

Vollring

VIERTEILIGER ELEKTRISCHER TRIEBWAGENZUG





ZUVERLÄSSIGKEIT · SICHERHEIT · SCHNELLIGKEIT · BEQUEMLICHKEIT

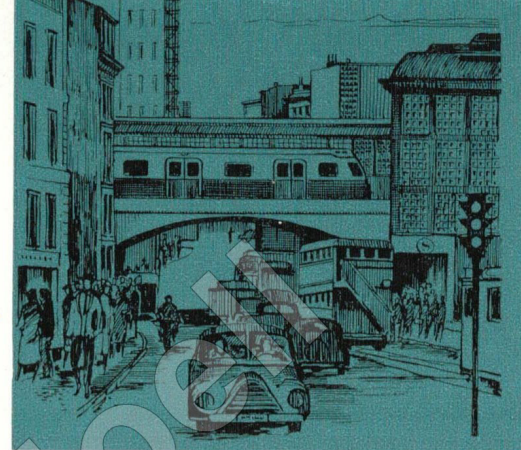
Planmäßig, zielbewußt baut unsere Regierung, bauen unsere Arbeiter die Hauptstadt Deutschlands auf. Berlin wird größer – Berlin wird schöner mit jedem Tag.

Das ständige Wachstum der Stadt, die Auflockerung der Wohndichte und das steigende persönliche Verkehrsbedürfnis stellen die S-Bahn vor Aufgaben, die nur in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehrsträger und Waggonbaubetrieb gelöst werden können.

Nahezu 1,3 Millionen Fahrgäste drängen an Werktagen zu den S-Bahn-Zügen. An schönen Sommertagen übersteigt diese Zahl sogar die 2-Millionen-Grenze.

Die Ingenieure und Konstrukteure unseres Werkes wissen das und entwickelten jetzt einen ganz modernen S-Bahn-Zug, der bald schon auf vielen Schnellbahnstrecken zum vertrauten Stadtbild Berlins gehören wird.

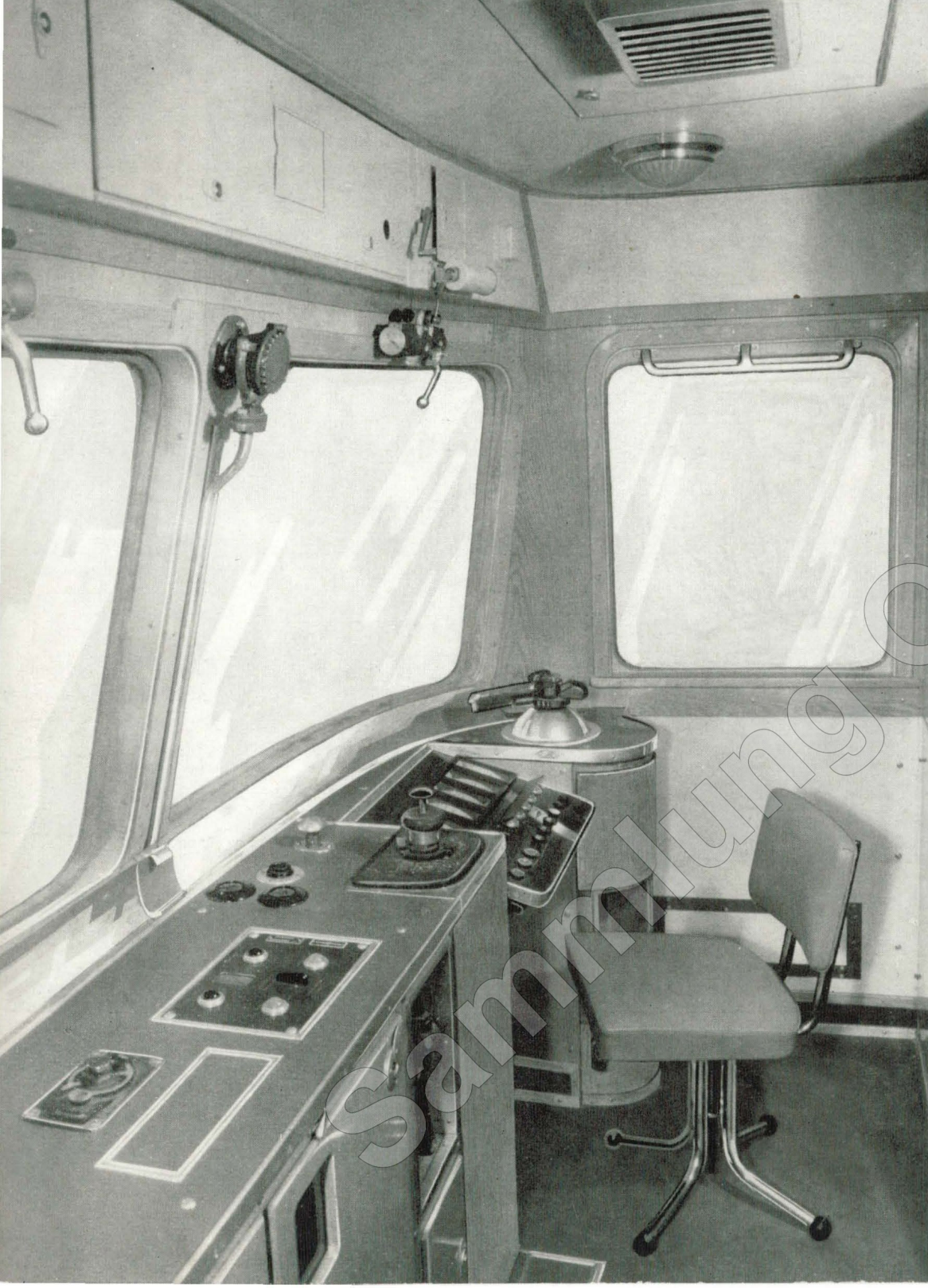
Schon durch seine neuen Farben zieht dieser windschnittig gestaltete Zug die Blicke auf sich. Zukunftsweisend stand das Institut für angewandte Kunst Berlin bei seiner Farbgebung Pate. Vorbildlich arbeiteten Konstrukteure, Waggonbauer und Künstler Hand in Hand.



VEB WAGGONBAU AMMENDORF HALLE / SAALE



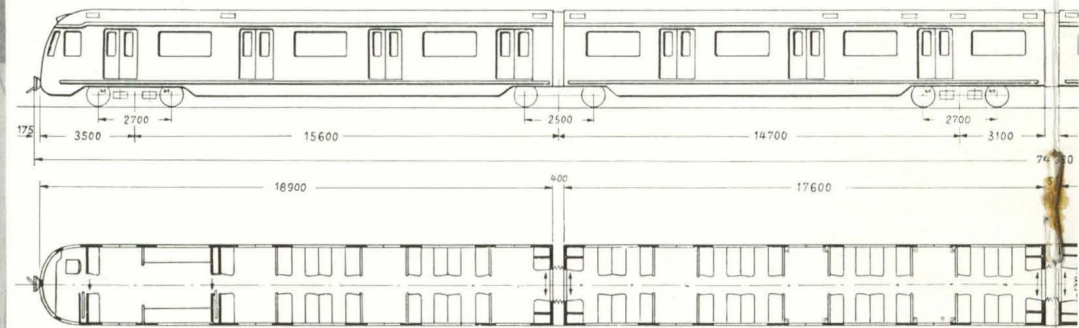
Die Forderungen nach Leichtbau, nach moderner Innenausstattung, geschickter Raumausnutzung, hervorragender Belüftung, nach besten Laufeigenschaften und unbedingter Betriebssicherheit waren genau das, was sich unsere erfahrenen Konstrukteure wünschten. Wie sie alles lösten – spricht für sich.



Leichtbauweise wurde groß geschrieben – Untergestell und Kastengerippe sind als einheitliches Tragelement miteinander verschweißt.

Vier Wagen – zwei Triebwagen ETa und zwei Triebwagen ETb – bilden eine geschlossene Zügeinheit, den Halbzug, der mit 224 Sitzplätzen und 494 Stehplätzen 718 Fahrgästen bequem Platz bietet. Acht Reihenschlußmotoren mit Wendepolen für 800/2 Volt Gleichstrom sind das Herz der Antriebsausrüstung, welche eine, als Zugsteuerung ausgebildete, halbautomatische, elektropneumatische Vielfachsteuerung besitzt.

Das Foto zeigt es auf einen Blick: Fahrer wie Beifahrer haben bequem gepolsterte Drehstühle. Die Pultschalttafel am Fahrerstand rechts ist um 15° geneigt, und die Bedienungsarmaturen wie Fahrshalter, Fahrerbremsventil usw., sind günstig und für den Fahrer bequem angeordnet. Eine automatische Entfrostanlage hält die Fenster frei von jedem Beschlag. Jeder Fahrgast wird gern mit diesem Zug fahren, denn die Bequemlichkeit beginnt schon



Technische Daten:

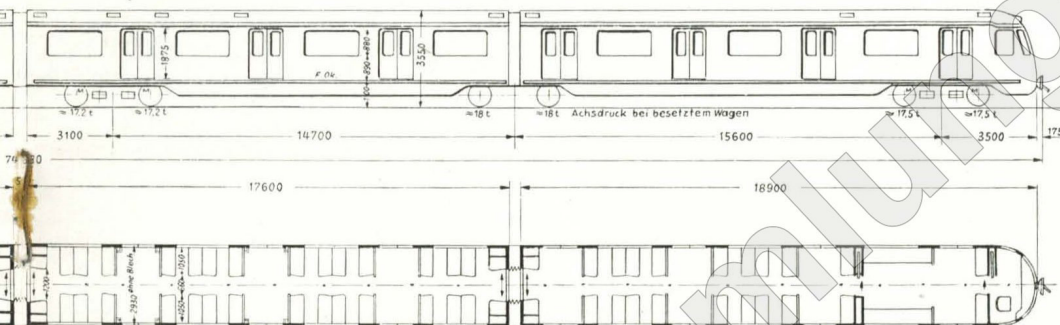
Spurweite	1435 mm
Laufkreisdurchmesser	900 mm
Lichte Türhöhe	1875 mm
Lichte Türbreite	980 mm

Die schnellwirkende Druckluftbremse kann sowohl

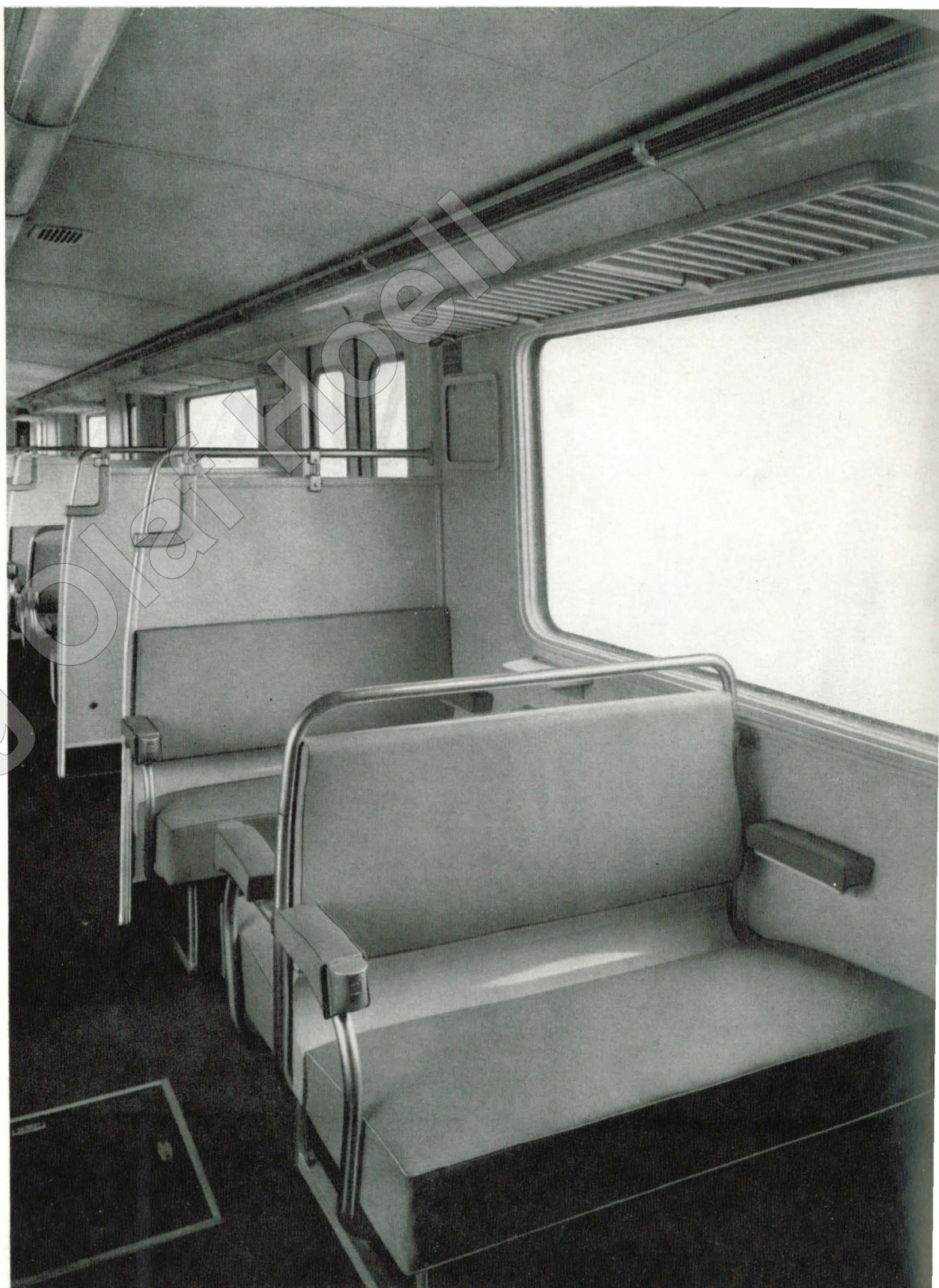
beim Einsteigen. Breite Doppelschiebetüren, geschickte Raumaufteilung und die Möglichkeit, vom ersten bis zum vierten Wagen durchgehen zu können, fördern den Fahrgastfluß. Der Zug hat 2 m breite Panoramafenster mit Doppelscheiben aus Sicherheitsglas, die nicht mehr anlaufen. Die Sitzeinteilung ist das Ergebnis vieler Studien im Fahrbetrieb. Der Wagen hat gut gepolsterte Zwei-Personen-Doppelsitze, Zwei-Personen-Wandsitze, Einer-Wandsitze und im Sonderabteil (Dienstabteil) außerdem Fünfer-Längssitze.

Ein durchgehendes Band von Leuchtstoffröhren in der Wagenmitte spendet so ausgezeichnetes Licht, daß man an jedem Platz bequem die Zeitung lesen kann.

Es zieht nicht mehr in diesem S-Bahn-Zug. Die Türen bleiben während der Fahrt unter Druck geschlossen, die Fenster stehen fest, und erstmalig wurde eine vollautomatisch gesteuerte Druckbelüftungsanlage eingebaut. Sie steht mit der Heizung in Verbindung und erzeugt überdies einen ganz geringen Überdruck, der das Eindringen von Staub verhindert.

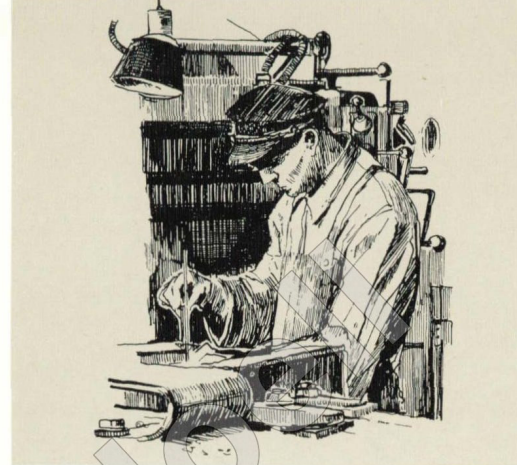


Betriebsfertiges Eigengewicht
des Halbzuges 141 t
Fahrspannung Gleichstrom 800 V
Gesamtantriebsleistung 1200 kW
pneumatisch als auch elektrisch betätigt werden.



Durch moderne Übergangseinrichtungen sind alle Wagen des Halbzuges miteinander verbunden. Unmittelbar um das Profil der Übergangsschiebetüren schließt ein Faltenbalg den Übergang ab, und die äußere Verkleidung bildet ein leicht vorgespanntes Gummiband, welches einmal dem Zug das Bild einer geschlossenen Einheit verleiht und zum anderen als Windführung an den Stirnwänden dient. Jegliche Zuglufterscheinungen sind dabei weitestgehend unterbunden.

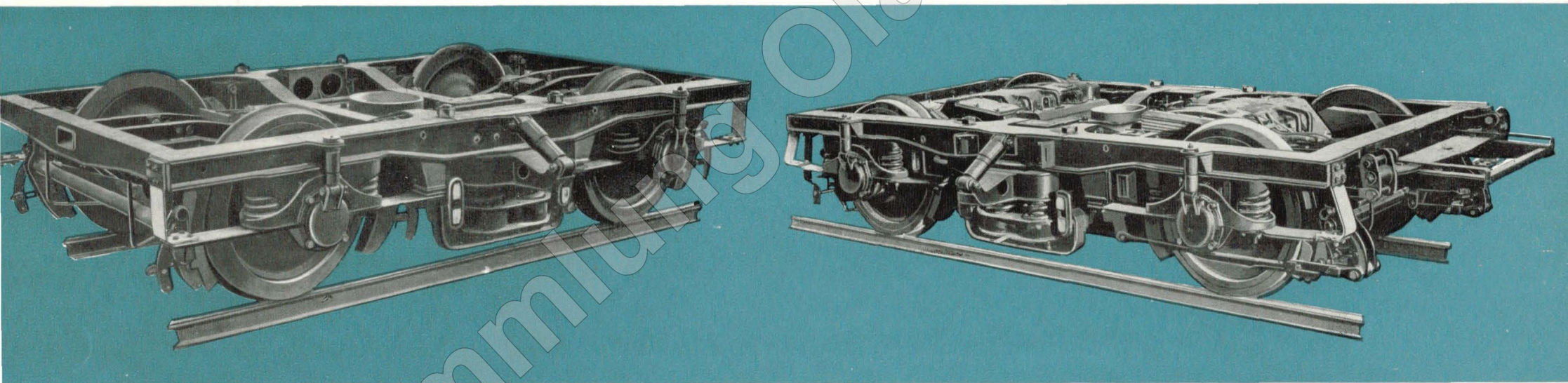




Um einen ruhigeren Lauf gegenüber den alten Zügen zu erreichen, insbesondere, um gleichförmige Schwingungen infolge des Sinuslaufens zu vermeiden, haben die mit Rollenschlagern ausgerüsteten Drehgestelle verschiedene Achsabstände. Die mit 2 Tatzenlagermotoren ausgerüsteten Triebdrehgestelle haben einen Achsstand von 2700 mm.

Für die Abfederung des Drehgestellrahmens und der Wiege werden ausschließlich paarweise angeordnete reibungslose Schraubenfedern verwendet. Parallel dazu geschaltete Ölstoßdämpfer ermöglichen ein rasches Abklingen der von den Schienenstößen eingeleiteten Schwingungen.

Die Gelenklaufdrehgestelle stellen das Verbindungsglied zwischen den beiden Wagen eines Viertelzuges dar und haben einen Achsstand von 2500 mm. Die Tragfähigkeit beträgt ca. 30 t.



Mehr, noch viel mehr ist zu diesem modernen S-Bahn-Zug zu sagen. — Bitte, verlangen Sie weitere ausführliche Informationen von uns direkt oder vom Exporteur unserer Schienenfahrzeuge, von

TRANSPORTMASCHINEN Export — Import,
Deutscher Innen- und Außenhandel
Berlin W 8, Mohrenstr. 61

Vollring

Sammlung Olaf Hoell

VEB WAGGONBAU AMMENDORF

Halle/Saale S 11 – Ruf 48561 – Drahtwort: Waggonbau Halle/Saale S 11

