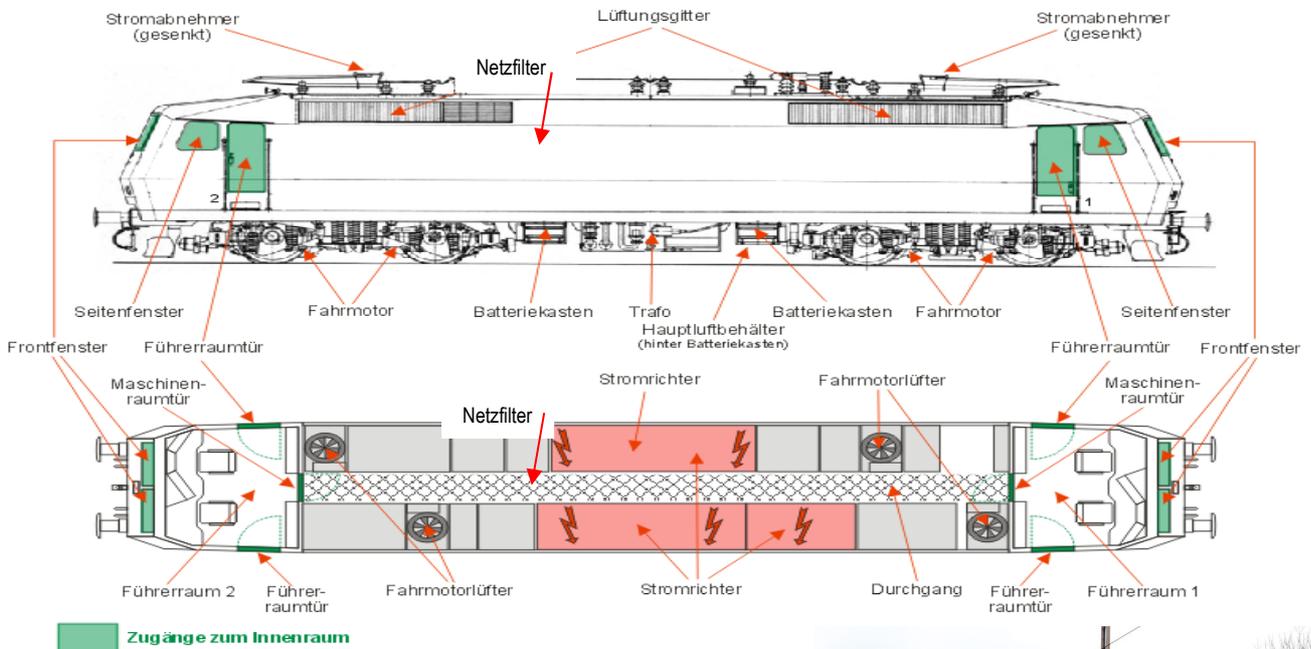


### 1. Fahrzeugaufbau

#### ■ Fahrzeugansicht:



#### ■ Material der Wagenwände und des Daches:

Stahl: Profile mit Blechbeplankung aus Stahlblech ca. 2 mm außen und ca. 1,5 mm innen (Höckerblech)

#### ■ Besonderheiten:

Ein Auftrennen im Bereich der Seitenwände und dem Dach wird nicht empfohlen, da dort Hochspannungsbau­teile verbaut sind, Hochspannungsleitungen verlaufen und lebensgefährliche Spannung auftreten kann. Ein Durchgang verbindet die beiden Führerräume durch den Maschinenraum.

#### ■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Bei Fahrmotorbränden kann durch die Lüftungsgitter in Bereich der Dachschrägen gelöscht werden



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

#### ■ Türen:

Je Führerraum zwei Drehtüren. Der unbesetzte Führerstand ist mit einem Triebfahrzeugführerschlüssel (Kreuzbart) verschlossen. Je Führerraum führt eine Drehtür in den Maschinenraum. Durch den Maschinenraum ist der zweite Führerraum erreichbar.

#### ■ Fenster:

Frontfensterscheiben (VSG ca. 15 mm); Werkzeug: Trennschleifer mit Steinscheibe oder Feuerwehraxt. Beide Seitenfenster von innen nach unten öffnungsfähig (ESG ca. 5 mm); Werkzeug: Feuerwehraxt

#### ■ Seitenwand unter Fenster:

■ Durch massive Strukturen gestaltet sich das Eindringen durch die Seitenwände sehr schwierig und ist nicht zu empfehlen.

### 3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

■ **Hochspannung 15 kV:  
Stromabnehmer sollten grundsätzlich abgesenkt sein !**

Zum Senken des Stromabnehmers ist im Führerraum der Kipptastschalter „Stromabnehmer“ bis zum Anschlag zu sich heranzuziehen. Dies kann von jedem der **beiden** Führerräume aus durchgeführt werden. Die spezielle Griffform ist je Führerpult nur einmal vorhanden. Hinweis: Nach Betätigung tritt Sand aus Rohren an den Rädern aus. Dies stellt keine Gefahr dar!

Nach gesenkten Stromabnehmern und sichtlich unbeschädigten Schrankwänden im Maschinenraum kann durch diesen in den anderen Führerraum gegangen werden.



■ **Hochspannung:**

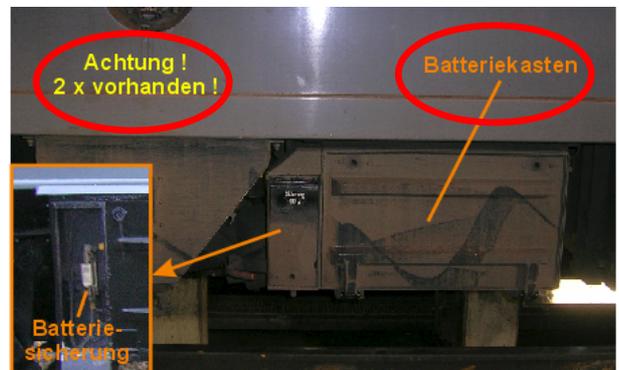
Elektrisches Triebfahrzeug mit Energieversorgung durch Oberleitung über dem Fahrzeug

- Im Bereich der Stromrichter ist trotz Stromlosschaltung mit hohen Restspannungen der Kondensatoren zu rechnen.
- Im Bereich des Netzfilters ist trotz Stromlosschaltung mit weiteren Gefahren durch hohe Restspannung zu rechnen.

■ **Batteriespannung 110 V:**

Die Fahrzeugbatterien sind einseitig an der Lok unter dem Langträger in zwei Batteriekästen untergebracht. Seitlich davon sind jeweils die Hauptsicherungen hinter separaten Klappen untergebracht. Das Entfernen der Batteriesicherungen unter Last ist nur mit äußerster Vorsicht und unter Beachtung der allgemeinen Schutzvorkehrungen möglich!

**Achtung:** Bei gehobenem Stromabnehmer oder Fremdstromanschluss Speisung 110 V Bordnetz über Batterieladegerät (Entfernung der Sicherung dann wirkungslos!)



### 4. Brennbarkeit der Materialien

- - Die Kabel haben PVC-haltige Isolierung (Achtung Dioxingefahr!)

### 5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten	
■	Transformator	Trafoöl	2850 l	WGK 1
	Stromrichter	Trafoöl	4 x 130 l	WGK 1
	Batterie	Säure-Füllung	64 l	UN-Nr. 1830
	Hauptluftbehälter	Druckluft	2 x 300 l	max. 10 bar
	Mehrer kleinere Luftbehälter	Druckluft	2 bis 100 l	max. 10 bar, unter dem Fahrzeug, im Maschinenraum und Führerraum

Weitere Schmier- und Kühlmittel sind in geringen Mengen im Fahrzeug enthalten!