Baureihe V60 in H0

Ausführung wählen:

Das Vorbild | Das Modell | Technische Daten | Bildergalerie | Weitere Informationen

Die V60 der DB vereint alle Features, die Sie von unseren bisherigen Modellen kennen in einem kompakten Modell. Das alleine ist schon eine Sensation, doch zusätzlich haben wir auch noch eine filigrane automatische Kupplung untergebracht, schließlich wurde das Vorbild für den Rangierdienst gebaut.
Die V60 ist mit einem lastabhängigen, getakteten Raucherzeuger ausgestattet, der (passend zur Belastung) unterschiedlich intensive Rauchfahnen erzeugt. Die eingebaute Sensorik, die für situationsbezogene Geräusche in Weichenstraßen sorgt, wird von einem brandneuen LokSound V4.0 M4-Decoder kontrolliert. Dieser „Tausendsassa“ versteht neben DCC mit RailComPlus® auch das M4-Protokoll und meldet sich daher an ESU ECoS oder Märklin® central station selbständig an. Weil er auch Motorola® oder Selectrix® beherrscht, steht dem Einsatz der ESU V60 mit allen gängigen Zentralen nichts im Wege.

Der integrierte PowerPack-Energiespeicher sorgt dafür, dass auch auf dreckigen Schienen ein komfortabler Betrieb möglich ist. Den typischen Sound des Dieselmotors Maybach GTO 6A gibt ein hochwertiger Lautsprecher durch das geätzte Lüftergitter im langen Vorbau besonders differenziert ab. Eine komplette Lichtanlage inklusive Führerstandsbeleuchtung, Führerpultbeleuchtung und Rangierbeleuchtung mit warmweißen LED runden die technische Ausstattung ab. Alle beim Vorbild vorhandenen Lichteffekte lassen sich darstellen. Das Modell der belgischen Reeks 80 kann das landestypische „Warnblinken“ zeigen.
Den Entkupplungsvorgang erledigt die Lok nach Betätigung der Taste F7 vollautomatisch mit dem so genannten Kupplungswalzer. Gesenkt wird stets der in der jeweiligen Fahrtrichtung hintere Haken. Davor rollt die Lok wenige Millimeter in Zugrichtung, um die Kupplung zu entspannen. Dann senkt sich der Haken und die Maschine zieht wenige Millimeter vor. Nun hebt sich der Haken wieder in seine normale Position und die Lok kann ihrer nächsten Aufgabe entgegen eilen.

Der Hochleistungs-Miniatur-Glockenankermotor sorgt mit einem perfekt abgestimmten Getriebe für eine vorbildgerechte Maximal-Geschwindigkeit und dadurch für einen riesigen Regelbereich für millimetergenaue Rangiermanöver. Der Antrieb verrichtet seine Arbeit dabei sehr geräuscharm, damit der Original-Sound umso besser zur Geltung kommt.

Rahmen und Vorbauten des Modells bestehen aus hochwertigem Metall, was entscheidend zum Lokgewicht von etwa 170 g beiträgt. Das sorgt im Verein mit zwei auf den Rädern der direkt angetriebenen letzten Achse montierten Haftreifen für eine ausreichende Zugkraft.

An den ESU-Modellen sind sämtliche bauliche Unterschiede zwischen den Varianten berücksichtigt. So trägt die 365 683 an den Enden funktionslose Nachbildungen der BSI-Rangierkupplung RK 900 und eine für eine Lok mit Funkfernsteuerung typische Antennenausstattung. Die Epoche-III-Maschine unterscheidet sich auch durch eine andere Form des Schauglases auf dem langen Führerstand von ihren neueren Schwestern. Selbstverständlich haben wir auch die unterschiedlichen Ausführungen der Warmhalteeinrichtungen umgesetzt.

Wie von den ESU BR 151 und Class 77 gewohnt, ist auch die V60 technisch ein Hybrid-Modell: Die mit einem Radsatz-Innenmaß von 14,1 mm ausgeführten Achsen ermöglichen einen sicheren Betrieb auf Zwei- und Dreileitergleisen. Für den Zweileiter-Betrieb muss einfach mit dem beiliegenden Werkzeug der Mittelschleifer abgezogen werden.