

# Merkblatt zur V 100.20

# KM1

Modelle vom Modellbahner!

- Produktionsjahr 2019
- DCC Adresse 10
- Classic Edition
- Decodertyp ESU LokSound 5 XL

Nachdem die Deutsche Bundesbahn (DB) erste Erfahrungen mit der mit Mittelführerstand ausgeführten V80 gesammelt hatte, kam der Wunsch nach einer verbesserten Version auf, die den Ansprüchen an einen Ersatz für die noch in großer Zahl vorhandenen preußischen Baureihen 38.10-40, 55 und 78 eher entsprach. Eine Maßgabe war beispielsweise eine bessere Sicht des Lokführers auf die Puffer und ein besserer Standflächen für Rangierer. Außerdem sollte die Leistung des Dieselmotors höher sein. Das Ergebnis der Bemühungen war die bei MaK entstandene Baureihe V100. Bei den 364 Exemplaren der V100.10 (später BR 211) kamen die 1100 PS starken Zwölfzylindermotoren MAN L 12V 18/21, Maybach MD 650/1B oder Mercedes-Benz MB 820 Bb zum Einbau, die übrigens paarweise auch in der V200.0 Dienst taten. Seit den frühen 1970er-Jahren wurden verschlissene Motoren gegen die leistungsgleichen MTU-Typen MD 12 V 539 TA oder MB 12 V 439 Tz getauscht. Bereits nach wenigen Jahren zeigte sich, dass die Loks nur geringe Leistungsreserven hatten und immer häufiger Motorschäden durch Überlastung vorkamen. Die Baureihe V100.20 (später 212) wurden ab 1962 gebaut und wurden wie die V200.1 (später BR 221) entweder von 12-Zylinder-Viertaktmotoren von Mercedes-Benz (MB 834 Ab) oder MAN (V 6 V 18/21) befeuert. Gestalterisch unterscheidet sich die V100.20 durch die vergrößerte Kühlanlage mit senkrechten Lüftungslamellen am langen Vorbau und die darum etwas größere Gesamtlänge. Später wurden die oft bis an die Leistungsgrenze geforderten Motoren gegen solche von MTU (MB 12 V 652 TA) getauscht. Viele Loks der BR 211 erhielten im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten ab den 1970er-Jahren die 1350 PS starken Motoren aus der BR 212. Alle Motoren haben die Nenndrehzahl von 1500 U/min gemeinsam. Die zehn Steilstrecken-Loks V100.23 (später BR 213) unterscheiden sich von den V100.20 nur durch die hydrodynamische Bremse. Alle 211 und 212 besaßen auch einen Zweizylinder-Hilfsdieselmotor. Bei der 213 musste aus Platzgründen auf diesen verzichtet werden. Alle V100-Typen trugen Typhon und Glocke.

## Änderungen der Lautstärke-CVs:

Bitte stellen Sie sicher, dass die Index-CV31 auf den Wert 16 und die Index-CV32 auf den Wert 1 gesetzt sind, bevor Sie eine der Lautstärke-CVs ändern.

Taste	Funktion	Soundslots	Lautstärke CVs	Lautstärke Werte
F0	Licht vorn			
F1	Sound ein/aus	1, 22, 30	259, 427, 491	200, 30, 42
F2	Signalhorn	3	275	160
F3	Lastbetrieb			
F4	Rauchgenerator			
F5	Lüfter	9	323	110
F6	Beschleunigungs-/Bremszeit, Rangiergang, Rangierlicht	21	419	30
F7	Führerstandsbeleuchtung			
F8	Schaffnerpfeif	10	331	80
F9	Rangierfunk #1	27	467	64
F10	Kompressor	6	299	72
F11	Rücklicht Rot aus/ein			
F12	Zugheizung	24	443	90
F13	Lautstärkeregelung			
F14	Lokbremse lösen/anlegen	5	291	63
F15	Läutewerk	7	307	160
F16	Kupplung Vorn	8	315	60
F17	Kupplung Hinten	8	315	60
F18	Kurvenquietschen ein/aus	28	475	100
F19	Sanden	11	339	40
F20	Pressluft ablassen	20	411	54
F21	Rangierfunk #2	23	435	64
F22	Abschlammen	25	451	65
F23	Rangierfunk #3	26	459	64
F24	Zugbremse lösen/anlegen	12	347	40
F25	Handbremse anlegen/lösen	18	395	90
F26	Führerstandstüre auf/zu	15	371	80
F27	Weichenquietschen während Fahrt	14	363	100
F28	Leerlaufbetrieb			
F29	Soundfader			
F30	Bremsegeräusch deaktivieren			
F31	nicht belegt			