

## MOTOROVÉ VOZY M 240.0 (820) - HYDRODYNAMICKÝ PŘENOS VÝKONU

Pro další rozvoj motorové trakce se v roce 1959 vyrobily dva prototypy motorového vozu **M230.5** (série M240.0) s hydrodynamickým přenosem výkonu, který měl perspektivně nahradit motorové vozy M131.1. Jeden prototyp měl běžný motor Tatra 930 o výkonu 220 k (162 kW), druhý přeplňovaný motor Tatra 930 K o výkonu 280 k (182 kW). Během provozních zkoušek se prokázalo, že pouze přeplňovaný motor splňuje trakční požadavky.

Pro motorovou trakci se začal od roku 1963 vyrábět sériově čtyřnápravový motorový vůz M240.0 (prototyp M230.5) s hydrodynamickým přenosem výkonu. Je určen pro přepravu osob na vedlejších tratích. Má dva dvounápravové podvozky, z nichž jeden je hnací a druhý běžný.

Spodek vozu i skříň je tvořena lehkou ocelovou konstrukcí ze svařovaných ohýbaných, ohýbaných a lisovaných profilů. K vnějšímu opláštění bylo použito ocelových plechů tl. 1,5 mm.

Spodek vozu byl pokryt vlnitým plechem, který tvoří podlahu vozu. V dalších vrstvách je složena z dřevovláknitých desek a laťovky, horní vrstva je opět z dřevovláknitých desek pokrytých PVC. Mezi plechovou a dřevěnou podlahou je vrstva tlumícího nátěru.



Prototyp motorového vozu M230.5001 (M240.0) na tovární koleji, rok 1959



Zkušební jízdy motorového vozu M230.5 (L-P) M230.5001 - 3x Balm 18,5m - M230.5002



Řídicí pult motorového vozu M240.0

Vůz byl vybaven motorem Tatra 930-4 (shodný s motorem Tatra 930 K, bez vyrovnávacího převodu) o výkonu 280 k (182 kW) a hydrodynamickou převodovkou ČKD H 250 M s automatickou regulací, s možností ručního řazení převodových stupňů. Prvních 90 vozů mělo rovněž elektromagnetickou kolejnicovou brzdou, jež se však později během provozu demontovala.

Skříň vozu je rozdělena na dva nástupní prostory, zavazadlový oddíl a dva oddíly pro cestující, dále na WC a dvě průchozí stanoviště strojvedoucího. Vstupní dveře se otevírají dovnitř, stejně jako čelní dveře, které jsou opatřeny přechodovými můstky a shrnovacím zábradlím.

Vnitřní stěny skříňe a strop jsou obloženy impregnovanými dřevovláknitými deskami s naklíženým umakartem.

Ve dvou oddílech pro cestující je při uspořádání sedadel 3 + 2 se střední uličkou celkem 56 míst k sedění. Sedadla jsou pevná s koženkovým čalouněním.

Okna v oddílech jsou polospuštěcí, okna na čelech vozu zaoblená.

K teplovzdušnému vytápění vozu slouží dva naftové agregáty TA 10. Větrání je zajištěno střešními odsávači. Osvětlení vozu je elektrické zářivkové, nouzové žárovkové, umístěné v kompaktním tělese.

Vůz je vybaven vzduchotlakovou brzdou DAKO, ruční i záchrannou brzdou, je osazen dvoučlenným řízením.

Své uplatnění našly tyto motorové vozy rovněž na ozubnicových tratích ČSD v adhezním provozu, kde se dobře osvědčily, protože konstrukce hydrodynamické převodovky dovozovala dynamické brzdění na spádech.