

Dampflokomotive mit Schlepptender.

H0 - Art.Nr. 37993



Spur: H0 Epoche: III

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive Reihe 4000 "Big Boy" der Union Pacific Railroad (UP). Ausführung der Lokomotive mit der Betriebsnummer 4006.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb, Hochleistungsmotor mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 8 Achsen angetrieben. Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Boxpok-Räder. Mittlere Kuppelachsen gefedert. Stirnlampe, Tender und Nummerntafeln mit wartungsfreien warmweißen LED beleuchtet. 2 Rauchsätze (Seuthe Nr. 11) nachrüstbar, Kontakte ständig betriebsbereit. Spitzensignal, Nummerntafeln- und Führerstandsbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Leistungsfähiger Lautsprecher im Tender, Lautstärke einstellbar. Stirnseitig Kupplungshaken im Schienenräumer einsteckbar. Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Dampfleitungen schwenkbar mit den Zylindern geführt. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Viele angesetzte Einzelheiten. Figuren Lokführer und Heizer für den Führerstand liegen bei. Länge über Kupplungen 46,5 cm. Lieferung in Holzkassette.

| | Control Unit | Mobile Station | Mobile Station 2 | Central Station |
|-------------------------|--------------|----------------|------------------|-----------------|
| Spitzensignal | ▪ | ▪ | ▪ | ▪ |
| Rauchsatzkontakt | ▪ | ▪ | ▪ | ▪ |
| Dampflokom-Fahrgeräusch | ▪ | ▪ | ▪ | ▪ |
| Lokpfeif | ▪ | ▪ | ▪ | ▪ |
| Direktsteuerung | ▪ | ▪ | ▪ | ▪ |
| Führerstandsbeleuchtung | | ▪ | ▪ | ▪ |
| Glocke | | ▪ | ▪ | ▪ |
| Signalton | | ▪ | ▪ | ▪ |
| Bremsquietschen aus | | ▪ | ▪ | ▪ |
| Luftpumpe | | | ▪ | ▪ |
| Injektor | | | ▪ | ▪ |
| Hilfsbläser | | | ▪ | ▪ |
| Ankuppelgeräusch | | | ▪ | ▪ |
| Schienenstoß | | | ▪ | ▪ |
| Betriebsgeräusch 2 | | | ▪ | ▪ |
| Kabinenfunk | | | ▪ | ▪ |

Einmalige Serie.

Class 4000 – Big Boy in America. Speziell für den Einsatz auf den Steilstrecken der Rocky Mountains benötigten die Union Pacific Railroad (UP) ab den 1940er-Jahren eine äußerst leistungsstarke Güterzug-Lokomotive, um den kosten- und personalintensiven Betrieb von Vorspann- und Schiebelokomotiven auf ein Mindestmaß zu reduzieren oder sogar vermeiden zu können. Die neuen Lokomotiven sollten auch eine relativ hohe Geschwindigkeit besitzen, um weite Strecken ohne Lokwechsel zurücklegen zu können. Otto Jabelmann, ein erfahrener Konstrukteur der American Locomotive Company (ALCO), entwarf eine gigantische Gelenk-Dampflokomotive, die als „Big Boy“ in die Annalen der Eisenbahngeschichte einging und dem Spitznamen mehr als gerecht wurde. 25 Exemplare dieser 40.500 mm langen, 350,2 t schweren, 4560 kW starken und 112 km/h schnellen 4-Zylinderlokomotiven dampften zwischen 1941 und 1957 durch die Weiten der USA. Die Big Boys hatten die Achsformel (2'D)

D2' h4 und der ebenso gewaltig anmutende Tender führte 24,5 t Kohle und 94,6 m³ Wasser mit. Auf den berühmten Steigungen am Wastach oder Sherman Hill (1,14% bzw. 1,55% maximale Gefälleneigung) zeigte der Big Boy seine Stärken und die Lok erfüllte alle in sie gesetzten Erwartungen. 6000 t Güterzüge waren im Betriebsalltag keine Seltenheit und ein Versuch in der Ebene zeigte, dass der „Big Boy“ im Stande war einen 25.000 t Zug allein zu bewegen. Selbst am Sherman Hill konnte die riesige Lok noch 3600 t allein über den schwierigen Streckenabschnitt hieven. Bei Vollast war der Kohleverbrauch naturgemäß ebenso gigantisch, daher beschickte ein Stoker automatisch die Kohle vom Tender zur 14m² großen Rostfläche der Feuerbüchse. Kein Heizer wäre in der Lage gewesen dies mit reiner Muskelkraft zu bewältigen. Mitte der 1950er Jahre verdrängten allmählich starke Dieselloks die schon zu „Lebzeiten“ legendären Dampflokomotiven der Class 4000, somit verwundert es nicht, dass insgesamt 8 „Big Boys“, leider nicht betriebsfähig, museal erhalten sind und an die große Vergangenheit der Dampftraktion in den USA erinnern.

Hinweise zum Betrieb: Die Lokomotive kann auf Bogengleisen ab Radius 360 mm eingesetzt werden, wir empfehlen jedoch größere Radien. Bedingt durch den Überhang des langen Kessels, müssen Signale, Oberleitungsmasten, Brückengeländer, Tunnelportale u. ä. einen ausreichenden Abstand zum Gleisbogen einhalten. Für das hohe Gewicht der Lokomotive muss das Gleis stabil befestigt sein. Drehscheibe und Schiebebühne können nur in Durchfahrtsstellung befahren werden. Products bearing "Union Pacific" are made under trademark license from the Union Pacific Railroad Company.

Eigenschaften:    mfx      III

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2009 - Gesamtprogramm 2009/2010