

Art.-Nr. 02290 • 02291 • 02292 • 04290



Abbildung zeigt Art.-Nr. 02292

TILLIG

DAS VORBILD

Die Lokomotiven der Baureihe 50 waren für beide deutsche Bahnverwaltungen im Zeitalter der Dampftraktion eine wichtige Lokomotive. Mit ihrer geringen Achsfahrmasse konnte sie auf allen Strecken eingesetzt werden. Die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h machte sie für beschleunigte Güterzüge ebenso geeignet wie für Personen- oder Eilzüge. Im Auftrag der deutschen Rüstung für den Zweiten Weltkrieg in ganz Europa gebaut, hat sie auch eine solche Verbreitung gefunden. Auch nach dem Krieg wurden noch einige Loks für europäische Bahnen gebaut. Beim Personal war sie wegen ihres geräumigen Führerhauses und ihrer Zuverlässigkeit beliebt. Auch die Werkstätten hatten wenig Probleme mit ihr. Für die DR wurde sie neben der BR 52 zu einer der wichtigsten Dampflok. Bedingt durch den Zweiten Weltkrieg wurde die Produktion der BR 50 forciert und es entstanden über 3.000 Loks dieser Baureihe. Von dieser recht hohen Stückzahl verblieben nach dem Krieg nur 350 Maschinen bei der DR. Der sich nicht als alterungsbeständig zeigende Kessel aus St 47 K, die bei der Mehrzahl der Loks eingebaut waren, zwang zu einer Rekonstruktion dieser Loks. Die neuen Loks wurden in die Baureihe 50.35-37 eingeordnet. Diese Rekonstruktion wurde im RAW Stendal, in dem auch die planmäßige Unterhaltung der BR 50 und 52 vorgenommen wurde, von 1957 bis 1962 an 208 Maschinen ausgeführt. Die Rekonstruktion der BR 50 war die erste Dampflokrekonstruktion der DR. Der Einbau neuer geschweißter Kessel mit Verbrennungskammer mit einer Mischvorwärmanlage steigerte die Leistungsfähigkeit der Maschinen gegenüber ihrer Ursprungsrekonstruktion. Diese Rekonstruktion war damit sehr erfolgreich, so dass die Loks der Baureihen 50.35 bis zum Ende der Dampftraktion 1989 bei der DR eingesetzt wurden. Einige waren danach noch betriebsfähig und wurden an Vereine zur Nutzung als Museumsloks verkauft. Damit überlebte die rekonstruierte Lokbaureihe die Neubaudampflok der DR.

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 Modells erfolgt über alle Radsätze des Tenders. Die beiden Achsen des ersten Drehgestells des Tenders sind 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

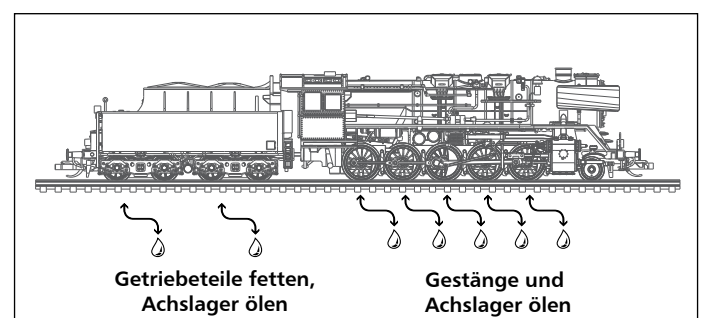
ca. 100 Betriebsstunden mit säure- und harzfreiem Fett (technische Vaseline) erfolgen. Optimale Fahreigenschaften wird das Modell nach einer Einfahrzeit von ca. 15 Minuten in beiden Fahrtrichtungen erreichen. Zum Öffnen des Tenders ist die hintere Pufferbohle des Tenders abzuziehen. Dazu werden die Puffer leicht (!) nach innen gedrückt, so dass die seitlichen Rastnasen aus dem Fahrgestell ausrasten. Dann wird die Pufferbohle nach hinten gezogen. Dann wird der Auftritt an der Vorderseite des Tenders und der Werkzeugkasten an der Hinterseite abgezogen. Danach kann das Tenderoberteil abgenommen werden.

⚠ Vorsicht: Die Einzelteile des Tenders verlieren bei dieser Demontage ihren Halt und können abfallen oder nicht mehr in der richtigen Lage sein. Bei der Montage in umgekehrter Reihenfolge ist beim Aufrasten der Pufferbohle auf die Lage der seitlichen Leitungsnachbildungen zu achten. Diese Leitungen müssen über die Pufferbohlenseitenwände gelegt werden. **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.

⚠ Das Kuppeln von Lok und Tender ist auf einem geraden Gleisabschnitt durch Zusammenschieben beider Fahrzeuge auf dem Gleis vorzunehmen. Zuvor ist darauf zu achten, dass die Kupplungsdeichsel des Tenders in Mittelstellung steht (Blick von vorn in den Schlitz des Kuppelkastens).

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.



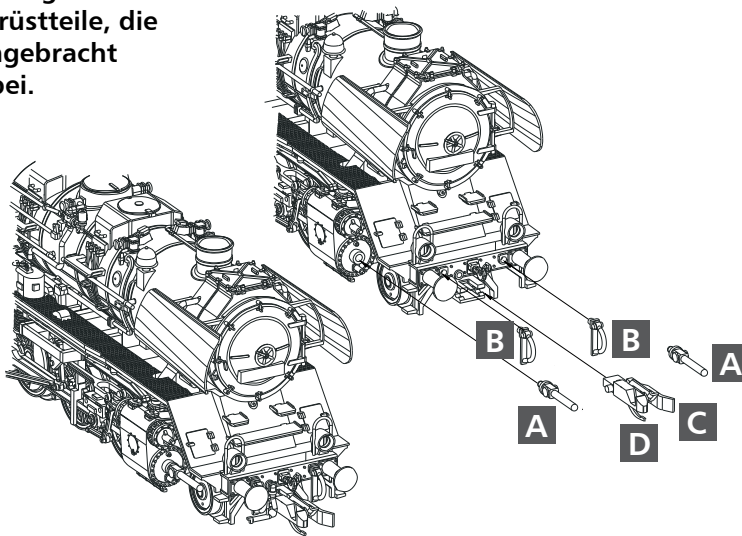
DIGITALISIERUNG

Das Modell ist mit einer Schnittstelle S nach NEM 651 im Tender der Lok ausgestattet. Diese Schnittstelle wird durch Anheben der Kohlelimitation des Tenders 2'2' T28 (aufgerastet mit Rastnasen vorn und hinten) zugänglich. Der Entstörersatz kann gegen einen Decoder getauscht werden. Beim Einsetzen des Decoders ist darauf zu achten, daß er nicht gegen die Schwungscheibe stößt. Als Decoder empfehlen wir Art.-Nr.: 66021 (Uhlenbrock).

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.

ZURÜSTEILE LOK (Art.-Nr. 201847) (04290-Art.-Nr. 204772)

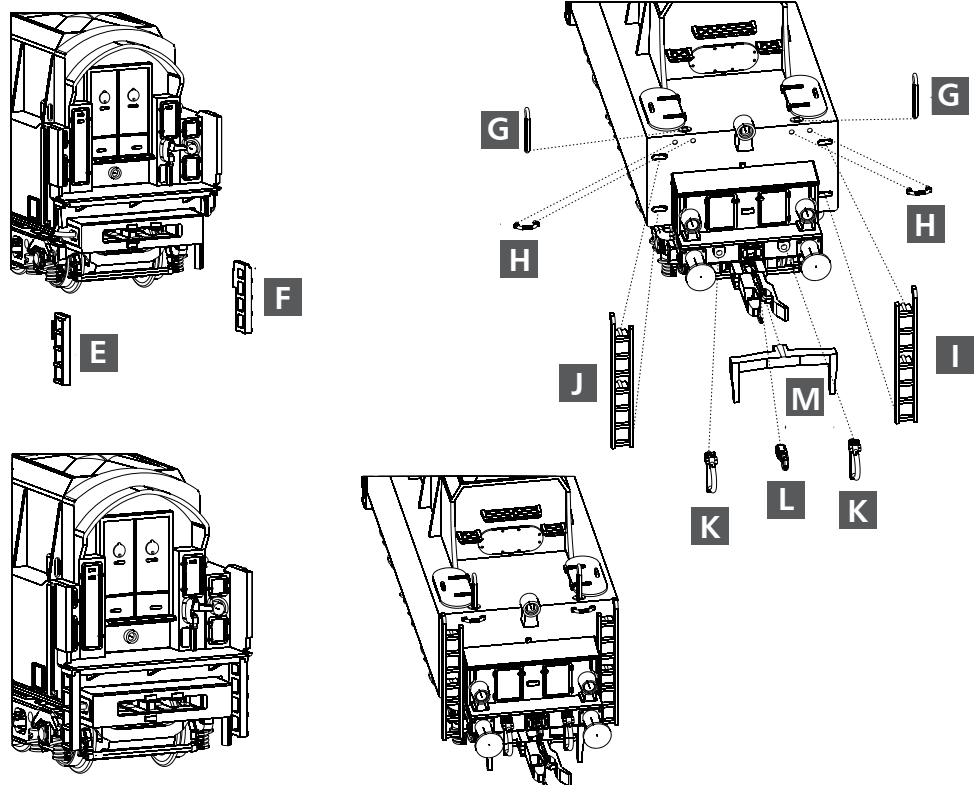
Zur Vervollkommnung des Modells liegen Zurüstteile, die laut Zeichnung angebracht werden können, bei.



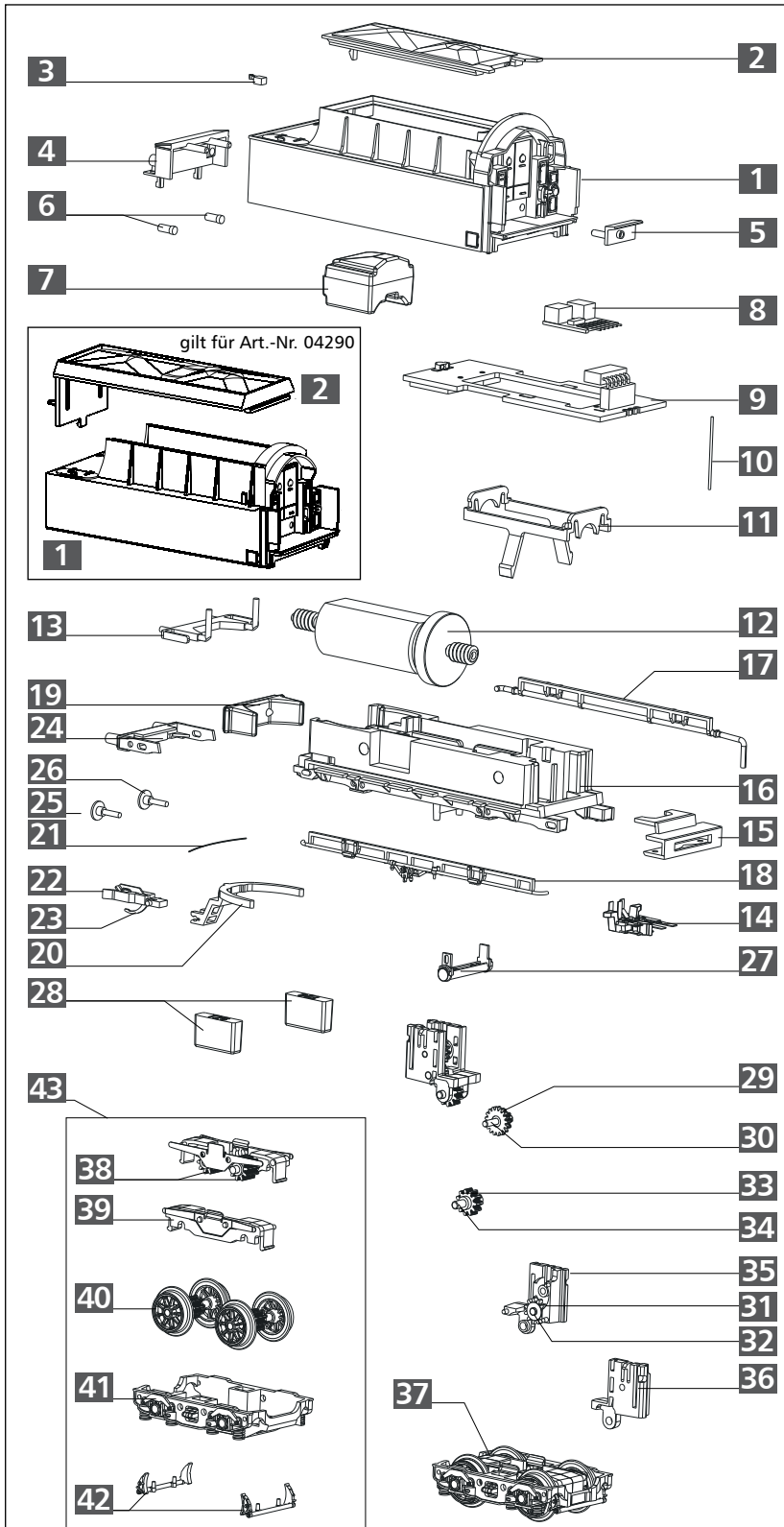
- A** Kolbenstangenschutzrohre
- B** Bremsschläuche
- C** Kupplungskopf
- D** Kupplungshaken

ZURÜSTEILE TENDER (Art.-Nr. 201847) (04290-Art.-Nr. 204772)

- E** Leiter (kurz) rechts
- F** Leiter (kurz) links
- G** Ringgriff
- H** Griffstange
- I** Leiter (lang) rechts
- J** Leiter (lang) links
- K** Bremsschlauch
- L** Kupplungshaken
- M** Bahnräumer



ERSATZTEILLISTE TENDER



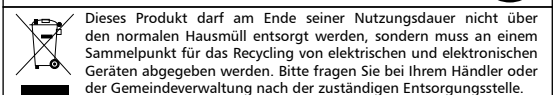
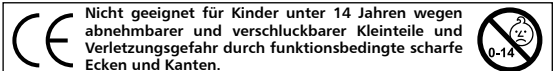
| Lfd. Nr. | Bezeichnung | Art.-Nr. |
|----------|--|----------|
| 1 | Oberteil, dek. (02290) | 206177 |
| | Oberteil, dek. (02291) | 206517 |
| | Oberteil, dek. (02292) | 207227 |
| | Oberteil, dek. (04290) | 208549 |
| 2 | Kohleaufsatz, lack. (04290) | 206178 |
| | Kohleaufsatz, dek. (04290) | 207881 |
| 3 | Lampenhalter, oben (02290) | 301128 |
| o.Abb. | Lampe oben (02291/92/04290) | 301127 |
| o.Abb. | Lichteinsatz oben, dek. (02291/92/04290) | 206608 |
| 4 | Werkzeugkasten, dek. (02292) | 206552 |
| | Werkzeugkasten, lack. (02292) | 206179 |
| | Werkzeugkasten, lack. (04290) | 207956 |
| 5 | Auftritt | 301131 |
| 6 | Lichteinsatz unten, dek. | 206609 |
| 7 | Gewicht 1 | 351160 |
| 8 | Entstörleiterplatte | 396130 |
| 9 | Leiterplatte Tender | 396349 |
| 10 | Kontaktstift Dm 0,4 x 14,5 mm | 390541 |
| 11 | Motorklammer | 301125 |
| 12 | Motor, vollst. | 201773 |
| 13 | Lichtprisma | 301147 |
| 14 | Kontaktsatz, mont. | 201870 |
| 15 | Kuppelkasten | 301135 |
| 16 | Fahrgestell, lack. | 206175 |
| 17 | Rohrleitung links | 301137 |
| 18 | Rohrleitung rechts | 301138 |
| 19 | Gewicht | 351190 |
| 20 | Kupplungsdeichsel (lang) | 301157 |
| 21 | Feder Dm 0,15 x 18,6 mm | 380981 |
| 22 | Kupplungskopf | 300672 |
| 23 | Kupplungshaken | 330049 |
| 24 | Pufferbohle (lang) | 301141 |
| 25 | Pufferteller, flach | 316830 |
| 26 | Pufferteller, ballig | 316840 |
| 27 | Luftbehälter | 301139 |
| 28 | Gewicht 2 | 351170 |
| 29 | Zahnrad z17/z9 | 301927 |
| 30 | Achse Dm 1,2 x 8,0 mm | 341321 |
| 31 | Zahnrad z11 | 303421 |
| 32 | Achse Dm 1,5 x 3,7 mm | 340710 |
| 33 | Zahnrad z11 | 323530 |
| 34 | Achse Dm 1,5 x 7,9 mm | 341330 |
| 35 | Getriebegehäuse A | 301928 |
| 36 | Getriebegehäuse B | 301929 |
| 37 | Drehgestell V, mont. (o. Haftreifen) | 201893 |
| 38 | Zahnrad z10 | 323540 |
| 39 | Getriebegehäuse (D), mont. | 201868 |
| 40 | Treibradsatz mit Haftreifen | 201867 |
| o.Abb. | Haftreifen | 227605 |
| o.Abb. | Treibradsatz | 201865 |
| 41 | Drehgestellblende | 301152 |
| 42 | Bremsbacken | 301142 |
| 43 | Drehgestell H, mont. (m. Haftreifen) | 201869 |

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.



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.