

NEUHEIT

Serie C 5/6, Elefant | Spur H0 - Art.Nr. 39250

## Dampflokomotive mit Schlepptender Serie C 5/6 "Elefant"

**Vorbild:** Gotthard-Dampflokomotive Serie C 5/6 "Elefant" der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), mit 3-achsigem Schlepptender, für den Einsatz im Güter- und Schnellzugverkehr auf der Gotthard-Strecke. Betriebsnummer 2965, heute noch im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.



Art.Nr.	39250
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	III
Art	Dampflokomotiven

**499,99 €** UVP, inkl. MwSt

**Vorübergehend nicht lieferbar**

## Highlights

- Stärkste Dampflokomotive der SBB, mit Beinamen "Elefant".
- Als Gotthard-Lokomotive vor genau 100 Jahren im Jahr 1916 gebaut.
- Lokomotive 2965 ist heute noch im Verkehrshaus in Luzern zu besichtigen.
- Komplette Neuentwicklung, mit durchbrochenem Barrenrahmen und vielen angesetzten Details.
- Führerstandbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar.
- Serienmäßig mit Raucheinsatz.
- Mit Spielwelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Für noch mehr Spielfreude in der Märklin "Spielwelt".

## Produkt

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Rauchsatz 72270 ist serienmäßig eingebaut. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal an der Lok und 2 Lichter am Tender sowie eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich ist die Führerstandbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Verstellbare Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. An der Vorderseite der Lok und am Tender Kurzkupplung mit NEM-Schacht, am Tender kinematikgeführt. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Schraubenkupplungsimitationen liegen bei. Länge über Puffer 22,3 cm.

Die legendäre Gotthard-Dampflokomotive 39250 wird aus Anlass der Einweihung des neuen Gotthard-Basistunnels in einer einmaligen Serie im Jahr 2016 gefertigt.

## Produktinfo

Ein passendes Güterwagen-Set finden Sie im Märklin H0-Sortiment unter der Artikelnummer 46056.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22925.

## Veröffentlichungen

- Werbe- und Sonderprodukte online - Neuheiten-Prospekt 2016 - Gesamtprogramm 2016/2017

# Großbetrieb

Nach der Übernahme der Gotthardbahn im Jahr 1909 durch die Schweizer Bundesbahnen (SBB) zeigte sich schnell die Notwendigkeit zur Beschaffung einer Lokomotive mit größerer Leistungsfähigkeit, um den Betrieb auf den Steilrampen am Gotthard und den Zufahrtsstrecken im Flachland wirtschaftlicher gestalten zu können. Neben der Bespannung von Güterzügen sollten die Loks auch vor Schnellzügen auf den Steilrampen eingesetzt werden können, was neben hoher Zugkraft auch eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h erforderte. Schon 1913 standen die zwei Prototypen 2901 und 2902 der Bauart C 5/6 zur Erprobung zur Verfügung. Sie waren mit einem Vierzylinder-Triebwerk und einfacher Dampfdehnung ausgerüstet, welches sich aber nicht sonderlich bewährte. Daher griff man bei den Serienloks auf die guten Erfahrungen mit dem Triebwerk der C 4/5-Lokomotiven der Serie 2701–32 zurück und baute ein Vierzylinder-Verbund-Triebwerk nach Von-Borries ein. Dabei wirkten die beiden innenliegenden Hochdruckzylinder auf den zweiten Treibradsatz, die äußeren Niederdruckzylinder hingegen auf den dritten Treibradsatz. Um einen guten Kurvenlauf zu gewährleisten, besaß der hinterste Kuppelradsatz 25 mm Spiel und beim mittleren Treibradsatz waren die Spurkränze geschwächt. Zwischen 1913 und 1917 wurden insgesamt 28 Serienmaschinen mit den Nummern 2951-2978 in Dienst gestellt, wobei die 2978 gleichzeitig die letzte an die SBB abgelieferte normalspurige Dampflokomotive bildete. Doch waren schon 1921 mit der vollständigen Elektrifizierung der Gotthardbahn die alsbald als „Elefanten“ bezeichneten Maschinen überflüssig und wanderten ins Flachland sowie auf große Rangierbahnhöfe ab. Dort überdauerten sie sogar mit teilweisen Zwangseinsätzen bei der DRG und nach Kriegsende bei den SNCF bis weit in die 1950er Jahre, als erste Abstellungen erfolgten. Immerhin endete die Dampfära bei den SBB standesgemäß, denn die letztgebaute C 5/6 2978 führte am 30. November 1968 den letzten offiziellen SBB-Dampfzug nach Winterthur. Gleich vier „Elefanten“ blieben erhalten: Die C 5/6 2965 beherbergt heute das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Sie war bis 1982 als Denkmal in Erstfeld aufgestellt. In Wiederaufarbeitung bei der Eurovapor (Lokremise Sulgen) befindet sich die 2969, wobei als Ersatzteillieferer die 2958 dient. Nach wie vor betriebsfähig ist die 2978 von SBB Historic, welche im Depot Delémont hinterstellt ist.

## 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 mfx+

 Geräuschelektronik eingebaut.

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

 Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.

 Epoche 3 - 6

 15 +

## Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION	CENTRAL STATION 3
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Raucheinsatz	X	X	X	X	X
Dampflok-Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Lokpfiff	X	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X	X
Bremsenquietschen aus		X	X	X	X
Führerstandsbeleuchtung		X	X	X	X
Rangierpfiff		X	X	X	X
Dampf ablassen		X	X	X	X
Kohle schaufeln			X	X	X
Schüttelrost			X	X	X
Luftpumpe			X	X	X
Wasserpumpe			X	X	X
Injektor			X	X	X
Rangiergang			X	X	X