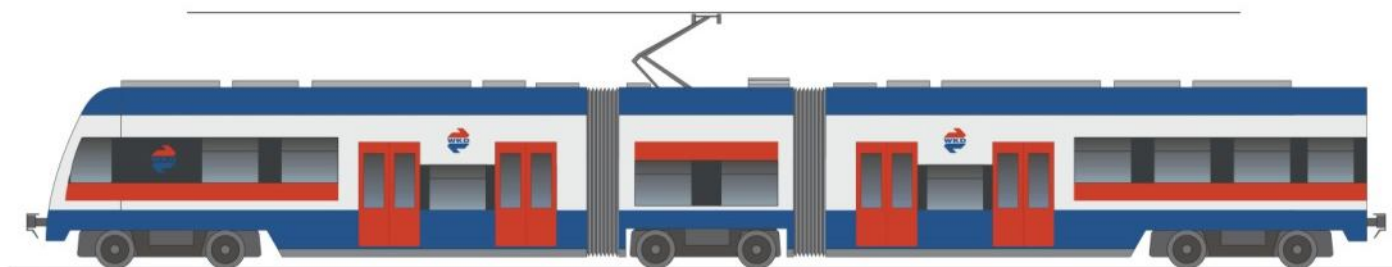


elektryczny
dwusystemowy
zespół trakcyjny

pesa
Pojazdy Szynowe
PESA Bydgoszcz SA



dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej





Elektryczny zespół trakcyjny zaprojektowany przez PESA Bydgoszcz SA przeznaczony jest na wydzielone linie obsługiwane przez Warszawską Kolej Dojazdową. Następca wysłużonych ezt EN-94 (101 Na) będzie nowoczesnym dwukierunkowym ezt, składającym się z dwóch trójczłonowych pojazdów o identycznej konstrukcji, tworzących razem jeden skład pociągu.

Na obu końcach pociągu znajdują się kabiny sterownicze, a dodatkowe pulpity na drugim końcu każdego pojazdu umożliwiają prowadzenie jazd manewrowych po rozłączeniu składu.

Nowe pojazdy zapewnią podniesienie standardu oferowanych usług. Będzie to możliwe poprzez zwiększenie przestronności wnętrza, wyposażenie kabiny maszynisty i części pasażerskiej w klimatyzację, ułatwienie wsiadania poprzez rezygnację ze stopni i obniżenie podłogi w strefie drzwi, estetyczne fotele, poręcze i uchwyty zapewniające bezpieczną jazdę oraz systemy informacji i reklamy. Zastosowanie systemu monitoringu i rejestracji obrazu w części pasażerskiej podniesie bezpieczeństwo pasażerów. W pojazdach zainstalowane będą automaty biletowe i kasowniki zintegrowane z systemem pobierania opłat za przejazdy, zarządzanym przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

Nowoczesne pojazdy przystosowane będą do zasilania docelowym napięciem 3000 V DC, a do czasu zmiany systemu zasilania również 600 V DC. Zmiana napięcia zasilania na wyższe pozwoli na pełne wykorzystanie właściwości trakcyjnych pojazdów. Podniesienie średnich prędkości jazdy skróci czas podróży oraz umożliwi zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, szczególnie w godzinach szczytu. Wyższe napięcie zasilania ograniczy o ok. 25% straty przesyłu energii elektrycznej. Nowoczesne rozwiązania techniczne układów biegowych, hamulcowych i konstrukcji podłogi, oprócz podniesienia komfortu jazdy znacznie podniosą bezpieczeństwo podróżowania.



Podstawowe parametry techniczne:

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Szerokość toru | 1435 mm |
| Długość całkowita | 60 000 mm |
| Szerokość | 2850 mm |
| Wysokość | 4280 mm |
| Wysokość podłogi ponad główką szyny w przestrzeni drzwi wejściowych | 500 mm |
| Ilość miejsc siedzących stałych | 120 |
| Całkowita liczba pasażerów | 500 (5 os./m ²) |
| Wytrzymałość konstrukcji | kategoria P-III zgodnie z PN-EN 12663 |
| Prędkość eksploatacyjna | 80 km/h |
| Ilość miejsc dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich | 4 |
| Ilość miejsc na rowery | 8 |
| Minimalny promień łuku (przystosowane do promieni łuków na terenie lokomotywowni) | 22 m |
| Zasilanie | 3000V DC (600 V DC w okresie przejściowym) |
| Układ osi | Bo'+2'+Bo'+Bo'+2'+Bo' |
| Napęd | asynchroniczne silniki prądu przemiennego |
| Maksymalna prędkość eksploatacyjna | 80 km/h |
| Przyśpieszenie rozruchu (0-30km/h) | 1,2 m/s ² |
| Klimatyzacja | w kabine maszynisty oraz w przestrzeni pasażerskiej |