

Die kürzlich an den Fachhandel ausgelieferte V 20 in der Epoche III-Version der DB von Lima ist die erste neu ausgelieferte Wechselstrom-Lok der letzten Jahr neu aufgestellten Hornby International-Mannschaft. Bereits zu „alten“ Lima-Zeiten gab es ein Modell dieser Lok in H0. Die jetzige Ausführung ist demgegenüber in vielen Bereichen überarbeitet und verbessert worden. Kann das optisch ansprechende Modell auch im Betriebsdienst überzeugen?

# Die Knuffel-Lok

## Limas V 20 im Kurzttest

Die kurze Bauweise macht die Lok vom Aussehen her irgendwie „süß“; „knuffelig“ eben. Doch die kleine Rangierlok war beim Vorbild lange Zeit vor allem im Rangierdienst unentbehrlich. Ab 1939/40 für die umfangreichen Verschiebeaufgaben der Wehrmacht in 129 Exemplaren in Dienst gestellt, überlebten viele Loks den Zweiten Weltkrieg und gelangten danach entweder zu Privatbahnen oder den beiden deutschen Staatsbahnen DB und DR. Dort konnte auf die flinken Kleinen noch bis Ende der 70er-Jahre nicht verzichtet werden.

### Optischer Eindruck

Doch zurück zum Modell: Wie erwähnt, gaaaanz neu ist die V 20 nicht; doch gegenüber der älteren Lima-Maschine wurde die neue Ausführung in wesentlichen Bereichen, vor allem am Fahrwerk, wirkungsvoll überarbeitet. Dies betrifft vor allem die Räder/Radreifen-Partie, die nun sauber gefertigt und gut detailliert ausfällt; die ehemals hier vorhandenen Spaltmaße sind beim neuen Modell passé. Das Fahrwerk und die unter dem Rahmen angebrachten Anbauteile bestehen aus rotem Kunststoff in ansprechendem matten Farbton. Die Trittstufen sind silbern abgesetzt. Vorsicht ist jedoch beim Anfassen in diesem Bereich geboten; leicht können bei zu grober Handhabung die nur in winzigen Stecklöchern ver-

Auch in der Rückansicht weiß die kleine Rangierlok zu gefallen; leider hat sie weiße LEDs mit starkem Blaustrich.

Lima stellt mit der V 20 021 ein hübsches Maschinchen auf die Wechselstromgleise.



klebten Teile abbrechen. Aber als Spielzeuglok für Kinderhände ist die detaillierte V 20 schließlich auch nicht gedacht.

Gut gelungen sind die Aufbauten der Lok, wenngleich die Nietnachbildungen an der Frontpartie und im Führerhausbereich – ein Tribut an die bereits einige Jahre alte Konstruktion – etwas groß erscheinen. An den Griffstangen und der Aufstiegsleiter, beide aus flexiblem Kunststoff gefertigt, gibt es nichts zu mäkeln, ebensowenig an der Ausführung von Pfeife und Glocke auf dem sorgfältig und aus jedem Blickwinkel gut gravierten Vorbau. Die Griffstangen am Führerstandsauftieg sind leider nur in die Form integriert, aber sauber mit silberner Farbe abgesetzt – dass sie nicht freistehend sind, fällt dadurch kaum auf. Vielleicht hätte man der Türklinke aber auch noch etwas Farbe gönnen können.

Die mattschwarze Farbe des Aufbaus ist gut gewählt, die Loknummer „V 20 021“ und die DB-Kekse an den Führerhausseiten sind in einem sehr hellen weißbeigen Farbton aufgedruckt; allerdings könnte der Abstand zwischen Nummer und Keks größer sein. Die BD- und Bw-Schilder sowie das Gewichtsraster hingegen befinden sich auf schwarz glänzenden Grundflächen, was den Eindruck frisch saubergewischter Schilder erweckt. Sie sind maßstäblich korrekt und sauber ausgeführt. Gleiches gilt für die weißen Rahmenanschriften.

### Fahrpraxis

V 20 021 wartet mit praxistauglichen, vorbildorientierten Fahrwerten auf – wie es sich eben für eine kleine Rangierlok gehört. Auf in der Ebene angelegten Bahnhofsanlagen kann sie ohne Mühe Wagengruppen von zehn bis zwölf Zweiachsern verschieben; ebenso sind drei bis vier schwerere Vierachser drin. Bei leichten Steigungen merkt man der Lok das Fehlen von Haftreifen an, aber vier bis fünf Zweiachser gehen auch dann noch. Bei stärkeren Steigungen fängt sie bei entsprechender Last zu schleudern an.

Das Fahrverhalten ist ruhig und ausgeglichen, ohne Taumeln und ab ca. 4 km/h ruckelfrei. Analog und digital erreicht sie dank des im Führerhaus untergebrachten LokPilot fast gleiche Fahrwerte (vgl. Tabelle), die für eine Rangierlok vollauf in Ordnung gehen. Lediglich die Hg ist deutlich überhöht, aber man muss den Regler ja nicht voll aufdrehen ...

### Fazit

Die Hornby-Mannschaft beweist mit der V 20 021 (#HL2815), dass ältere Konstruktionen bei entsprechender Pflege und Überarbeitung auch heute noch am Markt bestehen können. Für den unverbindlich empfohlenen Preis von günstigen 126,00 € erhält man einen guten Gegenwert.

Oliver Strüber



### Bewertung

#### Plus:

seidenmatte Lackierung von Aufbau und Fahrwerk; gute Detaillierung; korrekte, größenrichtige und saubere Beschriftung; gutes Rangierverhalten auf allen Gleistypen und Geometrien; ansprechender Auslauf; außer den Kupplungshaken keine Zurüstteile mehr anzubringen; geschlossene Pufferbohle liegt zum Austausch bei; günstiger Preis

#### Minus:

Nietnachbildungen etwas groß; leider sehr bläustichige weiße LED; umständliche Gehäuse- demontage; sehr hohe Hg, aber guter Regelbereich; bauartbedingter Verzicht auf Haftreifen; platzbedingt zu sehender Decoder im Führerhaus

#### Bewertung:

★★★★★ Vier von fünf Sternen

Zum wahlweisen Austausch liegt eine geschlossene Pufferbohle bei; auch weitere Griffstangen am Spritzling hat Hornby beige packt

Kleines Bild links oben. Das Modell von unten: Der Schleifer herkömmlicher Bauart nimmt fast die gesamte Loklänge ein.

Die Griffstangen am Führerhaus sind silbern hervorgehoben; die Nietnachbildungen sind etwas zu groß geraten. Im Führerhaus ist der Decoder samt Kabeln zu sehen.



### Fahrpraxis-Werte

Lima V 20 021 #HL2815	analog	digital
Anfahren	< 3 km/h (bei 8,7 V)	< 3 km/h
Kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit	6 km/h (bei 9,3 V)	7 km/h
Geschwindigkeit bei 14 V	60 km/h	-
Höchstgeschwindigkeit (Hg)	152 km/h	148 km/h
Auslauf aus Hg	20 cm	22 cm