

## Class 66/77



### Vorbild

Ab 2001 bot die amerikanische Electro-Motive Division (EMD) mit der bereits in Großbritannien erprobten Class 66 den Kontinentaleuropäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vergleichsweise preisgünstige Strecken-Dieselloks für schwere Güterzüge an. Die als JT 42 CWR bezeichneten Sechschacher basieren auf der einfach aufgebauten und sehr zuverlässigen amerikanischen SD40-2. Als erste Bahngesellschaft setzte ab 1999 die Häfen und Güterverkehr Köln AG HGK zwei der dieselelektrisch angetriebenen Class 66 ein. Seit 2006 fährt mit der modifizierten JT 42 CWR M eine zweite Bauserie der Class 66, die vielfach auch als Class 77 bezeichnet wird. Der äußerlich markanteste Unterschied zur ersten Serie ist die einzelne, auf der linken Lokseite eingebaute Tür zum Maschinenraum. Class 66/77 findet man heute auch in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Dänemark, Norwegen und England. Es wurden insgesamt etwa 650 Loks an europäische Kunden ausgeliefert. Die langgestreckte, dem kleinen englischen Lichtraumprofil angepasste Silhouette, der kantige Aufbau und das Fahrwerk mit den massiven Drehgestellen und der wilden Leitungsführung machen die Class 66 unverwechselbar. Der GM-Zwölfzylinder-Zweitaktmotor 12N-710G3B-EC entwickelt eine Leistung von 3194 PS (2350 kW). Die Anfahrzugkraft beträgt 409 kN, die Dauerzugkraft 260 kN. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h können die Class 66 selbst auf Hauptstrecken mit anderen Zügen mithalten. Trotz des hohen Lärmpegels auf dem Führerstand haben sich die Loks unter Lokführern einen guten Ruf erarbeitet, wenn es darum geht, schwere Züge auch auf schlüpfrigen Schienen vom Fleck zu bekommen. In Deutschland sind auch zahlreiche Loks anderer europäischer Privatbahnen beziehungsweise Leasingnehmern unterwegs. Um die Rangierlok einzusparen, bleiben die Loks zumeist vom Anschlussgleis des Absenders bis zum Zielort des Zuges vorgespannt, wobei in Kauf genommen wird, dass die Loks auch unter Fahrdraht unterwegs sind.

### Modell

- Aufbau, Rahmen und Getriebekästen aus Metall
- Durchbrochene Lüfter im Dachbereich
- Mehrfarbiger Führerstand mit Lokführerfigur
- Mehrteilige Drehgestell-Blenden
- Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufen
- Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht
- Fünfpoliger ESU-Motor mit zwei Schwungmassen
- Antrieb über Kardan-/Schnecken-Getriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen
- LokSound-Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb
- Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität
- PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung
- Doppellautsprecher mit großer Schallkapsel für höchsten Soundgenuss
- Lastabhängiger Raucherzeuger, synchron zum LokSound
- Digitalisierte Originalgeräusche
- Sensorgesteuerte Geräusche bei langsamer Kurvenfahrt
- Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, länderspezifische Lichtfunktionen, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung schaltbar
- Bremsfunken beim scharfen Bremsen
- Pipette zum Befüllen des Raucherzeugers, Pufferträger-Zurüstteile sowie eine zweite Kupplung liegen bei
- Befahrbarer Mindestradius = 360 mm
- Länge über Puffer = 247 mm

31277, Diesellok, H0, Cargo Net 66402, dunkelgrau, Ep. VI, DC/AC



31283, Diesellok, H0, Lineas 513-10, dunkelblau/türkis, Ep. VI, DC/AC



31284, Diesellok, H0, Hectorrail T66 713, grau/orange, Ep. VI, DC/AC



31289, Diesellok, H0, 66587 ONE, pink, Ep. VI, DC/AC



31360, Diesellok, H0, 266 442 MEG, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



31361, Diesellok, H0, 247 059 ECR, hellgrau, Ep. VI, DC/AC



**31362**, Diesellok, H0, DE 672 HGK, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



**31363**, Diesellok, H0, DE 6301 Crossrail, verkehrsrot, Ep. VI, DC/AC



**31364**, Diesellok, H0, 6602 Rail4Chem, grau/gelb, Ep. VI, DC/AC



**31365**, Diesellok, H0, 66004 DB Cargo, grün, Ep. VI, DC/AC



