



22600 Hochleistungs-Elektrolokomotive Rh 1012 002-0 der ÖBB, Epoche V. 22601 Hochleistungs-Elektrolokomotive Rh 1012 003-8 der ÖBB, Epoche V.

Vorbild: Die elektrische Hochleistungslokomotive der Reihe 1012 wurde speziell für das österreichische Schienennetz konzipiert. Die Gebirgslandschaft mit engen Kurven und erheblichen Steigungen, aber auch lange gerade Strecken wie z.B. im Inntal oder auf der Westbahn stellen hohe Anforderungen an die Konstruktion der Lokomotiven für die Österreichischen Bundesbahnen. Die Lokomotive der Baureihe 1012 war ursprünglich für den Einsatz als Schnellfahrlok mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit bestimmt und sollte die Reihe 1044 ablösen. Als Universalfahrzeug mit 6,4 MW Leistung für den schnellen Reise- und Güterverkehr war sie im Plandienst einige Jahre vor Zügen der rollenden Landstrasse auf der Strecke Innsbruck – Brenner eingesetzt. Technisch war die Reihe 1012 für die Beförderung von Zügen mit von 660 t auf 5 % mit 220 km/h und 600 t auf 28 % mit 100 km/h ausgelegt. Sie sollte schnelle Reisezüge im Flachland und schwere Güterzüge im Gebirge in Doppeltraktion gleichermaßen

befördern können. Vom Aufbau her ähnelte die Lok stark der Serie 460 der SBB mit den Seitenwänden aus gesicktem Stahlblech und den Führerhauselementen aus GFK Bauteilen. Der mechanische Teil der Lokomotive stammt von Simmering-Graz-Pauker, der elektrische Teil wurde von ELIN, Siemens und ABB geliefert. Während die ersten drei Lokomotiven gebaut wurden, wechselte die Führungsspitze der Österreichischen Bundesbahnen und neue Vorschriften für Ausschreibungen der EU traten in Kraft. Zunächst wollte die ÖBB die Loks deshalb nicht mehr abnehmen, letztlich konnte aber doch noch eine Einigung erzielt werden und die Maschinen wurden noch 1997 von den ÖBB übernommen. Während ihrer gesamten Einsatzzeit waren die Lokomotiven in Innsbruck beheimatet. Die Taurus-Lokomotiven der Reihe 1016/1116 stellten jedoch bald für die ÖBB eine preisgünstigere Alternative dar und die formschönen 1012er blieben eine Splittergattung.



Modell: Das Trix Modell der Reihe 1012 stellt den Beginn einer Serie von speziell für den Gleichstrommarkt entwickelten Modellen dar. Das hochdetaillierte Kunststoffgehäuse sitzt auf einem Fahrgestell aus Metalldruckguss. Ein 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse ist zentral eingebaut und treibt über Kardanwellen alle vier Achsen an. Eine moderne 21-polige Digitalschnittstelle macht die Lok zusammen mit dem Decoder 66839 fit für Digitalbetrieb im DCC und Selectrix Format. Die Beleuchtung erfolgt über warmweiße wartungsfreie Leuchtdioden mit fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel weiß und rot. Im Digitalbetrieb ist das Fernlicht zuschaltbar. Griffstangen aus blankem Metall und viele weitere Details sind bei diesem Modell einzeln angesetzt. Eine besonders filigrane Dachausrüstung und Führerstände mit Inneneinrichtung,

vorne mit Lokführerfigur, runden die Detaillierung ab. Die Kupplungen stecken in Kupplungsaufnahmen nach NEM mit Kinematik und sind gegen geschlossene Frontschürzen austauschbar. Die Bremsschläuche können entsprechend in die Pufferbohle eingesteckt werden. Länge über Puffer 222 mm.

Das Modell ist mit 2 Betriebsnummern erhältlich: **Art.-Nr. 22600** ist 1012 002-0 und **Art.-Nr. 22601** ist 1012 003-8. Damit sind vorbildgerechte Doppeltraktionen möglich. Passende Wagen der rollenden Landstrasse der ÖBB mit entsprechend vielen verschiedenen Betriebsnummern sind in Vorbereitung für 2007.

TRIX

HIGHLIGHTS

- Superdetailliertes Kunststoffgehäuse.
- Fahrgestell aus Zinkdruckguß.
- 5-poliger schräggenuteter Motor mit Schwungmasse für seidenweichen Lauf.
- Alle 4 Achsen angetrieben.
- Kurzkupplungskinematik.
- Beleuchtung mit warmweißen LEDs.
- Geschlossene Frontschürzen und komplette Bremsschläuche für Vitrineneinsatz beiliegend.
- 21-polige Schnittstelle für zukunftssicheren Digitalbetrieb.
- In zwei Betriebsnummern-Versionen erhältlich für vorbildgerechte Doppeltraktion.

Das
Highlight 2007
Rh 1012

TRIX HO