

# Piko DC 52600 DB V200 121

## Diesellokomotive

Category: Dieselloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 23. März 2025

### **Vorbildinformationen:**

Bei der DB-Baureihe V 200.1 handelt es sich um eine Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn. Von 1962 bis 1965 wurden insgesamt 50 Lokomotiven beschafft. In dem ab 1968 gültigen Baureihenschema der DB wurde sie als Baureihe 221 geführt.

Die Baureihe V 200.1 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe V 200.0, zu der Krauss-Maffei 1960 den Auftrag erhielt. Von der Baureihe V 200.0 unterscheidet sich die V 200.1 im Wesentlichen durch die stärkeren Antriebsmotoren von 2 × 1350 PS gegenüber 2 × 1100 PS bei der V 200.0. Diese wurden notwendig, da durch das gestiegene Verkehrsaufkommen die Züge länger und schwerer geworden waren. Dadurch kamen die Lokomotiven der Baureihe V 200.0 an ihre Leistungsgrenzen, was nicht selten zu Verspätungen führte. Das höhere Gewicht der neuen Motoren wurde zum Teil durch den Einsatz von Leichtbaustoffen und die Verwendung eines leichteren Kessels für die Dampfheizung wieder ausgeglichen.

1960 wurde eine erste Serie von acht Lokomotiven für die Allgäubahn bestellt, 1961 wurde sie um zwölf weitere Lokomotiven für die Vogelfluglinie aufgestockt. Am 27. November 1962 konnte die erste Lokomotive an die DB übergeben werden. Aufgrund positiver Betriebserfahrungen wurden bereits 1963 weitere 30 Lokomotiven bestellt. Der Gesamtpreis pro Lok betrug 1,27 Millionen D-Mark. Die V 200 121 wurde am 7. Dezember 1963 abgeliefert. Als letzte Lok wurde die V 200 150 am 28. September 1965 abgenommen.

Die Lokomotiven der Baureihe V 200.1 waren insbesondere im schnellen und schweren Personenzugdienst auf der Allgäubahn zwischen Kempten (Allgäu) und Lindau und der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Konstanz im

Einsatz. Auf der Vogelfluglinie stand sie neben der neu gebauten Fehmarnsundbrücke und den modernen Fährschiffen für schnelles Reisen zwischen Deutschland und Dänemark. Bis zur Elektrifizierung 1967 waren sie auch vor Fernschnellzügen auf der Strecke zwischen Hamburg und Osnabrück im Einsatz.

1975 wurden die Lokomotiven des Bw Kempten nach Villingen umstationiert, da die Lokomotiven wegen fehlender elektrischer Zugheizanlage im internationalen Reisezugverkehr nicht mehr einsetzbar waren.

Letzter Einsatzort für die inzwischen in Baureihe 221 umgezeichneten Maschinen war das Ruhrgebiet, wo schwere Güterzüge auf Haupt- und Nebenstrecken bespannt wurden. Dort bestand durch die Abstellung der letzten Dampflokomotiven großer Bedarf an leistungsfähigen Dieselloks. Stationiert waren die Lokomotiven hier zunächst im Betriebswerk Gelsenkirchen-Bismarck, nach dessen Auflösung war bis 1988 das Bw Oberhausen-Osterfeld letzte Heimat der Baureihe 221. Die Lokomotiven wurden überwiegend im Programmverkehr ohne regelmäßigen Fahrplan im gesamten Ruhrgebiet vor diversen Güterzugleistungen eingesetzt, darunter auch auf der eingleisigen Angertalbahn im schweren Kalktransport.

Die Leichtbauweise führte zu Beginn der 1980er Jahre zu zunehmenden Korrosionsschäden. Der hohe Unterhaltungsaufwand der zweimotorigen Lokomotiven und der rückläufige Güterverkehr im Ruhrgebiet führte bis Ende Mai 1988 zur Ausmusterung der Maschinen.

**Textquelle:** Wikipedia – DB Baureihe V200.1

### **Modell:**

Schwere Diesellokomotive der Baureihe V200.1 der Deutschen Bundesbahn (DB) Bauart B'B' aus der Epoche III.

Betriebsnummer: DB V200 121

Das neu konstruierte PIKO Modell der V 200.1 weist an Dach, Gehäuse und den Drehgestellen alle optischen Änderungen zur Vorgängerbaureihe auf, in seinem konstruktiven Grundaufbau entspricht das neue Modell den PIKO Modellen der V 200.0. Mit den freistehenden, einzeln angesetzten

Fronthandstangen und fein gravierten Drehgestellen gibt das Modell das Vorbild exakt wieder. Der schwere, aus Zinkdruckguss gefertigte Rahmen verleiht den Modellen im Zusammenspiel mit dem gewählten Motor mit zwei großen Schwungmassen hervorragende Laufeigenschaften. Die PIKO V 200.1 verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel weiß/rot sowie beidseitige Kurzkupplungs kinematiken. Das Modell besitzt eine Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658. Eine leichte Nachrüstung mit Sound ist vorbereitet. Die Führerstandbeleuchtung ist nur schaltbar mit PluX22 Decodern. Normschacht mit Kurzkupplungskulisse nach NEM, Länge über Puffer: 212 mm.

Die Lok hat wirklich tolle Laufeigenschaften. Der Antriebsstrang bringt aber bei bestimmten Fahrstufen ein deutlich hörbares Brummen aufs Gleis.

Als Decoder kommt bei mir ein ESU LokPilot V5 zum Einsatz. Der Lichtwechsel wurde dabei so konfiguriert, dass die Schlusslichter -je nach Bedarf- deaktiviert werden können.













