



Die V 200 und die V 300 von KM 1 in 1

Wuchtbrummen

Bei KM 1 sind aktuell wuchtige Dieselloks in der Auslieferung: Die Kultlok V 200 und das Einzelstück V 300. Beide Maschinen kommen im rundlichen Design der Fünfzigerjahre daher und üben bis heute ihre Faszination ungebrochen auf den Betrachter aus. Das gilt natürlich ebenso für die Modelle, wie Martin Knaden findet.

Wie eine Lok vom anderen Stern muss den Fahrgästen der frühen Bundesbahn die 1953 gebaute V 200 vorgekommen sein. Statt mehr oder weniger gepflegter Dampfloks nun eine glatte, rundliche Außenhaut und ein kraftvolles Brummen – da war der Fortschritt mit Händen zu greifen. Kein Wunder also, dass die Bahn ihr neues Schmuckstück entsprechend offensiv in der Werbung einsetzte. Auch als 1956 die Serienauslieferung begann, hatten die Maschinen noch nichts von ihrer Faszination eingebüßt.

Für einen Vollsortimenter wie KM 1 ist es daher selbstverständlich, auch eine solche Maschine im Programm zu führen. Dabei sind Diesellokomotiven keineswegs einfacher zu realisieren als Dampfer. Auch am vermeintlich glatten Lokkasten finden sich nämlich zahllose Details.

Aufgebaut ist das Messinggehäuse kaum anders als das Vorbild: Zwischen den Puffern ziehen sich im Chassis die typischen Rohre lang, die auch bei der echten V 200 für eine besonders hohe Druckfestigkeit sorgen. Seitliche Spannten tragen die Rahmendeckplatte, auf der alle weiteren Komponenten aufbauen.

Der Maschinenraum ist völlig frei von Modelltechnik gehalten. Durch die glasklaren Fenster blickt man wie beim Original je nach Seite auf Schaltschränke bzw. Leitungen und darunter die mächtige Kühlergruppe. Und auch der Durchblick durch die Lok ist vorbildgerecht möglich.

Voll eingerichtet sind auch die Führerstände. Angefangen beim auffällig platzierten Führerbremsventil hinter der Seitenscheibe über das Fahrstufenhandrad bis hin zu Feuerlöscher,

Sicherungskasten, Sitz des Beimanns und das Handbremsrad – hier ist alles vorhanden. Dass die Führerstandsgestaltung bis hin zur Treppe Richtung Maschinenraum korrekt ist, kann man sehen, wenn man eine der Türen gegen eine leichte Federkraft aufdrückt. Im Führerstand 1 sitzt zudem ein Lokführer. Und wie es für Modelle auf 45-mm-Gleisen offenbar nicht unüblich ist, trägt der Mann natürlich eine Brille ...

Die Drehgestelle sind exakt so wie die Originale aufgebaut: Die verschweißte Stahlblech-Konstruktion wurde mit verlöteten Messingblechen nachgebildet; das ist optisch auch schon der ganze Unterschied. Technisch kommt noch hinzu, dass alle Radsätze in Kugellagern gelagert sind. Jede Achse ist mit einem separaten Achsgetriebe ausgestattet, das keine Selbsthemmung aufweist. Man kann die rund 5 kg schweren Modelle also auch problemlos schieben.

Die Pufferträgerdetails erschöpfen sich nicht nur in der Nachbildung aller Bremsschläuche und Steuerungsleitungen, viele Schläuche sind zudem auch noch aus flexiblem Silikon gefertigt. Das gilt auch für die Leitungen zwischen den im Rahmen eingearbeiteten Sandbehältern und den Fallrohren am Drehgestell.

Separat aufgesetzt sind bei den frühen Versionen auch die Zierlinien. Sie bestehen aus glänzend poliertem Me-



tall, sodass das V auf der Lokfront ebenso selbstbewusst rüberkommt, wie beim Original.

Technik

Im Verborgenen werkelt ein Hochleistungsmotor, der tief im Rahmen gelagert ist und für vorbildentsprechende Einsätze genug Kraft entwickelt. Ein Kardantrieb verbindet das Getriebe mit den Achswellengetrieben.

Der Modellantrieb arbeitet zwar völlig lautlos, dennoch oder gerade deshalb ist der Klang der Maschinen überwältigend: Der von KM 1 zurecht als High-Quality-Sound bezeichnete Ton wird über einen Visaton-Breitbandlautsprecher abgestrahlt. Damit ist das sonore Brummen des Dieselmotors mit seinen im Vergleich zur Dampflok tieferen Frequenzen gewährleistet.

Die Beleuchtung erfolgt mit warmweißen bzw. roten LEDs und wechselt mit der Fahrtrichtung. Und damit man den Lokführer bei der Arbeit beobachten kann, gibt es zusätzlich noch Führerstandsbeleuchtungen.

Und als besonderes Highlight produzieren die Maschinen auch Abgasfahnen. Und zwar je Maschinenanlage eine, die – wie bei KM 1 üblich – in ihrem Ausstoß synchron zum Sound der Motoren gesteuert werden. Freilich sind diese Abgase kein giftiger Dieselruß in blau-grauer Einfärbung, sondern weißes Dampföl, dafür besteht



Der Maschinenraum der V 200 ist ebenso akribisch detailliert wie das Äußere der Lok. Auf der linken Seite sind die Heizleitungen zu sehen, gegenüber liegen die Schaltschränke.

Rechts: Trotz der Ähnlichkeit ...



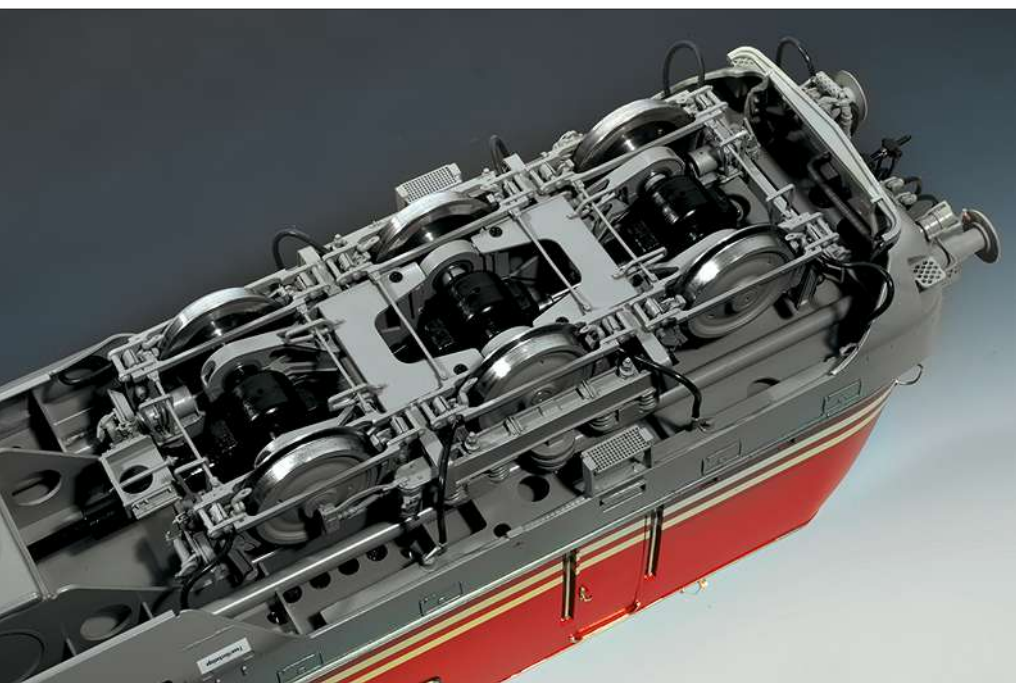
... stammt der Lokführer vermutlich nicht aus Sonneberg.

Ansonsten sind in den Führerständen (links die Beimannseite von V 300 001) alle Elemente des echten Führerstandes zu finden.



Die bei Vorbild wie Modell wohlgestaltete Frontrundung kommt in dieser Baugröße besonders gut zur Geltung. Bei den Frontdetails fehlt nichts.

Unten: Vorbildlicher Antrieb – das Drehgestell der ML3000. Fotos: MK



aber auch keine Gefahr für die Gesundheit.

Versionen

Beide Maschinen werden in zahlreichen Ausführungen angeboten, sodass für jeden Interessenten das Passende dabei ist. V 200 027 verfügt über die Ursprungslackierung mit erhabenen Zierleisten, seitlichen Wassertaschen (zum Nachbunkern von Wasser für die Dampfheizung des Zuges), einen erhabenen Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ und weiße Puffertellerringe. Das Heimat-Bw ist Frankfurt-Griesheim.

V 200 038 vom Bw Villingen kommt ohne die Pufferringe aus. V 200 026 spielt in einer Zeit, als der seitliche Schriftzug und die Wassertaschen bereits entfallen waren.

Für die Epoche IV stehen 220 043 mit Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ vom Bw Altona, 220 060 mit ozeanblau-beiger Lackierung und DB-Keks (Bw Würzburg) sowie 220 036 mit purpurrotem Lack und aufgemalten Zierlinien zur Verfügung. Und natürlich gibt es auch eine Museumsmaschine in Gestalt der V 200 033. Sie hat alle Merkmale der Museumslok zu bieten: Das rote Farbleid und der seitliche Schriftzug deuten auf eine Epoche-III-Ausführung hin, die lediglich lackierten Zierlinien und der Wegfall der Wassertaschen zeugen aber von der heutigen Ausführung der Lok. Auf der Front ist folglich das „MEH“-Logo zu sehen.

Die sechssachsige Schwester ist als blau lackierte ML2200 C'C' von 1957 und als hellrot-beige ML3000 C'C' ab 1958 – die sog. „Ringeltaube“ – zu haben. Beide Loks tragen den Schriftzug „Krauss-Maffei“ auf dem extra langen Lokkasten. In der Standardlackierung der Bundesbahn ist die Lok außerdem als V 300 001 (Bw Hamm P) und als 230 001 (Bw Altona) im Angebot. Diese beiden Versionen sind charakterisiert durch den Wegfall der Wassertaschen.

Wie bei KM 1 üblich sind alle Varianten mit NEM-Radsätzen und mit Fine-scale-Radsätzen erhältlich. Für die V 200 liegt der Listenpreis bei 2390,- Euro (NEM) bzw. 2490,- Euro (Fine-scale). Die etwas größere V 300 ist für 2690,- (NEM) bzw. 2840,- Euro (Fine-scale) zu haben. Doch Achtung: Die Ringeltaube gibt es nur in einer limitierten Ausführung von 200 Stück, also 50 je Ausführung. Wer sich also dieses perfekte Stück Modellbahn sichern möchte, sollte sich beeilen. MK 