

Pierwsze zmodernizowane wagony dla ruchu międzyregionalnego

Pierwsze dwa z dwunastu zaplanowanych w tym roku do modernizacji wagonów 1. klasy typu 112A zostały przekazane do eksploatacji w końcu czerwca br. Wykonawcą modernizacji był ZNTK Nowy Sącz S.A. Wszystkie przewidziane do modernizacji wagony zostaną wykonane według tego samego projektu. Wagony zmodernizują ZNTK Nowy Sącz S.A. i ZNTK Ostrów Wlkp. S.A. po 6 każdy z nich. Projekt modernizacji został przygotowany przez te zakłady wspólnie z udziałem innych kooperantów. Autorem wystroju plastycznego jest Agencja Artystyczna Akademii Sztuk Pięknych pod kierunkiem prof. J. Nawrota.

Wagony po modernizacji stanowią nową jakość zarówno pod względem technicznym jak i funkcjonalnym, w porównaniu z dotychczasowymi modernizacjami. Wykorzystane zostały wieloletnie doświadczenia zdobyte przy modernizacji poszczególnych elementów wagonów. Niektóre podzespoły zostały wypróbowane w tym czasie w eksploatacji tak, że możliwe było podjęcie decyzji o ich dalszym zastosowaniu.

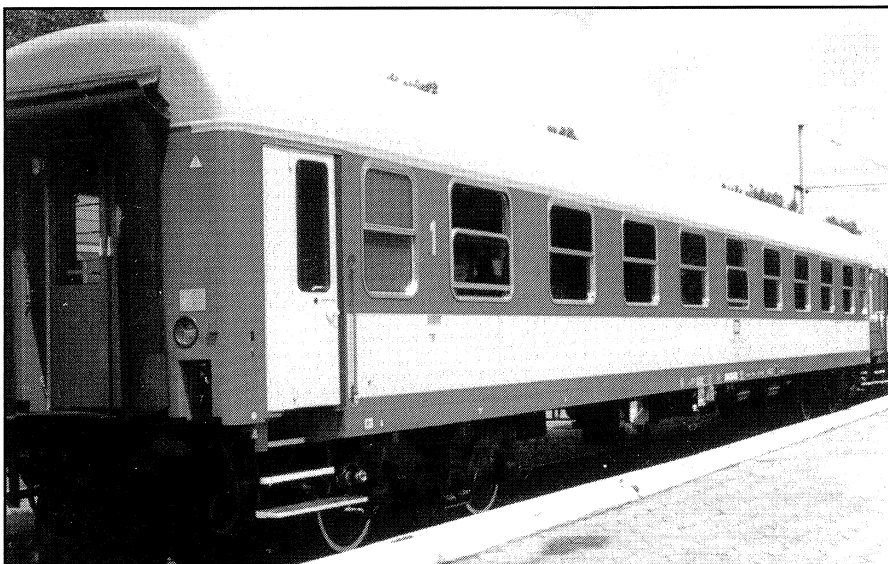
Jak prezentowały się nowe wagony? Przede wszystkim mają odmienną kolorystykę zewnętrzną od dotychczasowych. Wynika to z koncepcji wyróżnienia różnych rodzajów pociągów. Zmodernizowane wagony będą przeznaczone do pociągów międzyregionalnych. Przyjęto dla nich kolor zielony, także dla wagonów 1. klasy, których wyróżnikiem będzie tradycyjny żółty pas u góry nad oknami. Wystrój plastyczny wewnątrz wagonów jest utrzymany w tonacji spokojnej zieleni i jest rzeczywiście bardzo ładny i daje

wrażenie przytulności. Poszczególne elementy wyposażenia są bardzo dobrze zharmonizowane ze sobą, począwszy od antypoślizgowych wykładzin podłogowych aż po siedzenia dla pasażerów. Te ostatnie, produkcji TAPSU, są rzeczywiście komfortowe, chyba najwygodniejsze z dotychczas spotykanych w naszych wagonach. Szczególnie wygodny jest zagłówek, na którym swobodnie można oprzeć głowę, o co trudno w wagonach naszych pociągów InterCity, w których brzegi zagłówek są krótkie i twarde. Stoliki są tylko przy oknach, co jest być może przyjętym standardem, ale utrudnia zjedzenie posiłku pasażerom siedzącym np. przy drzwiach lub po środku, jak to ma miejsce w pociągach InterCity. Uwaga ta została przyjęta przez konstruktorów. W każdym przedziale znajduje się estetyczny panel z przełącznikami, regulatorem temperatury i ... z cyfrowym wyświetlaczem czasu. Jest to rzeczywiście bardzo cenny pomysł zrealizowany w sposób bardzo tani. Wyświetlacze w przedziałach sterowane są zegarem centralnym. Półki bagażowe są wypełnione płytą z półprzezroczystego, niepalnego, wandalodpornego tworzywa. Pomysł ten jest godny rozpowszechnienia szczególnie w podmiejskich zespołach trakcyjnych, z których ze względu na plagę kradzieży powinny zostać usunięte wszystkie elementy aluminiowe. Wykładziny ścian są koloru zielonego, a liczba listew została ograniczona do minimum. Ogrzewanie zostało wymienione na nawiewne. Do zasilania obwodów wagonu zastosowano przetwornicę statyczną produkcji łódzkiego Zakładu Aparatury Trakcyjnej Adtranz.

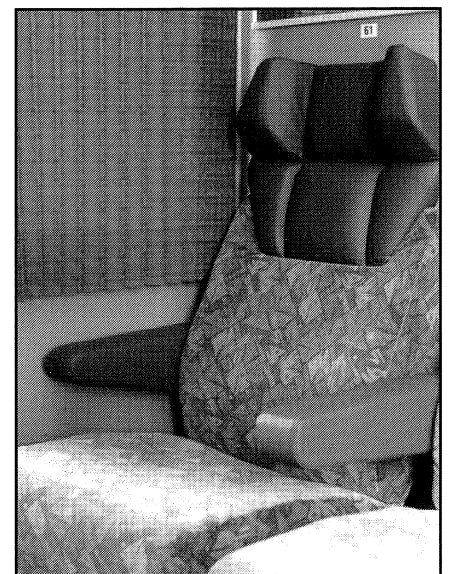
Wystrój kabin sanitarnych oparto o dotychczas stosowane rozwiązania (ZNTK Bydgoszcz). Nowością są toalety w obiegu zamkniętym. Konstruktorzy mieli duże trudności z instalacją pod wagonami zbiorników na nieczystości. W wagonach typu Y, które są krótsze od wagonów typu Z, miejsca na ich zabudowę jest znacznie mniej. Dodatkowe problemy stwarzał fakt, że w trakcie wieloletniej produkcji wagonów 112A przynajmniej 6-krotnie zmieniano rozmieszczenie urządzeń pod wagonem. Tyle być może będzie też wersji zbiorników na nieczystości. Zbiorniki te jak imopisane panele z przełącznikami są oryginalnymi rozwiązaniami z ZNTK Nowy Sącz S.A. Aparaturę wskaźnikową dla sygnalizacji stanów napełnienia, także zbiorników z wodą, dostarczyła ENIKA.



Fot. 2. Korytarz wagonu



Fot. 1. Zmodernizowany wagon 1. klasy



Fot. 3. Fotel pasażera