

Das rote Wirtschaftswunder in N – Update

Anfang der 50er Jahre dachte die DB daran, ihre alten Schnellzugloks der Baureihen 17 und 18 auszumustern, die stammten noch aus der Länderbahnzeit. Da mussten neue Dieselloks her. Inzwischen war die Industrie so weit, dass sie 1000 PS- Dieselmotoren liefern konnte. Wie beim Vorgänger, der V 80 wurde die hydraulische Kraftübertragung bevorzugt. Zusammen mit der Fa. Krauss-Maffei ließ die DB 1951 die V 200 entwickeln, die dann auf der Verkehrsausstellung 1953 in München präsentiert werden sollte. Die Firma schaffte es und auf der Verkehrsausstellung konnte man 2 Loks der neuen Baureihe bewundern. Es war die rote Wirtschaftswunder-Lok, die mit zwei 1000 PS- Motoren bestückt war.

Die Lok sollte eine Universallok werden, dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h sollte sie von F-Zug bis Personenzug alles ziehen können, aber auch für den Güterverkehr geeignet sein. Zugelassen waren 100m Gleisradius; der Achsdruck blieb unter 20 t. Bis 1955 wurden 5 Probeloks geliefert, die dann ausgiebig im In- und Ausland getestet wurden. Der Test war äußerst zufriedenstellend, sodass noch 1955 weitere 50 Loks geordert wurden. Bis Ende 1957 waren die Loks ausgeliefert. Allen Loks prangte an der Außenwand der Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“. Noch während der Auslieferung der ersten Serie wurden weitere 31 Loks bestellt, die bis 1959 ausgeliefert wurden. Bei der Nachbauserie entfiel der Schriftzug, stattdessen kam der DB-Keks. Ab V200 060 wurde die Klappe an der Vorderfront vergrößert. Damit waren 86 Loks bei der DB in Dienst gestellt worden.

Im praktischen Betriebsdienst, insbesondere auf steigungsreichen Strecken, zeigte sich schnell, dass die Lok überfordert war. Das war öfter bei schweren D- und Eilzügen der Fall. So musste öfter im Schwarzwald ihre Vorgängerlok BR 39 aushelfen. So reifte der Plan nach einer stärkeren Lok: 1960 war es soweit, die stärkere Lok wurde entwickelt. Heraus kam eine Lok, die optisch stark der V 200 ähnelte, aber einen steileren Frontbereich aufwies und als V 200.1 mit 2700 PS in Dienst gestellt wurde. Gebaut wurden von 1962 bis 1965 nur 50 Loks, da die Elektrifizierung voranschritt und sich der Einsatzbereich der starken Dieselloks sich mehr und mehr verminderte. Eines schafften aber die Dieselloks dennoch: Der Bestand von Schnellzug- Dampfloks der Baureihen 01, 03, 18 und 39 verringerte sich schnell. Die Dieselloks der BR V 200.0 und V 200.1 verlegte man nach und nach in den Norden der Republik. Bis 1984 wurden die Loks der Baureihe V 200.0 abgefahren und schließlich ausgemustert. Dem Nachfolger V 200.1 ereilte das gleiche Schicksal nur ein paar Jahre später, 1988 war die letzte Lok ausgemustert. Nur wenige Loks konnten ins Ausland verkauft werden. Immerhin 10 Loks kamen ins Museum und sind bis heute erhalten.

Die V 200 im Modell

Einmal mehr war in N Arnold der Vorreiter: 1960 erschien das erste Modell einer V 200, jedoch noch eher als Spielzeug und batteriebetrieben. Sie war viel zu kurz und hatte nur gewisse Ähnlichkeiten mit der V 200. 1963 folgte auf gleicher Basis ein 12V – Modell, das bis 1968 im Katalog stand. Erst 1986 kam im Zugset #0153 ein V 200 Modell heraus, das den Ansprüchen der N-Bahner entsprach. 1975 erschien bei Arnold eine 221, die bis 1993 im Katalog war. Der zweite Hersteller war Minitrix, der schon 1967 eine V

200.1 herausbrachte und später das gleiche Modell auf 221 umzeichnete. Den damaligen Gepflogenheiten zufolge, hatte die Loks eine schwenkbare Pufferbohle. Gehäuse und Rahmen der Lok war aus Metall. Bis heute gab es zehn Varianten der 221; ab 2003 hatte Minitrix die V 200.0/ 220 für sich entdeckt, seither gab es 5 weitere Varianten; eine weitere ist als Digitallok mit einem blauen F-Zug angekündigt. Zeitweise hatte Minitrix den britischen Ableger der Lok im Programm.

Ibertren war der dritte Hersteller der eine V 200.0 um 1980 herausbrachte. Nach 8 Jahren war sie wieder verschwunden, sie war zu kurz und nicht gut proportioniert. Lange hat man bei Roco gewartet: Nach dem Verkaufserfolg mit HO kam 1987 die V 200 035 mit dem Schriftzug heraus. Bis 2009 wurden 15 Varianten der Lok V 200.0 geliefert, davon 7 als 220. Die letzten Loks von Roco kosteten 2008 weniger als 50 €. Der Nachfolger von Roco, Fleischmann, hat die V 200/ 220 bis heute nicht mehr neu aufgelegt.

Als vorletzter Großserien-Hersteller trat 2003 Fleischmann auf den Plan. Als Erstling präsentierten sie ihre V 200 135. Bis heute sind sie bei der V 200.1/ 221 geblieben und bislang 9 Varianten herausgebracht. Schon in den 60er Jahren hatte Fleischmann eine 221 in HO im Programm und nannte sie werbewirksam „Roter Elch“; der Name ist auf die N Modelle der Firma jedoch nicht übertragen worden.

Als jüngster Hersteller gesellte sich Piko dazu: 2019 überraschten sie in Nürnberg mit einer 221 für unter 100 €, die im November 2019 auch ausgeliefert wurde. Ausgeliefert wurde die 221 115, inzwischen gibt es auch die V 200 116. Die Neuauflagen der Lok tragen andere Nummern.

Somit hat der N-Bahner eine reiche Auswahl in der V 200-Familie: Alles im Allen haben sechs Firmen sage und schreibe 63 Modelle auf dem Markt gebracht.

Klaus Kosack (2023)

Liste meiner in N erschienenen Loks der V 200 Familie

Firma	Bestell-Nr.	Bauzeit		Betriebs-Nr.	LüP	Bemerkungen	Bild
Minitrix	16225	2023	2023	V 200 002 Ablieferung ohne Bw 1954-1987 Museum; abgebrannt	115	Vorserienlok Clubmodell Digital mit Sound	

Arnold	0153	1986	1986	V 200 005 Bw Hamburg- Altona 1954-1980	115	Lok aus Zugpackung Eilzug= Jahres- Sonderzug 1986 Keine Vorserie, sondern erste Lieferserie	
Minitrix	16224 Zuglok für den Mercur	2020	2020	V 200 020 Bw Hamburg- Altona 1957-1976	115	Lok der ersten Lieferserie Schriftzug Digital mit Sound MHI	
Roco	23432	2008	2009	V 200 026 Bw Limburg/ Lahn 1956-1983	115	Lok der 1. Lieferserie, Schriftzug durch DB- Kesks ersetzt	
Roco	23257	1987	1990	V 200 035 Bw Hamm (W) 1956- 1978	115	Lok der 1. Lieferserie, Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBahn Erste V 200 von Roco	

Roco	23432	2008	2009	V 200 046 Bw Hamburg- Altona 1959- 1978	115	Lok der 1. Lieferserie, Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN	 A side view of a red and black Roco V 200 046 locomotive. The side of the locomotive is painted red, and the top is black. The words "DEUTSCHE BUNDESBAHN" are printed in white on the side. The number "V 200 046" is visible on the side. The locomotive is on a track.
Roco	23284	2002	2002	V 200 059 Bw Hamm P 1959-1979	115	Lok der 2. Lieferserie DB- Keks ab Werk	 A side view of a red and black Roco V 200 059 locomotive. The side of the locomotive is painted red, and the top is black. The number "V 200 059" is visible on the side. The locomotive is on a track.
Piko	40103- 3	2022	2022	V 200 104 Bw Kempten 1963- 1988	115	Lok der 1. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk Digital mit Sound	 A side view of a red and black Piko V 200 104 locomotive. The side of the locomotive is painted red, and the top is black. The number "V 200 104" is visible on the side. The locomotive is on a track.
Minitrix	12843	1989	1996	V 200 107 Bw Kempten 1963-1987	115	Lok der 1. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	 A side view of a red and black Minitrix V 200 107 locomotive. The side of the locomotive is painted red, and the top is black. The number "V 200 107" is visible on the side. The locomotive is on a track.

Piko	40102	2020	2020	V 200 116 Bw Lübeck 1963- 1988	115	Lok der 1. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	
Fleischmann	7250	2003	2006	V 200 135 Bw Kempten 1963-1988		Lok der 2. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	
Minitrix	2960	1967	1975	V200 137 Bw Kempten 1965-1988		Lok der 2. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	

Minitrix	11110 Start- set	2002	2003	V 200 150 Bw Villingen 1965-1980	115	Lok der 2. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk Letzte gebaute V 200	
Piko	40100	2019		221 115 Bw Lübeck 1963-1988		Lok der 1. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	
Minitrix	12202	2000	2000	221 137 Bw Kempten 1965-1988		Lok der 2. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk	
Fleischmann	931881 Zugset Pop- wagen	2018	2018	221 150 Bw Lübeck 1965-1980	115	Lok der 2. Lieferserie V200.1 DB-Keks ab Werk Letzte gebaute V 200	