

Übersicht

Brawa 40677 - Diesellok 236 118-6, DB, Ep.IV, AC-Sound- Extra

Brawa

Produktnummer: A348308



Preis

UVP 469,90 € *** (6.58% gespart)
438,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Beschreibung

236 118-6

- Geätzter Kühlerschutz (vorbildgerecht bei Variante ohne Kühlerlamellen)
- Frei stehende Griffstangen und Trittstufen
- Freier Durchblick durch das Führerhaus
- Beleuchtung mit wartungsfreien LED
- Dreipunktlagerung
- Fein detailliertes Fahrwerk
- Feinste Bedruckung und Lackierung
- Rahmen und Räder aus Metall, Aufbau aus Kunststoff
- Kupplungsaufnahme nach NEM-Norm
- Lichtwechsel
- Innenbeleuchtung (Digitalversion EXTRA)
- Filigrane, elektrische Kupplung (austauschbar dank Aufnahme nach NEM-Norm)
- Die nachträgliche Umrüstung zur Digitalversion ist über eine 22-polige Schnittstelle möglich (nur Soundfunktion). Bitte beachten Sie, dass eine spätere Nachrüstung der digital fernsteuerbaren Kupplung nicht möglich ist.
- Inkl. Energiespeicher (puffert Sound, Motor und Licht)
- Umfangreiche Lichtfunktionen: Rangierlicht, Führerraumbeleuchtung, Schlusslicht einzeln schaltbar (Digitalversion EXTRA)
- Optimierte Lichtsteuerung für Fahr- und Rangierbetrieb (Digitalversion EXTRA)
- Flackerfreies Licht durch stabilisierte und über einen separaten Kondensator gepufferte 5V Spannungsversorgung (Digitalversion EXTRA)
- Baureihenspezifischer Originalsound (Digitalversion EXTRA)
- Rauschfreier 16-bit Sound mit bis zu 8 unabhängigen Kanälen dank neuester Soundtechnik und hervorragenden Klangeigenschaften (Digitalversion EXTRA)
- Optimale Motor- und Lastregelung für perfekte Laufeigenschaften (Digitalversion EXTRA)
- Einsetzbar in allen gängigen Digitalsystemen (DCC, Motorola, SX1 und SX2)
- AC-Version mit beiliegender Lokkarte zur Erkennung der Funktionssymbole im Mfx-Betrieb
- Für die BRAWA Modelle der Baureihe V36 kommen Digitaldecoder zum Einsatz, die von BRAWA in Zusammenarbeit mit Döhler & Haass entwickelt wurden.
- Anzahl Haftreifen: 1
- Schwungmasse: eingebaut
- Lichtwechsel: Dreilicht-Spitzensignal & zwei rote Schlusslichter in Fahrtrichtung wechselnd
- Federpuffer: eingebaut
- Digitale Hakenkupplung: im NEM-Schacht eingebaut
- Energiespeicher: eingebaut
- Decoder (Döhler+Haass): eingebaut

Einer der Hauptgründe für die Entwicklung der 360 PS starken Diesellokomotive WR 360 C 14 mit Strömungsgetriebe war die Forderung nach "Rauchfreiheit" auf den Bahnanlagen der Wehrmacht, damit z. B. Munitionslager oder Raffinerien aus der Luft nicht durch die Abdampffahne einer Dampflokomotive zu entdecken waren.

Durch eine Arbeitsgemeinschaft unter Einbeziehung der Berliner Maschinenfabrik AG (vormals Louis Schwarzkopf), Orenstein & Koppel sowie Deutz und Voith (nur bei Motor- und Getriebefragen), entstanden binnen eines Jahres zwei Prototypen, die in der zweiten Jahreshälfte 1937 ausgiebig durch das Lokomotiv-Versuch-Amt der Deutschen Reichsbahn erprobt werden konnten. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen umgehend in die weitere Entwicklung ein, sodass bereits 1938 weitere Vorauslokomotiven gebaut werden konnten. Die ersten der 245 Serienlokomotiven kamen Anfang 1939 auf die Schiene und wurden an Heer, Luftwaffe, Marine und auch Industriebetriebe geliefert. Angetrieben wurden die WR 360 C 14 dabei von Deutz- oder MWM-Motoren, wie sie seinerzeit auch in U-Booten Verwendung fanden.

Durch den 2. Weltkrieg gelangten die WR 360 C 14 in viele Länder Europas und sogar bis nach Nordafrika, wo sie teilweise auch verblieben. So waren außer auf den Strecken der Deutschen Bundes- und Reichsbahn nach 1945 unter anderem auch in

Österreich, Frankreich und Italien mehrere WR 360 C 14 im Einsatz.

Bei der Deutschen Bundesbahn fanden die nun als V36 bezeichneten Lokomotiven vornehmlich im Rangierdienst und vor Übergabezügen Verwendung. In den Großräumen Wuppertal, Frankfurt und Nürnberg wurden sie auch im Vorortpersonenverkehr eingesetzt. Dafür wurden einige Lokomotiven mit einer vereinfachten Wendezugsteuerung ausgerüstet oder auf Einmannbedienung umgebaut und mit einer Dachkanzel ausgestattet. Diese diente der besseren Sicht des Lokomotivpersonals bei geschobenen Zugfahrten. Als weitere auffällige Umbauten erhielten die Lokomotiven der Bundesbahn einen größeren und markanten Kühlwasserausgleichsbehälter auf dem Motorvorbau sowie verstellbare Kühlerjalousien. So waren die letzten, nun als Baureihe 236 bezeichneten Lokomotiven, bis 1981 im Einsatz. Auf Seiten der Deutschen Reichsbahn hielten sich die V36 etwa 4 Jahre länger. Bei Privatbahnen und Industrieunternehmen blieben die Lokomotiven teils bis Ende der 1980er Jahre im Einsatz und noch heute können mehrere V36er bei verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz erlebt werden.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Diesellok
Bahngesellschaft:	DB
Epoche:	IV
Stromsystem:	3L-Wechselstrom (AC)
Digital:	ja
Sound:	ja
Schnittstelle:	PluX22
LüP (mm):	105.70
Beleuchtung:	Lichtwechsel: rot-weiß
Mindestradius (mm):	360
Kupplungssystem:	fernbedienbares Kupplungssystem
Innenbeleuchtung:	ja
Leuchtmittel:	LED