

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

H0 - Art.Nr. 37926



Spur: H0 Epoche: IV

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 042 mit Schlepptender und Öl-Hauptfeuerung der Deutschen Bundesbahn (DB). Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, DB-Reflexglaslampen, beidseitigem Indusi, Puffertellerwamanstrich und umgebautem Schlepptender mit Ölbehälter. Betriebsnummer 042 186-7. Betriebszustand um 1972.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 27,5 cm.

	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	▪	▪	▪	▪
Rauchsatzkontakt	▪	▪	▪	▪
Direktsteuerung	▪	▪	▪	▪

Highlights:

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.
- Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel.
- Andere Betriebsnummer als bei 37925.

Einmalige Serie.

Baureihe 042 Im Rahmen des Einheitslokomotivprogramms der DRG entwickelte die Lokomotivindustrie für schnellfahrende Güterzüge die 1 D1 -Lokomotive der Baureihe 41. Die beiden Baumstermaschinen lieferte Schwartzkopff 1936. Das Fahrwerk war eine Neuentwicklung, der Kessel war der gleiche wie bei der Baureihe 03, allerdings wurde er bei der BR 41 für 20 bar ausgelegt. Die Radsatzfahrmasse konnte wahlweise auf 18 t oder 20 t eingestellt werden. Mit der Baureihe 41 entstand erstmals eine universell einsetzbare

Mehrzwecklokomotive. Den beiden Vorserienmaschinen folgten 364 Serienlokomotiven, die geringfügig verbessert und von nahezu allen deutschen Lokomotivfabriken bis 1941 geliefert wurden. Die 90 km/h schnellen und rund 1.900 PS starken Lokomotiven kamen in fast allen Bereichen zum Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieben 216 Loks bei der DB, 116 bei der DR. Da beide Staatsbahnen auf die Baureihe 41 nicht verzichten konnten, wurden zahlreiche Maschinen mit neuen Kesseln versehen. Zwischen 1957 und 1961 erhielten im Ausbesserungswerk (AW) Braunschweig 102 Loks der Baureihe 41 diesen neuen Kessel, der in Verbindung mit der entfallenen Frontschürze das Erscheinungsbild der 41er deutlich veränderte. 40 dieser Umbauloks kamen zusätzlich in den Genuss einer Ölhauptfeuerung. Die nicht umgebauten Maschinen wurden größtenteils in den 1960er-Jahren ausgemustert, bis 1971 folgten die rostgefeuerten Umbaumaschinen, die ab 1968 als 041 bezeichnet wurden. Die ölgefeuerten 41er (ab 1968: 042) hingegen standen bis zum Ende der Dampftraktion bei der DB (1977) für das Bahnbetriebswerk Rheine im Einsatz.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22372.

Eigenschaften:    mfx   NEM  IV

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2011 - Gesamtprogramm 2011/2012



Nicht mehr in Produktion.