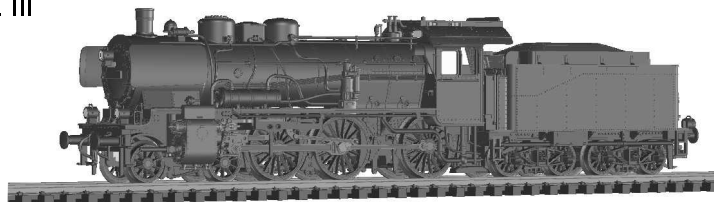


Parní lokomotiva BR 38

TILLIG **T**BAHN



Kat.č.: 02021 – Parní lokomotiva BR 38 553 DB, Ep. IV
Kat.č.: 02022 – Parní lokomotiva P 8 KPEV, Ep. I
Kat.č.: 02023 – Parní lokomotiva BR 38 3233 DRG, Ep. II
Kat.č.: 02024 – Parní lokomotiva R 377 0504 ČSD, Ep. III



⚠ Pozor!! před uvedením do provozu si pečlivě pročtěte následující pokyny:

⚠ Před použitím modelu věnujte prosím tomuto pozornost!

Tendr s lokomotivou je spojený jedním mechanickým rozebratelným spojením a jedním elektrickým spojením. To je pro transport a ošetřování modelu optimální řešení. To ale vyžaduje zvýšenou pozornost při spojování a dělení modelu.

S ohledem na malou stavbu tendru, museli jsme konektor pro připojení dekodéru a prostor pro reproduktor umístit do lokomotivy. To znamená, že samotný tender není schopný samostatného provozu! V tomto uspořádání je potřeba velké množství spojovacích kabelek na spojení lokomotivy a tendru. Toto je provedeno flexibilním tištěným spojem, který se zasune do tendru. Tato zástrčka vyžaduje zvýšenou pozornost při spojování.

Prosíme pročtěte si následující pokyny velmi pečlivě!

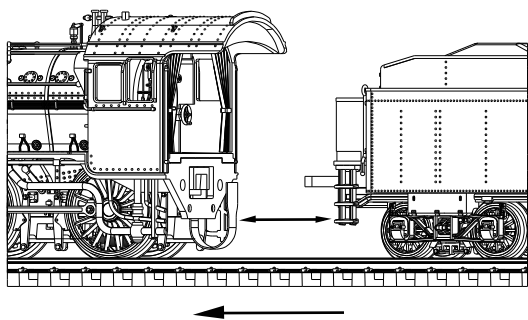
Spojení:

Nejprve spojíme lokomotivu s tendrem mechanickým spojením. To je nejlepší provést na koleji tak, že lokomotivu na tender nasuneme (obr.1). Jako druhý krok zasuneme konektor z lokomotivy do tendru. To je nejlepší provést buď silnější pinzetou, nebo plochými kleštěmi. (obr.2).

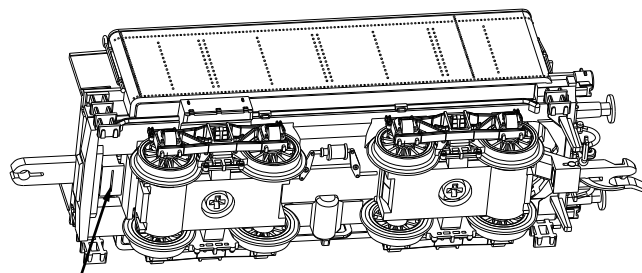
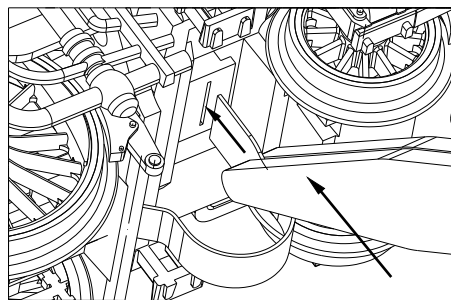
⚠ Rozpojení:

Nejprve plochou pinzetou nebo kleštěmi odpojíme elektrický konektor (obr.2). Potom odpojíme lokomotivu od tendru (obr.1). Spojování a rozpojování prosíme co nejvíce omezte. Čím méně, tím lépe.

obr.1



obr.2



Konektor na tendru



Předloha

Pozdější lokomotivní řada BR38 je původní pruskou lokomotivní konstrukcí pro osobní vlaky typové série 8 (P8). Tyto lokomotivy měly nahradit předchozí P6 a P7, které se již po krátké době ukázaly jako málo výkonné pro vzrůstající provoz. Lokomotivy stavělo vícero německých lokomotivek. Poslední vyrobená lokomotiva měla číslo 3444 v roce 1924. To svědčí o tom, že tato konstrukce byla velmi zdařilá. Dlouhá doba výroby těchto lokomotiv také zapříčinila mnoho konstrukčních změn v průběhu výroby, od nenápadných změn po viditelné rozdíly v provedení. To se týká jak konstrukčních změn lokomotivních kotlů, tak také výstroje kotle, brzd, tvaru usměrňovacích plechů, lokomotivní budky a tendru.

Obrovský výkon lokomotivy ji nejprve určil k vedení těžkých rychlíků. Nahradila tak lokomotivy od S3 do P7. Pro nejvyšší rychlost 90 km/h (pozn. překladatele - uvádí se 100 km/h) měla od roku 1909 uzpůsobený tvar budky pro nižší odpor větru. Do roku 1913 byly lokomotivy stavěné především pro provoz s osobními vlaky. Avšak jejich konstrukce se ukázala natolik dobrá, že postupně byly tyto lokomotivy nasazovány i pro další druhy provozu. Také po druhé světové válce byly tyto lokomotivy nasazovány jako univerzální.

Tato lokomotiva byla i u dalších lokomotivních správ, díky reparacím už po první světové válce, a také na základě objednávek nových lokomotiv.

Přestože posléze přišly nástupci této lokomotivy jako BR23 a BR50 a později V100 (jak u DR tak u DB), zůstali tyto oblíbené lokomotivy v provozu až do konce sedmdesátých let v každodenním provozu. U DB byla poslední loko vyřazena v roce 1969, u DR v roce 1974.

Životnost těchto lokomotiv více jak 50 let podtrhuje kvalitu konstrukce této lokomotivní řady.

Po druhé světové válce se k ČSD dostalo několik desítek těchto lokomotiv, do provozu jich bylo zařazeno 31 s čísly 500 až 530. V provozu se udržely do konce 50-tých let. Uplatnění našly především v osobní ale i nákladní dopravě.

MODEL

Model je v měřítku přesným napodobením legendární lokomotivy s označením P8. Odpovídá své předloze a epoše a respektuje rozdíly v konstrukčních provedeních. Také můžeme dodat model s různými stavbami tendru. Pohon modelu je v tendru prostřednictvím krajních náprav, které jsou osazeny bandážemi. Odběr proudu je přes všechny kola tendru a hnací a spřažené nápravy lokomotivy. Model má čelní osvětlení, které se mění podle směru jízdy a rozhraní pro dekodér podle NEM658. Tendr s lokomotivou je spojen kulisou krátkého spřažení. Rozhraní pro dekodér je umístěn v kotli lokomotivy. Toto rozhraní je přístupné po sundání dýmničních dveří.

Optimálního záběhu dosáhneme po cca 20ti minutách provozu v obou směrech. K čištění sběračů proudu doporučujeme čisticí destilát Tillig kat.č. 08977. Model je dostatečně promazán. Další promazání doporučujeme až po 100 provozních hodinách, doporučujeme mazací tuk Tillig kat.č.08973. Tendr lze otevřít povolením šroubku, který je umístěn pod imitací uhlí. Po odstranění západky na maskách podvozků (vpředu a vzadu na podvozku) lze promazat i ozubené převody těchto podvozků. prosíme, nepovolujte centrální šroub!!

⚠ Pohon modelu je řešen tak, aby sběrače proudu co nejméně opotřebovávali soukolí. Tento model lze podle příloženého listu s doplňky, doplnit o několik detailů, abyste mohli model co nejvíce přiblížit své předloze. Díly příslušenství mezi nárazníky mohou být použity pouze v případě, kdy nebudou připojovány další modely (vozy). Vodicí tyče pístů lze použít pouze u velkých rádiusů oblouků (obr.3).

⚠ POZOR!!

Přední lampy oproti zadním jsou světlejší To je způsobeno konstrukčním řešením, kdy u předních lamp je LED přímo v lampách, kdežto u zadních lamp je světlo vedeno světelným vlnovodem.

WARTUNG

Model je z výroby dostatečně promazán. další promazání je potřeba po cca 100 provozních hodinách. Promazat je nutno všechny pohyblivé díly. K promazání používejte přípravky bez kyseliny a pryskyřice. Na ozubené převody lze použít technickou vazelinu. Použití velkého množství oleje a tuků zapříčiňuje poruchy v provozu.

