



Technische Daten des Modells

Achsfolge:	Co'Co'
LüP:	202,0 mm
Nennspannung:	12V / 16V~
System:	2 Leiter Gleichstrom/ 3 Leiter Wechselstrom
kleinster befahrbarer Radius:	360mm
Lokgewicht:	570g
Schnittstelle:	PluX22

Modell der Diesellokomotive 120 212-6 der DR Ep. IV (Art.-Nr. 3105012x)

Das Vorbild: Der Ministerrat der DDR beschloss 1966, dass der Traktionswechsel vor allem durch Diesellokomotiven erfolgen sollte. Da die Fertigungskapazitäten der DDR aber mit Loks der niedrigen und mittleren Leistungsklasse voll ausgelastet waren, entschied der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW), dass Großdiesellokomotiven nur noch in der UdSSR gefertigt werden sollten. Die Entwicklung und die Fertigung der V200 / BR 120 erfolgte in der sowjetischen Diesellokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ in Lugansk. Im Jahre 1966 erhielt die Deutsche Reichsbahn die ersten beiden Lokomotiven V 200 001 und V200 002. 1970 wurde die Umzeichnung auf EDV-gerechte Betriebsnummern (120 001 bis 120 314) durchgeführt. Mit der Lokomotive 120 378 wurde 1975 die Beschaffung dieser Baureihe abgeschlossen. Mit ihrer 2000 PS starken Maschine war sie in allen Direktionsbereichen der DR im Einsatz und erfüllte dort schwere Aufgaben. Wegen ihrer hohen Fahrgeräusche erhielt sie den Spitznamen „Taigatrommel“.

Die Lok mit der Fabriknummer 0614 wurde am 23.04.1969 als V200 212 von der Deutschen Reichsbahn abgenommen und diente zunächst im Bw Halle P, später dann in Cottbus und Leipzig-Wahren. Am 01.06.1970 erfolgte die Umzeichnung in „120 212-6“ und Anfang 1992 dann in „220 212-5“. Im April 1992 wurde die Lok z-gestellt und im Juni 1994 schließlich verschrottet.

Das Modell: Das Modell der BR 120 ist maßstäblich und modellgetreu nachgebildet. Um optimale Laufeigenschaften zu erreichen, wurde die Schürze der Lok geteilt. Damit wurde der untere Teil beweglich, wodurch der Einsatz einer Kurzkupplungsmechanik möglich ist. Angetrieben werden die Modelle durch einen leistungsstarken, fünf-nutigen Markenmotor mit großer Schwungmasse. Der Motor leitet seine Kraft über Kardanwellen auf beide Drehgestelle weiter. Pro Drehgestell sind die beiden äußeren Achsen angetrieben. Die mittlere Achse ist gefedert. Die Stromaufnahme erfolgt über alle Radsätze.

Das Modell besitzt an beiden Stirnseiten NEM-Schächte. Außerdem ist die Lok für den Einbau von digital schaltbaren Kupplungen vorbereitet. Je nach Fahrtrichtung erfolgt zwischen Dreilichtspitzensignal und Schlusslicht ein Lichtwechsel. Eine nahezu konstante Beleuchtung wird durch LEDs realisiert (je Scheinwerfer eine LED). Die Lokomotiven verfügen über moderne PluX22-Schnittstellen und können mit entsprechenden Decodern (Märklin, Lenz, ESU, Zimo u.a.) für den Einsatz im Digitalsystem nachgerüstet werden. Die digitalen und Sound-Varianten verfügen über großzügig dimensionierte Pufferspeicher, die die Laufeigenschaften im Digitalbetrieb deutlich verbessern.

Wir wünschen Ihnen viel Freude mit unserem Modell!

Abnehmen des Gehäuses (Abb. 1)

Nach dem Herausziehen der Puffer in Pfeilrichtung, kann das Gehäuse nach oben abgenommen werden.

ACHTUNG! Merken Sie sich die Stellung des Gehäuses zum Fahrwerk, z. B. Trittstufe zu Trittstufe Drehgestell.



Abb. 1

Einbau eines Decoders (Abb. 2)

Folgende Schritte sind der Reihe nach durchzuführen:

- Gehäuse abnehmen
- Brückenstecker vorsichtig aus der Leiterplatte ziehen
- passenden Lokdecoder in freie Buchse stecken
- Hinweise des Decoderherstellers beachten!

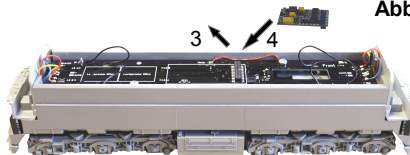


Abb. 2

Haftreifenwechsel

- Gehäuse abnehmen
- Leiterplatte vom Lokrahmen abschrauben, dadurch kann der Draht der Radschleifer nachgezogen werden
- Drehgestellblende nach unten abnehmen (hinten und vorn austrasten)
- Achse mit Haftreifen entnehmen und Haftreifen wechseln

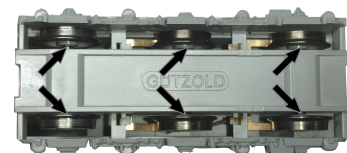


Abb. 3

Anschluss einer digitalen Kupplung/ Führerstandsbeleuchtung (Abb. 4)

Die digitalen Kupplungen können an die Funktionsausgänge AUX3 und AUX 4 mit den korrespondierenden Plus-Polen angeschlossen werden. Außerdem stehen zusätzlich die Funktionsausgänge AUX5 und AUX6 für eine Führerstandsbeleuchtung o.ä. zur Verfügung.

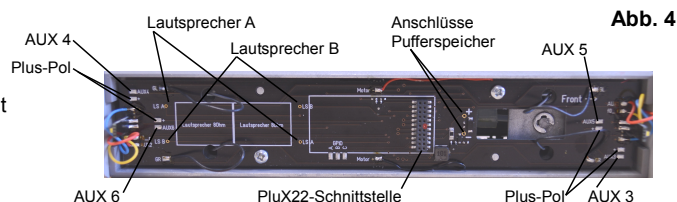


Abb. 4

Wartung und Pflege (Abb. 3)

- Motor und Getriebe sind wartungsfrei
- Bei Bedarf können die Achsen (siehe Abb.3) leicht mit säure- und harzfreiem Öl nachgeölt werden.

Mittelleiterbetrieb (Abb. 5)

Bei Verwendung von älteren Gleissystemen kann es notwendig sein, die gekennzeichneten Ecken des Pfluges abzuschneiden (siehe Abb. 5).

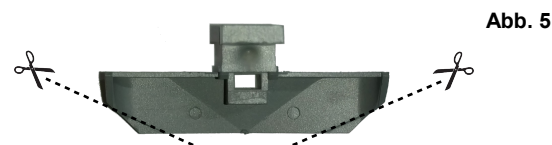


Abb. 5

Zur Beachtung:

Das Modell darf nur in vollständigem Zustand betrieben werden und nicht in Kinderhände gelangen. Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verletzungsgefahr. Besondere Aufmerksamkeit ist bei der Benutzung durch Kinder erforderlich. Geltendmachung von Garantiesprüchen bedürfen der Originalverpackung, des Kaufbeleges, der ausgefüllten Garantiekarte und der Unversehrtheit der Versiegelung. Technische Änderungen vorbehalten.