

MOTOROVÉ VOZY M262.0 (830)

V roce 1952 se do vagonky navrátila výroba motorových vozů řadou **M262.0**, jež se převzala z Královopolské Brno, po zrušení tamní vagonové výroby.

Jednalo se o čtyřnápravový motorový vůz s elektrickým přenosem výkonu ČKD s tzv. děleným buzením a pneumatickou regulací, dosahující maximální rychlosti 90 km/hod.

Skříň vozu spočívá na pevném rámu. Spodní rám a samonosná skříň vozu jsou ocelové konstrukce. Bočnice i střeška jsou izolovány tepelně i proti hluku tlumícím nátěrem a vrstvou skelné tkaniny. Okna jsou bezrámová, spouštěcí zařízení je ovládáno klikou umístěnou pod stolkem. Dva velkoprostorové oddíly vytápěné chladicí vodou od trakčního motoru se sedadly 2+2 poskytují místo pro 56 cestujících ve vnitrostátní osobní i rychlíkové dopravě.



Motorový vůz M262.089, II. série



Motorový vůz M262.0104, III. série,
rok 1958



Interiér motorového vozu M262.0

Motorový vůz má dvě soustavy brzd: tlakovou brzdu soustavy Knorr působící na všechna kola a ruční brzdu, působící jen na podvozek přilehlý ke stanovišti, ze kterého se brzda obsluhuje.

Osvětlení vozu je elektrické s napětím 110 V, žárovkové.

Motorový vůz je vybaven protipožárním zařízením, chránícím nebezpečná místa vzniku požáru – motorový prostor, výfuková šachta, prostor pod podlahou vozu za druhým dvojkolím a elektrický rozvaděč v zavazadlovém prostoru.

Trakční část tvořily na jednom podvozku umístěné naftový vodou chlazený motor typu 12V 170 DR o výkonu 450 k (302 kW) a elektrický generátor 260 kW a na druhém dva trakční tlakové motory 130 kW.

Později byly vozy rekonstruovány a byly vyměněny původní naftové motory 12 V 170 DR za nové 6 L 150 V, vyráběné v ČKD Hořovice, používané i na říčních plavidlech. Hlavním důvodem byl nedostatek náhradních dílů a málo ekonomický provoz původního motoru. Vozy pak byly přeznačeny na M262.1.

MOTOROVÉ VOZY M262.0 TŘETÍ SÉRIE (830)

Od roku 1958 se započalo se stavbou motorových vozů M262.0 třetí série, u nichž došlo ke změně ve střešní partii čela vozu, použily se dvoustupňové kompresory a zabudovala se přídatná brzda. Vozy byly vybaveny dvoučlenným řízením a měly zásluhu na tom, že se zavedly rychlíky na tratích, které měly dříve vysloveně lokální charakter.