

FORMNEUHEIT pr. T18, BR 78.0-5



- Chassis, Rahmen, Wasserkästen und Rauchkammer aus Metall
- DC-/AC-Universalelektronik
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- LokSound 5 Decoder für DCC-, Motorola®, M4- und Selectrix®-Betrieb
- Selbständige Anmeldung durch RailComPlus® an entsprechend ausgestatteten DCC-Zentralen
- Selbständige Anmeldung an Märklin®-mfx-Zentralen
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Getakteter Doppelraucherzeuger für sensorgesteuerten Rauchausstoß und Zylinderdampf synchron zum LokSound
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer und Schalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Digital fernsteuerbare Kupplungen
- Fahrwerkbeleuchtung
- Federpuffer
- Metallräder
- Ätzschilder zur Selbstmontage liegen bei
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers liegt bei
- Länge über Puffer = 170,1 mm

Vorbild

Die bei der Stettiner Lokfabrik Vulcan entwickelte T18 geht auf den Wunsch mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen nach einer Tenderlok zurück, die in der Lage sein sollte, vorwärts und rückwärts mindestens 90 km/h zu erreichen. Die zwischen 1912 und 1927 in 462 Exemplaren von verschiedenen Herstellern gebaute T18 gilt als erfolgreichste Länderbahn-Personenzugtenderlok und wurde bei der Deutschen Reichsbahn DR bis 1972, bei der Deutschen Bundesbahn DB sogar bis 1974 eingesetzt.

Das symmetrische Fahrwerk ermöglichte gleich gute Fahreigenschaften in beiden Richtungen, der in den Grundzügen von der G8 stammende Kessel hatte seine Tauglichkeit zum Fertigungsbeginn der T18 bereits bewiesen. Mit einer Leistung von 1140 PS und der Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h, ab der elften abgelieferten Maschine auf 100 km/h erhöht, setzte man die Loks auch vor leichten Schnellzügen ein. Bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Deutsche Bundesbahn DB Versuche mit geschobenen Zügen (Wendezüge) wieder auf, um die Wendezeiten von Nahverkehrszügen zu verkürzen. Dazu rüstete man etliche der 424 bei der DB verbliebenen Loks mit einer indirekten Wendezugsteuerung der Firma Hagenuk aus. Dabei saß bei geschobenem Zug der Lokführer im Steuerwagen und übermittelte die Fahrbefehle per Befehlsgerät dem auf der Lok befindlichen Heizer, der den Regler betätigte. Sobald der Lokführer die Bremsung einleitete, wurde automatisch druckluftgesteuert vom Steuerwagen aus der Regler geschlossen. Später baute man die Wendezugsteuerung aus den meisten 78.0-5 aus und setzte die Loks wieder im leichten Personen- und Güterzugdienst ein. Die DB zog ihre Preußinnen Anfang der 1970er-Jahre in Baden-Württemberg zusammen.

Die Deutsche Reichsbahn der DDR konnte nach dem Zweiten Weltkrieg auf 53 Loks der Baureihe 78 zurückgreifen. Um die Sicht des Lokführers zu verbessern, erhielten einige Maschinen des Bw Stralsund kleine Windleitbleche.

Modell

Dass unsere T18 schön aussieht und je nach Epoche unterschiedliche Laternen, Speisepumpen, Leitungsführung, Führerhausdächer und Kohlekästen aufweist, erkennen Sie sicher auf den Fotos. Was man vielleicht nicht auf Anhieb auf den Bildern erkennt, ist mit dem Zylinderdampf eine für ESU-Dampfloks neue Funktion. Dieser entstand beim Vorbild, wenn Kondensat ausgeblasen wurde. Da auch beim Original nicht in jeder Fahrsituation Zylinderdampf ausströmt, verhält sich auch unser H0-Modell entsprechend. Natürlich können Sie diese Funktion wie Sie es von ESU gewohnt sind, ganz nach Ihren Wünschen einstellen. Der im Foto sichtbare Rauch musste übrigens nicht durch ein Bildbearbeitungsprogramm verstärkt werden.

Auch wenn einige Maschinen bei der DB mit einer Wendezugsteuerung ausgestattet wurden, befand sich die überwiegende Zahl der Loks stets vor dem Zug, was am Zielbahnhof ein Umsetzen der Lok nötig machte. Darum liefern wir unsere Modelle auch mit digital fernsteuerbaren Kupplungen aus. Diese arbeiten mit der ESU-Universalkupplung 41000, aber auch mit der Märklin®-Kurzkupplung, sowie handelsüblichen Bügelkupplungen zusammen.

Wie Sie es von anderen ESU-Triebfahrzeugen kennen, lassen sich viele vorbildgerechte Lichtfunktionen schalten. So rangiert man typischer Weise mit nur einer einzigen Stirnlampe an beiden Enden. Bei Dunkelheit unterstützen die Fahrwerk- und die Führerhausbeleuchtung das H0-Personal bei der Arbeit. Tief im Inneren des Metall-Rahmens arbeitet der kräftige Glockenankermotor mit Schwungmasse und sorgt, gebändigt durch den LokSound-5-Decoder, für geschmeidige Fahreigenschaften und eine vorbildgerechte Zugkraft. Durch Abziehen beziehungsweise Aufstecken des Schleifers und drücken eines Schalters im Lokboden wechseln Sie zwischen Zwei- und Mittelleiter-Betrieb.

FORMNEUHEIT



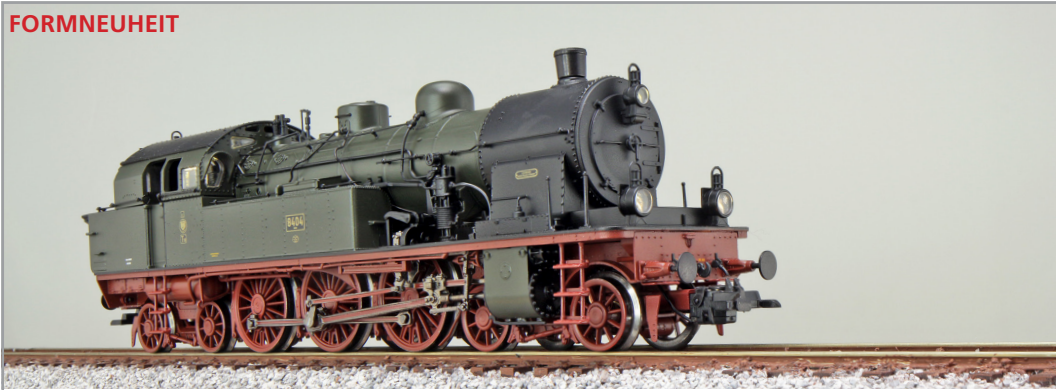
31180, Dampflokomotive, H0, 78 443 DB, schwarz, Ep. III, Vorbildzustand um 1964, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

FORMNEUHEIT



31181, Dampflokomotive, H0, 078 164 DB, schwarz, Ep. IV, Vorbildzustand um 1971, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

FORMNEUHEIT

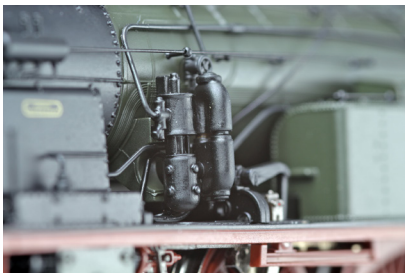


31182, Dampflokomotive, H0, 8404 Essen KPEV, grün, Ep. I, Vorbildzustand um 1916, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC

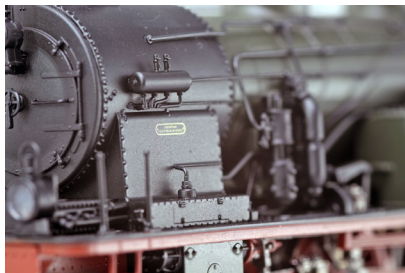
FORMNEUHEIT



31183, Dampflokomotive, H0, 78 149 DRG, schwarz, Ep. II, Vorbildzustand um 1935, LokSound, Doppelraucherzeuger, Rangierkupplung, DC/AC



Pumpen aus Messingguss



KPEV-Version mit Überhitzerautomat



Feinst detaillierte Loklaternen



Unterschiedliche Kesselbauarten



DB-Versionen mit hohem Kohlekasten