

Piko 40502-3 V200 104 DB

Category: Dieselloks Spur N

geschrieben von Oliver Wiedwald | 11. Oktober 2023

Beim Vorbild der Piko 40502-3 V200 104 DB handelt es sich um eine Diesellokomotive der Baureihe V 200.1 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 erhalten hat. 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-Artikel DB-Baureihe V200.1

Modell:

Das PIKO Modell der Kultlokomotive V 200.1 für den Einsatz vor Personen und Güterzügen überzeugt mit einer gelungenen Darstellung der bulligen Frontform, scharfen Gravuren, feinen Gitter- und Auspuffschlotnachbildungen auf dem Dach sowie detaillierte Drehgestellen mit vielen Details. Für hervorragende Fahreigenschaften des zeitgemäßen Modells sorgt ein starker, ruhiglaufender Motor, der alle vier Achsen antreibt. Die V 200.1 von PIKO ist eine übersichtlichen, funktionssichere sowie wartungsarme Konstruktion und ist für eine unkomplizierte Nachrüstung mit Sounddecoder und Lautsprecher vorbereitet. Die Beleuchtung erfolgt mit LEDs.

Textquelle: Piko Produktwebseite

Elektrische Schnittstelle für Triebfahrzeuge Next18,
Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß / rot (bei Digitalbetrieb mit
geeignetem Decoder), Kupplungsschacht nach NEM 355 mit KK-Kinematik,
Antrieb auf alle vier Achsen, zwei Haftreifen, LÜP: 115 mm, Achtung:
Mindestradius 192 mm!

Ich habe die Lok mit einem D&H PD18MU Decoder ausgestattet. Die Lok ist
sehr schwer und bringt eine hervorragende Traktion auf die Schiene.









