

Die Baureihen BBÖ 214, DRB 12 und ÖBB 12

Um den Bedarf an leistungsstarken Lokomotiven auf den Strecken Wien-Salzburg und Wels-Passau zu decken, bestellten die BBÖ im Dezember 1927 bei der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf eine 1-D-2 h2 Lok mit der Bezeichnung 214.01. Die Lokomotivfabrik Sigl in Wiener Neustadt bekam den Auftrag einer Vergleichsmaschine mit gleicher Achsfolge jedoch Dreizylinder-Triebwerk mit der Typenbezeichnung 114.01. Bei den Vergleichsfahrten stellte sich die eindeutige Überlegenheit der zweizylindrigen Version heraus. Zwecks Verminderung der Vertikalkräfte wurde die 3. Kuppelachse angetrieben. Dies führte zur damals längsten Triebstange der Welt (3'990 mm). Floridsdorf bekam 1930 den Auftrag, 6 weitere Loks mit den Nummern 214.02 - 07 zu bauen, die 1931 ausgeliefert wurden. Eine zweite, verbesserte Serie wurde 1936 mit den Nummern 214.08-13 ausgeliefert. Die Regel-Höchstgeschwindigkeit für diese Maschinen wurde auf 120 km/h festgesetzt obwohl bei Versuchsfahrten die für damalige Verhältnisse erstaunliche Geschwindigkeit von 155 km/h erreicht wurden. Die hervorragenden Leistungen der Reihe 214 veranlasste die Rumänischen Staatsbahnen in den Jahren 1937-1940 79 Einheiten mit der Typenbezeichnung 142 in Lizenz nachzubauen. Ein einziges Exemplar dieser erfolgreichen Lokomotivserie ist der Nachwelt erhalten geblieben. Die Nummer 12.10 hat im Technischen Museum in Wien ihre wohlverdiente Ruhestätte gefunden.

| Technische Daten | 214.01 | 214.02-07 | 214.08-13 |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| LüP inkl. Tender 85 | 23'155 mm | | |
| LüP inkl. Neubautender 84/9084 | | 22'630 mm | |
| LüP inkl. Umbautender 84/9184 | | | 22'640 mm |
| Zylinderdurchmesser | 650 mm | 650 mm | 650 mm |
| Kolbenhub | 720 mm | 720 mm | 720 mm |
| Treibraddurchmesser (neu) | 1'940 mm | 1'940 mm | 1'940 mm |
| Laufraddurchmesser (neu) | 1'034 mm | 1'034 mm | 1'034 mm |
| Kuppelradstand | 6'210 mm | 6'210 mm | 6'210 mm |
| Ganzer Radstand | 12'635 mm | 12'635 mm | 12'635 mm |
| Dampfdruck | 15 bar | 15 bar | 15 bar |
| Dienstgewicht inkl. Tender | 174.21 t | 178.95 t | 183.92 t |
| Höchstgeschwindigkeit | 100 km/h | 100 km/h | 120 km/h |

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO-MODELLE IM HO-MASSSTAB 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 800 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten (214.13 + 84.13)

| | | | |
|--------------------------------|----------|-----------------------------------|--------|
| Länge über Puffer inkl. Tender | 263.5 mm | Stromaufnahme bei 12 V unbelastet | 130 mA |
| Gewicht inkl. Tender | 556 g | Mind. Radius | 540 mm |

Folgende Versionen wurden gebaut:

| | | | | |
|--------------------------|--|---------|---------------|------|
| Kat.-Nr HO-084/1P | BBÖ 214.01, (Tender 85.17) | 1 - 070 | 70 Exemplare | 1998 |
| Kat.-Nr HO-084 | BBÖ 214.13, (Umbautender 84.13), schwarz | 1 - 115 | 115 Exemplare | 1998 |
| Kat.-Nr HO-084/1 | BBÖ 214.02, (Neubautender 84.02), schwarz | 1 - 080 | 80 Exemplare | 1998 |
| Kat.-Nr HO-084/1a | ÖBB 12.06, (Neubautender 9084.06), schwarz | 1 - 040 | 40 Exemplare | 1998 |
| Kat.-Nr HO-084/2 | DRB 12 008, (Umbautender 84/12 008), schwarz | 1 - 035 | 35 Exemplare | 1998 |
| Kat.-Nr HO-084/2a | ÖBB 12.10, (Umbautender 9184.02), schwarz | 1 - 060 | 60 Exemplare | 1998 |

- Führerstand mit detaillierter Inneneinrichtung
- Stromleitende Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Rauchkammertüre zum Öffnen, detaillierte Rauchkammertüre zum Auswechseln
- Treibräder gefedert
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber-Präzisionsmotor F1724, Gleichstrom 12-14 V
- Beidseitige Stromaufnahme über 6 Treib- und 8 Tenderräder
- Märklin- und Fleischmann- Austauschkupplungshaken und Kolbenstangenschutzrohre für die Vitrine liegen bei

12/1998