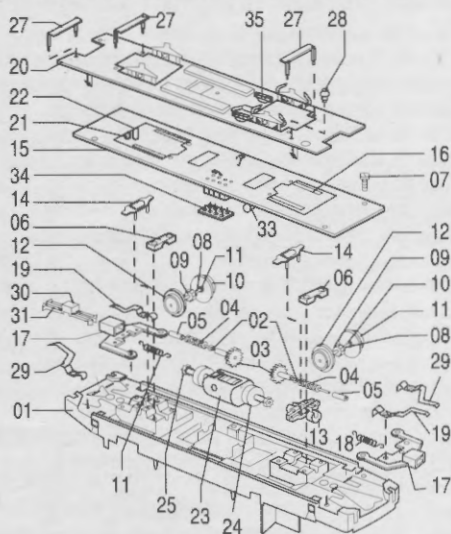
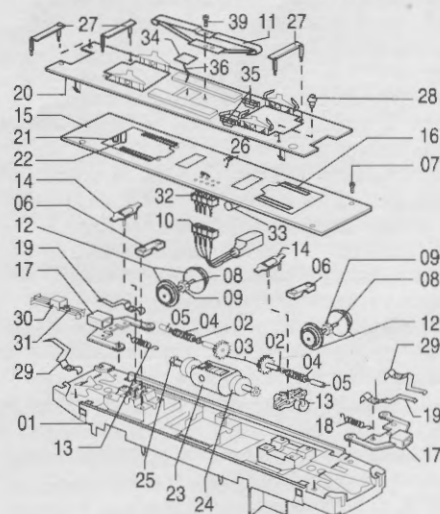


Ersatzteilliste Triebwagen LVT Fahrgestell
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 0530.01 Gleichstrom, D.C. current



Nr. 0536.01 Wechselstrom, A.C. current



Nr. 0530.01 Gleichstrom

.01 Fahrgestell Druckguß

.02 Antriebswelle 22,5 mm lang

.03 Stirnrad D=10,4 mm Z=24

.04 Schnecke

.05 Wellenlager

.06 Lagerschale

.07 Schrauben M 1,2x4

.08 Radachse

.09 Schneckenrad

.10 Isolierbuchse

.11 Rad isoliert

.12 Rad unisoliert

.13 Pendelachsgehäuse

.14 Achsabdeckung

.15 Platine

.16 Kontakt für Rad

.17 Kupplungsdeichsel

.18 Feder f. Kupplungsdeichsel

.19 Kontaktblech für

Kupplungsdeichsel

.20 Gerätemodul

.21 Glühbirne rot

.22 Glühbirne weiß

.23 Motor FT 010 S

.24 Schwunghasse D=12 mm

.25 Motorritzel

.26 Kontaktblech für Motor

.27 Schienenräumer

.28 Toilettenabfallrohr

.29 Kontaktblech für Deichsel

.30 Starrkupplung

.31 Kontaktstreifen f. Kupplung

.32 Steckverbinder 8fach

.33 Diode

.34 Blindstecker

.35 Magnetschienenbremse

.36 Holniet

.37 Hohniet

Nr. 0536.01 Wechselstrom

.10 Umschalter

.11 Schleifer

.32 Steckverbinder 4fach

.34 Schleiferkontakt

.36 Kabel

.37 Niet für Motorkontakt

.38 Niet für Radschleifer

.39 Schraube f. Schleifer

D.C. current

Undercarriage of die cast

metal

Driving shaft 22,5 mm long

Spur gear D=10,4 mm Z=24

Endless screw

Shaft bearing

Bearing box

Screw M 1,2x4

Wheel axle

Worm gear

Insulating bush

Insulated wheel

Unisolated wheel

Case for jointed cross-shaft

axle

axle cover

sheet bar

Contact plate for wheel

Clutch pole

Spring for clutch pole

Contact plate for clutch

pole case

Apparatus modulus

Red bulb

White bulb

Engine FT 010 S

Flywheel mass D=12 mm

Engine pinion

Contact plate for engine

Cowcatcher

Lavatory outlet pipe

Contact plate for clutch pole

Rigid coupling

Contact plate f. rigid coupling.

Quadruple pin connector

Diode

Blind plug

Magnet slipper brake

Blind plug

Blind plug

A.C. current

Throw-over switch

Collector ring

Quadruple pin connector

Collector ring contact

Wire

Rivet for engine

Rivet for wheel collector

Screw for wheel collector ring

BRAWA

Betriebsanleitung
Schienenbus mit
Steuerwagen

Ausführung Gleichstrom

0530

Ausführung Wechselstrom

0536



Mit seinen zwei einachsigen Laufwerken wird jeder überfahrene Schienenstoß für den Reisenden zum durchschlagenden, nostalgischen Bahn-Fahrerlebnis.

Die Rede ist vom Leichttriebwagen der Baureihe 771/772 der Deutschen Bahn AG. Spitz oder Kosenamen zu erhalten, diese Ehre haben nur wenige Eisenbahnfahrzeuge, meist sind sie schnell, groß und kräftig. Der niedlich kleine, rundlich dicke 771/772 hat sie, sogar mehrere! Liebevoll als „Ferkeltaxe“, „Blutblase“, „Sandmännchen“ oder ganz einfach als LTV bezeichnet, rollt er alleine oder im Verbund mit Bei- bzw. Steuerwagen (konstruktiv weitgehend und äußerlich völlig identisch mit dem Triebwagen) durch den Osten Deutschlands.

1957 erblickte das erste Baumuster am Rande der Oberlausitz, im Waggonbau Bautzen das Licht der Welt. 1962 kam Nr. 2 und nach weiteren Änderungen und Verbesserungen lief 1962/64 die Serienproduktion der BR 171 an. Damals noch unter der Bezeichnung VT 2.09.0.

Zwischen 1965 und 1969 kam eine weitere Variante an den Start - VT 2.09.1. Der wesentliche Unterschied zeigte sich in der Steuerung. Mit einer einfachen Vierfachsteuerung versehen, konnten nun von einem Führerstand aus zwei Maschinenanlagen „gefahren“ werden.

Die Höchstgeschwindigkeit von immerhin 90 km/h hat dazu geführt, daß er auch auf Hauptstrecken zum Einsatz kam und kommt.

Einst auffallend und schön rot lackiert, fahren sie heute in den neuen Regionalbahnfarben der neuen Bahn - mintgrün/weiß und unter dem Kürzel RB bzw. RE. Dank einer sehr soliden Bauweise und einer hervorragenden

Wartung/Modernisierung im Ausbesserungswerk Halle (Saale) fährt diese Baureihe heute, nach über 25 Jahren, immer noch gemütlich übers Land. Sowohl in Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern als auch in Brandenburg ist der LVT zu Hause.

Baureihenbezeichnung (Triebwagen):

bis 1970	VT 2.09.0	VT 2.09.1	VT 2.09.2
1970-91	171.0	172.0	172.1
ab 1992	771	772.0	772.2

Technische Daten:

Baureihe	VT 2.09.0 (DR)
Achsfolge	1A
Gattung	B
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Motorleistung	130/180* PS
Dienstlast	15,6/19,3* Mp
Achslast max.	11,6/13,4* Mp
Treibrad-Ø	900 mm
Sitzplätze gesamt	54
Lauftrad-Ø	900 mm
LüP bzw. Lük	13 550 mm
Kraftübertragung	mechanisch
Indienststellung	1957, 1962-1964
	*ab VT 2.09.003

BRAWA Operating Instructions Rail Motorcar with Driving Trailer

Execution for D.C. current 0530

Execution for A.C. current 0536

Thanks to its two single-axle driving trailers the traveller can enjoy the smooth sliding over the rail joints making his journey a comfortable and nostalgic event.

We mean the Light Rail Motorcar of the series 771/772 put into service by the German Railway Company. Only very few railway cars or trains have the privilege to be honoured by a nickname or petname. This mostly concerns great, rapid and powerful units.

Even multiple names have been given to the neat small & roundish thick series 771/772. So the series is called "pig carrier", "blood-blisters", "little sandman" or simply LTV (Light Touring Vehicle).

It is doing its service either as a single unit or in compound service with coupled wagons or driving trailer in East Germany. Its construction is very similar to the usual Rail Motorcar. Externally it is absolutely identical to that car.

In 1957, the first prototype was engineered in the Upper Lausitz area, in the Wagon Factory at Bautzen (East Germany).

In 1962, this model was followed by number 2, and in 1962/1964, after several modifications and improvements, the serial production of the type BR 171 was started. During this period its denomination was VT 2.09.0.

Between 1965 and 1969, another variant came out bearing the number VT 2.09.1. The main difference was the control. Provided with a simple four-way control two engines could be operated from the same operator's control cabin.

Owing to the maximum speed of 90 km/h the Rail Motorcar was and is also running on the main lines.

In the past the Rail Motorcars were painted in an attractive red colour. Now they are doing their regular service painted in the actual Regional Railway colours mint green/white. Their denomination is RB or RE respectively.

Thanks to their robust design and owing to a careful maintenance and permanent modernization in the Railway Repair Premises at Halle (East Germany) the series is still in operation in the Land. This after more than 25 years. The series LTV can be seen in the German countries: Thuringia, Saxonia, Saxonia-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, same as in Brandenburg.

Denomination of the series (Rail Motorcar):

Until 1970	VT 2.09.0	VT 2.09.1	VT 2.09.2
1970-91	171.0	172.0	172.1
Since 1992	771	772.0	772.2

Technical Details

Series	VT 2.09.0 (DR)
Axle sequence	1A
Category	B
Maximum speed	90 km/h
Engine power	130/180 P
Effective charge	15,6/19,3 *Mp
Max. axle load	11,6/13,4 *Mp
Dia. driving gear Ø	900 mm
Total number of seats	54
Dia. travelling wheel Ø	900 mm
LüP	13 550 mm
Mechanical power	transmission
Putting into service in	1957, 1962-1964
	*since VT 2.09.003

BRAWA Instructions de service Autorail Wagon pilote

Exécution pour courant continu 0530

Exécution pour courant alternatif 0536

Grâce au deux mécanismes de roulement, chacun à un seul essieu, desquels l'autorail est équipé, il glisse doucement sur les joints de rails ainsi rendant le voyage un événement ressuscitant des sentiments de nostalgie.

Cela concerne l'autorail léger de la série 771/772 des chemins de fer Allemands, société par actions. Il n'y a que très peu de voitures ou trains de chemin de fer qui jouissent de l'honneur d'être distingués par un sobriquet ou nom d'amitié. Dans la plupart des cas il s'agit de trains plus grands, rapides et puissants.

Le petit autorail n° 771/772, rond et corpulent, a fait l'objet d'une telle distinction, voire de plusieurs. On l'appelle «transporteur de porcelets», «véhicule», «boîte endormante» ou, tout simplement, LTV (autorail léger).

Il roule, seul ou conjointement, avec voiture-pilote en Allemagne orientale. Sa construction est similaire à l'autorail habituel. Son extérieur est absolument identique à celui-ci. En 1957, le premier prototype fut construit au bord de la région de la Haute Lusace à l'Usine de wagons ferroviaires à Bautzen (Allemagne orientale).

En 1962, ce prototype fut succédé par le numéro 2 et, en 1962/64, après avoir fait l'objet de plusieurs modifications et améliorations, on a démarré la production en série du type BR 171 qui, à cette époque, fut dénommé VT 2.09.0. Entre 1965 et 1969, il fut suivi par une autre variante dénommée VT 2.09.1. Ce type se distingue en particulier par sa commande. Equipé d'une simple commande quadruple, le conducteur peut commander en même temps d'un seul poste deux machines.

Sa vitesse maximum de 90 km/h a permis de faire marcher l'autorail aussi sur les grandes lignes principales. Dans le passé les autorails étaient peints joliment en rouge, actuellement la peinture est vert menthe/blanc. Ce sont les nouvelles couleurs des chemins de fer régionaux en Allemagne. La dénomination en est RS ou RE respectivement. En raison de leur construction robuste et grâce à un excellent entretien et une modernisation progressive d l'Usine de réparations à Halle (Allemagne orientale) cette série est toujours en service depuis plus de 25 ans.

On peut la voir dans les pays régionaux: Thuringe, Saxe, Saxe-Anhalt, Mecklenbourg-Poméranie Antérieure et, également, au Brandebourg.

Dénomination de la série (Autorail):

Jusqu'en 1970	VT 2.09.0	VT 2.09.1	VT 2.09.2
1970-91	171.0	172.0	172.1
A partir de 1992	771	772.0	772.2

Détails techniques:

Série	VT 2.09.0 (DR)
Suite des essieux	1A
Catégorie	B
Vitesse maximum	90 km/h
Puissance du moteur	130/180* PS*
Charge de service	15,6/19,3* Mp
Charge maxi par essieu	11,6/13,4* Mp
Roue motrice Ø	900 mm
Total places assises	54
Roue porteuse Ø	900 mm
LüP	13 550 mm
Transmission de force	mécanique
Mise en service	en 1957, 1962-1964
	*depuis VT 2.09.003

BRAWA Istruzioni di servizio Autocarro su rotaie con carro di comando

Esecuzione per corrente continua 0530

Esecuzione per corrente alternata 0536

Dotato di due carrelli monoassiali ogni giunto di rotaia viene trascorso senza percettibili vibrazioni e rende il viaggio un avvenimento aggradabile e nostalgico per il viaggiatore.

Si tratta dell'autocarro leggero su rotaie della serie 771/772 delle ferrovie tedesche s.p.a. Solo pochi treni sono stati distinti di nomignoli o vezzeggiativi comparabili come sono stati dati a quest'autocarro. La maggior parte di tali treni sono grandi, rapidi e potenti.

L'autotreno n. 771/772, piccolino e tondeggiante, ne ha alcuni! In modo affettuoso viene denominato „gondola per maialetti“, „bolla di sangue“, addormentatore dei bambini o semplicemente LTV (autocarro leggero).

Esso fa il suo servizio in Germania orientale, solo o in comune con altri mezzi ferroviari, con vagoni o veicolo di comando.

Per quanto riguarda la sua costruzione, esso è molto simile al detto autocarro. Il suo esterno è assolutamente identico.

Nel 1957, il primo prototipo è stato costruito al bordo dell'Alta Lusazia nella Fabbrica di vagoni ferroviari di Bautzen (Germania orientale).

Nel 1962, esso fu seguito dal numero 2 e, nel 1962/64, dopo ulteriori modifiche e miglioramenti, uscì la serie BR 171. In questi tempi l'autocarro portava la denominazione VT 2.09.0.

Infine, fra 1965 e 1969, fu creata un'altra variante che portava il numero VT 2.09.1. Su questo tipo il comando costituì l'essenziale differenza. Premunito di un semplice comando quadruplo due macchine potevano essere comandate dallo stesso posto di guida.

La velocità massima di 90 chilometri all'ora ha permesso di impiegare l'autocarro anche sulle linee principali.

Nel passato gli autocarri su rotaie erano verniciati di rosso. Adesso, denominati con l'abbreviazione RB o RE, sono verniciati di verde menta/bianco. Questo rappresenta i nuovi colori regionali.

Dovuto alla loro costruzione molto solida ed anche alla loro eccellente manutenzione e progressiva modernizzazione nella Fabbrica di vagoni ferroviari di Halle (Germania orientale). Questa serie è ancora in servizio dopo più di 25 anni.

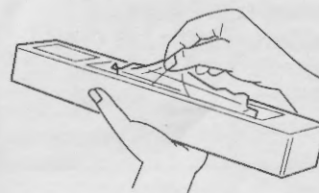
Si può vederla nei paesi: Turingia, Sassonia, Sassonia-Anhalt, Meclenburgo-Pomerania Anteriore, ma anche nel Brandeburgo.

Denominazione della serie di Autocarri su rotaie:

Sino a 1970	VT 2.09.0	VT 2.09.1	VT 2.09.2
1970-91	71.0	172.0	172.1
Dal 1992	771	772.0	772.2

Dati tecnici:

Serie	VT 2.09.0 (DR)
Ordine assi	1 A
Categoria	B
Velocità massima	90 chilometri all'ora
Potenza del motore	130/180* PS
Carico effettivo	15,6/19,3* Mp
Carico massimo assi	11,6/13,4* Mp
Ruota motrice Ø	900 mm
Totale posti a sedere	54
Ruota portante Ø	900 mm
LüP	13 550 mm
Trasmissione meccanica di energia	
Messa in servizio	1957, 1962-1964
	*dal VT 2.09.003

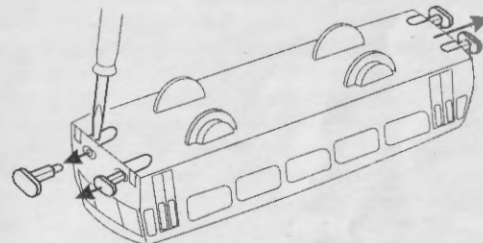


Gehäuseabnahme

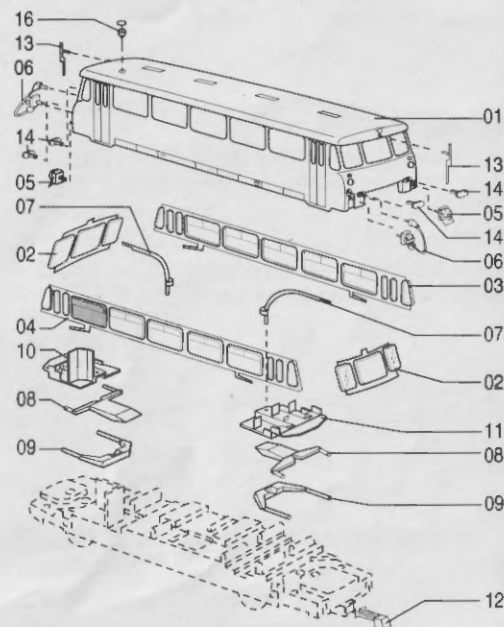
Zur Demontage, das Gehäuse auf den Rücken legen. Puffer nach vorne drücken, 4x und Fahrgestell abnehmen. siehe Bild.

Case removal

For dismantling place case on back. Press four buffers ahead. Remove undercarriage. See fig.

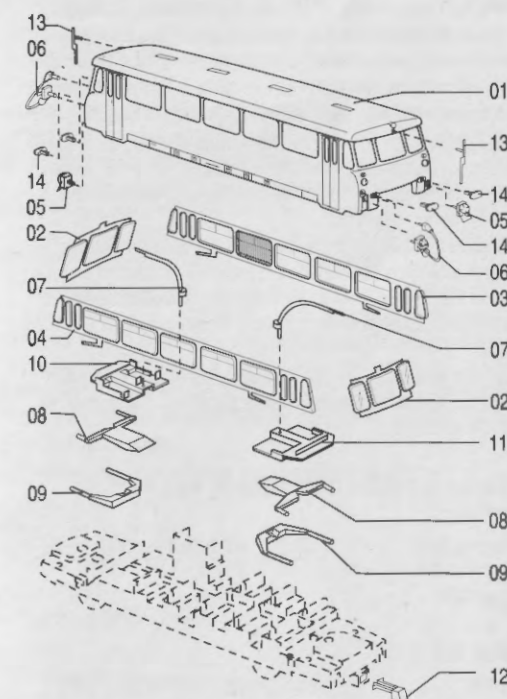


Ersatzteilliste Triebwagen LVT Gehäuse
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 0530.02 Gleichstrom, D.C. current
Nr. 0536.02 Wechselstrom, A.C. current
 Gleichstrom und Wechselstrom baugleich



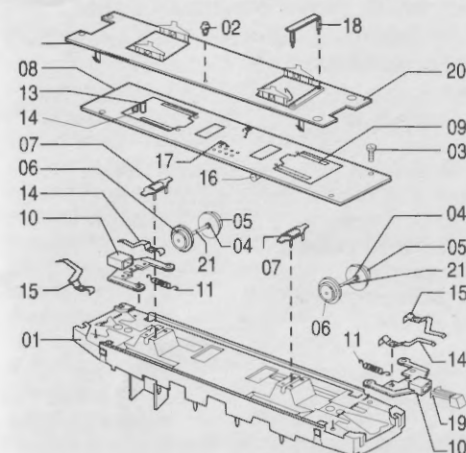
0530.02.01	Aufbau	body
0530.02.02	Stirnfenster	Front window
0530.02.03	Fensterstreifen re.	Window stripe right
0530.02.04	Fensterstreifen li.	Window stripe left
0530.02.05	Steckdose	Socket
0530.02.06	Steckdose mit Kabe	Socket with wire
0530.02.07	Lichtleitkörper oben	Light bar top
0530.02.08	Lichtleitkörper rot	Light bar white
0530.02.09	Lichtleitkörper weiß	Light bar red
0530.02.10	Führerstand 1 mit WC	Driver's cabin 1 with WC
0530.02.11	Führerstand 2	Driver's cabin 2
0530.02.12	Schaku	Coupler imitation
0530.02.13	Scheibenwischer	Windshiels wiper
0530.02.14	Gummipuffer	Rubber buffer
0530.02.15	Hohlriet	Full tubular rivet
0530.02.16	Auspuff	Muffler

Ersatzteilliste Steuerwagen LVS Gehäuse
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 0531.02 Gleichstrom, D.C. current
Nr. 0537.02 Wechselstrom, A.C. current
 Gleichstrom und Wechselstrom baugleich



0531.02.01	Aufbau	body
0531.02.02	Stirnfenster	Front window
0531.02.03	Fensterstreifen re.	Window stripe right
0531.02.04	Fensterstreifen li.	Window stripe left
0531.02.05	Steckdose	Socket
0531.02.06	Steckdose mit Kabel	Socket with wire
0531.02.07	Lichtleitkörper oben	Light bar top
0531.02.08	Lichtleitkörper rot	Light bar white
0531.02.09	Lichtleitkörper weiß	Light bar red
0531.02.10	Führerstand 1 mit WC	Driver's cabin 1 with WC
0531.02.11	Führerstand 2	Driver's cabin 2
0531.02.12	Schaku	Coupler imitation
0531.02.13	Scheibenwischer	Windshiels wiper
0531.02.14	Gummipuffer	Rubber buffer

Ersatzteilliste Steuerwagen LVS Fahrgestell
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 0531.01 Gleichstrom, D.C. current



0531.01.01	Fahrgestell Druckguß	Undercarriage of die cast metal
0531.01.02	Toilettenfallrohr	Lavatory outlet pipe
0531.01.03	Schrauben M 1,2x4	Screws M 1,2x4
0531.01.04	Isolierbuchse	Insulating bush
0531.01.05	Rad isoliert	Insulated wheel
0531.01.06	Rad unisoliert	Uninsulated wheel
0531.01.07	Achsabdeckung	Axle cover
0531.01.08	Platine	Sheet bar
0531.01.09	Kontaktblech f. Rad	Contact plate
0531.01.10	Kupplungsdeichsel	Clutch pole
0531.01.11	Feder f. Kupplungsdeichsel	Spring for clutch pole
0531.01.12	Glühbirne rot	Red bulb
0531.01.13	Glühbirne weiß	White bulb
0531.01.14	Kontaktblech li.	left contact plate
0531.01.15	Kontaktblech re.	Right contact plate
0531.01.16	Diode	Diode
0531.01.17	Niet f. Radkontakt	Rivet for wheel contact
0531.01.18	Schienenräumer	Cowcatcher
0531.01.19	Schaku	Coupler imitation
0531.01.20	Wagenboden	Wagonbottom
0531.01.21	Achse	axle
Nr. 0537.01 Wechselstrom, A.C. current		
0537.01.08	Platine	Sheet bar
0537.01.22	Radsatz kpl.	Wheel set