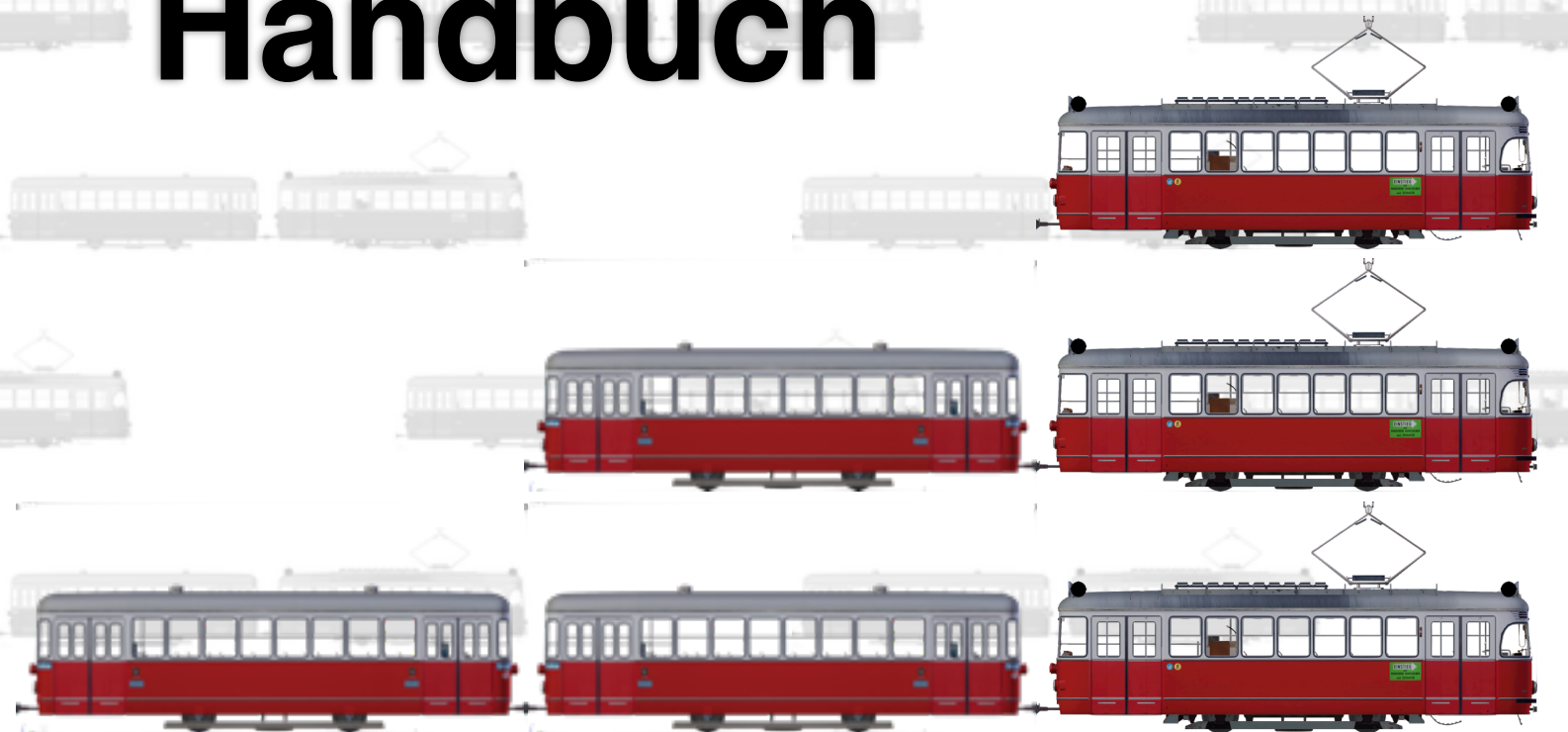




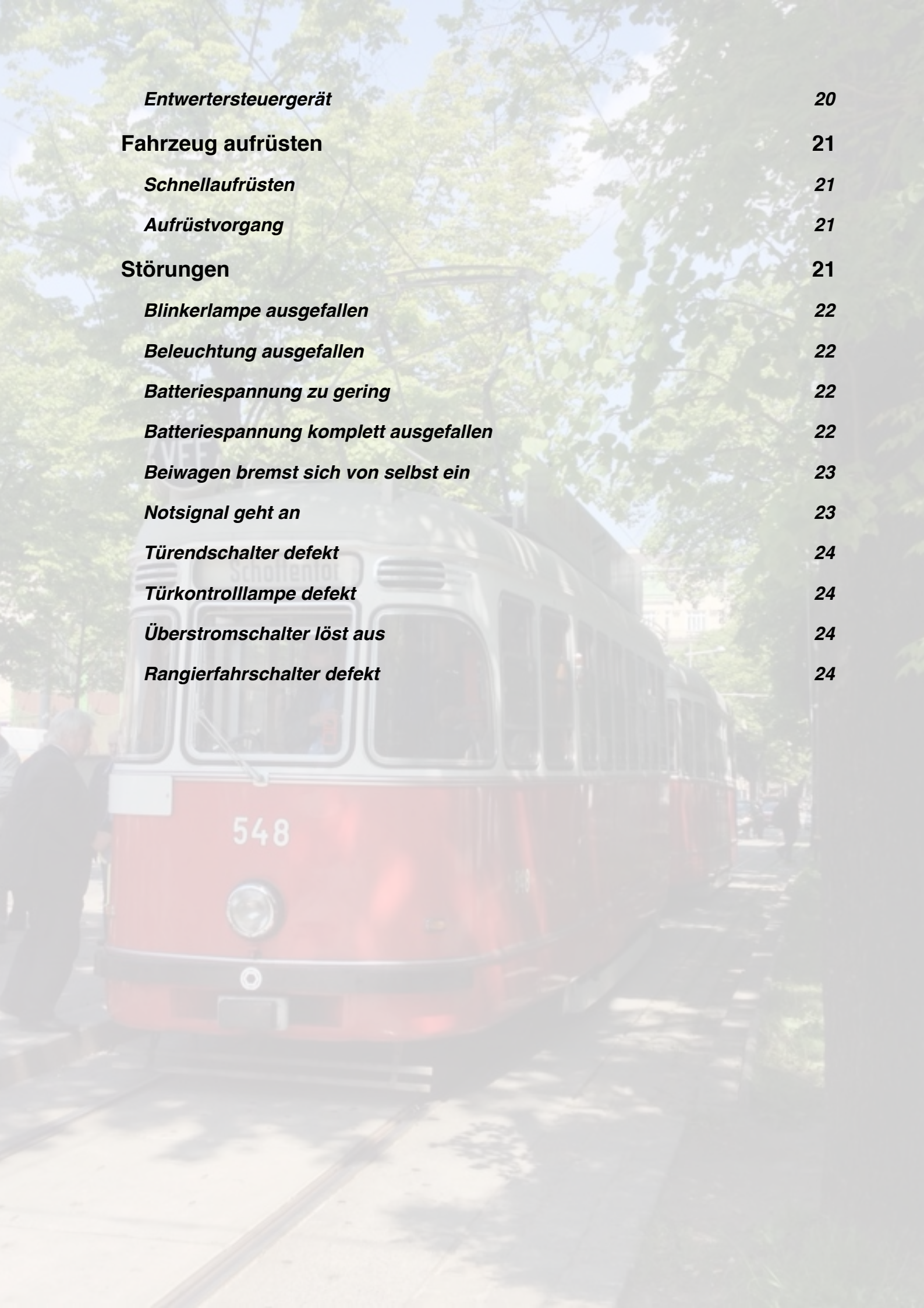
WVB Type L+I für OMSI 2 Handbuch



Inhaltsverzeichnis

Vorbild	4
Installation	5
Straßenbahnen in OMSI 2	5
Tastenbelegung	5
Bedienelemente	7
<i>Fahrerplatz</i>	<i>7</i>
<i>Zwischendecke</i>	<i>9</i>
<i>Druckknopftafel über 1. Sitz rechts</i>	<i>10</i>
<i>Schaffnerplatz</i>	<i>11</i>
<i>Rangierfahrschalter</i>	<i>12</i>
<i>Beiwagen-Schaltschrank (neben Tür 2)</i>	<i>13</i>
Beschreibung der Bedienelemente	15
<i>Fahrschalter</i>	<i>15</i>
<i>Handbremse</i>	<i>15</i>
<i>Solenoidbremse</i>	<i>16</i>
<i>Federspeicherbremse</i>	<i>16</i>
<i>Schienenbremse</i>	<i>16</i>
<i>Sandstreuhebel</i>	<i>17</i>
<i>Rangierfahrschalter</i>	<i>17</i>
<i>Betriebsarten/Wahlschalter</i>	<i>17</i>
<i>Türsteuerung</i>	<i>18</i>
<i>Überstromschalter</i>	<i>19</i>
<i>Notsignaleinrichtungen</i>	<i>19</i>
<i>Beleuchtung</i>	<i>20</i>
<i>Heizung/Lüftung</i>	<i>20</i>

<i>Entwertersteuergerät</i>	20
Fahrzeug aufrüsten	21
<i>Schnellaufrüsten</i>	21
<i>Aufrüstvorgang</i>	21
Störungen	21
<i>Blinkerlampe ausgefallen</i>	22
<i>Beleuchtung ausgefallen</i>	22
<i>Batteriespannung zu gering</i>	22
<i>Batteriespannung komplett ausgefallen</i>	22
<i>Beiwagen bremst sich von selbst ein</i>	23
<i>Notsignal geht an</i>	23
<i>Türengschalter defekt</i>	24
<i>Türkntrolllampe defekt</i>	24
<i>Überstromschalter löst aus</i>	24
<i>Rangierfahrtschalter defekt</i>	24



Vorbild

Nach dem zweiten Weltkrieg war der Fuhrpark der Wiener Straßenbahn stark veraltet. Deshalb beschloss man, parallel zur Beschaffung neuer Fahrzeuge auch neue Wagenkästen auf alte Fahrgestelle aufzubauen. Die ersten Fahrzeuge dieser Art waren die 18 Stück der Type T1, die 1954 von der Firma Lohner auf Fahrgestelle der Type T aufgebaut wurden. 1955 und 1956 entstanden bei Lohner auf weiteren T-Fahrgestellen 29 Fahrzeuge der Type T2. Im Gegensatz zum T1 handelte es sich hierbei um Einrichtungswagen mit elektrischen Türen und festem Schaffnerplatz. 1957



und 1958 entstanden 37 Triebwagen der Type L3. Diese wurden auf Fahrgestelle der Type L2 aufgebaut, der Wagenkasten war allerdings völlig identisch zur Type T2, sodass man bei T2 und L3 eigentlich von einer Type sprechen konnte. 1959 und 1960 folgten dann 13 Neubau-L3, bei denen auch das Fahrgestell neu gebaut wurde. 1960 bis 1962 beschafften die Verkehrsbetriebe bei SGP mit der Type L4 dann letztmalig zweiachsige Triebwagen. Dabei handelte es sich um komplette Neubauten, die sich vom L3 vor allem durch das neu konstruierte Fahrgestell unterschieden. 110 Stück wurden tatsächlich als Zweiachser geliefert, die letzten 50 bestellten L4 wurden aufgrund des sich abzeichnenden Personal Mangels zu Gelenktriebwagen der Type F umkonstruiert. Passend zu den L4 lieferte Gräf & Stift 1959-1962 200 Beiwagen der Type I3. Der letzte I3 wurde zu Erprobungszwecken bereits ab Werk als schaffnerloser Beiwagen geliefert. Ab 1965 begann man mit dem Schaffnerlos-Umbau der I3-Beiwagen. Aufgrund der verwendeten Schaltung konnte jedoch nur der erste Beiwagen eines Zuges schaffnerlos geführt werden. Der zweite Beiwagen musste weiterhin mit einem Schaffner besetzt sein. Deshalb



wurden 1973-1976 75 L4-Triebwagen und 130 I3-Beiwagen zu den Typen L und I umgebaut. Dabei wurden die Bremsschaltung und die Schaffnerlos-Schaltung geändert, sodass beide Beiwagen schaffnerlos geführt werden konnten. Außerdem wurde in den Beiwagen der Schaffnerplatz und die Handbremse entfernt und eine Federspeicherbremse eingebaut. Die Triebwagen waren jedoch bis zum Schluss mit einem Schaffner besetzt, weil der Einbau einer Totmanneinrichtung mit vertretbarem Aufwand nicht möglich war. In dieser Form waren L und I dann bis Ende der

80er unterwegs. Die L-Triebwagen hatten im Gegensatz zu den I-Beiwagen noch eine etwas längere Gnadenfrist: Der letzte Fahrgasteinsatz erfolgte 1990 (gemeinsam mit einem Großraumbeiwagen) und endgültig ausgemustert wurden die letzten L erst 1992. Einige L wurden noch zu Hilfsfahrzeugen der Type LH umgebaut, welche bis heute verwendet werden.

Installation

Den Inhalt des im Download enthaltenen Ordners „OMSI 2“ ins OMIS-Hauptverzeichnis kopieren. Dieses befindet sich üblicherweise bei „C:/Programme/Steam/SteamApps/common/OMSI 2“

Als nächstes sollte man sich von der Datei „OMSI 2/Inputs/keyboard.cfg“ ein Backup anfertigen. Anschließend muss der Inhalt der Datei „OMSI 2/Inputs/keyboard_L.txt“ in die Datei „OMSI 2/Inputs/keyboard.cfg“ ganz am Ende hineinkopiert werden. Falls bereits meine Oldtimer-Straßenbahn installiert wurde, sind einige Einträge bereits vorhanden. Diese Einträge müssen dann natürlich nicht kopiert werden. Im Fahrzeugauswahlmenü sind die Fahrzeuge unter „WVB“ zu finden.

Straßenbahnen in OMIS 2

Als Bussimulator ist OMIS 2 eigentlich nicht auf Straßenbahnen ausgelegt, auch wenn mit einigen Tricks diesbezüglich erstaunlich viel möglich ist. Und bis LOTUS fertig ist, kommt OMIS 2 von allen Simulatoren meinen Vorstellungen von einem guten

Straßenbahnsimulator noch am nächsten.

Will man in OMIS 2 Straßenbahn fahren, sind dementsprechend einige Dinge zu beachten: Mit dem Patch Changer ist vor dem Start unbedingt die Version 2.2.032 auszuwählen. In den Optionen müssen die Kopfbewegungen des Fahrers ausgeschaltet werden. In der zu befahrenden Map sollte in der global.cfg [realrail] eingetragen sein. Bei auf Straßenbahnen ausgelegten Maps wurde letzteres aber meist schon vom Ersteller erledigt. Des weiteren sollte man keine KI-Straßenbahnen übernehmen, sondern besser ein neues Fahrzeug spawnen.

Beim L ist zusätzlich zu beachten, dass alle Fahrzeuge scriptmäßig voneinander unabhängig sind. Will man daher z.B. einen Schalter im Beiwagen bedienen, muss man vorher aktiv zum entsprechenden Fahrzeug wechseln, da sowohl Tastaturbefehle als auch Mausklicks nur auf das aktive Fahrzeug wirken. Hat man noch keinen Fahrplan ausgewählt, geht das Wechseln einfach, indem man in der F4-Ansicht das gewünschte Fahrzeug anklickt. Ist bereits ein Fahrplan aktiv, lässt sich das Fahrzeug wechseln, indem man in der F2-Innenansicht mit den Pfeiltasten die Ansichten so lange durchschaltet, bis man sich im gewünschten Fahrzeug befindet. Vorsicht: Das sollte man nicht während der Fahrt machen, da man vom Beiwagen aus keine Möglichkeit hat, Bedienelemente des Triebwagens, wie z.B. den Fahrschalter zu bedienen.

Außerdem lässt sich der Solo-Triebwagen (im Gegensatz zu allen anderen Kombinationen) aus mir nicht nachvollziehbaren Gründen nicht als KI-Fahrzeug verwenden. Deshalb ist für den Solo-Triebwagen eine eigene KI-Version enthalten, die jedoch nicht vom Spieler gefahren werden kann.

Tastenbelegung

Num 8	Fahrschalter auf
Num 5	Fahrschalter neutral
Num 2	Fahrschalter ab
D	Umkehrhebel vor
R	Umkehrhebel zurück
E	Stromabnehmer
M	Überstromschalter
.	Schienenbremse

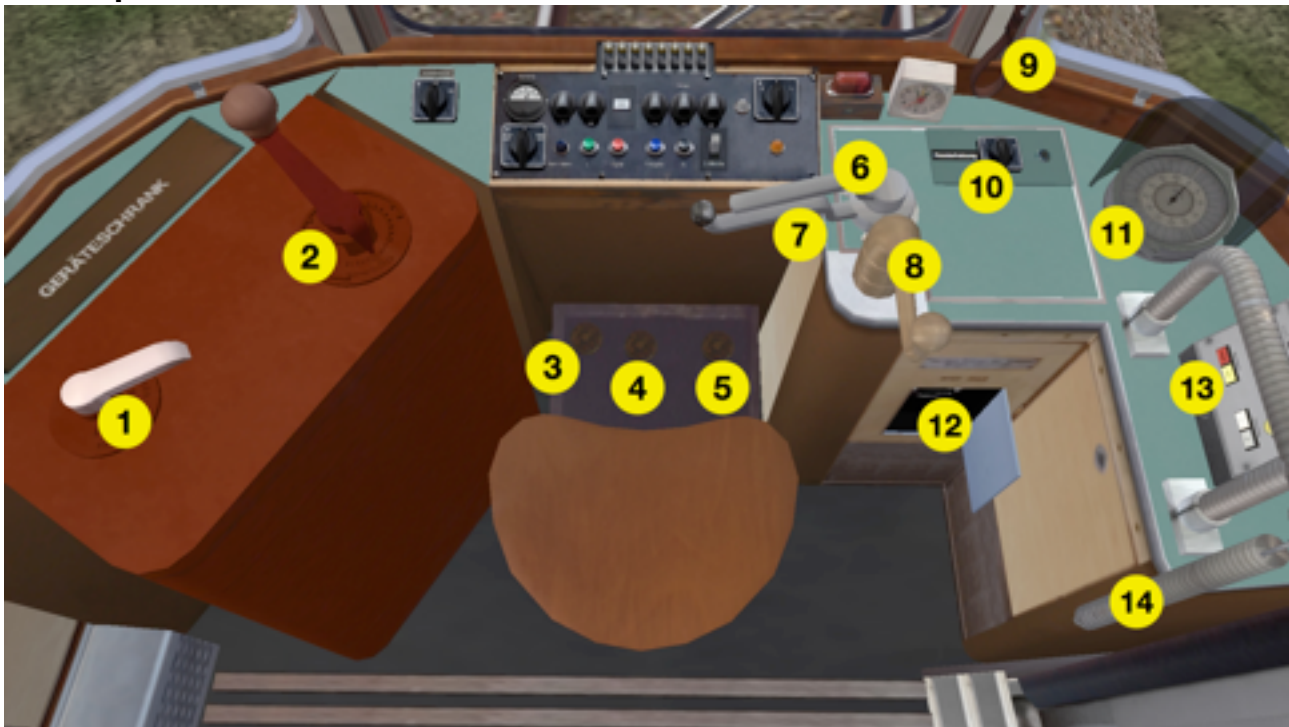
Umschalt Ä	Heckhandbremse anziehen
Umschalt #	Heckhandbremse Sperrklinke
H	Trittglocke
L	Lichtschalter nach rechts
Umschalt L	Lichtschalter nach links
F	Fernlicht
Num 7	Blinker links
Num 9	Blinker rechts

-	Sandstreuer
Ü	Handbremse gegen d. Uhrzeigersinn drehen
Ä+#	Handbremse anziehen
#	Handbremse lösen
Umschalt Ü	Heckhandbremse gegen den Uhrzeigersinn drehen

Num ,	Blinker aus
W	Scheibenwischer
Num *	Türfreigabe
Num /	Freigabe löschen
Num -	Tür 1
N	Signaltaste
1	Schnellaufrüsten

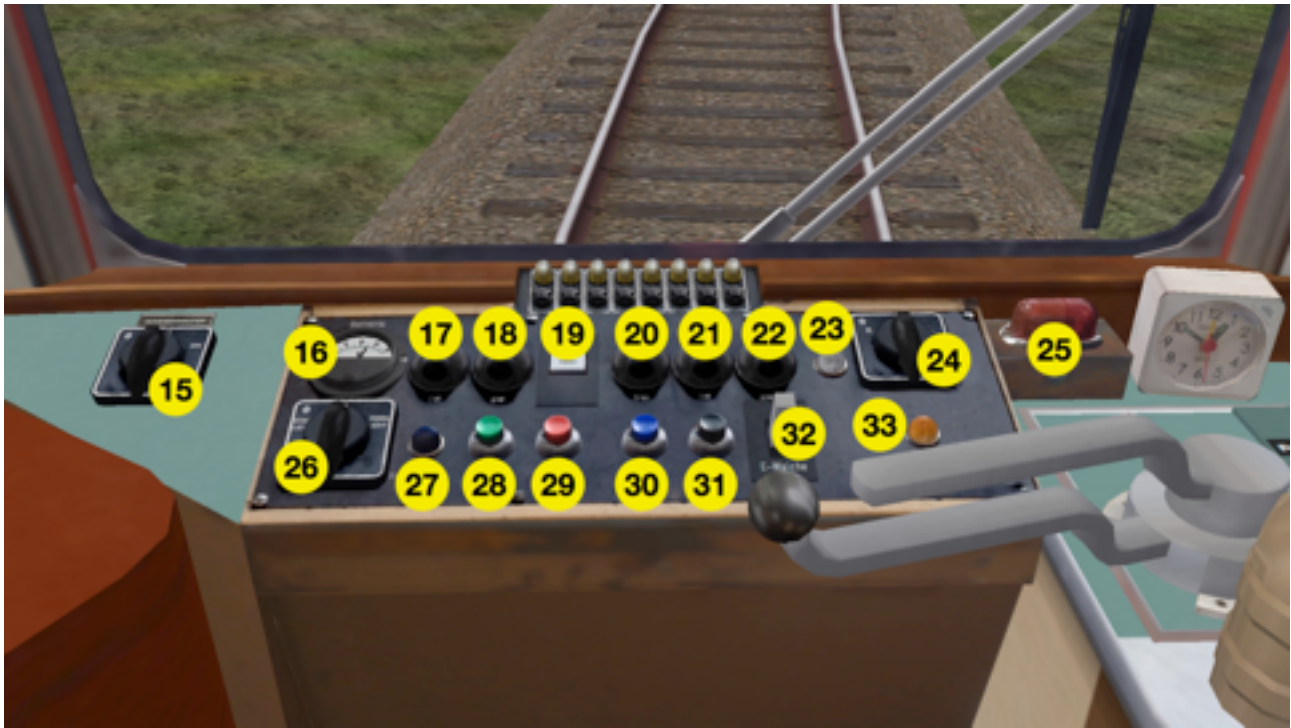
Bedienelemente

Fahrerplatz



1	Umkehrhebel
2	Schaltkurbel
3	Pedal Fernlicht
4	Trittglocke
5	Auslösepedal für Handbremse
6	Sandstreuhebel
7	Schienenbremshebel

8	Handbremskurbel
9	Handbremsschlaufe
10	Fensterheizung
11	Tacho
12	Wahlschalter
13	Entwertersteuerung
14	Absperrstange



15	Scheibenwischerschalter
16	Voltmeter Batteriespannung
17	Abfertigungskennlampe TW
18	Abfertigungskennlampe BW
19	Haltewunsch Beiwagen
20	Freigabelampe
21	Türkontrolle TW
22	Türkontrolle BW
23	Kontrolllampe E-Weiche
24	Blinkerschalter

25	Notsignalanzeige
26	Zuglichtschalter
27	Kontrolllampe Fernlicht
28	Löschtaste
29	Signaltaste
30	Freigabetaste
31	Taste Tür 1
32	E-Weiche (in OMSI ohne Funktion)
33	Kontrolllampe Blinker

Zwischendecke



34	Bügelleine
35	Sonnenblende
36	Überstromschalter

37	Automat Umformer
38	Automat Kupplungsschalter

Druckknopftafel über 1. Sitz rechts



39	Signaltaste
40	Türkontrolle TW

41	Freigabelampe
42	Taste Tür 2

Schaffnerplatz



43	Batterieauptschalter
44	Türkontrolle TW
45	Freigabelampe
46	Signaltaste
47	Taste Tür 2
48	Lautsprecherschalter
49	Notlichtschalter

50	Türfreigabe-Überbrückungsschalter
51	Zuglicht-Notschalter
52	Umpolschalter
53	Schalter Heizung
54	Schalter Schaffnerheizung
55	Automat Gebläseheizung

Rangierfahrschalter



56	Rangierfahrschalter: Umkehrhebel
57	Rangierfahrschalter: Schaltkurbel
58	Rangierwarnglocke

59	Handbremse Heck
60	Sperrklinke

Beiwagen-Schaltschrank (neben Tür 2)



61	Batterie Hauptschalter
62	Schalter Türleuchten
63	Schalter Notbeleuchtung
64	Türfreigabe-Überbrückungsschalter
65	Taste Tür 1
66	Taste Tür 2
67	Freigabelampe
68	Signaltaste

69	Türkontrolle BW
70	Kontrolllampe Federspeicher
71	Bremslösetaste
72	Wahlschalter
73	Umpolschalter
74	Automat Beiwagenheizung
75	Voltmeter Batteriespannung

Bodenklappe im Beiwagen-Heck



76	Lochscheibe
77	Sperrhebel

78	Lösehebel
-----------	-----------

Beschreibung der Bedienelemente

Fahrschalter

Der Triebwagen besitzt einen Nockenfahrschalter mit 21 Fahrstufen und 14 Bremsstufen. Die Nullstellung, die Fahrstufen 1, 11, 12, 13, 20 und 21 sowie die Bremsstufen 1-8 und 14 sind gerastet. Die Fahrstufen 11, 12, 20 und 21 sind Dauerfahrstufen. Das dauerhafte Verweilen ist nur auf Dauerfahrstufen gestattet (wenn man weiß, welche Fahrstufen gerastet sind, lassen sich die Dauerfahrstufen leicht finden). Die Fahrstufen 12 und 21 sind außerdem geshuntet (Feldschwächung der Motoren, dadurch höhere Drehzahl). Die Fahrtrichtung wird mit dem Umkehrhebel festgelegt. Mit ihm lässt sich außerdem im Störfall einer der beiden Fahrmotoren abschalten. Der Umkehrhebel besitzt die folgenden Schaltstellungen:

- Vorwärts II: Vorwärtsfahrt mit Motor II
- Vorwärts I: Vorwärtsfahrt mit Motor I
- Vorwärts I+II: Vorwärtsfahrt mit beiden Motoren
- 0: Nullstellung
- Rückwärts I+II: Rückwärtsfahrt mit beiden Motoren
- Rückwärts I: Rückwärtsfahrt mit Motor I
- Rückwärts II: Rückwärtsfahrt mit Motor II

Schaltkurbel und Umkehrhebel sind mechanisch gegeneinander verriegelt: Der Umkehrhebel lässt sich nur bewegen, wenn die Schaltkurbel in der Nullstellung ist und die Schaltkurbel lässt sich nur bewegen, wenn der Umkehrhebel nicht in der Nullstellung ist. Beide lassen sich nur in der Nullstellung aufstecken und abziehen.

Das Verhalten einer Fahrstufe ist stark geschwindigkeitsabhängig. Aus dem Stillstand heraus ist das Drehmoment (und auch die Stromstärke) am größten, mit steigender Geschwindigkeit nimmt das Drehmoment immer weiter ab. Beim elektrischen Bremsen ist es genau umgekehrt. Je höher die Geschwindigkeit, desto besser die Wirkung der elektrischen Bremse. Für eine annähernd gleichmäßige Bremswirkung sollte man daher bei hohen Geschwindigkeiten eine niedrige Bremsstufe wählen und bei niedrigen Geschwindigkeiten eine höhere.

Schaltet man die Fahrstufen zu schnell auf, kann es passieren, dass der Überstromschalter auslöst oder die Räder durchdrehen. Schaltet man die Bremsstufen zu schnell durch, kann es (insbesondere bei schlechtem Schienenzustand) zu Rädergleiten kommen, wodurch sich der Bremsweg stark verlängert. Bei Gefahrenbremsungen sollte man deshalb den Fahrschalter auf keinen Fall in die letzte Bremsstufe durchreißen, sondern Schienenbremse und Sandstreuer einschalten und anschließend die Bremsstufen zügig aber nicht zu schnell durchschalten.

Handbremse

Da die elektrische Bremse nicht bis zum Stillstand wirkt, ist es nötig den Zug durch Anziehen der Handbremse zum Stehen zu bringen. Der Triebwagen besitzt sowohl am Fahrerplatz als auch beim Rangierfahrschalter eine Handbremse.

Die vordere Handbremse wird angezogen, indem auf der Tastatur die Tasten **Ä** und **#** gleichzeitig gedrückt werden. Gelöst wird sie, indem die Taste **#** allein gedrückt gehalten wird. Mit der Taste **Ü** lässt sich die Handbremskurbel gegen den Uhrzeigersinn drehen, ohne dass die Handbremse dabei gelöst wird. Mit der Schlaufe kann die Handbremse gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert werden.

Die hintere Handbremse funktioniert etwas anders: Um sie bedienen zu können, muss zunächst der Griff umgeklappt werden. Angezogen wird sie mit *Umschalt Ä*. Jedoch löst sich die Handbremse sofort wieder, solange nicht die Sperrklinke eingelegt ist. Deshalb muss spätestens nach dem Anziehen sofort die Sperrklinke mit der Taste *Umschalt #* eingelegt werden. Zum Lösen der Handbremse muss die Sperrklinke mit der Taste

Umschalt # wieder gelöst werden. Mit *Umschalt Ü* lässt sich die Handbremskurbel gegen den Uhrzeigersinn drehen, mit *Umschalt Ö* kann die Handbremskurbel festgehalten werden. Durch erneutes Umklappen des Griffs kann die Handbremse gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert werden.

Solenoidbremse

Als Betriebsbremse besitzt der Beiwagen eine Solenoidbremse. Diese wird mit dem beim Bremsen erzeugten Bremsstrom des Triebwagens versorgt, sodass der Beiwagen immer mit dem Triebwagen mitbremst. Im Stillstand ist die Solenoidbremse jedoch nicht aktiv, da hier kein Bremsstrom erzeugt wird.

Federspeicherbremse

Da der Beiwagen keine Handbremse hat, besitzt er stattdessen eine Federspeicherbremse. Diese legt sich immer automatisch beim Ausschalten des Batterie Hauptschalters bzw. beim Ausfall der Batteriespannung an. Sie legt sich außerdem an, wenn sich gleichzeitig der Beiwagen-Wahlschalter in der Stellung „Ohne“ und der Triebwagen-Wahlschalter in der Stellung „Mit“ befindet (Abrissleitung unterbrochen). Um die Federspeicherbremse im Beiwagen anzulegen, reicht es daher aus, den Wahlschalter im Triebwagen kurz auf „Mit“ zu schalten. Vor der Weiterfahrt ist es dann aber zwingend nötig, die Federspeicherbremse zu lösen.

Gelöst werden kann die Federspeicherbremse elektrisch oder mechanisch. Zum elektrischen Lösen reicht es aus, bei eingeschaltetem Batterie Hauptschalter im Beiwagen-Schaltschrank die Bremslösetaste so lange gedrückt zu halten, bis die Kontrolllampe erlischt.

Bei Ausfall der Batteriespannung muss die Federspeicherbremse mechanisch gelöst werden. Dazu ist zunächst die Bodenklappe im Heck zu öffnen. Dort muss der Sperrhebel nach oben in die Lösestellung gedreht werden. Anschließend wird der Lösehebel auf die Lochscheibe aufgesteckt und so lange hin und her geschwenkt, bis die Federspeicherbremse gelöst ist. Achtung, es sind wirklich sehr, sehr viele Hebelschwünge nötig. Der Sperrhebel muss danach in der Lösestellung verbleiben, da der Federspeicher sich sonst sofort wieder anlegt. Mit dem Sperrhebel in Lösestellung lässt sich außerdem (z.B. bei drohendem Spannungsverlust) verhindern, dass sich die gelöste Federspeicherbremse bei wegfallender Batteriespannung anlegt. Solange sich der Sperrhebel in der Lösestellung befindet, lässt sich die Bodenklappe nicht schließen. Das ist aber nicht weiter schlimm, da bei mechanisch gelöster Federspeicherbremse ohnehin keine Fahrgastbeförderung erlaubt ist.

Schienenbremse

Triebwagen und Beiwagen besitzen für Notbremsungen jeweils zwei Schienenbremsmagnete. Die Schienenbremse des Triebwagens wird entweder mit Oberleitungsspannung oder mit Batteriespannung versorgt. Die Schienenbremse im Beiwagen wird ausschließlich mit Batteriespannung versorgt. Eingeschaltet wird die Schienenbremse

- durch Betätigen des Schienenbremshebels am Fahrerplatz (Taste .)
- durch Betätigen des Notbremspedals am Schaffnerplatz
- durch Ziehen eines Notbremsgriffs im Beiwagen
- in der Betriebsart „Ohne“ bei Unterbrechung der Abrissleitung

Sandstreuhebel

Bei schlechtem Schienenzustand oder bei Gefahrenbremsung kann mit dem Sandstreuhebel (Taste ,) Sand gestreut werden, um die Haftung zu verbessern und Rädergleiten zu verhindern.

Rangierfahrschalter

Um mit dem Rangierfahrschalter rückwärts zu fahren, sind die folgenden Schritte nötig:

- Schaltkurbel in Nullstellung
- Umkehrhebel in Nullstellung und abziehen
- Handbremse beim Rangierfahrschalter anziehen
- Handbremse am Fahrerplatz lösen
- Rangierfahrschalter öffnen
- Umkehrhebel auf Rangierfahrschalter aufstecken
- Umkehrhebel auf „Fahrt“ schalten
- Rangierfahrschalter-Schaltkurbel umklappen
- Einschalten der Schienenbremse auf „Bremsen 1“ und „Bremsen 2“ prüfen
- Handbremse lösen und Schaltkurbel auf „Fahren 1“ schalten

Sobald der Umkehrhebel auf den Rangierfahrschalter aufgesteckt wird, ändert sich die Tastenbelegung passend für das Rückwärtsfahren: Mit *Num 2*, *Num 5* und *Num 8* wird jetzt der Rangierfahrschalter bedient. Der Rangierfahrschalter hat die folgenden Stellungen:

- Fahren II: höhere Geschwindigkeit
- Fahren I: Geschwindigkeit der ersten Fahrstufe
- 0: Nullstellung
- Bremsen I: Schienenbremse im Triebwagen
- Bremsen II: Schienenbremse in Triebwagen und Beiwagen

Nach Beendigung der Rangierfahrt sind die folgenden Schritte durchzuführen:

- Handbremse im Heck anziehen
- Rangierfahrschalter-Schaltkurbel in Nullstellung und umklappen
- Umkehrhebel auf „Aus“ und abziehen
- Rangierfahrschalter schliessen
- Handbremse am Fahrerplatz anziehen
- Handbremse im Heck lösen

Wenn man eine Rangierfahrt mit offenen Beiwagen-Türen durchführen will, müssen vorher die Wahlschalter auf „0“ bzw. „Mit“ geschaltet werden. Dann kann man die Beiwagen-Hecktür mit der Taste „Tür 2“ im Beiwagen-Schaltschrank öffnen. Je nach Schaltreihenfolge muss außerdem eventuell die Bremslösetaste betätigt werden.

Betriebsarten/Wahlschalter

Die Betriebsart der Beiwagen wird mit den Wahlschaltern in Triebwagen und Beiwagen eingestellt. Der Beiwagen hat die folgenden Betriebsarten:

„0“:

Rangierstellung. In dieser Betriebsart

- ist die automatische Türsteuerung außer Betrieb
- kann mit offenen Türen gefahren werden
- sind die Türtransparente und Türöffner ohne Funktion
- sind die Notbremsgriffe in Funktion
- sind die Notsignal-Druckknöpfe ohne Funktion

- ist die Abrissleitung deaktiviert

„Ohne“:

Nur in dieser Betriebsart ist die Fahrgastbeförderung erlaubt. In dieser Betriebsart

- ist die automatische Türsteuerung aktiv
- sind sämtliche Sicherheitseinrichtungen (Notbremse, Notsignal, Abrissleitung,...) aktiv

„Störbetrieb“:

Diese Betriebsart entspricht weitestgehend „0“. Zusätzlich sind die Notbremsgriffe deaktiviert. Diese Betriebsart ist bei bestimmten Störungen zu verwenden.

Der Wahlschalter im Triebwagen hat die Stellungen „Mit“ und „Ohne“. Die Wahlschalterstellung in Triebwagen und Beiwagen muss zusammenpassen: Bei „Ohne“ im Beiwagen muss im Triebwagen ebenfalls „Ohne“ eingestellt werden. Bei „0“ oder „Störbetrieb“ ist im Triebwagen „Mit“ zu wählen. Bei einem Solotriebwagen muss „Mit“ verwendet werden. Wenn die Wahlschalterstellungen nicht zusammenpassen, schaltet sich die Notsignalanzeige ein. Bei „Mit“ im Triebwagen und „Ohne“ im Beiwagen legt sich außerdem die Federspeicherbremse im Beiwagen an. In diesem Fall muss vor der Weiterfahrt die Bremslöstaste betätigt werden.

Beim Umschalten auf „Ohne“ muss der Wahlschalter zuerst im Triebwagen und dann in den Beiwagen umgestellt werden, da sich sonst die Federspeicherbremse nicht lösen lässt. Beim Umschalten auf „0“ bzw. „Mit“ empfiehlt es sich, die Wahlschalter zuerst in den Beiwagen und dann im Triebwagen umzustellen, da man sich so das erneute Lösen der Federspeicherbremse erspart.

Türsteuerung

Die Vordertür des Triebwagens wird ausschließlich vom Fahrer mit der entsprechenden Taste (Tastatur *Num -*) bedient. Die Hecktür des Triebwagens wird vom Schaffner bedient. Die Beiwagen besitzen eine automatische Türsteuerung. Die Türfreigabe wird mit der blauen Freigabetaste (Tastatur *Num **) eingeschaltet. Daraufhin öffnet der Schaffner bei Bedarf die Hecktür und die Beiwagentüren werden für die Bedienung durch die Fahrgäste freigegeben (letzteres nur in der Betriebsart „Ohne“). Nach Beendigung des Fahrgastwechsels und Erreichen der Abfahrtszeit schließt der Schaffner die Hecktür und fertigt den Triebwagen ab. Dies wird dem Fahrer durch Ertönen eines Gongs und Aufleuchten der Abfertigungskennlampe TW angezeigt. Die Beiwagen fertigen sich selbsttätig ab, sobald alle Türen geschlossen sind. Auch hier ertönt ein Gong und die Abfertigungskennlampe BW leuchtet auf. Die Vordertür des Triebwagens muss vom Fahrer geschlossen werden. Sobald alle Wagen abgefertigt sind, drückt der Fahrer die Löschtaste (Tastatur *Num /*), um die Türfreigabe auszuschalten. Achtung: Die Löschtaste darf erst betätigt werden, wenn alle Wagen abgefertigt sind und die Türkontrolle BW erloschen ist. Wird die Löschtaste gedrückt, während noch eine Beiwagentür offen ist, schaltet sich das Notsignal ein. Losfahren darf man erst, wenn die Freigabelampe und beide Türkontrolllampen erloschen sind.

Ein Haltewunsch im Beiwagen wird durch einen Gong und das Aufleuchten der Lampe „Halten“ angezeigt. Achtung: Im Triebwagen sind keine Haltewunschtasten vorhanden, die Haltewunschanzeige bezieht sich daher ausschließlich auf die Beiwagen.

Mit der Signaltaste (Tastatur *N*) ist es möglich, mit dem Schaffner zu kommunizieren. Durch ein einmaliges Klingelzeichen fordert man den Schaffner zur Abfertigung auf. Der Schaffner wird den Triebwagen dann sofort abfertigen, unabhängig von Fahrgastwechsel

und Abfahrtszeit. Durch ein zweimaliges Klingelzeichen fordert man den Schaffner auf, die Tür zu öffnen bzw. offen zu halten. Dies empfiehlt sich vor allem dann, wenn abzusehen ist, dass die Fahrt nicht gleich fortgesetzt werden kann, z.B. aufgrund einer roten Ampel. In diesem Fall wird der Schaffner den Triebwagen solange nicht abfertigen, bis er vom Fahrer durch ein einmaliges Klingelzeichen dazu aufgefordert wird.

Hat der Schaffner den Triebwagen bereits abgefertigt wenn die Fahrtbehinderung auftritt, sollte zunächst die Löschtaaste betätigt werden, damit die Abfertigungskennlampe TW erlischt. Anschließend ist das zweimalige Klingelzeichen zu geben und die Freigabe erneut einzuschalten. Sobald die Fahrt fortgesetzt werden kann, ist das einmalige Klingelzeichen zu geben und die Abfertigung abzuwarten.

Jede Tür kann auch händisch aufgezoogen werden. Im Beiwagen führt dies in der Betriebsart „Ohne“ aber zum Ansprechen der Notsignalanzeige. Mit Klick auf das Vierkantschloss kann jeder Türflügel versperrt werden. Beim vordersten Türflügel jedes Wagens befindet sich das Schloss außen, bei allen anderen Türflügeln innen.

Überstromschalter

Der Überstromschalter befindet sich über dem Fahrerplatz und dient dazu, die Stromstärke zu begrenzen. Übersteigt die Stromstärke einen bestimmten Wert, löst der Überstromschalter aus und unterbricht die Fahrstromzufuhr. Das passiert insbesondere, wenn man die Fahrstufen zu schnell aufschaltet. Außerdem löst der Überstromschalter über eine batteriestromgespeiste Fernauslösung aus, wenn der Fahrschalter auf Fahrstufen steht und gleichzeitig

- die Schienenbremse eingeschaltet ist
- die Türfreigabe eingeschaltet ist (nur bei Betriebsart „Ohne“)
- eine Beiwagen-Tür offen ist (nur bei Betriebsart „Ohne“)
- eine Notbremse gezogen wurde
- das Notsignal aktiv ist

Vorsicht: Wenn der Überstromschalter auslöst, bleibt der Griff trotzdem in eingeschalteter Position. Eine Auslösung erkennt man daher nur akustisch am „Knall“. Um den Überstromschalter nach einer Auslösung wieder einzuschalten, muss der Griff einmal ausgeschaltet und wieder eingeschaltet werden. Das geht auch über die Taste *M* (zweimal drücken).

Notsignaleinrichtungen

Das Notsignal am Fahrerplatz besteht aus zwei Komponenten: Der Notsignalanzeige und einer Klingel, die beide gleichzeitig aktiviert werden. Im Beiwagen gibt es außerdem bei jeder Tür eine Notbremse und einen Notsignal-Druckknopf. Beim Aufleuchten der Notsignalanzeige hat der Fahrer den Zug sofort anzuhalten bzw. eine eingeleitete Notbremsung zu unterstützen und danach die Ursache zu ergründen. Im Folgenden finden sich die möglichen Ursachen für ein Notsignal und wie man das Notsignal in diesen Fällen ausschaltet:

- Schienenbremse eingeschaltet. Ausschalten durch Ausschalten der Schienenbremse.
- Notbremse gezogen. Ausschalten durch Rückstellen des Notbremsgriffs.
- Notsignal-Druckknopf betätigt (nur bei Betriebsart „Ohne“). Ausschalten durch Drücken der Löschtaaste.
- Türfreigabe bei leuchtender Türkontrolle BW gelöscht (nur bei Betriebsart „Ohne“). Ausschalten durch Einschalten der Türfreigabe.
- Türe im Beiwagen offen, obwohl keine Türfreigabe (nur bei Betriebsart „Ohne“). Ausschalten durch händisches Zuziehen der betroffenen Tür oder durch Einschalten der Türfreigabe

- Unpassende Wahlschalterstellung. Ausschalten durch Wählen einer passenden Wahlschalterstellung. (Vor der Weiterfahrt nicht vergessen, im Beiwagen ggf. die Bremslösetaste zu drücken!)
- Abrissleitung unterbrochen. Ausschalten durch Wählen der Betriebsart „Mit“ bzw. „Störbetrieb“ (Siehe Kapitel „Störungen“)

Beleuchtung

Die Innenbeleuchtung, das Schlusslicht, die Zielschildbeleuchtung und das vordere Dachsignal werden mit Oberleitungsspannung versorgt. Der Scheinwerfer, der Rangierscheinwerfer, das hintere Dachsignal, die Türleuchten, die Tachobeleuchtung und das Zuglichtschütz werden mit Batteriespannung versorgt.

Eingeschaltet wird die Beleuchtung über den Zuglichtschalter. Durch Drehen nach links (Tastatur *Umschalt L*) wird der Scheinwerfer auf Stadtlicht geschaltet. Durch Drehen nach rechts (Tastatur *L*) wird der Scheinwerfer auf Abblendlicht oder Fernlicht geschaltet. Mit dem Fernlichtpedal (Tastatur *F*) kann zwischen Abblendlicht und Fernlicht gewechselt werden.

Durch Einschalten des Zuglichtschalters wird über das Zuglichtschütz gleichzeitig die übrige Beleuchtung eingeschaltet. Dies funktioniert aber nur, wenn sich der Umpolschalter im Triebwagen in der Stellung „1“ oder „2“ und im Beiwagen in der Stellung „Auto“ befindet. Bei einem Defekt am Zuglichtschütz oder bei zu geringer Batteriespannung kann die von Netzspannung versorgte Beleuchtung eingeschaltet werden, indem im Triebwagen der Zuglicht-Notschalter eingeschaltet wird und im Beiwagen der Umpolschalter in die Stellung „Hand“ geschaltet wird. Mit dem Schalter „Notlicht“ im Triebwagen bzw. „Notbeleuchtung“ im Beiwagen kann die batteriestromgespeiste Notbeleuchtung eingeschaltet werden.

Heizung/Lüftung

Der Triebwagen besitzt eine Nutzstromheizung, eine Frischstromheizung und eine Gebläseheizung. Bei der Nutzstromheizung wird ein Teil der Dachwiderstände in den Innenraum umgeschaltet, sodass die beim Beschleunigen und Bremsen ohnehin anfallende Wärme genutzt wird. Sie wird mit dem Umkehrhebel eingeschaltet, der Umschalter befindet sich unter dem ersten Fahrgastsitz links. Bei der Frischstromheizung werden die Heizkörper mit Oberleitungsspannung versorgt. Sie kann für Schaffnerplatz und Fahrgastraum getrennt eingeschaltet werden, die entsprechenden Schalter befinden sich am Schaffnerplatz. Die Gebläseheizung ist unter einem Sitz montiert und wird mit dem Automat Gebläseheizung am Schaffnerplatz eingeschaltet. Der Beiwagen besitzt eine kombinierte Frischstrom- und Gebläseheizung, welche mit dem Automat Heizung im Beiwagen-Schaltschrank eingeschaltet wird.

Frischstrom- und Gebläseheizung werden vom Schaffner entsprechend der Innentemperatur bedient. Nutzstrom- und Beiwagen-Heizung müssen dagegen bei Bedarf vom Fahrer eingeschaltet werden.

Zur Lüftung stehen zahlreiche Fenster zur Verfügung, die die Fahrgäste auch öffnen, wenn ihnen heiß ist und wieder schließen wenn ihnen kalt ist.

Entwertersteuergerät

Mit dem Entwertersteuergerät rechts am Fahrerplatz können die Entwerter im Beiwagen angesteuert werden. Mit der Taste „Hand“ kann zwischen Automatik und Handbetrieb umgeschaltet werden. Da der L jedoch kein Tonbandgerät besitzt, ist die Automatik ohne Funktion und es muss immer die Handsteuerung verwendet werden. Mit den Tasten „Fahrtrichtung I“ und „Fahrtrichtung II“ wird die Fahrtrichtung eingestellt. Mit dem Drehrad wird die aktuelle Kurzstrecke eingestellt.

Fahrzeug aufrüsten

Schnellaufrüsten

Wer sich das Aufrüsten sparen möchte, kann die Schnellaufrüstung verwenden. Dazu muss nach dem Spawnen nur die Taste **1** gedrückt werden und schon wird das Fahrzeug sofort in einen fahrbereiten Zustand versetzt. Man muss nur noch die Handbremse lösen und kann sofort losfahren.

Aufrüstvorgang

Im Triebwagen:

- Batterie Hauptschalter einschalten (im Schaltschrank unter dem Schaffnerplatz)
- Batteriespannung überprüfen (muss mind. 22 Volt betragen)
- Stromabnehmer heben (Taste **E** oder Klick auf die Bügelleine)
- Automat Umformer einschalten (Umformer läuft hörbar an)
- Bei Beiwagenbetrieb Automat Kupplungsschalter einschalten
- Türfreigabe einschalten
- Nur bei Beiwagenbetrieb: Wahlschalter auf „Ohne“ stellen (Notsignal geht an)

Im ersten Beiwagen (falls vorhanden):

- Schaltschrank öffnen
- Batterie Hauptschalter einschalten
- Batteriespannung überprüfen (muss mind. 22 Volt betragen)
- Wahlschalter auf „Ohne“ stellen
- Bremslösetaste gedrückt halten, bis die Kontrollleuchte erlischt
- Schaltschrank schliessen

Im zweiten Beiwagen (falls vorhanden):

- Schaltschrank öffnen
- Batterie Hauptschalter einschalten
- Batteriespannung überprüfen (muss mind. 22 Volt betragen)
- Wahlschalter auf „Ohne“ stellen
- Bremslösetaste gedrückt halten, bis die Kontrollleuchte erlischt
- Schaltschrank schliessen

Im Triebwagen:

- ggf. Türfreigabe löschen und Tür 1 schliessen
- Umkehrhebel und Schaltkurbel aufstecken
- Umkehrhebel auf „Vorwärts I+II“ schalten
- Handbremsschlaufe lösen

Wenn man direkt nach dem Aufrüsten eine Rangierfahrt mit geöffneten Beiwagentüren durchführen möchte, sollte man die Wahlschalter natürlich erst nach Beendigung der Rangierfahrt umstellen. Die Wahlschalter müssen aber natürlich spätestens vor der Fahrgastmitnahme auf „Ohne“ gestellt werden (außer bei einem Solotriebwagen). Dabei muss zuerst der Wahlschalter im Triebwagen auf „Ohne“ gestellt werden, dann erst im Beiwagen, da sich sonst die Federspeicherbremse nicht lösen lässt.

Störungen

Das Fahrzeug besitzt eine umfangreiche Störungssimulation. Zwar werden nicht alle Störungen simuliert, die am echten Fahrzeug auftreten können, aber es sind genug, damit

keine Langeweile aufkommt. Eine Besonderheit besteht darin, dass man fast alle Störungen selbst zumindest soweit beheben kann, dass eine Weiterfahrt ohne Fahrgäste bis zur nächsten Abstellmöglichkeit möglich ist. Natürlich kann man auch den Reparaturdienst rufen, der die Störung vollständig behebt, aber das nimmt meist viel Zeit in Anspruch.

Die Störungshäufigkeit hängt vom eingestellten Wartungszustand in den OMSI-Einstellungen ab. Im Wartungszustand „unendlich“ treten keine Störungen auf.

Blinkerlampe ausgefallen

Symptome: Eine Blinkerlampe ist ausgefallen. Beim Einschalten der Blinker leuchtet eine der Störungslampen auf

Behebung: Keine weiteren Schritte nötig

Beleuchtung ausgefallen

Symptome: In einem oder mehreren Wagen fällt die Beleuchtung aus

Behebung: Falls die Beleuchtung in allen Beiwagen, aber nicht im Triebwagen ausgefallen ist, ist der Automat Kupplungsschalter zu überprüfen und ggf. wieder einzulegen. Hat dies keinen Erfolg, ist in allen Beiwagen der Umpolschalter auf „Hand“ zu schalten. Hat dies ebenfalls keine Erfolg, sind in allen Beiwagen die Schalter „Notbeleuchtung“ und „Türleuchte“ einzuschalten.

Falls die Beleuchtung in einem einzigen Wagen ausgefallen ist, ist im betroffenen Wagen entweder der Zuglicht-Notschalter einzuschalten (Triebwagen) oder der Umpolschalter auf „Hand“ zu stellen (Beiwagen). Hat dies keinen Erfolg, ist der Schalter „Notlicht“ bzw. „Notbeleuchtung“ einzuschalten.

Falls die Beleuchtung im ganzem Zug ausfällt, ist zunächst die Batteriespannung im Triebwagen zu überprüfen. Ist sie unter 20 Volt, siehe „Batteriespannung zu gering“. Ist sie ausreichend, ist im Triebwagen der Zuglicht-Notschalter einzuschalten und in den Beiwagen die Umpolschalter auf „Hand“ zu stellen. Hat dies keinen Erfolg ist in allen Wagen die Notbeleuchtung einzuschalten.

Batteriespannung zu gering

Symptome: Die Batteriespannung am Voltmeter sinkt unter 22 Volt. Eventuell erfolgt auch eine Einbremsung der Beiwagen oder einzelne Wageneinrichtungen fallen aus

Behebung: Der Automat Umformer sollte überprüft und ggf. wieder eingelegt werden. Lässt sich der Fehler dadurch nicht beheben, kann normal weitergefahren werden, solange die Batteriespannung mindestens 20 Volt beträgt. Falls die Spannung unter 20 Volt fällt, ist das weitere Vorgehen analog zu „Batteriespannung komplett ausgefallen“

Batteriespannung komplett ausgefallen

Symptome: Die Batteriespannung am Voltmeter fällt auf 0. Eventuell erfolgt auch eine Einbremsung der Beiwagen und diverse Wageneinrichtungen fallen aus

Behebung: In beiden Beiwagen ist die Batteriespannung zu überprüfen

Falls die Batteriespannung in einem Beiwagen ausreichend ist:

- Wahlschalter auf „Störbetrieb“ stellen
- falls nötig Bremslösetaste drücken
- Bodenklappe öffnen
- Sperrhebel in Lösestellung
- Batterieauptschalter ausschalten
- Bei Dunkelheit Umpolschalter auf „Hand“ stellen

Falls die Batteriespannung in einem Beiwagen zu gering ist:

- Wahlschalter auf „Störbetrieb“ stellen
- Bodenklappe öffnen
- Sperrhebel in Lösestellung
- Lösehebel auf Lochscheibe aufstecken
- Lösehebel hin und her schwenken bis Federspeicher gelöst ist
- Batteriehaupschalter ausschalten
- Bei Dunkelheit Umpolschalter auf „Hand“ stellen

Im Triebwagen:

- Wahlschalter auf „Mit“ stellen
- Batteriehaupschalter ausschalten
- Bei Dunkelheit Zuglicht-Notschalter einschalten
- Mit erhöhter Vorsicht als Sonderzug einziehen

Beiwagen bremsst sich von selbst ein

Symptome: Einer oder beide Beiwagen bremsen sich von selbst ein. Möglicherweise leuchtet auch die Notsignalanzeige auf.

Behebung: Zunächst ist die Batteriespannung im Triebwagen zu überprüfen. Ist sie unter 20 Volt, siehe „Batteriespannung zu gering“. Ist sie ausreichend, ist in beiden Beiwagen die Batteriespannung zu überprüfen. Falls sie auf beiden Beiwagen ausreichend ist, reicht es in der Regel im betroffenen Beiwagen die Bremslösetaste zu drücken. Falls die Batteriespannung in mindestens einem Beiwagen zu gering ist:

Im betroffenen Beiwagen:

- Wahlschalter auf „Störbetrieb“ stellen
- Bodenklappe öffnen
- Sperrhebel in Lösestellung
- Lösehebel auf Lochscheibe aufstecken
- Lösehebel hin und her schwenken bis Federspeicher gelöst ist
- Bei Dunkelheit Umpolschalter auf „Hand“ stellen
- Batteriehaupschalter ausschalten

Im nicht betroffenen Beiwagen:

- Wahlschalter auf „Störbetrieb“ stellen
- falls nötig Bremslösetaste drücken
- Bodenklappe öffnen
- Sperrhebel in Lösestellung
- Batteriehaupschalter ausschalten
- Bei Dunkelheit Umpolschalter auf „Hand“ stellen

Im Triebwagen:

- Wahlschalter auf „Mit“ stellen
- Mit erhöhter Vorsicht als Sonderzug einziehen

Notsignal geht an

Symptome: Die Notsignalanzeige leuchtet auf und eine Klingel ertönt

Behebung: Wenn das Notsignal nicht durch das bewusste Einschalten der Schienenbremse hervorgerufen wurde, ist der Zug sofort anzuhalten.

- Löschtaste drücken. Geht das Notsignal dann aus, wurde in einem Beiwagen von einem Fahrgast der Notsignal-Druckknopf betätigt.

- Falls kein Erfolg: Türfreigabe einschalten. Geht das Notsignal dann aus, wurde eine Tür aufgedrückt oder ein Türeendschalter ist defekt (in letzterem Fall siehe „Türeendschalter defekt“).
- Falls kein Erfolg: Notbremsgriffe in beiden Beiwagen überprüfen und ggf. zurückstellen
- Falls kein Erfolg: Wahlschalter in beiden Beiwagen auf „Störbetrieb“ stellen. In diesem Fall muss der Wahlschalter im Triebwagen auf „Mit“ gestellt werden und der Zug als Sonderzug eingezogen werden.

Türeendschalter defekt

Symptome: Eine der beiden Türkontrolllampen leuchtet, obwohl im betroffenen Wagen alle Türen geschlossen sind.

Behebung: Ist die Türkontrolle des Triebwagens betroffen, kann die Fahrt fortgesetzt werden, wenn man sich vor jedem Losfahren vergewissert, dass alle Türen im Triebwagen geschlossen sind. Ist die Türkontrolle der Beiwagen betroffen, ist der Wahlschalter in allen Beiwagen auf „Störbetrieb“ zu schalten. Anschließend ist der Wahlschalter im Triebwagen auf „Mit“ zu stellen und als Sonderzug einzuziehen.

Türkontrolllampe defekt

Symptome: Eine der Türkontrolllampen leuchtet nicht, obwohl mindestens eine Türe offen ist.

Behebung: Ist die Türkontrolle des Triebwagens betroffen, kann die Fahrt fortgesetzt werden, wenn man sich vor jedem Losfahren vergewissert, dass alle Türen im Triebwagen geschlossen sind. Ist die Türkontrolle des Beiwagens betroffen, ist als Sonderzug einzuziehen.

Überstromschalter löst aus

Symptome: Beim Schalten auf Fahrstufen löst der Überstromschalter aus.

Behebung: Falls die Auslösung auf ein zu schnelles Aufschalten der Fahrstufen zurückzuführen ist, ist der Fahrschalter in Nullstellung oder auf Bremsstufen zu schalten und der Überstromschalter wieder einzuschalten.

Wenn der Überstromschalter bei jedem Einlegen der ersten Fahrstufe auslöst, sind die folgenden Dinge zu überprüfen:

- Ist die Türfreigabe noch eingeschaltet?
- Leuchtet die Türkontrolle BW auf?
- Ist die Schienenbremse eingeschaltet?
- Leuchtet die Notsignalanzeige?

Erst wenn alle Fragen mit „Nein“ beantwortet werden können, ist ein neuer Fahrversuch zu unternehmen. Hat dieser keinen Erfolg, sind die Motoren einzeln abzuschalten. Dazu wird der Umkehrhebel einmal auf „Vorwärts I“ und einmal auf „Vorwärts II“ geschaltet und jeweils ein Fahrversuch unternommen. Fährt der Zug in einem der beiden Fälle an, ist ein Fahrmotor defekt. In diesem Fall ist mit erhöhter Vorsicht (reduzierte Bremswirkung!) als Sonderzug einzuziehen.

Rangierfahrschalter defekt

Symptome: Beim Schalten des Rangierfahrschalters auf eine Fahrstufe fährt das Fahrzeug nicht an.

Behebung: Zunächst sollte überprüft werden, ob ein anderer Grund das Fahren verhindert (Stromabnehmer, Überstromschalter, Federspeicherbremse,...). Ist das nicht der Fall, sollte die Batteriespannung im Triebwagen überprüft werden, da der Rangierfahrschalter nur bei ausreichender Batteriespannung funktioniert. Lässt sich der Fehler nicht beheben, muss vom Fahrerplatz aus rangiert werden.

Repaints

Repaints kommen in den Ordner „OMSI 2/Vehicles/WVB_L/texture/Repaints“. Dort finden sich auch Templates im PDN-Format.

Tauschtexturen

farbschema_TW	Lackierung Triebwagen
farbschema_BW	Lackierung 1. Beiwagen
farbschema_BW_2	Lackierung 2. Beiwagen
farbschema_TW_int	Innenraum Triebwagen
farbschema_BW_int	Innenraum Beiwagen
farbschema_Dachwerbung	Dachwerbetafeln
farbschema_Innenwerbung_TW	Innenwerbung Triebwagen
farbschema_Innenwerbung_BW	Innenwerbung Beiwagen

CTI-Variablen

repaint_spurweite	0: Normalspur 1: Meterspur (fiktiv)
repaint_wagennummer	0: Triebwagen Wagennummer neu 1: Triebwagen Wagennummer alt 2: Triebwagen keine Wagennummer
repaint_bw_wagennummer	0: Beiwagen Wagennummer neu 1: Beiwagen Wagennummer alt 2: Beiwagen keine Wagennummer
repaint_zierleisten	0: Zierleisten 1: keine Zierleisten
repaint_dachwerbung	0: keine Dachwerbung 1: Dachwerbung am Triebwagen
repaint_Frontscheibe_Metall	0: gummigefasste Frontscheibe 1: Frontscheibe mit Metallrahmen

Zielschilder

Zielschilder befinden sich im Ordner „OMSI 2/Vehicles/Anzeigen/WVB/Zielschilder“. Signalscheiben fürs Dachsignal sind im Ordner „OMSI 2/Vehicles/Anzeigen/WVB/Signalscheiben“. Routentafeln und Kurzstreckentafeln sind im Ordner „OMSI 2/Vehicles/Anzeigen/WVB/Tafeln“. Die Heckzielschilder für die Beiwagen befinden sich in „OMSI 2/Vehicles/Anzeigen/WVB/Heckzielschild_I_bw“. Für die Zielschilder gelten die OMSI-üblichen Konventionen bezüglich Dateinamen. Für Signalscheiben, Routentafeln, Kurzstreckentafeln und die Beiwagen-Heckzielschilder gilt folgendes: Der Name des Unterordners entspricht dem Globalstring mit Index 1 der Hofdatei. Die Datei selbst ist

eine TGA-Datei. Der Dateiname entspricht der Linie, die der Spieler später im Menü einstellt. Eine Signalscheibe der Linie 2 für Eberlinsee ist daher unter „OMSI 2/Vehicles/Anzeigen/WVB/Signalscheiben/Eberlinsee/2.tga“ abgespeichert.

