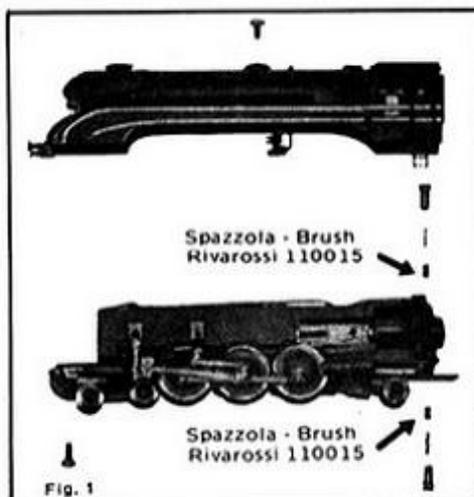


9173

Locomotive à vapeur
BR 10 D.B.
Steam loco**RIVAROSSI**

9173

Locomotiva a vapore
BR 10 delle D.B.**RIVAROSSI****ISTRUZIONI PER LA MANUTENZIONE**

Allo scopo di eseguire operazioni di manutenzione può essere necessario, per accedere al motore, rimuovere la caldaia con cabina che è tenuta al telaio da due viti che devono essere rimosse.

Lubrificazione: Dopo numerose ore di funzionamento lubrificare le parti in movimento nel modo seguente:

Motore: Le boccole del motore debbono essere lubrificate con l'olio speciale Rivarossi 6212.

Trasmissione: Gli ingranaggi della trasmissione debbono essere lubrificati con il grasso Rivarossi 6208.

Bielismo: Gli snodi del bielismo debbono essere lubrificati con l'olio di vaselina Rivarossi 6209.

Sostituzione della lampadina: Rimuovere la caldaia e sfilare la lampadina dal suo supporto. La lampadina di ricambio è da 14 V, 0,04 A. (Rivarossi n. 110653).

Sostituzione delle spazzole del motore: Rimuovere la caldaia - Sfilare i portaspazzola dalle loro sedi. Le spazzole di ricambio sono Rivarossi n. 110015.

**DATI DI FUNZIONAMENTO
OPERATION DATA**

Tensione - Voltage 12 V.c.c.d.c.
Assorbimento - Absorption 0,23 A.

**MAINTENANCE INSTRUCTIONS**

For maintenance operations remove the boiler body undoing the screws fixing it to the loco frame.

Lubrication: After many hours of running lubricate moving parts as follows:

Motor: Put a drop of special oil Rivarossi 6212 on motor bearings.

Transmission: Put Rivarossi grease 6208 on transmission gears.

Valve gear: Use Rivarossi vaseline oil 6209 in small quantity.

Bulb replacement: Remove boiler, slip off burnt from holder and replace with new one Rivarossi n. 110653, 14 V, 0,04 Amp.

Motor brush replacement: Remove boiler, slip off worn brushes from brush holders and replace with new ones n. Rivarossi 110015.

Locomotiva a vapore 2-C-1 BR 10 delle D.B.

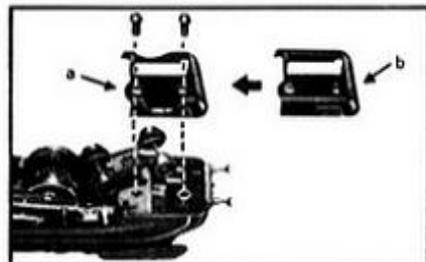
Nel 1957 le Ferrovie Federali Tedesche (DB) misero in servizio due moderne locomotive a vapore costruite dalle officine Krupp di Essen. Le locomotive, progettate per il traino di convogli passeggeri diretti a composizione pesante, furono le ultime costruite ed in esse trovarono applicazione tutti gli accorgimenti possibili per ottenere il massimo rendimento in servizio.

L'adozione della carenatura di rivestimento anteriore non ebbe, ad esempio, una sola funzione estetica, ma principalmente servì da protezione termica al blocco cilindri per gli scopi già detti.

Una delle due locomotive, la 10001, era predisposta per il funzionamento con carbone pulverulento e la seconda, la 10002, con olio combustibile. Entrambe poterono raggiungere la velocità massima di 160 Km/ora.

Dati caratteristici:

Rodiggio 2-C-1 - Numero dei cilindri: 3 - Peso totale in ordine di marcia: 201,2 tonnellate.

**AVVERTENZA**

La locomotiva è fornita con la carenatura anteriore opportunamente aperta per consentire lo spostamento del carrello nella iscrizione in curve di piccolo raggio.

Il modellista che desiderasse avere la locomotiva con carenatura completa nella giusta forma, dovrà rimuovere quella montata sul modello e sostituirla con l'altra, completa, compresa nella confezione seguendo le indicazioni della foto a lato. Con questa carenatura la locomotiva sarà in grado di iscriversi solamente in linee con sezioni di binario curvo a largo raggio R5 9726.

WARNING

The locomotive is supplied with the leading truck fairing having underside cuttings to allow the negotiation of small radius curves. The modeller who wants to have his loco in perfect trim may replace the cut fairing with the complete one supplied with the loco as shown in the picture. In this case only large radius curves R5 9726 can be negotiated.

RIVAROSSI - COMO (ITALY) - 5-78/12345 - 1

2-C-1 BR 10 DB Steam locomotive

In 1957 the DB (Deutsche Bundesbahn) put in service two of these modern locomotives built by the Friedr. Krupp works of Essen, having peculiar features which distinguish them from all other preceding types.

The characteristic fairing has been made not only for esthetic and streamlining purpose but has the function of thermal protection of the cylinder group in order to obtain a better thermal efficiency.

These locomotives are used for the haulage of fast passenger trains, and after recent improvements can reach a max. speed of 160 Km p.h.

Main features of the loco:

Wheel arrangement: 4-6-2 - Number of cylinders: 3 - Total weight in working order: 201.2 t. - Max. speed: 160 Km p.h.