

12. Die betriebliche Bewährungsprobe

Am 20. 5. 1953 hatte vertragsgemäß in Anwesenheit von Vertretern des Bundesbahn-Zentralamtes München, des AW Opladen, des Bundesbahnabnahmeamtes München, der Lokomotivbaufirma Krauss-Maffei, der Firmen Daimler-Benz, Maybach, Voith und Brown, Boveri & Cie. der erste Start der Maschinenanlagen und die erste Probefahrt der V 200 001 im Werkgelände der Firma Krauss-Maffei stattgefunden. Am 21. 5. 1953 wurde dann die erste Probefahrt auf der Strecke München-Allach nach Ingolstadt und zurück, 142 km, mit dem gleichen Teilnehmerkreis wie am Vortage durchgeführt:

Die Geschwindigkeit wurde im Laufe der Fahrt bis auf 120 km/h gesteigert. Es wurde abwechselnd mit jeder Maschinenanlage allein und mit beiden Anlagen zusammen gefahren. Das Laufwerk und die Achstriebe zeigten keine unzulässige Erwärmung. Aufgrund des subjektiven Eindrucks wurden die Laufeigenschaften und die Laufruhe allgemein als gut bezeichnet. Die Geräusche in den Führerräumen waren wesentlich geringer als bei der V 80. Nach der Fahrt wurden die Ergebnisse, Beobachtungen und Beanstandungen ausgewertet und Beschlüsse über den weiteren Ablauf des Probefahrtprogrammes gefaßt. Dieses Programm umfaßte im Monat Mai 1953 noch weitere folgende Leistungen:

22. 5. 1953	München-Allach und zurück	– Reichertshausen	68 km
26. 5. 1953	München-Allach und zurück	– Petershausen	54 km
27. 5. 1953	München-Allach	– Rosenheim	75 km
28. 5. 1953	Rosenheim und zurück	– München-Trudering	107 km
	Rosenheim und zurück	– München-Trudering	107 km
	Rosenheim und zurück	– München-Ost	116 km
29. 5. 1953	Rosenheim und zurück	– München-Trudering	107 km
	Rosenheim und zurück	– München-Trudering	107 km
30. 5. 1953	Rosenheim	– München-Trudering	54 km
	München-Trudering	– Kirchseon	18 km
	Kirchseon	– München-Allach	38 km
			994 km

Sämtliche Fahrten wurden unter Beteiligung der Abteilung Brennkrafttechnik der Bundesbahn-Versuchsanstalt, damals in Rosenheim, und dem Wagenversuchsamt Minden, Abteilung Bremsen, durchgeführt. Bei einer weiteren Lastprobefahrt München-Lindau (Bodensee) am 2. 6. 1953 mit der Wagengarnitur des D 35 von 312 t Gewicht entwickelte die Lok auf einer Steigung von 10‰ mit Krümmungen von 200 m eine Geschwindigkeit von 65 km/h, unter Berücksichtigung der Motorhöchst-