

Art.-Nr. 04510 • 04511



Abbildung zeigt 04511

© TILLIG

DAS VORBILD

Die V 200 wurde erstmals 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München öffentlich vorgestellt. Nach den erfolgreichen Versuchen und kleineren Serien der Wehrmacht und der Deutschen Reichsbahn mit dieselhydraulischen Lokomotiven und Triebzügen setzte die junge Deutsche Bundesbahn die Entwicklung fort. Krauss-Maffei, die bereits die erste Großdiesellok mit hydrodynamischen Getriebe, die V 16 1001 (spätere V 140 001) der Deutschen Reichsbahn, federführend entwickelte, führte die Konstruktion weiter. Nachdem in Dieseltriebwagen und der V 80 neue Motoren und Getriebe ihre Bewährung bestanden hatten, lies die Bundesbahn zwei solche Maschinenanlagen in eine Lokomotive einbauen. Damit wurde die nötige Leistung von ca. 2000 PS für den Einsatz im schweren Reise- und Güterzugdienst erreicht. Jede der unabhängigen Maschinenanlagen trieb ein Drehgestell an. Für die Zugheizung wurde eine Dampfheizungsanlage eingebaut. Die ab 1956 gelieferten Serienmaschinen gelangten im höherwertigen Fernschnell-, Schnell- und Eilzugdienst zum Einsatz. Die Maschinen bewährten sich von Anfang an sehr gut, erwiesen sich aber alsbald für das Verkehrsaufkommen der Bundesbahn als zu schwach. Daher wurde bereits 1960 an einer stärkeren Version gearbeitet. Statt den Motoren mit 1100 PS kamen nunmehr solche mit 1350 PS Nennleistung zur Verwendung. Aus den Erfahrungen mit den ersten V 200 wurden auch fast alle konstruktive Details an der Lok verändert. Dies geht bis zu einem geänderten Äußeren. Dabei fällt insbesondere der Ersatz der beiden großen Maschinenraumfenster durch Lüftungsgitter auf. Diese verbesserte Ausführung der V 200 wurde ab 1963 eingesetzt. Bis Mitte der siebziger Jahre erfolgte der Einsatz der Loks im höherwertigen Reise- und schweren Güterverkehr. Die zunehmende Elektrifizierung der Strecken der Bundesbahn und die neuen BR 218 mit elektrischer Zugheizung schränkten dann das Einsatzgebiet räumlich ein. Letztes Einsatzgebiet war das Ruhrgebiet und die steigungsreichen Eifelstrecken. 1988 musterte die DB die Maschinen aus. Die noch verbliebenen Loks wurden verkauft. Die nach Griechenland verkauften BR 221 sind nunmehr wieder nach Deutschland zurückgekehrt. Die Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft will sie wieder reaktivieren.

| | | |
|--|---|--|
| | Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten. | |
| | Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle. | |

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.