

Ob im Flachland oder im Schwarzwald: Die neuen V 200.1 kamen im D-Zug-Dienst sowohl bei den Bw Lübeck und Altona als auch bei den Bw Kempten und Villingen zum Einsatz.



Die Dieselloks der Baureihe V 200.1 in H0 von Piko

## Steiler Zahn

*Im Vergleich zur älteren Schwester V 200.0 ist die Front der V 200.1 deutlich steiler. Dies ist auch am Piko-Modell schön zu sehen. Was sonst noch alles unserem Loktester Bernd Zöllner an Details und Technik gefallen – oder auch nicht gefallen – hat, schreibt er in seinem Bericht.*

Nach der gelungenen Umsetzung der V 200.0 war es nur eine Frage der Zeit, wann denn auch die stärkere Nachfolgevariante des Vorbildes im Piko-Programm folgen würde. Als V 200 123 im Ablieferungszustand präsentiert uns Piko nun ein Modell, dessen Gesamteindruck dem Vorbild voll entspricht.

Dies betrifft vor allem die steilere Stirnpartie – das wohl am meisten auffallende Merkmal. Als Vorbild wurde eine Lok aus der zweiten Bauserie gewählt, die sich vor allem im Dachbereich von der ersten Bauserie unterscheidet. So sind die typischen Lüftungsklappen wieder an den richtigen Stellen als Gravur zu finden und die rechteckigen Auslässe des Schalldämp-

fers mit ihren vier durchbrochenen Austrittsöffnungen sind extra angesetzte Teile, die dem Vorbild exakt nachempfunden wurden. Auch die beiden Kühlanlagen mit den Lamellenabdeckungen entsprechen der Bauform der V 200.1, die Laufroste in der Mitte sind feine, durchbrochene Kunststoffteile.

Ähnlich verhält es sich mit der Ausblasöffnung der Dampfheizungsanlage mit dem zugehörigen Ansaugringspalt als Extrateil. Ebenso konsequent wurde der Frontbereich durchgestaltet, bei dem nicht nur alle Handgriffe, sondern auch die filigranen Signalhalter freistehend ausgeführt wurden. Dagegen sind die angravierten Scheibenwischer nachbildungen angemessen, denn sie wirken vorbildgerecht unaufdringlich.

Die in der korrekten Größe ausgeführten Führerstandsfenster erlauben den Blick in den vollständig nachgebildeten Führerstand.

Die Gravuren der Seitenwände entsprechen auf beiden Seiten exakt dem Vorbild. Sowohl die Lüftungsgitter zur Motorluftansaugung als auch die Lamellen der Jalousien für die Luftansaugung der Kühlanlage wurden vorbildgerecht durchgebildet. An den Fenstern im Bereich der Maschinenanlage ist sogar erkennbar, dass die einzelnen Scheibensegmente horizontal klappbar sind. Auch die Führerstandstüren mit ihren Regenrinnen entsprechen exakt dem Vorbild. Die versenkt angeordneten Griffstangen sind angraviert, durch die silberne Bedruckung entsteht ein harmonischer und präziser Eindruck im Einstiegsbereich.

Auch der Lokomotivrahmen wurde in allen Details voll durchgebildet. Dies betrifft nicht nur die Blechstruktur der Oberfläche im Schürzenbereich zwischen den Drehgestellen mit den verschiedenen Öffnungen auf der rechten Seite oder der exakten Durchbildung der Klappen der Batteriekästen auf der linken Seite, sondern auch die Nachbildung aller Einfüllöffnungen der Sandkästen. Die Aufstiegstritte sind am Rahmen angegossen, die Materialstärken



Oben: Die Drehgestelle sind sehr plastisch graviert und mit allen Geberleitungen bestückt. Unten: Im Führerstand ist der Lokführer-arbeitsplatz angedeutet.

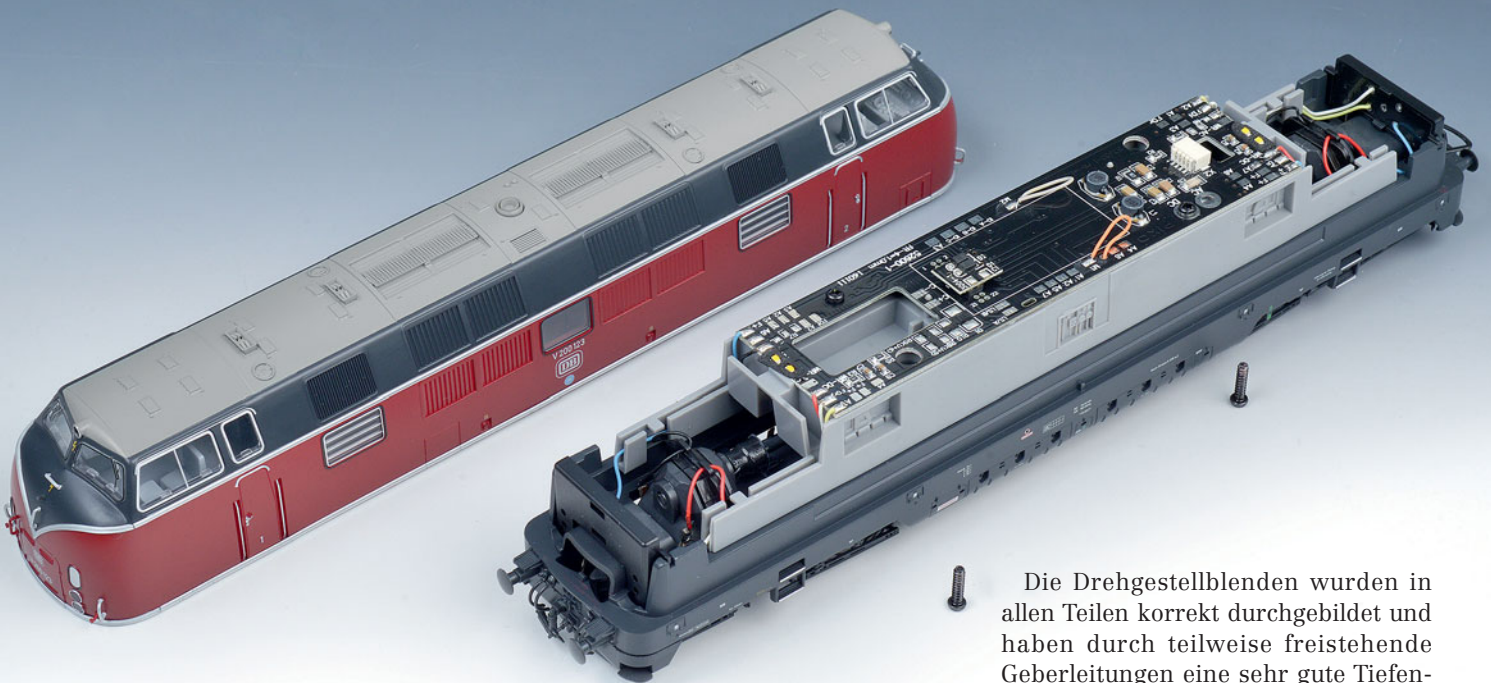
wirken dadurch im Vergleich zum Vorbild etwas überdimensioniert, doch weisen die Trittstufen auf der Oberseite die Andeutung der Gitterroststruktur auf. Beim Führerstand 2 gibt es im Rahmenausschnitt sogar auf beiden Seiten den – farblich grün hervorgehobenen – Einfüllstutzen für das Motor-kühlwasser.

Nicht ganz so konsequent wurde die Front im Bereich von Puffern und Zughaken ausgeführt. Hier wurde der Zwischenflansch für die Zughakenführung dargestellt, welchen die Loks erst nach 1969 bei der Vorbereitung auf die Mittelpufferkupplung erhalten haben. In Verbindung damit wurden auch die inneren Bremsschläuche unterhalb der äußeren angebracht. Das Modell weist aber deren ursprüngliche Anordnung auf. Da nicht alle Loks in dieser Form umgebaut wurden, wäre zur Vermeidung von Kosten für Formvarianten die ursprüngliche Zughakenführung vielleicht angebrachter gewesen, auch wenn bei Modellvarianten der Epoche IV die Auswahl an Vorbildern so etwas eingeschränkt gewesen wäre.

Keine so gute Idee war es zudem, die Öffnung für die Kupplungsaufnahme mit einer Schraubekupplungsnachbildung zu verschließen, die an dieser Stelle viel zu tief sitzt.

Die Anschriften sind höchst fein und sehr aufwendig in den jeweils richtigen Farben gedruckt. Unten: Die Dachausrüstung mit dem Abgasschall-dämpfer entspricht exakt der Vorbild-Bauserie.

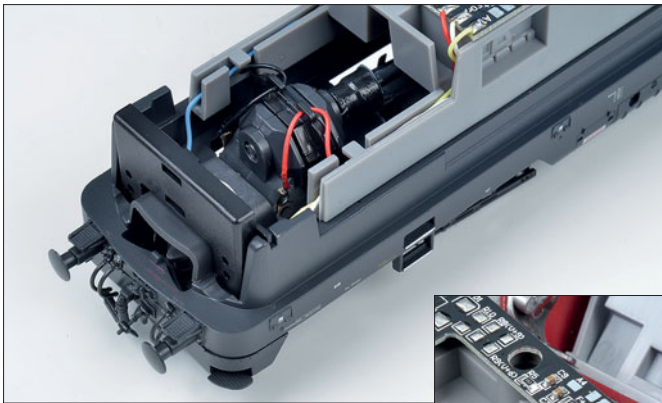




Nach dem Lösen von nur zwei Schrauben lässt sich der Lokkasten problemlos abheben. Für korrektes Aufsetzen sorgt eine Verdrehsicherung.

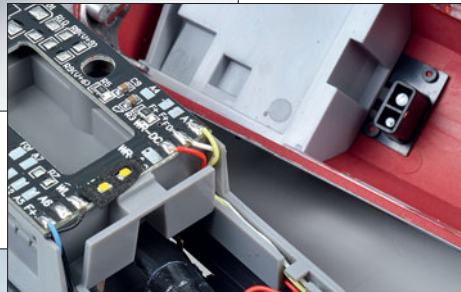
Die Drehgestellblenden wurden in allen Teilen korrekt durchgebildet und haben durch teilweise freistehende Geberleitungen eine sehr gute Tiefenwirkung. Dazu tragen vor allem die wirklich zylindrisch ausgeführte Wiegenfederung (kein Relief!) und das durchbrochene Bremsgestänge bei. Und sie sind sogar unterschiedlich ausgeführt, der Indusigeber an der zweiten Achse des vorderen Drehgestells ist wirklich nur dort zu finden.

Die sauber ausgeführte Lackierung entspricht in der Farbgebung absolut dem Vorbild, alle Anschriften passen in Ausführung und Inhalt dem gewählten Ablieferungszustand.



Die Kabel von Stromabnahme und Frontbeleuchtung liegen definiert in Schächten des grauen Innenrahmens. Wie beim Vorbild liegen die Getriebe unter den Führerständen!

Auf der Hauptplatine sind zusätzlich die LEDs für die dritte Spitzenlampe und die Führerstandsbeleuchtung verlötet.

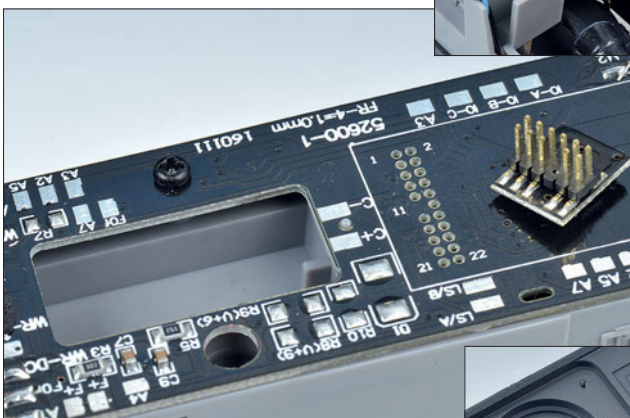


## Technik

Wie beim Vorbild entspricht das Innenleben des Modells weitgehend seinem Vorgänger. Der Kunststoffaufbau lässt sich nach dem Lösen von zwei Schrauben an der Unterseite der Lok problemlos abheben. Eine kleine Nase auf der Innenseite der linken Lokseite fungiert als Verdrehsicherung beim Wiederaufsetzen.

Der schwere Druckgussrahmen nimmt in der Mitte den längs angeordneten, nunmehr fünfpoligen Motor mit zwei Schwungscheiben auf, der über zwei Kardanwellen und ein nachfolgendes (neu entwickeltes!) Schneckengetriebe beide Achsen der Drehgestelle antreibt. Nun liegt die gemessene Höchstgeschwindigkeit deutlich näher bei der umgerechneten Vorbildgeschwindigkeit. Zwei Achsen sind mit je einem Haftreifen belegt.

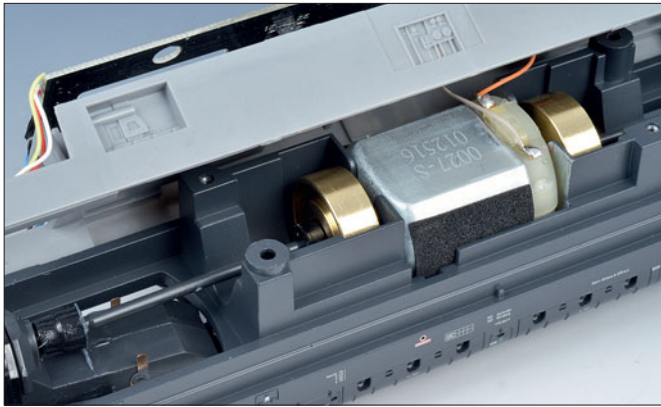
Fixiert wird der Motor durch einen Kunststoffrahmen, an dessen Seitenwänden die Andeutungen des Maschinenraums hinter den Fenstern eingraviert sind und der passend für die Aufnahme von Decoder und Stützkondensator ausgebildet ist. Der Platz für den Lautsprecher befindet sich auf der



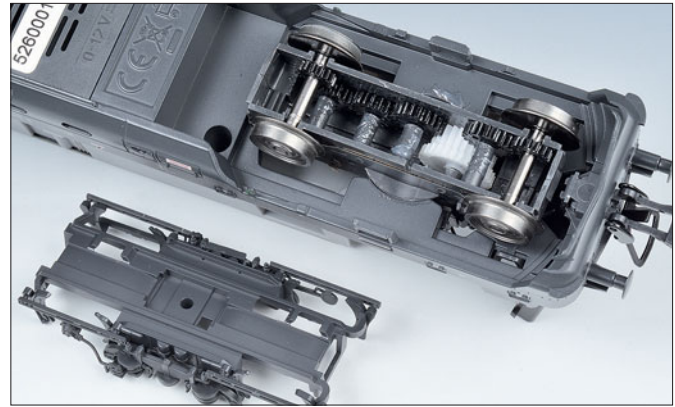
Die PluX22-Schnittstelle und der werkseitig aufgesetzte Brückenstecker. Für Lautsprecher, Stützkondensator und Funktionen sind Löt-pads und Einbauraum vorgesehen.

Durch das kleine ovale Loch neben den Löt-pads LS/A und LS/B lassen sich die Lautsprecherkabel nach unten verlegen, wo die Schallkapsel für den Miniaturlautsprecher gleich ins Chassis eingearbeitet ist. Der verschraubte Kunststoffdeckel ermöglicht eine denkbar einfache Montage dieser Zusatzausstattung.





Ein zentraler Motor mit zwei Schwungmassen überträgt seine Kraft – vorbildgerecht! – über Kardanwellen auf die Getriebe. Gehalten wird er von dem hellgrauen Innenrahmen. Fotos: MK



In den Drehgestellen sind die Radsätze über viele Zahnräder angetrieben. Jeweils ein Rad ist mit Haftreifen belegt. Für dessen Wechsel kann die Bodenplatte einfach ab- und wieder angeklipst werden.

Unterseite des Lokrahmens. Auf der Oberseite des Kunststoffrahmens ruht die Hauptplatine mit der PluX22-Schnittstelle und den LEDs für die dritte Stirnlampe und die Führerstandsbeleuchtung. Das Ganze wird durch zwei Schrauben am Rahmen fixiert.

Über Kabel ist die Platine mit den Radschleifern verbunden, die von der Rückseite aller Räder den Strom abnehmen. Weitere Kabel führen zu den kleinen separaten Leiterplatten für die untere Front- und Schlussbeleuchtung, die weiß-rot mit der Fahrtrichtung wechselt.

Das Modell läuft mit sehr geringem Fahrgeräusch und ist daher für den passenden Sound geradezu prädestiniert. Die Höchstgeschwindigkeit bei 12 V bewegt sich im NEM-Rahmen und der Auslauf beim Abschalten der Fahrspannung ist absolut angemessen.


Allerdings war die gemessene Zugkraft etwas geringer ist als beim Vorgängermodell. Das liegt möglicherweise an dem um 44 g (immerhin fast 10 %) geringeren Reibungsgewicht gegenüber der V 200.0 aus gleichem Hause. Die Zugkraft reicht aber in der Praxis dennoch für die üblichen Aufgaben im Betriebsdienst.

Das Modell verfügt auf beiden Frontseiten über einen kulissengeführten Normschacht, der wiederum sehr geschickt in die spaltfreie seitenbewegliche Schürzennachbildung integriert ist.

Die Verpackung besteht wieder aus dem bewährten Faltblister, der von einer Faltschachtel aufgenommen wird. Abgerundet wird der Lieferumfang

durch die Bedienungsanleitung mit Ersatzteilliste, die alle Informationen für Inbetriebnahme und Wartung, aber auch für das Anbringen der wenigen Zurüstteile enthält.

## Fazit

Ein rundum gelungenes Modell, das die erfolgreiche Linie der hervorragend detaillierten Lokmodelle konsequent fortsetzt. Und dies alles bei einem ausgezeichneten Preis-Leistungs-Verhältnis! Daher kann man die nicht ganz so schlüssige Durchbildung im Bereich von Zughakenführung und Bremschlauchanordnung durchaus verschmerzen. bz 

Messwerte V 200.1	
Gewicht Lok:	412 g
Haftreifen:	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene:	164 g
30% Steigung:	150 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V <sub>max</sub> :	163 km/h bei 12,0 V
V <sub>Vorbild</sub> :	140 km/h bei 10,8 V
V <sub>min</sub> :	ca. 6 km/h bei 1,6 V
NEM zulässig:	182 km/h bei 12,0 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V <sub>max</sub> :	303 mm
aus V <sub>Vorbild</sub> :	285 mm
Stromaufnahme vorwärts/rückwärts	
Leerfahrt:	160 mA
Volllast:	350 mA
Lichtaustritt:	ab 30 km/h bei 3,0 V
Schwungscheibe	
Anzahl:	2
Durchmesser:	19,0 mm
Länge:	6,0 mm
Art.-Nr. 52600, DC, uvP:	€ 119,99
Art.-Nr. 52601, AC mit Decoder, uvP:	€ 139,99

## Maßtabelle Baureihe V 200.1 in H0 von Piko

	Vorbild	1:87	Modell
<b>Längenmaße</b>			
Länge über Puffer:	18 440	211,95	211,8
Länge über Pufferträger:	17 140	197,01	197,8
<b>Puffermaße</b>			
Pufferlänge:	650	7,47	7,0
Puffermittenabstand:	1 750	20,11	20,0
Pufferhöhe über SO:	1 050	12,07	12,05
Puffertellerdurchmesser:	450	5,17	4,9
<b>Höhenmaße über SO</b>			
Dachscheitel:	4 160	47,82	48,1
<b>Breitenmaße</b>			
Breite Lokkasten:	3 000	34,48	34,8
Breite Trittstufen:	3 054	35,10	34,95
<b>Achsstände Lok</b>			
Gesamtachsstand:	14 700	168,97	169,1
Drehzapfenabstand:	11 500	132,18	132,2
Drehgestell-Radstand:	3 200	36,78	36,9
<b>Raddurchmesser</b>			
Treibräder:	950	10,92	11,0
<b>Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)</b>			
Radsatzinnenmaß:	–	14,4 <sub>+0,2</sub>	14,3
Spurkranzhöhe Treibrad/Laufrad:	–	0,6 <sub>+0,6</sub>	1,2
Spurkranzbreite:	–	0,7 <sub>+0,2</sub>	0,9
Radbreite:	–	2,7 <sub>+0,2</sub>	3,0