

# Piko DC 59712 DB 220 087-1

## Diesellokomotive

Category: Dieselloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 23. März 2025

### Vorbildinformationen:

Die Baureihe V 200.0 (ab 1968 Baureihe 220, später bei den SBB: Am 4/4) war eine der ersten Diesel-Streckenlokomotiven der Deutschen Bundesbahn (DB). Ihr markantes Aussehen entsprach dem typischen Industriedesign der 1950er Jahre.

Die fünf Vorserien-Lokomotiven der Baureihe V 200 (V 200 001 – 005) wurden 1953/1954 von Krauss-Maffei gebaut, von denen die V 200 001 am 21. Mai 1953 ihre erste Probefahrt zwischen dem Herstellerwerk in München-Allach und dem ca. 71 Kilometer entfernten Ingolstadt hin und zurück absolvierte. Die Serienausführung (Baureihe V 200.0, ab 1968 Baureihe 220) folgte ab 1956, wobei 20 Maschinen von MaK (V 200 006 bis 025) und 61 von Krauss-Maffei (V 200 026 bis 086) gebaut wurden, die eine auf 1100 PS erhöhte Leistung der Motoren aufweisen konnten. Optisch unterscheiden sie sich von der Vorserie durch andere (ovale) Lampen und zusätzliche Lufteinlassgitter über den Lampen und der geänderten Position der Lokpfeife.

Der Ursprungsanstrich aller V 200.0 war purpurrot mit schwarzgrauem Lokrahmen und schwarzgrau abgesetztem oberem Fenster- und Lüfterbereich, an der Front V-förmig heruntergezogen, wobei sich die „V“-Form der MaK-Loks (flacher) (V 200 006 bis 025) von denen der Krauss-Maffei-Loks (spitzer) markant unterschied. Das Dach trug einen aluminiumfarbenen Schutzanstrich. Die Lokomotiven V 200 001 bis 055 erhielten, da noch vor Einführung des DB-Emblems bestellt, Schriftzüge „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ aus großen Aluminiumlettern. Die V 200 056 bis 086 wurden stattdessen mit dem DB-Emblem an den Seiten ausgeliefert und die restlichen Loks bei Hauptuntersuchungen ab Mitte der 1960er Jahre diesem Erscheinungsbild angepasst. Unter dem Schriftzug befand sich ein erhabenes Typenschild

der Herstellerfirma.

Die V 200 beförderte hochwertige Schnellzüge auf allen wichtigen Hauptstrecken. Durch die fortschreitende Elektrifizierung wurden die Maschinen jedoch aus diesen Diensten verdrängt und vermehrt vor Nahverkehrszügen sowie Güterzügen eingesetzt.

Im Betrieb wurden die V 200.0 durch steigende Zuglasten öfter überfordert, so dass es zu Schäden kam. Die Deutsche Bundesbahn stellte daher ab 1962 die stärkere Baureihe V 200.1 (später Baureihe 221) in Dienst.

Ab 1977 wurden die Maschinen in norddeutschen Bahnbetriebswerken zusammengezogen. Mit der Zeit machte sich der erhöhte Wartungsaufwand durch die zwei Motoren im Vergleich zu einmotorigen Lokomotiven bemerkbar, außerdem stellte sich die Dampfheizung gegenüber elektrischer Zugheizung als nachteilig heraus. So wurden die Loks nach und nach ausgemustert, die V 200 013 wurde als letzte 1984 außer Dienst gestellt. Die letzten Einsatz-Bw waren Oldenburg und Lübeck. Keine V 200 stand 30 Jahre im Dienst. Nur drei Loks dieser Baureihe, nämlich 220 012, 220 023 und 220 060, wurden in das ab 1974 gültige Farbschema ozeanblau-beige umlackiert.

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

### **Modell:**

Schwere Dieselhydraulische Lokomotive der Baureihe 220 (V200.0) der Deutschen Bundesbahn (DB) Bauart B'B' in fiktiver TEE-Lackierung der Epoche IV.

Betriebsnummer: DB V220 087-1

Das Modell gibt eine fiktive Variante mit TEE-Lackierung der Epoche IV wieder, mit erhabenen Zierleisten und feinen Gravuren des Gehäuses und der Drehgestellblenden geben das Vorbild realitätsnah wieder. Das Modell verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel weiß/rot sowie beidseitige Kurzkupplungskinematiken. Das Modell besitzt eine Digitalschnittstelle PluX22 nach NEM 658. Eine leichte Nachrüstung mit

Sound ist vorbereitet. Normschacht mit Kurzkupplungskulisse nach NEM, Länge über Puffer: 213 mm.

Die Lok hat wirklich tolle Laufeigenschaften. Der Antrieb ist sehr leise.

Als Decoder kommt bei mir ein ESU LokPilot V4 zum Einsatz. Der Lichtwechsel wurde dabei so konfiguriert, dass die Schlusslichter -je nach Bedarf- deaktiviert werden können.













