

BR 212, DB | Spur H0 - Art.Nr. 37000

Diesellokomotive.

Vorbild: Diesellokomotive BR 212 der Deutschen Bundesbahn (DB). Purpurrote Ausführung der Epoche IV. Betriebszustand um 1978.



Art.Nr.	37000
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	IV
Art	Diesellokomotiven

werksseitig ausverkauft

Highlights

- Komplette Neukonstruktion.
- Aufbau und Fahrwerk aus Metall.
- Digital-Decoder mfx.
- Umfangreiche Geräuschfunktionen.

- Telex-Kupplung.

Produkt

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse zentral eingebaut. Alle 4 Achsen über Kardan angetrieben. Telex-Kupplung vorne und hinten separat schaltbar. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden (LED). Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,1 cm.

Produktinfo

Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22820.

Veröffentlichungen

- Neuheiten-Prospekt 2012 - Gesamtprogramm 2012/2013

Großbetrieb

Die Dieselloks der Baureihe V 100 wurden in den 1950er-Jahren zunächst als Ersatz für die Dampflokbauereihen 64 und 86 entwickelt und waren für den leichten Dienst auf Haupt- und den gemischten Einsatz auf Nebenbahnen vorgesehen. Als Vorbild diente die V 80, jedoch sollte die neue Lok deutlich kostengünstiger sein. In Zusammenarbeit mit dem BZA München wurde MaK in Kiel mit der Entwicklung beauftragt. Im Spätherbst 1958 lieferte MaK fünf Vorauslokomotiven V 100 001-005 (später V 100 1001-1005, ab 1968: 211 001-005) mit 1.100-PS-Motoren sowie die V 100 006 (später V 100 2001, ab 1968: 212 001), die einen 1.350-PS-Motor erhalten hatte. 1961/62 erfolgte dann die Bestellung von 20 Vorausloks der Baureihe V 100.20 mit dem stärkeren 1.350-PS-Motor als „leichte Hauptbahnlokomotive“. Zwischen 1963 und 1966 lieferte die deutsche Industrie zwei Serien mit insgesamt 360 Exemplaren dieser stärkeren Variante. Für den Einsatz auf der Steilstrecke Rastatt – Freudenstadt wurden 1965 aus der letzten Serie zehn Maschinen (V 100 2332-2341) abgezweigt und mit hydrodynamischer Bremse ausgerüstet. Charakteristisch für die V 100 war ihre eckige, kantige Form, die sich deutlich an die V 60 anlehnte. Die Motorleistung wurde über eine elastische Kupplung und Gelenkwelle auf das hydraulische Voith-Getriebe übertragen, welches mittels eines Stufengetriebes die Fahrt im Streckengang (Vmax 100 km/h) oder im Rangiergang (Vmax 65 km/h) zuließ. Eine

Neukonstruktion waren die Drehgestelle als geschweißte Rohrkonstruktion, an denen über Silentblochs die Radsatzlenker befestigt waren. Die Maschinenanlage im vorderen längeren Vorbau war von außen über eine haubenförmige Schiebetür gut zugänglich. Universell einsetzbar liefen diese Maschinen vor leichten und mittelschweren Personen-, Eil- und Güterzügen auf Haupt- und Nebenbahnen. 1968 erhielten die V 100.20 die computergerechte Baureihenbezeichnung 212, die Steilstreckenloks liefen als Baureihe 213. Ab Mitte der 1990er-Jahre ging ihr Einsatz deutlich zurück, die Abstellung der letzten Loks bei der Güterverkehrssparte der DB AG (railion) erfolgte im Dezember 2004. Ausgemusterte Loks wanderten größtenteils nicht auf den Schrott, sondern konnten meist über Lokhändler verkauft werden. Viele werden heute bei Gleisbaufirmen in Frankreich und Italien eingesetzt. Aber auch deutsche Privatbahnen und ausländische Staatsbahnen waren und sind noch dankbare Abnehmer der V 100.20 (212). Selbst die DB verzichtet noch nicht ganz auf die bewährten Maschinen. Zwölf remotorisierte Exemplare laufen heute bei der DB Fahrzeugdienste GmbH und sechs 212/213 sind bei der DB Bahnbau-Gruppe GmbH zu finden. Fünfzehn Stück stehen umgebaut als Baureihe 714 der DB Netz Notfalltechnik zur Verfügung und dienen als Zugloks für Rettungszüge, welche vor allem für einen Notfalleinsatz auf Neubaustrecken gedacht sind.

Merkmale



Fahrgestell und vorwiegender Aufbau der Lokomotive aus Metall.



Digital-Lokomotive mit Hochleistungsantrieb. Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung/Verzögerung einstellbar. Spezialmotor mit elektronisch unterstütztem Lastausgleich oder in kompakter Glockenanker-Bauart. Fahrbetrieb mit Märklin-Transformator, im Märklin Delta-System oder im Märklin-Digital-System (Motorola-Format). 1 schaltbare Zusatzfunktion (function) bei Digital-Betrieb.



Digital-Decoder mit bis zu 32 digital schaltbaren Funktionen. Die jeweilige Anzahl ist abhängig vom verwendeten Steuergerät.



Geräuschelektronik eingebaut.



Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Drehpunkt.



Epoche 4

Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION 1/2	CENTRAL STATION 3/2
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Telex-Kupplung vorn	X	X	X	X	X
Diesellok- Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Signalhorn hoch	X	X	X	X	X
Telex-Kupplung hinten	X	X	X	X	X
Direktsteuerung		X	X	X	X
Spitzensignal hinten aus		X	X	X	X
Signalhorn tief		X	X	X	X
Spitzensignal vorne aus		X	X	X	X
Bremsenquietschen aus			X	X	X