

MOTOROVÉ VOZY AČ2 - SSSR

V letech 1983-1984 se přistoupilo k výrobě dvou prototypových souprav čtyřnápravových motorových vozů AČ2 a přívěsných vozů APČ2 (souprava 1x AČ2 + 2x APČ2) pro SSSR.

Motorová souprava AČ2 je určena pro rychlou přepravu cestujících na předměstských neelektrifikovaných tratích v obtížných klimatických podmínkách. Provedení a výkonové parametry motorových vozů umožňují skladbu vlaku se dvěma motorovými vozy a čtyřmi velkoprostorovými přípojnými vozy stejného koncepčního řešení. Vozidla jsou vybavena mnohočlenným řízením a průběžným vedením, které umožňuje ovládat celou vlakovou soupravu z jednoho stanoviště zvoleného motorového vozu. Čela vozů jsou opatřena automatickými spřáhly, doplněnými nárazníky.



Motorová souprava tvořená motorovým vozem AČ2 – 16 a dvěma přípojnými vozy APČ2



Interiér přípojného vozu APČ2



Řídicí stanoviště motorového vozu AČ2

Motorový vůz je čtyřnápravový, s jedním hnacím dvounápravovým podvozkem. Je vybaven dvanáctiválcovým, vodou chlazeným, naftovým motorem typu M 756 B o výkonu 736 kW, na který navazují hydrodynamická převodovka GDP 1000 a nápravové převodovky MP 20 a NK 20 v hnacím podvozku. Motor i hydrodynamická převodovka jsou výrobky ze SSSR. Oba stroje spolu s dalším pomocným zařízením jsou umístěny ve strojovně.

Skříň je ocelová a poprvé se použilo na vnější obložení nerezových plechů a pro vnitřní obložení plasty. Pro nástup cestujících jsou vozy vybaveny jednokřídlými představnými dveřmi s elektropneumatickým, dálkovým ovládním ze stanoviště strojvedoucího.

Motorový vůz je na každém konci vybaven stanovištěm strojvedoucího. Prostorově je vůz dále rozdělen na strojovnu, dva oddíly pro cestující a nástupní prostor. Ve dvou oddílech pro cestující je možno přepravovat celkem 70 sedících a 94 stojících osob. Obě čelní stanoviště strojvedoucího jsou neprůchozí a dostatečně prostorná a pohodlná pro dlouhodobý pobyt jízdního personálu.

Větrání a vytápění je zajištěno rozvodnými kanály. K ohřevu vzduchu se využívá u motorového vozu odpadního tepla z chlazení naftového motoru. Pro předehřívání motoru a předtápění vozu lze použít nezávislého naftového agregátu nebo provádět ohřev chladicí a vytápěcí kapaliny elektricky z vnějšího zdroje.

Elektrické přístroje a zařízení motorového a přípojných vozů jsou napájeny z centrálního zdroje, který je umístěn v motorovém voze a sestává z pomocného generátoru a baterie. Kromě pomocného generátoru je motorový vůz vybaven střídavým generátorem, který plní funkci zdroje pro elektrické vytápění přípojných vozů.

Vozidla jsou vybavena elektropneumatickou brzdou jejíž účinek je regulován v závislosti na zatížení vozidla. Motorový vůz má instalováno poloautomatické protipožární zařízení.

Vozidla jsou dále vybavena vnitřním telefonem a rozhlasovým zařízením a pro spojení s dispečerským střediskem radiostanicemi.