

Lubrificare gli ingranaggi con grasso Rivarossi 6208.  
Lubrificare i supporti degli assi e gli snodi del bellissimo con olio Rivarossi 6209.

Lubrifier les engrenages avec de la graisse Rivarossi 6208.  
Lubrifier les supports des essieux et embiellages avec l'huile Rivarossi 6209.

Lubricate the driving gears and valve gear with Rivarossi 6208 grease.  
Lubricate the axles bearing with Rivarossi 6209 oil.

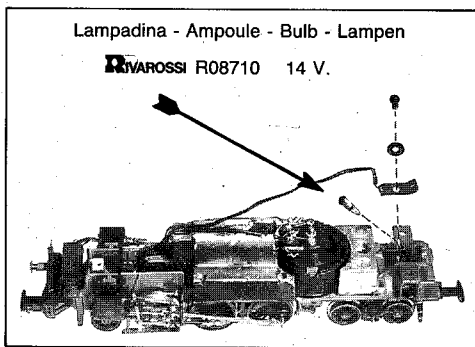
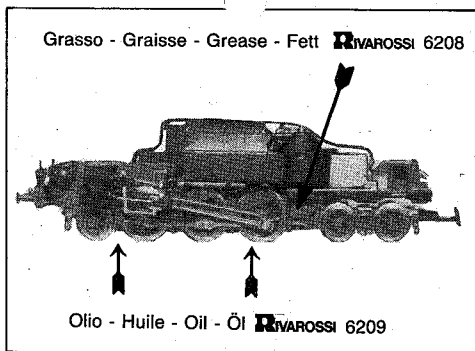
Schmieren Sie die Getriebe mit dem Rivarossi Fett Nr. 6208.  
Ölen Sie die Achsenlager mit dem Rivarossi-Öl Nr. 6209.

Per sostituire una qualsiasi lampadina togliere la piastrina di contatto tenuta da una vite, quindi sfilare la lampadina dalla sua sede.

De façon à remplacer les ampoules, enlever la platine de contact tenue d'une vis autotaraudante; sortir donc verticalement l'ampoule de son logement.

In order to substitute the bulbs remove the contact plate held by a self-tapping screw; then, vertically slip the bulb out of its seat.

Um die Stirnlampen auszuwechseln, muss die von einer Selbstgewindeschraube gehalten Kontaktplatte entfernt werden, und die Birne senkrecht aus ihrem Sitz entfernt werden.



**DATI DI FUNZIONAMENTO - DONNEES DE FONCTIONNEMENT  
ELECTRICAL DATA - ELEKTROTECHNISCHE DATEN**

Tensione massima di trazione - Tensione max - Max voltage - Max Spannung  
Assorbimento massimo - Consommation max - Max absorption - Max Aufnahme

1008	1359
1009	1360
1010	1361
1011	1362
16 V a.c. 12 V c.c.	
0,6 Amp 0,4 Amp	

**AVVERTENZE - ATTENTION - CAUTION - ACHTUNG**

Inversione di marcia. Per garantire una commutazione ineccepibile, si raccomanda di eseguire l'inversione di marcia a locomotiva ferma.

Inversion du sens de marche. Pour garantir une commutation parfaite, on recommande de l'effectuer à locomotive arrêtée.

Reversing. To obtain a perfect reversing, reverse only when the loco is stationary.

mschaltung der Fahrtrichtung. Um eine einwandfreie Umschaltung zu garantieren, empfiehlt es sich die Gangumsteuerung erst bei stillstehender Lokomotive vorzunehmen.

Per qualsiasi revisione al motore oppure per pezzi di ricambio originali, rivolgersi al proprio Rivenditore di fiducia.

Pour une révision au moteur ou bien obtenir des pièces de rechange originaux, veuillez Vous adresser à votre Fournisseur habituel.

If an overhaul of the motor was necessary or for any need of original spare parts please apply to your dealer.

Wenn eine Überholung des Motors notwendig wird oder wenn Sie Original-Ersatzteile benötigen, bitte wenden Sie sich an Ihren Händler.

**RIVAROSSİ**

77114 D.R.	12Vcc-dc	1359	16Vca-ac	1008
77122 D.B.		1360		1009
6105 K.B.St.B.		1361		1010
404 Pfalzbahnen		1362		1011

**Riproduzione HO delle locomotive a vapore  
Baureihe 77 e Pt 3/6 K.B.St.B**

Alle prime 9 locomotive del nuovo tipo P3/6, costruite nel 1911 dalla Locomotivfabrik Krauss & Comp.A.G. di Monaco per le «Ferrovie del Palatinato» (Pfalzbahnen), ne seguirono altre 10 nel 1923. Esse erano da derivazione a vapore surriscaldato del precedente tipo P5. Da queste differivano per altre soluzioni tecniche di minor importanza ed anche per alcune diversità nell'aspetto.

Le «Ferrovie Bavaresi» (K.B.St.B.), valutarono le ottime prestazioni d'esercizio delle P3/6, provvidero ad ordinare direttamente 10 unità che vennero acquisite alla trazione dei treni diretti passeggeri sulle brevi distanze. Tutte le predette locomotive passarono alle «Deutschen Reichsbahn» e successivamente confluirono nelle «Deutsche Bundesbahn» meno una che entrò a far parte delle «Deutsche Reichsbahn», l'Amministrazione ferroviaria della Germania dell'Est.

Rodiggio	1'C2'h2	Pressione del vapore	13 kg/cm <sup>2</sup>
Potenza	880 HP	Velocità massima	90 km/h

Di questo tipo di locomotiva vengono riprodotti i seguenti modelli:  
1359 Locomotiva P3/6 «77114», con numero di costruzione 7995, nella versione anni '30 della «Deutsche Reichsbahn».  
1360 Locomotiva P3/6 «77122», con numero di costruzione 8023, nella versione anni '50 della «Deutsche Bundesbahn».  
1361 Locomotiva P3/6 «6105», con numero di costruzione 7995, nella versione originale del 1923 per le «Ferrovie dello Stato Bavarese» (K.B.St.B.) - Successivamente divenne 77114 D.R.  
1362 Locomotiva P3/6 «404», con numero di costruzione 8024, nella versione originale del 1923 per la rete ferroviaria del Palatinato (K.B.St.B.)

Les 9 premières locomotives du type P3/6 furent construites pour la «Pfälzische Eisenbahn» par la «Locomotivfabrik Krauss & Comp. A.G.» de Munich; dix autres furent livrées en 1923.

Ces locomotives étaient une amélioration de la précédente série P10. Puisque elles étaient des locomotives très réussies la «Bayerische Staatsbahn» en acheta dix autres en 1923. Toutes ces locos furent reprises par les «Deutschen Bundesbahnen». Une seule fut reprise par les Chemins de Fer de l'Est.

Disposition des essieux	1'C2'h2	Puissance	880 HP
Pression de la vapeur	13 Kg/cm <sup>2</sup>	Vitesse Max.	90 km/h

De ce type de loco l'on propose les modèles suivants:  
1359 Locomotive type P 3/6 «77114», numero de fabrication 7995, dans l'état où elle se trouvait pendant les années '30 dans les D.R.

1360 Locomotive type P3/6 «77122», numero de fabrication 8023 dans l'état où elle se trouvait pendant les années '50 dans les D.B.

1361 Locomotive type P3/6 «6105», numero de fabrication 7995 dans la version originale du 1923 des K.B.St.B.

1362 Locomotive type P3/6 «404», numero de fabrication 8024 dans la version originale du 1923 des réseaux du Palatinat des K.B.St.B.

The first nine locomotives type P3/6 were built in 1911 for the «Pfälzische Eisenbahn» by the «Locomotivfabrik Krauss & Comp. A.G.» in Munich, another group of ten units followed in 1923.

These locos were derived, with many improvements, from type P5. Owing to their very good performance, in 1923 also the «Bayerische Staatsbahn» ordered ten units to the same manufactures.

All these locos were taken over by the «Deutschen Reichsbahnen» and later by the «Deutschen Bundesbahnen». One only went to the «Deutsche Reichsbahn» of East Germany

Wheel arrangement	1'C2'h2	Maximum speed	90 km/h
Steam pressure	13 Kg/cm <sup>2</sup>	Power	880 HP

The following are the models of this kind of loco:  
1359 P3/6 «77114» locomotive, builder number 7995, in the livery of '30 for the D.R.  
1360 P3/6 «77122» locomotive, builder number 8023, in the livery of '50 for the D.B.  
1361 P3/6 «6105» Locomotive, builder number 8023, as built in 1923 for the K.B.St.B.  
1362 P3/6 «404» Locomotive, builder number 8024 as built in 1923 for Palatinat Railway of the K.B.St.B.

Die guten Leistungen der Gattung P5 veranlaßte die Pfälzische Eisenbahn in den Jahren 1911 und 1923, zwei Serien mit 9 und 10 Maschinen in verstärkter Ausführung zu beschaffen. Die Lokomotiven wurden als Heißdampfmaschinen ausgeführt. Im Jahre 1923 erwarb auch die Bayerische Staatsbahn 10 Stück und setzte sie vor Schnell- und Personenzügen auf der Strecke München-Garmisch-Partenkirchen ein.

Alle Heißdampfmaschinen zählten nach 1925 zum Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Bei der DB waren nach dem letzten Krieg 27 Stück und bei der DR eine einzige Maschine. Im Jahre 1954 wurde die letzte Lokomotive der Reihe 77' bei der DB ausgemustert, 1956 folgte die Lokomotive der DR.

Bauart 1'C2'h2 Kesselüberdruck 13 kg/cm<sup>2</sup>  
Leistung 880 PSI Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

Von diesem Lokomotivtyp werden folgende Modelle wiedergegeben:

1359 Lokomotiv P3/6 «77114», mit der Konstruktionsnummer 7995 von Krauss. Ursprüngliche Version dem '30 Jahren für «Deutsche Reichsbahn».

1360 Lokomotiv P3/6 «77112», mit der Konstruktionsnummer 803, von Krauss. Ursprüngliche Version dem '50 Jahren für «Deutsche Bundesbahn».

1361 Lokomotiv P3/6 «6105», mit der Konstruktionsnummer 7995 von Krauss. Ursprüngliche Version von 1923 dem Jahr in dem sie für K.B.St.B. konstruiert wurde.

1362 Lokomotiv P3/6 «404», mit der Konstruktionsnummer 8024 von Krauss. Ursprüngliche Version von 1923, dem Jahr in dem sie für das Pfälzische Netz der K.B.St.B. konstruiert wurde.

#### AVVERTENZE IMPORTANTISSIME - AVIS TRES IMPORTANTS - VERY IMPORTANT NOTICES - SEHR WICHTIGE ANMERKUNGEN

— Il modello dispone della sede d'attacco dei ganci dimensionata secondo le norme di unificazione NEM. Sono montati i ganci Rivarossi che possono essere sostituiti da altri ganci purché essi dispongano di codolo d'attacco unificato NEM.

— Sono forniti inoltre diversi particolari aggiuntivi, cui non si è voluto rinunciare per seguire fedelmente il prototipo e che, per la loro estrema piccolezza, si è preferito non montare direttamente sul modello onde evitare di smarrirli nell'imballo.

Si tratta dei condotti d'aria per le traverse porta respingenti, dei predellini laterali anteriori, dei ganci modello non funzionanti... ecc.

Tutti questi particolari possono essere collocati nelle sedi previste così come mostrano le figure.

— Le modèle est fourni aux deux extrémités de boîtes pour attelages selon les normes NEM, et d'attelages Rivarossi, qui peuvent être substitués avec des attelages d'autres marques pourvu qu'ils soient construits selon dites normes.

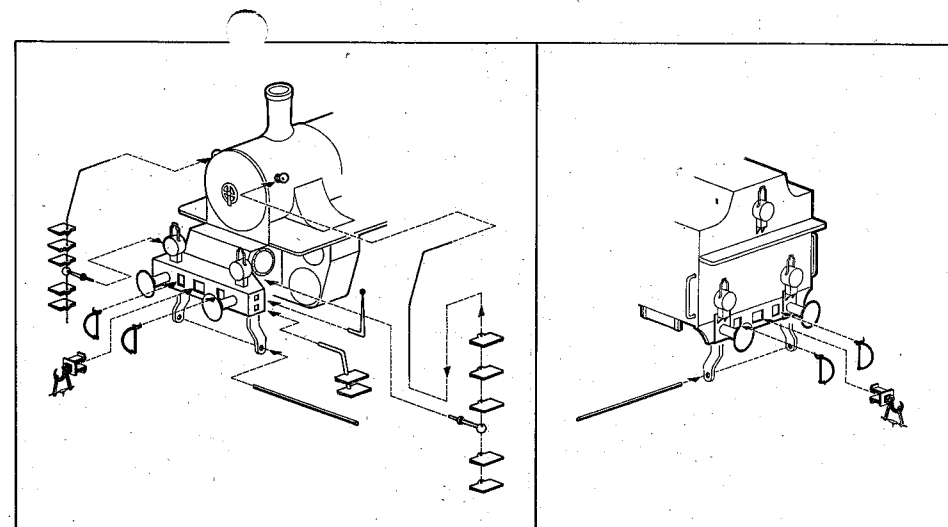
— Plusieurs petits détails, comme les conduites d'air comprimées en tête et en queue, les maincourantes avec marches pour les côtés de la chaudière et les accrochages modèle, sont inclus dans un sachet et peuvent être aisément ajoutés suivant les croquis.

— The model is supplied at both ends with NEM unified coupler-pockets with Rivarossi couplers inserted. These couplers can be substituted with couplers of other makers provided with NEM unified attachments.

— Several small details such as air ducts for the front and rear buffer beams, handrails with steps for the boiler front sides and dummy couplers are supplied and can be easily applied following the included diagrams.

— Das Modell ist mit zwei NEM Kupplungshalterungen versehen. In der beiliegende Packung mehrere zusätzliche Elementen inbegriffen sind.

— Sie Können doch von Modelleisenbahner, der seine Lokomotive ausstellen will, in der vorgesehenen Stellen angesetzt sein, wie aus den Figuren hervorgeht.



#### MANUTENZIONE DEL MODELLO - ENTRETIEN DU MODELE - MAINTENANCE OF THE MODEL - WARTUNG DES MODELLS

Dovendo eseguire operazioni di manutenzione (lubrificazione, sostituzione di lampadine, ecc...) si rende necessario rimuovere dal telaio la caldaia con cabina.

- 1) svitare le due viti situate nella parte inferiore della cabina.
- 2) svitare la vite sita all'interno del fumaiolo.
- 3) separare la caldaia con cabina dal telaio sollevandola verticalmente.

Pour la manutention du modèle (lubrification, remplacement des ampoules, etc...) il faut ôter du chassis la chaudière avec cabine:

- 1) dévisser les deux vis placées dans la partie inférieure de la cabine.
- 2) dévisser la vis placée à l'intérieur de la cheminée.
- 3) séparer la chaudière avec cabine du chassis en la soulevant verticalement.

For model maintenance (lubrication, bulbs substitution, and so on...) it is necessary to take off the boiler with cab from loco frame as follows:

- 1) unloose the two screws placed under the cab.
- 2) unloose the screw inside the chimney.
- 3) separate the boiler with cab from the loco frame by lifting it vertically.

Bei der Wartung der Lokomotive (Schmierung, Auswechseln der Lampen, u.s.w.) ist der Kessel mit Führerhaus vom Rahmen abzunehmen:

- 1) zwei Schrauben hinter dem Führerhaus lösen
- 2) eine Schraube im Schornstein lösen
- 3) den Kessel mit Führerhaus aus dem Rahmen lösen und vertikal herausheben.

