

(ex V 16 001)

Um die Anzahl der Behandlungsanlagen für Dampfloks abzubauen, gab die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1934 den Auftrag zum Bau einer großen Strecken-Lokomotive mit Dieselantrieb. Die Konstruktion übernahm die Firma Krauss-Maffei, den Motor lieferte die Firma MAN, das hydraulische Getriebe konstruierte die Firma Voith. Die Lokomotive wurde im Jahr 1935 fertig gestellt und der Öffentlichkeit präsentiert, der Einsatz erfolgte dann ab 1936.

Die Lokomotive sollte im Güterzugverkehr und im auf Hauptstrecken übergehenden Reisezugverkehr eingesetzt werden. Sie erhielt erst die Bezeichnung V 16 001, später wurde sie auf V 140 001 umgezeichnet. Die erste dieselhydraulische Großlokomotive der Welt konnte sich durchaus mit großen Dampflokomotiven messen, (sie war der Dampflokomotive P8 leistungsmäßig ebenbürtig) wobei ihr Primärenergie-Wirkungsgrad höher und der Wartungsaufwand geringer waren.

## Technische Details

Die V 140 wurde von einem 8-Zylinder Reihenmotor mit Abgasturbolader (MAN W8 V30/38) angetrieben. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Voith Strömungsgetriebe sowie ein Untersetzungs- und Wendegerieße auf eine Blindwelle. Diese trieb mittels Stangen die drei Treibradsätze an. Das eigens für dieses Fahrzeug entwickelte Getriebe mit zwei hydraulischen Kupplungen und einen Drehmomentwandler bewährte sich zwar, der Stangenantrieb führte allerdings zu erheblichen Betriebsproblemen. Bei später gebauten dieselhydraulischen Lokomotivtypen wurde dem Kardantrieb der Vorzug gegeben.

Für die Reisezugbeleuchtung stand ein Hilfs-Dieselmotor mit 88 kw Leistung zur Verfügung, der einen 220V Gleichstromgenerator antrieb. Für die Beheizung von Reisezügen war ein Dampferzeuger installiert. Die beiden Führerstände waren mit Fronttüren und Übergangsblechen zu den Waggonen ausgestattet.

## Einsatz

Zu Planeinsätzen kam die V 16 001 bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft allerdings nicht mehr. Bereits 1939 nach nur rund 10.000 km Laufleistung, wurde sie wegen Treibstoffmangels abgestellt. Die Lokomotive überlebte den Krieg mit leichten Bombenschäden und dem Verlust einiger Baugruppen.

Sie gelangte 1946 zur DR-West und später zur DB. Sie wurde Ende 1947 bei Krauss-Maffei wieder einsatzfähig gemacht. Von 1947 bis Ende 1953 war sie, jetzt als V 140 001 bezeichnet, im BW Frankfurt-Griesheim stationiert.

Sie erreichte vor allem vor Schnell- und Eilzügen eine Laufleistung von 130.000 km. Als Einzelstück war sie jedoch nicht wirtschaftlich einsetzbar. Nach mehrmonatiger Abstellzeit im AW Nürnberg wurde sie im Oktober 1953 ausgemustert und der Technischen Hochschule in Karlsruhe als Lehr- und Anschauungsobjekt übergeben.

Die V 140 war die erste Großdiesellokomotive der Welt mit hydraulischer Leistungsübertragung und gilt als Meilenstein und Wegbereiter für die Konstruktion von Lokomotiven dieser Gattung. Die Lokomotive wurde im Jahr 1978 dem Deutschen Museum in München übergeben. Im Jahr 2006 wurde die Lokomotive zusammen mit anderen Lokomotiven dem Museum Lokwelt Freilassing überlassen.

## Technische Daten

Achsformel:	1' C 1'	Motorleistung:	1030 kW / 700 u/min
LüP:	14.400 mm	Hubraum	ca. 215 Liter
Dienstgewicht:	83 t	Laufgrad-Ø:	850 mm
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h	Treibrad-Ø:	1.400 mm

Quellen: Internet

## Details zu den Modellen



Das Modell **DRB V 140 001** gibt den Zustand der Lokomotive, wie sie heute als Ausstellungsstück im Eisenbahnmuseum „Lokwelt“ in Freilassing zu sehen ist, wieder.



Das Modell **DB V 140 001** ist der Lokomotive während ihres Einsatzes bei der DB mit weinrot gefärbtem Lokkasten nachempfunden.



Das Modell **DRB V 16 001** ist ein Versuch, den Zustand der Lokomotive vor der Übernahme in den Bestand der Reichsbahn darzustellen. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die Lokomotive noch über keine Windleitflächen beim Kühler und keinen Dachaufbau. Dieser enthielt einen Wasserbehälter.

Die Modelle verfügen über realistische Fahreigenschaften, über Beleuchtung an den Stirnseiten und über ausblendbare Lokführer-Figuren. Die Übergangsbleche an den Stirnseiten lassen sich via Schieberegler/Kontaktpunkt abklappen.

Über die Achse „Glocke“ kann via Schieberegler bzw. Fahrzeug-Kontaktpunkt ein Läute-Signal abgegeben werden. Die Lok läutet bei jeder Veränderung der Achsstellung der Achse „Glocke“. Die Dauer des Läutens ist abhängig von der Größe der Veränderung der Achsstellung und von der Prozessorleistung des Rechners, auf dem EEP betrieben wird.

Fred Fuchs [kon.ff1@sol.at](mailto:kon.ff1@sol.at)