

MOTOROVÉ VOZY M152.0 (810)

Z požadavku ČSD vyplynul rovněž vývoj a konstrukce nového malého motorového vozu se záměrem nahradit řadu M131.1 a převzít její úkoly v dopravním systému.

Z prvků nabízejících se pro trakční pohon nového vozidla se vybrala varianta používaná v městských autobusech Karosa typu ŠM 11 s hydromechanickým přenosem výkonu.

Protože nebyly zkušenosti s jeho použitím u kolejových vozidel, zabudovaly se v roce 1971 autobusové hnací agregáty do dvou motorových vozů řady M131.1, přeznačených na M131.3 (M131.3001 a M131.3002), provozovaných pak ve strojové stanici Suchdol n. O., kde během jednoho a půl roku najely každý přes 100 000 km ve zkušebním provozu na tratích Suchdol-Fulnek, Suchdol-Nový Jičín a Suchdol-Budišov n.B.

Na základě dobrých výsledků zkoušek se v roce 1974 přistoupilo ke stavbě prototypů nového motorového vozu řady M151.0. Po jejich provozních zkouškách se zahájila v roce 1975 sériová výroba těchto vozidel pod označením **M152.0**.



Prototyp motorového vozu M151.0002



Čelo prototypu motorového vozu M151.0001



Interiér prototypového vozu M151.0 s podélnými policemi

Motorový vůz řady M152.0 byl dvounápravový, lehké ocelové stavby se dvěma jednonápravovými podvozky, z nichž jeden je hnací a druhý běžný.

Na každém čele vpravo ve směru jízdy se nacházelo stanoviště strojvedoucího, jež společně s místem pro vlakvedoucího oddělovala od nástupního prostoru příčka s uzamykatelnými dveřmi. Mezi dvěma nástupními prostory se nacházel oddíl pro cestující s 50 místy k sedění na pevných sedadlech a 5 místy k sedění na sklopných sedadlech umístěných v prostoru proti úborně.

Pro pohon vozidla se použilo naftového motoru ŠKODA ML 634 s kapalinovým uzavřeným chlazením, napojeného na hydromechanickou převodovku Praga 2 M 70 a nápravovou reverzační převodovku NKR 16. Zdrojem elektrické energie pro vůz a dva přípojné vozy Blm byl třífázový alternátor BD 521/6 poháněný spalovacím motorem, vnitřní osvětlení měl vůz zářivkové, nouzové žárovkové.

U vozu se použily poprvé pedsuvné dveře lepené sendvičové konstrukce z plechů, tažených profilů a odlitků hliníkových slitin s dutinami vyplněnými voštinovým jádrem.

Rovněž okna v prostoru pro cestující měla jednoduché sklo a oproti běžnému vozovému provedení byla zjednodušena tak, že se do okenního otvoru zasazovala pomocí pryžových profilů. Jejich horní část šla vyklápět dovnitř vozu. Během jízdy vozu se blokovaly všechny vstupní dveře, které šly otevřít pouze po odblokování provedeném po zastavení vozidla strojvedoucím, který ovládal nejen dveře motorového ale i dvou přípojných vozů.



Motorový vůz M152.0033



Interiér vozu M152.0 s příčnými policemi



Řídící stanoviště vozu M152.0

Motorové vozy M152.0 inovované verze (810)

U motorových vozů M 152.0 se počínaje vozem M152.0479 přešlo k inovované verzi s nově zabudovanou přepážkou mezi nástupním prostorem a oddílem pro cestující.

Vozem M152.0678, u něhož se realizovala nová povrchová úprava skříně a instalovalo tukové mazání nábojů, byla zakončena tato v historii vagonky největší řada motorových trakčních vozidel.

Pro východoslovenskou širokorozchodnou trať se v roce 1982 zhotovily dva motorové vozy **M152.5**.