

Bauart Unterschiede bei der DB V 100 in N (Update 2025)

Für den gemischten Nebenbahnbetrieb brauchte die DB einen Ersatz für die Dampflokomotiven. Zusammen mit der Fa. MAK entwickelte die DB 1956 die V 100, die ein Erfolgsmodell werden sollte. Ab 1958 wurden die Serienloks mit 1100 PS starken Motoren geliefert. Bis 1963 wurden 364 Loks gebaut. Diese Loks waren 12,1 m lang (N: 75,6 mm). Am längeren Vorderbau war ein dreigeteiltes Lüftungsgitter verbaut, an der Seite war ein kleineres mit waagrechten Lamellen eingebaut. Geliefert wurden die Loks als V 100.10. 1968 wurden diese Loks in die Baureihe 211 eingereiht.

Bald zeigte sich jedoch, dass man etwas stärkere Loks brauchte. Die Industrie konnte Ende der 50er Jahre inzwischen 1350 PS starke Motoren liefern. Nach Versuchsbauten wurden ab 1962 die Serienloks gebaut. Bis 1966 wurden 381 Loks gebaut. Zur Unterscheidung zur V 100.10 bekamen die stärkeren Loks die Nummern V 100 2001 ff., oder kurz als V 100.20 bezeichnet. Diese Loks waren 10 cm länger als die V 100.10 (N: 76,2 mm, also 0,6 mm länger). Auch äußerlich unterschieden sich die Loks: Auf dem Vorbau mit Motor gab es Lamellengitter, die über die ganze Breitseite reichten; an der Seite waren die Lüftungsöffnungen breiter. Ab 1968 firmierten die Loks als Baureihe 212.

1965 kam noch die Idee auf, die stärkeren Loks mit Zusatzbremsen für den Steilstreckenbetrieb auszurüsten. Man nahm 10 Loks aus der Serie der V 100.20 (V 100 2332 bis V 100 2341) und stellte sie so in Dienst. Damit konnten mehrere Loks der BR 94.5 mit Riggensbach-Gegendruckbremse ausgemustert werden. Diese Loks wurden 1968 zur Baureihe 213 umgezeichnet. Leider gibt es noch kein N-Modell.

Bis 2005 wurden alle Loks abgestellt bzw. ausgemustert. Rund 150 Loks sind bei den DB-Töchtern noch im Betrieb und über 200 Loks konnten ins Ausland verkauft werden.

Modelle der V 100 in N: Hier machte den Vorreiter die Fa. RÖWA, die die Lok als BR 212 im Jahre 1969 ankündigte und ein Jahr später herausbrachte. Ab 1972 wurde die Lok unverändert von Minitrix weitergebaut. 1970 lieferte Arnold seine erste 211, die ab 1978 auch in der Simplex-Version erschien. Da wollte auch Fleischmann nicht hintenanstehen und lieferte ab 1971 seine 212. Auch im selben Jahr kam Lima mit seiner V 100.10 heraus, die ein Antriebskonzept wie die E 44 von Märklin (HO) hatte, nämlich eine Achsfolge 1'B 1', von außen sah man die Achsfolge B' B'.

Bis heute (2025) gibt es sage und schreiben 76 verschiedene Varianten der V 100, wobei Fleischmann mit 38 Varianten, gefolgt von Minitrix mit 31 Varianten besonders herausragten. Neben dem klassischen Rot der Dieselloks gab es Farbvarianten in ozeanbeige/ blau und verkehrsrot aber auch im Privatbahndekor.

Erst 17 Jahre nach der ersten 212 raffte sich Fleischmann auf, seine erste V 100.20 zu produzieren, dieser Erstling wurde aber nur in einer Zugpackung verkauft. Fleischmann hatte damals eine merkwürdige Zurückhaltung bei Epoche III; auch jahrelange Werbung für diese Epoche bei den Produktmanagern der Firma stieß auf taube Ohren.

Man möge mir verzeihen, aber als Fan der Epochen III/IV habe ich ein Fable für die „Roten“. In der nachstehenden Tabelle werden meine 13 verschiedenen V 100 von 3 Firmen vorgestellt, ergänzt um eine ozeanblau/ beige 211 von Arnold mit Simplex- Kupplung.

Klaus Kosack (2025)

Liste der In N erschienen roten V 100/ 211/ 212 (plus blaue Simplex 211)

Firma	Bestell-Nr	Bauzeit		Betriebs-Nr	LüP	Lüfter vorn	Bild
Arnold	2010	1972	1990	211 232	78		
Fleischmann	721280 Digital, Sound	2023	2024	211 236	78		
Arnold Simplex	2011	1978	1990	211 362	78		

Fleischmann	7230	1970	1988	212 181	78,5		
Fleischmann	9392	1992	1992	211 092	78		
Fleischmann	7230006	2014	2014	V 100 1186	78		
Fleischmann	9370	1987	1987	V 100 2075	78,5		

Fleischmann	7360016	2025		V 100 2027	78,5		
Fleischmann	87230	2004	2009	V 100 2181	78,5		
Lima	220 208	1972	1986	V 100 1026	80		
Minitrix (ex Röwa)	12048	1972	1985	212 216	75		

Minitrix	16125	2018	2019	V 100 1365	76		
Minitrix	12635	2005	2005	V 100 2027	76		