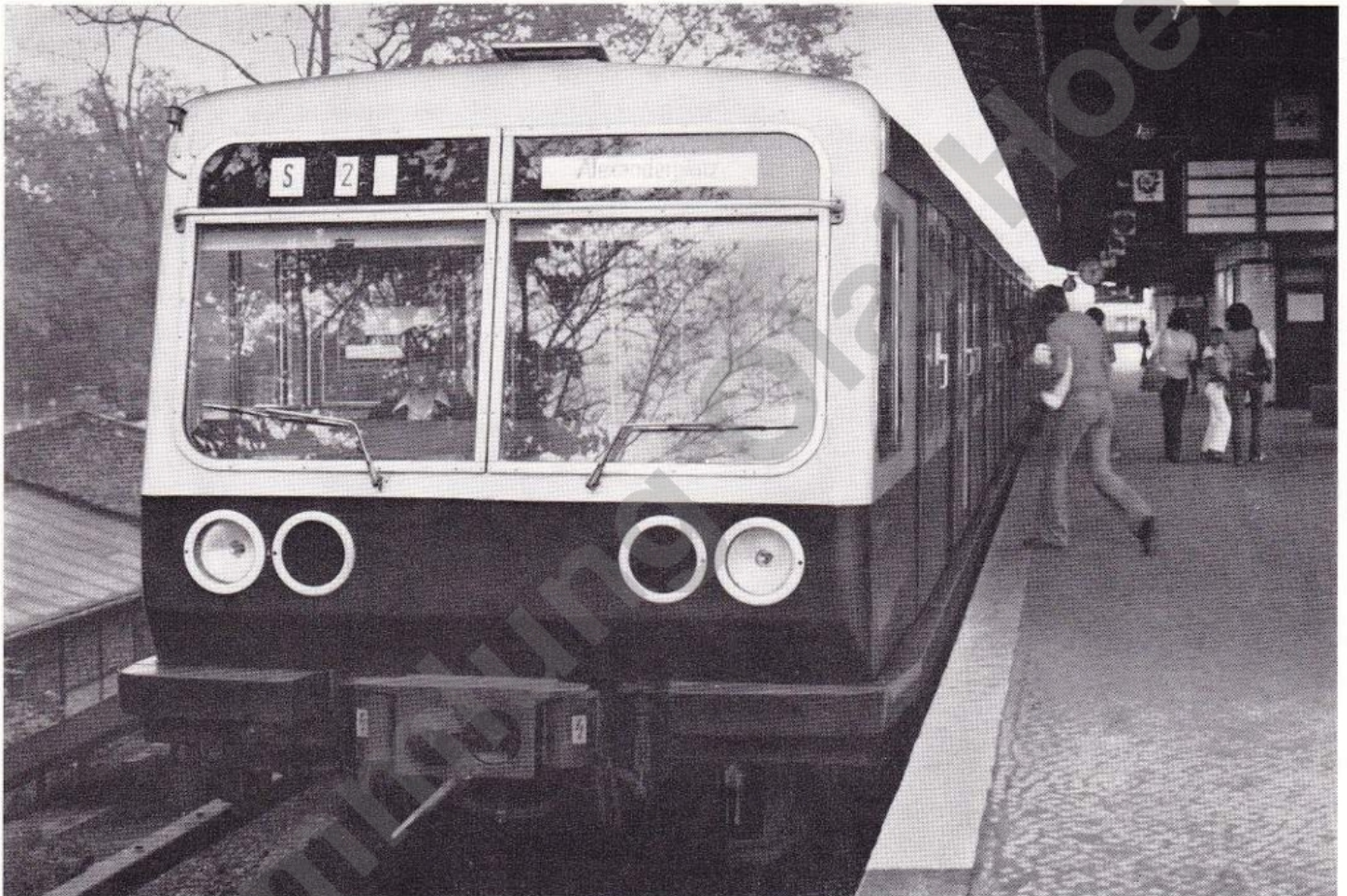


Elektrischer Nahverkehrstriebzug BR 270



Der elektrische Nahverkehrstriebzug BR 270 für eine Fahrleitungsgleichspannung von 750 V, die einer Stromschiene entnommen wird, bietet mit seiner mechanischen und elektrischen Ausrüstung sowie seiner zweckentsprechenden Innenausstattung alle notwendigen Voraussetzungen, die an ein modernes Nahverkehrsmittel zur Lösung der Personenbeförderungsprobleme in Verkehrsballungsgebieten und -zeiten gestellt werden müssen. Dieser Triebzug hat sich z. B. bei der Modernisierung der Stadtschnellbahn in der DDR-Hauptstadt Berlin ausgezeichnet bewährt.

Die kleinste Einheit des Triebzuges BR 270 – ein Viertelzug – besteht aus einem Trieb- und einem Beiwagen. Bis zu vier dieser Einheiten können zu einer Betriebseinheit zusammengeslossen werden.

Der Wagenkasten, eine Form- und Stoffleichtbaukonstruktion aus Aluminium-Legierungen, besitzt an jeder Wagenseite vier Außenschiebetüren für einen zügigen Fahrgastwechsel auf den Stationen. Der Wagenkasten stützt sich über Flexicoilfedersätze auf den Drehgestellen ab. Der Führerstand ist nach ergonomischen Gesichtspunkten konstruiert und bietet opti-

male Arbeitsbedingungen.

Die Trieb- und Laufdrehgestelle in Stahl-Leichtbauweise besitzen Drehzapfenführungen sowie Achsführungen mittels Winkelhebelnker in verschleißfreier Ausführung. Die Drehgestellwiege verfügt über eine Vorrichtung zur stufenlosen Höhenkorrektur.

Jeder Achse im Triebdrehgestell ist ein Fahrmotor in Tatzlagerausführung mit einer Dauerleistung von 125 kW zugeordnet.

Die Triebdrehgestelle sind mit Motorscheibenbremsen und die Laufdrehgestelle mit Achsscheibenbremsen aus-

gerüstet.

Im Bremssystem des Triebzuges befinden sich eine elektrodynamische und eine kontinuierlich steuerbare elektropneumatische Zusatzbremse als sogenannte Betriebsbremse. Die Gefahrbremse ist eine selbsttätige, mehrlösige, lastabhängige unerschöpfbare Druckluftbremse. Als Feststellbremse

dient eine Handbremse. Trieb- und Beiwagen besitzen jeweils eine elektronische Gleitschutzeinrichtung zur Vermeidung von Überbremsungen.

Die Fahr- und Bremssteuerung wird durch moderne Leistungs- und Informationselektronik über einen Gleichstromsteller realisiert.

Die Fahrmotoren eines Triebdrehge-

stells bilden eine Motorengruppe. Die Stellung der Motorspannungen und der Erregerströme durch den Gleichstromsteller erfolgen getrennt. Je Motorengruppe ist eine Glättungsdrossel zur Glättung der Motorströme vorhanden.

Die Steuerung des Triebzuges ist mit Ausnahme der Steuerung des Gleichstromstellers konventionell ausgeführt.

Zur Speisung der Hilfsbetriebe und zur Steuerstromversorgung dient ein Umformer für 380 V, 50 Hz sowie ein Stromversorgungsgerät.

Die 46 Sitzplätze des Triebwagens und die 58 Sitzplätze des Beiwagens sind vorwiegend als Einzel- und Doppelsitze (2×2) ausgeführt. Bei einer Stehplatzdichte von 6 Personen pro m² finden in der kleinsten Betriebseinheit 398 Personen Platz. Die Beleuchtung der Wagen erfolgt über ein mittig in der Decke angeordnetes Leuchtband. Im Deckenbereich befinden sich auch die Lautsprecher für die Fahrgastinformation. Die Fahrgasträume sind mit einer in 3 Stufen schaltbaren Konvektionsheizung ausgestattet.

Technische Hauptdaten

Spurweite	1435	mm	
Achsanordnung	Bo'Bo' + 2'2' + 2'2' + Bo'Bo'		
Länge eines Viertelzuges über Kupplung	36100	mm	
Größte Breite über Türen	3040	mm	
Größte Höhe über SO	3550	mm	
Treibraddurchmesser,	neu	850	mm
	abgenutzt	780	mm
Viertelzuglast,	leer	557	kN
	besetzt	830	kN
Anzahl der Fahrmotoren je Viertelzug	4		
Fahrmotorenleistung je Viertelzug	500	kW	
Höchstgeschwindigkeit	90	km/h	
Anfahrbeschleunigung, max.	0,68	m/s ²	



Kombinat

VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" Hennigsdorf

DDR-1422 Hennigsdorf

Telefon: Hennigsdorf 50, Telex: 015 8531 lokh dd, Telegramm: Elektrolok Hennigsdorf



Schienenfahrzeuge Export-Import

Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der Deutschen Demokratischen Republik
DDR · 1100 Berlin · Ötztales Str. 5