



Ganz schön rüstig : die V 100

Die Ursprünge der V 100 reichen zurück ins Jahr 1950, als man im BZA München das vorläufige Typenprogramm ausarbeitete. Dieses sah neben Dieseltriebwagen und -zügen Diesellokomotiven für den Rangierdienst, den leichten Nebenbahndienst und den schnellen Hauptbahndienst vor. Es war von der Überlegung gekennzeichnet, mit einer möglichst geringen Anzahl von Fahrzeugtypen auszukommen, bei denen viele Teile vereinheitlicht sein sollten. Die neue Lokomotive sollte unter verschiedenartigsten Verhältnissen, auf Flachlandstrecken sowie im Mittelgebirge, vor Reise- wie Güterzügen, jedoch überwiegend auf Nebenbahnen zum Einsatz kommen und auch Rangierdienste verrichten. Die Konstruktion eines Triebfahrzeugs mit so vielgestaltigen Einsatz-

bereichen war keine einfache Aufgabe und so verwundert es nicht, dass die Festlegung des Forderungskatalogs geraume Zeit in Anspruch nahm und 18 Punkte umfasste.

Die Baureihe V 100¹⁰ wurde ab 1956 von dem BZA München zusammen mit der MaK für die Deutsche Bundesbahn entwickelt.

Im Spätherbst 1958 - also ungefähr vor einem halben Jahrhundert - wurden die ersten sechs Erprobungsmaschinen ausgeliefert, wobei die als V 100 001 bis 005 eingereihten Loks mit einem 809 kW (1.100 PS) Motor, die V 100 006 jedoch mit einem 993 kW (1.350 PS) Motor ausgerüstet wurden.

Die letztgenannte Lokomotive bildete dabei die Grundlage für die spätere Baureihe 212. Die V 100 007 wurde als siebte Erprobungs-

lok von der MaK selbst gebaut und in Schweden erprobt; sie wurde schließlich 1959 von der DB gekauft. 1960 wurden die Vorserienmaschinen 001 bis 005 und 007 zur besseren Unterscheidung von der stärkeren V 100 006 in V 100 1001 bis 1005 und 1007 umgezeichnet. Erst 1961 begann man mit der Serienlieferung, die bis 1963 andauerte.

Im Rahmen der Umnummerierung der Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1968 wurde die V 100.10 als Baureihe 211 eingeordnet. Sie wurde 1994 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Die schlicht unter dem Kürzel „V 100“ geführte Lokbaureihe hat bei vielen Eisenbahnfreunden Kultstatus erlangt. Von den dampfgewöhnten Eisenbahnfans der 1960er-Jahre verhasst, sorgte die robuste Streckenlok gerade in den 1970er-Jahren für eine schnelle Ablösung von dampfgeführten

Leistungen auf Nebenstrecken. Parallel zum Niedergang des Loktyps bei der Deutschen Bahn AG erfolgten bisher zahlreiche Verkäufe ins Ausland; für zahlreiche Privatbahnen gehören die V100 noch heute zum unentbehrlichen Arbeitswerkzeug.

Nach fast vierzig Jahren Einsatz wurde die letzte Maschine 2001 bei der DB AG ausgemustert. V 100 1023 (211 023) ging nach ihrer Stilllegung an das DB-Museum in Nürnberg. Am 17. Oktober 2005 wurde sie bei einem Brand schwer beschädigt. Im Juni/Juli 2006 wurden alle ausgebrannten Dieselloks des Museumsbestands zerlegt und verschrottet.

Die wichtigsten Daten der V 100¹⁰ im Überblick:

Nummerierung: V 100 1001 - 1005
V 100 1007 - 1365
211 001 - 005
211 007 - 365

Anzahl: 364
Hersteller: MaK
Baujahr(e): 1958 - 1963
Ausmusterung: 2001 (DB)
Achsenformel: B'B'

Länge über Puffer: 12.100 mm
Dienstmasse: 62,0 t
Radsatzfahrmasse: 15,5 t
Vmax: 90 km/h
100 km/h ab 211 008
Dauerleistung: 809 kW
Anfahrzugkraft: 177 kN
Leistungskennziffer: 13,0 kW/t
Anzahl Fahrmotoren: 1
Zugsicherung: Sifa/Indusi

Die V 100 bei FLEISCHMANN

Selbstverständlich ist der Diesellok-Klassiker fester Bestandteil des FLEISCHMANN-

Programms. Die Lok wird in den Spurweiten H0 und N in unterschiedlichen Ausführungen sowie in verschiedenen Farben bzw. Bezeichnungslieferungen.

H0: 4215 (BR 212, Ep. V), 4228 (BR 211, Ep. IV), 74230 (BR V 100.20 mit DCC-Sound, Ep. III)

N: 7215 (BR 212, Ep. V), 7230/87230 (V 100.20, Ep. III), 7231/87231 (BR 212, Ep. V)

Viel Spaß mit dem Diesellok-Klassiker der DB auch auf Ihrer Modellbahn-Anlage!



Ein halbes Jahr-100 : die V 100

