

BR 75.4 | Spur H0 - Art.Nr. 39753

Mehrzweck- Tenderdampflokomotive BR 75.4

Vorbild: Mehrzweck-Tenderdampflokomotive BR 75.4 (ehemalige badische VI c) der Deutschen Bundesbahn (DB). Ausführung mit Dreilicht-Spitzensignal mit elektrischen Lampen Bauart DRB unten und DB Reflexglaslampe oben und genieteten Wasserkästen. Betriebsnummer 75 1102. Betriebszustand um 1958.



Art.Nr.	39753
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	III
Art	Dampflokomotiven

werksseitig ausverkauft

Highlights

- Komplette Neuentwicklung.

- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Zahlreiche angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall.
- Mit Digital-Decoder mfx+ und vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.
- Rauchsatz serienmäßig eingebaut.

Produkt

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Rauchsatz. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Zahlreiche angesetzte Griffstangen und Leitungen aus Metall. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,6 cm.

Die Tenderdampflokomotive BR 75.4 mit der Artikelnummer 39753 wird im Jahr 2017 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Produktinfo

Ein passendes Personenwagenset wird unter der Artikelnummer 41324 exklusiv nur für Insider-Mitglieder angeboten. Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22793 exklusiv für Trix Club-Mitglieder.

Veröffentlichungen

- Werbe- und Sonderprodukte online - Gesamtprogramm 2017/2018

Großbetrieb

Auf den kurvenreichen und steilen Strecken in Baden hatte sich die Gattung Vlb (Baureihe 75.1-3) gut bewährt. Die Badische Staatsbahn griff deshalb bei der Weiterentwicklung dieses Typs auf die Radsatzfolge 1'C1' zurück, stattete jedoch die Maschinen der neuen Gattung „Vlc“ mit einem Heißdampftriebwerk aus. Die höhere zulässige Radsatzfahrmasse ließ neben dem Einbau eines Überhitzers auch einen größeren Kessel zu, weshalb die Leistungsfähigkeit und die Geschwindigkeit der neuen Lok noch einmal erhöht werden konnte. Ab der zweiten Bauserie 1915/16 erhielten die Vlc eine Speisewasservorwärmanlage der Bauart Knorr, ab der dritten Bauserie eine Stahlfeuerbüchse und ab der vierten Bauserie eine Stahlfeuerbüchse

mit neuem Rohrspiegel. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h in beide Fahrtrichtungen prädestinierten die Maschinen auch für einen Einsatz im leichten Schnellzugsdienst. Mit 10 m³ Wasser und 4 t Kohlen konnten sie auch einen entsprechend großen Aktionsradius bewältigen. Die erste Lieferung erfolgte 1914 durch die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe (MBG). Bis 1921 produzierte die MBG die meisten Loks, 14 Stück entstanden aber bei Arnold Jung in Jungenthal. 1918 mussten 28 Loks als Reparationsleistung abgegeben werden, 15 nach Frankreich und 13 nach Belgien (1923 Verkauf nach Luxemburg). Die restlichen 107 Exemplare übernahm die DRG als 75 401-494 (mit Lücken) und 75 1001-1023 sowie 1101-1120. Bald machten sich die V1c auch außerhalb Badens nützlich: Versuchsweise gelangten 1924 zehn Loks zum Vorortverkehr der Berliner S-Bahn, weitere 20 nach Mecklenburg, wo sich ab 1925 dann auch die Berliner V1c tummelten. Die DB führte nach dem Zweiten Weltkrieg noch 66 betriebsfähige Exemplare in ihrem Bestand, die hauptsächlich in Freiburg, Offenburg, Radolfzell, Singen, Waldshut, Karlsruhe und Villingen eingesetzt waren. Als letzte V1c der DB durfte die 75 1118 die große offizielle Abschiedsfahrt (Karlsruhe – Schönmünzach) der letzten planmäßig von der DB eingesetzten badischen Dampflok absolvieren. Hierfür stand sie nochmals vom 12. bis 22. Mai 1966 unter Dampf. Einen Tag später erfolgte ihre z-Stellung und am 20. April 1967 die Ausmusterung.

Merkmale



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



Fahrgestell und vorwiegender Aufbau der Lokomotive
aus Metall.



Digital-Decoder mfx+



DCC-Decoder



Geräuschelektronik eingebaut.



Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung
wechselnd.



Dreilicht-Spitzensignal vorne und hinten.



Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.



Epoche 3



Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION 1/2	CENTRAL STATION 3/2
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Raucheinsatz	X	X	X	X	X
Dampflok- Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Lokpfeif	X	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X	X
Bremsenquietschen aus		X	X	X	X
Glocke		X	X	X	X
Rangierpfeif		X	X	X	X
Dampf ablassen		X	X	X	X
Luftpumpe			X	X	X
Kohle schaufeln			X	X	X
Schaffnerpfeif			X	X	X
Schüttelrost			X	X	X

Injektor	X	X	X
Rangiergang	X	X	X
Kuppelgeräusch			X
Wasserpumpe			X
Sanden			X
Sicherheitsventil			X
Generatorgeräusch			X
Lichtfunktion			X
Knarzgeräusch Räder			X
Betriebsstoff nachfüllen			X
Betriebsstoff nachfüllen			X
Betriebsstoff nachfüllen			X
Bahnübergang			X
Führerstandsgespräch			X
Führerstandsgespräch			X
Umgebungsgeräusch			X