



Sound Projekt für Sounddecoder
der Firma Zimo

Regelspurdieseltriebwagen Baureihe 171 DR-Version 5 Nachfolger der VT2.09

Autor: Matthias Henning

Die Leichtverbrennungstriebwagen wurden ab 1955 vom VEB Waggonbau Bautzen entwickelt. Im gleichen Jahr wurden noch sechs weitere Triebwagen mit Beiwagen hergestellt. Ab 1963 wurde die erste Serie gefertigt (VT 2.09.008–070). 1965 wurden sechzehn Triebwagen und erstmals auch Steuerwagen gebaut, da das Umsetzen an den Streckenendpunkten den Betrieb behinderte. Im Zuge der Spezialisierung der Werke wurden die weiteren Serien im Waggonbau Görlitz gefertigt, ab 1969 73 Trieb- und 72 Steuerwagen.

Die Fahrzeuge wurden zunächst unter der Bezeichnung VT 2.09 / VB 2.08 / VS 2.07 in Dienst gestellt und 1970 in Baureihe 171.0 als Motorwagen und 171.8 (Beiwagen) umgezeichnet. Die Baureihe 172 besteht in der Ursprungsversion aus einem Motorwagen mit zwei Führerständen und aus einem Steuerwagen mit einem Führerstand. Auf beiden Seiten befinden sich je zwei doppelflügelige Falttüren. Die Fahrzeuge verfügten über eine optisch-akustische Türschließwarnanlage, bestehend aus einer Klingel und einer roten Warnleuchte, die vor dem automatischen Schließen der Türen aktiviert wurde. Eine Vielfach- und Wendezugsteuerung auch für Doppeltraktion gab es ursprünglich nur bei der BR 172. Es konnten bis zu sechs Wagen im Verbund gefahren werden. Die Fahrzeuge verfügten über Scharfenberg. Motorisiert waren sie mit einem Sechszylinder-Reihenmotor vom Typ 6VD 18/15 vom VEB Elbewerk Roßlau, der in Unterflurbauweise angeordnet war. Die Kraftübertragung erfolgt über eine permanent gefüllte Strömungskupplung auf ein Sechsgang-Elektroschaltgetriebe. Alle Gänge befinden sich bei diesem Getriebe im Eingriff, sie werden durch elektrisch betätigte Reibscheibenkupplungen mit integrierten Freiläufen (Überholkupplung) an die Sekundärwelle geflanscht. Durch die Freiläufe wurde eine Beschädigung von Motor und Getriebe bei falscher Gangwahl vermieden. 772 003 war zeitweise zu Erprobungszwecken mit einem Elektroschaltgetriebe ohne Freiläufe unterwegs. Ein Achswendegetriebe ermöglichte den Fahrtrichtungswechsel, dieser war im Stillstand mittels eines pneumatischen Schaltzylinders vollziehbar, welcher über Magnetventile mit Druckluft beaufschlagt wurde. Die Stromversorgung des Triebwagens (Motorwagens) erfolgte ursprünglich durch eine Lichtmaschine 24 V / 1,2 kW, die von Bei- und Steuerwagen durch einen Achsgenerator, welcher durch einen ledernen Flachriemen angetrieben wurde. Im Verlauf der Modernisierung der Baureihe wurden die Achsgeneratoren mit ihrem stöempfindlichen Antrieb durch eine zentrale Stromversorgung ersetzt, welche vom Triebwagen gespeist wurde. Die Motorkühlung erfolgte durch einen Unterflurkühler, welcher unter dem Führerstand 1 aufgehängt war und dessen Lüfter – abhängig von der Kühlmitteltemperatur – mittels Keilriemen durch einen Hydrostatikmotor angetrieben wurde.

Ihre Lok fährt auf **Adresse 3**, jedoch kann die Adresse nach Belieben geändert werden. Die Einstellungen der CV sollten außer der Adresse nur in kleinen Schritten geändert werden um eine gute Funktion nicht zu sehr zu beeinflussen. Die Standard CV sind mit Hilfe eines Tillig Triebwagens Lok eingestellt. Die Vmax. beträgt bei Regler Anschlag mit dieser Einstellung 100 Km/h Modellgeschwindigkeit. Der Sound wird in neun realen Fahrstufen wiedergegeben. Bedingt durch die Länge des Ablaufplans sollten die Beschleunigungs- und Bremswerte nicht allzu sehr geändert werden da diese unmittelbar mit dem Sound in Zusammenhang stehen.

Quelle : Wikipedia

Funktions-Tastenzuordnung

F-Taste	Einrichtung	Funktionsausgang	Sound-Funktion
F0	Licht Fahrtrichtungsabhängig	FA0v / FA0r	Schalter
F1	Nach Wahl des Modellbahners	FA1	
F2	Nach Wahl des Modellbahners	FA2	
F3			Horn 1 loop
F4			Horn 2
F5			Horn 3
F6			Horn 4
F7			Überdruckventil
F8			Dieselmotor starten / stoppen
F9			Radlenker Quietschen
F10			Außentür öffnen/schließen
F11			Schaffner
F12			Scharfenberg Ab kuppeln
F13			Scharfenberg An kuppeln
F14	ABV aus / ein		
F15	Lokfahrmodi / Rangiergang		
F16	Sound ein oder ausblenden		
F17			Ansage
F18			Ansage
F19	Lautstärke Einstellung -		
F20	Lautstärke Einstellung +		
F21			
F22			

Die Einstellungen aller anderen CV sollten nur mit großer Umsicht und in kleinen Schritten erfolgen. Grund hierfür ist das die Motorfahrstufen, Verzögerungswerte und Dynamikgeräusche eng miteinander verknüpft sind. Zu große Änderungen könnten zum Fehlverhalten des Soundprojektes führen

Falls eine Rückstellung auf Werkswerte CV 8 = 0 notwendig war, können Sie mit dem schreiben in CV8 = 8 alle Werte wieder herstellen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude mit Ihrer Lokomotive

Mit freundlichen Grüßen Matthias Henning