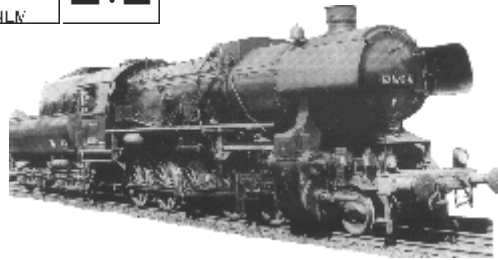


Art.-Nr.: 02277 - BR 52 der DRG, Ep. II



### 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 Frostschutzeinrichtung gelegt. Die Loks waren mit dem Wannentender 2'2' T 30 oder dem Steifrahmentender 4 T 30 ausgestattet. Es gab auch Varianten mit Kondensstendern.

Die Kriegslokomotiven der Reichsbahn wurden in den Kriegsjahren ab 1942 vollständig mit grauer Farbe gestrichen. Zunächst erfolgte der Anstrich in einem helleren Grau (Eisengrau/RAL 7011). Ende 1942 wurde zur besseren Tarnung vor Fliegerangriffen ein dunkleres Grau (Schwarzgrau/RAL 7021) verwendet. Die Anbringung des Hoheitszeichens war für die Loks der BR 42 und BR 52 ab 1942 nicht mehr vorgeschrieben.

Insgesamt sind ca. 6244 Loks bis zum Kriegsende gebaut worden. Nach dem Krieg wurden aus lagernden Teilen nochmals 86 Lokomotiven von der DB in Dienst gestellt. Die DB musterte ihre Lokomotiven bis 1963 aus. Bei der DR wurden viele Maschinen ab 1958 vollständig rekonstruiert. Neue, leistungsfähigere Kessel mit Mischvorwärmanlage sicherten einen wirtschaftlichen Einsatz über mehrere Unterhaltungsabschnitte. Aus dem Streckendienst verschwanden die Loks in den achtziger Jahren. Bis in die Neunziger fungierten sie noch als selbstfahrende Weichenheizanlagen.

### 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 Spurkranzhöhe 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. Der vorletzte 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 Garantieanspruch.**

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

Das Modell verfügt im Tender über Platz für einen Decoder. Dieser kann an der Unterseite der Kohlenachbildung befestigt werden (Schwungscheibe beachten!). Die Anschlüsse sind auf der Leiterplatte des Tenders anzulöten und die bestehenden Leiterbahnen durchzutrennen.

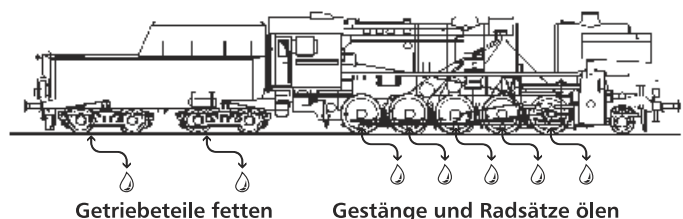
Da die Verbindung zwischen Lok und Tender nur zweipolig erfolgt, ist für den Fall, dass eine digital angesteuerte Lokbeleuchtung gewünscht wird, ein zusätzlicher Draht durch den Kessel und die Rauchkammerstütze der Lok an die Vorwiderstände der Leuchtdiode zu führen.

### 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.



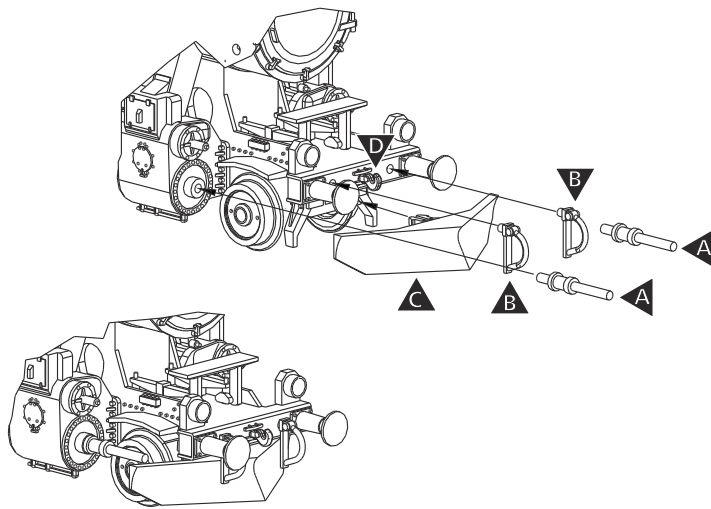
### ZURÜSTTEILE

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

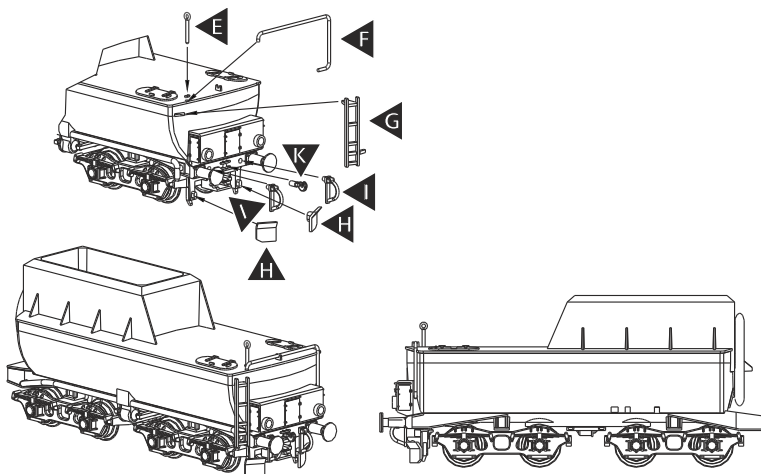
### ZURÜSTTEILLISTE

1

#### ZURÜSTTEILE - LOK



#### ZURÜSTTEILE - TENDER



Lfd. Nr. Bezeichnung Art.-Nr.

1 Zurüstteile 200242

*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