

Märklin 37203 V16 101 DRG

Category: Dieselloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 17. November 2024

Vorbild:

Schwere Dieselhydraulische Lokomotive der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft DRG.

Nach nur achtmonatiger Bauzeit wurde diese grundlegend neue Lokomotive im Juli 1935 in Dienst gestellt. Damit war die V 16 (ab 1936 V 140) die erste Groß-Diesellokomotive mit hydraulischer Kraftübertragung.

Krauss-Maffei sowie das Reichsbahn-Zentralamt in München und die Firmen BBC, MAN, und Voith waren an der Entwicklung und dem Bau dieser Maschine beteiligt.

Der Dieselmotor entwickelte bei 700 U/min eine Leistung von 1400 PS. Das Voith-Flüssigkeits-Getriebe mit einem Drehmomentwandler und zwei Kupplungen übertrug diese Leistung auf die Blindwelle.

Als erste Lokomotive mit hydrodynamischem Antrieb größerer Leistung wurde sie auf der Weltausstellung Paris 1937 gezeigt, wo sie den Grand Prix erhielt.

Eingesetzt hat die Reichsbahn sie im Raum München für den Zweigbahn- und Wendezugverkehr. Im Zweiten Weltkrieg musste die Lok wegen Treibstoffmangels abgestellt werden. Sie wurde durch Bombeneinwirkung mehrfach beschädigt.

In der Nachkriegszeit wurde sie wieder instand gesetzt und später sogar noch von der Deutschen Bundesbahn für Reisezüge verwendet. Stationiert war sie im Bahnbetriebswerk Frankfurt-Griesheim.

Am 13. Oktober 1953 wurde sie nach einer Laufleistung von insgesamt 130.500 km ausgemustert, weil es für dieses Einzelstück keine Ersatzteile mehr gab.

Auch verfügte die DB schon über die ersten Exemplare der moderneren V

80.

Dennoch war für alle weiteren dieselhydraulischen Lokomotiven die Konstruktion der V 140 richtungsweisend, was zur Entscheidung ihrer Erhaltung führte.

So kam sie von 1953 bis 1978 zur Technischen Hochschule Karlsruhe als Lehr- und Studienobjekt. Danach gelangte sie zur Eisenbahn-Fahrzeugsammlung des Deutschen Museums in München, der sie auch heute noch wegen ihrer Bedeutung als erste hydraulische Diesellokomotive der Welt, die für den Dienst auf freier Strecke gebaut wurde, angehört.

Seit 2006 ist sie mit anderen Exponaten des Deutschen Museums in der Lokwelt Freilassing zu sehen.

Modell:

Lokomotive weitgehend aus Metall. Mit Digitaldecoder und geregelter Hochleistungsantrieb. 3-Licht-Spitzensignal und zwei rote Schlusslichter beidseitig, konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Haftreifen. Beidseitige Märklin-Kurzkupplung in Schacht nach NEM. Länge über Puffer: 166 mm.





