



V100 DR in HO

Frühjahrsneuheit 2026



V100 DR



Vorbild

Die Deutsche Reichsbahn der DDR verzichtete bei der Aufstellung des Diesellok-Typenprogramms in den 1950er-Jahren auf eine Streckendiesellok mittlerer Leistung zwischen der V60 und der V180. Als dann der Bedarf Anfang der 1960er-Jahre doch akut wurde, entwickelten der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ und die Elektrotechnischen Werke „Hans Beimler“ unter der Maßgabe, möglichst viele Baugruppen der V60 und V180 zu verwenden, die V100, wobei die 100 für die Leistung von etwa 1000 PS stand. Die drei 1965 gelieferten Vorserialenloks erhielten zunächst aber nur 900 PS starke Zwölfzylindermotoren des Typs 12 KVD 18/21. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Nach eingehenden Tests startete bereits im Folgejahr die Serienfertigung. In mehreren Serien entstanden insgesamt 869 Maschinen, womit die V100 die meistgebaute Streckenlok der DR bildete. Bereits in den ersten Jahren des Einsatzes deutete sich an, dass die V100, beziehungsweise Baureihe 110, wie sie ab 1969 EDV-gerecht hieß, nicht alle Dampflokbauarten mit ähnlichem Anforderungsprofil ablösen konnte. Durch Fortschritte in der Motorenentwicklung und durch Einbau einer Ladeluftkühlung, ließen sich Leistung und Zuverlässigkeit des 12KVD-Typs verbessern. Die letzte Ausbaustufe des 12-KVD-Motors stellte man auf 1100 kW ein, mithin fast 400 kW mehr, als in den ersten Bauserien.

Für den Export unter anderen nach China leitete LEW aus der V100 die für den schweren Rangierdienst vorgesehene Unterbaureihe V100.3 mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 65 km/h ab. Die heute als 111 002 beschriftete Lok von Leipziger Dampf KulTour LDK wurde 1981 in die damalige Tschechoslowakei geliefert. Der massive mit Warnanstrich versehene waagerechte Schienenräumen unterhalb des Pufferträgers verrät, dass die Lok nicht aus DR-Beständen stammt. LDK setzt die stets wie neu glänzende 111 im Rangierdienst ein, oder verleiht sie für Bauzugdienste. Die für die DR und Werkbahnen in der DDR aus der V100.3 abgeleitete Version hieß V100.4. Obwohl die Loks statt des Dampfheizkessels ein Zusatzgewicht trugen, konnte man die orangefarbenen Vierachser im Sommer auch vor Reisezügen beobachten. Da das Getriebe der 111 im schweren Rangierdienst nicht vollends überzeugte, blieb es bei 37 Exemplaren bei der DR und weiteren sechs für die DDR-Industrie. Neun mit einseitiger Übergangsbrücke und Abtriebsflansch ausgestattete Loks bespannen die so genannten Grabenräumenheiten GRE. Das für die Belange des Rangierdienstes besser geeignete Strömungswendegetriebe erprobte man ab 1978 in zwei 110. Es ging erst ab 1991 mit der Baureihe 108 in Serie, die man mit Vereinigung der beiden Deutschen Staatsbahnen fortan als 298 führte. Nach dem Ausscheiden der letzten V100 bei der DB AG in den 2010er-Jahren, gelangte eine stattliche Zahl zu privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Museumsbahnen.

Modell

Die in der DDR überall präsente Streckendiesellokbaureihe darf als voll ausgestattetes H0-Modell natürlich nicht im ESU-Sortiment fehlen. Ausstattungsmerkmale ihrer DB-Schwester finden Sie auch hier. Dabei galt es aber, die beiden im Original getrennt angesteuerten Fahrmotorlüfter auch im Modell unabhängig voneinander motorisch zu schalten. Durch die geätzten Lüfterabdeckungen lässt sich die Arbeit der Lüfterräder beobachten, akustisch unterstützt durch die entsprechenden Geräusche. Damit der knackige Sound des 12 KVD-Dieselmotors auch gut ins Gehör geht, versahen wir den Lautsprecher mit einem so genannten passiven Radiator und entwickelten eine den zur Verfügung stehenden Platz bestmöglich ausnutzende Schallkapsel. Dass ein soundsynchron arbeitender Raucherzeuger, ein Glockenankermotor mit Schwungmasse, Digitalkupplungen an beiden Enden, gefederte Puffer und viele Beleuchtungsfunktionen an Bord sind, versteht sich von selbst.

Wie Sie es von ESU gewohnt sind, schauten wir auch bei der Gestaltung unserer Modelle genau beim Vorbild hin und setzten die Details mit minimalen Kompromissen um. Bei Loks mit Dampfheizkessel finden Sie die entsprechende Verrohrung, die Lüftergitter sind mehrteilig ausgeführt, die typischen Reflektoren der unteren Stirnlampen geben dem Modell auch bei ausgeschalteter Beleuchtung ein Gesicht. Natürlich lässt sich auch bei dieser V100 das magnetisch fixierte Dach des Führerstandes abheben und bei Bedarf die persönliche Ausrüstung des Lokpersonals weiter ergänzen. Besonders viele Details offenbart das Fahrwerk gerade in der hellgrauen Lackierung nach TGL 1808. Tief gravierte und unterschiedlich ausgestattete Drehgestellblenden mit echten Federn und je nach Typ offene oder abgedeckte Bereiche unterhalb des Rahmens zeigen eindrucksvoll die Unterschiede innerhalb der Lokfamilie. Außer bei der verkehrsroten Version liegen Reichsbahn-Schriftzug und Betriebsnummernschild als Ätzteile bei. Bei den im Vorbild langsameren 111 haben wir selbstverständlich nicht nur die Höchstgeschwindigkeit reduziert, sondern auch alle für die Fahrdynamik relevanten CV angepasst.

31760, Diesellok, H0, V100 201 DR, altrot, Ep. III, DC/AC



479,00 € UVP *)

31761, Diesellok, H0, 110 243 DR, altrot, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP *)

31762, Diesellok, H0, 202 594 DB, verkehrsrot, Ep. V, DC/AC



479,00 € UVP *)

31763, Diesellok, H0, 111 030 DR, orange, Ep. IV, DC/AC



479,00 € UVP *)

31764, Diesellok, H0, 111 002 LDK, orange, Ep. VI, DC/AC



479,00 € UVP *)

*) Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% deutscher MwSt.



- Aufbau und Rahmen aus Metall
- Digital schaltbare Kupplung
- Situationsabhängig und nacheinander einsetzende motorisch angetriebene Lüftterräder im langen Vorbau
- Glockenanker-Motor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen
- LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Schaltbarer Raucherzeuger mit Rauchaustritt synchron zum LokSound
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Hochwertiger Lautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Digitalisierte Originalgeräusche eines Dieselmotors 12 KVD 18/21
- Quietschgeräusch durch Kurvensensor bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel (Lampen schalten sich vorbildgerecht nacheinander zu), zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Trittstufenbeleuchtung
- Bremsfunktion beim scharfen Bremsen
- Separat angesetzte Griffstangen, Trittstufen teilweise durchbrochen
- Filigrane mehrteilig ausgeführte Gitter an den Seiten des langen Vorbaus
- Abnehmbares, von Magneten gehaltenes Dach (Achtung: Modell nicht am Dach anheben!)
- Feinst detaillierter, mehrfarbig ausgeführter Führerstand, Lokführerfigur
- Gefederte Puffer
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer 110 = 160,2 mm, 111, 202 = 163,7 mm



**ESU electronic solutions ulm
GmbH & Co. KG**

Edisonallee 29

89231 Neu-Ulm

Deutschland

Tel.: +49 (0) 731 - 1 84 78 - 0

Fax: +49 (0) 731 - 1 84 78 - 299

info@esu.eu