

Dachbereich mit Lüfterrad



Blick in den Maschinenraum



Graziler Metall-Stromabnehmer



PIKO Fahrzeugheft
06/2024



Vectron Dual Mode light



Mit und ohne Fahrdrabt einsetzbar:
Die Zweikraftlokomotiven als H0 Modelle von PIKO!



Copyright: Siemens Mobility GmbH

Der Einsatz von Elektrolokomotiven ist gegenüber Dieselloks im Regelfall nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch wirtschaftlicher. In Deutschland ergibt sich jedoch die Situation, dass sowohl einige Hauptbahnen als auch zahlreiche Nebenstrecken und -gleise nicht elektrifiziert sind. Als Reaktion hat Siemens Mobility 2019 den Vectron Dual Mode präsentiert. Die Zweikraftlokomotiven verfügen neben einem Fahrdieselmotor auch über eine Hochspannungsausrüstung für den Oberleitungsbetrieb. Auf diese Weise kombinieren die Loks die Effizienzvorteile einer Ellok mit der Unabhängigkeit von Diesellokomotiven. Die Konstruktion fußt auf dem Diesel-Vectron der Reihe 247, durch Verkleinerung des Tanks wurde Platz für den Haupttransformator geschaffen. Siemens bietet die Lokomotiven in zwei Varianten an: den in Deutschland als Baureihe 248 bezeichnete Vectron Dual Mode und den als 249 geführten Vectron Dual Mode light. Diese unterscheiden sich hinsichtlich Traktionsleistung, Höchstgeschwindigkeit, Einsatzradius und -profil. Zur Erneuerung ihrer Rangier- und Güterzugflotte schloss die DB Cargo 2020 mit Siemens einen Rahmenvertrag von bis zu 400 Vectron-Dual-Maschinen.

Unser Vorbild: DB Cargo 249 003-5, Abnahme 30.05.22

INFO

- Vollständige Neukonstruktion
- Offener Blick in den Maschinenraum
- Aufwendig gestaltete und vorbildgerechte Dachpartie
- Ausgezeichnete Modellqualität
- Filigrane Ätzteile
- Hervorragende Fahreigenschaften bei hoher Zugkraft

Die großen Seitenflächen und das Dach mit drei unterschiedlich hohen Hauben und nur einem Stromabnehmer prägen auf den ersten Blick das Erscheinungsbild des Vectron Dual Mode. Größter Wert wurde bei Konstruktion und Werkzeugbau auf plastisch wirkende Details gelegt: Perfekte Gravuren an Drehgestellen, Aggregaten und den Stirnseiten erzeugen eine hervorragende optische Wirkung. Gegliedert wird die Seitenwand durch die Lüftungsgitter, die überwiegend in Ätz-Technik ausgeführt wurden und so freien Blick in den dahinterliegenden Maschinenraum ermöglichen. Lässt man den Blick von hier nochmals hinauf in den Dachbereich schweifen, fällt die aufwendig gestaltete Kühlanlage mit separat eingesetztem Lüfterrad ins Auge. Abgerundet wird der äußere Eindruck durch die stimmige Lackierung und Bedruckung.

Technisch führt das Modell die bewährte Linie der PIKO Konstruktionen fort: Als Antrieb dient ein kräftiger Mittelmotor, zwei Schwungmassen sorgen für kultivierte Laufeigenschaften, alle Achsen sind angetrieben. Zwei diagonal angeordnete Haftreifen auf den mittleren Achsen ermöglichen die Beförderung langer Züge auf normgerechten Steigungen. Im Digitalbetrieb können Führerstands- und Führerpultbeleuchtung geschaltet werden. Ein Highlight ergibt sich durch die Kombination der Lüftungsgitter mit einer indirekten Maschinenraumbeleuchtung. Besonderen Betriebsspaß bieten die XP-Varianten. Sie sind mit einem gepulsten Verdampfer, einer Digitalkupplung und erstmals in der Geschichte von PIKO mit per Digitalbefehl heb- und senkbarem Stromabnehmer ausgestattet.

FORM NEU
2024

XP-Version mit gepulstem Verdampfer
und digital heb- und senkbarem
Stromabnehmer!



Zweikraftlokomotive BR 249 DB AG Ep. VI

- | | | |
|---|--|-----------|
| | 51160 Gleichstrom | 199,00 €* |
| 🔊 | 51162 Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | 309,00 €* |
| 🔊 | 51163 Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | 309,00 €* |

Auch als Expert Plus Version erhältlich:

Zweikraftlokomotive BR 249 DB AG Ep. VI

- | | | |
|---|---|-----------|
| 🔊 | 55928 XP Gleichstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | 399,00 €* |
| 🔊 | 55929 XP Wechselstrom, inkl. PSD XP S und PIKO TrainSound® onboard | 399,00 €* |