

Übersicht

ESU 31740 - Diesellok V60 826 altrot, DB, Ep.III, DC+AC-Sound

ESU

Produktnummer: A333778



Preis

UVP 459,00 € *** (7.63% gespart)
424,00 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Beschreibung

Diesellok, H0, V60, V60 826 DB, altrot, Ep.III, Vorbildzustand um 1963, Sound+Rauch, Rangierkupplung DC/AC

Vorbild: In den 1950er-Jahren plante die Deutsche Bundesbahn DB die Beschaffung einer großen Anzahl dreiachsiger Rangierloks, um den Verschiebedienst zu modernisieren. Man entschied sich für einen Antrieb mit Kuppelstangen und Blindwelle. Mit einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h im Streckengang war die Lok genauso schnell wie die damals üblichen Durchgangsgüterzüge, und nutzte die zulässige Geschwindigkeit auf Nebenstrecken aus. Der kohlegefeuerte Warmhalteofen (Dofa-Ofen) diente nur zum Warmhalten der abgestellten V60. Ab den 1990er-Jahren ersetzte die DB die Öfen durch mit Fremdstrom betriebene Warmhaltegeräte, wodurch die Öfen am vorderen Ende unterhalb des rechten Umlaufs entfielen. Weitere äußerliche Änderungen waren der Einbau von Indusimagneten ab Mitte der 1960er-Jahre sowie ab 1985 die Ausrüstung der Mehrzahl der Loks mit automatischen Kupplungen. DB-intern werden die Serienmaschinen in leichte und schwere Loks unterteilt. Äußerlich unterscheiden sich beide Typen nicht. Die 54 t auf die Waage bringende schwere Ausführung besitzt einen stärker dimensionierten Rahmen als die nur 48 t wiegende leichte Loks. Mit Einführung der computergerechten Bezeichnungen im Jahre 1968 erhielten die leichten Loks die Baureihennummer 260, die schweren wurden als 261 geführt. Bis in die frühen 1980er-Jahre mussten die Loks beider Baureihen mit als Lokführer ausgebildetem Personal besetzt werden. Durch eine 1987 durchgeführte Umzeichnung der Loks in die Baureihen 360 und 361 teilte die DB die Maschinen den Kleinloks zu und schuf für die als Lokpersonal ausgebildeten Rangierer die Berufsbezeichnung Lok-Rangier-Führer. Die mit Automatischer Kupplung (AK) und Funkfernsteuerung ausgerüsteten Maschinen erhielten die Bezeichnung 364 (leichte Bauart) und 365 (schwere Bauart). Die BR 362 und 363 entstanden erst ab 1992 und bezeichnen Loks, die mit dem Caterpillar-Motor 3412 DI-TA anstatt des originalen Maybach GTO 6 / GTO 6A ausgerüstet wurden.

Modell: Die DB-V60 ist als ESU-Modell komplett neu! Chassis, Aufbau, Motor, Getriebe, Schleifer samt Aufnahme, Raucheinheit, Beleuchtung, Digitalkupplung, Lautsprecher und alle Details wurden neu entwickelt. Die Lampeneinsätze weisen senkrechte Gravuren auf, um dem Eindruck von DB-Einheitslaternen zu entsprechen. Die Umrüstung von AC (Werkszustand) auf DC-Betrieb erfolgt durch Abziehen des Mittelschleifers und durch umschalten eines kleinen Schiebeschalters unmittelbar vor der vorderen Achse. Die digital fernsteuerbare, elektromagnetische Kupplung sitzt in einem Normschacht, ist zweistufig höhenverstellbar und lässt sich bei Bedarf dank Stecker ohne Lötarbeit einfach tauschen oder durch eine beliebige Kupplung ersetzen. Der neu konstruierte Raucherzeuger erzeugt einen größeren Dampfausstoß. Komplett neu ist der LokSound 5 Decoder. Seidige Fahreigenschaften und eine Reihe nützlicher Funktionen und Einstellmöglichkeiten begeistern den Betriebsbahner. So gibt es eine Funktion „Schwerer Zug“, bei der sich Beschleunigungs- und Bremszeit verdoppeln und der Motor akustisch mit höherer Drehzahl arbeitet. Mit der „Lokbremse“ geht die Lok in den Leerlauf und bremst etwas stärker ab - bei Bedarf bis zum Stillstand – unabhängig von der Fahrreglerstellung. Im Rangierbetrieb beschleunigt und verzögert die Lok stärker, als im Normalbetrieb.

- LokSound-Decoder für DCC mit RailComPlus®, Motorola®, M4 und Selectrix
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus® oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer
- Neu entwickelter lastabhängiger Raucherzeuger synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel
- 31 Sonderfunktionen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Digital fernbedienbare Kupplung in NEM-Schacht
- Vorbildgetreue Spitzenbeleuchtung, Kabinen- und Führerpultbeleuchtung
- Fahrwerkbeleuchtung
- Gravierte Lichtleiter
- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Durchbrochene Lüftergitter im langen Vorbau
- Robuste und dennoch filigrane Griffstangen aus Metall und Kunststoff
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Diesellok
Bahngesellschaft:	DB
Epoche:	III
Stromsystem:	2L-DC und 3L-AC
Digital:	ja
Sound:	ja
Beleuchtung:	Lichtwechsel: rot-weiß
Kupplungssystem:	fernbedienbares Kupplungssystem
Leuchtmittel:	LED
Rauchgenerator:	ja