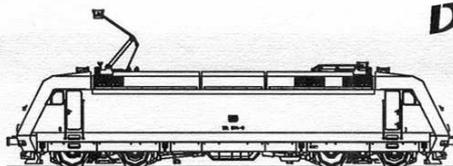




**BR 101 131 der DB AG, Ep. V**  
**(ex „Metropolitan“) - Art.-Nr.: 02311**



### DAS VORBILD

Die Deutsche Bahn steht vor der Aufgabe, ihren stark überalterten Fahrzeugpark zu verjüngen. Da die relativ neuen Konstruktionen der DR auf fest verdrahteten Steuerungen mit Reihenschlußmotoren basieren, sind sie den modernen Anforderungen der Bahn nicht gewachsen. Die AEG und die ABB Henschel (heute gemeinsam als ABB Daimler-Benz Transportation firmierend) erhielten 1994 den Auftrag, ein modulares Lokkonzept auf Basis der Drehstromtechnik zu erarbeiten. Basis für dieses Konzept ist die 12 X (BR 128 001), die als Versuchs- und Entwicklungsträger fungierte. Aus diesem Konzept bestellte die DB AG die BR 101 (Vmax 220 km/h) als Ersatz für die BR 103 für den Personenfernverkehr. Die Baureihe 145 (Vmax 140 km/h) für den leichten Güter- und Personennahverkehr sowie die BR 152 (Vmax 140 km/h) für den schweren Güterverkehr sind die zwei weiteren bestellten Varianten aus diesem Konzept. Die BR 101 wird seit 1997 im IC-Verkehr eingesetzt. Auch im Güterverkehr ist die BR 101 zu finden, allerdings in der Regel in den Nachtstunden.

### DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Nachbildung mit authentischer Farbgebung und Beschriftung. Alle Achsen sind angetrieben. Die jeweils zur Fahrzeugmitte liegenden Achsen eines jeden Drehgestelles haben einen Haftreifen. Die Beleuchtung des Modells ist fahrtrichtungsabhängig. Dabei werden vorbildentsprechend die beiden äußeren Scheinwerfer für Front- und Rücklicht benutzt. Die inneren Fernlichtscheinwerfer beim Modell sind ohne Funktion. Die Stromversorgung des Modells ist wahlweise über Schiene oder Oberleitung möglich. Der Umschalter befindet sich auf der Leiterplatte und ist nach Abnahme des Gehäuses zugänglich. Zur Abnahme des Gehäuses sind die 8 Sandkästen vom Oberteil abzuziehen. Dann kann das Gehäuse in Höhe der Drehgestellmitten gespreizt und abgezogen werden. Ein Nachölen oder -fetten ist erst nach ca. 50-100 Betriebsstunden erforderlich. Dazu sollte harzfreies Öl oder technische Vaseline verwendet werden.

Optimale Fahreigenschaften werden erst nach einer Einfahrzeit von ca. 1 Stunde in jeder Richtung erzielt.

**⚠ Vorsicht:** Durch die Verschärfung der EMV Verträglichkeitsprüfung 2008 (gemeinhin als Funkentstörung bezeichnet) sind wir gezwungen worden, die Entstörbauelemente für unsere Triebfahrzeuge anzupassen. Das heißt, die Kapazität des Entstörkondensators am Motor ist verdoppelt worden. Das hat zur Folge, dass bei einer hochfrequenten Ansteuerung des Motors ein höherer Strom durch diesen Kondensator fließt. Eine solche hochfrequente Ansteuerung erfolgt im Digitalbetrieb ohne eingebauten Decoder (Fahren auf Adresse "0"). Es ist möglich, dass der Strom so hoch wird, dass die Zentrale dies als Motorkurzschluss wertet und gänzlich abschaltet. Zumindest erfolgt aber eine Überlastung der Entstörbauelemente, was mit einer so starken Erwärmung einher geht, dass sich die angrenzenden Plasteteile der Lokomotiven verformen können.

Aus diesem Grund ist der Betrieb dieser Modelle mit verstärkter Entstörung im Digitalbetrieb ohne Decoder nicht möglich.

### DIGITALISIERUNG

Das Modell ist für den Einsatz eines Digitaldecoders vorbereitet. An der Unterseite der Leiterplatte ist eine Lötstiftstelle mit einer Anschlussbelegung nach NEM 651 angeordnet. Diese wird erreichbar, indem der kleine, freigeformte Leiterplattenteil mit den Entstörelementen nach oben herausgebrochen wird. Dann kann statt diesen ein Decoder in die Buchse eingesteckt werden. Als Decoder wird ein lastgeregelter Typ (z.B. "GOLD mini" Tillig Artikel-Nr.: 66013) empfohlen.

**⚠** Bitte prüfen Sie vor Inbetriebnahme der Lok die Spannung an Ihrer Digitalzentrale. Für den Betrieb von Fahrzeugen der Spurweiten TT, H0, H0e und H0m wird eine Digitalspannung von max. 14 Volt empfohlen. Höhere Spannungen führen zu einem höheren Verschleiß der Motoren. Decoderdefekte (durch Überlast), die durch diese Ursache entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.

