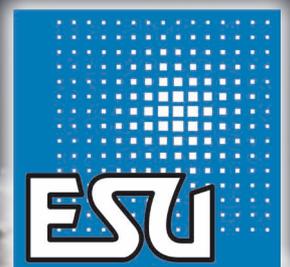


Neuheit 2012

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



Baureihe 218 in H0



ENGINEERING EDITION

Baureihe 218

Der Dauerläufer der DB



1968 beauftragte die Deutsche Bundesbahn (DB) die Firma Krupp mit der Entwicklung einer Streckendiesellok der V160-Familie, die eine elektrische Zugheizeinrichtung aber keinen Heizedieselmotor wie die V162 (später als 217 bezeichnet) haben sollte. Die Energie für die Zugheizung wurde vom 2500 PS starken Fahrdieselmotor MA 12 V 956 TB10 von MAN erzeugt. Die Maschinen wiesen wie bereits die 215 und 217 eine Länge von 16400 mm auf. Unterschiede zu den BR 215 bestehen in der Schlauchkupplungsanordnung an den Stirnseiten, Kuckuck-Lüfter auf dem Dach (ab 2. Bauserie) und teilweise Drehgestellen ohne Radsatzlenker. Außerdem haben die 218 an der Stelle, an der bei den 215 ein Heizelement neben der linken Tür zum Führerstand 1 sitzt, ein Fenster eingebaut.

218 235, das ESU-Vorbild der purpurroten Maschine entstammt der 2. Bauserie und war bis zu ihrer Umlackie-

rung 1993 in Regensburg stationiert. Regelmäßig nahm die Lok beispielsweise Interzonenzüge aus der DDR und D-Züge aus der Tschechoslowakei an den Haken, ward aber auch in Frankfurt am Main und Stuttgart gesichtet. 218 102, die zweite Serienlok dieser Baureihe, ist eine von nur neun Lokomotiven der ersten Bauserie, die über eine Energieversorgung mit Hüllkurvenumrichter sowie Frequenzmultiplexe Zugsteuerung verfügen, mit denen auch modernste Doppelstockwagen-Garnituren befördert werden können. Das ESU-Vorbild wurde für diese Dienste beispielsweise in ihrer Lübecker Zeit und auch heute von Frankfurt am Main aus herangezogen. Übrigens dürfen die derart umgebauten 218 auch IC- und IR-Züge mit Steuerwagen schieben. 218 102 kam außerdem beim zwischenzeitigen Elektrotraktions-Aus auf der Rübelandbahn zum Einsatz. Sie war tatsächlich weit herumgekomm-

men, seit ihrer erstmaligen Lackierung in Verkehrsrot. War sie 2003 noch dem Bw Halberstadt zugeteilt, zog sie dann zunächst nach Stendal, für drei Jahre nach Lübeck, danach nach Darmstadt, bevor sie 2010 in Frankfurt/Main eine neue Bleibe fand.

Mit der 218 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 Luftpresser 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 218 dank der eingebauten „PowerPack“-Kondensatoren selbst mit Schrittgeschwindigkeit über schmutzigste Schienen. Kaum hat die Lok den Zug erreicht, verbindet der Rangierer diese mit den Nahverkehrswagen 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 Instrumentenbeleuchtung diffus beleuchtet wird. Nach dem Abfahrtauftrag durch den Zugführer beschleunigen Sie zügig, wodurch das fast zornige Wummern des Dieselmotors durch das helle Pfeifen des Turboladers untermalt wird.



BR 218 235



BR 218 102

Das ESU – Modell

HighTech zum Anfassen

Die Lokomotive ist mit einem lastabhängigen Raucherzeuger, einer umfangreichen Sensorik, die für situationsbezogene Geräusche in Kurven und in Weichenstraßen sorgt, einem speziell angepassten LokSound V4.0-Decoder mit zwei Lautsprechern und einem Energiespeicher ausgestattet, der auch bei verschmutzten Schienen oder langen Weichenstraßen für einen sicheren Betrieb sorgt. Eine komplette Lichtenanlage 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 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.

Selbstverständlich finden Sie alle vorbildgerechten Bauartunterschiede zwischen den beiden 218-Modellen aber natürlich auch zu den bekannten Modellen der Baureihen 215 und 218. So trägt die altrote 218 235 vorbildgerecht Lüfter der Bauart Kuckuck auf dem Dach, wo die der 1. Serie entstammende 218 102 noch eine einfache Klappe besitzt. Eine Augenweide sind die durchbrochen ausgeführten Bremsgestängesteller der 218 235, die 218 102 seit 2003 nicht mehr trägt.

Sie sehen also: ESU-Dieselloks sind auch in kleinsten Details absolut vorbildgerecht.



Vorbildgerechte Bauartunterschiede zwischen den Bauserien und zur BR 225 (rechts)



Kurvensensoren für realistischen Klang



Vorbildgerechter Tankbereich



Filigrane Bremsgestängesteller bei 218 235



Führerstand-Innenbeleuchtung



Durchbrochene Trittstufen aus Ätzteilen



Vorbildgerechte Rangierbeleuchtung

Das ESU-Modell: Technik & Varianten

Technische Daten DB Baureihe 218

Modell: Gehäuse und Chassis aus Metall. Kleinteile aus Messing und Kunststoff separat angesetzt. Trittstufen aus Messing. Freistehende Griffstangen. Durchbrochene Dachlüftergitter. Gefederte Puffer. Drehgestellblenden mit 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, Führerstandsbeleuchtung, 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 218 mit 2500-PS-Motor; Signalhorn, lastabhängiger Rauchausstoß; fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel; zugseitiges Spitzen- und Schluss-signal schaltbar; Rangierbeleuchtung; Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, schaltbarer Raucherzeuger, schaltbare Geräusche bei Weichenüber- und Kurvenfahrt.

Analoge Funktionen: Digitalisierte Original-Fahrgeräusche einer 218 mit 2500-PS-Motor, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel.

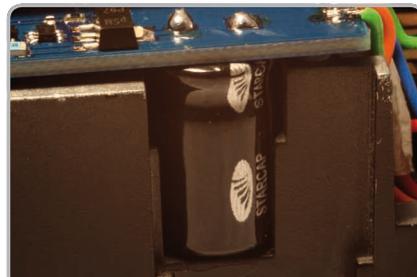
Lieferumfang: Lokomotive in repräsentativer Verpackung. Umfangreiches Ersatzteilkpaket mit Haftreifen und Ersatzkleinteilen (Scheibenwischer, Trittstufen, etc.). 2 Tauschachsen ohne Haftreifen (nur Zweileiterversion). Pipette zur Befüllung des Rauch-Erzeugers. Umfangreiche Dokumentation mit Vorbildinformationen.

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

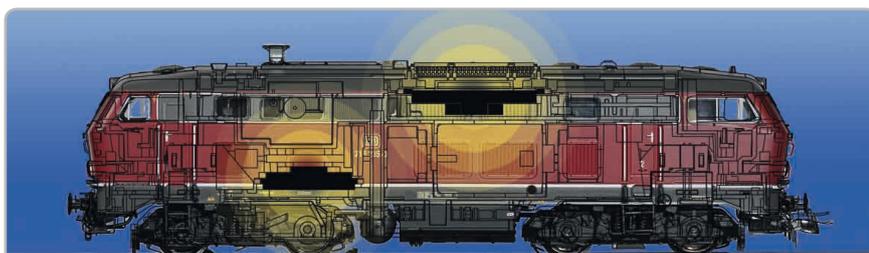
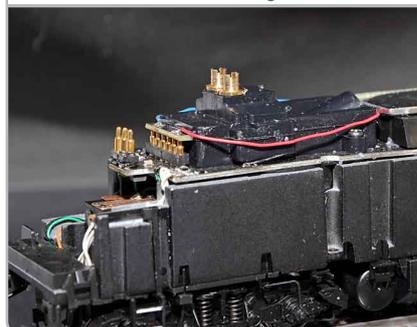


Getakteter Raucherzeuger



Kontaktsicher: PowerPack Energiespeicher

Perfektes Duo: Raucherzeuger & LokSound



Doppellautsprecher sorgen mit dem LokSound Decoder für einen satten Sound

Bestellinformation

Artikel Nr.	Lieferung	Beschreibung
NEU 31025	Q1/12	BR218 235 , altrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1987, DC -Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack
NEU 32025	Q1/12	BR218 235 , altrot, Epoche IV, Vorbildzustand um 1987, AC -Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack
NEU 31026	Q1/12	BR218 102 , verkehrsrot, Epoche V/VI, Vorbildzustand um 2008, DC -Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack
NEU 32026	Q1/12	BR218 102 , verkehrsrot, Epoche V/VI, Vorbildzustand um 2008 AC -Ausführung Mit getaktetem Raucherzeuger, LokSound Decoder, Dual-Speaker, PowerPack
51990	Lieferbar	Passendes Rauchdestillat, speziell abgestimmt auf ESU Raucherzeuger, 125ml Flasche



Photo: Rolf Wiemann

Alle Modellabbildungen zeigen Handmuster.



ESU electronic solutions ulm
GmbH & Co. KG
Edisonallee 29
D-89231 Neu-Ulm
BR Deutschland
Tel.: +49 (0) 731 - 1 84 78 - 0
Fax: +49 (0) 731 - 1 84 78 - 299
info@esu.eu

www.esu.eu