

# Neuheit 2011

H0-Diesellokmodell mit Rauch – Synchron zum LokSound. Mit RailComPlus®

## Baureihe 215 in H0

\* NEU



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-Baureihen 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 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. Da in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre immer mehr Personenverkehrsleistungen auf Triebwagen übergegangen waren,

verdrängten die abgezogenen 218 die 215 aus dem Nahverkehrsdienst. So teilte die Bahn die noch benötigten 215 der Güterverkehrssparte DB Cargo, später DB Railion, heute DB Schenker Rail zu. Der nun verzichtbare Dampfheizkessel wurde entweder ausgebaut oder lediglich stillgelegt und durch ein Warmhaltegerät ersetzt. Die Loks erhielten die Baureihenbezeichnung 225. Die nicht umgezeichneten 215 sind mittlerweile ausgemustert. Trotz des hohen Alters von mehr als 40 Jahren kann die DBAG noch nicht auf die Baureihe 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, die Beleuchtung anschalten und den Luftpressor aktivieren, 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 19 Selbstladewagen 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.

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

## Das ESU – Modell

### HighTech zum Anfassen

Mit mehreren Weltneuheiten im Bereich der H0-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 in Kurven und in Weichenstraßen sorgt, einem 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 Lichtanlage inklusive Führerstandsbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung und Rangierbeleuchtung mit warmweißen LEDs runden die technische Ausstattung ab.

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 er-

möglichen 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.

Die in 2011 als Neuheit vorgestellte Baureihe 225 ist keineswegs nur eine Farbvariante. Zunächst weist 225 086 als Angehörige der Serienlieferung der Baureihe 215 keine Glocke und eine gegenüber den Vorserienloks geänderte Kastenabstützung an den Drehgestellen auf. Der ehemalige Auspuff des Heizkessels hat eine andere Form.

Mit dem Umbau zur Baureihe 225 im Jahr 2002 wurde auf der linken Seite neben der Führerstandstür zum Führerstand 1 das Lüftergitter gegen ein Fenster getauscht. Außerdem finden Sie am Modell die Nachbildung der verschraubten Abdeckung an der ehemaligen Tankstützen der Dampfheizung. Der Tank weist die vorbildgerechten Änderungen auf. Dass darum auch die Tankstützen und Grenzwertgeber fehlen, versteht sich. Auch die Dampfheizkupplung unterhalb des Pufferträgers gibt es ebenfalls nicht mehr.



Kurvensensoren für realistischen Klang



Doppellautsprecher sorgen mit dem LokSound Decoder für einen satten Sound



Fein geätzte Tritte zieren die Stirnseiten



Detaillierte Drehgestellblende



Vollplastische Federn aus Stahl



Trittstufe schwenkt in engen Kurven aus

Auf dem Weg zur 225 wurde im Lauf der Zeit einiges umgebaut:



Verschlossene Tanköffnung & Geänderter Tank



Geänderte Dachausführung



Neben der Tür: Fenster oder Lüfter

## 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, etc.). 2 Tauschachsen ohne Haftreifen (nur Zweileiterversion). Pipette zur Befüllung des Rauch-Erzeugers. Umfangreiche Dokumentation mit Vorbildinformationen.

### Funktionen im Digitalbetrieb

- Lichtwechsel weiß/rot, 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
- Entkupplungsgeräusch
- Dopplereffekt
- Pressluft ablassen
- Schaffnerpfeiff
- Sanden
- Kurzpfeiff #1
- Kurzpfeiff #2
- ABV aus / Rangiergang
- Glocke



Getakteter Raucherzeuger

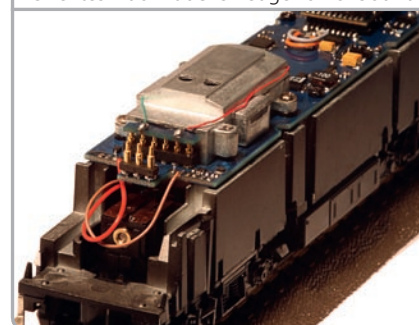


Kontaktsicher: PowerPack Energiespeicher

### Bestellinformation

Artikel Nr.	Lieferung	Beschreibung	UVP Preis
31020	Lieferbar	BR 215 010, Purpurrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1989, DC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
32020	Lieferbar	BR 215 010, Purpurrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1989, AC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
31021	Lieferbar	BR 215 009, Ozeanblau-Beige, Epoche IV/V, Vorbildzustand um 1990, DC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
32021	Lieferbar	BR 215 009, Ozeanblau-Beige, Epoche IV/V, Vorbildzustand um 1990, AC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
31022	Q3/11	BR 225 086, Verkehrsrot, Epoche V, Vorbildzustand um 2009, DC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
32022	Q3/11	BR 225 086, Verkehrsrot, Epoche V, Vorbildzustand um 2009, AC-Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack	€ 389,00
51990	Lieferbar	Passendes Rauchdestillat, speziell abgestimmt auf ESU Raucherzeuger, 125ml Flasche	€ 7,95

Perfektes Duo: Raucherzeuger & LokSound



Alle Modellabbildungen zeigen Handmuster.



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](http://www.esu.eu)

\*) 0,12 € pro Minute aus dem Festnetz der dt. Telekom