

TFi2

Fahrregler

- Analog-Regler mit neuester Mikroprozessortechnologie und Impulsweitenregelung
- Für alle Gleichstrommodelle 12 V =
- Geeignet auch für Glockenankermotoren
- Nahezu konstante Betriebsspannung als gepulste Rechteckspannung
- Ausgangsstrom max. 1 A
- Automatische Abschaltung bei Kurzschluss und Überlast
- Stromversorgung durch energieeffizientes Schaltnetzteil (im Lieferumfang enthalten)
- Aneinanderreihbares Pultgehäuse, Maße ca. 138 x 80 x 40 mm

Mit automatischer
Pendelzugsteuerung

Art.-Nr.: 08131

Preis: 115,00 EUR
Unverbindliche Preisempfehlung

tillig.com

TILLIG

geeignet für Nenngrößen N, TT und H0

NEW GENERATION



Eigenschaften und Funktionen wie im digitalen Fahrbetrieb

- Hervorragende Fahreigenschaften im gesamten Geschwindigkeitsbereich
- Extreme Langsamfahrten möglich
- Linearer Geschwindigkeitsanstieg im gesamten Regelbereich oder alternativ 4 verschiedene nichtlineare Regelkurven wählbar
- Abbremsen zum Stillstand und wieder Anfahren mit Brems-/Anfahrverzögerung durch Tastendruck

Impulsweitenregelung in neuer Dimension

- Nahezu konstante LED-Beleuchtung der Modelle, auch im Langsamlauf
- Fahrtrichtungsgerechte LED-Triebfahrzeugbeleuchtung trotz Impulsspannung

Komfortable Bedienung

- Geschwindigkeitsregelung durch Drehknopf mit großem Stellweg (270°)
- Leistungsanzeige als ringförmiges LED-Band korrespondierend zur Reglerstellung
- Umschaltung der Fahrtrichtung durch Kippschalter
- Fahrtrichtungsanzeige durch unterschiedliche Farben in der Leistungsanzeige
- Plug-In-Anschluss: Auspacken – anschließen – losfahren!

NEU: Mit automatischer Pendelzugsteuerung

- Pendelzugautomatik ohne zusätzliche Relaisschaltung
- Beliebig viele Zwischenhalte im Pendelzugmodus
- Im Pendelzugmodus automatische Aktivierung der voreingestellten Brems- bzw. Beschleunigungszeit sowie Haltezeit
- Automatik abschaltbar

TILLIG Modellbahnen GmbH & Co. KG

Promenade 1 · D 01855 Sebnitz · Kunden-Telefon 035971/90345 · www.tillig.com

TFi2 Fahrregler

TILLIG

geeignet für Nenngrößen N, TT und H0

Der erweiterte Funktionsumfang gegenüber dem bisherigen TFi

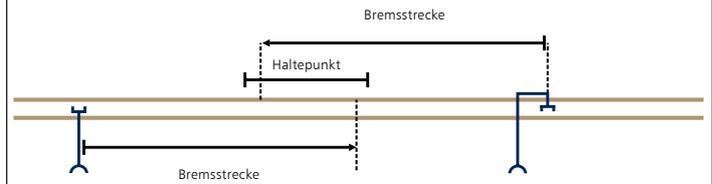
Im Automatikbetrieb werden die Funktionen Abbremsen – eine gewisse Zeit Anhalten – wieder Anfahren durch Gleiskontakte gesteuert (entsprechende Schaltgleise: Art. 83158 oder Art. 83758 bzw. Leiterplatte: Art. 08401). Wird einer der Kontakte geschlossen, so wird die Bremsverzögerung aktiviert und der Zug kommt zum Stehen. Während der Zeit der Bremsverzögerung sind die Gleiskontakte wirkungslos geschaltet. Erst nachdem der Aus-Zustand eingetreten ist, werden sie wieder aktiviert. Weitere über den Kontakt rollende Radsätze lösen den Bremsvorgang also nicht von neuem aus. Nach Abschalten des Gerätes beginnt die Haltezeit zu laufen. Danach folgt die Beschleunigungsphase und der Zug setzt sich wieder in Bewegung. Die Bremsverzögerung und damit gekoppelt die Beschleunigung können nunmehr vorher programmiert und gespeichert werden; sind also variabel an die jeweilige Lok bzw. die Modellbahnanlage anpassbar. Ebenso ist die Haltezeit im Bereich von ca. 5 s bis 60 s (oder unendlich) einstellbar. Diese Werte sind dann allerdings an allen Haltepunkten gleich.

Am Steueranschluss des TFi2 können mehrere Gleiskontakte angeschlossen werden, um diesen Vorgang an beliebig vielen Stellen zu wiederholen. Für jede Fahrtrichtung sind dabei die Gleiskontakte, an denen die Haltvorgänge ausgelöst werden, in der jeweiligen rechten, mit positiver Polarität versehenen Schiene einzubinden. So ist es möglich, dass auf der Strecke beliebig viele Haltestellen angeordnet werden, die je nach Anordnung des Gleiskontaktes nur jeweils in einer Fahrtrichtung wirken. Bei der Bestimmung der Lage der Gleiskontakte vor dem Haltepunkt der Fahrzeuge ist die Verzögerungszeit zu beachten, die vom Triebfahrzeug nach Auslösen des Kontaktes noch im Fahrtzustand zurückgelegt wird.

Der zweite neue Anschluss am TFi2 bewirkt ebenso wie der erste Anschluss einen zeitlich begrenzten Aufenthalt des Zuges. Allerdings wird dabei in der Phase des Stillstandes vor dem Wieder-Anfahren auch die Fahrtrichtung automatisch mit umgestellt. Somit lässt sich mit dem TFi2 eine Pendelzugautomatik einrichten, die in Verbindung mit der Nutzung des ersten Anschlusses auch eine für beide Fahrtrichtungen unterschiedliche Anzahl von Zwischenhalten aufweisen kann.

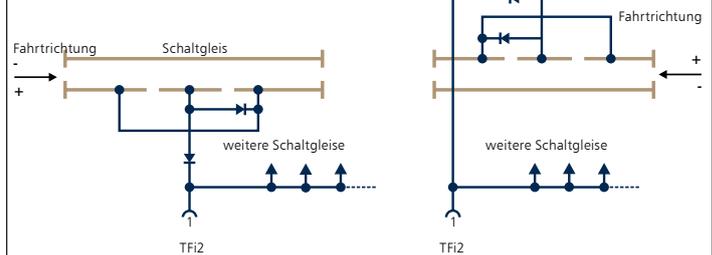
Da mit Gleiskontakten auch Weichenantriebe direkt gesteuert werden können, ist es möglich, dass der Zug in beiden Richtungen Ausweichstellen zwischen den Endpunkten auch über verschiedene Richtungsgleise benutzt. Diese, zur Steuerung der Weichen erforderlichen Schaltgleise, müssen zusätzlich – also getrennt – von denen, die der Steuerung des TFi2 dienen, in die Gleisanlage eingebracht werden. ■

Abb. 1



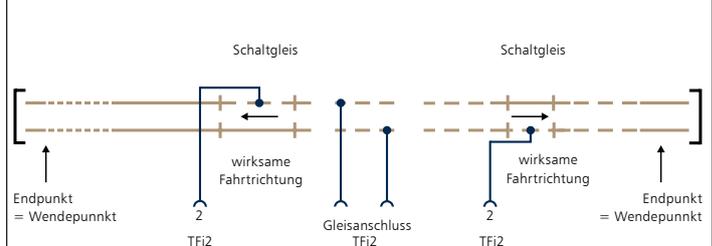
Die Gleiskontakte jeder Richtung müssen unter Berücksichtigung der gewählten Verzögerung entsprechend weit vor dem „Halt“ des Zuges eingebaut werden. Bei unterschiedlichen Fahrzeugen können sich bei gleicher Verzögerung voneinander abweichende Bremswege ergeben. Dies entsteht durch die verschiedenen Geschwindigkeiten der Triebfahrzeuge bei gleicher Spannung.

Abb. 2



Der Einbau des Schaltgleises muss so erfolgen, dass der Ausgang zum TFi2 in Fahrtrichtung rechts liegt (Potential dieser Schiene ist „+“). Nur wenn das an den TFi2 geleitete Potential „+“ ist, löst er das Anhalten des Triebfahrzeuges aus.

Abb. 3



Durch den Einbau der Schaltgleise am Streckenende und deren Anschluss am zweiten Steueranschluss des TFi2 kann eine Pendelstrecke eingerichtet werden.