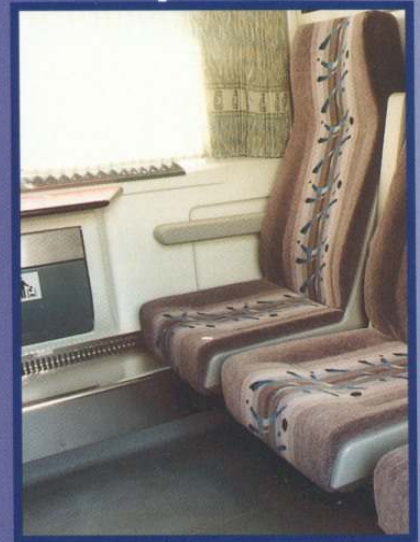


# vůz Beel II. třídy



**TMI**  
**TEMOINSA**  
TECNICAS MODULARES E INDUSTRIALES, S. A.

MÁVADtranz **DVJ** Kft.



Představujeme Vám vůz, který vznikl modernizací vozů řady B a Bh, které byly vyráběny ve firmě Györi Vagonyár-Madarsko v letech 1966 až 1974 pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu. Modernizaci tohoto vozu provádí ve vzájemné kooperaci MOVO s.r.o. Plzeň, DVJ Dunakeszi Maďarsko a TMI Temoinsa Barcelona Španělsko. Vůz má zachované oddílové

provedení. Prostor je rozdělen na 10 oddílů v členění 7 nekuřáckých a 3 kuřácké podle vyhlášky UIC 567-1. Sedáky jsou v těchto oddílech umístěny 3 + 3 proti sobě.

Pro zvýšení bezpečnosti jsou nainstalovány moderní podvozky s kotoučovou brzdou. Vozy jsou určeny pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu.

**MOVO s.r.o.**

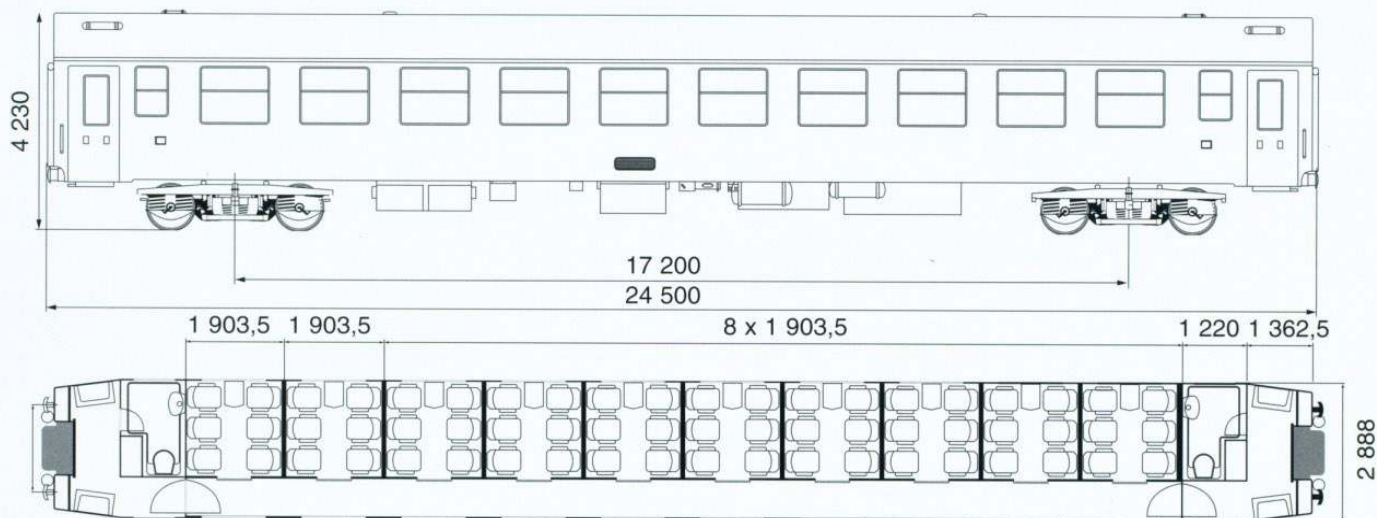
Železniční 7  
30142 Plzeň

tel. 019 - 72 10 245 -

fax: 019 - 722 46 25



# vůz Beel II. třídy



## Modernizovaný vůz Beel II. třídy

Modernizované osobní vozy řady Beel jsou určeny pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu.

Modernizace vozu je provedena u vozů řady B a Bh, které byly vyráběny v letech 1966 - 1974 pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu.

Modernizace vychází z použité původní skříně a po určitých úpravách kostry spodku, podlahy, výměně bočnic a opravě střechy a čel vozu bylo největším zásahem do konstrukce vozu provedení úpravy pro použití představných dveří.

Zásadní změna byla provedena na podvozku. Po úpravě byly použity rám podvozku, kolébka, ložiskové komory a původní pružiny primárního vypružení. Nově byl dosazen nosič pružin, dvojkolí včetně brzdových kotoučů a k zásadní změně došlo náhradou špalíkové brzdy kotoučovou. Všechny tyto úpravy společně s použitím pryžových prvků podvozku zajišťují dobré provozní vlastnosti.

Prostor vozu je dělen na 10 oddílů v členění 7 nekuřáckých a 3 kuřácké podle vyhlášky UIC 567-1. Po straně vozu je chodba pro pohyb cestujících z nástupních prostorů do oddílů a mezi jednotlivými vozy. Od nástupních prostorů je chodba oddělena kyvnými chodbovými dveřmi.

Osvětlení chodby je nepřímé zářivkové. V oddílech je osvětlení taktéž nepřímé zářivkové, ve střední části vozu.

V obou koncích vozu jsou buňky WC, přístupné z nástupních prostorů. V podokenní části je umístěn stůl a pod ním odpadkový koš. V dolní části bočnice na straně oddílů je nerezový kryt topného kanálu.

Na dělicích stěnách oddílů jsou upevněny nosiče zavazadel, pod nimiž jsou poličky a zrcadla. Oddílové dveře jsou jednokřídlové posuvné z bezpečnostního skla, zasazeného do kovového rámu. Chodbové dveře jsou otočné z bezpečnostního skla s mechanickým zajištěním v zavřené a obou krajních otevřených polohách. Okna v oddílech a na chodbě jsou polospuštěcí, na nástupních prostorech pevná a na WC vyklápěcí.

Topení ve voze je teplovzdušné dvoukanálové. Kanál teplého vzduchu je tepelně odizolován od kanálu studeného

Jmenovitá hmotnost vozu	42,5 t
Počet míst k sezení	60
Vytápění jednonábové teplovzdušné HAGENUK	1000 V / 1500 V / 3000 V
Osvětlení	zářivky, individuál. střídač
Akumulátor HOPPECKE	24 V 375 Ah
Nabíječ akumulátoru (CZE) SEPSA	1000 V / 1500 V / 3000 V-24V
Systém brzd DAKO	DK - PR (D)
Brzdový válec	8 db 10"
Povolená maxi. rychlost	160 km/h
Konstrukční norma	UIC 505/1
Návěstní podpěry a návěst	UIC 532
Uzavírání dveří, zajištění (blokování)	UIC 560
Ozvučení	UIC 568
Typ podvozku, změněno	Görlitz V / Dunakeszi

vzduchu od prostoru pro cestující pěnovou pryží. Kanály teplého i studeného vzduchu jsou umístěny na podlaze pod oddílovými okny.

V každém oddílu je volič teploty, kterým je možno nastavit požadovanou teplotu v rozmezí 20 - 24 °C po 1 °C.

Ruční brzda se ovládá kolem ruční brzdy, které je umístěno v nástupním prostoru vedle dveří buňky WC.

Čelní dveře jsou elektropneumatikky ovládané. Jsou vybaveny zařízením proti sevření cestujících mezi křídla.

Vstupní dveře jsou představné, elektropneumatikky ovládané a mají zařízení proti sevření cestujících mezi křídlo a rám.

Vozy jsou určeny pro vnitrostátní a mezistátní dopravu, ve vlacích tažených hnacími vozidly vybavenými zařízením pro možnost elektrického vytápění vlaku pro provozní rychlosti do 160 km/hod s rozchodem 1435 mm.

Z hlediska klimatických a geografických podmínek jsou vozy určeny pro provoz ve střeoevropském prostředí. Vozy lze provozovat v rozmezí teplot -30 až + 40 °C do nadmořské výšky 1500 metrů nad mořem.