

Übersicht

ESU 31446 - Diesellok KG230, Portlux SA, Ep.IV, DC+AC- Sound

ESU

Produktnummer: A355675



Preis

UVP 379,00 € *** (7.65% gespart)
349,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Beschreibung

Diesellok, H0, KG230, Portlux SA, rot, Ep IV, Vorbildzustand um 1985, LokSound, Raucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

- Rahmen und Vorbauten aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter an der Stirnseite des langen Vorbaus
- Fein detaillierter mehrfarbig ausgeführter Führerstand
- Zahlreiche Details am Chassis separat angesetzt
- Separat angesetzte und teilweise durchbrochene Trittstufen
- Freistehende Griffstangen
- Federpuffer
- Eingesetzte Lokführerfigur
- Höhenverstellbare digitale Rangier-Kupplung für alle Bügelkupplungen
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Antrieb auf beide Achsen, ein Haftreifen
- LokSound-5-Decoder für DCC-, Motorola®, M4 und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche einer Lok mit luftgekühltem 12-Zylinder-Deutz-Motor A12 L 714 beziehungsweise einer wassergekühlten Lok mit BA6M-716-Deutz-Dieselmotor
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, 31431 und 31439 mit Blinklicht
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Fahrgestell-Beleuchtung
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Zwei unterschiedliche Antennen liegen bei
- Länge über Puffer = 92,3 mm

In der Leistungsklasse einer Köf III bot Deutz ab 1962 die zweiachsige dieselhydraulische KG 230 B an. KG steht dabei für Kleinlok mit Gelenkwellenantrieb, 230 für die Leistung in PS und B für die Achsfolge. Der hauseigene luftgekühlte Zwölfzylindermotor A12L714 leistete 230 PS bei 2000 1/min. Die sieben für explosionsensible Werke gebauten KG 230 trugen abweichend einen wassergekühlten Sechszylinderdieselmotor. Die Getriebe der meisten Lokomotiven wurden zugunsten der Zugkraft auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 20 und 30 km/h eingestellt. Je nach Gleislage ließen die Besteller im Rahmenbereich zusätzliches Metall unterbringen, sodass die Loks mit einem Gewicht von 26 bis 36 t geordert werden konnten. Die beiden Loks der Bayernhafen AG, die BEHALA-Loks besaßen sogar Mehrfachsteuerungseinrichtungen. Trotz des mittlerweile fortgeschrittenen Alters tragen viele der heute noch im Einsatz befindlichen Zweiachser noch ihren ursprünglichen Motor. Da die meisten Betriebe nur wenige Triebfahrzeuge besaßen, hielt man sie technisch in ordentlichem Zustand, da auf sie ja nicht verzichtet werden konnte.

Die Liste der Eigentümer liest sich wie ein Who-is-who der europäischen Groß-Industrie: BP, VTG, Thyssen-Krupp, Mannesmann, Feldmühle AG, Rheinpreußen, um nur einige zu nennen. Die bekannte Privatbahn HVLE lackierte ihre KG 275 sogar in den bekannten Firmenfarben. Auch für die Hafen-Logistik beispielsweise bei Luxport in Wasserbillig setzte man auf die Standfestigkeit und Zugkraft der luftgekühlten Zweiachser. Die große Qualität der Konstruktion zeigt sich daran, dass die Loks bei fehlendem Bedarf nicht etwa verschrottet, sondern weiterverkauft werden.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Diesellok
Bahngesellschaft:	Privatbahn
Epoche:	IV
Stromsystem:	2L-DC und 3L-AC
Digital:	ja
Sound:	ja
LüP (mm):	92.30
Beleuchtung:	Lichtwechsel: weiß
Kupplungssystem:	fernbedienbares Kupplungssystem
Innenbeleuchtung:	ja
Leuchtmittel:	LED
Rauchgenerator:	ja