

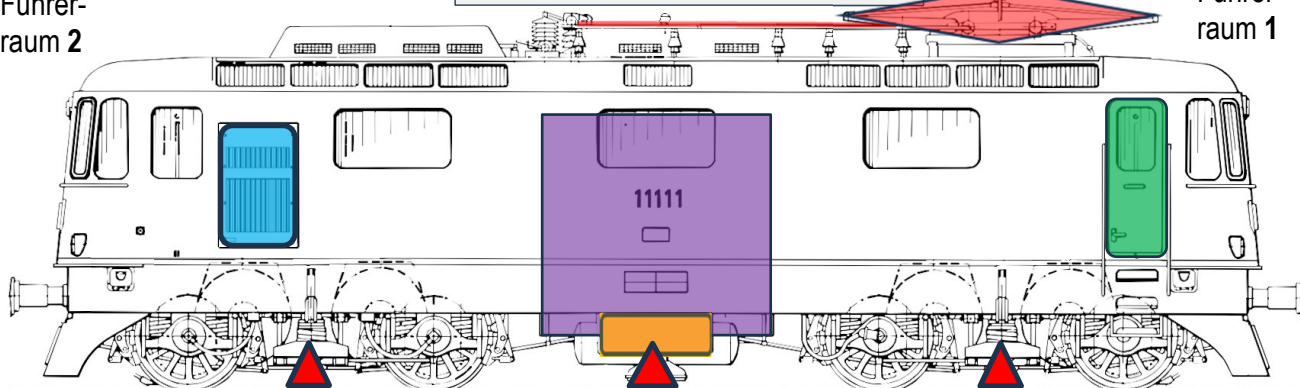
1. Fahrzeugaufbau

Fahrzeugansicht: Lokseite rechts

Führer-
raum 2

15 kV Dachleitungen / Stromabnehmer

Führer-
raum 1



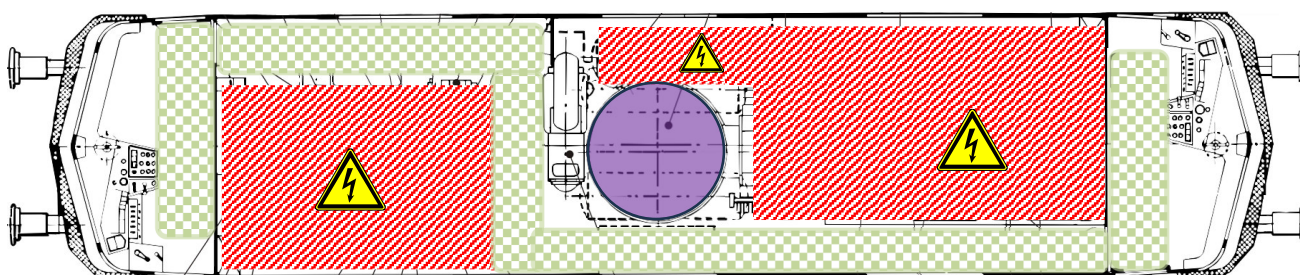
Stromabnehmer/
15kV Leitungen


Trafo


Batteriekasten mit Batterietrenner
Lokseite rechts


Klimaanlage
(optional)

2 Führerraum-
türen



 Hochspannungsaggregate,
Schaltschränke >500V / Stromrichter

 Durchgang Maschinenraum/
Führerräume

 ETCS-Antenne /
Zugsicherungssysteme

Material der Wagenwände und des Daches

Stahlblech: Fahrzeugkasten inkl. Führerräume und Dach
Aluminium: Tür und Schränke zu Hochspannungsräumen
Stahl: Rohbau (hohlkörperartiger Bodenrahmen), Drehgestelle
Kunststoff/Gummi: Isolierungen im Maschinenraum und Hochspannungsdurchführungen

Besonderheiten:

Teilweise mit zwei Stromabnehmern ausgestattet. Teilweise mit Klimaanlage ausgestattet, ersichtlich am Lüftungsgitter hinter linkem Führerraumfenster. Eindringen in den Maschinenraum über Führerräume möglich. Jeder Führerraum verfügt über je eine Außentüre sowie je eine Türe in den Maschinenraum.

Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Achtung: kein direkter Löschmittelzugang durch Lüftungsgitter im Dachbereich möglich.



2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

Türen:

Je Führerraum rechtsseitig eine nach Innen öffnende Drehtüre – Stärke ca. 80 mm
Beide Führerräume über Mittel- und Seitengang durch Maschinenraum verbunden.

■ Fenster:

Frontscheiben VSG 10 mm, beheizt mit 220V; Scheibenheizung **Aus** durch Stromabnehmer „tief“
Eckfenster, Maschinenraumfenster ESG, Seitenfenster ESG (ohne Klima) oder VSG (mit Klima)
Seitenscheiben nur von innen öffnungsfähig

■ Werkzeug: Rettungssäge, Feuerwehrraxt, Trennschleifer mit Steinscheibe

■ Seitenwand und Dach

Ein Auftrennen der Seitenwand und des Daches wird nicht empfohlen, da dort Hochspannungsaggregate und -leitungen verlaufen

3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

■ Achtung: Hochspannung 15 kV - Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein!

Stromabnehmer senken durch Verlegen aller Schalter im zentralen Bedienelement des besetzten Führerraums in Mittelstellung Position „0“

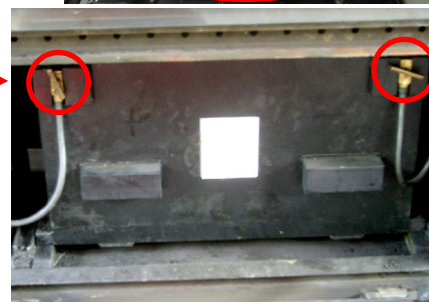
Achtung: Betreten des Maschinenraums bei eingeschalteter Lokomotive (Stromabnehmer oben) untersagt - Gefahr einer Stufenschalterexplosion.



■ Batteriespannung 36 V DC:

Für völlige Spannungsfreiheit **nach** Ausschalten der Lok am zentralen Bedienelement (Führerpult): Batteriekasten Fahrzeugseite rechts öffnen (Bahn-Vierkant) und einen der Kontakte (Flügelmutter) von Hand lösen.

Die Litze von der Batterie entfernt ablegen und darauf achten, dass kein Kontakt mehr hergestellt werden kann. Um Verletzungen bei einem möglichen Abrissfunken zu vermeiden: Handschuhe tragen, Gesicht schützen.



■ Achtung: Gesundheitsgefährdende hochfrequente Strahlungen

Erst nach Deaktivierung der Zugsicherungssysteme wie ETCS-Fahrzeugeinrichtung / Radar sowie weiteren Sendeeinrichtungen ist der Aufenthalt unter dem Fahrzeug erlaubt.
Deaktivierung aller Systeme durch Trennen der Batterieversorgung (Triebfahrzeugführer / Notdienst).

4. Brennbarkeit der Materialien

- Alle flüssigen Betriebsstoffe (mit Ausnahme der Batteriesäure) sind brennbar.
Die Kabelisolation besteht teilweise aus halogenhaltigem Material.

5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Trafo	Transformatoröl	1880 l	Temperatur bis 80°C
Hauptluftbehälter	Druckluft	2 x 450l Behälter	max. 10 bar, in zwei Behältern und diverse Rohrleitungen
Batterie	Schwefel-Säure	40 l	
Klimaanlage (teilweise)	Kältemittel R134a	2 x 2 l	Bezeichnung: Freon; je Führerraum
Scheibenwaschanlage	Klarblick -30°C	2 x 20 l	