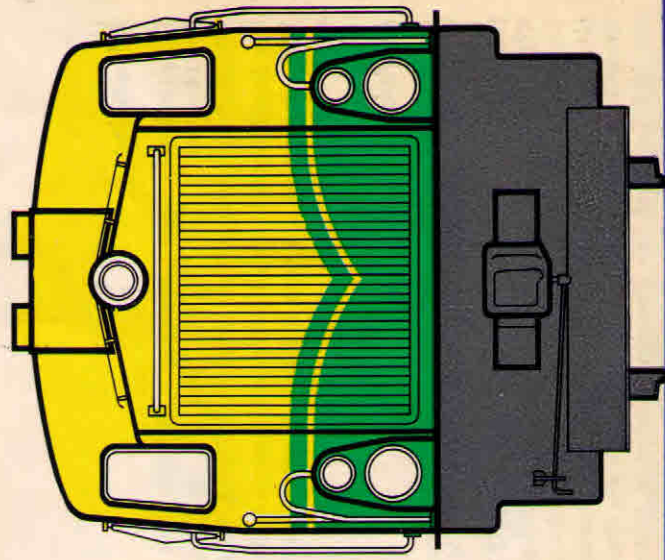
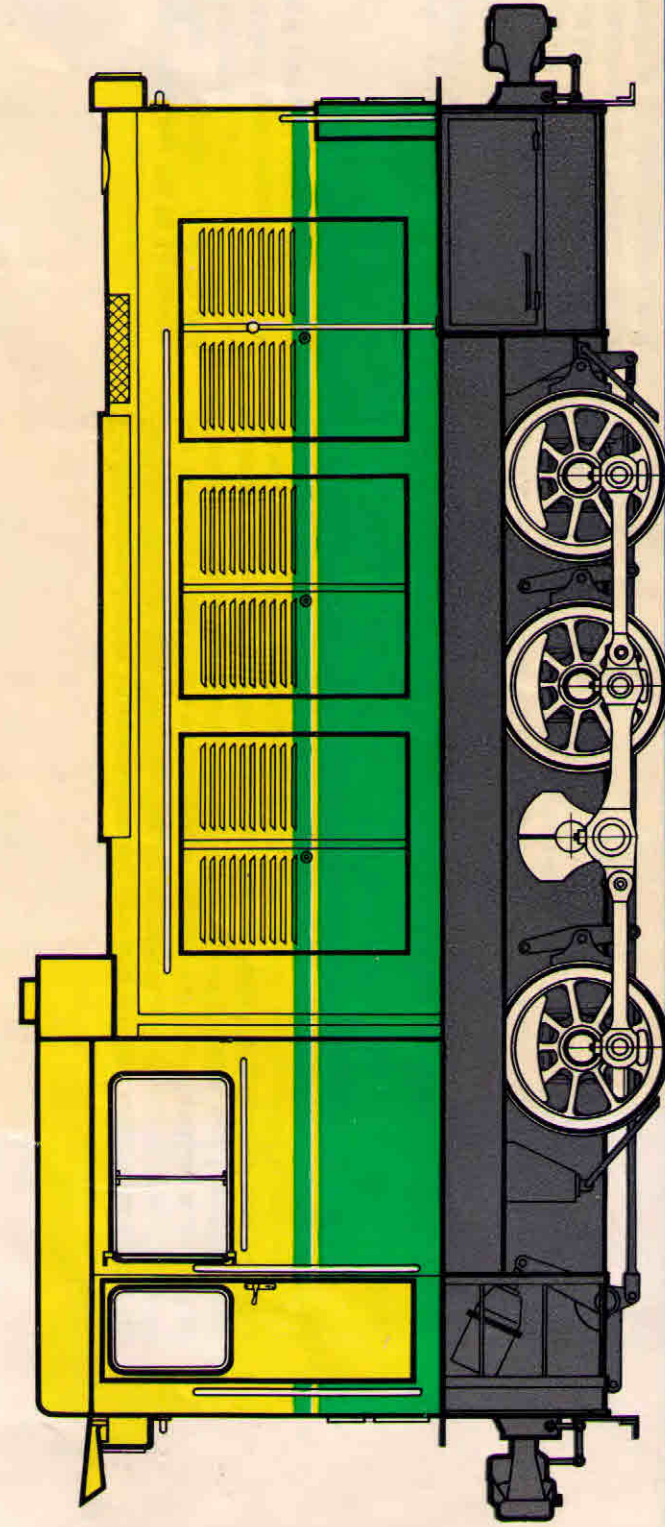




330-PS-Diesellokomotive

V300C





Allgemeines

Die dieselhydraulische Lokomotive V 30 C mit einer Motorleistung von 330 PS ist für den Rangier- und leichten Streckendienst auf Schmalspurbahnen vorgesehen. Auch für den Einsatz in Industriebetrieben ist die Lokomotive bestens geeignet.

Die Standardausführung der Diesellokomotive V 30 C wird für eine Spurweite 1000 bis 1067 mm geliefert. Sie kann jedoch auch mit geändertem Rahmen für kleinere Spurweiten geliefert werden.

Antriebsanlage

Die Diesellokomotive wird durch einen schnellaufenden wassergekühlten 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor der Type 6 VD 18/15-A1 des VEB Elbwerk Roßlau angetrieben.

Er arbeitet nach dem Vorkammerverfahren und wird mittels Abgasturbolader aufgeladen. Dieser Motor gibt bei 1500 min⁻¹ eine Dauerleistung II nach TGL 8346 von 243 kW (330 PS) ab. Der Dieselmotor wird über zwei Motorträger mit je zwei Gummielamenten elastisch mit dem Lokrahmen verbunden. Das Drehmoment wird über eine drehelastische Gummikupplung und eine Gelenkwelle auf ein Strömungsgetriebe der Type GSU 20/4,2 des VEB Turbinenfabrik Dresden übertragen. Dieses moderne Strömungsgetriebe wird mit einer Wandler-Wandler-Kreislaufanordnung geliefert. An das Strömungsgetriebe angeflanscht wird ein Blindwellen-Wendegeräte. Dieser Getriebeblock wird in einer Dreipunktauflege über die Blindwellenlagerabstützung und dem Strömungsgetriebebelastzapfen verwindungsfrei im Lokrahmen aufgehangen.

Die Kühlanlage besteht im wesentlichen aus dem Wasserkühler, dem Wärmetauscher für Motorschmieröl und dem Wärmetauscher für Getriebeöl.

Der Kühler ist durch Gummizwischenlagen elastisch auf dem Lokrahmen befestigt. Die Kühlluft wird durch ein vom Dieselmotor über eine Gelenkwelle und Keilriemen angetriebenes Lüfterrad stirnseitig durch die Flachrohrkühlerblöcke gesaugt und tritt über einen Krümmer durch das Vorbaudach ins Freie.

Lokomotivrahmen

Der Lokomotivrahmen wird als Innenrahmen ausgeführt. Er besteht aus starken Stahlblechen, ist solide versteift und vollkommen elektrisch geschweißt. Die Rahmenstirnseiten ermöglichen den Anbau von Kupplungen verschiedener Konstruktionen.

Durch einen breiten seitlichen Umlauf sind die Aggregate unter dem Vorbau bequem und sicher zu erreichen. Geräumige Rangierertritte ermöglichen betriebssichere Rangierarbeiten.

Führerhaus und Vorbau

Bei der Gestaltung der Aufbauten ließ sich der Hersteller vor allem von der Zweckmäßigkeit der Konstruktion leiten.

V300

VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg

So kann durch die Stirnfenster die Strecke bzw. der Rangiertritt gut eingesehen werden. Durch die großen Vorbautüren oder falls erforderlich, durch Teildemontage des Vorbaues können die unter dem Vorbau befindlichen Aggregate wie Dieselmotor, Strömungsgebläse, Kühlanlage usw. für die Wartungs- und Pflegearbeiten bequem erreicht werden. Das Führerhaus kann doppelwandig mit wirksamer Geräusch- und Wärmeisolation ausgeführt werden. Führerhaus und Vorbau sind zur Verringerung des Körperschalles auf Gummi gelagert.

Radsätze, Federung, Laufwerk

Der Lokomotivrahmen stützt sich über 6 Blattfedern auf den Achslagern ab. Die beiden vorderen Blattfedern jeder Seite sind durch einen Ausgleichhebel miteinander verbunden. Die Achslager werden in der Standardausführung mit Gleitlagern, auf Kundenwunsch auch mit Rollenlagern ausgerüstet. Die Gleitlagerschale besteht aus Rotguß und wird mit Weißmetall ausgegossen.

U-förmige Gleitplatten aus Rotguß werden an die Achslagergehäuse aus Stahlguß geschraubt und bilden so eine allgemein bekannte und bewährte Achslagerführung.

Von der Blindwelle wird das Antriebsmoment durch die beiden aus geschmiedetem Stahl hergestellten Triebstangen auf den 2. und 1. Radsatz und über die Kuppelstange auf den 3. Radsatz übertragen.

Die Stangenlager werden ebenfalls als Gleitlager mit Weißmetallausguß ausgeführt. Die gewalzten Radreifen werden durch Sprengringe auf dem Stahlgußradkörper gesichert.

Bremseinrichtung

Die Lokomotive wird in der Standardausführung mit einer einfachen direkt wirkenden Druckluftbremse und einer Handspindelbremse geliefert. Die Abbremsung durch die Druckluftbremse beträgt 85 % und durch die Handbremse 35 % des Reibungsgewichtes. Die Abbremsung wirkt auf jedes Rad einseitig von vorn durch je einen Bremsklötz.

Der Kolbenverdichter wird von einer Keilriemenscheibe auf der Getriebeeingangswelle angetrieben.

Elektrische Anlage

Die Lokomotive wird mit einer Bordnetzspannung von 24 V ausgerüstet.

Als Energiequellen dienen eine 24 V/1000 W Lichtmaschine und 4 Blei-Batterien mit je 12 V und 135 Ah, die eine Gesamtkapazität von 270 Ah ergeben.

Alle erforderlichen Bedienungseinrichtungen für das Starten und Abstellen des Dieselmotors, das Fahren in beiden Fahrrichtungen sowie das Umschalten der Fahrtrichtung sind auf dem Bedienungspult angeordnet.

Um die Hauptaggregate der Lok vor Schäden durch unzulässige Betriebsbeanspruchungen zu schützen, wird die Kühlwassertemperatur und die Getriebeöltemperatur durch Temperaturwächter überwacht. Wird eine Kühlwassertemperatur von 92 °C bzw. eine Getriebeöltemperatur von 107 °C überschritten, wird die Dieselmotordrehzahl auf Leerlauf gebracht und die Kraftübertragung abgeschaltet.



330-PS-Diesellokomotive

V300

In der Standardausführung erhält die Lok für jede Fahrtrichtung je zwei abblendbare Scheinwerfer, zwei rote Schlussleuchten sowie ein Spitzensignal.

Zur Erleichterung der Wartungs- und Pflegearbeiten werden sowohl im Vorbau als auch beim Triebwerk Beleuchtungseinrichtungen vorgesehen. Zwei Steckdosen ermöglichen außerdem den Anschluß von Handlampen.

Sonderausrüstung

Vom Hersteller wird zur Ergänzung der Standardausrüstung noch folgende Sonderausrüstung vorgeschlagen, die bei Bestellung gegen entsprechenden Mehrpreis mitgeliefert wird:

- Kühlwasserheizung für Führerhaus
- Fußbodenbelag aus Gummi
- Handfeuerlöscher
- Wandventilatoren für Belüftung oder Scheibenentfrostsung
- Sonnenblendschutz
- Druckluftschleibenwischer
- Aschbecher
- Sicherheitsfahrerschaltung
- Typphone
- Kraftstoffbehälterisolierung
- Kraftstoffhandpumpe
- Batterieheizung
- Werkzeugausrüstung

Bedienung und Wartung

Die Bedienung und Wartung der Lokomotive ist einfach gehalten. Zur Einweisung, Beratung und zum Anlernen von Lokomotiv- und Werkstattpersonal steht unser hochqualifizierter Kundendienst jederzeit zur Verfügung.

Außerdem werden durch eine umfassende Bedienungs- und Wartungsanleitung wertvolle Hinweise für eine richtige Bedienung und Instandhaltung der Lokomotive gegeben.

Technische Daten V 30 C

Leistungen	
Nennleistung	243 kW (330 PS)
(Dauerleistung II des Dieselmotors nach TGL 8346) bei $n = 1500 \text{ min}^{-1}$	
Primärleistung – Getriebe	220 kW (300 PS)
Anfahrzugkraft	9905 kp
Abmessungen	
Achsanordnung	C
Spurweite	1000–1067 mm
Länge über Puffer	8000 mm
Achsstand	3100 mm

