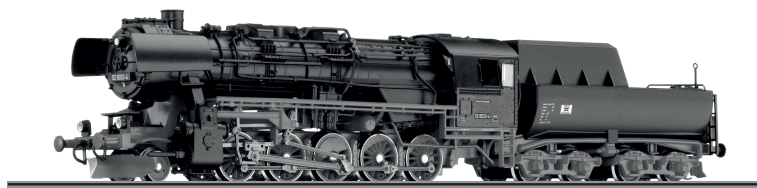


Art.-Nr.: 02274 – BR 52.8 Reko der DR, Ep. IV
Art.-Nr.: 02280 – BR 52.8 Reko der DR, Ep. III
Art.-Nr.: 02282 – BR 52.8 Reko der DR, Ep. IV
Art.-Nr.: 02286 – BR 52.8 Reko der DR, Ep. IV



DAS VORBILD

Die BR 52 war mit ca. 1400 Stück die zahlenmäßig stärkste Baureihe der DR nach dem Krieg. Allerdings war die Mehrzahl der Maschinen in keinem guten Unterhaltungszustand. Obwohl die Loks dieser Baureihe wegen des relativ geringen Alters eigentlich nicht im Rekonstruktionsplan der DR aufgenommen waren, stellte das für die BR 50 und BR 52 zuständige RAW Stendal 1959 den Antrag, neben der BR 50 auch diese Lok zu rekonstruieren. Ursache für das Anliegen waren die extrem hohen Kosten, die eine Generalreparatur der BR 52 verursachte. Da mit dem für die BR 50 entwickelten Verbrennungskammerkessel ein sehr guter Dampferzeuger zur Verfügung stand, ergab sich bei seiner Verwendung auf der BR 52 für das Erhaltungswesen der Vorteil der Tauschbarkeit der Kessel zwischen beiden Baureihen. Auf Grund der zu erwartenden Vorteile für Betrieb und Unterhaltung, stimmte die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft dem Ansinnen zu. So stand bereits im Herbst 1960 die erste rekonstruierte Maschine der BR 52, die zur Unterscheidung in die Unterbaureihe 52.80 eingeordnet wurde, zur Verfügung. Dank des neuen Kessels entsprach das Leistungsprogramm der rekonstruierten Maschinen denen der rekonstruierten BR 50 (50.35). Die Rekonstruktion der BR 52 endete erst im Jahr 1967 mit der 52 8200. Von den 200 rekonstruierten Maschinen waren im Jahr 2000 noch ca. 128 Maschinen im Bestand der DR, 113 Loks wurden noch in das neue Nummerschema der DB aufgenommen. Der Einsatzraum der Maschinen begann zunächst in den nördlichen Direktionen der DR und erstreckte sich dann auch in das südliche Gebiet von Zittau bis Leipzig. Für die Güte der Konstruktion und des Erhaltungswesens der DR spricht die lange Einsatzzeit von über 40 Jahren der eigentlich für wenige Kriegsjahre vorgesehenen Lokomotiven. Mit der BR 52.80 endete das Dampfzeitalter bei der DR so wie die DR selbst.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung des großtechnischen Vorbilds. Eine Vielzahl einzeln angesetzter Leitungen am Rekokessels 50E geben das typische Erscheinungsbild dieser Baureihe wieder, machen das Modell aber auch sehr empfindlich. Die dem Vorbild entsprechenden Umbauten am Führerhaus wurden ebenfalls bei der Modellumsetzung berücksichtigt. Eine hohe Detailtreue des Fahrwerkes wird durch die Ausführung der Heusingersteuerung aus Kunststoff erreicht. Die Steuerungsteile besitzen eine größere Elastizität als geätzte Teile aus Metall, sollten aber dennoch nicht unnötig belastet werden. Die Räder sind 2,2 mm breit und haben eine Spurkranzhöhe von 0,9 mm. Damit setzt das Modell entsprechend hohe Anforderungen an die Gleisverlegung. Optimale Fahreigenschaften werden auf sauber verlegten TILLIG-TT-Modellgleisen oder dem Bettungsgleis erreicht. Das Standardgleis ist wegen seiner großen Toleranzen nicht geeignet. Wird das Modell auf Standardgleisen eingesetzt, dürfen Weichen nur langsam befahren werden. Die Weichen müssen in einwandfreiem Zustand sein, sonst läuft der Vorläufer auf die "Herzstückspitze" auf.

Die Beleuchtung an Lok und Tender wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. An beiden Fahrzeugenden befindet sich eine Kurzkupplung mit einer Kupplungsaufnahme nach

NEM 358. Der Antrieb des Modelles erfolgt über alle Radsätze des Tenders. Ein Radsatz ist mit Haftreifen versehen. Alle Tenderradsätze sowie der erste und vierte Kuppelradsatz der Lok dienen der Stromaufnahme.

Der Tenderantrieb ist werkseitig ausreichend gefettet. Ein Nachfetten sollte erst nach ca. 50-100 Betriebsstunden mit säure- und harzfreiem Fett (technische Vaseline) erfolgen.

Der Tender lässt sich nach Abziehen der Gummiwulstnachbildung zum Führerhaus hin demontieren. Vor einer Demontage der Lok wird dringend abgeraten! Bei Beschädigung des Siegellackes erlischt der Gewährleistungsanspruch.

Achtung! Den Tender nicht ohne angekuppelte Lok betreiben! Kurzschlussgefahr!

Zur weiteren optischen Aufwertung des Modelles sind einige Zurüstteile beigelegt. Alle Teile sollten mit etwas Klebstoff fixiert werden. Die Griffstange am Tender muß vor dem Fixieren unter Umständen noch etwas justiert werden, damit sie nicht unter zu großer Spannung steht. Die Fixierung dieser Griffstange sollte nur an der Wanne oder dem Oberteil erfolgen, damit ein späteres Demontieren des Tenders erleichtert wird. Die Anbringung der Zurüstteile geht aus den Abbildungen hervor. Die Befestigung der Bremsschläuche ist nur möglich, wenn Radien größer als 350 mm befahren werden oder auf eine Kupplung an dieser Seite verzichtet wird. Die Verwendung der Kolbenstangenschutzrohre ist erst bei Radien oberhalb von 350 mm möglich.

DIGITALISIERUNG

Für den Einsatz eines Digitaldecoders befindet sich eine Schnittstelle S nach NEM 651 im Tender der Lok.

Nach dem Trennen des Tenders von der Lok lässt sich die Gummiwulstnachbildung nach vorn abziehen und das Tenderoberteil abnehmen.

Der Entstörsatz kann jetzt gegen den Decoder getauscht werden. Als Decoder empfehlen wir Art.-Nr.: 66013 (Lenz Gold mini).



Bitte prüfen Sie vor Inbetriebnahme der Lok die Spannung an Ihrer Digitalzentrale. Für den Betrieb von Fahrzeugen der Spurweiten TT, H0, H0e und H0m wird eine Digitalspannung von max. 14 Volt empfohlen.

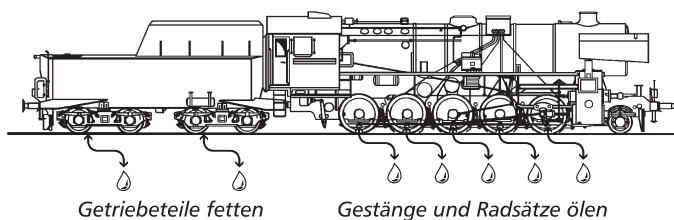
Höhere Spannungen führen zu einem höheren Verschleiß der Motoren. Decoderdefekte (durch Überlast), die durch diese Ursache entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.

WARTUNG

Das Modell ist ab Werk ausreichend gefettet. Ein Nachfetten ist erst nach ca. 120 Betriebsstunden erforderlich.

Dabei sind alle beweglichen Teile der Steuerung und die Lokradsätze mit einem Tropfen säure- und harzfreiem Öl zu versehen. Die Zahnräder des Antriebes sind mit technischer Vaseline zu fetten.

Bei Verwendung von zu viel Fett und Öl besteht infolge Verschmutzung die Gefahr von Betriebsstörungen.



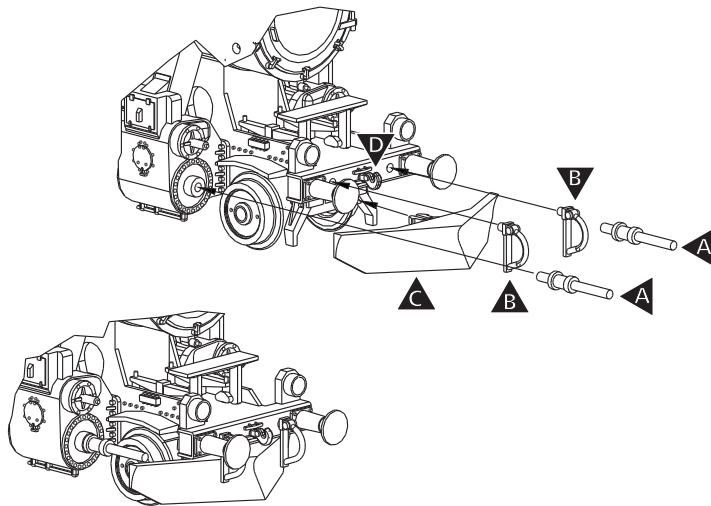
ZURÜSTTEILE

Zur Vervollkommnung des Modelles liegen Zurüstteile, die laut Zeichnung angebracht werden können, bei.

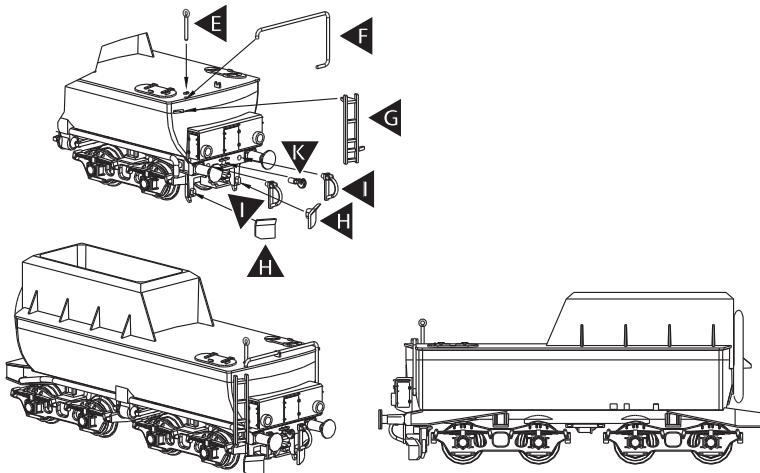
ZURÜSTTEILLISTE

1

ZURÜSTTEILE - LOK



ZURÜSTTEILE - TENDER



Lfd.Nr. Bezeichnung Art.-Nr.

1 Zurüstteile (02274/02280/02282/02286) 201593

Zurüstteile - Lok:

- A Kolbenstangenschutzrohre
- B Bremsschläuche
- C Schneepflug
- D Kuppelhaken ---> bereits am Vorbau montiert

Zurüstteile - Tender:

- E Ringgriff
- F Griffstange
- G Leiter
- H Schneepflugplatten
- I Bremsschläuche
- K Kuppelhaken

