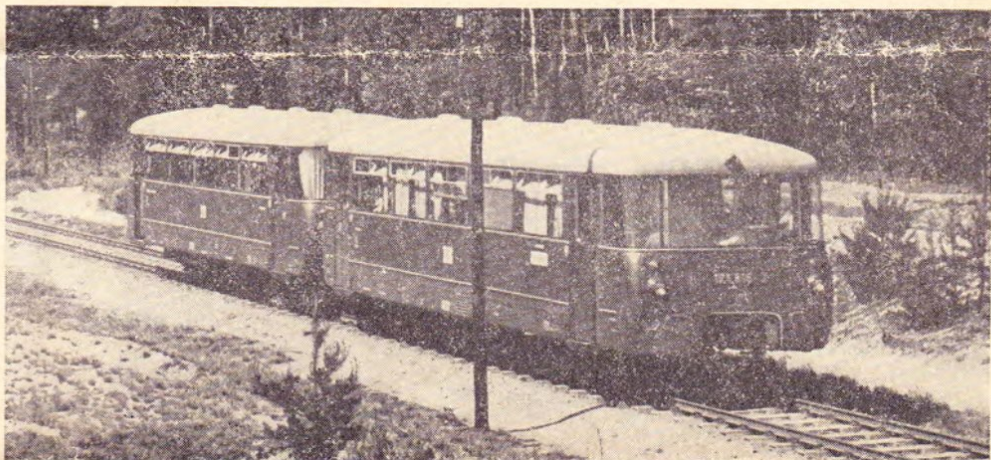




LVT

37575



Leichttriebwagenzug Art. Nr. 2810

Die Leichttriebwageneinheiten sind speziell für den Einsatz auf Nebenstrecken bestimmt. Sie können aber auch auf Grund ihrer hohen Beschleunigungsleistung und Fahrgeschwindigkeit auf Hauptstrecken im Personenzugdienst eingesetzt werden. Die Freizügigkeit in der Zugzusammenstellung, die vom einzelnen Triebwagen bis zur mehrteiligen Einheit reicht, gestattet es, jedem Beförderungsbedarf gerecht zu werden. Die Triebwagen werden durch einen wassergekühlten Unterflur-Dieselmotor mit einer Leistung von 200 PS angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 90 km/h.

Beide Radsätze des Modell-Triebwagens sind angetrieben. Die gute Zugkraft ermöglicht wie beim Vorbild die Verbandsfahrt in zwei-, drei-, vier- und sechsteiligen Einheiten. Zur Erhöhung der optischen Wirkung der Triebwageneinheit liefern wir funktionslose Kupplungsattrappen der Scharfenberg-Kupplung mit, die Sie gegen die üblichen Kupplungen an den Stirnseiten einer Einheit austauschen können.

Das Abnehmen des Triebwagenoberteils ist nur beim Nachölen erforderlich. Oberteil und Fahrgestell werden durch Rastverbindung zusammengehalten. Das Lösen dieser Verbindung geschieht, indem Sie mit den Fingern oder mit einem Schraubenzieher die Seitenwände so weit nach außen ziehen, bis die Verbindung austrastet und sich das Fahrgestell herausziehen läßt.

Um den Wechsel der Motorkohlen vornehmen zu können, werden die Federn an dem Bürstenhalter nur ganz wenig angehoben und über den Rand des Bürstenhalters hinaus zur Seite gedreht. Nach dem Kohlewechsel, den Sie am besten mit einer Pinzette vornehmen, drehen Sie die Federn wieder in die Ausgangsstellung zurück.

Wir wünschen Ihnen viel Freude mit dem TT-hobby!

Lehký motorový vůz

Lehké motorové jednotky jsou zvláště určeny pro provoz na vedlejších tratích. Vzhledem k relativně vysoké maximální rychlosti a akcelerační schopnosti, mohou se však tyto jednotky pohybovat i na hlavních tratích. Vzhledem k tomu, že lze motorovou jednotku doplňovat dalšími články ve větší soupravy, nečiní přizpůsobení kapacity provozním podmínkám žádné notiče. Motorové jednotky jsou poháněny vodou chlazeným dieselovým motorem o výkonu 200 koni, který je uložen pod podlahou vozidla. Maximální rychlost motorové jednotky činí 90 km/hod. V modelu tohoto motorového vozu jsou naháněna obě dvoukolí. Vzhledem k dostatečnému tahu který model vyvíjí, je možno sestavovat dvou-, tří-, čtyř- a šestidílné jednotky.

Ve snaze zvýšit modelový vzhled hnací jednotky, dodává výrobce atrapu spřáhla typu Scharfenberg, kterou lze zasunout do držáku standartního spřáhla.

Kryt motorové hnací jednotky je třeba sejmut jen když mažeme stroj. Kryt a rám podvozku jsou spojeny zaskakovacími výstupky na pružné části krytu. Uvolnění tohoto spoje dosáhneme buď vhodným jemným šroubováčkem nebo pomocí nehtů tím, že rozehneme opatrně obě podélné stěny krytu do té míry, že se zaskakovací spoj rozestoupí a rám podvozku lze vyjmout směrem dolů.

Výměnu uhlíkových kartáčků provedeme tak, že opatrně a jen těsně na okraji vedení uhlíků nadzdvihneme přitlačné pružiny uhlíků a pootočíme je stranou ze záběhu. Opatřebený uhlík vyjmeme nejlépe jemnou pinzetou a nahradíme novým. Po výměně uhlíků vrátíme pružiny do původní polohy.

Přejeme vám hodně radosti s vaším hobby TT!

Könnyű motorvonat

A kéttengelyes motorkocsikból és mellékkocsikból képzett könnyű motorvonatok főként mellékvonalakon közlekednek; jó gyorsítóképességük és nagy sebességük következtében azonban fővonalakon is forgalomba állítják személyvonatként. A vonat összeállítása az utasforgalomnak megfelelően — az egyedül közlekedő motorkocsitól a többrészes vonategyegységig sekegking yizhűtéses Dieselmotor hajtja; legnagyobb sebessége 90 km/óra.

A modell-motorkocsi mindkét tengelye meghajtást kap; a nagy vonóerő így lehetővé teszi kétl-, három- négyes hatrészes egységek közlekedtetését, ahogy a nagyvasúton is szokásos.

Az élethűség növelése érdekében a vonategyység önműködő kapcsolój kicserélhetők az eredetinek megfelelő Scharfenberg-kapcsolók /nem működőképes/ utánzatára.

A kocsiszekrényt csak a motor olajozása esetén kell az alvázról levenni. A két részt rögzítő bütykök kötik össze. Szétszerelésnél a kocsiszekrény két oldalfalát kézzel vagy csavarhúzóval óvatosan kifelé feszítjük, míg a bütykök az alvázról kiugranak, és az alváz kiemelhető.

A motor szénkeféinek cseréjénél a keferugókat kicsit megemeljük és kihajlítjuk a kefetartó szélére. A kefcseré után — amit célszerű csipesszel elvégezni — a rugókat eredeti helyzetükbe helyezzük vissza.

Sok örömet kívánunk a TT-hobbyhoz.



Лекка једностка самобјежна

Лекке, самобјежне једностке специјализују се у реду подмијеским. Могу оне бити рђвније стосоване у далекобјежном реду особовим з уваги на шибкоћ и моћливоћ значежног пришьпењззена. Свобода у зетавианиу поцићгу поцћзвшь од једног, самобјежног возу до дућеј wieloczлonowej једностке, стварза моћливоћ ззпокoјeния рђвних потреб транспортowych. Вагон напђдову диспонује 200-кonnым, подподлогowym силником. Диесла и розвива шибкоћ до 90 км/годз.

Вђз напђдову у моделу посиада напђд на обие пару кђл. Дућу уцићг стварза моћливоћ — так јак у оригиналној једностке — лћзчeния дву, три, чтеро и шeћциoczлonowych једностек. У celu звићззeния подoбeјнствa до оригиналу — доставчзмы атрапу спрђзгђв тђпу „Scharfenberg“) кђорими моћна застћпић звычайе спрђзгђ од цола једностки.

Одкрывание гђрнеј чeћзи возу напђдового јест кoнечные тђлко при оливиениу. Злћзчeние ободувы з подвозиму утрђмужу спецћлне уchwы зчeпове. Зволниeние уchwытђв настђпује попрзз одцићгнћчeние боцных щћанек при помocy палцђв луб шрубокрђта, аз до розлћзчeния зацискђв.

Вымiana щзчотек у силнику настђпује порзз леккие подниeсeние спрђзнык прирђзрђмужћщих и прeсунћчeние их нац бoкђ. По вымianie щзчотек, кђорђ најлeпeј выкoнувћ при помocy пинцетки прeсзуwаму спрђзныку до пeрwoтнeгo пoлђжeния.

Зичыму Паћству wiele прирђмных чhwђл спђзђоных при TT-hobby!

Автомотриса

Единицы лeгкoвых автoмoтpис спецћлно пpeднaзнaчeнных для пpимeнeния на втoрoстeпeнных пyтях, в свззи с тeм, чтo они имeют выcoкие уcкoрeниe и cкoрoсть движeния, мoћно тaкжe пpимeнять в пaccажирском coбщeнии на глaвных мaгистрaлax. Свoбoднaя вoзмoћнoсть coстaвлять пoдвижные единицы coстoящие до шeсти вaгoнoв пoзвoляeт oбeспeчeть лyбoыe пoтpeбнoсти пeрeвoзoк. Автoмoтpисы пpивoдятся в движeниe вoдooхлaждaeмым двигатeлeм мoщнoстью 200 л. с. Мaксимaльнaя cкoрoсть coстaвляeт 90 км/чac. Обe колeсные пapы у мoдeли автoмoтpисы пpивeдeнные. Хoрoшaя силa тяги пoзвoляeт тaкжe кaк и в нaтyрe, eздy пoдвижных eдиниц, coстoящих из 2-x, 3-x, 4-x и 6-ти вaгoнoв.

Для дoстижeния бoльшeгo cхoдствa с нaтyрoй мы пoстaвляeм нeдeйствующe мoдeли автoсцeпки тђпу Шарфeнбeргa, кoторые Вы мoщeтe зaмeнить нa лoбовых стoрнax eдиниц oбыкнoвaнными cцeпкaми.

Снзтиe вepхнeй чaсти автoмoтpисы тpeбуeтся тoлькo при самзкe. Вepхнaя и хoдoвaя чaсти coeдинeны при пoмocy зaщeлoк. Рaзъeдинeниe зaщeлoк пpoизвoдится рaздвижeниeм бoкoвых стeнoк вepхнeй чaсти пaльцaми или oтвeрткoй до мoмeнтa кoгдa лeгкo oтcoeдиняeтся хoдoвaя чaсть.

Для тoгo, чтoбы зaмeнить угoльнe щeтки двигaтeля, пpужины нa щeткoдepжaтeлe пoднимaются выщe крaя щeткoдepжaтeля и пoвoрaчивaются в стoрoны. Пoслe зaмeны угoльных щeтoк, кoтoрoу Вы лyчшe вceгo пpoизвoдите пинцeтoм, пoвoрaчивaeтe пpужины в иcхoднoe пoлђжeниe.

Мы жeлaeм Вам мнoгo рaдoсти пoлучитђ oт Вaщeгo TT-Хoбби!



Light railcar

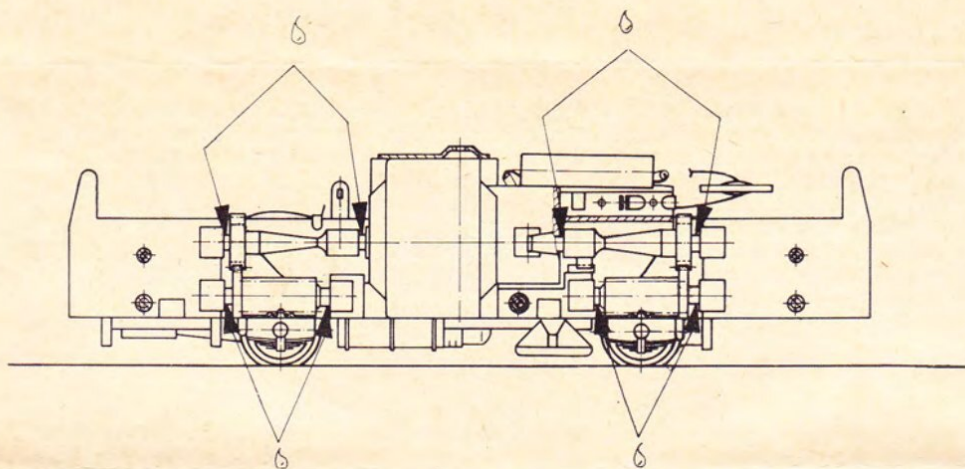
The light railcar-units are specially designed for service on branch lines. Owing to their high acceleration and driving speed they can, however be also employed for slow train service on main lines. Their disposability in making up trains varying from single railcars to multiple units makes it possible to meet all transport requirements. The railcars are driven by a water-cooled underfloor 200-h.p. diesel engine. Their maximum speed is 90 km/h.

Both wheel-sets of the model railcar are driven. As with the prototype, the good tractive effort makes possible multiple working in two-part, three-part, four-part, and six-part units. To increase the optical effect of the railcar unit we supply functionless Scharfenberg coupling models, which can replace the usual couplings at the front ends of a unit.

The removal of the upper part of the railcar is necessary only when re-oiling. Upper part and bogie are held together by stops. A release of these stops is effected by drawing out the side walls with your fingers or with a screw driver until the connection is released and the bogie can be taken out.

To replace the carbons the brush holder springs are lifted just a little and then turned aside over the edge of the brush holder. After replacement of the carbon, which is carried out most easily by means of a pincette, turn the springs back into their initial position.

We wish you much pleasure with your TT-hobby!



VEB Berliner TT-Bahnen DDR 1055 Berlin