Lok-Quartett der RheinCargo

Elektrisch, hydraulisch oder mechanisch? Die Leistung eines Dieselmotors mechanisch auf die Schiene zu bringen, ist nur bei kleinen Fahrzeugen möglich. Ausgewachsene Lokomotiven brauchen eine andere Kraftübertragung. Dieselhydraulische Systeme sind meist leichter als die einfacher aufgebauten und für hohe Geschwindigkeiten geeigneten dieselelektrischen Antriebe. Im Rheincargo-Lokquartett auf insgesamt 32 Karten zum Sammeln, Ausschneiden, Aufkleben und Mitspielen sind alle drei Antriebsformen vertreten. Verpasste Karten gibt es auf der HGK-Internetseite im Hafenzeitungs-Archiv: *(cg)*

www.hgk.de
(unter: Aktuelles → Downloads)

1d Schwere Streckenloks

DH 29

Betriebszeit:	seit 2013
Hersteller:	Bombardier Kassel
Modell:	TRAXX F140DE
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	18,9 m
Gewicht:	82 t
Leistung:	2.400 kW
Anzugskraft:	270 -300 kN
Geschwindigkeit:	140 km/h

2b Rangier-/leichte Streckenlok

DE 71

Betriebszeit:	seit 1987
Hersteller:	MaK Kiel
Modell:	DE 1002
Antrieb:	dieselelektrisch
Länge ü.P.:	13,1 m
Gewicht:	90 t
Leistung:	1320 kW
Anzugskraft:	340 kN
Geschwindigkeit:	90 km/h

3a Gleisbau-/Wartungsfahrzeuge

SKL 80

Betriebszeit:	seit 1965/66
Hersteller:	Sollinger Hütte
Modell:	Klv 53
Antrieb:	dieselmechanisch
Länge ü.P.:	6,57 m
Gewicht:	8 t
Leistung:	57 kW
Anzugskraft:	k. A.
Geschwindigkeit:	60 km/h