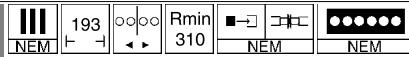


DampfloK

BR 52



TILLIG TT-BAHN

Die ideale Spur

BR 52 mit Steifrahmentender,
DR, Ep. III
Art.-Nr.: 02279



DAS VORBILD

Die von der deutschen Wehrmacht gestellten Forderungen nach sprunghafter Steigerung der Lokomotivproduktion konnte nicht ohne Vereinheitlichung und Vereinfachung der Lokomotiven erreicht werden. Die als Übergangs-Kriegslok gebauten Loks der BR 86 und BR 50 brachten nicht genügend Ersparnisse und erwiesen sich den russischen Winterverhältnissen nicht gewachsen. So entstand 1942 die erste Baumusterlok der BR 52. Gegenüber ihrem Ausgangsmodell der BR 50 konnten 1000 Einzelteile gespart werden. Von den verbleibenden 5000 Teilen waren 3000 vereinfacht worden. Das verbaute Material wog nur noch 139 t statt 165 t. Statt 2,8 t Buntmetall wurden nur noch 150 kg eingesetzt, 6000 Arbeitsstunden wurden eingespart. Besonderes Augenmerk wurde auf eine erweiterte Frostschutteinrichtung gelegt. Die Loks waren mit dem Wannentender 2'2'T 30 oder dem Steifrahmentender 4T 30 ausgestattet. Es gab auch Varianten mit Kondensentendern.

An der Produktion der BR 52 waren während des 2. Weltkrieges auch viele Lokomotivfabriken in den von Deutschland besetzten Gebieten beteiligt. So baute auch die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf die BR 52.

Die Österreichische Staatsbahn (ÖSTB, ÖBB) besaß mit Kriegsende eine große Anzahl dieser Baureihe. Die sowjetische Besatzungsmacht ließ eine erhebliche Stückzahl in Österreich aufgearbeitete Maschinen nach Rumänien, Ungarn und Jugoslawien überführen.

Auch bei der ÖBB wurden viele Loks einer Modernisierung unterzogen. Charakteristische Umbauten waren der Einbau eines Giesl-Flachejektors und der Wannentender mit Zugführerkabine. So verrichteten die Loks noch viele Jahre ihren Dienst bei der ÖBB.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Lackierung und Dekoration.

Eine hohe Detailtreue wird durch die Ausführung der Heusingersteuerung aus Kunststoff und die Verkleinerung der Radreifenprofile erreicht. Die Räder sind 2,2 mm breit und haben eine Spurranzhöhe von 0,9 mm. Damit setzt das Modell entsprechend hohe Anforderungen an die Gleisverlegung. Optimale Fahreigenschaften werden auf sauber verlegten TILLIG-TT-Modellgleisen 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 Steuerungsteile besitzen eine größere Elastizität als geätzte Teile aus Metall, sollten aber dennoch nicht unnötig belastet werden.

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. Zum Öffnen des Tenders ist die Schraube, die den Drehpunkt für die Lok-Tender-Kupplung bildet, (nach oben) herauszudrehen. Das Tenderoberteil ist vorn anzuheben und etwas nach hinten zu schieben. Dann rastet die hintere Verbindung zwischen Oberteil und Fahrwerk aus.

Vor einer Demontage der Lok wird dringend abgeraten! Bei Beschädigung des Sieglackes erlischt der Garantieanspruch.

Zur weiteren optischen Aufwertung des Modells sind einige Zurüstteile beigelegt. Alle Teile sollten mit etwas Klebstoff fixiert werden. 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

Das Modell verfügt im Tender über eine Schnittstelle S nach NEM 651 zum Einstecken eines Decoders. Da die Verbindung zwischen Lok und Tender nur zweipolig ist, ist für den Fall, daß eine digital angesteuert Lokbeleuchtung gewünscht wird, ein zusätzlicher Draht durch den Kessel der Lok zu führen. Der Decoderanschluß für die Lokbeleuchtung ist an der Schnittstelle im Tender nicht belegt. Der Draht muß von der Anschlußstelle der Schnittstellensteckbuchse auf der Tenderleiterplatte durch den Kessel und die Rauchkammerstütze der Lok an die Vorwiderstände der Leuchtdioden geführt werden.

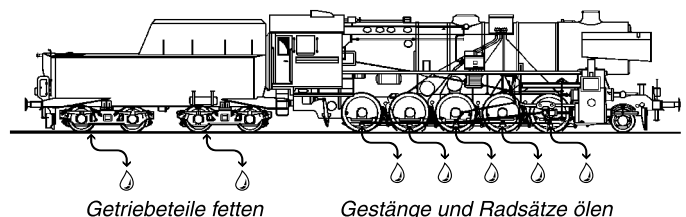
Eventuelle Reklamationsansprüche betreffend der Lokomotive ohne eingebauten Digitaldecoder geltend machen!

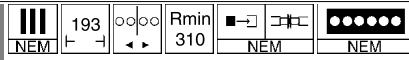
WARTUNGSHINWEISE

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.





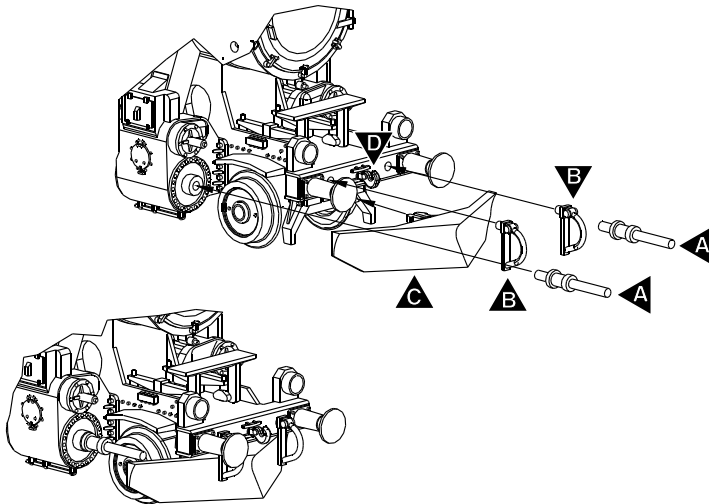
ZURÜSTTEILE

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

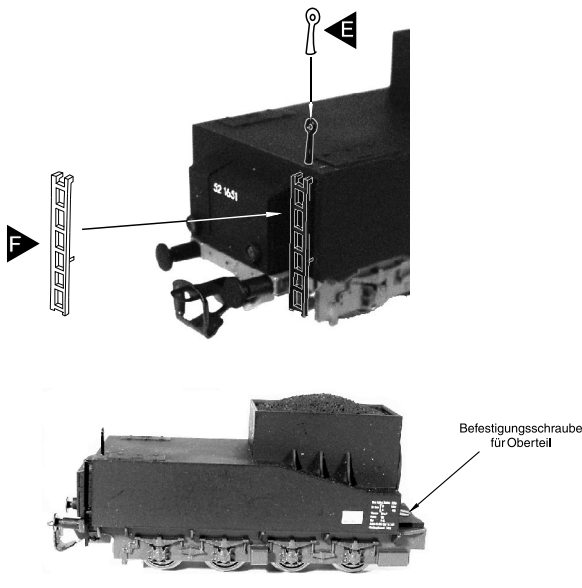
ZURÜSTTEILLISTE

1

ZURÜSTTEILE-LOK



ZURÜSTTEILE-TENDER



Lfd.Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
---------	-------------	----------

1	Zurüstteile	201293
---	-------------	--------

Zurüstteile - Lok:

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

Zurüstteile - Tender:

- | | |
|---|-----------|
| E | Ringgriff |
| F | Leiter |