

# Trieb- und Steuerwagen



- Art.-Nr. 79003 – Triebwagen BR 171.0 mit Steuerwagen BR 171.8 der DR, Ep. IV
- Art.-Nr. 79004 – Triebwagen VT 2.09 mit Steuerwagen VB 2.07 der DR, Ep. III



## DAS VORBILD

Der erste Schienenbus wurde 1957 als Leichtverbrennungstriebwagen (LVT) im VEB Waggonbau Bautzen fertiggestellt. Nach der Erprobung der Prototypen und einer Nullserie stand 1963 das erste Triebfahrzeug als VT 2.09 zur Verfügung. Nach dem ersten Baulos von 25 Fahrzeugen gelangte 1969 die erste Serie mit drei geraden Frontscheiben zur Auslieferung.

Im Sommer 1964 wurden die ersten zwei Steuerwagen zu den Triebwagen geliefert. Äußerlich bestanden nur geringe Unterschiede zu den Triebwagen. Auffällig waren die Steuerleitungen und -dosen an den Stirnseiten. Im Inneren besaßen die Steuerwagen einen Führerstand und ein Traglastenabteil.

Ab 1969 wurden die Schienenomnibusse im Waggonbau Görlitz gefertigt.

Das Einsatzgebiet der im Volksmund "Ferkeltaxi" oder "Blutblase" genannten Schienenomnibusse waren die Nebenbahnstrecken, vor allem im Flachland. Inzwischen sind alle LVT bis auf wenige Ausnahmen aus dem Betriebsdienst der DB AG ausgemustert.

Im Oktober 1991 begann das RAW Halle mit der Modernisierung der Fahrzeuge. Gleichzeitig erhielten sie einen Anstrich, wie er für Fahrzeuge der Regionalbahn verwendet wurde.

Das erste modernisierte Fahrzeug war der Triebwagen 772 009 mit seinem Steuerwagen 972 609.

## DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung des LVT 2.09 mit Steuerwagen VS 2.07 der DR in authentischer Farbgebung und Beschriftung. Der Antrieb des Modells erfolgt über beide Achsen des Triebwagens. Zur Verbesserung der Stromaufnahme werden auch die Radsätze des Steuerwagens mit zur Stromversorgung des Motors herangezogen. Die Mittelschleifer befinden sich aber nur am Motorwagen, um einen geringeren Rollwiderstand des Steuerwagens zu erreichen und den Geräuschpegel zu senken. Die Stromübertragung erfolgt über eine sechspolige Kupplung zwischen Trieb- und Steuerwagen. Diese Kupplung ist nicht fernbedienbar zu Kuppeln oder zu Trennen. Da an Endpunkten der Triebwagen nicht umgesetzt werden muss, weil in umgekehrter Richtung die Bedienung des Motorwagens aus dem Steuerwagen erfolgt, stellt dies keinen betrieblichen Nachteil auf der Modellbahnanlage dar. Soll der Triebwagen als Solofahrzeug verkehren, so muss die Kupplung durch kräftiges Ziehen an den Fahrzeugen getrennt werden. Die Lichtfunktion am Triebwagen funktioniert nur, wenn statt der Verbindungskupplung von Trieb- und Steuerwagen im Triebwagen in die Buchse an der Kupplungsdeichsel die Endkupplung eingesteckt wird. Zur weiteren Detaillierung liegen dem Modell Scheibenwischer und Steuerkabel bei, die entsprechend der Skizze angebracht werden können.

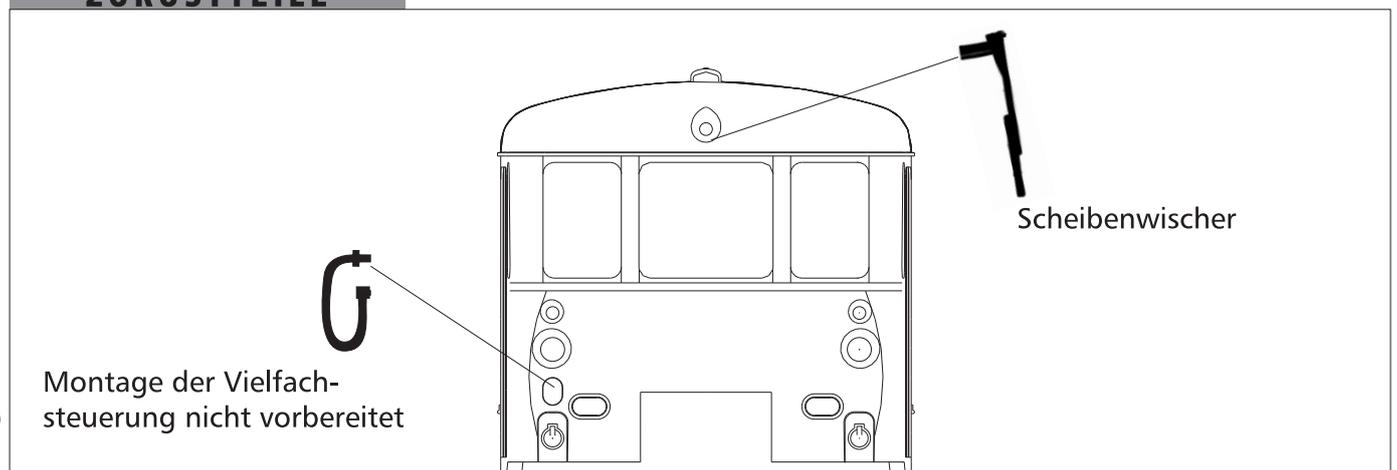
Das Modell ist ausreichend gefettet und bedarf erst nach ca. 100 Betriebsstunden einer Wartung. Benutzen Sie bitte ausschließlich ein säure- und harzfreies Öl oder Fett (z. B. TILLIG Art. -Nr. 08973). Zum Öffnen des Modells folgen Sie bitte der Beschreibung „Decoderwechsel“. Bitte öffnen Sie das Modell mit Sorgfalt. Die in das Oberteil führenden Kabel können aus dem Verbinder auf der Hauptleiterplatte herausgezogen werden. Bei der Montage bitte beachten, daß die Kabel wieder sorgfältig eingesteckt werden.

Das Modell ist mit einem Decoder (Lok Pilot V 4.0 von ESU) ausgerüstet. Der Decoder ist in einer Schnittstelle nach NEM 651 eingesteckt. Der Betrieb des Modells ist damit sowohl mit konventionellen Wechselstrom als auch Digital möglich. Die Eigenschaften und Einstellmöglichkeiten des Decoders entnehmen Sie bitte der Bedienungsanleitung des Decoders. Bei Einsatz eines Decoders mit zusätzlichem Funktionsausgang ist es möglich, die Innenbeleuchtung separat zur Fahrzeugbeleuchtung zu schalten.

Ein Lötpad (Kennzeichnung F1) zur getrennten Ansteuerung der Innenbeleuchtung mit einem Decoder, der separat per Kabel herausgeführte Funktionen besitzt, ist neben dem Steckplatz auf der Leiterplatte angebracht. JMP 1 ist zu entfernen.

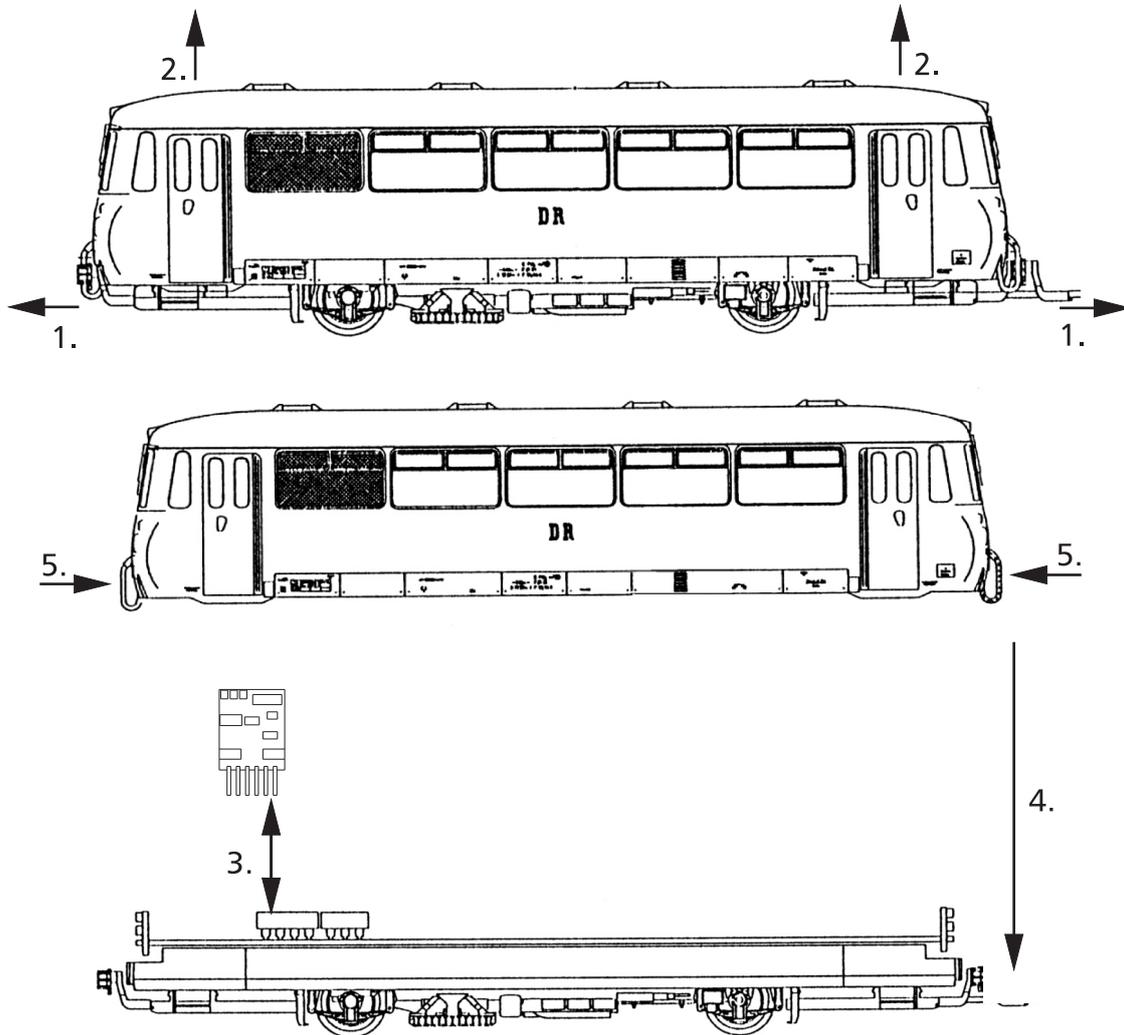
Mit der Zusatzfunktion des Decoders im Triebwagen werden beide Innenbeleuchtungen geschaltet.

## ZURÜSTTEILE

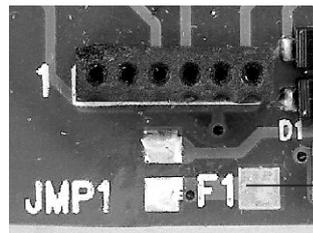




## DECODERWECHSEL



1. Vom Fahrzeugboden aus mit einem Schraubenzieher die Puffer nach außen drücken
2. Gehäuse nach oben anheben  
6-polige Entstörleiterplatte aus Leiterplatte Rahmen entfernen
3. Decoder mit Schnittstelle Kennzeichnung „1“ nach NEM 651 einstecken Decoder mit zusätzlichen Funktionen kann die Innenbeleuchtung schalten. Dazu Lötbrücke Jmp 1 entfernen (neben Decoder) und Litze des Funktionsausgangs an Lötpad F1 anlöten.



**Decoder-Anschluss**  
schaltbare Innenbeleuchtung  
Lötpad F1

4. Gehäuse aufsetzen
5. Puffer nach innen eindrücken, Sitz des Gehäuses prüfen