

ESU 31037 (DC/AC) - Elektrolok BR 151 der DB AG, digital & Sound & Panto-Antrieb

Art. Nr.: V10143

435,00 €

Bahngesellschaft: DB AG
Hersteller: ESU
Spurweite: H0
Typ: Elektrolok
Stromsystem: Gleichstrom/Wechselstrom
Epoche: V
Artikelzustand: Vorbestellung
Steuerung: digital



Gewicht: 1.7 kg

Dieser Artikel ist nicht auf Lager und muss erst nachbestellt werden.

Vorbestellpreis – dieser gilt nur bis zur Auslieferung des Modells!

Auslieferung laut ESU ab der KW 48 (ab dem 24.11.25)

Sie ist wieder da - die legendäre E-Lok der DB-Baureihe 151. In vier Varianten und erstmals auch mit Einholm-Stromabnehmern. Technisch auf dem neuesten Stand mit LokSound 5 Decoder, kräftigem Glockenankermotor und neu gestaltetem Maschinenraum.

Elektrolok BR 151 der DB AG, digital & Sound & Panto-Antrieb

Modell:

- Aufbau und Chassis aus Metall
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit echten Federn und zahlreichen angesetzten Details
- Separat eingesetzte Bremsanlage mit Bremsbacken in Radebene
- Separat angesetzte Griffstangen
- Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- Glockenankermotor mit Schwungmasse
- Antrieb über Kardan-/Schnecke-Antrieb auf drei Achsen, vier Hafltreifen
- LokSound 5-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- hochwertiger Rechteck-Lautsprecher für besten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb
- Zwei digital einzeln heb- und senkbare Dachstromabnehmer
- Sensorgesteuerte Geräusche bei Kurvenfahrt und beim Bremsen kurz vor dem Stillstand
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Rangier-, Führerstand-, Führerpult und Maschinenraum-Beleuchtung
- Bremsfunktion beim scharfen Bremsen
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 224,1 mm

Vorbild:

Ende der 1960er-Jahre wurde deutlich, dass der DB eine Ellok für schnelle Güterzüge fehlte. Darum beschloss die DB, mit Komponenten der damals hochmodernen 103 und der Mehrsystemloks der Baureihen 181 und 184 eine schwere Güterzuglok zu entwickeln. Das Laufwerk stammte prinzipiell von der 200 km/h schnellen 103, die Fahrmotoren WB 372-22 hatten ihre Haltbarkeit in verschiedenen Einheitsloks-Baureihen bewiesen, auch der Stromabnehmertyp DBS 54 und weitere Komponenten gehörte zur bewährten Technik. Um die neue Baureihe für

ein möglichst breites Einsatzspektrum zu ertüchtigen, stattete man die Sechsachser nicht nur mit einer Zugheizeinrichtung aus, sondern auch mit einer elektrischen Widerstandbremse, Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung aus. So beförderten die 151 neben schweren Güterzügen auch planmäßig Nahverkehrs- und Wendezüge. Auch schwere Schnellzüge im Mittelgebirge ließ sie sich anhängen. Seit den 2010er-Jahren schieden viele 151 aus dem Bestand der DB aus. Die meisten davon verschrottete die Bahn, mehrere Exemplare gab sie an ihr Tochterunternehmen RBH weiter, oder veräußerte sie an private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) wie beispielsweise Hectorrail. 2025 existierten noch mehr als 50 Loks, die meisten davon betriebsfähig