Getriebekblock besteht aus Zinkdruckguss. An der Stirn- und Rückseite der Lok befinden sich Kurzkupplungskulissen mit NEM-Schächten sowie ein Dreilicht-Spitzensignal mittels LED. Der Antrieb erfolgt über ein Schnecken-Stirnrad-Getriebe auf zwei Achsen, eine Achse mit Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgt über Schleiffedern an den Spurkränzen von allen 6 Rädern. Das Modell ist mit einer digitalen Schnittstelle nach NEM 652 ausgerüstet. Beim Einbau eines Decoders bitte die jeweilige Einbauanleitung des Herstellers beachten.

Electric Shunting Locomotive construction series E63/163

In 1934 the DRG placed orders with the firms AEG and BBC/KIM (Krauss in Munich, now Krauss-Maffei) for a three-axle electric loco without carrying axles. The number of the construction series was E63. The locomotives were intended for use in shunting services and on electrified branch lines. For this reason it was decided to build them with sturdy rod drive and a central driving cab. When the engines were built, however, the two contractors, AEG and BBC/KIM, arranged the individual technical components differently. As a result although the principal dimensions were the same and the technical specifications largely identical, the two loco's looked quite different from each other. The AEG examples with the operating numbers E63 01 to 04 and 08 have straight slightly sloping front ends whereas in the BBC / KIM E63 05 to 07 product the front is built up higher and sloped at a different angle. These loco's also have a distinctly larger driver's cab.

In 1960 and 1961 the DB gave the loco's a thorough overhaul in the Freimann works without removing the obvious differences. The most striking alterations were the addition of shunting platforms, larger windscreens and an additional side window. The third head lamp was transferred to the front of the engine. In addition the locomotives were painted crimson instead of the original green. Until the last loco's were taken out of service in 1978, they were used in Stuttgart, Munich, Augsburg and Garmisch. When the locomotives were relocated their appearance was never taken into account. All the loco's were used in shunting and transfer services for goods and passenger traffic.

The PIKO-model E63/163

The model has a very fine body and drivers cab with pantograph which corresponds to the original version in colouring, lettering and in technical detailing in most components.

The body of the gear is made of pressure moulded zinc.

At the head and rear ends of the locomotive there are close couplings with NEM pockets and a three-lamp head lights with LED's. The model is driven via gearing to two axles. The power pick-up is effected by sprung contacts from the rail to the wheel flanges on 6 wheels.

The loco has been provided with a digital interface NEM652.

By using a decoder please note the manufacturers instructions.