

Betriebsanleitung

L1332xx



Dieseltriebzug Baureihe 628.0

Hinweis zum Vorbild:

Anfang der 70er-Jahre begann das Bundesbahn-Zentralamt München in Zusammenarbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen damit, einen Nachfolger für die Uerdinger Schienenbusse (VT 95 – VT 98) zu konzipieren. Die neue Baureihe sollte die Schienenbusse und die Akku-Triebwagen der BR 515 ersetzen. Die Fahrzeuge sollten auch auf Hauptbahnen einsetzbar, aber in punkto Betriebskosten nicht teurer als ein Schienenbus sein.

1974 stellten die Waggonfabrik Uerdingen dann zusammen mit MaK die Prototypen der zweiteiligen Baureihe 628.0 und der einteiligen Variante BR 627 vor. Im Unterschied zu allen späteren Serien der Baureihe 628 waren bei den 628.0 und den 627 die Seitenwände unterhalb der Fenster gesickt. Einige Einheiten kamen zum Bw Braunschweig und von dort auf die nicht elektrifizierten Strecken im Harz und im Weserbergland. Die übrigen wurden im Bw Kempten (Allgäu) stationiert, wohin ihnen die Braunschweiger 628.0 im Juni 1980 folgten. Von dort aus waren sie bis Ende 2002 auf sämtlichen Strecken im Allgäu im Einsatz. 1985 wurden die Scharfenberg-Kupplungen der Fahrzeuge durch Pufferbohlen ersetzt. Ab 2003 befuhren sie nur noch die Außerfernbahn, im Januar 2005 wurde das letzte Fahrzeug (628 008 / 018) abgestellt. Einige wurden verschrottet, andere nach Polen verkauft.

Trotz langer Erprobung und guter Bewährung des 628.0 kam es jedoch nicht zu einer größeren Serienfertigung, da von politischer Seite der Schienenpersonennahverkehr gerade neu bewertet wurde und es unklar war, wie viele Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht wurden. Erst einige Jahre später entschloss man sich dazu, die Baureihe 628 weiterzuführen. Es entstanden nach und nach die Baureihen 628.1 und daraus später 628.2 und 628.4, deren Erfolgsgeschichte als Retter der Nebenbahnen hinlänglich bekannt ist...

LILIPUT bedankt sich für den Kauf des Modells

und wünscht Ihnen viel Freude damit.

Vorbereiten und Inbetriebnahme

Nehmen Sie bitte vorsichtig die beiden Wagen aus dem Blister, kuppeln Sie beide Teile zusammen (siehe nachfolgendes Kapitel) und stellen Sie den kompletten Triebzug auf das Gleis. Das Modell ist für eine maximale Gleichspannung von 14 Volt geeignet. Lassen Sie das Fahrzeug bei ca. halber Spannung ein paar Minuten vorwärts und rückwärts fahren, danach ist es betriebsbereit.

Der Wagen mit dem DIP-Schalter am Unterboden (Motorwagen) ist mit Motor und Antrieb ausgestattet und kann zu Testzwecken auch einzeln gefahren werden. Der andere Wagen (Steuerwagen) kann nicht einzeln gefahren werden und muss mit dem Motorwagen verbunden werden, um alle Funktionen nutzen zu können.

Kuppeln der Wagen

Die Modelle sind mit stromführenden Spezialkupplungen ausgerüstet. Stellen Sie die Wagen mit etwas Abstand auf das Gleis. Achten Sie generell beim Kuppeln darauf, dass sich die beiden Kupplungsteile (**mit und ohne Haltenase H**) nach **Abb. 1a** gegenüberstehen. Schieben Sie nun vorsichtig die Wagen bis zum Berühren der Kupplungen zueinander.

Wir empfehlen, die beiden Wagenenden ca. 2 cm leicht anzuheben und die Haltenase (**H**) gemäß **Abb. 1b** auf einem Finger Ihrer Hand zur Unterstützung aufliegen zu lassen. Dadurch können die beiden Kupplungsteile, ohne nach unten abzuknicken, mit leichtem Druck ineinander geschoben werden, bis die Haltenase einrastet.

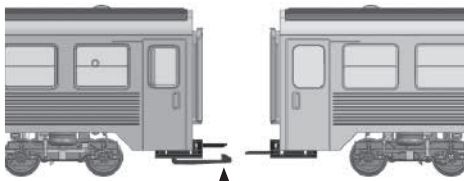
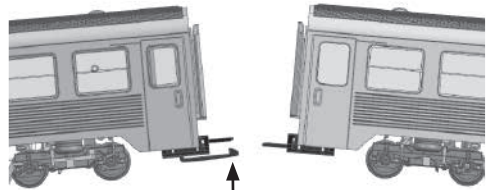


Abb. 1a

H

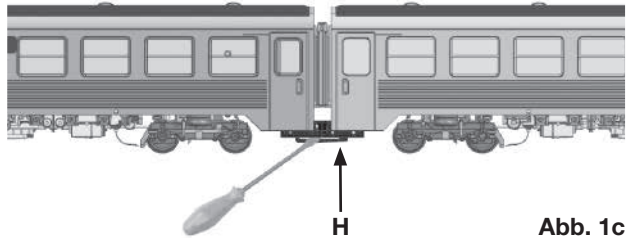


H

Abb. 1b

Entkuppeln der Wagen

Zum Entkuppeln (**Abb. 1c**) drücken Sie bitte die Haltenase (**H**) mit einem Schraubendreher von der Seite nach unten und ziehen Sie die Wagen auseinander.



H

Abb. 1c

Wartung und Pflege

Um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, sollte Ihr Modell in regelmäßigen Abständen gewartet werden – dies wird nach ca. 30 bis 40 Stunden Betriebszeit empfohlen. Für die kleine Wartung muss das Modell nicht geöffnet werden. Vielmehr genügt es, das Modell auf einer weichen Unterlage auf den Rücken zu legen und mit Hilfe einer spitzen Pinzette eventuell angesammelte Staubfusseln an den Radkontakten oder auch am restlichen Fahrwerk zu entfernen. Danach säubern Sie mit einem in Spiritus getränkten Wattestäbchen die Räder.

Drehen Sie aber bitte auf keinen Fall die Antriebsräder von Hand durch!

Nach dem Reinigen schmieren Sie die in **Abb. 2** gekennzeichneten Zahnräder (**Z**) mit einem Tropfen Maschinenöl. Verwenden Sie handelsübliche Öler mit feiner Kanüle oder eine Stecknadel.

Achtung, kein Speiseöl oder Hautcreme verwenden!

Auch zum Schmieren der Getriebeteile muss der Triebwagen nicht geöffnet werden. Vielmehr genügt es, mit einer Pipette die kompletten Getriebeteile (Z) zu ölen oder zu fetten.

Fahren Sie danach mit dem Zug etwas vor und zurück. So verteilen Sie das Öl/Fett gleichmäßig.

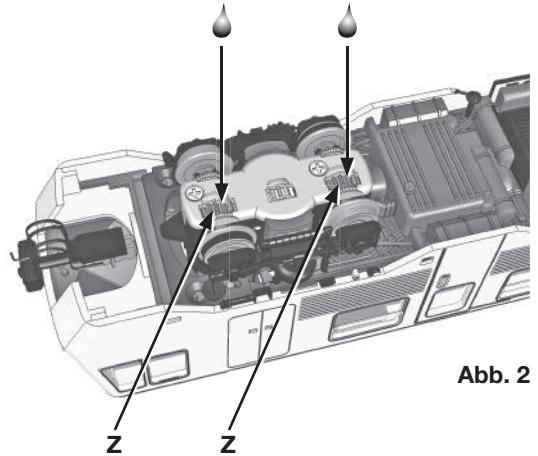


Abb. 2

Inbetriebnahme Ihres Gleichstrom-Modells (DC)

Grundeinstellungen ändern

Das Gleichstrommodell ist in der Grundstellung so geschaltet, dass die Stromabnahme über alle Räder beider Wagen erfolgt. Wenn Sie etwas an der Grundeinstellung verändern wollen, so nehmen Sie den **Motorwagen** zur Hand.

Am Unterboden befinden sich sechs Schalter (**SW**) wie in **Abb. 3** dargestellt. Im Auslieferungszustand sind diese Schalter alle in Stellung „ON“.

Durch das An- und Ausschalten der verschiedenen Schalter ist es möglich, die Stirnbeleuchtung an den Fronten (z.B. für Doppeltraktionen) und die Innen- sowie die Führerstands-Beleuchtung abzuschalten oder die „Stopp-Funktion“ zu aktivieren, die dafür sorgt, dass nur der vorausfahrende Wagen-Teil des Zuges Strom aufnimmt, so dass bei stromlosen Abschnitten das Fahrzeug wie eine Lokomotive rechtzeitig vor dem auf „Halt“ stehenden Signal stehen bleibt.

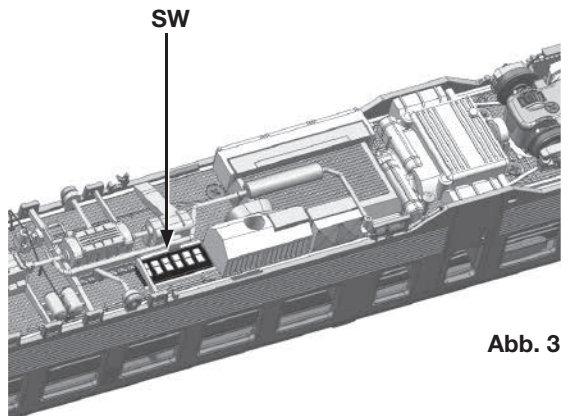


Abb. 3

Die verschiedenen Schalter-Stellungen und deren Wirkung sehen Sie auf der nachfolgenden Tabelle (Abb. 4). Bitte beachten Sie, dass bei Digitalbetrieb alle Schalter auf „ON“ stehen müssen, damit das Schalten sämtlicher Beleuchtungs-Zustände über den Decoder einwandfrei funktioniert. Die „Stopp-Funktion“ ist bei Digital-Betrieb deaktiviert.

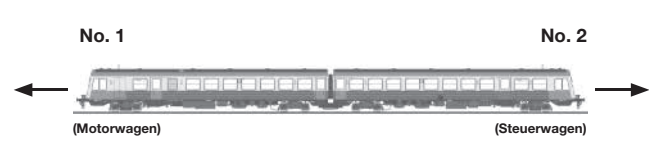
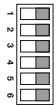
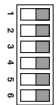
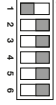
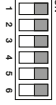
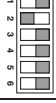
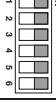
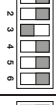

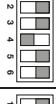
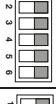


Schalter-Stellung		DCC Funktions-tasten	Schalter-Stellung bei Digital-Betrieb
	Stirnbeleuchtung mit Lichtwechsel weiß/rot an beiden Fahrzeug-Enden, Innenbeleuchtung und Führerstands-Beleuchtung eingeschaltet	F0	
	Stirnbeleuchtung am Wagen No. 1 (Motorwagen) ausgeschaltet, Lichtwechsel weiß/rot nur am Wagen No. 2 (Steuerwagen), Innenbeleuchtung und Führerstands-Beleuchtung eingeschaltet	F0 + F1	
	Stirnbeleuchtung am Wagen No. 2 (Steuerwagen) ausgeschaltet, Lichtwechsel weiß/rot nur am Wagen No. 1 (Motorwagen), Innenbeleuchtung und Führerstands-Beleuchtung eingeschaltet	F0 + F2	
	Führerstands-Beleuchtung ausgeschaltet	F0 + F3	
	Innenbeleuchtung ausgeschaltet	F0 + F4	
	Stopp-Funktion eingeschaltet	—	

Abb. 4

Abnehmen des Gehäuses

Um z.B. Fahrgäste einsetzen zu können oder den Lautsprecher zu tauschen ist es notwendig, den Wagenkasten vom Wagenboden abzunehmen. Dies erfolgt durch das gleichzeitige Einführen von z.B. dünnen Kartonstreifen oder Zahnstochern beidseitig zwischen Wagenboden und Wagenkasten im Bereich der Drehgestelle und der Wagenmitte, siehe **Abb. 5**.

Nun können Sie durch das Auseinanderspreizen des Wagenkastens (**WK**) und mit Hilfe Ihrer beiden Zeigefinger seitlich am vorderen Drehgestell den Boden vom Fahrgestell (**FG**) abheben.

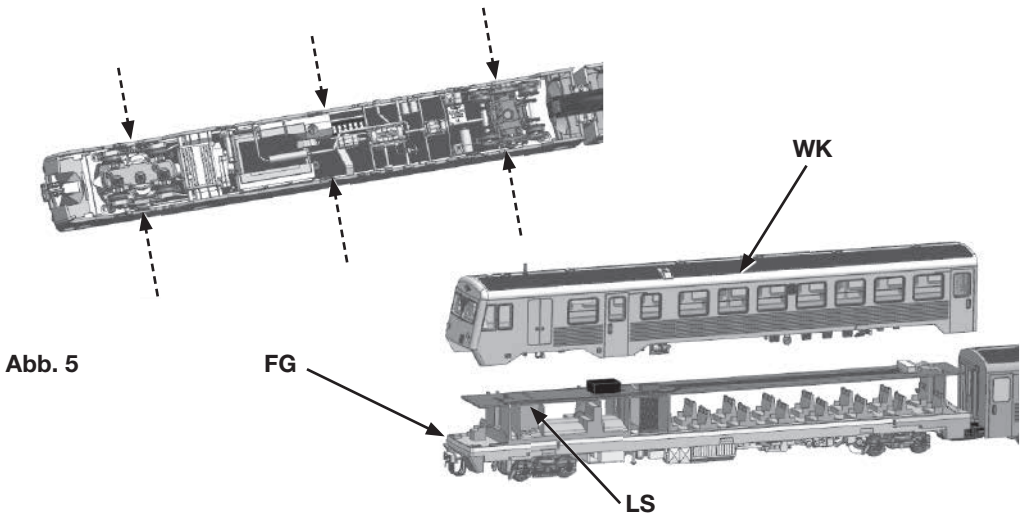


Abb. 5

Einbau eines Digital- oder Sound-Decoders

Bevor Sie umrüsten überzeugen Sie sich bitte, dass im Gleichstrombetrieb alle Funktionen in Ordnung sind. Zum Einbau eines Decoders entfernen Sie die Abdeckkappe (**AK**) am Boden des Motorwagens, indem Sie die Kappe mit einem dünnen Schraubendreher an der Stelle, die mit einem Pfeil markiert ist, anheben (**Abb. 6a**). In der nun sichtbaren 21-poligen Digitalschnittstelle (**DS**) nach NEM 660 (**Abb. 6b**) befindet sich ein Analog-Stecker (**AS**). Ziehen Sie diesen heraus und stecken Sie den Decoder (**DEC**) richtig gepolt hinein. Wenn Sie durch den Einbau eines Decoders auf Digitalbetrieb umgestellt haben, ist die Stopp-Funktion außer Betrieb. Heben Sie den Analog-Stecker gut auf.

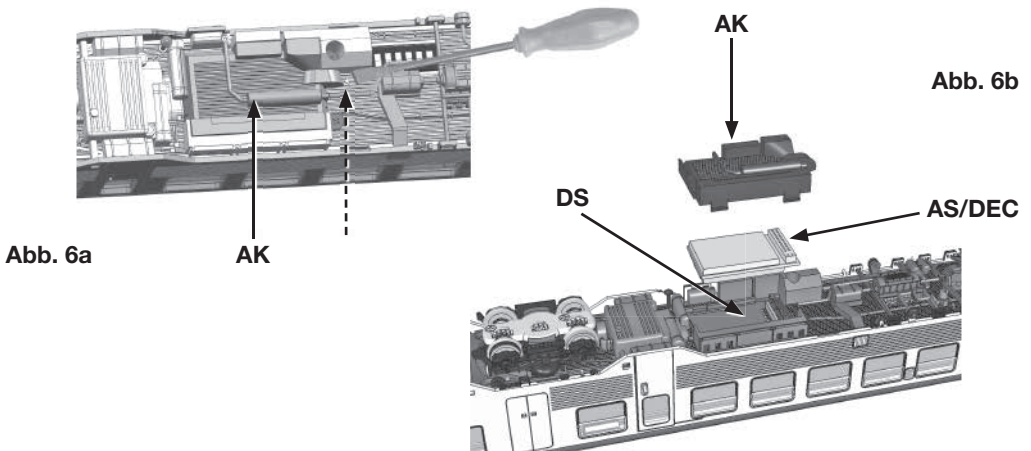


Abb. 6a

Abb. 6b

Eingebauter Lautsprecher

Ein hochwertiger ESU-Lautsprecher (**LS**) ist in diesem Modell bereits integriert. Er befindet sich im Motorwagen hinter der Fahrerkabine unter der oberen Platine (siehe **Abb. 5**). Der Lautsprecher ist über die Schnittstelle bereits korrekt angeschlossen, er muss nach dem Einstecken des Sound-Decoders nicht separat mit dem Decoder verbunden werden.

Motorwechsel

Zum Wechseln des Motors ist es nicht nötig, das Gehäuse zu entfernen! Lösen Sie bitte die **sechs** Schrauben **S1**, siehe **Abb. 7**. Zum Lösen der **beiden** Schrauben, die unter dem Drehgestell liegen, müssen Sie zuerst das Drehgestell entfernen. Dies geschieht durch beherztes Abziehen des Drehgestells mitsamt des Haltebolzens. Evtl. müssen Sie einen kleinen Schraubendreher zu Hilfe nehmen, mit dem Sie vorsichtig seitlich zwischen das Drehgestell und der Befestigung fahren und dann das Drehgestell mit einem Ruck nach oben abheben.

Danach können Sie das komplette Bodenteil mitsamt dem Motor vom Wagenboden abheben. Zum Wechseln des Motors lösen Sie bitte die **beiden** Schrauben **S2**. Dann können Sie die Motorhalterung (**MH**) abheben und den Motor (**M**) herausnehmen. Bitte merken Sie sich, wie herum der Motor eingesetzt war und setzen Sie den neuen Motor richtig herum ein. Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

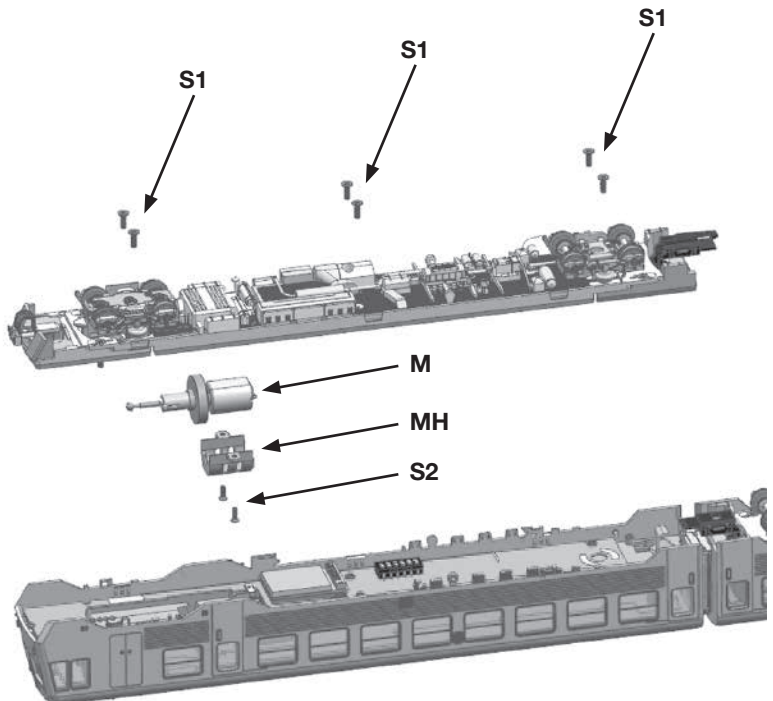


Abb. 7

Haftreifenwechsel

Zum Wechseln der Haftreifen lösen Sie die **beiden** Schrauben **S3** am Antriebsdrehgestell, siehe **Abb. 8**. Nach dem Abnehmen der Getriebeabdeckung (**GA**) können Sie die Räder vorsichtig entnehmen und die Haftreifen wechseln.

Beachten Sie beim Wiedereinsetzen der Räder, dass Sie die Stromabnahme-Federn nicht verbiegen und diese korrekt auf der Rückseite der Räder anliegen.

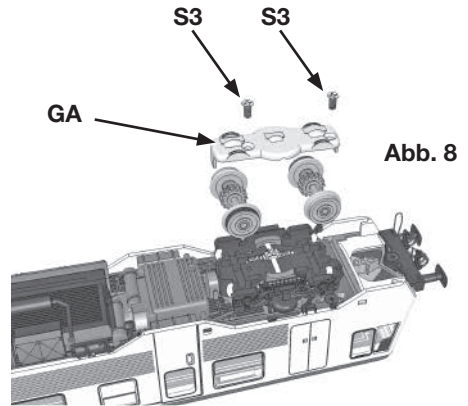


Abb. 8

Kupplungs-Umbau / -Anbau

Dieses Fahrzeug hat an beiden Fronten eine Kurzkupplungskinematik eingebaut. Sowohl bei den Fahrzeugen mit Scharfenberg-Kupplung als auch bei den Varianten mit Pufferbohlen ist es möglich, in diese Kinematik eine Kupplungsaufnahme nach NEM 362 einzustecken, so dass an das Fahrzeug beidseitig entweder ein Wagen oder ein weiteres Triebfahrzeug (z.B. für Doppeltraktion) angekuppelt werden kann.

Beim Wechsel von der Scharfenberg-Kupplung auf die Kupplungsaufnahme ziehen Sie dazu die Scharfenberg-Kupplungsattrappe (**SK**) aus der Kinematik heraus und stecken Sie die Kupplungsaufnahme (**KA**) dafür ein, siehe **Abb. 9a** und **9b**. Für verschiedene Abstände sind beim Einstecken 2 unterschiedliche Positionen möglich.

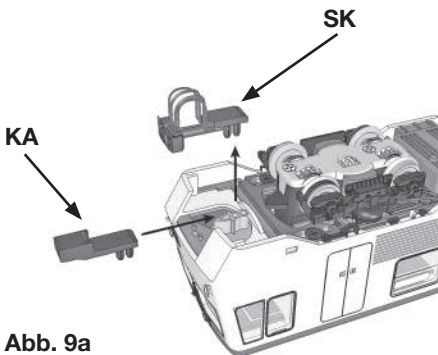


Abb. 9a

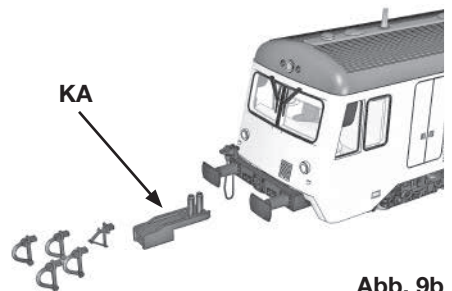


Abb. 9b

Zurüstung der Pufferbohlen

Bei den Varianten mit Pufferbohlen ist es möglich, für ein noch realistischeres Aussehen (z.B. bei Vitrinen-Einsatz oder wenn das Fahrzeug generell alleine unterwegs sein soll) die Pufferbohlen mit dem LILIPUT-Zubehör L939870 (Pufferbohlen-Steckteile lang) nachzurüsten, siehe **Abb. 9b**. Die entsprechenden Öffnungen in den Pufferbohlen sind bereits vorhanden.

Ihr Modell in Wechselstrom-Ausführung (AC)

Wenn Sie sich für ein LILIPUT-Modell mit **Mittelleiter-Wechselstrom-System** entschieden haben, beachten Sie bitte Folgendes:

Dieses Modell verfügt im **Motorwagen** über einen eingebauten Digitaldecoder (ESU LokPilot 5), mit dem Sie wahlweise Ihr Fahrzeug analog (14 Volt Gleichstrom) oder digital (16 Volt Wechselstrom) betreiben können. Über die Funktionsweise des Decoders informiert Sie die Betriebsanleitung der Firma ESU, die Sie über „www.esu.eu/download/betriebsanleitungen/digitaldecoder/“ herunterladen können.

Zur Stromaufnahme vom Schienenmittelleiter ist ein Schleifer am Laufdrehgestell des **Motorwagens** eingebaut. **Abb. 10** zeigt den eingebauten Schleifer mit Haltebügel (**R**).

Abb. 10

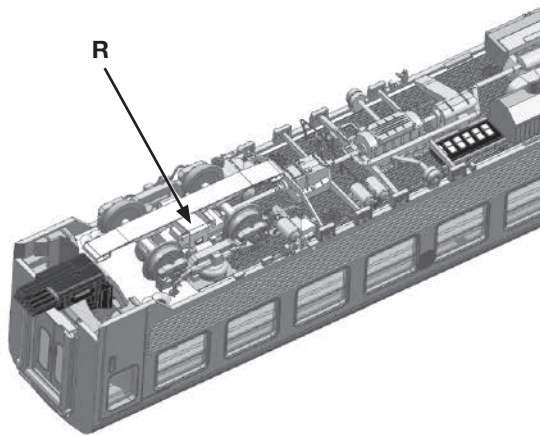
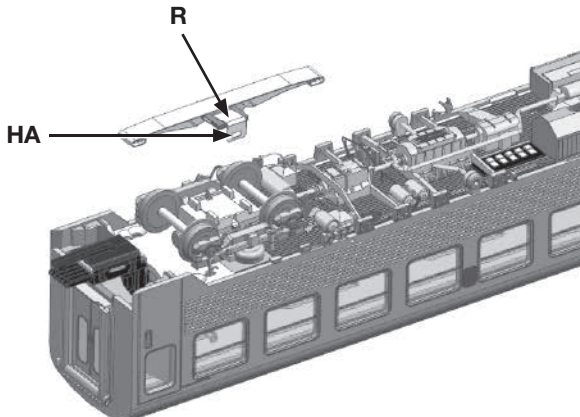


Abb. 11 zeigt den ausgebauten Schleifer mit dem Haltebügel (**R**). Beim Einbau schnappt der Haltebügel einfach in zwei Haltenasen. Beim Demontieren drücken Sie bitte den Haltearm (**HA**) leicht mit einem Schraubendreher nach außen.

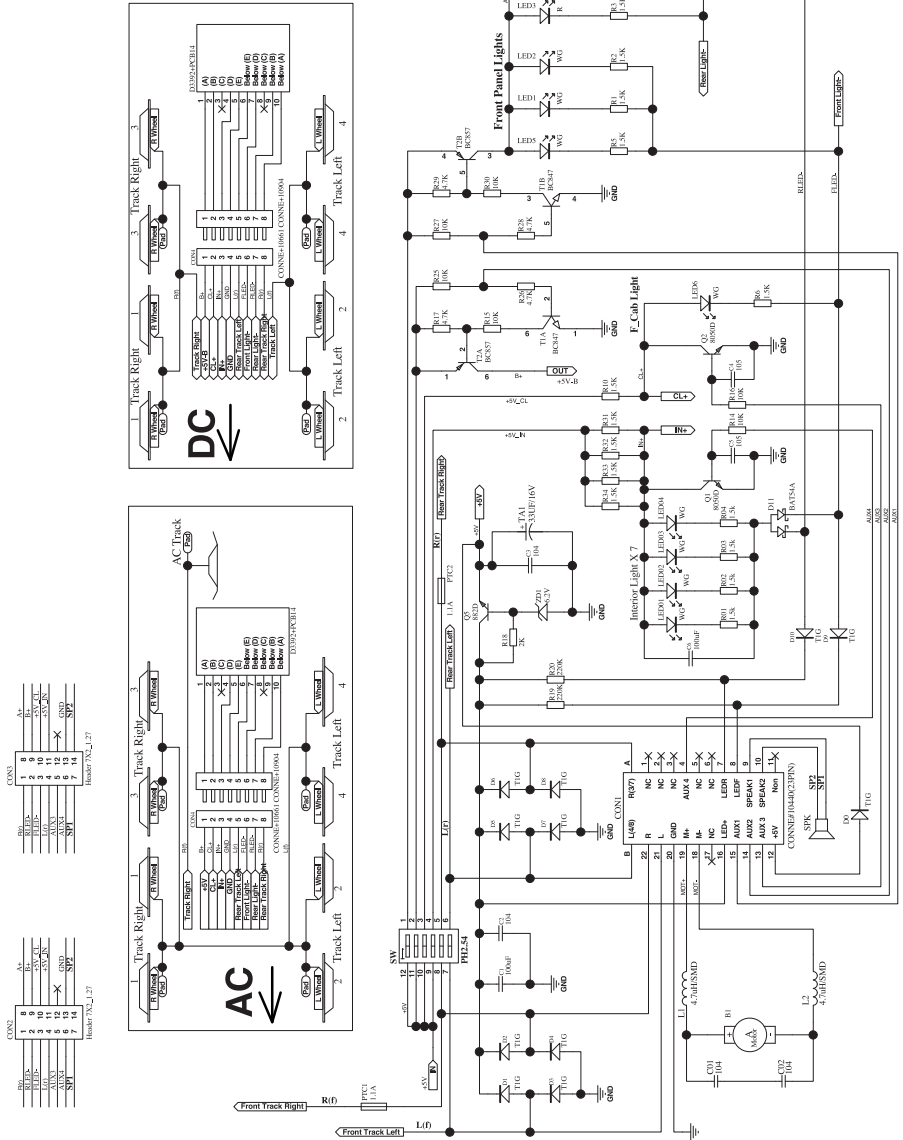
Abb. 11



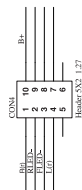
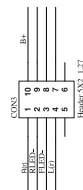
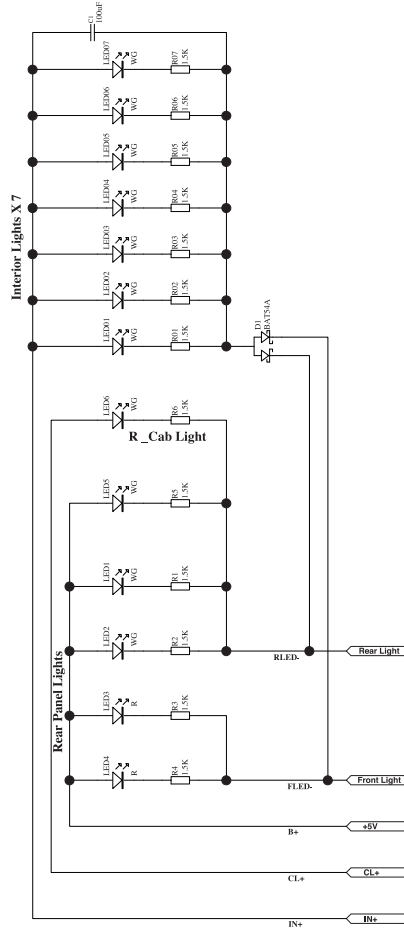
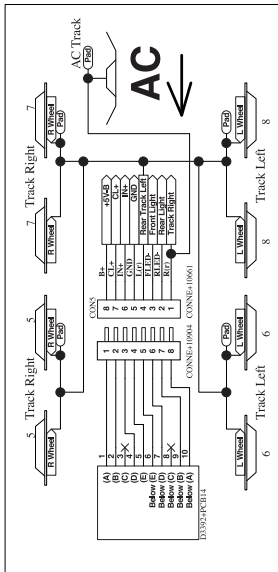
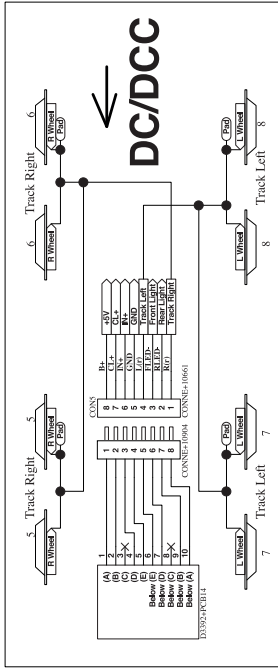
Schaltpläne

Für alle, die sich noch mehr vertiefen wollen, haben wir hier im Anschluss die kompletten Schaltpläne des Zuges und der Stromsysteme abgebildet.

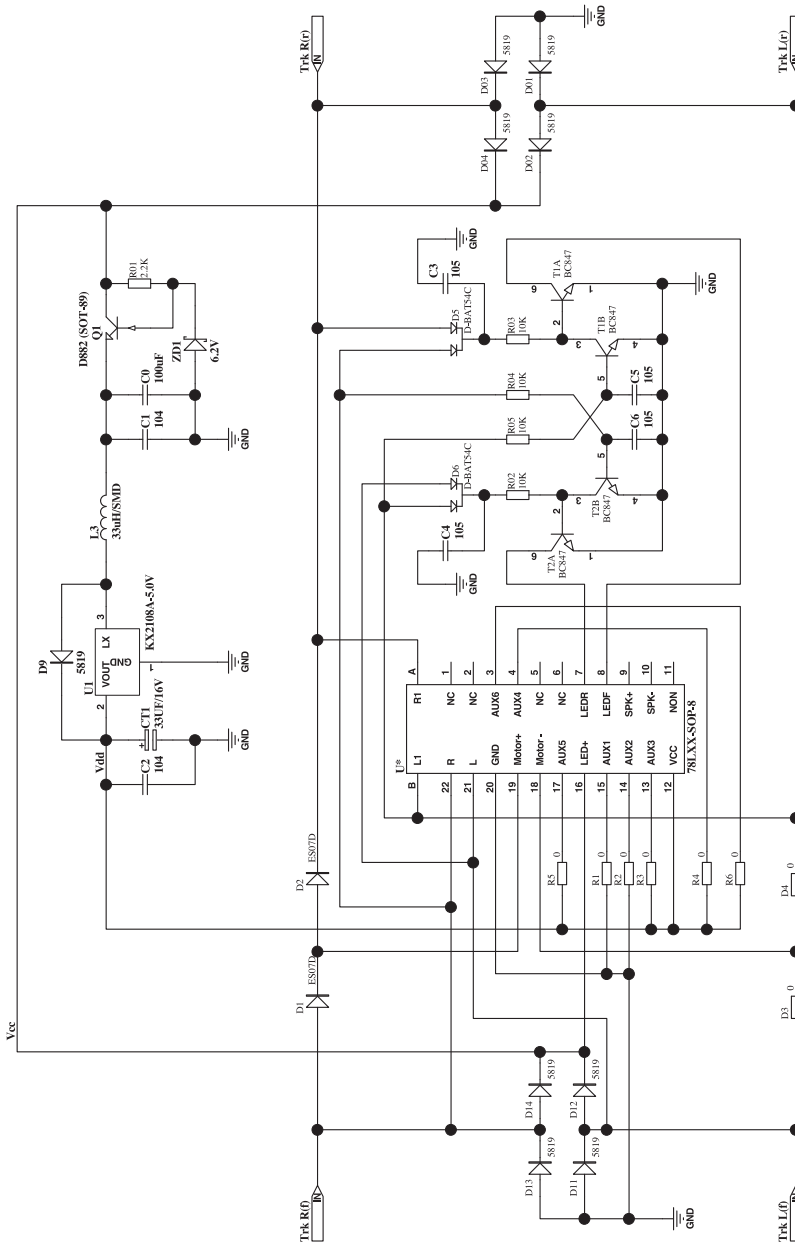
Schaltplan Motorwagen



Schaltplan Steuerwagen



Schaltplan Analog-Stecker



- D11-D14 Without Parts
- D01-D04 Without Parts
- D3321_DUMMY : WITHOUT R1~R6
- D3 & D4 : 0 OHM 1206 Resistance

Garantie-Schein

Garantie-Bedingungen

Dieses LILIPUT-Modell hat ab Kaufdatum zwei Jahre Garantie, sofern es bei einem autorisierten Händler gekauft wurde und dieses Zertifikat vom Händler abgestempelt und das Kaufdatum eingetragen worden ist.

Die Garantie umfasst nach Wahl von Bachmann Europe Plc entweder die Beseitigung eines eventuellen Mangels oder den Ersatz schadhafter Teile. Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Beachten Sie bitte, dass für nachträglich eingebaute Teile (z.B. Decoder oder Lautsprecher) sowie für dadurch entstandene Schäden keine Haftung übernommen wird.

Kaufdatum mit Händlerstempel:

Reparatur-Fall

Sollte Ihr LILIPUT-Modell nach der Garantie-Zeit einen Mangel oder eine Störung aufweisen bzw. reparaturbedürftig sein, so haben Sie die Möglichkeit, sich diesbezüglich entweder an den Händler, bei dem Sie das Produkt gekauft haben, oder an folgende Adressen/Kundendienstabteilungen zu wenden:

DEUTSCHLAND/ÖSTERREICH:

SCHWEIZ:

ALLE ANDEREN LÄNDER:

LILIPUT-SERVICE
ROBERT-STOLZ-STR. 6

ARWICO AG
BRÜHLSTRASSE 10

BACHMANN EUROPE PLC
MOAT WAY, BARWELL

D - 85591 VATERSTETTEN

CH - 4107 ETTINGEN

GB - LEICESTERSHIRE LE9 8EY

Wichtig! Wir empfehlen die Originalverpackung aufzubewahren, sie ist der beste Schutz für Ihr Modell, wenn dieses nicht gerade auf Ihrer Anlage unterwegs ist. Beim Betrieb der Lok auf Teppichböden kann die feine Mechanik durch Fasern zerstört werden. Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten. Bitte bewahren Sie diese Beschreibung zum späteren Gebrauch auf. Dieses Produkt wurde nach Vorschriften der europäischen Spielzeugrichtlinien (CE) hergestellt. • **Important!** We recommend that you keep the original box. It is the best place to store your model, when it is not in use. Please be aware, that carpet fibres can destroy the fine mechanism of the locomotive. Subject to changes in design, version and technical data. Please retain these data and instructions for further reference. This product has been manufactured according to the European toy Safety Directive (CE). • **Importante!** Raccomandiamo di tenere la scatola originale. E' il posto migliore in cui tenere il tuo modello quando non è in uso. Fibre di tappeti possono distruggere il fine meccanismo della locomotiva. Preghiamo di conservare



questi dati ed istruzioni per altre informazioni. Quest'articolo è stato prodotto in accordo con la Direttiva Europea Sicurezza giochi (CE).

Achtung! Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Kanten und Spitzen!

• **Attention!** At an incorrect use there exists danger of hurting because of cutting edges and tips! • **Attention!** Il y a danger de blessure à un emploi incorrect à cause des aiguilles et arêtes vives!

• **Voorzichtig!** Bij ondoelmatig gebruik bestaat verwondingsgevaar door scherpe zijkanen en uitsteeksels! • **Attenzione!** Un uso improprio comporta pericolo di ferimenti attraverso punte e spigoli taglienti! • **Atencion!** Un empleo incorrecto puede causar heridas debido a las puntas y aristas agudas! • **Atenção!** Por utilização incorrecta existe o perigo de estragos, em virtude de cortes nas abas e nas pontas!

• **Προσοχή!** Η ακατάλληλη χρήση εγκλείει κινδύνους μικрот τραυματισμών, εξ αιτίας κοπτερων ακμων και προεξοχων!

• **Bemærk!** Ved ukorrekt brug kan de funktionsbetingede skarpe kanter og spidser forfølde skade!

