



Bild 27 Wie auch ERS ES 64 F4-997 glänzte die Class 77 am 16. Februar 2010 in der Sonne. ES 64 F4-997 hatte damals die Zulassung ausschliesslich für Deutschland und die Niederlande. Heute fährt die Lokomotive auch durch die Schweiz nach Italien hinein.



Bild 28 Wild wirkt die Verkabelung an der Class 77.



Bild 29 Massiv ist der gegossene Rahmen des Drehgestells.

Zusammen mit Re 465 013 wurden durch die Winterthurer Firma Prose Lärmessfahrten auf einem speziell hergerichteten Gleisabschnitt zwischen Kerzers und Müntschemier durchgeführt.

Heute sind die Class 66 und ihre verwandten Bauarten in grosser Stückzahl im Eigentum von Leasinggesellschaften. Das Vermieten an private EVUs führt dazu, dass es Class-66-Lokomotiven in einer Vielzahl von Lackierungs- und Beschriftungsvarianten gab und gibt.

Abschliessend kann festgehalten werden: Bisher ist es allein EMD gelungen eine sechsachsige leistungsstarke Diesellok in grosser Stückzahl in Europa zu etablieren.

Von den moderneren und teureren Baureihen wie die dieselhydraulische Maxima von «Voith Turbo GmbH & CO. KG» gibt es nur 20 Exemplare, dreizehn davon mit sechs Achsen.

Vom dieselelektrischen «Blue Tiger» (Bombardier/General Electric) wurden elf Exemplare für den europäischen Markt gebaut, 30 gingen nach Pakistan, 20 nach Malaysia.

Die 3 MaK DE 1024 waren als Serienloks mit der Bezeichnung Di 6 (12 Exemplare) bei der NSB erfolglos. Allein bei der diesel-