

Ausführung Gleichstrom 0200

Ausführung Wechselstrom 0230



Nach einer kriegsbedingten, zehnjährigen Unterbrechung nahm die Deutsche Reichsbahn in der DDR im Jahr 1955 wieder den elektrischen Betrieb auf. Hauptsächlich setzte man Vorkriegsbauarten der Baureihen E 04, E 44 und E 94 ein. Das ständig vergrößerte elektrische Netz bedingte jedoch bald die Beschaffung neuer, moderner Lokomotiven. Nachdem ein Lizenzbau der westdeutschen Reihen E 10 / E 40 aus politischen Gründen nicht zustandekam, begann bei LEW in Hennigsdorf die Konstruktion einer neuen Lokomotive. Beschafft werden sollte sie in zwei Ausführungen als Schnellzuglok und als Güterzuglok, unterschieden nur durch eine geänderte Getriebeübersetzung. Als erstes wurden 1961 die Prototypen der Schnellzugvariante E 11 geliefert, die Güterzuglok Reihe E 42 folgte 1963. Der Bedarf an Güterzugloks war wesentlich höher, daher entstanden von 1963 bis 1976 insgesamt 292 Loks der Baureihe E 42. Von der Schnellzugvariante E 11 wurden nur 96 Stück benötigt. Nach Beseitigung der für eine Neukonstruktion üblichen Kinderkrankheiten bewährten sich die Lokomotiven ausgezeichnet. Die 100 km/h Höchstgeschwindigkeit der E 42 waren bei der DR für fast alle Zuggattungen ausreichend. Bei einer Stundenleistung von 2920 kW hatten sie eine Anfahrzugkraft von beachtlichen 245 kN. Die ab 1968 als Reihe 242 bezeichneten Loks waren bis zur Wende für den Zugbetrieb unverzichtbar und prägten auf allen elektrifizierten Strecken das Bild der Züge. Nach der Wende trat allerdings ein starker Rückgang der Transportleistungen auf der Schiene ein, sodass die Lokomotiven der Baureihe 142, wie sie bei der DB jetzt heißen, allmählich entbehrlich wurden. Jedoch war den nur 30 Jahre alten „Oldtimern“ ein zweiter Frühling vergönnt, jedenfalls einigen von ihnen. Einige Schweizer Privatbahnen benötigten dringend Verstärkung ihres Fuhrparks. Da neue Lokomotiven jedoch etwa 6 Millionen DM kosten, suchte man Loks gebraucht zu kaufen. Die DB bot überzählige Loks der Reihe 242 um nur 200 000 DM je Stück an.

Zwei Schweizer Privatbahnen, die Mittel Thurgau Bahn (MThB) und die Südostbahn (SOB) gründeten daraufhin 1994 die Lokoop AG zur gemeinsamen Beschaffung und Bewirtschaftung der Fahrzeuge, nachdem die Emmenthal-Burgdorf-Thun Bahn (EBT) aus dem Projekt wieder ausgestiegen war. Von der DB wurden bisher 21 Lokomotiven der Reihe 242 verkauft. In der Hauptwerkstätte der SOB in Samstagern sollen 19 davon den strengen Schweizer Vorschriften angepasst werden. Insbesondere müssen die Loks wegen der starken Steigungen auf dem Netz der SOB mit einer elektrischen Bremse ausgerüstet werden. Da der Bedarf jedoch dringend war, werden erste Loks ohne elektrische Bremse eingesetzt, lediglich die Führerstände und die Sicherheitsfahrerschaltung wurden den Schweizer Verhältnissen angepasst.

Lokomotive E 42 – H0

Locomotive E 42 – H0

Ein Stromabnehmer entfiel, an dessen Stelle sollen später die Bremswiderstände treten. Inzwischen bewirbt sich die MThB um die durchgehende Bespannung der Ölzüge Karlsruhe-Bettwiesen und der Trailerzüge München-Brenner. Diese Dienste sollen mit der Serie 476, wie die ehemaligen E 11 in der Schweiz jetzt heißen, bespannt werden. Somit kommen die E42, die zu Zeiten der DDR die Gleise der DR nie verlassen haben, zu verspäteten internationalen Ehren.

Operating Instructions

Direct current model

Alternating current model

After a ten years interruption due to the war the Deutsche Reichsbahn in GDR resumed electric operation in 1955. Mainly prewar designs of product lines E 04, E 44 and E 94 were being used. But the constantly enlarged electrical network, however, soon required the procurement of new, modern locomotives. As a licensed construction of the West German lines E 10, E 40 was not possible for political reasons, construction of a new locomotive started at LEW Hennigsdorf. It should be procured in two versions – as an express train locomotive and a goods train locomotive differing only by a modified gear transmission. In 1961 first the prototypes of the express train version E 11 had been supplied, the goods train locomotive series E 42 followed in 1963. The demand of express train locomotives had been far higher, therefore from 1963 to 1976 in total 292 locomotives of product line E 42 were built. Of the express train version E 11 only 96 pieces were required. After elimination of the teething troubles usual for a new construction, the locomotives proved successfully. The 100 km/h maximum speed of the E 42 were sufficient at German Reichsbahn for almost all types of train. At an hourly performance of 2920 kW they had a starting tractive power of considerable 245 kN. One could not do without the locomotives named series 242 as from 1968 in train operation until the turning point occurred and they determined the picture of trains on all electrified railway lines. After the turning point, however, transport services on rail were considerably reduced so that the locomotives of product line 142 – as they are called now at German Bundesbahn – became more and more superfluous.

But the only 30 years old old-timers were granted the privilege of a second spring, at least some of them. Some Swiss private railways urgently needed an extension of their train pool. As new locomotives, however, cost approx. 8 million DM, they tried to buy used locomotives. The German Bundesbahn offered surplus locomotives of product line 242 at only about 200,000 DM each.

Two Swiss private railways, the Mittel Thurgau Bahn (MThB) and the Südostbahn (SOB), founded in 1994 the Lokoop AG for common procurement and operation of the vehicles, after the Emmenthal-Burgdorf-Thun Bahn (EBT) had withdrawn from the project again. From German Bundesbahn until now 21 locomotives of line 242 had been sold. In the main factory of SOB at Samstagern 19 of them are supposed to be adapted to the severe Swiss regulations. In particular the locomotives must be equipped with an electric brake on the SOB network. As the demand had been urgent, however, the first locomotives will be used without electric brake, only driver's cabs and dead man's handle have been adapted to Swiss conditions. A pantograph was omitted, which shall be replaced later by brake resistances. In the meantime MThB applies for continuous coupling of the oil trains Karlsruhe-Bettwiesen and the trailer trains Munich-Brenner. These trains shall be coupled with series 476 as the former E 11 are called now in Switzerland. Hence the E 42 which at the times of GDR have never left the tracks of German Reichsbahn are honoured belatedly on an international level.

Instructions de service

Modèle à courant continu

Modèle à courant alternatif

Après une interruption de dix ans à la suite de la guerre, la Deutsche Reichsbahn reprend en 1955 l'exploitation de lignes électrifiées en RDA. La plupart des locomotives mises en service sont des modèles d'avant-guerre, notamment les séries E 04, E 44 et E 94. Mais, en expansion constante, le réseau électrifié exige bientôt de nouvelles locomotives plus modernes. La construction sous licence des séries ouest-allemandes E 10 / E 40 s'avérant impossible pour des raisons politiques, la société LEW de Hennigsdorf commence la construction d'une nouvelle locomotive. Deux versions sont prévues locomotive de vitesse et locomotive marchandises, la seule différence résidant dans la modification du rapport de transmission. Dès 1961, les prototypes de la variante rapide E il sont prêts, la locomotive marchandises de la série E 42 suit en 1963. La demande est nettement plus élevée pour les locomotives marchandises, et ce sont au total 292 locomotives de la série E 42 qui seront fabriquées entre 1963 et 1976. En version rapide, la construction se limita à 96 machines. Une fois les défauts inhérents à toute nouvelle construction éliminés, les performances obtenues par ces locomotives s'avèrent excellentes. La vitesse maximale de 100 km/h de la E 42 est suffisante pour presque tous les types de train de la Deutsche Reichsbahn. Avec une puissance horaire de 2920 kW, leur effort au démarrage atteint 245 kN. A partir de 1968, la série est baptisée 242 elle demeure un élément indispensable du trafic ferroviaire et son image familière est indissociable des trains est-allemands jusqu'en 1989. Après ce tournant historique, le trafic ferroviaire connaît toutefois un net ralentissement et les locomotives de la série 142, ainsi que la Deutsche Bundesbahn l'a renommée, sont progressivement abandonnées. Quelques-unes de ces machines d'une époque révolue, tout juste âgées de 30 ans, vivent aujourd'hui une deuxième jeunesse. Des compagnies privées de chemin de fer suisses doivent en effet renforcer de manière urgente leur parc de locomotives et, le prix des machines neuves atteignant près de 8 millions de DM, elles s'intéressent à l'achat de machines d'occasion. La Deutsche Bundesbahn propose les locomotives surnuméraires de la série 242 pour seulement 200.000 DM chacune.

Deux compagnies privées de chemin de fer suisses, la Mittel Thurgau Bahn (MThB) et la Südostbahn (SOB) fondent alors en 1994 la société Lokoop AG pour l'acquisition et l'exploitation communes des locomotives, la troisième compagnie, l'Emmenthal-Burgdorf-Thun Bahn (EBT) ayant renoncé à sa participation au projet. A l'heure actuelle, 21 locomotives de la série 242 ont été vendues par la DB. Dans les grands ateliers de la SOB à Samstagern, 19 d'entre elles vont être adaptées aux règlements suisses, particulièrement sévères. Les locomotives devront notamment, en raison des fortes déclivités du réseau de la SOB, être équipées d'un frein électrique. Mais le besoin étant pressant, les premières locomotives circulent sans ce frein électrique, seuls les postes de conduite et les dispositifs de contrôle de vigilance ayant été adaptés aux normes suisses. A la place d'un des balais conducteurs, désormais supprimé, seront installées les résistances de freinage. La compagnie MThB est aujourd'hui candidate à la traction continue des trains d'hydrocarbures de la ligne Karlsruhe-Bettwiesen et des trains porte-remorques de la ligne Munich-Brenner, traction qui devrait être effectuée par la série 476, le nouveau nom de la E il en Suisse. C'est ainsi que les E 42, qui, du temps de la RDA, n'avaient jamais quitté les rails de la Deutsche Reichsbahn, connaissent sur le tard les honneurs internationaux.

Istruzioni sul funzionamento

Versione a corrente continua

Versione a corrente alternata

Dopo un'interruzione decennale dovuta alla guerra, nel 1955 le ferrovie tedesche 'Deutsche Reichsbahn' della Repubblica Democratica Tedesca ripresero a funzionare elettricamente. Principalmente vennero impiegate le serie d'anteguerra E 04, E 44 ed E 94. La nuova rete elettrica in continuo sviluppo però, comportò presto l'acquisto di nuove locomotive più moderne. Poiché una costruzione su licenza delle serie E 10 / E 40, esistenti nella Germania occidentale, non fu realizzabile per motivi politici, la LEW di Hennigsdorf iniziò a costruire una nuova locomotiva Dovevano essere realizzati due modelli, una locomotiva per treni direttissimi ed una per treni merci, che si distinsero l'una dall'altra soltanto nel rapporto di trasmissione modificato. I primi ad essere forniti, furono nel 1961 i prototipi del treno direttissimo E 11; nel 1963 seguì la locomotiva per treni merci serie E 42. Le locomotive per treni merci erano molto più richieste, per cui dal 1963 al 1976 vennero costruite in tutto 292 locomotive della serie E 42. Del modello per treni direttissimi E 11 occorre soltanto 96 locomotive. Dopo aver superato le difficoltà iniziali, normali per le nuove costruzioni, le locomotive diedero risultati eccellenti. La velocità massima di 100 km/h dell' E 42 era sufficiente per quasi tutti i tipi di treni della Deutsche Reichsbahn. Con una potenza oraria di 2920 kW avevano un notevole sforzo di trazione massimo di 245 kN. Fino alla riunificazione, le locomotive designate dal 1968 come serie 242, erano una parte irrinunciabile delle ferrovie e costituirono un'immagine caratteristica su tutti i tratti elettrificati. Tuttavia, dopo la svolta politica si verificò una forte riduzione dei trasporti su rotaie, cosicché pian piano si poteva fare a meno delle locomotive della serie 142 – il nome attuale presso la Deutsche Bundesbahn. Nonostante ciò, gli 'oldtimer', a soltanto 30 anni, ricevettero una seconda chance, almeno alcuni di loro. Alcune ferrovie svizzere private avevano urgentemente bisogno di ingrandire il proprio parco rotabile. Dato che i costi per una nuova locomotiva ammontano a circa 8 milioni marchi tedeschi, si volevano acquistare locomotive usate. La Deutsche Bundesbahn (DB) offriva le locomotive eccedenti della serie 242 per soli 200 000 marchi tedeschi ciascuna. In seguito, dopo che la Emmenthal-Burgdorf-Thun Bahn (EBT) si era ritirata di nuovo dal progetto, le due ferrovie svizzere private, la Mittel Thurgau Bahn (MThB) e la Südostbahn (SOB) nel 1994 fondarono la società per azioni Lokoop AG al fine di acquistare e gestire insieme il parco rotabili. Finora, la DB ha venduto 21 locomotive della serie 242. Nello stabilimento generale delle SOB a Samstagern, 19 delle locomotive devono essere adattate ai rigorosi regolamenti svizzeri. Soprattutto le locomotive devono essere munite di freni elettrici a causa delle forti pendenze sui tratti delle SOB. Poiché erano urgentemente necessarie, le prime locomotive furono messe in servizio senza freno elettrico, soltanto le cabine dei macchinisti ed i dispositivi di uomo morto vennero adattati alle condizioni svizzere. Una presa di corrente venne a mancare e in seguito sarebbe stata sostituita dai reostati di frenatura. Nel frattempo, la MThB tentò di ottenere l'aggancio continuo dei treni portanti oho sul tratto Karlsruhe-Bettwiesen e dei treni trailer del tratto Monaco-Brennero. Questi servizi devono essere eseguiti con la serie 476, l'attuale denominazione svizzera delle E 11. In questo modo alle E 42 – che ai tempi della Repubblica Democratica Tedesca non hanno mai lasciato i binari della Deutsche Reichsbahn -viene fatto onore internazionale, anche se con ritardo!

Inhaltsverzeichnis

Contents



Benennung	Seite
Allgemeine Hinweise	6
Gehäuseentnahme	7
Nachrüsten der Umlaufbleche	7
Wartungsarbeiten	
• Gehäusedemontage	8
• Motorausbau	8
• Drehgestellausbau	8
• Motor ölen	10
• Rad- und Haftreifenwechsel	10
• Schleiferwechsel	10
• Umbau auf Digital	10
Ersatzteilliste	
Gleichstrom-Ausführung	12, 13
Wechselstrom-Ausführung	14, 15
Bestellbeispiel	13, 14

Description	Page
General information	6
Removal of case	7
Retrofit the rotary sheet plates	7
Maintenance works	
• Dismantling of the case	8
• Removing of engine	8
• Removal of the Bogie	8
• Oiling of the motor	10
• Changing of wheels and adhering tyres	10
• Replacing of grinders	10
• Rebuilding for equipment with digital	10
Spare parts list	
direct current	12, 13
alternating current	14, 15
Order example	13, 14

Arbeiten vor der Inbetriebnahme

Work to be performed before starting up

Allgemeine Montage- und Sicherheitshinweise

- Diese Bedienungsanleitung beschreibt sämtliche Arbeitsvorgänge die zur Wartung und Instandhaltung notwendig sind. Bitte lesen Sie diese Bedienungsanleitung bevor Sie mit den Arbeiten beginnen.
- Bei unsachgemäßem Umgang mit elektrischen Bauteilen können diese zerstört werden. Für entsprechende Arbeiten (z.B. Platinenwechsel) können Sie sich an Ihren Fachhändler oder den Hersteller wenden.
- Bei den folgenden Wartungsarbeiten ist die jeweilige Demontage beschrieben, der Zusammenbau ist in umgekehrter Reihenfolge auszuführen.
- Die folgenden Wartungsarbeiten sind bei Gleich- und Wechselstrom-Ausführungen fast identisch. Im Ausnahmefall wird im entsprechenden Textabschnitt Bezug genommen.

General assembly and safety information

- These operating instructions describe all work steps necessary for maintenance and repair. Please read these operating instructions carefully before you start with your work.
- In the case of incorrect handling of electrical components, they may be destroyed. Please ask your specialist dealer to help with the necessary work (e.g. changing circuit boards).
- In the case of maintenance work, the disassembly is described below, to re-assemble the tractor reverse the work steps.
- The maintenance work described below is virtually identical for direct current and alternating current models. If there are any differences these will be pointed out specifically.

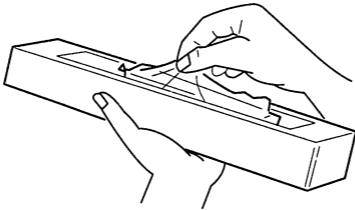
Gehäuseentnahme (Fig. 1)

Gehäuse vorsichtig mit Hilfe des Plastikstreifens der Verpackung entnehmen.

Removal of case (Fig. 1)

Remove case carefully from the packing by means of the plastic strip.

Fig. 1



Lieber Modellbahnfreund

Aus Gründen der Transportsicherung haben wir uns entschieden für die Verpackung dieses Modells einen anderen Weg als üblich zu beschreiten.

Aus diesem Grunde ist ein Nachrüsten der Umlaufbleche erforderlich.

Umlaufblech mit geriffelter Seite nach oben in die vorhandenen Bohrungen einstecken, nicht kleben (Fig. 2).

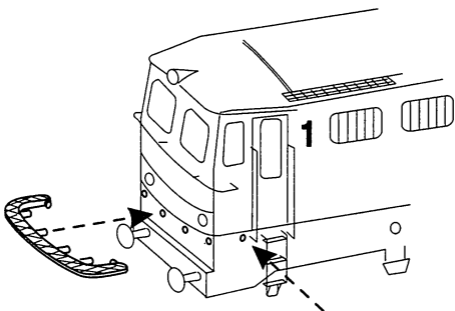
Dear miniature model friend

In order to make transportation more safe, we have decided to provide another packing for this model than usual.

Therefore it is necessary to retrofit the rotary sheet plates.

Insert rotary sheet plate with corrugated side on top into the existing bores. Do not paste (Fig. 2).

Fig. 2



Wartungsarbeiten Maintenance works

Gehäusedemontage für Glühbirnen- und Pantografwechsel, Zugang zur Schnittstelle und Schalter für Oberleitung (Fig. 3)

1. Puffer herausziehen.
2. Gehäuse nach oben abziehen.
3. Defekte Glühbirne nach vorn herausziehen (nicht löten, Glühbirne ist gesteckt) und durch neue Birne ersetzen. Auf richtige Lage achten.
4. Umschalter am Stecker abziehen und durch neuen Umschalter ersetzen.
5. Schalter für Oberleitung. Das Fahrzeug wird für Unterleitungs-betrieb geliefert. Bei Umschaltung auf Oberleitungsbetrieb, Schalter um 90° nach links drehen.
6. Pantograf wechseln. Gehäuse wie beschrieben abnehmen. Schraube von unten lösen und Pantograf auswechseln.

Dismantling of the case for replacing of bulb and access to the interface (Fig. 3)

1. Pull out buffer.
2. Pull off case in upward direction.
3. Pull out defective bulb in forward direction (don't solder, the bulb is plugged in) and insert a replacement bulb. Pay attention that it be inserted correctly.
4. Unscrew bedplate screws. Take off bedplate. Draw relay at the plug and replace it by a new relay.
5. Switch for overhead line. The vehicle is supplied for subline. When changing over to overhead line operation, turn switch by 90° towards the left.
6. Change pantograph. Remove case as described. Release screw from bottom and replace pantograph.

Motorausbau (Fig. 3)

Vorgang wie Gehäuseabnahme. Nach dem Abnehmen der Platine, Motor aus den Gummihalterungen nach oben herausziehen. Beim Zusammenbau die Gumminippel dünn einölen, dadurch geht das Eindrücken leichter.

Removing of engine (Fig. 3)

Same process as removal of bogie. After unsoldering bedplate and removing tank imitation 4 rubber nipples will appear under the tank. Draw out the engine and depress the nipples with a suitable instrument (no screw driver to avoid damage). When reassembling the unit coat the nipples only with a thin film of oil to facilitate impressing.

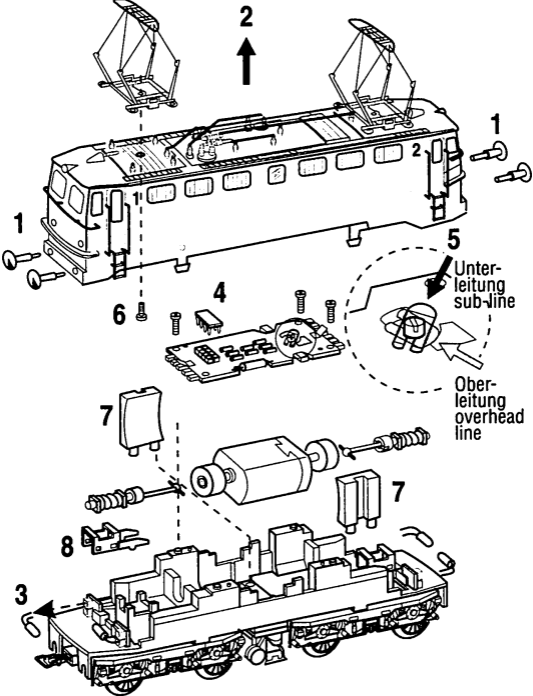
Drehgestellausbau (Fig. 3)

Durch seitliches Drücken Drehgestell aus dem Rahmen entfernen. Wenn die Drehgestellhalterung abgenommen ist, Schnecke mit Kardanwelle herausnehmen und Drehgestell nach unten abnehmen.

Removal of the Bogie (Fig. 3)

Remove bogie from the frame by applying lateral pressure. After removing the bogie support take out the endless screw with the Gardan shaft. Then take off bogie in downward direction.

Fig. 3



Wartungsarbeiten

Maintenance works

Motor ölen (Fig. 4)

Sparsam ölen mit Öl der Modellbahnbranche oder Nähmaschinenöl.

Oiling of the motor (Fig. 4)

Lubricate sparingly using oil suited for miniature models or sewing machine oil.

Rad- und Haftreifenwechsel (Fig. 5)

Drehgestell ausbauen wie beschrieben (Fig. 3).

Getriebeabdeckung am Normschacht nach unten drücken (Fig. 4).

Die Drehgestellblende vorn und hinten aushängen. Die 8 Laschen nacheinander seitlich wegdrücken und die Abdeckung nach unten abnehmen. Jetzt können die Drehgestellblenden seitlich abgezogen werden. Beim Zusammenbau darauf achten, dass zuerst die Räder eingelegt werden, dann die Drehgestellblenden aufstecken und zusammenschieben. Jetzt erst die Getriebeabdeckung aufklipsen. **Achtung! Keine Kontakte beschädigen. Probelauf!**

Changing of wheels and adhering tyres (Fig. 5)

Dismount bogie as described (Fig. 3). Press gear case downward at the standard pit. Unhinge bogie shield (Fig. 4) ahead and behind. Push the 8 fishplates successively aside and take off case downward. Now the bogie shields can be drawn laterally. When reassembling them pay attention that at first the wheels will be inserted. Then slip on the bogie shields and push the whole together. **Attention! Do not damage contacts. Test run!**

Schleiferwechsel (Fig. 6)

Mit Kreuzschlitz-Schraubendreher die Schraube entfernen. Schleifer abnehmen und durch neuen Schleifer ersetzen.

Replacing of grinders (Fig. 6)

Remove screw using a cross-slotted screw driver. Take off grinder and replace it by a new one.

Umbau auf Digital

= Gleichstrom (Fig. 7)

~ Wechselstrom (Fig. 8)

Schnittstellenstecker nach oben abziehen.

Elektronikbaustein einstecken und mit Klebeband fixieren.

Ausprobe vor der Gehäusemontage.

Rebuilding for equipment with digital

= DC (Fig. 7)

~ AC (Fig. 8)

Pull off interface plug in upward direction. Insert electronic element and fasten it with adhesive tape. Test it before remounting case.

Fig. 4

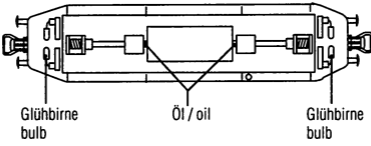


Fig. 5

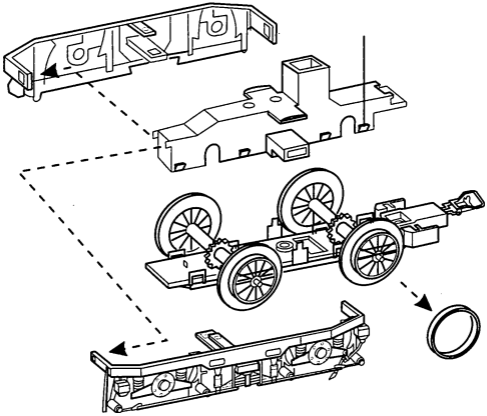


Fig. 6

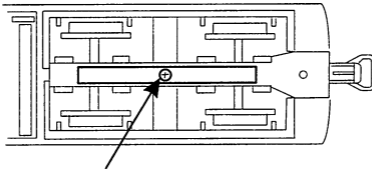


Fig. 7

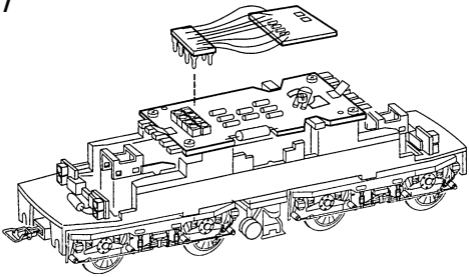
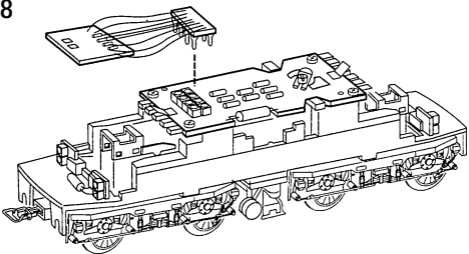


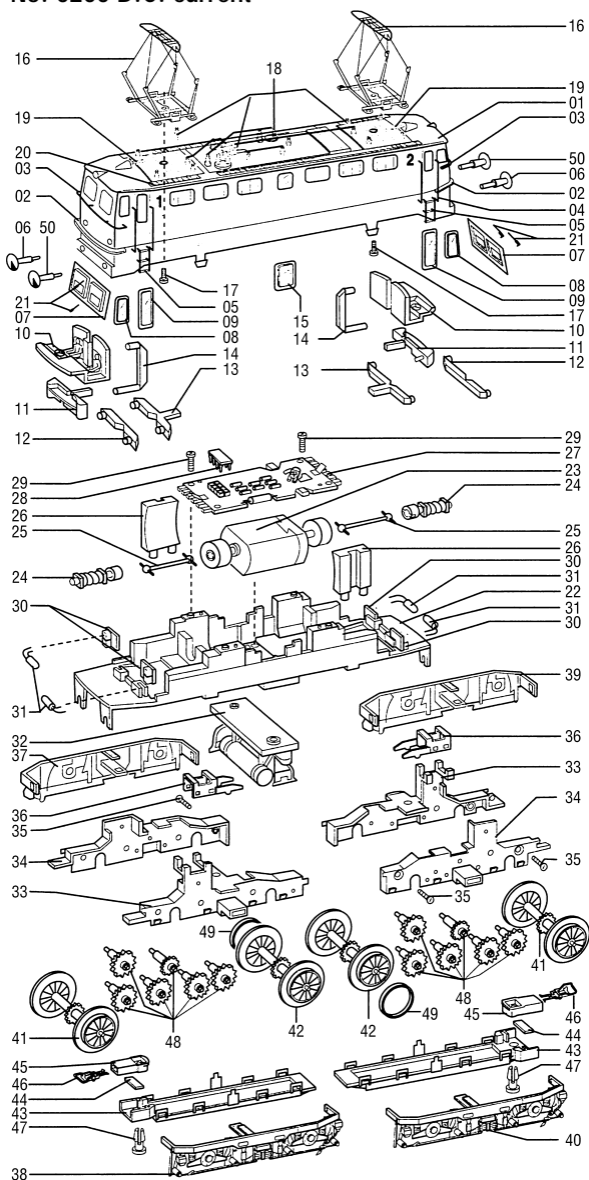
Fig. 8



Ersatzteilliste E-Lok E 42

Spare Parts List locomotive E 42

Nr. 0200 Gleichstrom
No. 0200 D.C. current



Bestellbeispiel:

Glühbirne mit Position 31 = 0201.01.10 Glühbirne

Order example:

Bulb with position 31 = 0201.01.10 bulb

Komplett lieferbar:

Drehgestell Türe 1

Drehgestell Türe 2

Completely deliverable:

bogie door 1

bogie door 2

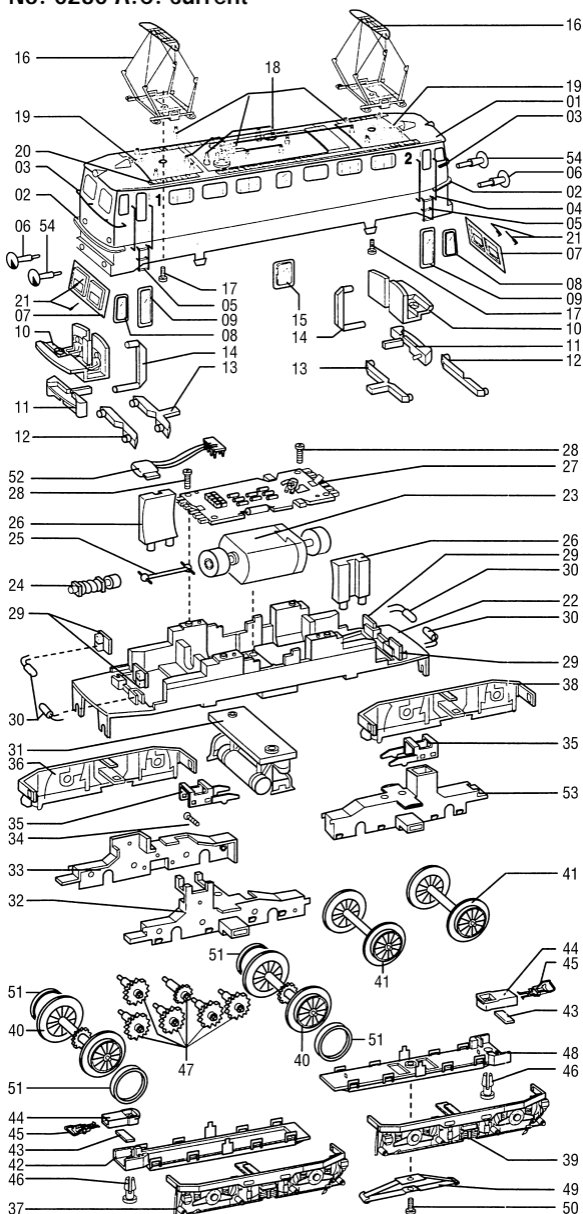
Pos.	Bestell Nr. Order no.	Benennung	Description
01	0200.02.01	Gehäuse	body
02	0202.02.02	Umlaufblech	front walk
03	0202.02.03	Griffstange vorn	handrail front
04	0202.02.04	Griffstange Türe	handrail door
05	0202.02.05	Trittstufe	step
06	0201.02.06	Puffer	buffer
07	0202.02.07	Fenster vorn	window front
08	0202.02.08	Fenster seitlich	window side
09	0202.02.09	Fenster Türe	window door
10	0201.02.10	Führerstandeinrichtung	driver's cabin
11	0201.02.11	Lichtleitertrennung	light bar separation
12	0201.02.12	Lichtleitkörper weiß	light bar white
13	0201.02.13	Lichtleitkörper rot	light bar red
14	0201.02.14	Lichtleitkörper oben	light bar top
15	0202.02.15	Fenster Mitte	window middle
16	0201.02.16	Pantograf	pantograph
17	0201.02.17	Schraube Pantograf	screw for pantograph
18	0201.02.18	Isolatoren Set	isolators set
19	0202.02.19	Pantograf-Schalter	pantograph switch
20	0202.02.20	Trittstufe Dach Set	step roof set
21	0202.02.21	Scheibenwischer	windshields wiper
22	0201.01.01	Fahrgestell	case
23	0201.01.02	Motor mit Schwung- masse	motor with flywheel
24	0201.01.03	Schnecke kpl.	worm gear
25	0201.01.04	Kardanwelle	cardan shaft
26	0201.01.05	Motorhalterung	motor support
27	0201.01.06	Platine	PCB
28	0530.99.34	Blindstecker	blind plug
29	0201.01.08	Schraube für Platine	screw for PCB
30	0201.01.09	Glühbirnenhalterung	bulb support
31	0201.01.10	Glühbirne	bulb
32	0202.01.11	Luftkessel	air tank
33	0202.01.12	Getriebegehäuse	gearbox case
34	0202.01.13	Getriebegehäuse	gearbox case
35	0201.01.14	Getriebebeschraube	gear screw
36	0202.01.15	Drehgestellhalterung	bogie support
37	0202.01.16	Drehgestellrahmen	bogie frame
38	0202.01.17	Drehgestellrahmen	bogie frame
39	0202.01.18	Drehgestellrahmen	bogie frame
40	0202.01.19	Drehgestellrahmen	bogie frame
41	0202.01.20	Radsatz ohne Haftreifennut	wheel set prepared for traction tire
42	0202.01.21	Radsatz mit Haftreifennut	wheel set without traction tire
43	0202.01.22	Getriebeplatte	gear plate
44	0201.01.23	Feder für Normschacht	spring for coupler pocket
45	0202.01.24	Normschacht	coupler pocket
46	9952.50.03	Kupplung	couplers
47	0202.01.26	Normschachtstecker	coupler pocket pin
48	0201.01.27	Zahnradatz	gearwheel set
49	0201.01.31	Haftreifen	traction tire
50	0201.02.22	Puffer flach	buffer flat
51	0202.01.32	Zurüstbeutel	add-on bag

Ersatzteilliste E-Lok E 42

Spare Parts List locomotive E 42

Nr. 0230 Wechselstrom

No. 0230 A.C. current



Bestellbeispiel:

Glühbirne mit Position 30 = 0201.01.10 Glühbirne

Order example:

Bulb with position 30 = 0201.01.10 bulb

Komplett lieferbar:

Drehgestell Türe 1

Drehgestell Türe 2

Completly deliverable:

bogie door 1

bogie door 2

Pos.	Bestell Nr. Order no.	Benennung	Description
01	0200.02.01	Gehäuse	body
02	0202.02.02	Umlaufblech	front walk
03	0202.02.03	Griffstange vorn	handrail front
04	0202.02.04	Griffstange Türe	handrail door
05	0202.02.05	Trittstufe	step
06	0201.02.06	Puffer	buffer
07	0202.02.07	Fenster vorn	window front
08	0202.02.08	Fenster seitlich	window side
09	0202.02.09	Fenster Türe	window door
10	0201.02.10	Führerstandeinrichtung	driver's cabin
11	0201.02.11	Lichtleitertrennung	light bar separation
12	0201.02.12	Lichtleitkörper weiß	light bar white
13	0201.02.13	Lichtleitkörper rot	light bar red
14	0201.02.14	Lichtleitkörper oben	light bar top
15	0202.02.15	Fenster Mitte	window middle
16	0201.02.16	Pantograf	pantograph
17	0201.02.17	Schraube Pantograf	screw for pantograph
18	0201.02.18	Isolatoren Set	isolators set
19	0202.02.19	Pantograf-Schalter	pantograph switch
20	0202.02.20	Trittstufe Dach Set	step roof set
21	0202.02.21	Scheibenwischer	windshields wiper
22	0201.01.01	Fahrgestell	case
23	0201.01.02	Motor mit Schwung- masse	motor with flywheel
24	0201.01.03	Schnecke kpl.	worm gear
25	0201.01.04	Kardanwelle	cardan shaft
26	0201.01.05	Motorhalterung	motor support
27	0201.01.06	Platine	PCB
28	0201.01.08	Schraube für Platine	screw for PCB
29	0201.01.09	Glühbirnenhalterung	bulb support
30	0201.01.10	Glühbirne	bulb
31	0202.01.11	Luftkessel	air tank
32	0202.01.12	Getriebegehäuse	gearbox case
33	0202.01.13	Getriebegehäuse	gearbox case
34	0201.01.14	Getriebebeschraube	gear screw
35	0202.01.15	Drehgestellhalterung	bogie support
36	0202.01.16	Drehgestellrahmen	bogie frame
37	0202.01.17	Drehgestellrahmen	bogie frame
38	0202.01.18	Drehgestellrahmen	bogie frame
39	0202.01.19	Drehgestellrahmen	bogie frame
40	0232.01.20	Radsatz mit Haftreifennut	wheel set prepared for traction tire
41	0232.01.21	Radsatz ohne Haftreifennut	wheel set without traction tire
42	0202.01.22	Getriebeplatte	gear plate
43	0201.01.23	Feder für Normschacht	spring for coupler pocket
44	0202.01.24	Normschacht	coupler pocket
45	9952.50.03	Kupplung	couplers
46	0202.01.26	Normschachtstecker	coupler pocket pin
47	0201.01.27	Zahnradatz	gearwheel set
48	0232.01.28	Getriebeplatte A.C.	gear plate A.C.
49	0231.01.29	Schleifer	pick up shoe
50	0231.01.30	Schraube für Schleifer	screw for pick up shoe
51	0202.01.31	Haftreifen	traction tire
52	9750.50.00	Digital Decoder	digital decoder
53	0232.01.33	Drehgestellgehäuse ohne Antrieb	bogie box without gear wheel set
54	0201.02.22	Puffer flach	buffer flat
55	0202.01.32	Zurüstbeutel	add-on bag

Wichtiger Hinweis!

Bei der Bestellung von Ersatzteilen muss die Bestell-Nr. und die Benennung angegeben werden. Ist dies nicht der Fall, kann die Bestellung nicht bearbeitet werden.

Important notice!

When ordering spare parts you must always state the order number and give the description. If you do not do this, the order cannot be processed.



Brawa Modellspielwarenfabrik GmbH & Co.
Uferstraße 26-28 · D-73630 Remshalden
Telefon 07151 - 97 93 50
Telefax 07151 - 7 46 62
www.brawa.de