

MOTOROVÉ VOZY M286.0 (850), M286.1 (851) A M296.2 (852)

Vycházejíc z prototypu M283.1 započalo se v roce 1966 s výrobou čtyřnápravových motorových vozů **M286.0** s hydrodynamickým přenosem výkonu.



Souprava motorových vozů M283.1, uprostřed přípojně vozy Balm 24.8m

Pro pohon vozu sloužil naftový motor K 12 V 170 DR o výkonu 700 k (515 kW) napojený na hydrodynamickou převodovku H 650 MI s regulací pomocí relé a elektropneumatických ventilů.

Vozová skříň byla rozdělena na stanoviště strojvedoucího, strojovnu, zavazadlový oddíl, oddíl pro cestující a zadní stanoviště strojvedoucího.

Shodné motorové vozy, u nichž však byl výkon motoru zvýšen na 800 k (588 kW), nesly od roku 1968 označení **M286.1**. Zdrojem jejich hnací síly byl naftový motor KS 12 V 170 DR chlazený vodou a přepřehovaný dvěma turbodmychadly. Dalšími úpravami bylo dosažení zvýšení rychlosti těchto vozů na 120 km/hod a jejich přeznačení na **M296.2**.

Rám motorového vozu je celosvařované konstrukce a je vytvořen z lisovaných profilových nosníků. Na rám vozu je přivařen vlnitý podlahový plech tl. 1,5 mm.

Samotná skříň vozu je tvořena dvěma bočnicemi, dvěma čely a střechou, které jsou navzájem svařeny a k rámu vozu přivařeny. Kostra skříně je tvořena ocelovými profily. Podlaha je vytvořena zmíněným vlnitým plechem, na který je nastříkána campoudová izolace a na ni položena dřevovláknitá deska. Ta je pokryta izolací ze skelných vláken a laťovkou o síle 22 mm. Konečnou vrstvu v oddíle pro cestující, nástupním prostoru a stanovišti strojvedoucího tvoří krytina z PVC síly 3 mm. Na WC je použita keramická mozaika. Zavazadlový prostor má na podlaze ocelové pásy pro zpevnění a zároveň jsou zde odejíratelné poklopy pro přístup k hydrodynamické převodovce. Užitečné zatížení zavazadlového prostoru je 1 000 kg.

Kostra střechy je potažena přivařeným plechem o síle 1,5 mm, kostra bočnic a čel plechem o síle 1,8 mm.

Obě čela vozů u M286.0,1 jsou průchozí, vstup je jednokřídlými dveřmi, otevíranými dovnitř. Za nimi je z vnější strany přechodový můstek se zábradlím u předního stanoviště. Na zadním stanovišti je mezi vnějšími, čtyřdílnými skládacími a vnitřními jednokřídlými dveřmi uložen ve výklenku přechodový můstek a sklápěcí můstek.

Na každém stanovišti strojvedoucího je stolec a sedadlo pro vlakvedoucího a to na levé straně ve směru jízdy, na pravé straně jsou dvě sklopná sedadla pro strojvedoucího. Nepoužívaný řídicí pult lze oddělit přepážkou proti zásahu nepovolaných osob.

Vnitřní obložení skříně i stropu je z tvrdých impregnovaných dřevovláknitých desek, polepených umakartem.

Okna v oddíle pro cestující jsou jednoduchá polospuštěcí, v zavazadlovém prostoru v dolní polovině zamřížovaná pro bezpečnou manipulaci s nákladem. Na čelech vozu jsou celkem čtyři panoramatická okna. Všechna okna jsou z bezpečnostního netříštivého skla.

Sedadla jsou v uspořádání 2 + 2 s uličkou uprostřed, čalouněná, potažena plastickou kůží, s opěrkami hlavy a rukou.

Osvětlení vozu je zářivkové, uložené ve středním stropním kanálu.

Vytápění vozu je teplovodní, využívající chladící vody od motoru. Při nižších teplotách je do okruhu vytápění zařazen naftový agregát VA 20, který napomáhá zvyšovat teplotu vytápěcí kapaliny, současně tak umožňuje předejívání spalovacího motoru.



Motorový vůz M286.0010



Motorový vůz M296.1001



Souprava mezinárodního expresu Vindobona na nádraží ve Studénce



Motorový vůz M296.2015



Přechodový můstek motorového vozu M296.2015

Motorové vozy M286.0,1 a M296.2 jsou vybaveny osobní průběžnou samočinnou tlakovou brzdou DAKO, přídatnou přímočinnou tlakovou a ruční brzdou.

Rozdíl u M296.1,2 :

u M296.1 - vůz je vybaven rychlíkovou brzdou DAKO – LR, kostra bočnic a čel je potažena plechem o síle 2 mm

u M296.1,2 - přední čela jsou svislá, průchozí je pouze zadní stanoviště strojvedoucího, čelní dveře zadního čela jsou otevírané dovnitř, jsou širší a přechod má výklopné návalky a sklopný přechodový můstek, vstupní dveře do nástupních prostorů jsou skládací a otevírané ven (norma UIC), okna v oddíle jsou dvojí, jinak je řešeno uložení reflektoru s houkačkami i uchycení dvou spodních světel

Souprava mezinárodního expresu Vindobona – M296.1 (853)

Pro mezinárodní expres **Vindobona** se započalo v roce 1969 s produkcí motorových jednotek určených pro trať Berlín-Praha-Vídeň složených ze dvou motorových vozů M 296.1, dvou přívěsných vozů řady **Aam**, jednoho přívěsného vozu **Bam** a jednoho přívěsného restauračního vozu **BRam**. (přípojný vůz v samostatné kapitole)

Každý vůz této motorové jednotky byl vybaven rychlíkovou brzdou s protismykovým zařízením, samostatným teplovodním vytápěním naftovými agregáty VA 20, nuceným větráním a zářivkovým osvětlením. Napětí 220V/50Hz pro zářivkové osvětlení zajišťovaly v motorových vozech rotační měniče, v přívěsných vozech tranzistorové střídače. Přechodové zařízení těchto vozů obsahovalo sklopné posuvné přechodové můstky a pryžové návalky.

Motorová souprava pro Vindobonu měla pro cestující 108 míst v I. třídě, 192 míst ve II. třídě a 24 míst v jídelně restauračního vozu.