

Märklin 37203 V188 DRG

Category: Dieselloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 17. November 2024

Vorbild:

Schwere Dieselelektrische Doppeltrieeinheit Baureihe V 188 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft DRG.

Nach mehrjährigen Versuchen mit den Prototypen V 120 und V 140 sowie dem regulären Einsatz von Kleinloks und Triebwagen war in Deutschland Ende der 1930er Jahre noch kein Konzept für den Serienbau großer Diesellokomotiven gefunden.

Die angespannte politische Lage verschärfte jedoch die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Eisenbahn-Logistik ohne die ausgedehnte Infrastruktur für elektrischen, und Dampf-Betrieb.

Vermutlich auf Grund amerikanischer Erfahrungen wurden zunächst 12 robuste diesel-elektrische Lokomotiven bei Krupp in Auftrag gegeben. Die Maschinen sollten zur Doppeltraktion fähig sein und wurden später sogar nur als Paare eingesetzt. So wurde die Baureihe als V 188 bezeichnet – entsprechend der Leistung von zusammen 1880 PS.

Ursprünglich waren die Loks der jeweils mit einem 940 PS starken 6-Zylinder-Motor von MAN ausgerüstet, der über einen Generator elektrische Tatzlager-Motoren auf jeder Achse speiste.

Beide Loks zusammen bildeten einen Koloss von 147 Tonnen, der bis zu 75 km/h erreichte. Die enorme Anfahrzugkraft von 37 Tonnen entsprach der zur gleichen Zeit gebauten E-Lok E 94, die dazu jedoch mehr als die doppelte Leistung benötigte.

Den 2. Weltkrieg überlebten drei Doppel-Lokomotiven, zwei davon wurden 1952 aufgearbeitet und später mit Komponenten der V 200 modernisiert. Mit neuen Maybach-Motoren von je 1100 PS aus 12 Zylindern waren sie noch fast 20 Jahre in Süddeutschland im Einsatz.

Als Reihe 288 schied die einzige diesel-elektrische Lok der DB aus dem

Dienst. Man hatte sich inzwischen konsequent für den diesel-hydraulischen Standard entschieden.

Modell:

Mit Digital-Decoder und geregeltem Hochleistungsantrieb. Beide Lokomotiven mit Motor. 4 Achsen angetrieben. Hafltreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Spitzensignal an Lokseite 2 und 1 jeweils separat digital abschaltbar. Separates einfaches rotes Schlusslicht digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien gelben und roten Leuchtdioden (LED). Beide Lok-Teile fest miteinander gekuppelt. Länge über Puffer 25,8 cm.

Anmerkung 1:

Es sind verschiedene Spitzen- und Schlusslicht-Kombinationen schaltbar, zum Beispiel 2-Licht-Spitzensignal weiß (gelb) und rot, 3-Licht-Spitzensignal weiß (gelb), Schlusslichter rot, oder nur eines rot. Jeder Führerstand ist separat schaltbar.

Eigentlich würde ich den betagten c90-Decoder gerne gegen etwas modernes tauschen, allerdings muss ich mir da auf Grund der zwei Motoren Gedanken machen wie das zu realisieren ist. Klar könnte man die Motoren an jeden x-beliebigen Decoder anschließen, sofern er nur die Leistung entsprechend aufbringt. So fehlt mir aber die Möglichkeit die Motoren zu synchronisieren. Normale Decoder können das nicht. Man könnte auch zwei Decoder verwenden, was einen aber vor das gleiche Problem stellt: wie synchronisiere ich die beiden Motoren damit sie nicht gegeneinander Arbeiten? Und, wie ist es eigentlich mit dem Original-Decoder? Synchronisiert der die Motoren? Es bleibt spannend ☐

Anmerkung 2:

Die Artikelnummer 37203 bezieht sich auf ein Set von Märklin mit dem Namen „Urahnen der Diesel-Traktion“. Diese Lok gehört zu diesem Set bestehend aus je einer Lok der Baureihe V 120 (zuvor V 32), V 16 (später V 140) und V 188 (später BR 288).











