

Das ESU-Modell. Het ESU model. Le modèle réduit.

HighTech zum Anfassen

Wie die anderen Vertreter der ESU Engineering Edition, glänzt auch unser neuestes Modell mit einer Vielzahl von Funktionen. So ist sie mit einem lastabhängigen, getakteten Raucherzeuger ausgestattet, der passend zur Belastung unterschiedlich intensive Rauchfahnen erzeugt. Die eingebaute Sensorik, die für situationsbezogene Geräusche in Kurven und in Weichenstraßen sorgt, wird von einem, brandneuen LokSound V4.0-Decoder kontrolliert. Dieser „Tausendsassa“ versteht neben DCC mit RailComPlus® auch das M4-Protokoll und meldet sich daher an ESU ECoS oder Märklin® central station selbstständig an.

Weil der LokSound Decoder auch Motorola® oder Selectrix® beherrscht, steht dem Einsatz der ESU class 77 auf allen gängigen Zentralen nichts im Wege. Der integrierte PowerPack Energiespeicher sorgt dafür, dass auch auf dreckigen Schienen ein komfortabler Betrieb möglich ist.

Den einzigartigen Zweitaktdieselsound geben zwei Lautsprecher durch das geätzte Lüftergitter im Dach besonders differenziert ab.

Een compleet verlichtingssysteem inclusief cabineverlichting, dashboardverlichting en rangeerverlichting met warm-witte LED's maken de technische uitrusting volledig. Alle bestaande lichteffecten van het groot model kunnen worden weergegeven, inclusief de Belgische „waarschuwingssignalen“ of het tweepuntsfrontsein. De opbouw en het raam van het model worden vervaardigd uit metaal van hoge



Class 77 BR 247 048 ECR



Batteriefach RTB



Kurvensorsen für realistischen Klang



Class 77 MRCE 653-05 Rurtalbahn / Trainspot



Batteriefach ECR



Vorbildgerechte Dachausrüstungen

Das ESU-Modell. Het ESU model. Le modèle réduit.

Rahmen und Gehäuse des Modells bestehen aus hochwertigem Metall und sorgen dank eines Gewichts von etwa 590 g und den auf den Endachsen sitzenden Rädern mit Haftreifen für eine vorbildgerechte Zugkraft. An den ESU-Modellen sind sämtliche bauliche Unterschiede zwischen den Varianten berücksichtigt. So trägt die ECR-Lok Klimaanlagen auf dem Dach, Windabweiser an den Seitenfenstern und Rechteckpuffer. Wie die Originale finden Sie auch an den Modellen unterschiedliche Abdeckungen der Batterie-Kästen

Net als de andere locomotieven van de ESU Engineering Edition, straalt ons nieuwste model met een verscheidenheid van functies. Het is uitgerust met een lastafhankelijke en gesynchroniseerde rookgenerator die volgens de last verschillende rookpluimen genereert. De ingebouwde sensor die geluiden in bochten en op wissels bestuurt, wordt door een fokkelnieuwe LokSound V4.0 decoder gecontroleerd. Naast de DCC protocol met RailComPlus® ondersteunt deze „klusjesman“ ook het M4-protocol en meldt zich automatisch aan de ECoS van ESU of de Central Station® van Märklin® aan. Daar de LokSound decoder ook het formaat Selectrix® en Motorola® ondersteunt, is het mogelijk de Class 77 met alle gangbare centrales te gebruiken. De geïntegreerde PowerPack (energie-opslag) zorgt voor een onafgebroken stroomvoeding zelfs op vuile rails. Twee luidsprekers geven het unieke geluid van de tweeslagdieselmotor weer door de dakluchtroosters.

Comme les autres producties de ESU Engineering Edition, notre dernier modèle se distingue par un grand nombre de fonctions. Il est équipé d'un générateur de fumée cadencé en fonction de la charge, il génère des pâches de fumée d'intensité différente en fonction de la charge. Le capteur intégré qui déclenche le bruitage dans les courbes et les faisceaux d'aiguillages, est contrôlé par un tout nouveau décodeur LokSound V4.0.

En plus du protocole DCC avec RailComPlus®, il comprend également le protocole M4® et s'annonce automatiquement à la centrale ECoS de ESU ou la Central Station® de Märklin®. Comme les décodeurs LokSound supportent également les formats Selectrix® et Motorola®, rien n'empêche de faire rouler la Class 77 de ESU avec toutes les centrales courantes. Le PowerPack intégré permet le stockage d'énergie et assure un fonctionnement interrompu en passant sur des voies sales. A travers les grilles de ventilation ajourées du toit, deux haut-parleurs émettent le son unique du moteur diesel à deux temps. Un système d'éclairage comprenant l'éclairage de cabine, l'éclairage du tableau de bord et l'éclairage en mode manœuvres au moyen de diodes électroluminescentes blanc chaud complètent l'équipement technique.

Tous les types existants d'effets lumineux peuvent être représentés, y compris les feux de détresse belges ou un éclairage

Eingebettet in einen Metallrahmen sitzt ein bärenstarker fünfpoliger Präzisionsmotor mit schräg genuteter Wicklung und geräuschoptimiertem Kommutator – entwickelt von ESU. Dieser gibt seine Kraft, gebündigt durch zwei dicke Schwanzscheiben über ein Schnecke-/Stirnradgetriebe an vier der sechs Achsen weiter. LED in den Drehgestellen sorgen für realistisches Flackern während des Bremsvorgangs.

kwaliteit. Zijn gewicht (ongeveer 590g) en antislipbanden op de uiterste assen zorgen voor een prototypische tractievermogen. Op de ESU modellen wordt er met de structurele verschillen tussen de varianten rekening gehouden. De ECR-Lok draagt een airconditioner op het dak, winddeflectors op de zijramen en rechthoekige buffers. Net als op het groot model vindt u verschillende deksels op de accubakken.

Zoals de ESU BR 151, is de Class 77 een hybride model: de assen met een binnenstaande wielafstand van 14,1 mm waarborgen een probleemloze werking op twee- of drierrails spoorbanen. Voor de twee-rails modellenpoorders kan de sleper eenvoudig verwijderd worden met het meegeleverde werk具. Klaar. Modelspoordienstleiders die liever zonder antislipbanden en met gewone wielen rijden, zullen in de doos een waardebon vinden voor zes assen (twee-rails bedrijf) met Rp-25-wielen.

Le châssis et la carrosserie de la locomotive sont en métal de haute qualité, un poids d'environ 590g et des essieux équipés de bandages d'adhérence confèrent au modèle une puissance de traction remarquable. Sur les modèles ESU, toutes les différences structurelles entre les variantes sont prises en considération. La locomotive ECR porte un bloc de ventilation sur le toit, des déflecteurs de vent aux vitres latérales et des tampons rectangulaires. Comme sur le modèle réel, vous trouvez aussi sur le modèle réduit différents couvercles sur les caisses de batterie.

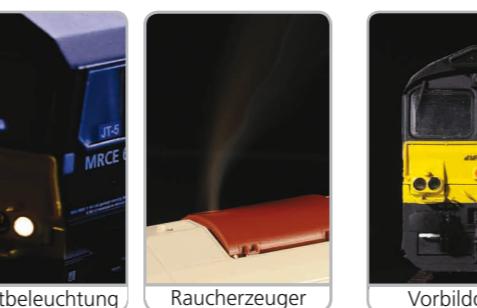
Comme pour la BR 151 de ESU, la Class 77 est un modèle hybride: les essieux avec un écartement interne de 14,1 mm conviennent pour une exploitation en deux-rails ou trois-rails. Pour l'exploitation en deux-rails, il faut simplement enlever le frotteur au moyen de l'outil fourni. Terminé. Les modélistes qui préfèrent rouler sans bandage d'adhérence avec des roues plus conformes à la réalité, trouveront dans la boîte un bon pour six essieux (système deux-rails) avec des roues Rp-25.

Ingebied in een metalen raam zit een zeer sterke vijf-polige precisiemotor met een geoptimaliseerde geluidscommutator - ontwikkeld door ESU. Zijn vermogen, door twee dikke vliegwielben beveugeld, wordt aan vier van de zes assen overgebracht over cardan en raderwerk. LED's in de draailstellen booten het realistische flakkeren tijdens het remmen na.

Inséré dans un châssis métallique se trouve un solide moteur de précision à cinq pôles avec un commutateur de bruitage optimisé - développé par ESU. Il transmet sa puissance, tempérée par deux gros volants d'inertie, à quatre des six essieux via un système d'engrenages à vis sans fin. Des LED placées dans les bogies imitent de façon réaliste les étincelles produites durant le processus de freinage.



Lüftergitter durchbrochen



Führerpultbeleuchtung

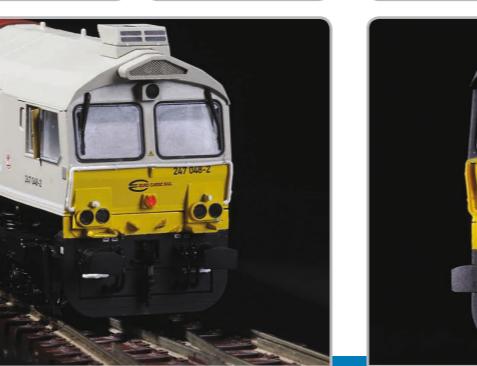


Raucherzeuger



Vorbildgerecht unterschiedliche Puffer

Durchbrochene Abdeckung der Signalhörner



Weichensorient



Belgisches Spitzsignal schaltbar



Abziehbarer Mittelschleifer



Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

Mit der im Jahr 2001 festgelegten Liberalisierung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs benötigten die neu gegründeten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Triebfahrzeuge, um die den staatlichen Bahnen abgerungenen Verkehre zu bewältigen. Die Beschaffung technisch hochentwickelter Neufahrzeuge kam aus Kostengründen oftmals nicht in Frage. Eine preisgünstige Lösung bot die amerikanische Electro-Motive Division (EMD) mit der bereits in Großbritannien erprobten Class 66 an. Die als JT 42 CWR bezeichneten Loks basieren auf der amerikanischen SD40 und deren Weiterentwicklung SD40-2, die aufgrund des bewährten, einfacheren Aufbaus sehr zuverlässig waren.

Die erste Bahngesellschaft, welche die dieselelektrisch angetriebene Class 66 nach Deutschland holte, war die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). 1999 kaufte die Bahngesellschaft zwei Stück. Fast zeitgleich hielt die Class 66 auch in anderen europäischen Ländern Einzug. EVU, die Class 66 besitzen oder angemietet haben, findet man heute auch in Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Norwegen. Bislang wurden insgesamt etwa 650 Loks in zwei Bauarten an europäische Kunden ausgeliefert.

Die langgestreckte, dem kleinen englischen Lichtraumprofil entsprechende Silhouette, der kantige Aufbau und das Fahrwerk mit den massiven Drehgestellen und der wilden Leitungsführung machen die Class 66 unverwechselbar. In Europa rollen mittlerweile zwei Bauserien. Zur

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux



Foto: Ferenc Naumann



Foto: Rolf Wiemann



Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

In 2001, met de liberalisering van het internationale goederenvervoer per spoor hadden de pas opgerichte spoorwegvervoerondernemingen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU) locomotieven nodig om met de staatsspoorwegen te concurreren. Uit kostenoverwegingen kwam de aanschaf van nieuwe locomotieven met geavanceerde technologie vaak niet ter discussie.

Een goedkope oplossing werd door de Amerikaanse Electro-Motive Division (EMD) geboden met de al in Groot-Brittannië bewezen Class 66. De als JT 42 CWR aangewezen locomotieven die op de Amerikaanse SD40 en zijn ontwikkeling SD40-2 waren gebaseerd, waren zeer betrouwbaar dank-zij de beproefde en eenvoudige bouw.

De eerste spoorwegonderneming die de diesel-elektrische Class 66 in Duitsland liet rijden, was de Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Elle a acheté deux exemplaires en 1999. Presque simultanément, la Class 66 a fait son entrée dans d'autres pays européens. Les sociétés de transport ferroviaire qui possèdent la Class 66 ou qui l'ont louée, se trouvent aujourd'hui en France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg et Norvège. Jusqu'à présent un total d'environ 650 locomotives ont été livrées en deux modèles aux clients européens.

La forme allongée, la silhouette correspondant au petit gabarit anglais, la carrosserie anguleuse, les énormes bogies ont rendu la Class 66 unique. Deux séries roulaient maintenant en Europe. Pour mieux

Das Vorbild. Het voorbeeld. Le modèle réel.

Class 77

“Class”ischer Maschinenbau

</div