

MOTOROVÉ VOZY ŘADY 843

Motorový vůz 843 s dielelektrickým přenosem výkonu navazuje svou základní koncepcí na předcházející motorový vůz řady 842 a je určen pro provoz v evropských klimatických podmínkách.

Hrubá stavba vozu lehké samonosné konstrukce je svařena z válcovaných a ohýbaných profilů. Na vnější opláštění bočnic a čel jsou použity plechy z uhlíkové oceli, podlaha a střecha jsou vyrobeny z nerezových profilovaných plechů.



Motorový vůz 843.024



Zvedací plošina pro vozíčkáře



Interiér motorového vozu



Řídící pult



Upravené místo pro vozíčkáře v motorovém voze



Řídící vůz 943.001

Motorový vůz je čtyřnápravový se dvěma hnacími dvounápravovými podvozky. Oba podvozky jsou bezkolébkové konstrukce s dvojitým vypružením. Brzda v podvozku je kotoučová s brzdovými kotouči v kolech.

Interiér vozu je rozdělen na dva oddíly pro cestující, dva nástupní prostory, zavazadlový oddíl a dvě průchozí stanoviště strojvedoucího na obou koncích vozu. Pro nástup a výstup cestujících slouží dvoukřídlové a jednokřídlové přesuvné dveře ovládané elektropneumatikou.

V oddílech pro cestující je 54 sedadel v uspořádání 2 + 2 proti sobě s uličkou uprostřed. Nad sedadly jsou příčné police.

Okna jsou polospuštěcí, opatřena tónovanými izolačními dvojskly. Vůz umožňuje přepravu postižených osob na invalidních vozících – je vybaven dvěma zvedacími plošinami v zavazadlovém oddíle a je pro ně upraveno WC a přilehlý oddíl pro cestující.

Hnací soustrojí tvoří dva shodné trakční agregáty uložené pod podlahou vozu. Každý sestává z naftového motoru LIAZ ML 640 D o výkonu 300 kW a trakčního alternátoru typu TA 614. Každý trakční agregát napájí dva trakční motory přilehlého podvozku.

Vůz je vybaven pneumatickou samočinnou tlakovou brzdou DAKO - P, přídavnou brzdou, elektrodynamickou brzdou, mikroprocesorově řízenou doplňkovou brzdou, parkovací a ruční mechanickou brzdou.

Vytápění vozu je teplovzdušné z centrálního vytápěcího agregátu umístěného pod vozem s využitím odpadního tepla z chlazení naftových motorů. Větrání je nucené systémem teplovzdušného vytápěcího zařízení bez ohřevu vzduchu a střešními větráky. V každé kabině strojvedoucího je klimatizační zařízení pro ochlazení vzduchu v letním období.

Mikroprocesorový řídicí a diagnostický systém umožňuje vícenásobné řízení dvou motorových vozů z jedné kabiny a diagnostiku všech vozů v soupravě. Ovládání dveří, regulace teplovzdušného topení a ovládání vodního hospodářství WC jsou řízeny samostatnými jednočipovými mikropočítači.