

## **ESU 31038 (DC/AC) - Elektrolok BR 151 der Hectorrail, digital & Sound & Panto-Antrieb**

Art. Nr.: V10144

**435,00 €**

**Bahngesellschaft:** Hectorrail

**Hersteller:** ESU

**Stromsystem:** Gleichstrom/Wechselstrom

**Steuerung:** digital

**Spurweite:** H0

**Epoche:** VI

**Typ:** Elektrolok

**Artikelzustand:** Vorbestellung



**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 Hectorrail, 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 Hafitreifen
- LokSound 5-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicher kondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- hochwertiger Rechteck-Lautsprecher für besten Soundgenuss
- Universalelektronik mit Steckschleifer zum Umschalten zwischen Zweiseiter- und Mittelseiterbetrieb
- 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
- Bremsfunken 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 Einheitslokbauarten bewiesen, auch der Stromabnehmertyp DBS 54 und weitere Komponenten gehörten 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 Hectorail. 2025 existierten noch mehr als 50 Loks, die meisten davon betriebsfähig