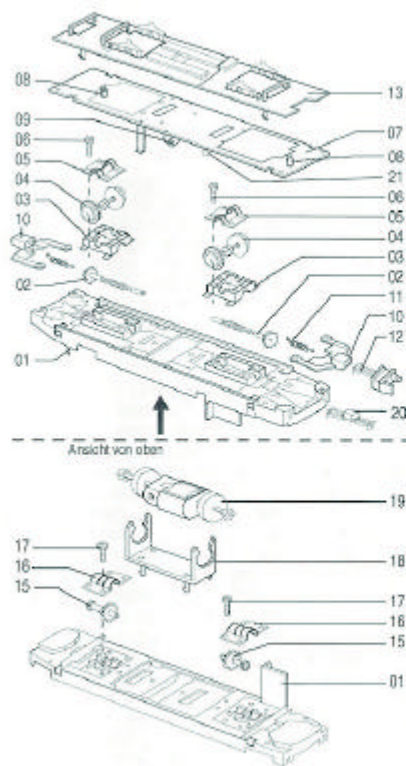


Ersatzteilliste Triebwagen LVT Fahrgestell
List of spare parts Driving Trailer LVT Case
Nr. 1530.01



Nr. 1530.01 Gleichstrom D.C current

1530.01.01	Fahrgestell	frame
1530.01.02	Zahnrad-schneckensatz	worm gear axle
1530.01.03	Lagerbock	pillow block
1530.01.04	Radsatz	wheel set
1530.01.05	Lagerbock-abdeckung	pillow block cover
1530.01.06	Befestigungs-schraube	screw
1530.01.07	Platine	PCB
1530.01.08	LED	LED
1530.01.09	Widerstand	resistor
1530.01.10	Kupplungs-deichsel	clutch pole
1530.01.11	Feder	spring
1530.01.12	Kupplung	coupler
1530.01.13	Wagenboden	wagon bottom
1530.01.15	Zahnrad-satz	gear set
1530.01.16	Halterung	holder
1530.01.17	Schraube	screw
1530.01.18	Motor-halterung	motor holder
1530.01.19	Motor	motor
1530.01.20	Starr-kupplung	rigid coupling
1530.01.21	Diode	diode



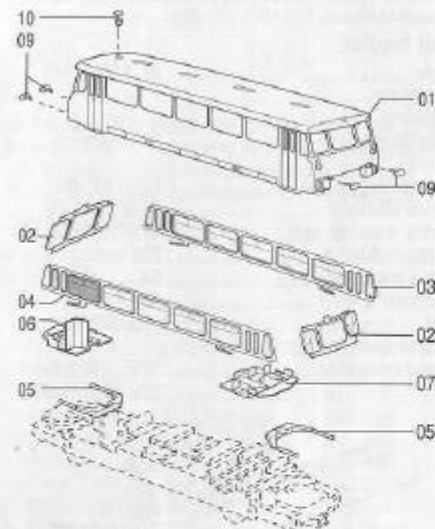
Betriebsanlei-tung Schie-nenbus mit Steuerwagen
Bestell Nr.1530



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

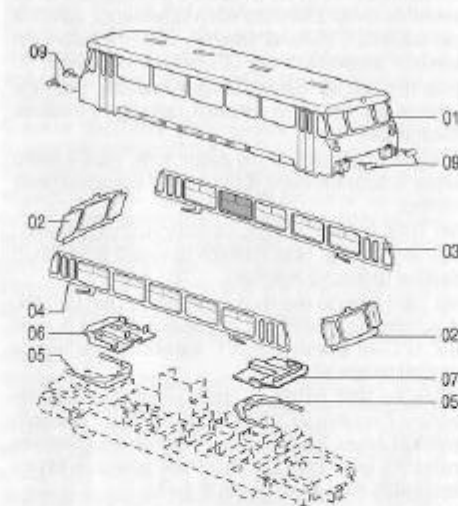
Schub 7/97

Ersatzteilliste Triebwagen LVT Gehäuse
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 1530.02



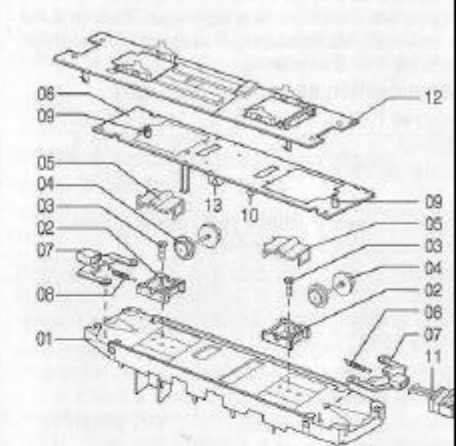
1530.02.01	Aufbau	body
1530.02.02	Stirnfenster	Front window
1530.02.03	Fensterstreifen re.	Window stripe right
1530.02.04	Fensterstreifen li.	Window stripe left
1530.02.05	Lichtleitkörper weiß	Light bar white
1530.02.06	Führerstand 1 WC	Driver's cabin 1 WC
1530.02.07	Führerstand 2	Driver's cabin 2
1530.02.09	Gummipuffer	Rubber buffer
1530.02.10	Auspuff	Muffler

Ersatzteilliste Steuerwagen LVS Gehäuse
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 1531.02



1531.02.01	Aufbau	body
1531.02.02	Stirnfenster	Front window
1531.02.03	Fensterstreifen re.	Window stripe right
1531.02.04	Fensterstreifen li.	Window stripe left
1531.02.05	Lichtleitkörper weiß	Light bar white
1531.02.06	Führerstand 1	Driver's cabin 1
1531.02.07	Führerstand 2	Driver's cabin 2
1531.02.09	Gummipuffer	Rubber buffer

Ersatzteilliste Steuerwagen LVS Fahrgestell
List of spare parts Driving Trailer LVS Case
Nr. 1531.01



1531.01.01	Fahrgestell	frame
1531.01.02	Lagerbock	pillow block
1531.01.03	Lagerbockschraube	Screw
1531.01.04	Radsatz	wheel set
1531.01.05	Achsabdeckung	Axle cover
1531.01.06	Platine	PCB
1531.01.07	Kupplungsdeichsel	Clutch pole
1531.01.08	Feder f. Kupplungsdeichsel	Spring for clutch pole
1531.01.09	LED	LED
1531.01.10	Diode	Diode
1531.01.11	Kupplung	Coupler
1531.01.12	Wagenboden	Wagonbottom
1531.01.13	Widerstand	Resistor

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

Ab Oktober 1993 wurde ein Teil der Fahrzeuge umgebaut.

Neue Lackierung türkis-lichtgrau, hochwertigere Inneneinrichtung, Ausrüstung mit Indusi und Streckenfunk, neuer MAN-Motor mit 162 kW (220 PS).

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. Order No. 1530

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-bliester", "little sandman" or simply LTV (Light Touring Vehicle).

It is doing its service either as a single unit or in compound

en est RS ou RE respectivement. En raison de leur construction robuste et grâce à un excellent entretien et une modernisation progressive d'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

À partir du mois d'octobre 1993, une partie des locomotives a été transformée.

Nouvelle peinture turquoise-gris clair, aménagement intérieur haut de gamme, équipement avec dispositif d'arrêt automatique des trains et radio portative, nouveau moteur MAN 162 kW (220 H.P.).

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 portante 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 No. 1530

Dotato di due carrelli monoassiali ogni giunto di rotaie viene trascorso senza percettibili vibrazioni e rende il viaggio un avvenimento gradevole e nostalgico per il viaggiatore. Si tratta dell'autocarro leggero su rotaie della

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

From October 1993 onwards, a number of vehicles underwent reconstruction.

New finish in turquoise/light grey, high-quality interior furnishing, installation of automatic warning system (AWS) and en-route radio equipment, new 162 kW (220 HP) MAN engine.

Technical Details

Series	VT 2.09.0 (DR)
Axle sequence	1A
Category	B
Maximum speed	90 km/h
Engine power	130/180 P

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, Mecklenburgo-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

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 Best- Nr. 1530

Grâce au deux mécanismes de roulement, chacun à un seul essieu, desquels l'autorail est équipé, il glisse doucement sur les joints de rails 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», «boite 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

A partire dall'ottobre 1993 una parte dei veicoli è stata modificata.

Nuova verniciatura turchese-grigio chiaro, preziose rifiniture interne, equipaggiamento con arresto di sicurezza induttivo e radiotelefono di linea, nuovo motore MAN con 162 kW (220 PS).

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.

