

Übersicht

ESU 31296 - Dampflokomotive 98 040, SNCB, Ep.III, DC+AC-Sound

ESU

Produktnummer: A250861



Preis

UVP 599,00 € *** (7.51% gespart)
554,00 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Beschreibung

- Große Teile von Gehäuse und Chassis aus Metall
- Kleinteile aus Messing und Kunststoff separat angesetzt
- Freistehende Griffstangen und Laternen
- Federpuffer
- automatische Kupplung in Normschacht nach NEM 362
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Fünf Achsen über Kuppelstangen angetrieben
- Zwei Haftreifen
- Universalelektronik
- Lichtwechsel weiß/rot, Führerstandbeleuchtung, Rangierbeleuchtung, Feuerbüchsenlicht mit warmweißen LEDs
- Steuerung durch ESU-LokSound V4.0 M4 Decoder mit hochwertigem Lautsprecher
- „PowerPack“-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Lastabhängiger, Lüfterbasierter und achssensor-gesteuerter Raucherzeuger mit Temperaturregelung
- Automatische Rangierkupplung
- Länge über Puffer 145,5 mm
- Mindestradius 420 mm

Die T16.1 ist die erste Dampflokomotive von ESU. Das feinst detaillierte Modell besteht größtenteils aus Metall und weist eine Vielzahl separat angesetzter Teile auf. Dass dabei die vorbildentsprechenden Unterschiede berücksichtigt sind, versteht sich. Ein Blickfang sind auch die mit dünnen Speichen ausgeführten Räder. Das Modell wird mit weitgehend abgefahrenen Radreifen dargestellt, weshalb die Radsterne vorbildgerechte Maße aufweisen können. So bleibt noch genug Raum, die Spurkränze so auszuführen, dass ein sicherer Betrieb auf Zwei- und Dreileitern möglich ist. Um die Kompromisse am Fahrgestell zu minimieren, garantieren wir nur den Betrieb auf Radien ab 420 mm. Da die Loks im Nahgüterzug- und Rangierdienst eingesetzt wurden, tragen sie Modelle beidseitig eine Rangierkupplung im Normschacht. Passende Bügelkupplungen mit nicht magnetischem Bügel liegen der Lok bei. Selbstverständlich stößt das Modell achssensor-gesteuert rad- und LokSound-synchron auch aus dem Schornstein aus. Selbstverständlich haben wir bei der Gestaltung der Sounds auch ganz genau beim Vorbild hingehört. So kann man beispielsweise bei Bergabfahrt bei den mit Nachbildung der Riggerbach-Gegendruckbremse per Funktionstaste die Akustik auf Gegendruckbremse umstellen. Auch die Akustik der verschiedenen Luft- und Speisepumpen war unterschiedlich. Rangiert wird vorbildgerecht unter dem beidseitigen Leuchten der rechten unteren Laterne. Bei der preußischen Variante ist das dritte Spitzenlicht zuschaltbar um das Spitzensignal Zg 7 (Gegenzugsignal) zu zeigen. Erstmals in Großserie sind die Laternen, wo vorbildgerecht, frei stehend ausgeführt. Wenn akustisch Kohle in die Feuerbüchse geschaufelt wird, glimmt auch die Feuerbüchsenbeleuchtung.

Die Baureihe 94.5-17 ist eine der langlebigsten und erfolgreichsten preußischen Lokkonstruktionen. Ihre Entwicklung reicht eigentlich bis ins Jahr 1906 zurück, als die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt an das preußische Eisenbahn-Zentralamt den Antrag auf die Entwicklung einer fünffach gekuppelten Dampflokomotive für die Steilstrecken in Thüringen gestellt hatte. Die maßgeblich vom bekannten Lokkonstrukteur Robert Garbe entwickelte T16 wurde ab 1905 in 343 Exemplaren gefertigt. Mit der T16 der verstärkten Bauart (als T16.1 bezeichnet) entstanden zwischen 1913 und 1924 wahre Universalloks für kurze Strecken, die in ganz Preußen, im Elsaß und Lothringen und ab 1920 in ganz Deutschland heimisch wurden. Während der langen Bauzeit gab es diverse Änderungen. Ab 1921 trugen die T16.1 einen Speisedom, weshalb der zunächst auf dem Kesselscheitel platzierte Vorwärmer nun seitlich neben den vorderen Sandkasten rutschte. Mit der Dampfheizkupplung waren die ab 1924 als BR 94.5-17 bezeichneten T16.1 auch im Personenzugeneinsatz beschäftigt. Die nach Normung vieler Bauteile ab 1927 auf 60 km/h erhöhte Maximalgeschwindigkeit machte sie im Einsatz noch vielseitiger. Mit einer Achslast von 17 Tonnen war die 94 auch für Nebenstrecken mit schwächerem Oberbau geeignet. Außerdem löste sie, ausgerüstet mit einer Riggerbach-Gegendruckbremse, auf Thüringischen Steilstrecken sogar die modernere, aber zu schwere T20 ab. Im Steilstreckendienst wurden die ESU-Vorbilder 094 652 und 94 1292 zu Legenden. Beide gehörten in den frühen 1970er-Jahren zu den letzten Betriebsloks von DB und DR. 94 1292 zeigte als DB-Museumslok ihre Kraft bis 2005 am Rennsteig oder zeitweise auch in der Eifel im harten Steilrampendienst.

Erstellt am 12.09.2025.

Dieses Dokument stellt kein Angebot dar. Es gelten die aktuellen Preise im Online-Shop.

* Alle Preise inkl. gesetzl. Mehrwertsteuer zzgl. Versandkosten, wenn nicht anders angegeben.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Dampflok
Bahngesellschaft:	SNCB
Epoche:	III
Stromsystem:	2L-Gleichstrom (DC)
Digital:	ja
Sound:	ja
LüP (mm):	146
Beleuchtung:	Lichtwechsel: weiß
Mindestradius (mm):	420
Kupplungssystem:	Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik
Rauchgenerator:	ja