

Art.-Nr. 02026 • 02028



© TILLIG



Achtung!

Vor Inbetriebnahme unbedingt den folgenden Abschnitt sorgfältig lesen und die Betriebshinweise beachten!

Bitte unbedingt vor Gebrauch beachten!

Der Tender ist mit einer trennbaren Kupplung (mechanisch steckbar an der Lok, elektrisch steckbar am Tender) mit der Lok verbunden. Das ist für Transport und Wartung eine optimale Lösung. Dies erfordert aber eine erhöhte Sorgfalt beim Kuppeln und Trennen des Modells.

Bedingt durch die kleine Bauart des Tenders musste die Digitalschnittstelle und der Platz für den Lautsprecher in der Lok untergebracht werden. Das bedeutet, dass der Tender alleine nicht betriebsfähig ist! Durch diese Anordnung ist eine Vielzahl von Leitungsverbindungen zwischen Lok und Tender erforderlich. Diese sind durch eine flexible Leiterplatte, die im Tender in einen Foliensteckverbinder zu stecken ist, realisiert. Diese Steckverbindung erfordert eine erhöhte Sorgfalt bei der Nutzung.

Bitte beachten Sie daher die folgenden Hinweise sorgfältig!

Kuppeln: Zunächst bitte die mechanische Verbindung der Lok durch Zusammenschieben von Lok und Tender (auf dem Gleis) vornehmen (Abb.1). Als Zweites die Leiterplatte möglichst mit einer flachen Justierzange (oder einer breiteren Pinzette) in den Steckverbinder des Tenders bis zum Anschlag einstecken (Abb.2).

Entkuppeln: Zunächst die Leiterplatte mit einer flachen Justierzange (oder einer breiteren Pinzette) aus dem Steckverbinder des Tenders nach unten herausziehen (Abb.2). Als Zweites die Lok-Tenderkupplung durch Ziehen aus der Raststellung lösen (Abb.1). Das Kuppeln und Entkuppeln sollte auf ein möglichstes Mindestmaß beschränkt bleiben.

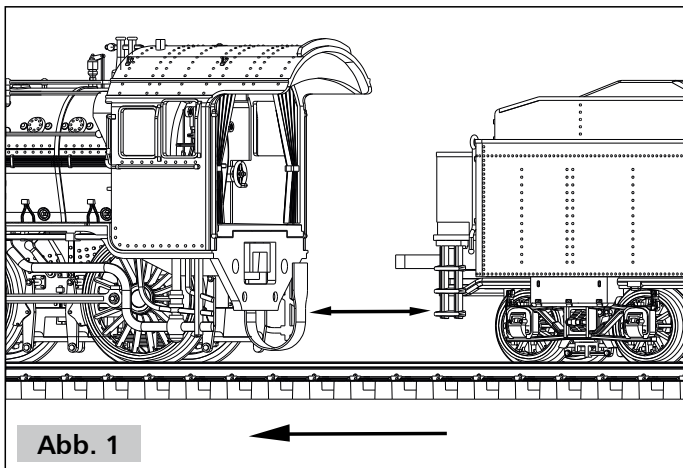


Abb. 1

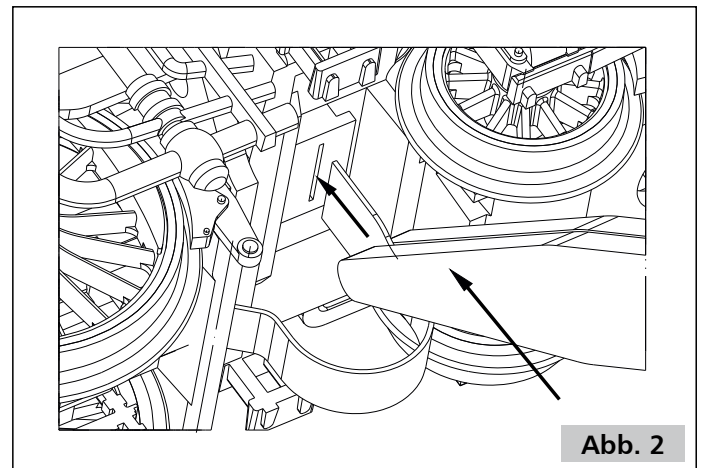
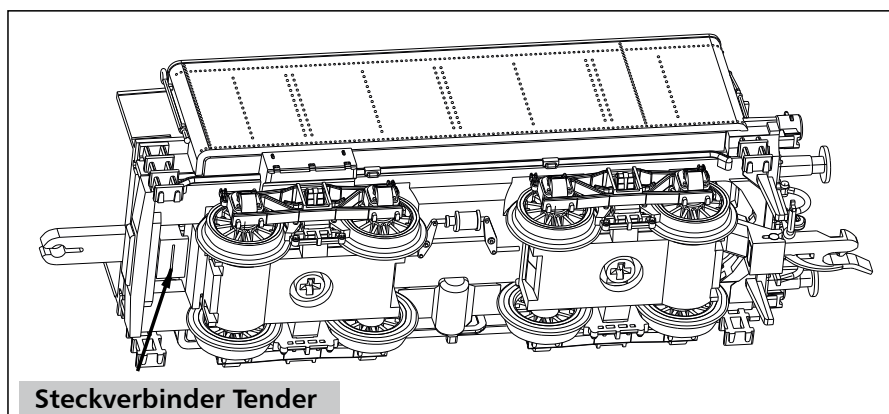


Abb. 2



Steckverbinder Tender

DAS VORBILD

Die spätere Baureihe 38 ist eine preussische Lokonstruktion, die ab 1906 als Personenzug, Typserie 8) in Dienst gestellt wurde. Diese Lok sollte die Vorläufer P6 und P7 ersetzen, die sich schon nach kurzer Zeit als zu leistungsschwach für das steigende Verkehrsaufkommen erwiesen hatte. Nach Vorgaben von R. Garbe wurde die Baureihe durch die BMAG entworfen. Am Serienbau beteiligten sich dann auch weitere deutsche Lokhersteller. Die letzte Lokomotive der insgesamt 3444 für deutsche Bahnen gebauten Loks wurde 1924 hergestellt. Das zeigt, dass diese Konstruktion außerordentlich gelungen war. Die lange Bauzeit ergab natürlich auch eine Vielzahl Bauartänderungen ab Werk, die neben unauffälligen technischen Änderungen auch deutlich sichtbare Auswirkungen hatten. Dies betrifft sowohl die Entwicklungsschritte der Kesselaufbauten, Kesselausrüstungen, Bremsen, die Windleitbleche, Führerhäuser und Tender.

Die enorme Leistungsfähigkeit der Lok führte dazu, dass sie zunächst für den Einsatz vor schweren Schnellzügen genutzt wurde.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung der als legendär zu bezeichnenden preußischen P8. Entsprechend der nachgebildeten Epoche sind einige äußerlich sichtbare Bauartunterschiede des Vorbilds berücksichtigt. Auch die Bauart des Tenders kann dementsprechend variieren. Der Antrieb des Modells erfolgt über die äusseren Achsen des Tenders, die dazu mit Haftreifen versehen sind. Die Stromabnahme erfolgt über alle Tenderradsätze und die Treib- und Kuppelachsen der Lok. Das Modell verfügt über eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Stirnbeleuchtung. An den Fahrzeugenden besitzt das Modell Kupplungsaufnahmen nach NEM 658. Am Tender ist die Kupplung mit einer Kurzkupplungskulisse geführt. Eine Schnittstelle für den Decoder nach NEM 662 (Next 18) ist im Kessel des Modells untergebracht. Durch Abziehen der Rauchkammertür wird diese zugänglich.

Nach einer Einlaufzeit von ca. 20 Min. in beide Richtungen wird ein optimaler Lauf des Getriebes erreicht. Zum Reinigen der Stromabnehmer empfehlen wir die Reinigungsflüssigkeit TILLIG Art.-Nr. 08977. Das Modell ist ausreichend gefettet. Daher genügt ein Nachölen oder Nachfetten (TILLIG Art.-Nr. 08973) nach ca. 100 Betriebsstunden.

WARTUNG

Das Modell ist ab Werk ausreichend gefettet. Ein Nachfetten ist erst nach ca. 100 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.

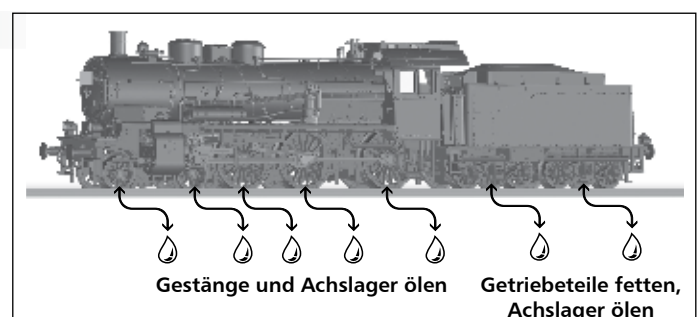
Bei Verwendung von zu viel Fett und Öl besteht infolge Verschmutzung die Gefahr von Betriebsstörungen.

Sie löste dort die S3 bis S7 und die P7 ab. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h wurde sie dazu mit einem Windschneiden-Führerhaus ausgestattet, das aber ab 1909 entfiel. Erst ab 1913 wurden die neu gebauten Maschinen für den Personenzugeneinsatz beschafft. Letztlich erwies sich die Konstruktion so gut, dass diese Loks vor allen Zuggattungen anzutreffen waren. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war dieser Loktyp ein unverzichtbarer Bestandteil der deutschen Eisenbahn. Aber auch andere europäische Bahnen setzten diese Lok ein. Durch Reparationsleistungen schon aus dem ersten Weltkrieg und Eigenbestellungen war diese Lok in ganz Europa vertreten. Mit den Entwicklungen der BR 23 und BR 50 sowie später mit den Diesellokomotiven der Baureihe V 100 (in beiden deutschen Staaten), wurden Nachfolger für die BR 38 geschaffen. Letztlich blieb die BR 38 aber dennoch bis in die Siebziger des letzten Jahrhunderts im täglichen Einsatz eine unverzichtbare Maschine. Die DB musterte die letzte Lok 1969, die DR 1974 aus. Die Lebensdauer von 50 Jahren oder mehr im Betriebsdienst bei ca. 500 Lokomotiven unterstreicht nochmals die aussergewöhnliche Güte dieser Lokbauart.

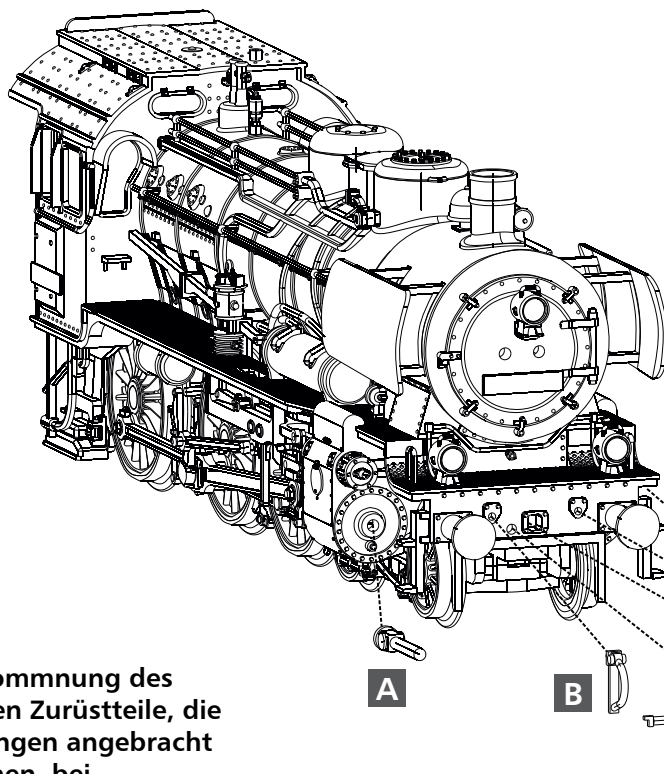
Das Öffnen des Tenders wird durch Lösen der Befestigungsschraube für das Oberteil, die unter der aufgerasteten Kohleimitation verborgen ist, möglich. Die Zahnräder der Drehgestelle können durch Abrasten der Drehgestellblende, die vorn und hinten über die Getriebeteile gerastet sind, erreicht werden.

⚠ Bitte nicht die zentrale Schraube lösen!
Dadurch wird das gesamte Getriebe gelöst, die Anschlüsse der Schleifer verhindern dann aber ein Abnehmen der Getriebe. Dem Modell liegen zur weiteren Detaillierung einige Zursätze bei, die entsprechend den Abbildungen angebracht werden können. Die Zubehöerteile für die Pufferbohle können nur angebracht werden, wenn keine Modellkupplung angebracht ist. Die Kolbenstangenschutzrohre können nur bei sehr großen Radien für den Betriebsdienst angebaut werden. **Abb. Seite 3**

⚠ Achtung! Konstruktionsbedingt ist das hintere Licht am Tender dunkler als das vordere an der Lok, da dort die LED direkt in den Lampengehäusen verbaut sind, am Tender aber durch Lichtleiter das Licht der LED geführt wird.



ZURÜSTTEILE LOK (Art.-Nr. 02026→204085 / 02028→203914)

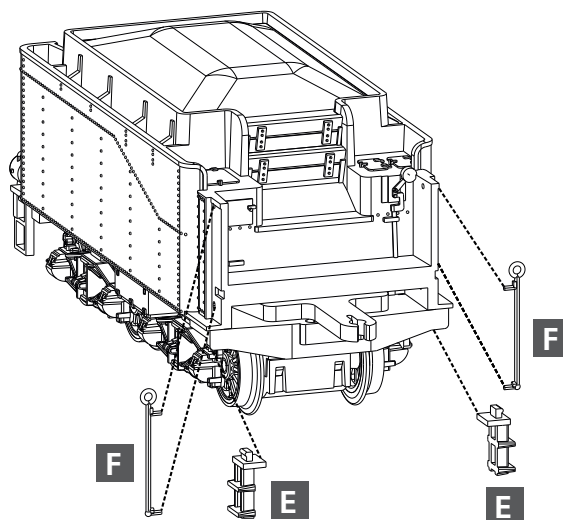
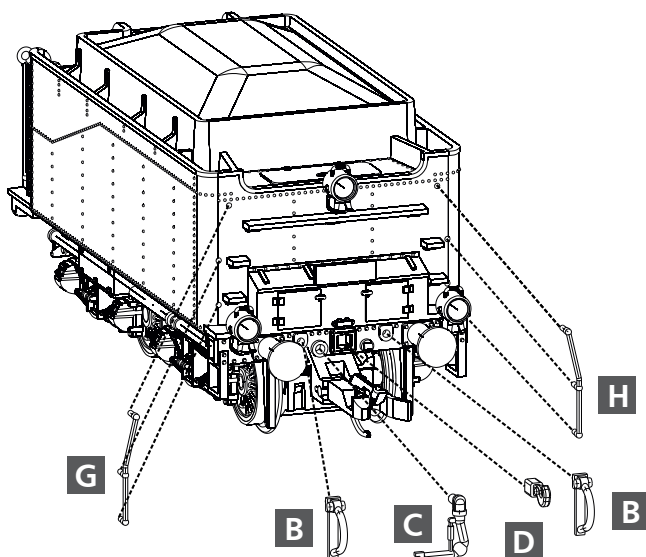


- A** Kolbenstangenschutzrohre
- B** Bremsschläuche
- C** Dampfkupplung
- D** Kuppelhaken

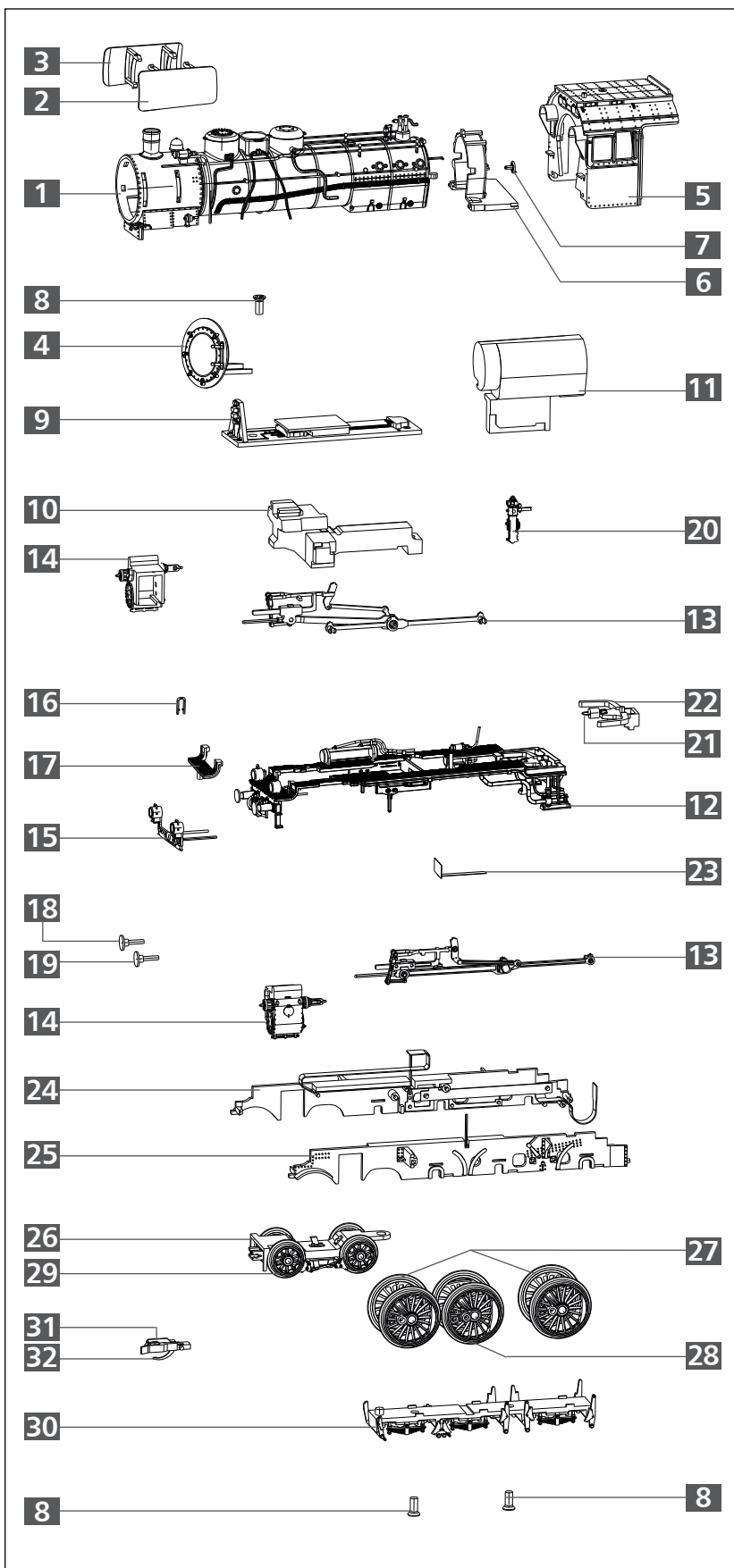
Zur Vervollkommnung des Modells liegen Zurüstteile, die laut Zeichnungen angebracht werden können, bei.

ZURÜSTTEILE TENDER

- E** Leiter vorn
- F** Griffstange vorn
- G** Griffstange hinten rechts
- H** Griffstange hinten links
- B** Bremsschlauch
- D** Kuppelhaken
- C** Dampfkupplung



ERSATZTEILLISTE LOK



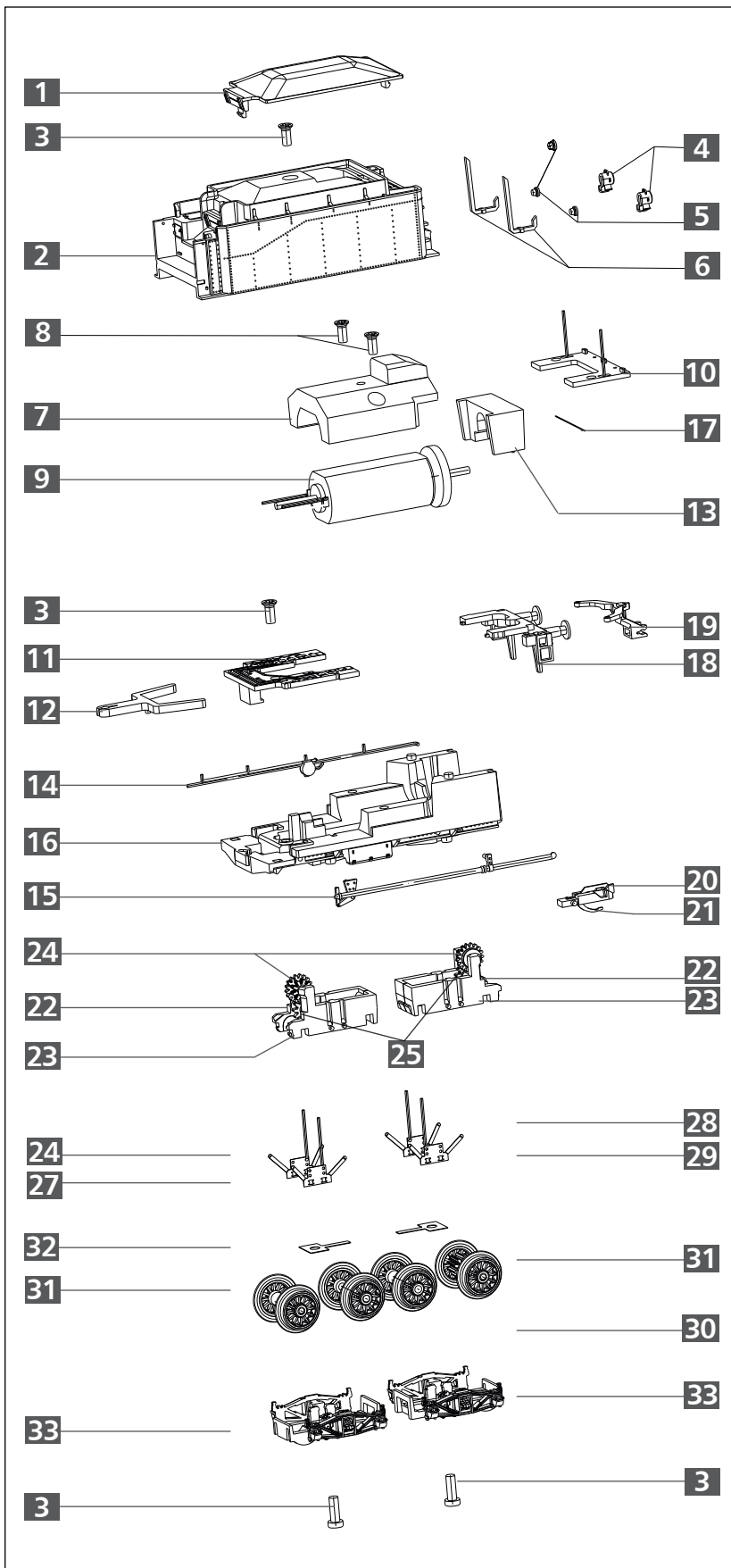
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
		02026 02028
1	Kessel, vollst.	204082 208754
2	Windleitblech links	207858 207858
3	Windleitblech rechts	207857 207857
4	Rauchkammertür, dek.	207971 207872
5	Führerhaus, vollst.	204074 204973
6	Kesselrückwand	304061 304061
7	Handrad	304068 304068
8	Schraube 1,8x4,3	393220 393220
9	Leiterplatte, vollst.	203525 203525
10	Gewicht, lack.	207806 207619
11	Gewicht	350154 350154
12	Umlauf, mont.	204086 204978
13	Steuerung	203643 203643
14	Zylinderpaar	203642 203642
15	Leiterplatte (L), vollst.	204076 203633
16	Griffstange Umlauf	304032 304032
17	Umlauf (vorn), lack.	207626 207626
18	Puffer, ballig	316840 316840
19	Puffer, flach	316830 316830
20	Doppelluftpumpe	301478 301478
21	Feder	395420 395420
22	Kupplungsaufnahme	304033 304033
23	Andruckfeder	330134 330134
24	Rahmen rechts, vollst.	203840 203627
25	Rahmen links, vollst.	203841 203630
26	Vorläufer, vollst.	204079 203631
27	Kuppelradsatz, dek.	207975 -
	Kuppelradsatz	- 203333
28	Treibradsatz, dek.	207977 -
	Treibradsatz	- 203334
29	Laufwheelsatz, dek.	207976 -
	Laufwheelsatz	- 203401
30	Rahmenunterteil	304524 304014
31	Kupplungskopf	300672 300672
32	Kupplungshaken	330049 330049



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.

ERSATZTEILLISTE TENDER



Lfd. Nr.	Bezeichnung	Art.-Nr.
		02026 02028
1	Kohleaufsatz, lack.	207642 207642
2	Oberteil, dek.	207968 208756
3	Schraube 1,8x4,3 mm	393220 393220
4	Laterne	303684 303684
5	Lichteinsatz	303059 303059
6	Lichtleiter	303794 303794
7	Motorhalter	351166 351166
8	Schraube M2x6	393030 393030
9	Motor, vollst.	203622 203622
10	Leiterplatte (L), vollst.	203623 203623
11	Leiterplatte	396423 396423
12	Kupplungsdeichsel	304117 304117
13	Gewicht	351165 351165
14	Leitung, rechts	304515 304134
15	Leitung, links	304516 304135
16	Rahmen, lack.	207799 207639
17	Feder	380980 380980
18	Pufferbohle, vollst.	204073 203624
19	Kupplungsdeichsel, mont.	203522 203522
20	Kupplungshaken	330049 330049
21	Kupplungskopf	300672 300672
22	Getriebegehäuse A	304512 304512
23	Getriebegehäuse B	304513 304513
24	Zahnrad z17/19	301927 301927
25	Zahnrad z11	303421 303421
26	Radschleifer vorn re., vollst.	203616 203616
27	Radschleifer vorn li., vollst.	203615 203615
28	Radschleifer hinten re., vollst.	203617 203617
29	Radschleifer hinten li., vollst.	203618 203618
30	Tenderradsatz, dek.	207966 -
	Tenderradsatz	- 203526
31	Treibradsatz m. Haftreifen	204071 203399
32	Andruckfeder	391104 391104
33	Drehgestellblende, mont.	203824 203521
o.Abb.	Drehgestell V, vollst. m. Getr.	204069 203619
o.Abb.	Drehgestell H, vollst. m. Getr.	204072 203621
o.Abb.	Haftreifen	227605 227605



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.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45

Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter: www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.



Nicht geeignet für Kinder unter 14 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.