

Übersicht

ESU 31765 - Diesellok 110 300 altrot, DR, Ep.IV, DC+AC-Sound

ESU

Produktnummer: A363060

Preis

UVP 479,00 € *** (8.14% gespart)
439,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Beschreibung

Diesellok, H0, V100 DR, 110 300 DR, altrot, Ep IV, Vorbildzustand um 1972, LokSound, Rauch, Kupplung DC/AC

Eigenschaften:

- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig und nacheinander einsetzende motorisch angetriebene Lüfterräder im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche eines Dieselmotors 12 KVD 18/21
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich vorbildgerecht nacheinander zu), zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, Trittstufen teilweise durchbrochen
- Filigrane mehrteilig ausgeführte Gitter an den Seiten des langen Vorbaus
- Abnehmbares, von Magneten gehaltenes Dach (Achtung: Modell nicht am Dach anheben!)
- Feinst detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer 110 = 160,2 mm, 111, 202 = 163,7 mm

Informationen zum Vorbild:

Die Deutsche Reichsbahn der DDR verzichtete bei der Aufstellung des Diesellok-Typenprogramms in den 1950er-Jahren auf eine Streckendiesellok mittlerer Leistung zwischen der V60 und der V180. Als dann der Bedarf Anfang der 1960er-Jahre doch akut wurde, entwickelten der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ und die Elektrotechnischen Werke „Hans Beimler“ unter der Maßgabe, möglichst viele Baugruppen der V60 und V180 zu verwenden, die V100, wobei die 100 für die Leistung von etwa 1000 PS stand. Die drei 1965 gelieferten Vorserienloks erhielten zunächst aber nur 900 PS starke Zwölfzylindermotoren des Typs 12 KVD 18/21. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Nach eingehenden Tests startete bereits im Folgejahr die Serienfertigung. In mehreren Serien entstanden insgesamt 869 Maschinen, womit die V100 die meistgebaute Streckenlok der DR bildete. Bereits in den ersten Jahren des Einsatzes deutete sich an, dass die V100, beziehungsweise Baureihe 110, wie sie ab 1969 EDV-gerecht hieß, nicht alle Dampflok-Baureihen mit ähnlichem Anforderungsprofil ablösen konnte. Durch Fortschritte in der Motorenentwicklung und durch Einbau einer Ladeluftkühlung, ließen sich Leistung und Zuverlässigkeit des 12KVD-Typs verbessern. Die letzte Ausbaustufe des 12-KVD-Motors stellte man auf 1100 kW ein, mithin fast 400 kW mehr, als in den ersten Bauserien.

Für den Export unter anderen nach China leitete LEW aus der V100 die für den schweren Rangierdienst vorgesehene Unterbaureihe V100.3 mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 65 km/h ab. Die heute als 111 002 beschriftete Lok von Leipziger Dampf KulTour LDK wurde 1981 in die damalige Tschechoslowakei geliefert. Der massive mit Warnanstrich versehene waagerechte Schienenräumer unterhalb des Pufferträgers verrät, dass die Lok nicht aus DR-Beständen stammt. LDK setzt die stets wie neu glänzende 111 im Rangierdienst ein, oder verleiht sie für Bauzugdienste. Die für die DR und Werkbahnen in der DDR aus der V100.3 abgeleitete Version hieß V100.4. Obwohl die Loks statt des Dampfheizkessels ein Zusatzgewicht trugen, konnte man die orangefarbenen Vierachser im Sommer auch vor Reisezügen beobachten. Da das Getriebe der 111 im schweren Rangierdienst nicht vollends überzeugte, blieb es bei 37 Exemplaren bei der DR und weiteren sechs für die DDR-Industrie. Neun mit einseitiger

Übergangsbrücke und Abtriebsflansch ausgestattete Loks bespannten die so genannten Grabenräumeinheiten GRE. Das für die Belange des Rangierdienstes besser geeignete Strömungswendegetriebe erprobte man ab 1978 in zwei 110. Es ging erst ab 1991 mit der Baureihe 108 in Serie, die man mit Vereinigung der beiden Deutschen Staatsbahnen fortan als 298 führte. Nach dem Ausscheiden der letzten V100 bei der DB AG in den 2010er-Jahren, gelangte eine stattliche Zahl zu privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Museumsbahnen.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Diesellok
Bahngesellschaft:	DR
Epoche:	IV
Stromsystem:	2L-DC und 3L-AC
Digital:	ja
Sound:	ja
LüP (mm):	160.20
Beleuchtung:	Lichtwechsel: rot-weiß
Mindestradius (mm):	360
Kupplungssystem:	fernbedienbares Kupplungssystem
Innenbeleuchtung:	ja
Leuchtmittel:	LED
Rauchgenerator:	ja