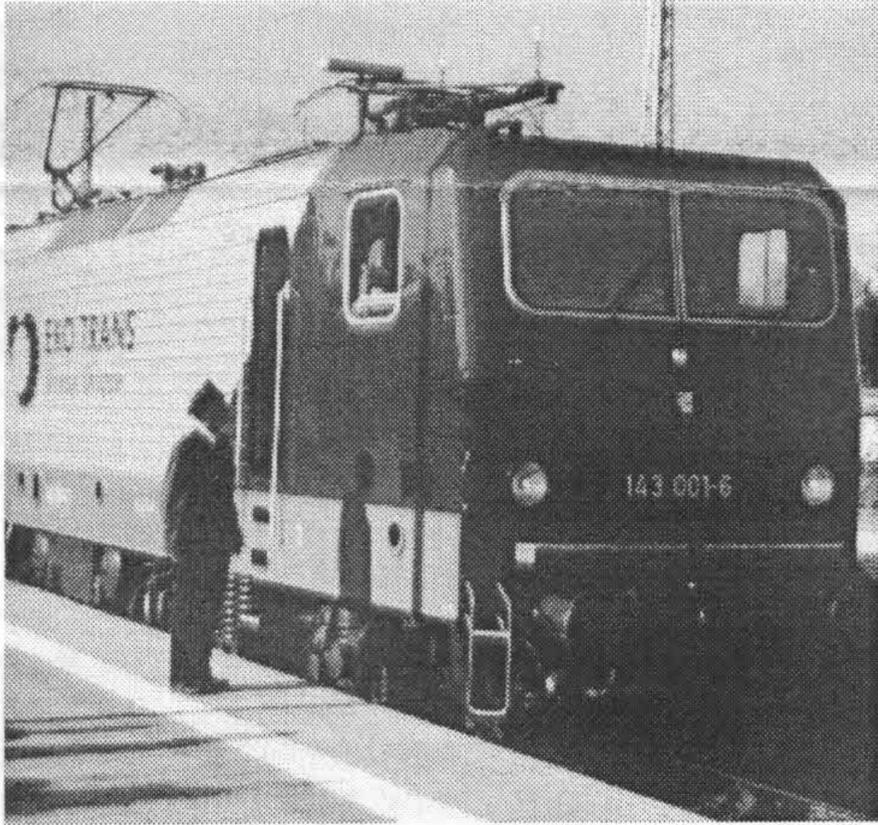
**DAS VORBILD**

Die in den siebziger Jahren bei der DR vorangetriebene Elektrifizierung erforderte auch eine entsprechende Anzahl von Elektrolokomotiven.

Die über 15 Jahre beschafften Elektroloks der Baureihe 211/242 (E 11/E 42) entsprachen in ihren technischen Parametern von 1961 nicht mehr den Anforderungen einer modernen Bahn. So wurde eine Nachfolgebaureihe zur Ergänzung der elektrischen Lokomotiven erforderlich. In Anlehnung an die Technik der Ende der siebziger Jahre eingesetzten 6achsigen BR 250 für schwere Züge wurde - wie bei der BR 211/242 mit zwei verschiedenen Getriebeübersetzungen an den Güterzug-/Personenzugdienst angepaßt - die Baureihe 212 und 243 projektiert. Dabei war die BR 212 für Schnellzüge bis 140 km/h mit einer Anfahrzugkraft von 113 kN (Stundenleistung) und die BR 243 für Züge mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h mit einer Anfahrzugkraft von 128 kN (Stundenleistung) ausgestattet.

Das Baumuster der E-Loks wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 der Öffentlichkeit präsentiert. Dabei fiel die außergewöhnliche Farbgebung der Lok besonders ins Auge. Dieser Anstrich gab der Lok ihren Spitznamen und blieb ihr während der gesamten Erprobungszeit erhalten.

Das Baumuster wurde als BR 212 geliefert. Sie kam nach Weißenfels zur Erprobung. Dort bespannte sie planmäßig Schnellzüge zwischen Erfurt und Leipzig. Mitte 1983 erfolgte im RAW Dessau eine Probezerlegung. Der Zusammenbau erfolgte in der Getriebeausführung der BR 243. Mit der Betriebsnummer 243 001 erfolgte die weitere Erprobung, u. a. im März 1984 im Bw Dresden zur Vorbereitung des Einsatzes der Baureihe im Verkehr zwischen Berlin und Bad Schandau.

Noch im gleichen Jahr ging die Lok wieder an das Herstellerwerk als Erprobungsträger, u.a. für Komponenten der Drehstromantriebstechnik, zurück. Mit dem Wechsel des Werkseigentümers nach 1990 erhielt die Lok dann den Schriftzug AEG angeschrieben. 1999 und 2000 wurde die Lok an die BASF, ab 2000 an die EKO TRANS verliehen. Diese übernahm die Lok dann im Juli 2002 als Eigentümer. Während einer Revision ab Dezember 2002 erhielt die Lok einige technische Änderungen, um sie an die heutigen Serienfahrzeuge anzugleichen. Dabei erhielt sie auch den konzerneigenen Rot/Silbernen Anstrich, mit dem sie seit März 2003 für die EKO TRANS im Einsatz ist.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstabsgerechte und authentisch dekorierte Nachbildung der BR 212 001. Entsprechend dem Baumuster sind am Modell die Dachsektionen und das Luftansauggitter zwischen den Drehgestellen gestaltet.

Der Antrieb des Modelles erfolgt über alle Achsen. Je Drehgestell ist ein Rad mit Haftreifen versehen. Die Beleuchtung wechselt fahrtrichtungsabhängig. Die Stromabnahme erfolgt von allen Rädern oder über die Oberleitung.

Zum Abnehmen des Gehäuses ist dieses in der Mitte über den Drehgestellen zu spreizen und nach oben abziehen. Ein Nachölen des Getriebes ist erst nach ca. 100 Betriebsstunden erforderlich (säurefreies Öl oder technische Vaseline).

Zur Beachtung! Beim Abnehmen des Gehäuses nicht an den Drehgestellen ziehen!

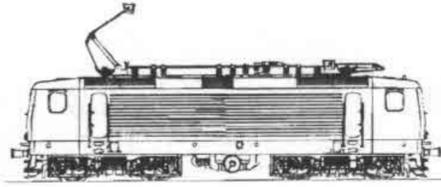
DIGITALISIERUNG

Das Modell ist für den Einsatz eines Digitaldecoders vorbereitet. Dazu befindet sich auf der Unterseite der Leiterplatte eine Steckbuchse entsprechend NEM 651 (Schnittstelle S). Diese wird erreichbar, indem der kleine, freigeprägte Leiterplattenteil mit den Entstörelementen nach oben herausgebrochen wird. Dann kann statt diesen ein Decoder in die Buchse eingesteckt werden. Als Decoder wird ein lastgeregelter Typ (z.B. Lenz LE 0521 D, Tillig Artikel-Nr.: 66011) empfohlen.

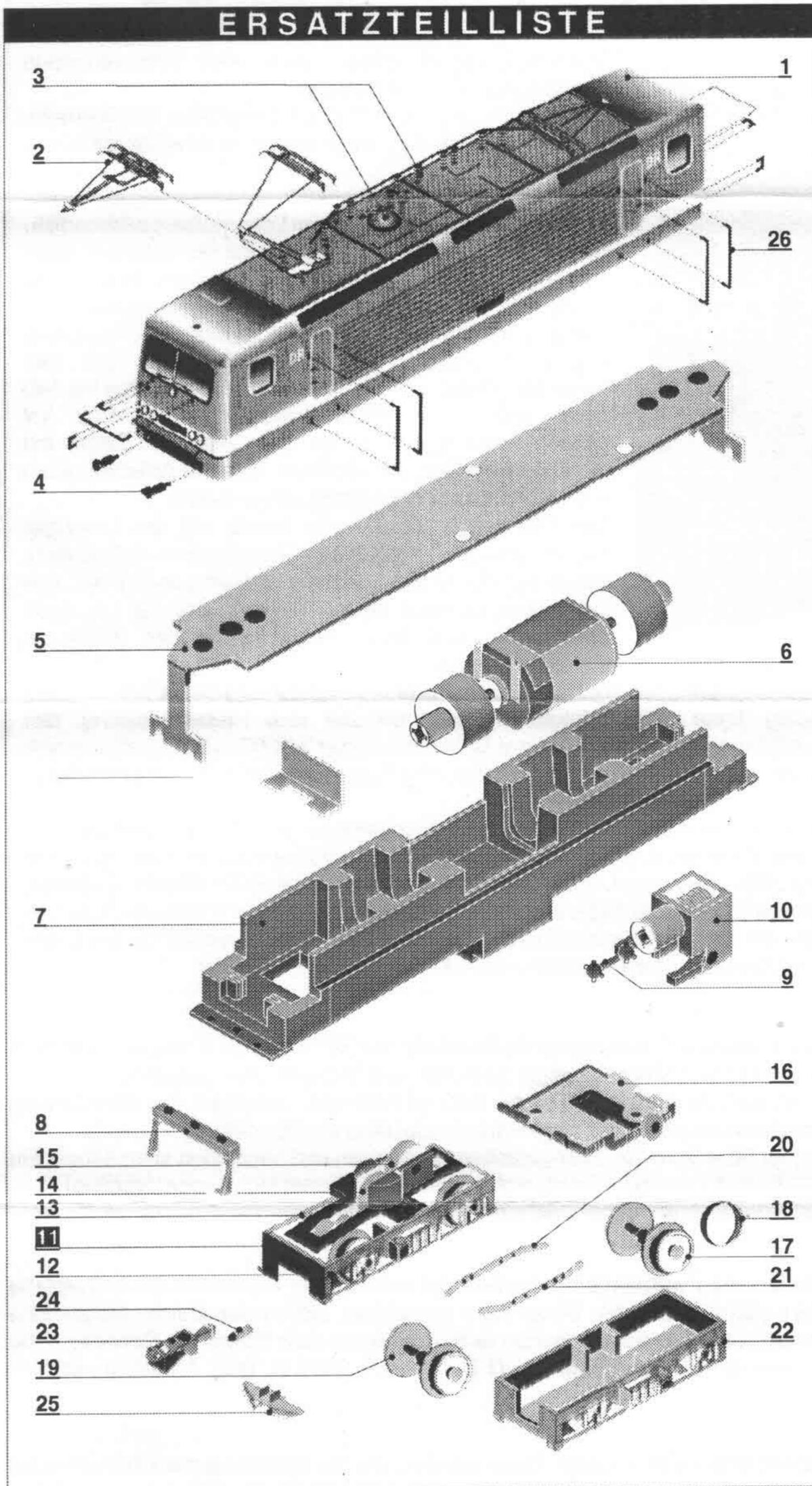
ZURÜSTTEILE

Zur weiteren Detaillierung des Modelles sind Griffstangen beigelegt. Diese werden, wie die Abbildung des Oberteiles auf Seite 2 zeigt, in die dafür vorgesehenen Bohrungen mittels einer kleinen Zange eingesteckt. Ein Tropfen Sekundenkleber ist als Sicherung ratsam.

Die Löcher sind sogenannte Sacklöcher, die die Tiefe der einzusteckenden Griffstangen begrenzen. Diese Sacklöcher sind nicht durchzustechen, da ansonsten die Abnahme bzw. Montage des Oberteiles behindert wird.



ERSATZTEILLISTE



Lfd.Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
1	Oberteil, vollst.	201263
2	Pantograph	395080
o. Abb.	Unterlage für Pantograph	209200
o. Abb.	GS Stützisolator für Pantograph	203740
3	GS Dachteile für E-Lok	203480
4	Puffer	316840
5	Leiterplatte	396390
6	Motor, komplett	201540
7	Rahmen, lack.	209190
8	Steckdosensatz	209180
9	Kardanwelle	322670
10	Schaft, montiert	200455
11	Drehgestell, vollst.	204290
12	Drehgestell A	300680
13	Drehgestell B	320690
14	Stirnrad z 12	311130
15	Stirnrad z 19	307250
16	Bodenabdeckung	302770
17	Radsatz mit Haftreifen	200933
18	Haftreifen	398590
19	Radsatz	205474
20	Stromfeder, vollst., rechts	202640
21	Stromfeder, vollst., links	202650
22	Drehgestellblende	300670
23	Kupplung	210190
24	Kupplungsdruckfeder	396170
25	Schienenräumer	322620
26	Zurüstteile	204420

Achtung!

Die Lok-Betriebsnummern der Artikel wechseln unter Umständen bei Neuproduktion. Ersatzteile zu den Art.-Nr. tragen die jeweils in der Produktion befindlichen Betriebsnummern. Ersatzteile mit älteren Betriebsnummern nur solange Vorrat reicht.

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen
diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler
mitsenden an:

TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG

Promenade 1 · D-01855 SEBNITZ

Nicht geeignet für Kinder unter 3 Jahren wegen
abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile
und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte
scharfe Ecken und Kanten.

