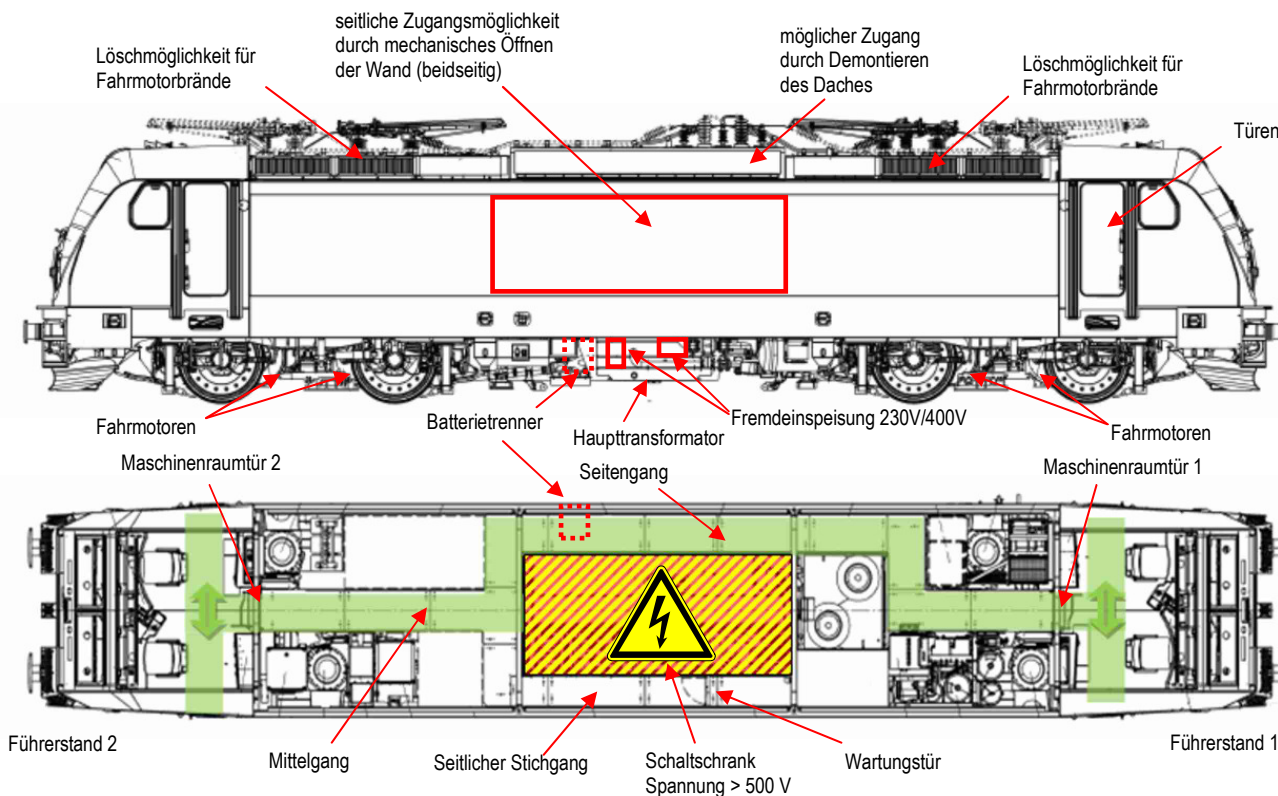


1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht:



■ Material der Wagenwände und des Daches:

Stahl: Rohbau einschließlich Fahrzeugfront, Drehgestelle; Stärke 2-20 mm

Aluminium: Teile im Innenausbau (Schränke, Verkleidungsteile), Kabelkanäle, Dachsegmente

Kunststoffe: Außenverkleidung Führerstand, Teile im Innenausbau, Durchführungen, Isoliermaterialien in den Maschinenraumschränken usw., gespanntes flexibles Gewebe an der Seitenwand

■ Besonderheiten:

Eindringen in den Maschinenraum über Führerstände vorgesehen. Möglichkeiten auch über den Seitenwandbereich oder über das mittlere Dachsegment.

■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

- Fahrmotorbrand kann auch über die Lüftungsgitter im Dachbereich bekämpft werden.
- Maschinenraumbrand kann **nicht** über Belüftungsöffnungen bekämpft werden.

2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen:

Auf jeder Seite sind zwei Türen. Sie befinden sich auf Höhe der Führerstände. Die Führerstände sind über den Mittel- und Seitengang im Maschinenraum verbunden.

■ Fenster:

Frontscheiben VSG 16,5 mm plus Schutzfolie;

Öffnungswerkzeug: Feuerwehrraxt oder Trennschleifer mit Steinscheibe und Kühlung.

Seitenscheiben sind zur Rettung nicht geeignet.

■ **Seitenwand:**

4mm Stahlblech; in Trapezform mit 33 mm Sickentiefe. Führerstände gedämmt und mit GfK oder AL (innen) verkleidet.

Öffnung der Seitenwand kann nur in Fahrzeugmitte erfolgen.

Durch GfK Führerstand-Außenverkleidungen ist kein Zugang möglich.

■ **Mitteldach:**

Mitteldach (Masse ca. 380 kg) kann entfernt werden.

Befestigung: 16 x M16-Schrauben (demontieren) sowie mehrere Stromschienen/Leitungen (durchtrennen).

Abheben mit entsprechendem Hebegerät möglich.

3. Gefahren durch elektrischen Strom

■ **Hochspannung / Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein!**

Stromabnehmer senken über Betätigung des Not-Aus-Schlagtasters am Führertisch.

Dies kann von jedem der zwei Führerstände aus durchgeführt werden.

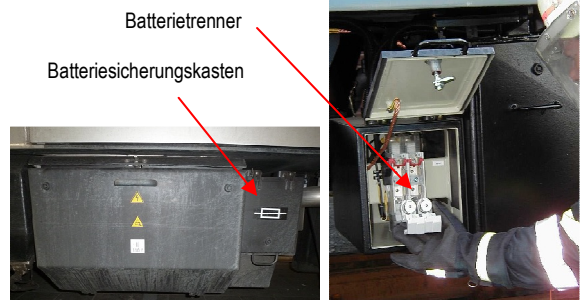
Teilweise sind in den Schaltschränken Kondensatoren vorhanden.

Die Entladeeinrichtungen führen zur sofortigen Entladung der Kondensatoren, jedoch kann bei Störung oder Defekt durch Unfall oder Brand die sofortige Entladung beeinträchtigt sein. In diesem Fall kann es bis zu 20 Minuten dauern, bis die Restspannungen abgebaut sind.



■ **Batteriespannung 110 V DC:**

Die Lok verfügt über eine Bordspannung von 110 V DC über Batterien. Um die Lok vom Bordnetz zu trennen, wird der Batterietrenner neben dem Batteriekasten betätigt. Dazu mit Bahnvierkant den Deckel öffnen und die Klappe mit den Sicherungen kräftig ziehen (Achtung: Abrissfunken möglich).



■ **Netzspannung:**

ACHTUNG: Bei abgestellter Lok Fremdeinspeisung beachten.

Die Bedieneinrichtungen befinden sich an den Längsseiten der Lokomotive im mittleren Bereich.

4. Hinweise zur Brennbarkeit der Materialien

- Alle flüssigen Betriebsstoffe (mit Ausnahme der Batteriesäure und des Kältemittels Tetrafluorethan) sind brennbar. Kabelisolation aus halogenfreien Material. Materialien entsprechen der EN 45545-2 für HL2. PVC-Beschichtung des flexiblen Gewebes an der Seitenwand.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Kühlmittel Trafo	Nycodyl (Polyolester)	2265 l	Betriebstemperatur: 110°C; nicht wassergefährdend
Stromrichter Kühlturm	Wasser-Glykol-Gemisch	157 l	Antifrogen N; Wassergefährdungsklasse:1
Radsatzgetriebe	Öl	16 l (je Radsatz 4 l)	Castrol Optigear RMO; Wassergefährdungsklasse:2
Spurkranzschmierung Behälter am Längsträger	Schmiermittel	18 l	Locolub Eco; Wassergefährdungsklasse:1
Hauptluftbehälter	Druckluft		max. 10 bar in mehreren Behältern / Rohren
Batteriekasten	Schwefelsäure	112 l	Dichte ca. 1,25 kg/dm ³ ; Wassergefährdungsklasse:1
Klimaanlage	Tetrafluorethan	2 l (je Führerstand 1 l)	R134a; Wassergefährdungsklasse:1