

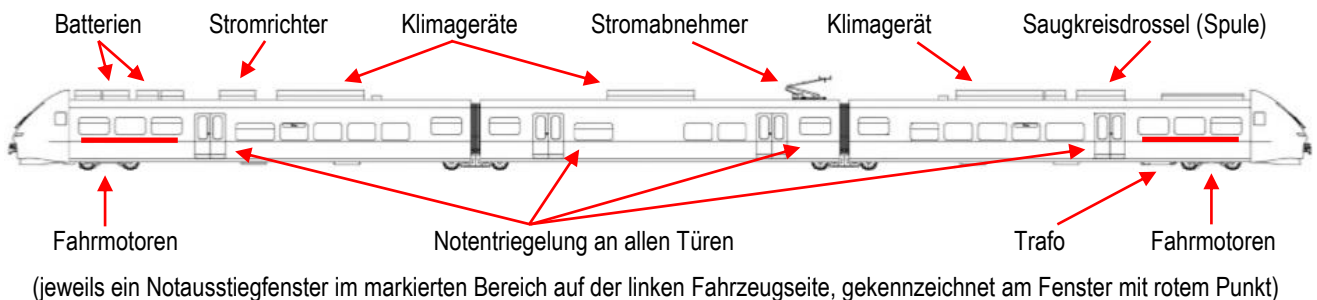
1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht:

Beispielkonfiguration Rheintal Netz (eine Einstiegstür je Endwagen):



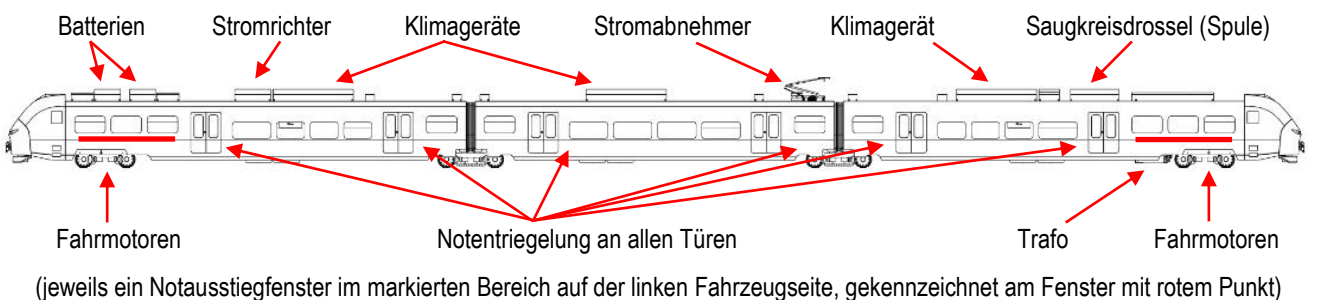
Beispielfoto



Beispielkonfiguration S-Bahn Rhein-Neckar (zwei Einstiegstüren je Endwagen):



Beispielfoto



■ Material der Wagenwände und des Daches:

Aluminium-Strangpressprofil (Material der Bugmaske: Stahlkopf mit GFK-Anbauteilen)

■ Besonderheiten:

Ein Triebzug besteht aus 3 fest miteinander verbundenen Wagen. An den Enden befindet sich je ein Führerraum. Die Wagen sind durchgängig passierbar. Die Toilette ist mit einem Rauchwarnmelder ausgestattet. Der Zug ist durch eine selbsttätige Haltebremse gegen Wegrollen gesichert.

2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen:

Notentriegelung von außen:

Zur Notentriegelung den roten Griff neben der Tür ziehen und die Tür von Hand aufschieben. Einstiegshilfen von außen befinden sich nur an den äußersten Türen eines Triebzugs, je auf der linken Fahrzeugseite.

außen



Notentriegelung von innen:

Zur Notentriegelung an linker Türsäule am Griff ziehen und Tür von Hand aufschieben.

innen



■ **Notausstiege:**

Alle Fahrgastraumtüren sind nutzbar. Zusätzlich pro Endwagen je ein Notausstiegfenster im Bereich zwischen Führerraum und erster Tür auf der linken Fahrzeugseite (gekennzeichnet und mit Nothammer ausgerüstet).

■ **Fenster:**

Fahrgastraumfenster:

Verbund-Sicherheitsglas 8,5mm außen in Glaspaket mit Einscheiben-Sicherheitsglas 4mm innen

Notausstiegfenster:

Verbund-Sicherheitsglas 9,5mm außen in Glaspaket mit Einscheiben-Sicherheitsglas 5mm innen

■ **Seitenwand, Fahrzeugboden und Fahrzeugdecke:**

Aluminium-Hohlkammer-Strangpressprofil (ca. 50mm), Isolation (ca. 30mm), GFK-Verkleidung innen (ca. 3mm)

Achtung: Eindringen durch Wagenwand, -boden oder -decke ist sehr zeitaufwendig!

3. Gefahren durch elektrischen Strom

■ **Hochspannung / Stromabnehmer senken:**

Stromabnehmer senken über Betätigung des roten Notbremsschlagtasters links am Führertisch (in jedem Führerraum möglich).

Eine Betätigung des Notbremsschlagtasters löst folgenden Aktionen aus:

1. Ausschalten des Hauptschalters
2. Absenken des Stromabnehmers
3. Entlüften der Hauptluftleitung
4. Öffnen der Schnellbremsschleife



■ **Batteriespannung 110 V / Abschaltung der Batteriespannung:**

Nach Stromlosschalten durch den "Taster Batterieschutz" im Führerraum (Führerpult rechte Seite) bleibt die Notstromversorgung für den Abschleppbetrieb erhalten.

Daher müssen bei Bedarf vom Triebfahrzeugführer oder Fachberater des Eisenbahnverkehrsunternehmens die Sicherungstrenner (je Triebzug 4 Trenner verteilt in 2 Batteriekästen auf dem Fahrzeugdach) gezogen werden.

Hierzu ist vorab zwingend die Oberleitung auszuschalten und bahnzuerden!



■ **Kondensatoren:**

Achtung: Im Bereich der Antriebsaggregate und der Schaltschränke ist mit hohen Restspannungen zu rechnen!

■ **Netzspannung:**

Achtung: Bei abgestellten Fahrzeugen den Fremdstromanschluss an den Fahrzeugköpfen beachten.

4. Hinweise zur Brennbarkeit der Materialien

- Die Fahrzeuge sind in die Brandschutzkategorien A oder B eingestuft.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Trafo	Ester (Midel 7131)	575 l	Flammpunkt 260 °C
Kühlmittel	Glykol-Wasser-Gemisch	3 x 63 l und 2 x 12 l	nicht brennbar; WGK 1
Batteriekästen	Säurefüllung	in Vlies festgesetzt	2 Batteriekästen; UN-Nr. 2796
Luftbehälter	Druckluft	16 x 40 l	10 bar
Getriebe	Mobil Delvac Synthetic Gear Oil 75W-90	4 x 6 l	Flammpunkt > 200 °C
Spurkranzschmierung	Fett: Tramlub F234 Mod 2	4x 5 kg	