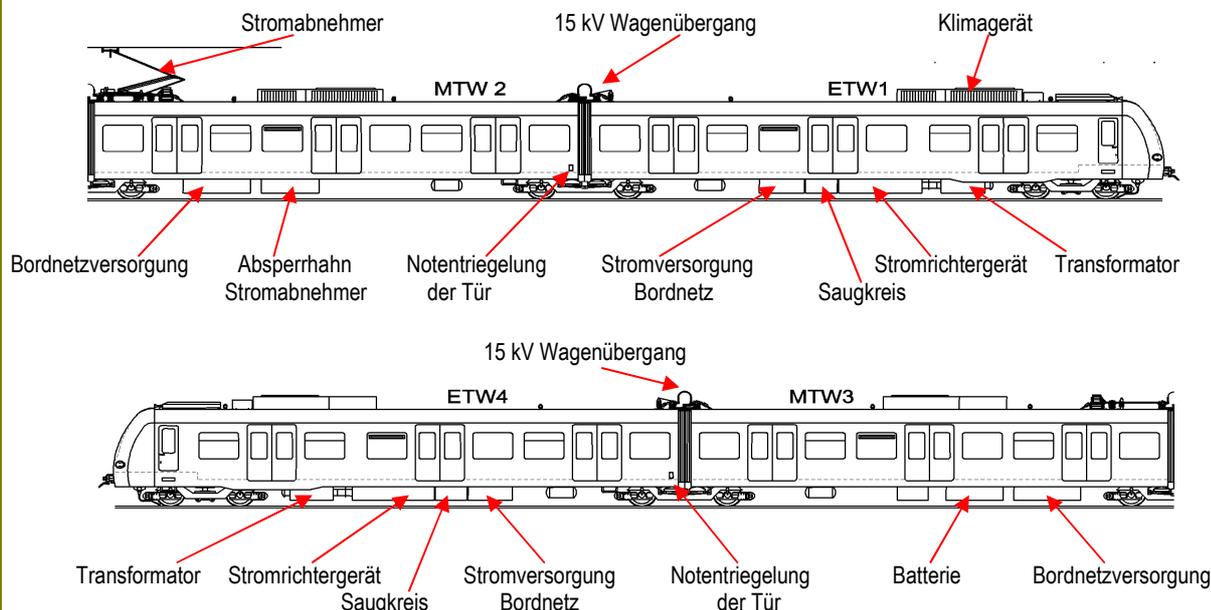


1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht: BR 423 (S-Bahn-Triebzug)



■ Material der Wagenwände und des Daches:

Wände und Dach: Aluminium-Strangpressprofil

Bugmaske: GFK

■ Besonderheiten:

Ein Triebzug besteht aus 4 fest miteinander montierten Wagen. An den Enden befindet sich je ein Führerraum. Die Anordnung der Komponenten ist spiegelgleich an den Zugenden im Unterflur- und Fachbereich angebracht. Die Wagen sind durchgängig passierbar.

Der Zug ist durch selbsttätige Haltebremsen gegen Wegrollen gesichert. Ist keine Luft mehr im Druckluftbremssystem vorhanden, ist der Zug durch Federspeicherbremsen als Feststellbremsen gesichert.

2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

■ Türen:

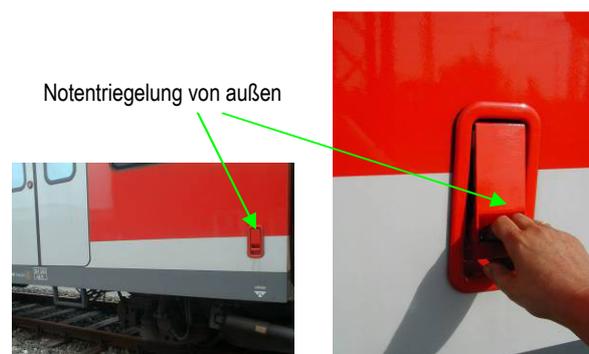
Notentriegelung von außen:

Rote Klappe ziehen. Tür von Hand aufschieben (bevorzugt mit 2 Personen). Je Triebzugseite 2 Notentriegelungen diagonal versetzt. Einstiegshilfen von außen befinden sich nur an den Türen mit Notentriegelung.

Notentriegelung von innen:

Zur Notentriegelung rote Klappe an linker Türsäule ziehen, Tür von Hand aufschieben.

Die Tür der Führerraumrückwand ist aus Doppelsicherheits-Verbundglas 2 x 2,5 mm (mit Fahrzeug Sicherheitsschlüssel / ggf. Feuerwehrrast zu öffnen).



■ **Notausstiege:**

Alle Fahrgastraumtüren sind nutzbar.

■ **Fenster:**

Doppel-Sicherheits-Verbundglas 2 x 6 mm
Werkzeug: Rettungssäge oder Glasmaster (oder Feuerwehraxt)

■ **Seitenwand unter Fenster:**

Aluminium-Hohlkammer-Strangpressprofil (ca. 30 mm)
Isolation (ca. 40 mm)
GFK-Verkleidung innen (ca. 3 mm)

Notentriegelung von innen



3. Gefahren durch elektrischen Strom

■ **Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein!**

Im Bereich der Antriebsaggregate (Container von Stromrichter und Saugkreis) ist trotz Stromlosschaltung mit dem Schwenktaster „Batterieschütz“ mit hohen Restspannungen (Kondensatoren) zu rechnen!

■ **Hochspannung / Batteriespannung 110 V:**

Nach Betätigung des Schwenktasters „Batterieschütz“ (im Führerraum auf Augenhöhe links) fällt der Hauptschalter in Stellung „aus“ und der Stromabnehmer wird gesenkt. Spannung liegt danach noch bei den Leitungsschutzschaltern „Batterieschutzsteuerung“ und „Gleitschutzelektronik“ an. Daher sind nach Rücksprache mit dem Lokführer bzw. dem Fachberater des Eisenbahnverkehrsunternehmens ggf. auch die Sicherungstrenner zu ziehen (je Triebzug 2 Trenner, jeweils außen neben dem Batteriekasten).

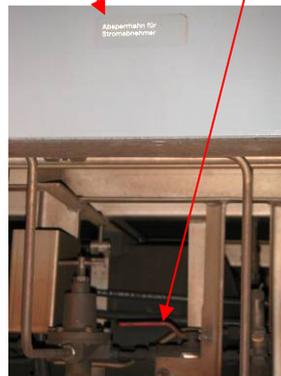
Alternativ kann im Notfall von außen der „Absperrhahn Stromabnehmer“ (nur am Wagen mit Stromabnehmer auf einer Seite unter der mittleren Tür) betätigt werden. Die Sicherungstrenner müssen in diesem Fall zusätzlich immer gezogen werden!

Schwenktaster „Batterieschütz“



Kennzeichnung Absperrhahn

Absperrhahn



Sicherungstrenner



4. Hinweise zur Brennbarkeit der Materialien

■ Alle Materialien erfüllen die Anforderungen der Einstufung E2 gemäß EBA Regelungen sowie der Brandschutzstufe 3 gemäß DIN 5510.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Trafo	Isolieröl	2 x 700 l	Flammpunkt > 145 °C; PCB-frei
Klimaanlage	Kältemittel R 134a	4 x 11 kg (5,5 kg pro Kreislauf)	
Traktionskühlung / Kühlung Bordnetzvers.	Kühlmittel Antifrogen N / Wasser- Gemisch 44/56	4 x 190 l	nicht brennbar
Batteriekasten	verdünnte Schwefelsäure, in Gel gebunden	2 x 59,4 kg	2 Batteriekästen
Hauptluftbehälter	Druckluft	300 l	10 bar