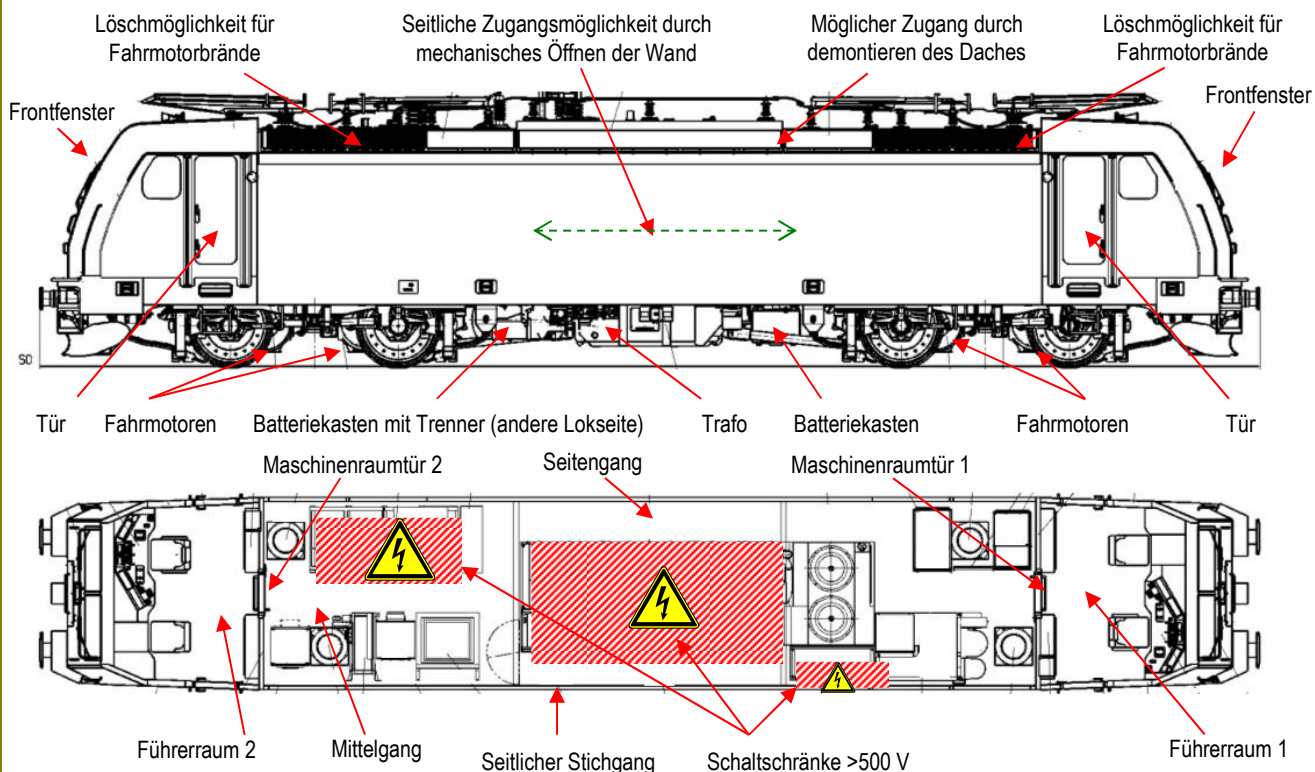


## 1. Fahrzeugaufbau

### ■ Fahrzeugansicht:



### ■ Material der Wagenwände und des Daches:

Stahl: Rohbau, Drehgestelle; Stärke 2-20 mm

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

Kunststoffe: Teile im Innenausbau, Durchführungen, Klebstoff, Isoliermaterialien in den Maschinenraumgeschränken usw.

### ■ Besonderheiten:

- Eindringen in den Maschinenraum über Führerräume vorgesehen. Eindringmöglichkeiten auch über den Seitenwandbereich (siehe Abschnitt 2).
- Maschinenraumbrand kann nicht über Belüftungsöffnungen bekämpft werden.

### ■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Fahrmotorbrand kann auch über die Lüftungsgitter im Dachbereich bekämpft werden.

## 2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

### ■ Türen:

Auf jeder Seite sind zwei Türen. Sie befinden sich auf Höhe der Führerräume.

Die Führerräume sind über den Mittel- und Seitengang im Maschinenraum verbunden.

### ■ Fenster:

Frontscheiben VSG 15 mm; Öffnungswerkzeug: Feuerwehrraxt oder Trennschleifer mit Steinscheibe.

Seitenscheiben zur Rettung nicht geeignet.

■ **Seitenwand:**

2,5 mm Stahlblech; zusätzlich waagerechte 60 mm „Z-Profile“ aus 3 mm Stahlblech. Führerräume gedämmt und mit GfK oder AL verkleidet. Öffnung kann nur in Fahrzeugmitte erfolgen.

■ **Mitteldach:**

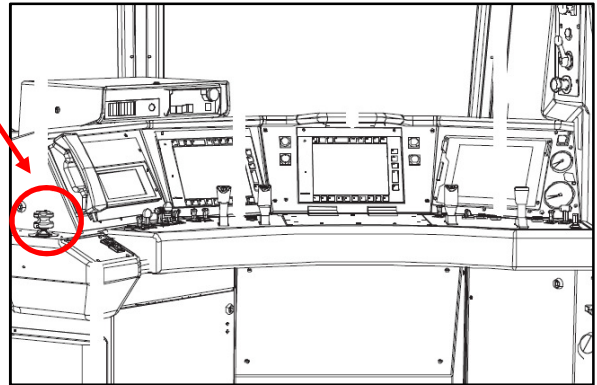
Mitteldach (Masse ca. 850 kg) kann entfernt werden. Befestigung: 16M16-Schrauben (demontieren) sowie mehrere Stromschienen/Leitungen (durchtrennen). Abheben mit entsprechendem Hebegerät möglich.

**3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom**

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

Stromabnehmer senken über Betätigung des Notbremsschlagschalters am Führertisch. Der Notbremsschlagschalter ist kräftig, langsam und gleichmäßig bis zum unteren Anschlag zu drücken. Dies kann von jedem der zwei Führerräume aus durchgeführt werden.

Teilweise sind in den Schaltschränken Kondensatoren vorhanden. Hier sind auch nach dem Abrüsten des Fahrzeuges noch Restspannungen (bis 3 KV) vorhanden. Über eine Entladeeinrichtung sind diese Kapazitäten nach ca. 20 min. abgebaut. Durch einen Brand oder einen Unfall kann die Entladeeinrichtung defekt sein. In diesen Fällen könnte, trotz abrüsten, noch eine Spannung vorhanden sein.



■ **Batteriespannung 110 V DC:**

Um die Lok vom Bordnetz zu trennen, wird der Batterietrenner auf der linken Fahrzeugseite neben dem Batteriekasten betätigt. Dazu mit Bahnvierkant den Deckel öffnen und die Klappe mit den Sicherungen kräftig ziehen. Um Verletzungen bei einem möglichen Abrissfunken zu vermeiden, müssen Handschuhe, Schutzanzug und Gesichtsschutz getragen werden (siehe Bild).

■ **Netzspannung:**

**ACHTUNG:** Bei abgestellter Lok Fremdeinspeisung beachten.

**4. Hinweise zur Brennbarkeit der Materialien**

■ Alle flüssigen Betriebsstoffe (mit Ausnahme der Batteriesäure) sind brennbar.

Die Kabelisolation besteht aus halogenfreien Material.

■ Auf den Führerständen können Signalfackeln und Knallkapseln (Signalmittel) vorhanden sein (Explosionsgefahr).

**5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase**

Ort	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Trafo	Kühlmittel Polyolester	2265 l	Midel 7131; Temp. ca. 105°
Stromrichter	Kühlmittel Wasser-Glykol	je 332 l	Antifrogen N; ein Stromrichter
Spurkranzschmierung	Locolub Eco	18 l	
Radsatzgetriebe	Castrol Optimol RMO	4 x 4 l	
Hauptluftbehälter	Druckluft		Max. 10 bar, in mehreren Behältern und Rohren
Batterie	Schwefel-Säure	110 l	
Klimaanlage	Kältemittel R134a	2 x 1 l	Bez. Tetrafluorethan; je Führerraum
Scheibenwaschanlage	Klarblick -30°C	2 x 20 l	