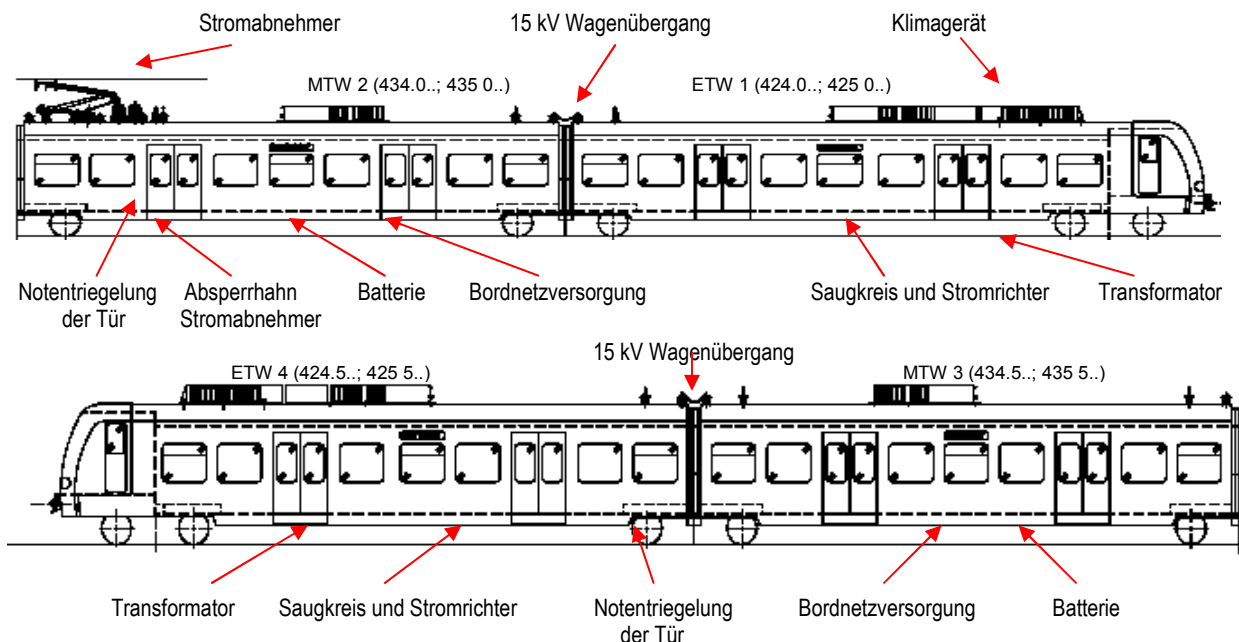


1. Fahrzeugaufbau

■ Fahrzeugansicht:



■ 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. Es können mehrere Einheiten (auch gemischt mit Fahrzeugen der Baureihe 426) zu einem Zugverband zusammengeschaltet werden.

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:

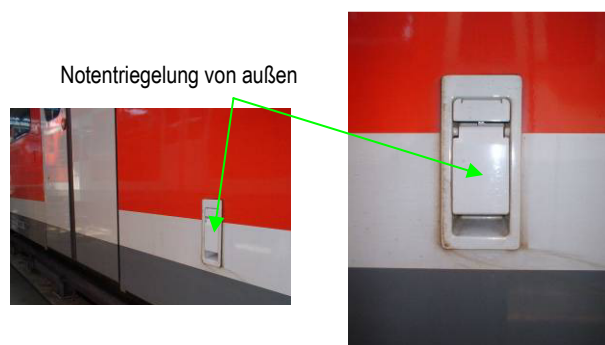
Notentriegelung von außen:

Weißer Klappe ziehen. Tür von Hand aufschieben (bevorzugt mit 2 Personen). Je Triebzugseite 2 Notentriegelung 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 Doppel-Sicherheits-Verbundglas 2 x 2,5 mm (mit Fahrzeug Sicherheitsschlüssel / ggf. Feuerwehraxt zu öffnen).



■ **Notausstiege:**

Alle Fahrgastraumtüren sind nutzbar.

■ **Fenster:**

Doppel-Sicherheits-Verbundglas 2 x 6 mm

Werkzeug: Rettungssäge oder Glasmaster (oder Feuerwehrraxt)

■ **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 Stromlos-schaltung mit dem Schwenktaster „Batterieschutz“ mit hohen Restspannungen (Kondensatoren) zu rechnen!

Absperrhahn Stromabnehmer; Kennzeichnung

■ **Hochspannung / Batteriespannung 110 V:**

Nach Betätigung des Schwenktasters „Batterieschutz“ (im Führerraum auf Augenhöhe links) fällt der Hauptschalter in Stellung „aus“ und der Stromabnehmer wird abgesenkt.

Spannung liegt danach noch bei den Leitungsschutzschaltern „Stromversorgung Terminal“ und „Stromvers. Terminal perm.“ an. Daher sind nach Rücksprache mit dem Lokführer bzw. dem Fachberater des Eisenbahnverkehrsunternehmens ggf. auch die Batteriesicherungen zu ziehen (je Triebzug sind außen 2 Batteriekästen mit jeweils 2 Sicherungen angeordnet).

Schwenktaster „Batterieschutz“



Batteriesicherungen im geschlossenen Batteriekasten

Alternativ kann im Notfall von außen der „Absperrhahn Stromabnehmer“ betätigt werden. Die Batteriesicherungen müssen in diesem Fall zusätzlich immer gezogen werden!



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 7 kg	
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