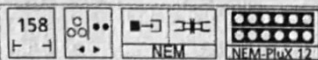


# Diesellok

## BR 285



# TILLIG T BAHN

- Art. nr 203242 – R650 026-9, PKP ep.VI
- Art. nr 521591 – R650 024-4, PKP Cargo
- Art. nr 203241 – R762 001-6, CD ep.VI
- Art. nr 202822 – BR285 105-3 BTK ep.VI
- Art. nr 203569 – Am846 021-4, SBB ep.VI

### PIERWOWZÓR

TRAXX jest nazwą marki Bombardiera dla rodziny lokomotyw „for Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility (zawsze pisane dużymi literami jako TRAXX).

Lokomotywa reprezentuje wykonaną przez firmę Bombardier Transportation rodzinę pojazdów, która obejmuje zarówno elektryczne, jak i spalinowo-elektryczne lokomotywy przewidziane do ruchu towarowego i osobowego. Lokomotywy są używane przez wiele europejskich spółek kolejowych.

Wśród tych pojazdów są również elektryczne lokomotywy wielosystemowe, które są wykorzystywane w ruchu przy przekraczaniu granic.

Na początku lat dziewięćdziesiątych zamówiono konstrukcje BR128, 145 i 146.0 jako następców elektrowozów z lat 60-tych i 70-tych. Gdy jednak od roku 2000 wprowadzono zmiany strukturalne w ruchu międzynarodowym oraz nowe ustalenia dotyczące systemów bezpieczeństwa podjęto się modyfikacji tych konstrukcji.

Nowe, zoptymalizowane pod kątem testów zderzeniowych konstrukcje lokomotyw oraz technika wielosystemowa w elektrowozach wpłynęły na wygląd pojazdów. Lokomotywy wielosystemowe są w większości przypadków wyposażone także w różne systemy bezpieczeństwa przystosowane do użytku w różnych krajach.

Poprzez różne numery serii częściowo wprowadzono integrację maszyn w zależności od wyposażenia i obszarów zastosowania. Np. rodzina TRAXX 2E jest tak oznaczona, ponieważ to samo nadwozie lokomotywy jest wykorzystywane do elektrowozów i do spalinowozów. W miejsce transformatora pod podłogą pojazdu wbudowywany jest zbiornik oleju napędowego, a na dachu zamiast pantografów znajdują się układ wydechowy oraz system chłodzenia. W przypadku spalinowozu dla potrzeb chłodnicy dodatkowo jeden z paneli ściany bocznej jest odkryty. W ten sposób na bazie jednego nadwozia powstały naprawdę ekonomiczne elektrowozy jednosystemowe (TRAXX DC), lokomotywy wielosystemowe (TRAXX MS BR186) oraz lokomotywy spalinowo-elektryczne (TRAXX DE BR245 i BR285), wszystkie przeznaczone do wielorakich zastosowań.

### MODEL

Model stanowi zgodne ze skalą odwzorowanie lokomotywy z rodziny TRAXX 2E. W zależności od wykonania model ma dopasowane wyposażenie w sekcji dachowej oraz odpowiednie agregaty pod podłogą. Silnik z dwoma kołami zamachowymi napędza wszystkie osie. W celu zwiększenia siły ciągu dwa zestawy kołowe zostały wyposażone w gumki przeciwpoślizgowe. Pobór prądu odbywa się przez wszystkie zestawy kołowe lub – opcjonalnie - z sieci trakcyjnej. Oświetlenie modelu jest zmienne wraz z kierunkiem jazdy. Model jest wyposażony w krótki sprzęg oraz gniazdo sprzęgu wg normy NEM 358. Pojazd jest przygotowany do digitalizacji i posiada gniazdo dekodera PluX12. Do modelu załączono dodatkowe części do samodzielnego zamontowania w pobliżu buforów - odpowiednio do przeznaczenia lokomotywy.

Model jest fabrycznie wystarczająco nasmarowany. Następne olejenie olejem wolnym od kwasów i żywic lub smarowanie smarem Tillig nr art. 08973 jest wymagane dopiero po ok. 100 godzinach pracy modelu. W celu zapewnienia dopływu prądu należy usuwać zanieczyszczenia ze szczotek stykowych przy kołach. Najlepiej do tego używać destylatu do czyszczenia Tillig nr art. 08977.

Karoseria jest zamocowana na podwoziu przy pomocy dwóch zatrzasków po każdej stronie modelu.

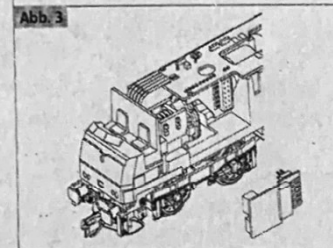
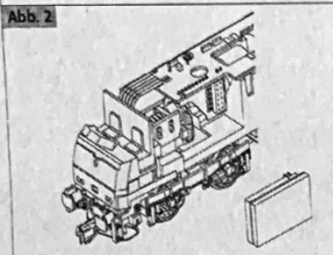
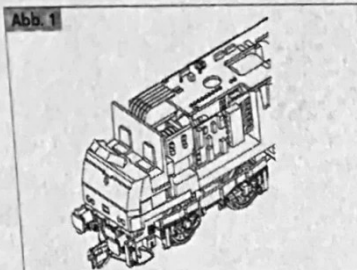
Po odciążeniu dolnych krawędzi karoserii na zewnątrz zatrzaski zostaną odcepione. Wtedy można podnieść do góry i zdjąć karoserię lokomotywy.

**Ostrzeżenie:** Po zastrzeniu przepisów kontroli produktów EMV 2008 (dot. zakłóceń funkcjonowania) jesteśmy zmuszeni do odpowiedniego dopasowania elementów przeciwzakłóceńowych w naszych pojazdach trakcyjnych. Sprowadza się to do podwojenia pojemności kondensatora przeciwzakłóceńowego przy silniku elektrycznym lokomotywy. Ma to jednak taki skutek, że w czasie sterowania silnika elektrycznego lokomotywy wysoką częstotliwością przepływa przez ten kondensator duży prąd.

Tego rodzaju sterowanie wysoką częstotliwością występuje w pracy cyfrowej bez wbudowanego dekodera cyfrowego tzw. jazdy na adresie 0. Jest możliwe, że prąd ten będzie tak duży, że centrala cyfrowa odbierze to jako zwarcie elektryczne silnika i całkowicie wszystko odłączy. Co najmniej następuje jednak przeciążenie elementu przeciwzakłóceńowego z jego tak dużym nagrzaniem się, że może to prowadzić do tego, że przylegające do niego elementy lokomotywy z tworzyw sztucznych mogą się zdeformować.

**Dlatego przy pracy cyfrowej eksploatacja modeli ze wzmocnioną eliminacją zakłóceń bez dekodera cyfrowego jest zabroniona!**

## DIGITALIZACJA



Dla potrzeb digitalizacji w modelu znajduje się złącze standardowe PluX12. Zalecamy użycie dekodera PluX12 firmy Lenz (Tillig nr art. 66018). W celu zamontowania dekodera należy zdjąć karoserię lokomotywy, zgodnie z instrukcją podaną powyżej. W bocznej wnęce podwozia znajduje się złącze standardowe (interfejs). Jeśli usuniemy element przeciwzakłóceńowy razem z 12-pinowym adapterem płytki sterującej (rys. 3) wówczas można zamontować dekodery PluX12 (rys. 2). Jeśli natomiast wyjmemy tylko element przeciwzakłóceńowy, wtedy można zamontować 6-pinowy dekodery zgodny z normą NEM 651 (rys. 1).

Jeśli jest wykorzystywany dekodery PluX12, to przy pracy cyfrowej mamy możliwość oddzielnie włączać światła długie lokomotywy. Światło tylne może być włączane wspólnie lub oddzielnie ze światłem czołowym. W tym celu należy jednorazowo wpisać wartość 92 do CV 8 (rejestr 8) i będzie gotowa pełna konfiguracja.

Podłączenie głośnika jest możliwe bezpośrednio do płytki głównej sterowania. W modelach spalinowozów głośnik można umieścić w zbiorniku oleju napędowego. Odpowiedni montażowy zestaw do udźwiękowienia modelu jest oferowany pod numerem Tillig nr art. 66052.

F0 włączony = światła przednie białe / tylne czerwone, zmienne z kierunkiem jazdy

F1 włączony = włączone dodatkowe światło długie

F2 włączony = wyłączone światła tylne, zmienne z kierunkiem jazdy

F3 włączony = przełączenie na oświetlenie do pracy manewrowej (zawsze bez światła długiego)

F0 wyłączony = światła wyłączone (gdy F1 i F2 wyłączone lub F3 włączone)

F1 włączony = kabina 1 maszynisty czerwone

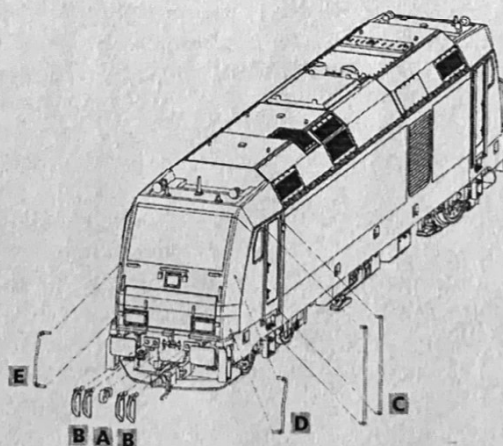
F2 włączony = kabina 2 maszynisty czerwone

F3 włączony = światła przy pracy manewrowej wyłączone (także w przypadku, gdy F1 i / lub F2 są włączone)

**Przed rozpoczęciem użytkowania lokomotywy proszę sprawdzić napięcie na Państwa centrali cyfrowej. W przypadku sterowania pojazdami w skali TT, H0, H0e i H0m zalecamy ustawienie napięcia o wysokości maksymalnie 14 V. Praca pojazdów przy wyższym napięciu prowadzi do szybszego zużywania się silnika. Spowodowane tym usterki dekoderek (poprzez przeciążenie) nie podlegają gwarancji.**

## CZĘŚCI WYPOSAŻENIA DODATKOWEGO

Do modelu dołączone są dodatkowe części do samodzielnego montażu, które polepszą odwzorowanie lokomotywy. Części należy montować odpowiednio do wykorzystania modelu. Należy je mocować za pomocą mini-kropli kleju szybkoschnącego.



Lfd. Nr. Bezeichnung

|   |                     |
|---|---------------------|
| A | Kuppelhaken         |
| B | Bremseschlauch      |
| C | Griffstange 16      |
| D | Griffstange, links  |
| E | Griffstange, rechts |



Ten produkt po zakończeniu użytkowania nie może być traktowany jako normalny odpad i powinien być przekazany do punktu recyklingu urządzeń elektrycznych i elektronicznych. Prosimy, pytajcie Państwo u Waszego sprzedawcy lub w urzędzie gminnym o odpowiednie punkty recyklingu w Waszym miejscu zamieszkania.



Producent: TILLIG Modellbahnen GmbH & Co.KG  
Promenade 1, D-01855 Sebnitz / Sachsen  
tel. +49 35971 903-0 fax +49 35971 903-19



Produkt nieodpowiedni dla dzieci poniżej 3 roku życia z powodu zdejmowalnych i polikalnych drobnych części oraz możliwość skaleczenia ostrymi częściami ruchomymi.

Dystrybucja: AMC Biuro Handlowo-Usługowe  
ul. Tęczowa 83, 53-601 Wrocław  
tel. 71 3428744, e-mail: [amc@amcwroclaw.pl](mailto:amc@amcwroclaw.pl)