



Gattung F:

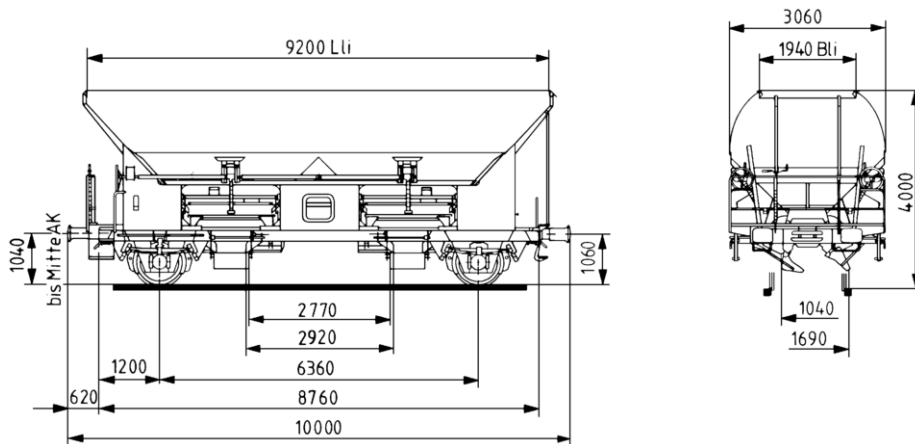
Fcns 091

Offene Schüttgutwagen mit dosierbarer Schwerkraftentladung und zwei Radsätzen.

Da bleibt nichts übrig: Bei den offenen Selbstentladewagen hat der Laderaum die Form mehrerer nebeneinander stehender Trichter. Der Entladevorgang erfolgt über die Schwerkraft des Ladegutes.

Mehrere Auslauföffnungen mit Drehschiebern ermöglichen die restlose Entladung des Wagens nach der einen oder anderen Seite. Die Menge ist regulierbar - so wie es zum Beispiel für die Entladung über Förderband erforderlich ist. Geeignet sind die Wagen für den Transport nicht nässeempfindlicher Güter in loser Schüttung. Die Drehschieber über eine Einrichtung auf der Bühne an einer Stirnseite des Wagens können einzeln bedient werden.

Hinweis: Bauart ähnelt Wagen auf dem Foto. Exakte Abmessungen entnehmen Sie bitte der Zeichnung sowie unten genannten Daten.



▼ Technische Details

Laderaum (m3)	45,0
Breite der Beladeöffnung (mm)	1.940
Länge der Beladeöffnung (mm)	9.200
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	13.500
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Internationale Verwendungsfähigkeit	RIV
Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)	35
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1988
Feststellbremse	mit Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP
Anzahl der Bremszylinder (Stck.)	1
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	300
Art der Lastabbremsung	zweistufig, pneumatisch, von Hand umzustellen
Bauart der Puffer	UIC 526-1
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	KE 2a/3,8 SL/D bzw. KE 2adSL-D

▼ Individuelle Daten

Art der Federgehänge	Doppelschaken
Breite der festen Auslaufrutschen (mm)	600
Breite der schwenkbaren Zusatzrutschen (mm)	750
Fahrwerk nach Zeichnung	1Fwg091.1.02.000.001

▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 13,5 t
mit Feststellbremse

	A	B	C	D
S	18,5 t	22,5 t	26,5 t	31,5 t

Sanctis Vermerk

Sonstige Merkmale:

Der Wagen eignet sich zur Beförderung von Schüttgütern aller Art, die nicht nässeempfindlich sind. Die regelbare Entladung ermöglicht die Beschickung mit Förderbändern. Die schwenkbaren Auslaufrutschen gestatten den Einsatz des Wagens in unmittelbar neben dem Gleis liegende Tiefbunker.

Entsprechend der höheren Radsatzlast (22,5t) wurde auch das Ladevolumen auf 45 m³ vergrößert, um die Lastgrenze auch bei Ladegütern mit geringem Schüttgewicht besser ausnutzen zu können.

Das Untergestell ist aus Walz- und Abkantprofilen geschweißt. Für das Untergestell und den Wagenkasten wurde der Werkstoff St 52 verwendet. Der obere Kastensaum, der gesamte Auslaufrichter, die Rundschieber sowie die Rundschieberdichtungen sind aus dem Chromstahl 1.4003 gefertigt.

Die Seitenwände sind 43°, die Sattel- und Stirnwände 48° zur Waagerechten geneigt. In jeder Seitenwand sind zwei Rundschieber angeordnet.

An jeder Wagenlängsseite sind zwei Rundschieber vorhanden, die von der Bühne aus mit einem Handrad stufenlos geöffnet oder geschlossen werden können. Bei der Entladung braucht das Handrad nicht besonders verriegelt werden, da das Bedienungssystem selbsthemmend ist. Die Unterkante der festen Auslaufrutschen liegen bei leerem Wagen 670 mm über SO. Die Unterkante der beweglichen Zusatzrutschen liegen im ausgeschwenkten Zustand bei leerem Wagen 390 mm über SO.

An jedem Rundschieber und am Handrad für die Rundschieberbetätigung befinden sich Zollverschlussösen. Über jedem Rundschieber sind eine Kopfplatte sowie ein Adapter zur Befestigung von Außenrüttlern für schwer entladbare Güter angebracht.

Das Entfernen von Ladegutresten in den Be- oder Entladestraßen ist nur durch leichte Gummihammerschläge auf die äußeren Behälterwandungen gestattet oder durch den „x000B_Einsatz von Pressluftlanzen im Laderaum!

Alle Angaben ohne Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit!

DB Cargo AG
Neukundenservice
Masurenallee 33
47055 Duisburg
Deutschland

☎ Telefon: +49 (0)203 9851-9000

☎ Fax: +49 (0)203 454-2067

© 2016 Deutsche Bahn AG