

NEUHEIT

BR 18.5 | Spur H0 - Art.Nr. 39030

Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepptender

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 18.5 der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Schlepptender 2´2´T31,7. Mit kurzen Wagner-Windleitblechen, geradem Führerhaus, Reichsbahn-Lampen unten, DB-Reflexglaslampen oben und Puffertellerwarnanstrich. Betriebsnummer 18 537. Betriebszustand um 1958/59.

Art.Nr.	39030
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	III
Art	Dampflok

Nur für Clubmitglieder

Highlights

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.
- Führerstandbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern zusätzlich digital schaltbar.
- Serienmäßig mit Raucheinsatz.
- Lokführer-Figur und Heizer-Figur liegen bei.
- Mit Spielwelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Für noch mehr Spielfreude in der Märklin "Spielwelt".

Produkt

Modell: Mit neuem Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Rauchsatz aus 72270 ist serienmäßig eingebaut. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich ist die Führerstandbeleuchtung und das Feuerbüchsenflackern digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden (LED). Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre, Bremsschläuche sowie Lokführer-Figur und Heizer-Figur liegen bei. Länge über Puffer 26,5 cm.

Die Schnellzug-Dampflokomotive 39030 wird im Jahr 2015 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Produktinfo

Ein passendes Personenwagen-Set wird unter der Artikelnummer 42259 ebenfalls exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22880 exklusiv für Trix Club-Mitglieder.

Veröffentlichungen

- MHI Exklusiv 02/2014 - Neuheiten-Prospekt 2015 - Gesamtprogramm 2015/2016

Großbetrieb


Schnellzug-Dampflok der Baureihe 18.5 Im Frühjahr 1907 erhielt Maffei den Auftrag zum Bau einer Pazifik-Verbundlokomotive für die bayerische Staatsbahn. Ausgehend von der im gleichen Haus entstandenen badischen „IV f“ entwickelte Maffei die bayerische S 3/6, welche durch ihren zeitlos eleganten Auftritt, vor allem geprägt durch das Vierzylinder-Verbundtriebwerk, bald Generationen von Eisenbahnfreunden faszinieren sollte. Die erste Maschine verließ im Juli 1908 das Werk, ihr folgten noch im gleichen Jahr weitere sechs Lokomotiven. In drei Bauserien (a bis c) lieferte Maffei bis 1911 weitere 16


weitgehend baugleiche Maschinen. Abweichend von diesen ersten 23 Loks erhielten 18 Maschinen (Serien d und e, Maffei 1912/1913) Treibräder mit 2.000 mm Durchmesser statt 1.870 mm. Dadurch bedingt lag auch der Kessel dieser Maschinen höher. Ab der Serie f (drei Maschinen, 1913/1914) kehrte man jedoch zum ursprünglichen Treibraddurchmesser zurück. Bis 1918 schloss die Serie i diese erste Beschaffungsperiode ab. Mit Ausnahme der 18 „Hochhaxigen“ besaßen die restlichen 71 Maschinen alle ein Windschneidenführerhaus. Die zweite Beschaffungsperiode begann 1923 und endete erst zur Reichsbahnzeit 1931. In den Jahren 1923/24 lieferte Maffei die Serie k mit 30 Maschinen, es folgten 1927/28 die Serien l und m (20 Maschinen) sowie die Serie n mit nur noch zwei Maschinen 1930. Weil Maffei Bankrott ging, wurden die letzten 18 Exemplare der S 3/6 als Serie o von Henschel 1930/31 in Lizenz gebaut. Die Maschinen waren zunächst in München, Nürnberg und Ludwigshafen beheimatet und liefen im schweren Schnellzugdienst. Nach dem Ersten Weltkrieg mussten 19 Maschinen als Reparation abgegeben werden. Bei der DRG erhielten die verbliebenen Maschinen mit kleinen Rädern die Nummern 18 401-434, 18 461-478 und 18 479-548, die „Großrädigen“ die Nummern 18 441-458. Neben den großen bayerischen Betriebswerken beheimateten u.a. auch die Bw Wiesbaden, Darmstadt, Halle/S. und Osnabrück die bayerischen Paradeperle. Die bekannteste Zugleistung während der Reichsbahnzeit ist sicherlich die Bespannung des FFD 101/102 „Rheingold“. Nach dem Zweiten Weltkrieg wanderten die Loks größtenteils in den Personenzugdienst ab. Von 1953 bis 1956 wurden insgesamt 30 Maschinen aus den letzten drei Serien von der DB grundlegend modernisiert. Bis 1962 waren die letzten ihrer nicht modernisierten Schwestern abgestellt, lediglich die 18 505 blieb beim BZA Minden als Versuchslok bis Mai 1967 in Betrieb. Sie kann heute im DGEG-Eisenbahnmuseum in Neustadt/Weinstraße bewundert werden.

Merkmale


 Exclusive Sondermodelle der Märklin-Händler-Initiative - in einmaliger Serie gefertigt.


 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 mfx+

 Geräuschelektronik eingebaut.

 Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.

 Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.

 Epoche 3

 15 +

Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION
Spitzensignal	X	X	X	X
Raucheinsatz	X	X	X	X
Dampflok-Fahrgeräusch	X	X	X	X
Lokpiff	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X
Bremsenquietschen aus		X	X	X
Führerstandsbeleuchtung		X	X	X
Rangierpiff		X	X	X
Feuerbüchsenflackern		X	X	X
Dampf ablassen			X	X
Kohle schaufeln			X	X
Schüttelrost			X	X

Luftpumpe	X	X
Wasserpumpe	X	X
Injektor	X	X