

Neuheit 2010

Weltneuheit! Erstes H0-Diesellokmodell mit Rauch – Synchron zum LokSound

Baureihe 215 in H0



ENGINEERING EDITION

Baureihe 215

Der letzte Dampfer der DB

Die Baureihe 215 der Deutschen Bundesbahn (DB) stellt die höchste Stufe der mit Dampfheizung ausgerüsteten DB-Diesellok-Typen dar. Mit den 1967 bei Krupp in Auftrag gegebenen 215 wählte die Bahngesellschaft einen Zwischenschritt von den mit einem separaten Heizedieselmotor ausgerüsteten V162 (später als 217 bezeichnet) und der in der Entwicklung bereits weit fortgeschrittenen Baureihe 218, die Personenzüge elektrisch heizte. Bei der 215 griff man auf den bei den Serienloks der Mutter-Baureihe V160 (ab 1968 als 216 bezeichnet) bewährten Dampfheizkessel zurück, installierte aber in den zehn Vorserienloks 215 001 bis 010, sowie später bei den Serienmaschinen 071 bis 093, den auch für die BR 218 vorgesehenen 2500-PS-Dieselmotor MA 12 V 956 TB10 von MAN. Die Maschinen wiesen wie bereits die 217 eine Länge von 16400 mm auf, um eine spätere Umrüs-

tung auf elektrische Zugheizung zu ermöglichen. Interessanter Weise rollt die Mehrzahl der stärkeren Loks heute noch. Die meisten Serienloks wurden mit dem 1900-PS-Sechszehnzylindermotor von MTU ausgestattet. Einsatzschwerpunkt der 215 war von Beginn an das Bahnbetriebswerk (Bw) Ulm. Die 2500-PS-Loks mit den hohen Nummern fanden sich ab 1988 in Oberhausen wieder, wo sie die zweimotorigen 221 im schweren Güterzugdienst ablösten. BR 215 sind beziehungsweise waren Aachen, Darmstadt, Düren, Gießen, Haltingen, Köln, Kornwestheim, Krefeld, Mainz-Bischofsheim, Mönchengladbach, Mühlendorf, Trier, Villingen. Sämtliche noch im Bestand geführte Maschinen tragen mittlerweile die Baureihen-Bezeichnung 225. Trotz des mittlerweile hohen Alters von mehr als 40 Jahren kann die DBAG noch nicht auf die zuverlässigen Vierachser verzichten.



Mit der DB-215 aus der ESU Engineering Edition sind jetzt Spielabläufe möglich wie nie zuvor:

Stellen Sie sich nun vor, wie Sie als Lokführer morgens zu Ihrer Lok gehen, die Tür aufschließen, hinaufsteigen und die Tür geräuschvoll zuwerfen. Im Führerstand schalten Sie die Beleuchtung an und aktivieren den Luftpressor, um Hauptluftbehälter und Hauptluftleitung auf Betriebsdruck zu bringen. Nun stellen Sie fest, dass das Kühlwasser-Thermometer eine Temperatur anzeigt, die das Starten des Motors zulässt. Mit dem Drehen des Anlass-Abstell-Schalters wird zunächst der Öldruck im Motor aufgebaut, bevor der Motor startet und in einen gleichmäßigen Leerlauf fällt. Nun schalten Sie die Rangierbeleuchtung (auf beiden Lokseiten einzelnes Licht unten) zu, geben einen kurzen Achtungspfeiff, lösen die Bremse und schalten mit dem Handrad auf.

Zunächst mit kurz laut brummendem, anschließend mit entspannt brabbelndem Motor gleitet die 215 dank der eingebauten „PowerPack“-Kondensatoren selbst mit Schrittgeschwindigkeit über schmutzigste Schienen. Kaum hat die Lok den Zug erreicht, verbindet der Rangierer diese mit den sechs Silberlingen und Sie schalten am zugseitigen Ende die Rangierbeleuchtung ab und dafür das Dreilicht-Spitzensignal für die Zugfahrt zu.

Nun löschen Sie das Licht im Führerstand der nur noch von der kleinen Leselampe und der Instrumentenbeleuchtung diffus beleuchtet wird. Nach dem Abfahrauftrag durch den Zugführer beschleunigen Sie zügig, wodurch das fast zornige Wummern des Dieselmotors durch das helle Pfeifen des Turboladers untermalt wird und die Lok eine dunkle Rauchwolke in den Modellbahnhimmel schickt.

Nach Erreichen der Reisegeschwindigkeit schalten Sie einige Fahrstufen zurück und das Drehzahlniveau sinkt wieder ab.

Das ESU – Modell

HighTech zum Anfassen

„Warum nur baut jetzt auch ESU Lokomotiven?“, werden Sie sich vielleicht fragen. Sie kennen ESU als innovativen Anbieter im Digitalbereich. Wegweisend für den Erfolg von ESU war der revolutionäre LokSound-Decoder, der seit 1999 Modellbahnlokomotiven noch realistischer macht.

Während wir die LokSound-Decoder immer weiter optimierten, ließ uns das Ziel, die „kleine Bahn“ so originalgetreu wie möglich zu machen, nicht ruhen. Dazu gehören innovative Funktionen, die über den bloßen Sound hinausgehen und den Spielwert erhöhen, ohne dass man auf ein vorbildgerecht proportioniertes Äußeres und ein hohes Detaillierungsniveau verzichten muss. Mit mehreren Weltneuheiten im Bereich der HO-Diesellokomotiven möchten wir zeigen, wie das Eisenbahn Hobby zukünftig betrieben werden kann.

So ist die Lokomotive mit einem lastabhängigen Raucherzeuger, einer umfangreichen Sensorik, die für situationsbezogene Geräusche im Gefälle, in Kurven und in Weichenstraßen sorgt, ei-

nem speziell angepassten LokSound-Decoder mit zwei Lautsprechern und einem Energiespeicher ausgestattet, der auch bei verschmutzten Schienen oder langen Weichenstraßen für einen sicheren Betrieb sorgt. Eine komplette Lichanlage inklusive Führerstandsbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung und Rangierbeleuchtung mit warmweißen LEDs runden die technische Ausstattung ab.

Da diese geballte Sammlung neuer Funktionen unmöglich in einem handelsüblichen Modell umzusetzen gewesen wäre, suchten wir nach einer universell einsetzbaren Vorbild-Lok. Bei der Wahl der DB-215 schwingt natürlich auch ein wenig Lokalpatriotismus mit, schließlich ist Ulm nicht nur von Beginn an Hochburg der Baureihe, sondern auch Sitz der ESU. Das erfahrene ESU-Team entwickelte die Lok – in völliger Umkehrung der bisherigen Praxis – von Innen nach Außen, um die Technik optimal unterbringen zu können.

Das Ergebnis weist die gleiche ESU-Qualität auf, die Sie schon an unseren Digital-Produkten schätzen.

Rahmen und Gehäuse des Modells bestehen aus wertigem Metall und ermöglichen dank eines Gewichts von gut 500 g eine vorbildgerechte Zugkraft. Falls Sie daher auf Haftreifen verzichten möchten, liegen der Zweileitervariante passende Tauschradsätze bei. Eingebettet in einen Metallrahmen sitzt ein bärenstarker fünfpoliger Präzisionsmotor mit schräg genuteter Wicklung und geräuschoptimiertem Kommutator – entwickelt von ESU. Dieser gibt seine Kraft, gebändigt durch zwei dicke Schwungscheiben über ein Schnecke-/Stirnradgetriebe an alle vier Achsen (Dreileiter-Variante: Drei Achsen) weiter.



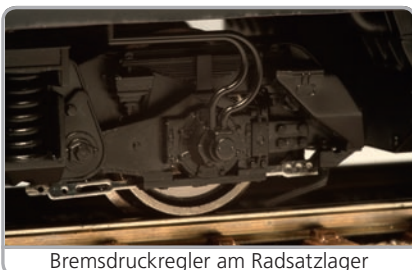
Kurvensensoren für realistischen Klang



Seitenansicht des Vorserienmodells



Fein geätzte Tritte zieren die Stirnseiten



Bremsdruckregler am Radsatzlager



Vollplastische Federn aus Stahl



Trittstufe schwenkt in engen Kurven aus



Detaillierte Drehgestellblende



Durchbrochen ausgeführte Lüftergitter



Vorbildgerechte Auspuffhutzen

Das ESU-Modell: Technik & Varianten

Technische Daten DB Baureihe 215 Vorserie

Modell: Gehäuse und Chassis aus Metall. Kleinteile aus Messing und Kunststoff separat angesetzt. Trittstufen aus Messing. Freistehende Griffstangen. Durchbrochene Dachlüftergitter. Gefederte Puffer. Drehgestellblenden mit Leitungen und Federn aus Metall. Kulissengeführter Kupplungs-Normschacht nach NEM 362. 5-poliger schräggenuteter Hochleistungs-Motor mit geräuschoptimiertem Kommutator mit zwei elektronisch gewuchteten Schwungmassen. 4 Achsen (Dreileiter: 3 Achsen) über Kardan und Schneckengetriebe angetrieben. Zwei Haftringe. Spitzenbeleuchtung, Führerstandbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LEDs. Steuerung durch ESU LokSound-Decoder mit zwei Lautsprechern. Weichen- und Kurvensensoren. „PowerPack“-Speicher Kondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung. Lastabhängiger, lüfterbasierter Rauch-Erzeuger mit Temperaturregelung. Länge über Puffer 188,5 mm.

Digitale Funktionen: Digitalisierte Original-Fahrgeräusche einer 215 mit 2500-PS-Motor; Signalhorn, Glocke; lastabhängiger Rauchausstoß; fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel; zugseitiges Spitzen- und Schlussignal schaltbar; Rangierbeleuchtung; Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Schaltbarer Raucherzeuger, schaltbare Geräusche bei Weichenüber- und Kurvenfahrt

Analoge Funktionen: Digitalisierte Original-Fahrgeräusche einer 215 mit 2500-PS-Motor, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel.

Lieferumfang: Lokomotive in repräsentativer Verpackung. Umfangreiches Ersatzteilpaket mit Haftreifen und Ersatzkleinteilen (Scheibenwischer, Trittstufen, Puffer, etc.). 2 Tauschachsen ohne Haftreifen (nur Zweileiterversion). Pipette zur Befüllung des Rauch-Erzeugers. Umfangreiche Dokumentation mit Vorbildinformationen.

Funktionen im Digitalbetrieb

- Licht weiß, fahrtrichtungsabhängig
- Sound On / Off
- Signalhorn #1
- Raucherzeuger An/Aus
- Führerstandsbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängig
- Führerstand 1, Lokbeleuchtung AUS
- Führerstand 2, Lokbeleuchtung AUS
- Führerpultbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängig
- Signalhorn #2
- Kompressor
- Bahnhofsdurchsage
- Weichen / Kurvengeräusche Aus
- Entkopplungsgeräusch
- Dopplereffekt
- Pressluft ablassen
- Schaffnerpfeif
- Sanden
- Kurzpfeiff #1
- Kurzpfeiff #2
- Türen auf/zu
- ABV aus / Rangiergang
- Glocke



Getakteter Raucherzeuger

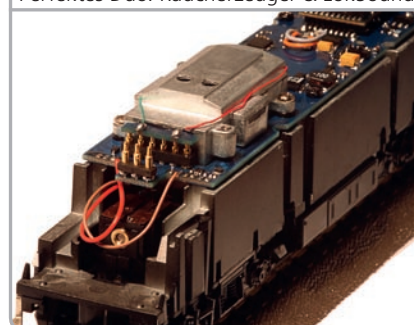


Kontaktsicher: PowerPack Energiespeicher





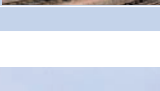

Doppellautsprecher sorgen mit dem LokSound Decoder für einen satten Sound

Perfektes Duo: Raucherzeuger & LokSound



Alle Modellabbildungen zeigen Handmuster.

Bestellinformation

Artikel Nr.	Lieferung	Beschreibung	UVP Preis
 31020	Q3/10	BR 215 010, Purpurrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1989, DC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 379,00
 32020	Q3/10	BR 215 010, Purpurrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1989, AC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 379,00
 31021	Q3/10	BR 215 009, Ozeanblau-Beige, Epoche IV/V, Vorbildzustand um 1990, DC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 379,00
 32021	Q3/10	BR 215 009, Ozeanblau-Beige, Epoche IV/V, Vorbildzustand um 1990, AC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 379,00
51990	Q3/10	Passendes Rauchdestillat, speziell abgestimmt auf ESU Raucherzeuger, 125 ml Flasche	€ 7,95



ESU electronic solutions ulm GmbH & Co KG
 Industriestrasse 5
 D-89081 Ulm
 BR Deutschland
 Tel.: +49 (0) 700 - 37 87 25 37 *
 Fax.: +49 (0) 700 - 37 87 25 38 *
 info@esu.eu

www.esu.eu

*) 0,12 € pro Minute aus dem Festnetz der deutschen Telekom