

Übersicht

ESU 31655 - Dampflokomotive BR 80, D-726, RAG, Ep.IV, DC+AC-Sound

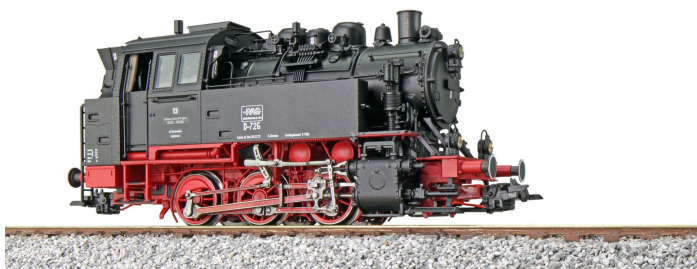
ESU

Produktnummer: A363058

Preis

UVP 499,00 € *** (6.01% gespart)
468,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Beschreibung

Dampflok, H0, BR80, D-726 RAG, Schwarz, Ep IV, Vorbildzustand um 1973, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

Eigenschaften:

- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrgestellbeleuchtung
- Metallräder
- Lokpersonal im Führerstand
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Minimalradius 360 mm
- Länge über Puffer = 114 mm

Informationen zum Vorbild:

Im Einheitslokomotivprogramm für Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft DRG fand sich auch eine dreiachsige Baureihe für den schweren Rangierdienst. Für diese Baureihe schrieb die DRG eine maximale Achslast von 17,5 t vor, die bei der Abnahme dank mehrerer Tricks mit 18,1 t nur moderat überschritten wurde. Diese nutzte die Möglichkeiten der Gleisanlagen in Rangierbahnhöfen und großstadtnahen Industriegebieten bestmöglich aus. Im Gegensatz zu den zahlreichen noch aus Länderbahnzeiten stammenden und zumeist größeren Loks waren die 80 kräftiger und zugleich sparsamer. Wegen des mächtigen Kessels bekamen die Dreikuppler den Spitznamen „Bulli“. Trotz der unbestreitbaren Vorteile der modernen Konstruktion beließ es die DRG wegen der wirtschaftlich schwierigen Lage bei den 1928 und 1929 beschafften 39 Exemplaren. Zumeist auf Personenbahnhöfen wuselten die Loks mit maximal zulässigen 45 km/h über die Gleise. Bis 1966 waren die zuverlässigen Loks aus den Rangierbahnhöfen der beiden Deutschen Staatsbahnen verschwunden. V60 beider Bauformen erbrachten ähnliche Zugleistung, waren aber aufgrund der größeren Höchstgeschwindigkeit noch vielfältiger einsetzbar. Mit einem Alter von nicht einmal 40 Jahren gehörten die 80 aber noch nicht zum alten Eisen. Beide Staatsbahnen verwendeten Bullis in Ausbesserungswerken oder veräußerten sie an Industriebetriebe oder Kohlegruben, die dankbar auf die bewährten Loks zurückgriffen. So ackerten eine Handvoll 80er beispielsweise in Kohlegruben im Ruhrgebiet. Dort kamen sie sogar vor werksinternen Personenzügen zum Einsatz. Die letzten betriebsfähigen Bullis waren die an die Veluwsche Stoomtrein Maatschappij (VSM) in den Niederlanden abgegebene 80 036 und 80 039 der Museumseisenbahn Hamm. Einen Sonderstatus hat 80 009 der Deutschen Reichsbahn, die als einzige Staatsbahnlok zu DDR-Zeiten an einen Privatmann veräußert wurde. Der Lokführer Klaus Hollenbach erwarb die Lok unter großen Mühen 1981, überführte sie auf eigener Achse und baute auf seinem Privatgrundstück einen Lokschuppen und ein kurzes „Anschlussgleis“ für seine 80 009, die 1982 mit zwei Autokränen auf die Gleise gehoben wurde.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Dampflok
Bahngesellschaft:	Privatbahn
Epoche:	IV
Stromsystem:	2L-DC und 3L-AC
Digital:	ja
Sound:	ja
LüP (mm):	114
Beleuchtung:	Lichtwechsel: weiß
Mindestradius (mm):	360
Kupplungssystem:	fernbedienbares Kupplungssystem
Leuchtmittel:	LED
Rauchgenerator:	ja