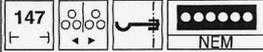


Diesellok

V200



TILLIG TT BAHN

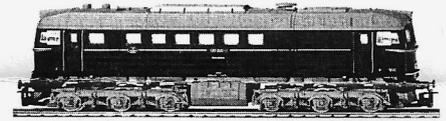
Die ideale Spur

Art.-Nr. 500828 - Bausatz - BR 781 701, CD CARGO, Ep. VI

Art.-Nr. 500829 - BR 781 701, CD CARGO, Ep. VI

Art.-Nr. 500830 - Bausatz - ST44 R009, CTL Rail, Ep. VI

Art.-Nr. 500831 - ST44 R009, CTL Rail, Ep. VI



DAS VORBILD

Die dieselelektrische Lokomotive V 200 der DR wurde für den schweren Güterzugdienst beschafft. Gemäß einem RGW Abkommen wurden Lokomotiven ab 2000 PS in der UdSSR für die sozialistischen Staaten gebaut. So finden diese auf europäisches Normalspurprofil mit Schraubenkuppung und Puffern ausgelegten Lokomotiven auf fast allen osteuropäischen Bahnen Anwendung: Bei der MAV, der CSD, der SZD- in China und Nordkorea.

1966 begann der Einsatz bei der DR zunächst noch ohne Schalldämpfer. Dieser wurde aber bereits im ersten Jahr des Einsatzes entwickelt und bei fast allen Lokomotiven nachgerüstet. Der Einsatz der Lokomotiven erfolgte im schweren Güterzugdienst. Aber auch schwere Sonderzüge wurden im Sommer auf nicht elektrifizierten Strecken (Tourex von Dresden Hbf bis Decin) gefördert. Desweiteren fanden einige Loks bei Werksbahnen (SDAG-Wismut) und auf Ablaufbergen (Dresden Friedrichstadt) Verwendung. Dort befanden sich von den 378 beschafften Exemplaren 1995 die letzten im Planeinsatz.

DAS MODELL

Unser TT-Modell ist seinem Vorbild maßstäblich nachgebildet und mit authentischer Lackierung und Beschriftung versehen. Vier der sechs Achsen sind angetrieben. Die jeweils äußeren Achsen der Drehgestelle sind mit Haftreifen ausgestattet. Das Frontlicht wechselt mit der Fahrtrichtung. Der freie Raum in der Bodenplatte (beim Vorbild Tank- und Batterieraum) ist zur individuellen Nutzung vorgesehen. Er kann für zusätzlichen Ballast oder einen Schalmagneten verwendet werden.

⚠ Vorsicht: Durch die Verschärfung der EMV Verträglichkeitsprüfung (gemeinhin als Funkentstörung bezeichnet) im letzten Jahr sind wir gezwungen worden, die Entstörbauelemente für unsere Treibfahrzeuge anzupassen. Das heißt, die Kapazität des Entstörkondensators am Motor ist verdoppelt worden. Das hat zur Folge, dass bei einer hochfrequenten Ansteuerung des Motors ein höherer Strom durch diesen Kondensator fließt. Eine solche hochfrequente Ansteuerung erfolgt im Digitalbetrieb ohne eingebauten Decoder (Fahren auf Adresse „0“). Es ist möglich, dass der Strom so hoch wird, dass der Decoder dies als Motorkurzschluss wertet und gänzlich abschaltet. Zumindest erfolgt aber eine Überlastung der Entstörbauelemente, was mit einer so starken Erwärmung einher geht, dass sich die angrenzenden Plastteile der Lokomotiven verformen können. Aus diesem Grund ist der Betrieb dieser Modelle mit verstärkter Entstörung im Digitalbetrieb ohne Decoder nicht möglich.

DIGITALISIERUNG

Die Lokomotive ist für den Einbau eines Digital-Decoders nach NEM 651 (steckbar) vorbereitet.

Bitte Beachten!! - Lok nach dem Einbau eines Decoders unbedingt erst auf das Programmiergleis stellen. Eventuelle Reklamationsansprüche, betreffend der Lokomotive, bitte ohne eingebauten Decoder geltend machen! Wir empfehlen einen lastgeregelten Decoder (z.B. Lenz Gold mini, TILLIG-Art.-Nr. 66013) zu verwenden.

⚠ 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.

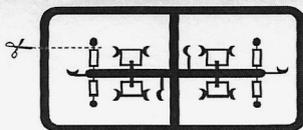
WARTUNGSHINWEISE

Der Antrieb ist werkseitig ausreichend gefettet. Ein Nachfetten sollte erst nach ca. 120 Betriebsstunden erfolgen. Verwenden Sie dazu das Getriebe-fett Art.-Nr.: 08973. Die Achslager der Radsätze sind mit einem kleinen Tropfen säure- und harzfreiem Öl zu versehen. Um eine sichere Stromabnahme zu gewährleisten, sollten die Radsätze und die Stromabnehmer nach längerer Betriebszeit gereinigt werden.

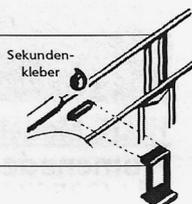
Die Demontage des Oberteils erfolgt durch Ziehen aller 4 Puffer. Zum Entfernen der Drehgestelle, die zwei Stifte seitlich ziehen. Danach kann die Bodenplatte abgerastet werden.

Zur weitem Detaillierung liegen dem Modell Zurüstteile bei. Die Bremsschläuche und die Kuppelhaken sollten nur angebracht werden, wenn keine Modellkupplung angesteckt ist. Bremsbacken und Trittstufen können entsprechend der Skizze angeklebt werden (am besten mit Sekundenkleber).

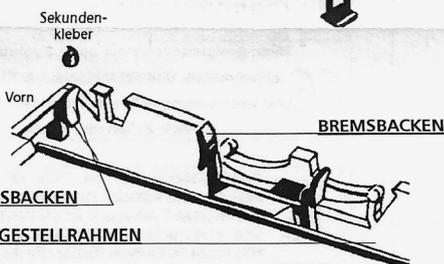
ZURÜST - SPRITZLING 1



DREHGESTELLRAHMEN



TRITTSTUFE



BREMSBACKEN

DREHGESTELLRAHMEN

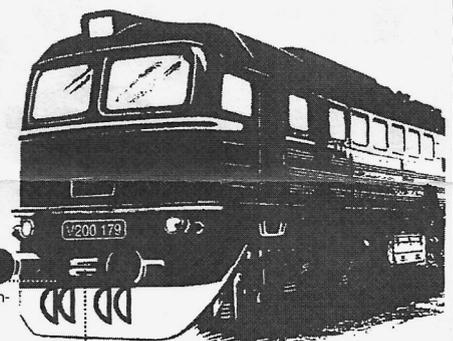
ZURÜST - SPRITZLING 2



BREMSSCHLÄUCHE

4 x Sekundenkleber

KUPPELHAKEN



Diesellok

V200

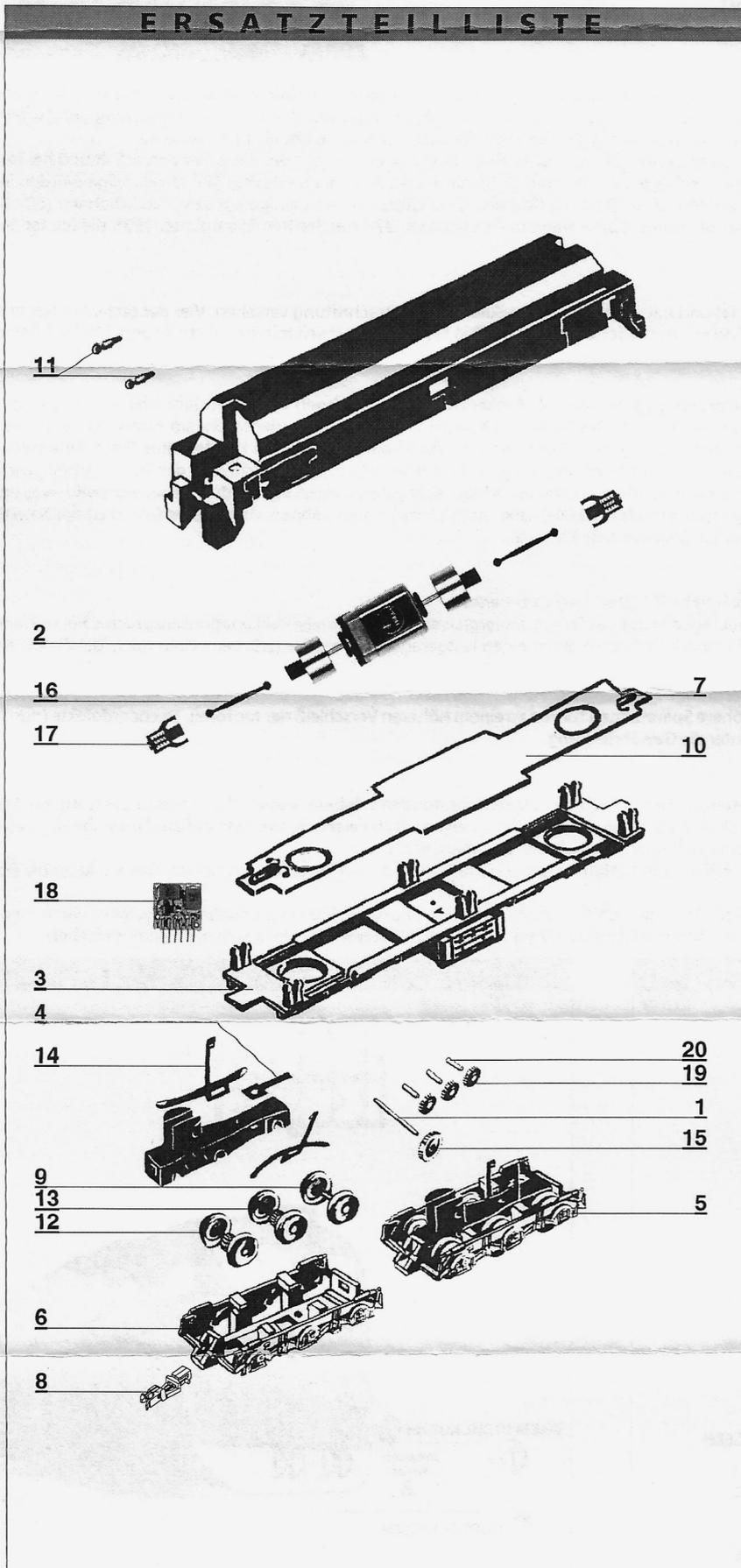


TILLIG T BAHN

Die ideale Spur

ERSATZTEILLISTE

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
1	Zylinderstift	390530
2	Motor, vollst.	201068
3	Bodenplatte	301324
4	Blattfeder	391210
5	Drehgestell, vollst.	201911
6	Drehgestellverkleidung	201327
7	Glühlampe	395190
8	Kupplung	210840
9	Laufwheelsatz	207180
10	Leiterplatte	396316
11	Einheitspuffer	307580
12	Radsatz mit Haftreifen	201951
13	Radsatz ohne Haftreifen	205456
14	Stromfeder, gebogen	336510
15	Stirnrad z 19	307250
16	Kardanwelle	321050
17	Schaft, mont.	201072
18	Entstörleiterplatte	396130
19	Stirnrad z 12	311130
20	Getriebestift	390740
	Zurüstbeutel (Abb. S.1)	201913



Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen
diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler
mitsenden an:

TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG
Promenade 1 · D-01855 SEBNITZ
Tel.: (035971) 903-0 · www.tillig.com

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

Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer
nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern
muß an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen
und elektronischen Geräten abgegeben werden.
Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung
nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

tillig.com