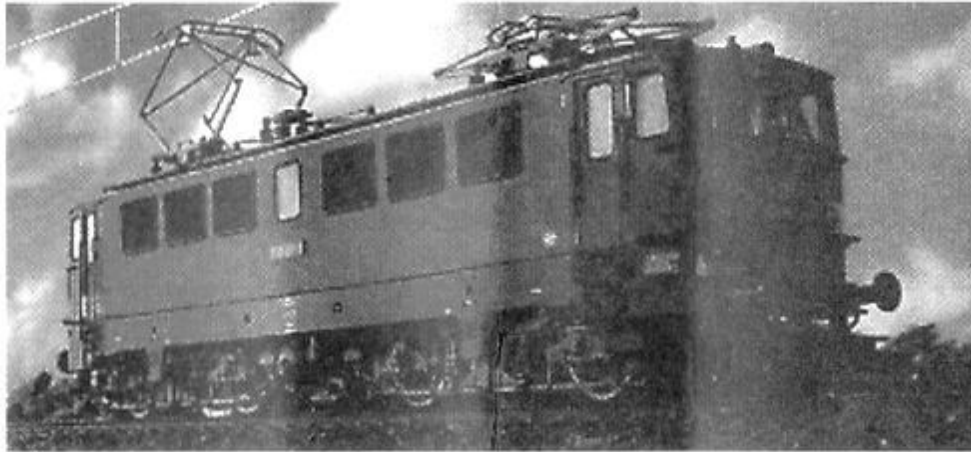


## E-Lok E 42 – N



Nach einer kriegsbedingten, zehnjährigen Unterbrechung nahm die Deutsche Reichsbahn in der DDR im Jahr 1995 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 zustande kam, begann bei LEW in Henningsdorf die Konstruktion einer neuen Lokomotive. Beschafft werden sollte sie in zwei Ausführungen als Schnellzuglokomotive und als Güterzuglokomotive, unterschieden nur durch eine geänderte Getriebeübersetzung. Als erstes wurden 1961 die Prototypen der Schnellzugvariante E 11 geliefert, die Güterzuglokomotive der Reihe E 42 folgte 1963. Der Bedarf an Güterzuglokomotiven war wesentlich höher, daher entstanden 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 Zugkategorien 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 Zugverkehr unverzichtbar und prägten auf allen elektrifizierten Strecken das Bild der Züge. Nach der Wende trat allerdings ein starker Rückgang der Transportleistung auf der Schiene ein, so daß die Lokomotiven der Baureihe 142, wie sie bei der DB jetzt heißen, allmählich entbehrlich wurden. Jedoch war den nur 30 Jahre alten „Oldtimer“ ein zweiter Frühling vergönnt, jedenfalls einigen von ihnen. Einige Schweizer Privatbahnen benötigten dringend Verstärkung ihres Fuhrparks. Da neue Lokomotiven jedoch etwa 8 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. Ein Stromabnehmer entfiel, an dessen Stelle sollen später die Bremswiderstände treten. Inzwischen bewirbt sich die MThB um die durchgehende Bespannung der Ölzüge Karlsruhe-Bettwieser 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.

### 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.
- Achten Sie beim Zerlegen der Lokomotive auf die Einbaulage der entsprechenden Bauteile. Wird ein Bauteil falsch eingebaut kann dieses zerstört werden oder es kommt zu Funktionsstörungen im Betrieb.
- Jegliche Kabel oder Verbindungsdrähte die in diesem Produkt verbaut sind dürfen nicht in eine Netzsteckdose eingeführt werden. **Lebensgefahr!**



Maßstabs- und originalgetreue Kleinmodelle für erwachsene Sammler.



Zum Betrieb des vorliegenden Produkts darf als Spannungsquelle nur ein nach VDE 0551/EN 60742 gefertigter Spielzeug-Transformator verwendet werden.



Elektro- und Elektronikaltgeräte dürfen nicht in den Hausmüll gelangen. Sie müssen entsprechend der jeweils gültigen Länderrichtlinien fachgerecht entsorgt werden.



Dieses Produkt entspricht der gültigen CE Normen.

## Wartungsarbeiten

### 1. Gehäuse demontieren für Pantografwechsel bzw. Umschalter für Oberleitung (Fig. 1)

1. Puffer herausziehen.
2. Gehäuse links und rechts spreizen und nach oben abziehen.
3. Schalter für Oberleitung. Das Fahrzeug wird für Unterleitungsbetrieb geliefert. Bei Umschaltung auf Oberleitungsbetrieb, Schalter um 90° nach links drehen (siehe Fig. 1)
4. Pantograf wechseln. Gehäuse wie beschrieben abnehmen. Schraube von unten lösen und Pantograf auswechseln.

### 2. Platine tauschen (Fig. 1)

Schrauben (3) entfernen, Platine nach oben abheben. Neue Platine anschrauben, auf richtige Lage der Kontakte achten.

### 3. Motor tauschen (Fig 2)

Gehäuse demontieren, siehe Punkt 1. Nach dem Abnehmen der Platine, Klammern anheben, ebenso auf der Gegenseite. Motor mit rechts und links angespresster Schnecke nach oben abheben. Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

### 4. Drehgestell demontieren (Fig 3)

Gehäuse demontieren, siehe Punkt 1. Platine und Motor ausbauen, siehe Punkt 2 und 3. Mit Schraubendreher Drehgestellhalter an der Innenseite des Fahrgestells vorsichtig aushebeln und nach unten abnehmen.

### 5. Haftreifen tauschen (Fig. 4)

Die Getriebeabdeckung an der hinteren Lasche mit Schraubendreher anheben, jetzt kann die Abdeckung abgenommen werden. Achsen und Haftreifen sind jetzt zugänglich. Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

### 6. Motor/Drehgestell ölen (Fig 5)

Sparsam ölen mit Öl der Modellbahnbranche.

Fig. 1

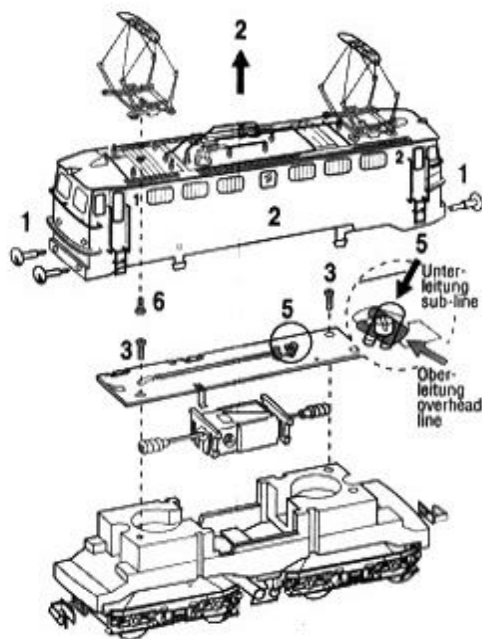


Fig. 2

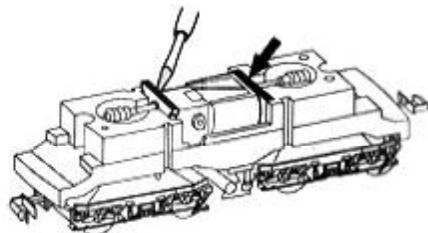


Fig. 3

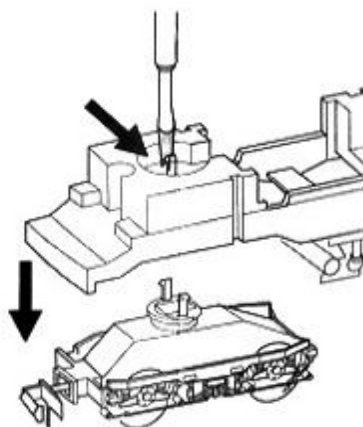


Fig. 4

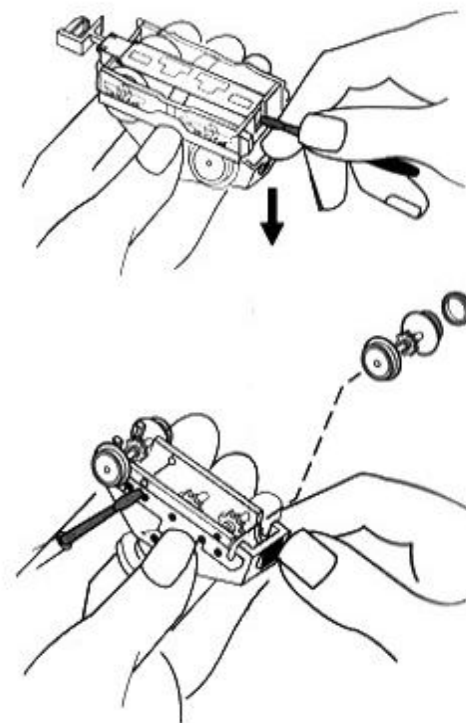
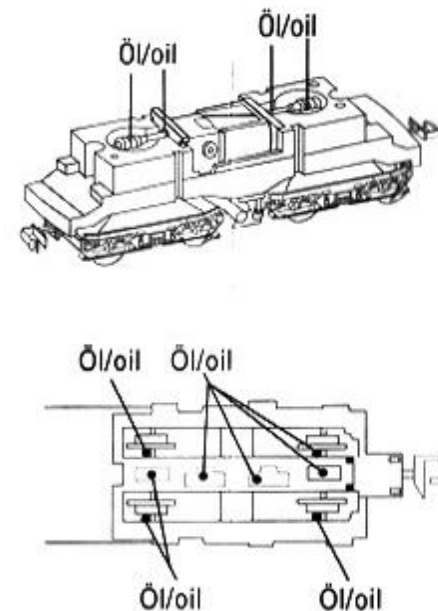
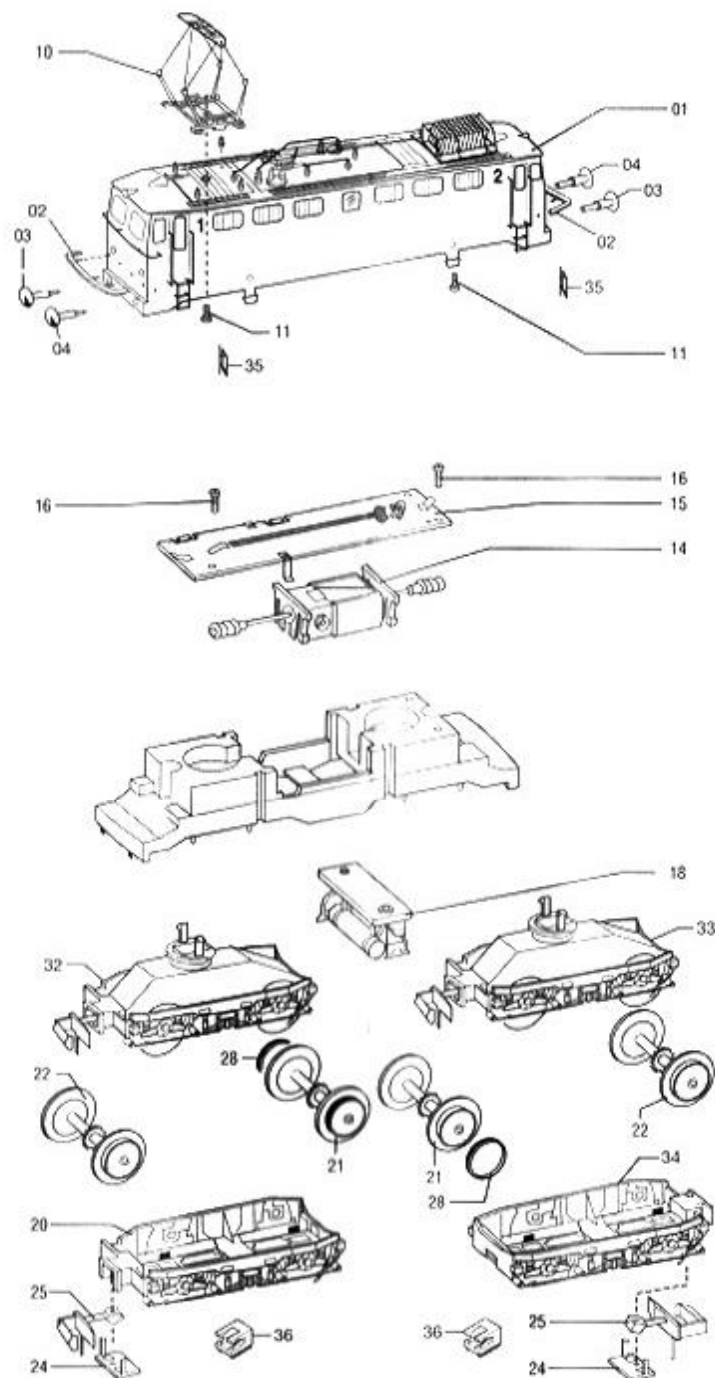


Fig. 5





Pos.	Benennung	Description	Bestell Nr. Order no.	Artikelnummer/Article number	
				63013	63014
1	Gehäuse	Body	0007015.03 0007015.04	• -	- •
2	Umlaufblech	Front walk	0006999.06 0006999.07	• -	- •
3	Puffer gewölbt	Buffer round	0007000.00	•	•
4	Puffer flach	Buffer flat	0008253.00	•	•
10	Pantograph	Pantograph	0007016.01 0007016.02	• -	- •
11	Schraube für Pantograph	Screw for pantograph	0007008.00	•	•
14	Motor kpl.	Motor cpl.	0006977.00	•	•
15	Platine	PCB	0007022.00	•	•
16	Schraube für Platine	Screw for PCB	0006979.00	•	•
18	Luftkessel	Air tank	0006998.00 0006998.01	• -	- •
20	Drehgestellrahmen 1	Bogie frame 1	0007023.00 0007023.01	• -	- •
34	Drehgestellrahmen 2	Bogie frame 2	0007027.00 0007027.01	• -	- •
21	Radsatz mit Haftreifen	Wheelset with traction tyre	0006984.04 0006984.05	• -	- •
22	Radsatz ohne Haftreifen	Wheelset w/o traction tyre	0006985.04 0006985.05	• -	- •
24	Normschachtabdeckung	Box case	0007024.00 0007024.01	• -	- •
25	Kupplung	Couplers	0004677.00	•	•
28	Haftreifen	Traction tyre	0006991.00	•	•
32	Drehgestell kpl. 1	Bogie complet 1	0007025.00 0007025.01	• -	- •
33	Drehgestell kpl. 2	Bogie complet 2	0007026.00 0007026.01	• -	- •
35	Rückspiegel	Rear mirror	0007028.00	•	•

• = verfügbar / available

- = nicht verfügbar / not available

**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.

**Bestellbeispiel:**

Position (14), Motor = 0006977.00, Motor

**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.

**Order example:**

Position (14), Motor = 0006977.00, Motor