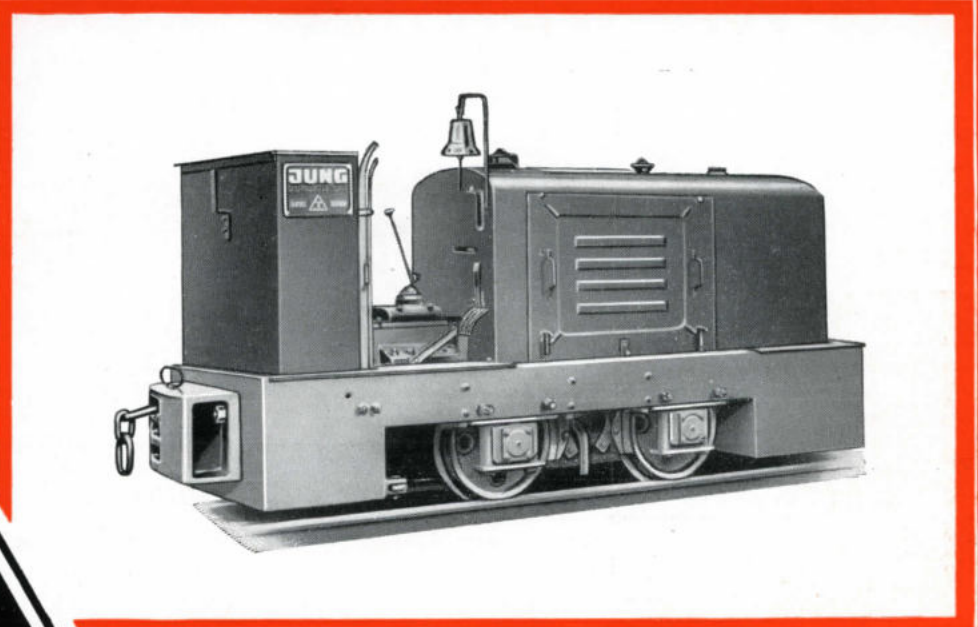


JUNGG

DIESEL-LOKOMOTIVEN



Type ZL 114: 22/24 PS, Schmalspur

Für kleine Kurven und leichte Gleise · Gangschaltung durch Kugelgriff wie bei Kraftwagen · Hoher Wirkungsgrad · Niedrige Betriebskosten · Große Zugleistungen

Brennstoffverbrauch je Betriebsstunde nur etwa 2,1 kg

Dauerleistung des Motors	22 PS	Gesamte Länge	3500 mm
Höchstleistung des Motors	24 PS	Gesamte Breite bei 600 mm Spur	1030 mm
Brennstoffverbrauch je PSe-Std. (Gewähr mit 10% Spielraum) bei Vollast, bei Rohöl mit 10000 WE/kg unt. Heizwert · 185 g		bei 610-760 mm Spur	1240 mm
Erfahrungsgemäßer Durchschnittsverbrauch im Lokomotivbetrieb je Stunde:		Gesamte Höhe ohne Führerhaus	1380 mm
an Brennstoff	etwa 2,1 kg	Gesamte Höhe mit Führerhaus	2260 mm
an Schmieröl	etwa 145 g	Raddruck	1350 kg
Dienstgewicht	5400 kg	Achsabstand	890 mm
Leergewicht	5300 kg	Ausführbare Spurweiten	600-1000 mm
		Fahrtgeschwindigkeiten	4-7,7-11-15km/Std.
		Kleinster Kurvenradius	8 m
		Codewort	ULXAF

Maße und Gewichte sind für die Ausführung unverbindlich. Änderungen vorbehalten. Auf Wunsch wird die Lokomotive auch mit Führerhaus geliefert.

ZUGLEISTUNGEN:

Zugkraft am Haken auf gerader, ebener Strecke bei 4 km/Std. **1230 kg**

Größte Bruttozuglasten auf gut verlegtem, geradem Gleis bei einem Schienenwiderstand von 10 kg/t in **Tonnen**:

Steigung:	4 km/Std.	7,7km/Std.	11 km/Std.	15 km/Std.
1:00 = 0 ‰	123	60	40	28
1:500 = 0,2 ‰	100	50	32	27
1:250 = 0,4 ‰	86	41	27	18
1:166 = 0,6 ‰	75	35	23	15
1:125 = 0,8 ‰	66	31	20	13
1:100 = 1 ‰	58	27	17	11

Steigung	4 km/Std.	7,7km/Std.	11 km/Std.	15 km/Std.
1:66 = 1,5 ‰	46	21	13	8
1:50 = 2 ‰	37	16	10	6
1:40 = 2,5 ‰	31	13	7	4
1:33 = 3 ‰	26	11	6	3
1:25 = 4 ‰	20	8	4	1,2
1:20 = 5 ‰	16	5	2	0,1

Die Leistungsangaben beziehen sich auf Betrieb bei 760 mm Hg Luftdruck und 15° C Außentemperatur.



JUNGENENTHAL

DIE JUNG



Diesel-Lokomotive Type ZL 114

besitzt als Antriebskraft einen stehenden
Zweizylinder-Zweitakt-Dieselmotor eigener, bewährter Bauart,

**einfach im Aufbau und in der Bedienung,
kräftig, unempfindlich, stets betriebsbereit,
sparsam im Brennstoff- und Schmierölverbrauch.**

Motor

Der Motor besitzt eine wirksame Luftspülung und selbsttätige Umlaufschmierung. Er wird mit Wasser gekühlt, das in der bei Kraftwagen üblichen Weise durch einen Kühler mit Ventilator rückgekühlt und durch eine am Motor angebaute Pumpe umgewälzt wird. Die angesaugte Luft wird durch ein angebautes Luftfilter von Staub und Schmutz gereinigt. Brennstoffpumpe, Brennstofffilter, Einspritzdüse und Oler sind Original-Bosch-Erzeugnisse.

Kurbelwelle

Die stark gehaltene Kurbelwelle läuft in Rollenlagern, womit ein hoher Wirkungsgrad erreicht wird und Störungen durch Warmlaufen ausgeschlossen sind. Ein schweres Schwungrad erleichtert das Anfahren.

Anlassen

Der Motor wird mittels einer Handkurbel angedreht und zeichnet sich durch besonders leichtes Anspringen ohne irgendeine Hilfszündvorrichtung – wie etwa Zündpapier oder Glühkerze – aus, auch bei niedrigen Temperaturen. Auch in kurzen Betriebspausen kann der Motor daher unbedenklich abgestellt werden. Der ohnehin sehr geringe Brennstoffverbrauch läßt sich so noch wesentlich vermindern.

Getriebe

Das kräftig gehaltene Getriebe ist öl- und staubdicht gekapselt und ermöglicht vier in beiden Fahrrichtungen gleiche Geschwindigkeiten, die leicht und sicher durch eine Kugelschaltung eingerückt werden. Die Fahrtrichtung wird durch einen Handhebel geschaltet.

Zahnräder

Alle Zahnräder bestehen aus hochwertigen Stählen, sind im Einsatz gehärtet und haben daher glatte Zahnflanken. Die Getriebewellen drehen sich in Wälzlagern im Ölbad und können daher nicht heißlaufen.

Rahmen

Der Rahmen ist elektrisch geschweißt, sehr kräftig gebaut und dem rauhesten Betrieb gewachsen. Starke Blattfedern sichern einen ruhigen, stoßfreien Lauf. Die stoßdämpfende Wirkung der Federn wird durch die Lage des Lokomotiv-Schwerpunktes in der Mitte zwischen den Achsen noch begünstigt.

Kraft- übertragung

Der Antrieb und die Kupplung der Achsen erfolgt über kräftige, geteilte Kettenräder durch nachspannbare Präzisionsrollenkettens. Wir verwenden nur bewährte Ketten von hoher Zerreiß- und Verschleißfestigkeit, die lange Lebensdauer mit großer Betriebssicherheit vereinigen. Infolge der Geschmeidigkeit der Ketten treten auch bei Befahren uneben verlegten Gleises keine schädlichen Verdrehungen und Beanspruchungen des Triebwerkes auf, wie bei dem starren Stangen- und Zahnradantrieb. Für Diesellokomotiven sind die Ketten daher ein in jeder Hinsicht vorzügliches Mittel der Kraftübertragung. Die Achsen laufen in reichlich bemessenen Wälzlagern, die fast keiner Wartung bedürfen.

Bremse

Die Lokomotive besitzt eine auf alle vier Räder wirkende Handhebelbremse, die bequem zu bedienen und leicht nachzustellen ist.

Drehzahl- versteller und Zubehör

Die kräftige Zug- und Stoßvorrichtung an beiden Stirnwänden, eine wirksame Sandstreuvorrichtung für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt, Abstellzug und Drehzahlstellvorrichtung für den Motor, beide im Führerstand, sowie ein verschließbarer Werkzeugkasten vervollständigen die Ausrüstung des Fahrzeuges. Werkzeuge und Ersatzteile werden reichlich mitgeliefert.

Wir bauen:

Diesellokomotiven für Schmal- und Regelspur von 11 PS aufwärts, ortsfeste und Schiffsdieselmotoren sowie Motoren für alle Einbauzwecke mit Leistungen von 6 PS an.

DAMPFLOKOMOTIVEN JEDER ART UND GRÖSSE

ARN. JUNG, Lokomotivfabrik G.m.b.H., JUNGENTHAL

Fernruf: bei Kirchen a. d. Sieg (Rheinland)
Amt. Betzdorf Nr. 42, 43 u. 46

Telegramm-Adresse:
Lokomotivfabrik Kirchensieg