



Art.-Nr.: 02362 - BR 243 001 „weiße Lady“, der DR, Ep. IV



DAS VORBILD

Die in den siebziger Jahren bei der DR vorangetriebene Elektrifizierung erforderte auch eine entsprechende Anzahl von Elektrolokomotiven.

Die über 15 Jahre beschafften Elektroloks der Baureihe 211/242 (E 11/E 42) entsprachen in ihren technischen Parametern von 1961 nicht mehr den Anforderungen einer modernen Bahn. So wurde eine Nachfolgebaureihe zur Ergänzung der elektrischen Lokomotiven erforderlich.

In Anlehnung an die Technik der Ende der siebziger Jahre eingesetzten Gachsigen BR 250 für schwere Züge wurde - wie bei der BR 211/242 mit zwei verschiedenen Getriebeübersetzungen an den Güterzug-/Personenzugdienst angepasst - die Baureihe 212 und 243 projektiert. Dabei war die BR 212 für Schnellzüge bis 140 km/h mit einer Anfahrzugkraft von 113 kN (Stundenleistung) und die BR 243 für Züge mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h mit einer Anfahrzugkraft von 128 kN (Stundenleistung) ausgestattet. Das Baumuster der E-Loks wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 der Öffentlichkeit präsentiert. Dabei fiel die außergewöhnliche Farbgebung der Lok besonders ins Auge. Dieser Anstrich gab der Lok ihren Spitznamen und blieb ihr während der gesamten Erprobungszeit erhalten. Das Baumuster wurde als BR 212 geliefert. Sie kam nach Weißenfels zur Erprobung. Dort bespannte sie planmäßig Schnellzüge zwischen Erfurt und Leipzig. Mitte 1983 erfolgte im RAW Dessau eine Probezerlegung. Der Zusammenbau erfolgte in der Getriebeausführung der BR 243. Mit der Betriebsnummer 243 001 erfolgte die weitere Erprobung, u. a. im März 1984 im Bw Dresden zur Vorbereitung des Einsatzes der Baureihe im Verkehr zwischen Berlin und Bad Schandau.

DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstabsgerechte, fein detaillierte Nachbildung des Vorbildes. Farbgebung, Beschriftung und Detailvariationen entsprechen der jeweiligen Version der Nachbildung. Bei den Modellen sind alle Radsätze angetrieben und zwei davon sind mit je einem Haftreifen versehen. Zwei Schwungscheiben auf der Motorwelle sorgen für ausgeglichene Fahreigenschaften. Die Stromabnahme erfolgt von allen Achsen. An beiden Seiten verfügt das Modell über eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit einem automatischen Lichtwechsel. Das Modell ist für den Einbau eines Decoders vorgesehen. Dazu verfügt das Modell über eine PluX12-Schnittstelle nach NEM 658. Das Modell erreicht nach einer Einlaufzeit von ca. 20 Min. in beide Fahrrichtungen seine optimalen Fahreigenschaften. Ab Werk ist das Modell ausreichend gefettet. Ein Nachfetten oder -ölen mit harz- und säurefreiem Fett oder Öl ist erst nach ca. 100 Betriebsstunden zu empfehlen. Dazu geeignetes Fett ist unter TILLIG Art.-Nr. 08973 erhältlich. Die Reinigung der Radschleifer und Radsätze zur Erhaltung der Kontaktgabe ist jedoch je nach Einsatz öfters zu empfehlen. Dazu geeignete Reinigungsflüssigkeit ist unter TILLIG Art.-Nr. 08977 erhältlich. Die Abnahme des Oberteils zur Wartung oder Digitalisierung erfolgt durch Spreizen des Gehäuses und Abziehen nach oben. Die Rastnasen befinden sich im Bereich der Drehgestellmitten.

Zur Beachtung: Beim Abnehmen des Gehäuses nicht an den Drehgestellen ziehen!

Für den Oberleitungsbetrieb ist kein Umschalter mehr vorgesehen. Die Dachstromabnehmer sind beständig mit den Rädern einer Lokseite verbunden. Für einen Oberleitungsbetrieb sind die lackierten Dachstromabnehmer an den Gelenken und der Palette von Farbe zu säubern, damit sie stromleitend werden. Stört im Falle des gemischten Betriebes mit Diesel- und Dampfloks die Verbindung der Dachstromabnehmer mit den Rädern einer Lokseite, so sind die Zuleitungsdrähte von den Drehgestellen dieser Seite zum Kontakt des Dachstromabnehmers zu unterbrechen.

⚠ Vorsicht: Durch die Verschärfung der EMV Verträglichkeitsprüfung 2008 (gemeinhin als Funkentstörung bezeichnet) sind wir gezwungen worden, die Entstörbaueteile für unsere Triebfahrzeuge 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 die Zentrale dies als Motorkurzschluss wertet und gänzlich abschaltet. Zumindest erfolgt aber eine Überlastung der Entstörbaueteile, was mit einer so starken Erwärmung einhergeht, dass sich die angrenzenden Plasteteile der Lokomotiven verformen können.

Aus diesem Grund ist der Betrieb dieser Modelle mit verstärkter Entstörung im Digitalbetrieb ohne Decoder nicht möglich.

ZURÜSTTEILE

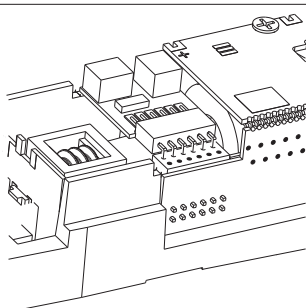
Zur weiteren Detailierung des Modells sind Griffstangen beigelegt. Diese werden, wie die Abbildung des Oberteiles auf Seite 3 zeigt, in die dafür vorgesehenen Bohrungen mittels einer kleinen Zange eingesteckt. Ein Tropfen Sekundenkleber ist als Sicherung ratsam.

Die Löcher sind sogenannte Sacklöcher, die Tiefe der einzusteckenden Griffstangen begrenzen. Diese Sacklöcher sind nicht durchzustechen, da ansonsten die Abnahme bzw. Montage des Oberteiles behindert wird.



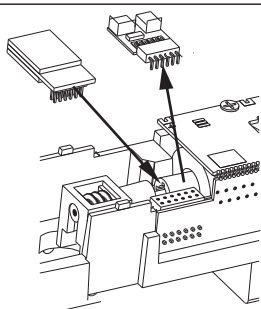
DIGITALISIERUNG

Abb. 1



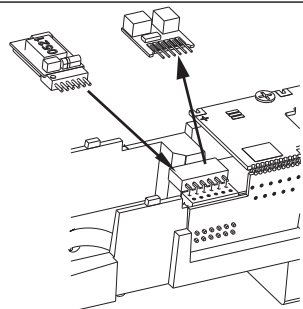
Für eine Digitalisierung gibt es im Modell eine PluX 12 Schnittstelle. Wir empfehlen die Verwendung eines Decoders silver PluX 12 von Lenz (TILLIG Art.-Nr. 66018). Zum Einbau des Decoders ist das Oberteil entsprechend der obigen Anleitung abzunehmen. Seitlich in der Rahmenausparung befindet sich die Decoderschnittstelle.

Abb. 2



Zum Einbau eines PluX 12 Decoders nach NEM 658 wird der Entstörsatz mit dem Adapterleiterplatte abgezogen. Danach kann ein PluX 12 Decoder eingesteckt werden.

Abb. 3



Zum Einbau eines Decoders nach NEM 651 S klein wird nur der Entstörsatz abgezogen. Danach kann ein Decoder nach NEM 651 S klein eingesteckt werden. Hierfür empfehlen wir den Decoder Gold mini (Tillig Artikel-Nr. 66013).

Mit sechspoligen Decodern ist der volle Funktionsumfang, den die Leiterplatte bietet, nicht erreichbar, da den Decodern die erforderliche zusätzlichen Funktionen fehlen.

Wird der von Lenz angebotene PluX 12 Decoder (Tillig Artikel-Nr. 66018) benutzt, können im Digitalbetrieb die Führerstände der Lok separat abgeschaltet werden. Mit den Werkseinstellungen des Decoders sind die folgenden Funktionen zu schalten:

FO ein = Licht vorne weiß/hinten rot, wechselnd mit Fahrtrichtung

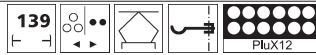
F1 ein = Führerstand 1 aus

F2 ein = Führerstand 2 aus

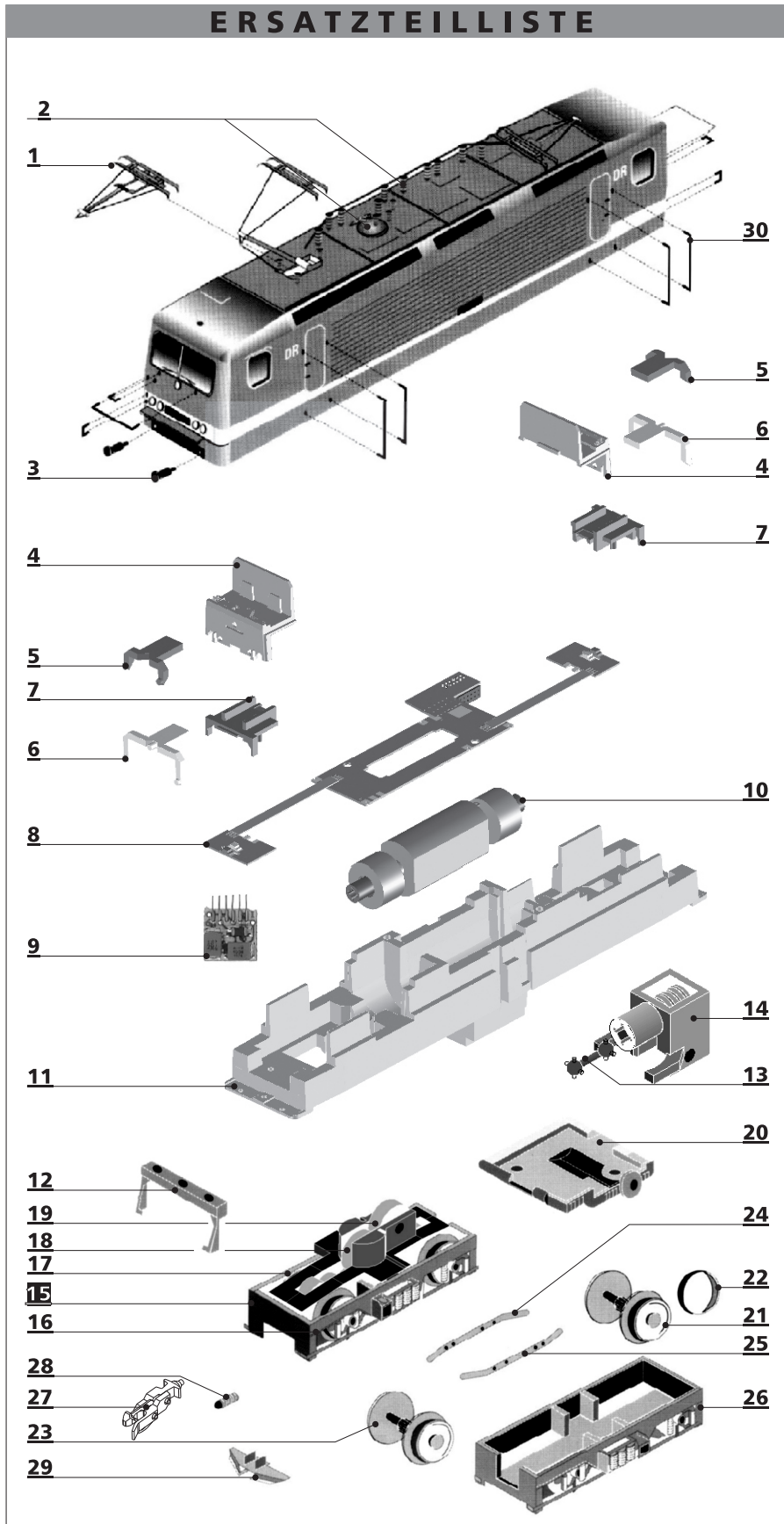
F3 ein = Rangiergang ohne Rangierlicht

Für Soundwiedergabe (erfordert Einsatz eines Sounddecoders) können mit dem Nachrüstsatz Soundbaustein (Tillig Artikel-Nr. 66051) zwei Lautsprecher (je 8 Ohm) nachgerüstet werden. Einer der Lautsprecher wird über die Kardanwelle, gegenüber dem Einbauplatz des Decoders, der andere im Fahrzeugboden eingebaut. Der Anschluss der Lautsprecher erfolgt in Serienschaltung an den Anschlüssen der Hauptleiterplatte (Einbau und Anschluss sind auf der Anleitung des Nachrüstsatzes beschrieben).

⚠ 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.



ERSATZTEILLISTE



| Lfd.Nr. | Bezeichnung | Art.-Nr. |
|---------|---------------------------------|----------|
| 1 | Pantograph | 271540 |
| o. Abb. | GS Stützisolator für Pantograph | 203740 |
| 2 | GS Dachteile für E-Lok | 203480 |
| 3 | Puffer, ballig | 316840 |
| 4 | Führerstand | 302004 |
| 5 | Lichtprisma, rt | 302016 |
| 6 | Lichtprisma, ws | 302017 |
| 7 | Blende | 302005 |
| 8 | Leiterplatte, vollst. | 202786 |
| 9 | Entstörleiterplatte | 396130 |
| 10 | Motor, komplett | 200366 |
| 11 | Rahmen, lack. | 206705 |
| 12 | Steckdosensatz | 209180 |
| 13 | Kardanwelle | 322670 |
| 14 | Schaft, montiert | 200455 |
| 15 | Drehgestell, vollst. | 202387 |
| 16 | Drehgestell A | 300680 |
| 17 | Drehgestell B | 300690 |
| 18 | Stirnrad z12 | 311130 |
| 19 | Stirnrad z19 | 307250 |
| 20 | Bodenabdeckung | 302770 |
| 21 | Radsatz mit Haftreifen | 200933 |
| 22 | Haftreifen | 227445 |
| 23 | Radsatz | 205474 |
| 24 | Stromfeder, vollst., rechts | 202328 |
| 25 | Stromfeder, vollst., links | 202329 |
| 26 | Drehgestellblende | 300670 |
| 27 | Kupplung | 210810 |
| 28 | Kupplungsdruckfeder | 396170 |
| 29 | Schienenräumer | 322620 |
| 30 | Zurüstteile | 200043 |

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen
diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler
mitsenden an:

TILLIG Modellbahnen GmbH

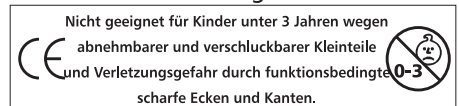
Promenade 1, 01855 Sebnitz

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

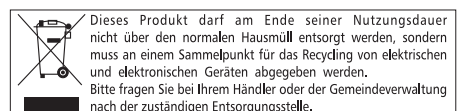
Fax: +49 (0)35971 903-19

Service-Hotline:

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



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.