754







DE Diesellokomotive Baureihe 754

Die Gesellschaft ŽOS Zvolen, a.s. im Rahmen seines Produktionsprogramms führt die Reparaturen der Lokomotiven der Baureihe 754 durch.
Die dieselelektrische Lokomotive der Baureihe 754 ist für den Transport von schwereren Personenzügen und Schnellzügen auf nicht elektrifizierten Gleisen bestimmt. Es handelt sich um eine Kastenlokomotive mit zwei Drehgestellen, zwei vorderen Führerständen und einem zentralen begehbaren Maschinenraum. Die Glasfaserkabinen sind flexibel am Hauptrahmen des Fahrzeugs montiert. Sie sind von beiden Seiten durch Türen zugänglich.
Der Hauptrahmen ist auf zwei zweiachsigen Triebdrehgestellen aufgesetzt. Der Motorgenerator besteht aus einem Verbrennungsmotor ČKD K 12 V 230 DR direkt verbunden mit einem Traktionsgenerator TD 804 B. Der Motorgenerator ist von beiden Seiten durch Hilfsantriebe verbunden. Das Kühlsystem befindet sich zwischen dem Motor hinter der hinteren Station. Die Motorleistung wird kontinuierlich von einem Motorregler mit Drehzahlregler gesteuert, alle Anweisungen werden von einem elektronischen Regler verarbeitet.
Die Lokomotive ist mit einer Handbremse, einer selbsttätiger Druckbremse DAKO DK-GP, einer direkt wirkenden Bremse und einer Feststellbremse ausgestattet. Die selbsttätige Bremse wird von der DAKO BSE-Elektrobremse gesteuert, die aus den Kabinen mit den DAKO OBE1-Steuerungen gesteuert wird. Die direkte Bremse wird mit den DAKO BP-Steuerungen gesteuert. Druckluft wird von einem mechanisch angetriebenen Kompressor K 3 Lok-3 erzeugt.
Die Quelle des Traktionsstroms ist der Traktionsgenerator TD 804 B. Der Traktionsdynamo treibt den Heizgenerator A 403 II an, der neben der elektrischen Zugheizung mit einer Spannung von 3.000 V DC auch die Erregung des Traktionsdynamos gewährleistet. Die Kraftübertragungsregelung erfolgt durch einen elektronischen Regler, der Anweisungen an den Motorregler gibt und gleichzeitig mit dem Traktionsdynamo verbunden ist. Die Lokomotive kann manuell oder automatisch gesteuert werden. Im manuellen Modus stellt der Fahrer die Motordrehzahl stufenlos mit dem Hebelregler ein, während im automatischen Geschwindigkeitsregelungsmodus der Fahrer mit demselben Hebel die gewünschte Geschwindigkeit wählt, die dann von der Automatik gehalten wird.
Im Rahmen der Fahrzeuginstandsetzung ist es möglich, mehrere genehmigte bauliche Veränderungen wie z. die Installation von externen LED-Leuchten, ein modernes elektronisch gesteuertes Sandstrahl- und Radschmiersystem, eine unabhängige Vorwärmung des Verbrennungsmotors, ein neuartiger Radiosender usw.

EN Class 754 diesel electric locomotives

ŽOS Zvolen, a.s. performs the overhaul of Class 754 locomotives within its product program.
Class 754 diesel electric locomotives are designed to pull heavier passenger trains and express trains on non-electrified tracks. It is a two-bogie box locomotive with two front driver's stations and a central walk-through engine room. The fibreglass cabs are flexibly mounted on the main frame of the locomotive. Access doors are located on both sides.
The main frame is installed on two twin-axle drive bogies. The motor generator consists of a ČKD K 12 V 230 DR combustion engine directly connected to a TD 804 B traction generator. The motor generator is connected to the motor generator from both sides by auxiliary drives. The cooling system is located between the engine behind the rear cab. Engine power is continuously controlled by an engine regulator with a speed controller, and all instructions are processed by an electronic regulator.
The locomotive is equipped with a handbrake, a DAKO DK-GP automatic pressure brake, a direct-acting brake and a parking brake. The automatic brake is controlled by the DAKO BSE electric brake, which is controlled from the station by the DAKO OBE1 controllers. The direct brake is controlled by DAKO BP controllers. Compressed air is produced by one mechanically driven K 3 Lok-3 compressor.
The traction current source is the traction generator TD 804 B. The traction dynamo drives the heating alternator A 403 II, which, in addition to electric train heating with a voltage of 3,000 V DC, also provides traction dynamo excitation. Power transfer regulation is provided by an electronic regulator, which issues instructions to the engine regulator and at the same time is linked to the traction dynamo. The locomotive may be controlled manually or automatically. In manual mode, the driver continuously sets the engine speed with the lever controller, while in the automatic speed control mode, the driver selects the required speed with the same lever, which is then maintained by the controls themselves.
As part of the vehicle repair, it is possible to implement several approved structural modifications such as, for example, the installation of external LED lights, a modern electronically controlled sanding and wheel lubrication system, independent combustion engine preheating, a new type of radio station, etc.

SK Dieselelektrický rušeň rady 754

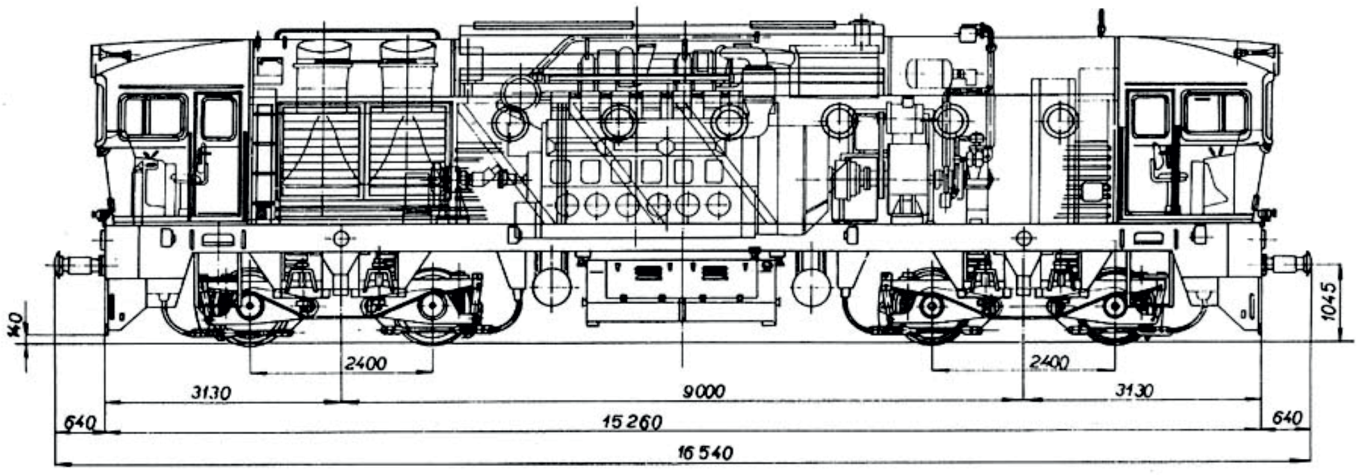
Spoločnosť ŽOS Zvolen, a.s. v rámci svojho výrobného programu vykonáva opravy rušňov rady 754.
Dieselelektrický rušeň rady 754 je určený pre dopravu ťažších osobných vlakov a rýchlikov na neelektrifikovaných tratiach. Je to dvojpodvozkový skriňový rušeň s dvomi čelnými stanovišťami strojvodcu a centrálnou priechodzou strojovňou. Sklolaminátové kabíny sú na hlavnom ráme vozidla pružne uložené. Prístupné su dverami z oboch strán. Hlavný rám je uložený na dvoch dvojnápravových hnacích podvozkoch. Motorgenerátor je tvorený spaľovacím motorom ČKD K 12 V 230 DR priamo spojeným s trakčným generátorom TD 804 B. Na motorgenerátor z oboch strán naväzujú pomocné pohony. Chladiace sústrojenstvo je umiestnené medzi motorom za zadným stanovišťom. Výkon motora je riadený plynule regulátorom motora so stavačom otáčok, všetky pokyny sú spracovávané elektronickým regulátorom. Rušeň je vystrojený ručnou brzdou, samočinnou tlakovou brzdou DAKO DK-GP, priamočinnou a parkovacou brzdou. Samočinná brzda je riadená elektrickým brzdičom DAKO BSE, ktorý je ovládaný zo stanovíšť ovládačmi DAKO OBE1. Priamočinná brzda je ovládaná prostredníctvom ovládačov DAKO BP. Stlačený vzduch vyrába jeden mechanicky poháňaný kompresor K 3 Lok-3.
Zdrojom trakčného prúdu je trakčný generátor TD 804 B. Trakčné dynamo poháňa vykurovací alternátor A 403 II, ktorý okrem elektrického vlakového vykurovania napätím 3 000 V DC zabezpečuje aj budenie trakčného dynama. Reguláciu prenosu výkonu zabezpečuje elektronický regulátor, ktorý zadáva pokyny regulátoru motora a súčasne má väzbu na trakčné dynamo. Rušeň môže byť riadený manuálne alebo automaticky. V manuálnom režime zadáva strojvedúci riadiacim pákovým kontrolérom plynule otáčky motora, zatiaľ čo v režime automatickej regulácie rýchlosti volí strojvodca rovnakou pákou požadovanú rýchlosť, ktorú potom udržuje automatika.
V rámci opravy vozidla je možné realizovať viacero schválených konštrukčných úprav ako je napr. dosadenie vonkajších LED svetidiel, moderného elektronicky riadeného systému pieskovania a mazania okolesníkov, nezávislého predohrevu spaľovacieho motora, nového typu rádiostanice a podobne.

Dieselelektrický rušeň rady 754

Diesellokomotive Baureihe 754
Class 754 dieselelectric locomotives

754

754









SK Základné technické údaje	DE Grundlegende Technische Merkmale	EN Basic technical data	
Výrobca	Hersteller	Manufacturer	ČKD Praha
Usporiadanie	Achsanordnung	Arrangement	Bo´Bo´
Rozchod	Spurweite	Gauge	1 435 mm
Dĺžka cez nárazníky	Länge über Kupplung	Length over buffers	16 540 mm
Menovitá hmotnosť plne vyzbrojeného vozidla	Nenngewicht eines vollbefülltenes Fahrzeugs	Rated weight of fully-equipped vehicle	74,4 t
Zaťaženie na nápravu	Achsbelastung	Axle load	18,6 t
Maximálna rýchlosť	Höchstgeschwindigkeit	Maximum speed	100 km.h-1
Naftový motor	Dieselmotor	Diesel engine	K 12 V 230 DR
Prenos výkonu	Leistungübertragung	Power transmission	elektrický striedavo jednosmerný elektrisch wechsel-gleichstrom electric alternating direct
Menovitý výkon	Nennleistung	Rated output	1 472 kW
Menovité otáčky	Nenndrehzahl	Rated speed	1 100 min-1
Trakčný alternátor	Traktionsalternator	Traction alternator	TD 804 B
Menovitý výkon	Nennleistung	Rated output	1 200 kVA
Trakčný motor	Traktionsmotor	Traction motor	TE 005 E
Príkon trakčného motora	Traktionsmotoraufnahmeleistung	Traction motor input	300 kVA
Vykurovací alternátor	Heizungsalternátor	Heating alternator	TA 403 II
Menovitý výkon	Nennleistung	Rated output	320 kW
Ťažná sila na háku pri trvalom výkone	Zugkraft am Haken bei Dauerleistung	Tractive effort on hook at continuous output	123 kN
Maximálna ťažná sila	Maximale Zugkraft	Maximum tractive effort	215 kN
Kompresor	Kompressor	Compressor	K3 Lok 3
Typ vzduchotlakovej brzdy	Art der Druckluftbremse	Air brake type	DAKO

Železničné opravovne a strojárne Zvolen, a.s.
Móťovská cesta 259/11 • 960 03 Zvolen • Slovak Republic • Tel.: +421 45 5302 111 • Fax: +421 45 5320 526 • E-mail: zoszv@zoszv.sk • Web: www.zoszv.sk