

Typ GG-1 (PRR) | Spur H0 - Art.Nr. 37490
Elektrolokomotive.

Vorbild: Schwere Mehrzwecklokomotive Typ GG-1 der Pennsylvania Railroad (PRR).
Achsfolge 4-6-6-4. Gebaut von General Electric und Westinghouse.
Ursprungsausführung im Design Brunswick Green.



Art.Nr.	37490
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	III
Art	Elektrolokomotiven

werksseitig ausverkauft

Highlights

- Lokomotive in Metallbauweise.
- Geregelter Hochleistungsantrieb.
- Starker Glockenanker-Motor.
- mfx-Decoder mit vielfältigen Betriebs- und Geräuschfunktionen.

- Toller Sound: Antriebsgeräusch, Lüfter, Pfeifsignale, Schaltwerk-Klacken, Bremsenquietschen u.a.

Produkt

Modell: Mit Digital-Decoder, geregeltm Hochleistungsantrieb und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen. Hochleistungsmotor mit Glockenanker zentral eingebaut. 4 Achsen in beiden Treibgestellen angetrieben. 4 Haftreifen. Kurvengängiges Fahrwerk mit 2 Treib- und 2 Laufgestellen. Beleuchtung mit wartungsfreien LED. Spitzensignal und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung, E-Lok-Fahrgeräusch sowie Direktsteuerung (Anfahrbeschleunigung / Bremsverzögerung) mit Control Unit oder Systems schaltbar. Als weitere Betriebsgeräusche sind Glockenläuten, Hornsignal, Pantographen-Betätigungsgeräusch und Lüfter-Betriebsgeräusch mit Systems schaltbar. Mit der Central-Station lassen sich ferner Schaltwerk-Klacken, Kabinenfunk-Durchsage, Kuppelgeräusch und Schienenstoß-Klacken auslösen sowie das Bremsenquietschen abschalten. Große Dachstromabnehmer amerikanischer Bauart. Länge über Kupplungen 28,0 cm.

Produktinfo

Als modellspezifische Betriebs- und Umgebungsgeräusche sind mit Systems das Pantographen-Betätigungsgeräusch sowie ferner mit der Central Station Schaltwerk-Rastgeräusch, Kabinenfunk-Durchsage, Kuppelgeräusch und Schienstoß-Klacken schaltbar.

Zum Betrieb unter einer Oberleitung, die im Zick-Zack oder im Bogen verspannt ist, kann ein breiteres Schleifstück für die Dachstromabnehmer erforderlich sein. Ein passender Aufsatz ist als Einzelteil erhältlich: 231802.

Veröffentlichungen

- Gesamtprogramm 2005 - Neuheiten-Prospekt 2005 - Gesamtprogramm 2006

Großbetrieb

Loewys Krokodil. In den 30er-Jahren, mitten in der tiefsten Depression, wagt sich die Pennsylvania Railroad PRR an die Elektrifizierung ihrer Hauptstrecken im Osten der USA. Das riesige Projekt beinhaltet die Erneuerung und Verstärkung der Gleisanlagen, den Bau neuer Tunnels mit größeren Querschnitten sowie die Integration der Vorortbahnen. Die erste Etappe reicht von Washington über Baltimore, Wilmington, Philadelphia bis zur Penn Station in New York (inklusive der Vorortlinien unter den Hudson River). Fehlt nur noch die geeignete Lokomotive, bis dahin fahren die Fernverkehrszüge der PRR mit Dampf. Es beginnt eine mehrjährige Erprobungsphase. Am Ende gewinnt ein 1934 von General Electric und Baldwin gebauter Prototyp der

Achsfolge 4-6-6-4. Die Daten der GG-1 sind beeindruckend: 6 Zwillingsmotoren (ein Paar für jede Achse) leisten zusammen 3445 kW (4620 HP), kurzzeitig sogar über 5965 kW (8000 HP). Der Treibraddurchmesser beträgt 1,45 m (57 inches), das Gesamtgewicht 208 t (460 000 pounds), die Länge 23 m (79,5 feet). Die GG-1 erreicht 145 km/h (90 miles/h). Ein Jahr zuvor meldet sich bei der PRR ein aus Frankreich stammender Designer auf der Suche nach Arbeit. Wohl um ihn abzuwimmeln, erhält er den Auftrag, die Mülleimer der Penn Station in New York zu gestalten. Das Ergebnis beeindruckt so sehr, dass man ihn einlädt, ein paar Vorschläge zum Design der GG-1 zu machen. Raymond Loewy packt die Aufgabe grundlegend an. Statt der groben, genieteten Aufbauten des Prototyps empfiehlt er ein glattflächiges Design. Er verpackt die gewaltige Kraft dieser Maschine elegant und dynamisch. Die gesamten Aufbauten wirken wie aus einem Guss, sind harmonisch gerundet und gehen ohne Brüche ineinander über. Fünf an den Enden spitz zulaufende Goldstreifen auf dunkelgrüner Lackierung unterstreichen die Eleganz. Am 10. Februar 1935 nimmt die PRR die elektrifizierte Strecke zwischen Washington und New York in Betrieb. Dank ihrer Leistungsreserven verkürzt die GG-1 die Fahrzeiten und verdichtet den Fahrplan. In der Folge elektrifiziert die PRR auch ihre Strecke nach Westen. Insgesamt hat die PRR 4300 km (2677 Meilen) unter Draht, das sind 40 Prozent des gesamten elektrifizierten Streckennetzes der USA. Auf dem Netz der PRR fahren täglich 3500 Personenzüge. Mehr als 900 Züge pro Tag übernehmen die 137 GG-1, darunter die prestigeträchtigen Schnellzüge zwischen New York und Washington. Eine zweite Karriere macht die GG-1 nach Austausch der Getriebe vor Güterzügen, die sie meist in Doppeltraktion fährt.

Merkmale



Fahrgestell und 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 mit bis zu 32 digital schaltbaren Funktionen. Die jeweilige Anzahl ist abhängig vom verwendeten Steuergerät.



Geräuschelektronik eingebaut.



Einfach-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Stromversorgung auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar.



Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.



Epoche 3

Warnhinweis

ACHTUNG: Nicht für Kinder unter 3 Jahren

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION 1/2	CENTRAL STATION 3/2
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Fernlicht	X	X	X	X	X
Führerstandsbeleuchtung	X	X	X	X	X
E-Lok-Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X	X
Glocke		X	X	X	X
Signalhorn		X	X	X	X
Betriebsgeräusch 1		X	X	X	X
Lüfter		X	X	X	X
Betriebsgeräusch 2			X	X	X
Betriebsgeräusch 3			X	X	X
Umgebungsgeräusch 1			X	X	X
Umgebungsgeräusch 2			X	X	X
Bremsenquietschen aus			X	X	X