

Baureihe 218

Konrad Koschinski



- Technik + Einsatz
- Aktueller Überblick
- Alle Daten: Loks, Motoren
- Specials: 210, 217

Best.-Nr. 53 05 06



Überall zu Hause – von Kempten bis Kiel

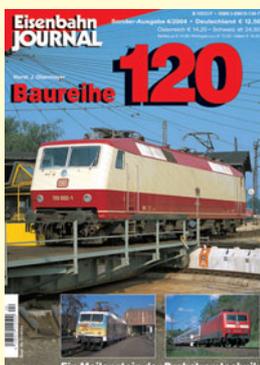


Endlich: das längst fällige Porträt eines allgegenwärtigen Dieseltriebwagens. Um die in großer Stückzahl vorhandenen Schienenbusse ersetzen zu können, stellte die DB 1974/75 die Prototypen der Baureihen 627.0 und 628.0 in Dienst. Sieben Jahre später folgten die verbesserten Vorserienfahrzeuge 627.1 und 628.1. Als dann ab 1987 endlich die 150 Exemplare der Baureihe 628.2 zum Einsatz kamen, war dies ein erster wichtiger Schritt für einen attraktiveren und wirtschaftlicheren Nahverkehr auf nichtelektrifizierten Strecken. Über 300 Fahrzeuge der Baureihen 628.4 und 628.9 vergrößerten die 628-Familie bis 1995 ganz erheblich. Umfassende und kompetente Darstellung von Entwicklung, Technik und Einsätzen der „628-Familie“, illustriert mit zahlreichen bisher unveröffentlichten und oft großformatig wiedergegebenen Fotos!

Sonder-Ausgabe 5/2005:
92 Seiten im DIN A4-Format,
über 160 Abbildungen, Klammerheftung

Best.-Nr. 530505 • € 12,50

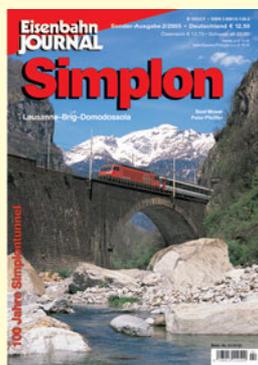
Die zuletzt erschienenen Sonder-Ausgaben



Baureihe 120
Meilenstein der
Drehstromtechnik
Sonder-Ausgabe 4/2004
Best.-Nr. 530404 • € 12,50



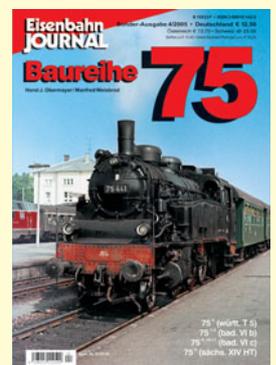
V 200
V 200.0 und V 200.1
Sonder-Ausgabe 1/2005
Best.-Nr. 530501 • € 12,50



Simplon
Lausanne-Brig-
Domodossola
Sonder-Ausgabe 2/2005
Best.-Nr. 530502 • € 12,50



Schmalspurparadies Harz
Sonder-Ausgabe 3/2005
Best.-Nr. 530503 • € 12,50



Baureihe 75
75.0, 75.1-3, 75.4, 10-11,
75.5
Sonder-Ausgabe 4/2005
Best.-Nr. 530504 • € 12,50

Viel zu jung fürs Abstellgleis

DIESELLOK-LEGENDEN sehen anders aus. Ob V 200 der Bundesbahn, V 180 der DDR-Reichsbahn oder „Kultnasen“ aus den Reihen der NOHABs aber schöner sind als die „Zwo-achtzehn“, lassen wir einmal dahingestellt. Das Zeug zum Kultobjekt unter Dieselfans hat der zum Klassiker schlichtweg noch zu junge Loktyp aber allemal. Denn wann hat es das gegeben, dass eine noch zu Hunderten vorhandene Baureihe von einer solchen Sympathiewelle getragen wird? Gewiss: Nach rund dreißig Einsatzjahren ist zwar auch der Stern der Baureihe 218, des ausgereiftesten und konsequent stets technisch „up to date“ gehaltenen Mitglieds der V 160-Familie, am Sinken. Ein bevorstehendes Finale, wie es andere Lokomotivbaureihen stets auf der Beliebtheitskala nach vorne hat rücken lassen, lässt sich indes noch keineswegs absehen.

Nach wie vor ist eine große Anzahl der noch im Einsatzbestand befindlichen 218 tagtäglich gefordert, Traktionsleistungen zu erbringen, wie sie es seinerzeit für die V 200 schon nach zwanzig Einsatzjahren nicht mehr gab. Woran freilich – neben fortschreitender Elektrifizierung – auch eben die 218 „schuld“ waren, die zusammen mit Loks der Schwesterbaureihen 215, 216 und 217 dort die Nachfolge jener Bundesbahn-Klassiker antraten, wo weiterhin Dieseltraktion gefragt war. Doch während inzwischen auch die meisten dieser Verwandten aus der V 160-Familie ihrerseits bereits längst in den Ruhestand versetzt wurden, halten die 218 weiterhin vielerorts tapfer die Stellung. Potenzielle Nachfolger gibt es zwar, doch ernsthaftes Interesse an diesen lässt die DB bislang nicht erkennen.

Selbst die Anfang der 1990er-Jahre unerwartet hinzugekommene, leistungsstarke Konkurrenz in Gestalt der ex DR-Baureihen 232 und 234, die nach der Vereinigung von Bundes- und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG das 218-Regiment in besonders anspruchsvollen Einsatzbereichen zu bedro-

hen schienen, konnte den 218 bis heute nicht wirklich „die Butter vom Brot nehmen“ – vor allem nicht in den verbliebenen hochwertigen Zugförderungsdiensten der Dieseltraktion. Erst in jüngster Zeit scheint sich hier in manchen Fällen das Blatt zugunsten der „großen Russen“ zu wenden. Das letzte Wort ist aber noch lange nicht gesprochen. Den immer wieder in jeder Hinsicht beeindruckenden „Auftritt“ einer 218-Doppeltraktion mit einem schweren Euro- oder Intercity wird es daher wohl auch nach dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 weiterhin geben – zumindest so lange, bis sich die DB dazu durchringt, neue Dieselloks zu beschaffen. Und dies kann noch länger dauern. Denn nach neuesten Aussagen seitens der Bahn wird man sich zwar weiter nach neuen Dieselfahrzeugen umsehen, hält gleichzeitig aber insbesondere jene 218 noch durchaus für zwei Revisionsabschnitte (rund 16 Einsatzjahre) fit, die im Laufe der letzten Jahre mit neuen Motoren und anderen technischen „Updates“ auf einen relativ modernen Stand gebracht wurden. Vorwiegend Maschinen der dritten und vierten Bauserie also.

Sinn würde es für die solcherart modernisierten Loks allemal machen. Nicht nur wegen der getätigten Investitionen, sondern auch, weil die 218 in ihrer zeitlos gelungenen Formgebung insbesondere auch im aktuellen verkehrsroten Farbleid ausgesprochen schick aussehen. Loks fürs Abstellgleis sehen anders aus. Und um dereinst dann doch noch zur Legende zu werden, können einige weitere Einsatzjahre ja nicht schaden. In diesem Sinne sei den 218 dort, wo sie auch in den nächsten Jahren noch gebraucht werden, allzeit gute Fahrt gewünscht. Und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine anregende Lektüre. GERHARD ZIMMERMANN

Der ausgereifte Standardtyp

In die 218.1 flossen mit allen bisherigen Varianten der V 160-Familie gewonnene Erkenntnisse ein. Während der langen Bauphase erfolgte auch die Umstellung von 2500-PS-Motoren auf Aggregate mit Leistungen von bis zu 2800 PS

Technik – Serienloks

• ab Seite 34

218 contra 217

Die Baureihe 217 verfügte über einen Zusatzdieselmotor zum Antrieb des Heizgenerators. Die einmotorige 218 stellte die wirtschaftlichere Lösung dar

Technik – ein Konzept setzt sich durch

• ab Seite 20



Optimiert und remotorisiert

Seit Mitte der 90er-Jahre wurden zahlreiche 218er technisch verbessert. Am aufwändigsten war die Verjüngungskur mit abgasoptimierten und neuen Motoren

Technik – Bauartänderungen

• ab Seite 42

Ganz schön bunt

Vier Anstrichvarianten wurden regulär angewandt, hinzu kamen mehrere Sonderlackierungen: Von „City-Bahn“ bis „Udo Lindenberg“

Formen & Farben – allzeit schick

• ab Seite 50

Drei Jahrzehnte voll im Geschäft

Von Flensburg bis Freilassing, von Trier bis Zittau – in fast allen Ecken Deutschlands waren die Serien-218 in den vergangenen 30 Jahren anzutreffen

Einsatz – Geschichte

• ab Seite 54



TITELBILD: 32 Jahre alt, gut „in Schuss“ und nun Titel-„Star“ unserer 218-Sonderausgabe: 218 275, eine von vielen aus der Erfolgsbaureihe. Ab Oktober 1973 zunächst dem Bw Kempten zugeteilt, zählt die Lok heute zum Bestand des Bh Regensburg. Am 1. Mai 2003 bespannt sie hier den Langlauf-RE 4007 Leipzig–Gera–Hof–München bis Regensburg, aufgenommen südlich von Hof.

FOTO: GIEGOLD-PROFOT

FOTOS DIESER DOPPELSEITE: GIEGOLD-PROFOT, J. NELKENBRECHER, S.G. KUNKEL, M. MAIER, Th. KUNTSCH, G. HECK

- **Editorial**
Viel zu jung fürs Abstellgleis 3
- **218-Galerie – Über 30 Jahre im Geschäft** 6

HISTORIE

- **Vorgeschichte – eine große „Lokfamilie“**
Von den Lollos zur Zwo-Achtzehn 14

TECHNIK

- **Ein Konzept setzt sich durch**
218 contra 217: Die Einmotorer gewinnen 20
- **Variante mit Gasturbine: die 210**
Mehr Power mit Booster 28
- **Serienloks auf der Erfolgsschiene**
Der ausgereifte Standardtyp 34
- **Vielfältige Bauartänderungen**
Optimiert und remotorisiert 42

DESIGN

- **Formen & Farben – allzeit schick**
Ganz schön bunt 50

EINSATZ

- **Geschichte – (fast) überall zuhause**
Drei Jahrzehnte voll im Geschäft 54
- **Aktuell – die Bestände sinken**
Einsatz 2005/2006: Tendenz fallend 72
- **Ausblick – was kommt nach der 218?**
Bald EuroRunner statt 218? 76

STATISTIK

- **Loks, Daten, Motoren** 80

MODELL

- **Alle Größen, viele Farben** 84
- **Vorschau & Impressum** 86
- **Händlerverzeichnis** 88



Einsatz 2005/06: Tendenz fallend

Wo fahren die noch in Dienst stehenden Lokomotiven der Baureihe 218? Die aktuelle Übersicht zeigt die derzeitigen Haupteinsatzgebiete auf

Einsatz – aktuelle Übersicht

- ab Seite 72



Purpurrote Klassik

Mehr als die Hälfte aller 218 begannen ihre Karriere in der traditionellen Bundesbahn-Farbgebung für Dieselloks. Den bis 1974 angewandten Regelanstrich in Purpurrot-Schwarz behielten einige Maschinen bis Ende der 1990er-Jahre und wurden dann gleich in den verkehrsroten Farbtopf „getaucht“. Die Szene mit 218 305 in Nürnberg spiegelt typischen Bahnsteig-Alltag der 70er-Jahre wieder. FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER



218 305-1

DB

Hauptluft

Leitungsleitung

Hauptluft-Hauptluftbehälter-Leitung



Intensiver Einsatz

Seit rund drei Jahrzehnten stellen die 218 universelle Fähigkeiten und höchste Verfügbarkeit in nahezu allen „Lebenslagen“ unter Beweis. Von Flensburg bis Freilassing, vor dem Übergabe-Güterzug ebenso wie vor dem InterCity. In Spitzenzeiten waren in den Umläufen mancher 218-Hochburg Tageslaufleistungen von über 1000 Kilometer durchaus kein Einzelfall. Zum Beispiel bei den Kemptener und Regensburger Loks. Hier 218 466 im Mai 1992 vor dem in München Hbf übernommenen D 2003 aus Berlin bei der Ankunft in Immenstadt und 218 222 im Mai 1997 mit einem Güterzug zwischen Hof und Regensburg nahe Oberkotzau. FOTOS: GERHARD ZIMMERMANN, GIEGOLD-PROFOT





Größe zulässige
Geschwindigkeit
in Langsamgang 100 km/h
in Schnellgang 140 km/h
Betreiber: Deutsche Bahn
AG
Fahrerstand 2
218 356

Beliebter Arbeitsplatz

Dienst auf der 218 zählt für viele Lokführer zu den begehrteren Tätigkeiten im Arbeitsplan. Der hohe Wert auf der Beliebtheitskala ist wohl vom zeitlos gelungenen Erscheinungsbild der Lok ganz allgemein abzuleiten sowie natürlich von ihrer Leistungsfähigkeit und dem hohen Zuverlässigkeitsgrad. Hier befinden wir uns im Führerstand 2 der 218 356. FOTO: GERHARD ZIMMERMANN