

Elektrolokomotiven der Baureihen DB 112 und DR 243/143

Im Jahre 1980 hatte der Lokomotivbau Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" (LEW) in Hennigsdorf den Auftrag zur Entwicklung einer Bo'Bo' - Elektrolokomotive für die Deutsche Reichsbahn erhalten. Vorgesehen waren eine Schnellzuglokomotive für 140 km/h und eine Güterzugvariante für 120 km/h, beide auf derselben Konstruktionsbasis, jedoch mit unterschiedlichen Übersetzungen.

Bereits zur Leipziger Frühjahrsmesse 1982 konnte der Prototyp mit der Betriebsnummer 212 001 der Öffentlichkeit präsentiert werden. Aufgrund der weissen Lackierung, mit einem umlaufenden und seitlich versetzten, breiten roten Band, erhielt diese Lok später den Beinamen "White Lady". Die Erprobung mit umfangreichen Messfahrten erfüllte zwar alle Erwartungen, der Mangel an leistungsfähigen Mehrzwecklokomotiven führte jedoch zur Änderung der Prioritäten bei der Fahrzeugbeschaffung. Die Probellokomotive wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h umgebaut, danach als 243 001 bezeichnet und einer erneuten erfolgreichen Erprobung unterzogen.

Ab 1984 erfolgte nun die Serienfertigung der Baureihe 243, von der bis 1990 insgesamt 646 Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Keine andere Bauart hat in der ehemaligen DDR eine solch grosse Stückzahl erreicht. In dem ab 1992 einheitlichen Nummernplan tragen die Lokomotiven die Baureihenbezeichnung 143.

Im Sommer 1990 bekundete die Schweizer Süd-Ost Bahn (SOB) ihr Interesse an dieser Lokomotivkonstruktion und mietete die 243 922 nach zufriedenstellenden Probefahrten an. Wenig später trafen im Oktober 1990 vier Maschinen im Bw Offenburg ein, bereits zur Reihe 143 umgezeichnet, die von der Deutschen Bundesbahn auf den Strecken des Schwarzwalds einer Erprobung im Vergleich mit der Baureihe 139 unterzogen wurden. Auch hierbei bewährten sich die LEW-Lokomotiven so gut, dass die DB im Jahre 1992 schliesslich 150 Maschinen angemietet und im Raum Dortmund und im Schwarzwald eingesetzt hat. Für die Verwendung im S-Bahn-Verkehr an Rhein und Ruhr sowie im Nürnberger Raum erhielten 1991 einige Fahrzeuge ein Zeitmultiplexe-Wendezug-Steuerung (ZWS) und die S-Bahn-Lackierung in verkehrswiss/orange. Als erste dieser Loks trat die 143 635 ihren Dienst in Nürnberg an, weitere folgten.

Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten ergaben sich für die DR neue Perspektiven im Hinblick auf den Streckenausbau und die dadurch möglichen höheren zulässigen Geschwindigkeiten. Aus einer 243-Bauserie wurden vier Lokomotiven entnommen und als Vorserie 212 002 bis 005 der Erprobung bei der DR und der DB für den Einsatz bis 160 km/h zugeführt. Ab August 1991 erfolgte die Indienststellung der Serienlokomotiven 212 006 bis 040 für die DR, seit 1. Januar 1992 als Reihe 112 bezeichnet. Auch davon waren verschiedene Fahrzeuge in der Betriebserprobung vor IC- und IR-Zügen der DB und im Bw Seelze beheimatet. Am 21. Februar 1992 kam es zwischen der DB, der DR und der AEG zu einem Liefervertrag für je 45 Lokomotiven der Baureihe 112. Die 112 101 bis 145 wurden für die DR vorgesehen, die 112 146 bis 190 für die DB. Für alle Fahrzeuge war zuvor eine einheitliche Farbgebung nach den Vorgaben der DB festgelegt worden. Erst kurz vor dem Vertragsabschluss waren die LEW am 22. November 1991 wieder in den Besitz der AEG übergegangen, die bis 1946 in Hennigsdorf eine Lokomotivfertigung unterhielt.

Die LEMACO Modelle in Spur I - Massstab 1 : 32

Neue Supermodelle aus den Lemaco-Werkstätten mit ausserordentlicher Detaillierung. Ganz aus Messing, mit über 1'100 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Technische Daten

Länge	520 mm	Stromaufnahme ohne Belastung bei 12 V	ca. 850 mA
Gewicht	7'600 g	Mind. Radius	1'700 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat. No I-009	DR 243 824-0, rot	1 - 20	20 Exemplare 1998	
Kat. No I-009/3	DB AG 143 629-4, S-Bahn	1 - 05	5 Exemplare 1998	
Kat. No I-009/4	DB AG 112 189-6, rot	1 - 25	25 Exemplare 1998	
Kat. No I-009/5	DB 143 886-0, DR-rot	1 - 05	5 Exemplare 1998	M&L Hamburg
Kat. No I-009/6	DB 143 893-6, neutrot	1 - 05	5 Exemplare 1998	M&L Hamburg

- Türen zum Öffnen
- Führerstandseinrichtung mit abschaltbarer Beleuchtung
- Federpuffer
- Äusserst präzise Nachbildung der Drehgestelle sowie Rahmendetails
- Stromabnahme über alle 8 Räder, umschaltbar auf Oberleitung
- Abschaltbare, fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1.5 Volt
- Einzelachsantrieb mit Freilaufgetriebe, 4 starke Gleichstrommotoren CANON EN-35 12-14 Volt (abschaltbar)
- Gefederte und kugelgelagerte Radsätze
- Ausgerüstet mit einem Decoder für das **Märklin-Motorola Digitalsystem**, umschaltbar für Gleich-, Wechselstrom- und Digitalbetrieb, mit Lastausgleich und elektrodynamischer Bremse.
- Schraubenkupplungen mit beiliegendem Märklin-Kupplungsadapter austauschbar

Les locomotives électriques DB 112 et DR 243/143

Données techniques	DB 112	DR 243/143
Longueur hors tampons	16'640 mm	16'640 mm
Diamètre des roues	1'250 mm	1'250 mm
Entraxe des bogies	8'500 mm	8'500 mm
Empattement du bogie	3'300 mm	3'300 mm
Empattement total	11'800 mm	11'800 mm
Puissance nominale kW/km/h	4'220 /130	3'720 /102
Effort de traction au démarrage	248 kN	240 kN
Poids en service	82 t	82 t
Vitesse maximale	160 km/h	125 km/h

Les modèles LEMACO en écartement I, échelle 1 : 32

De nouveaux chefs-d'oeuvre des ateliers LEMACO. Modèles entièrement en laiton, de fabrication artisanale et composés de plus de 1'100 pièces, détails d'une richesse inégalée, finement peints et munis d'inscriptions conformes.

Données techniques

Longueur hors tampons	520 mm	Consommation sans charge à 12 V	env. 750 mA
Poids	5'000 à 6'000 g	Rayon minimal prévu	1'700 mm

Les versions suivantes seront produites

No cat. I-009	DR 243 824-0, rouge	1 - 20	20 exemplaires 1998
No cat. I-009/3	DB AG 143 629-4, S-Bahn	1 - 05	5 exemplaires 1998
No cat. I-009/4	DB AG 112 189-6, rouge	1 - 25	25 exemplaires 1998
Kat. No I-009/5	DB 143 886-0, DR-rot	1 - 05	5 exemplaires 1998
Kat. No I-009/6	DB 143 893-6, neurot	1 - 05	5 Exemple 1998

Chaque modèle est daté et numéroté individuellement.

- Portes ouvrantes
- Cabines de conduite fidèlement reproduites avec éclairage déclenchable
- Tampons à ressorts
- Bogies et châssis représentant l'original jusqu'au dernier détail
- Prise de courant sur toutes les roues, commutable pour le fonctionnement par caténaire
- Eclairage constant avant et arrière 1,5 V, bidirectionnel et déclenchable
- Entraînement individuel de chaque essieu par 4 moteurs de précision CANON EN35 12/14 V, déclenchables
- Essieux à roulements à billes et montés sur ressorts
- Décodeur digital pour le système **Märklin-Motorola**, commutable pour le fonctionnement analogique en courant continu et alternatif, ainsi qu'en digital. Avec compensation de charge et frein électro-dynamique
- Attelages à vis standards, adaptateur pour l'attelage Märklin annexé