



Gattung F:

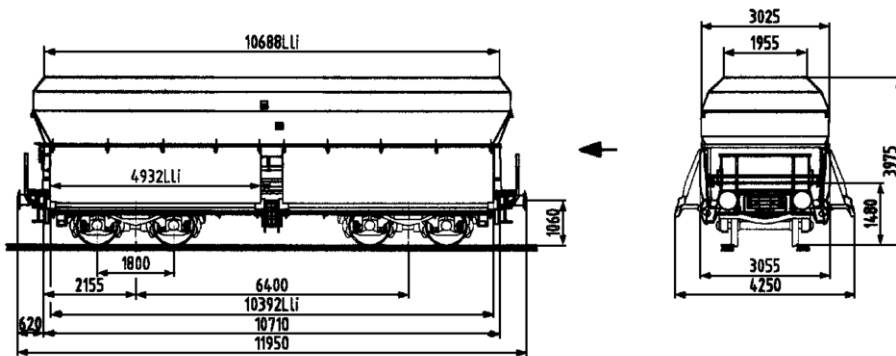
## Fals 186

Offene Schüttgutwagen mit schlagartiger Schwerkraftentladung, hydraulischem Klappenverschlussystem und 4 Radsätzen.

Gut abgestimmt: Die gleichzeitige Öffnung bzw. Schließung aller vier Klappen wird durch Betätigen eines Steuerventils entweder von der Wagenbühne oder vom Bunkersteg aus mit einem speziellen langstieligen Vierkantschlüssel möglich.

Ein magnethydraulischer Klappverschluss gestattet kontinuierliche, vollautomatische Entladung (kontakloses Ansteuern während der Vorbeifahrt an ortsfesten Magneten) auf entsprechend ausgerüsteten Anlagen. Auch eine manuelle Betätigung wie beim hydraulischen und pneumatischen Klappenverschluss ist möglich.

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



### ▼ Technische Details

|   |                     |
|---|---------------------|
| Laderaum (m <sup>3</sup> )                              | 75,0                |
| Breite der Beladeöffnung (mm)                           | 1.955               |
| Länge der Beladeöffnung (mm)                            | 10.688              |
| Durchschnittl. Eigengewicht (kg)                        | 25.300              |
| Höchstgeschwindigkeit (km/h)                            | 120                 |
| Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)                      | 75                  |
| Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen | 1969 Umbaujahr      |
| Feststellbremse   | mit Feststellbremse |
| Bauart der Bremse                                       | KE-GP-A             |
| Anzahl der Bremszylinder (Stck.)                        | 2                   |
| Durchmesser der Bremszylinder (mm)                      | 300                 |
| Art der Lastabbremung                                   | stufenlos           |
| Bauart der Puffer: Endkraft (kN)                        | 590                 |
| Bauart der Puffer: Hub (mm)                             | 105                 |
| Automatische Kupplung                                   | vorbereitet         |
| Bauart des Steuerventils                                | KE 2dSL ALBd8       |

### ▼ Individuelle Daten

|   |           |
|---|-----------|
| Ausschlag der Seitenklappen - größter (mm)            | 4.250     |
| Gesamtentladelänge (mm)                               | 10.392    |
| Höchstzulässiger Knickwinkel beim Befahren von Föhren | 1°30'     |
| Länge der Entladeöffnung (mm)                         | 4.932     |
| Bauart des Relaisventils                              | RLV 121d8 |
| Bauart des Wiegeventils                               | WM 10     |

### ▼ Lastgrenzen

Eigengewicht > 25,0 t ≤ 25,5 t  
mit Feststellbremse

|   | A      | B1     | B2     | C2     | C3     | C4     |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| S | 34,0 t | 34,0 t | 46,5 t | 51,0 t | 54,5 t | 54,5 t |

### Sonstige Vermerke:

Der Wagen ist hauptsächlich für die Beförderung von Kohle zu einem mit besonderen Ladeeinrichtungen ausgestatteten Kraftwerk vorgesehen. Er ist jedoch auch für die Beförderung von Erz und anderen Nässe unempfindlichen Schüttgütern verwendbar, wenn die Entladeanlagen vorhanden sind, die das gleichzeitige Öffnen der vier Seitenklappen und ein ungehindertes Abfließen des Ladegutes unter SO gestatten.

Der Wagenkasten besteht aus dem sattelförmigen Boden, den fest mit den Untergestell-Fachwerkträgern verbundenen Stirnwänden, den Seitenwänden, den vier an den Seitenwänden angelenkten Entladeklappen und dem Quersattel, der den Wagenkasten in zwei gleich große Kammern unterteilt. Der sattelförmige Boden mit einer Neigung von 49° zur Waagerechten, ist eine Fachwerkträger-Konstruktion,

deren Untergurte die Langträger bilden und deren Obergurt oder Firstwinkel unter dem Sattelbodenspitze liegt. Zwischen den Langträgern befinden sich die Hauptquerträger, die Träger für die Bremsenrichtungen und an beiden Wagenenden die Tragkonstruktionen für die Aufnahme der Zugeinrichtungen. Der obere Teil des Wagenkastens hat die Form einer abgestumpften Pyramide. Er ist damit auch in diagonaler Richtung versteift. Der Werkstoff der Kasten- und Seitenbleche ist St 52-3 Cu.

Die vier Seitenklappen werden gleichzeitig hydraulisch geöffnet oder geschlossen. Der für die hydraulischen Einrichtungen benötigte Öldruck wird von einer Radsatzpumpe während der Fahrt nach ca. 4 km Fahrweg erzeugt. Für das Öffnen und Schließen der Klappen durch die hydraulischen Einrichtungen sind zwei Betätigungsmöglichkeiten vorgesehen:

Betätigung der hydraulischen Steuereinrichtung mit einem langstieligen Vierkantschlüssel nach DIN 25 255 von einem seitlichen Bedienungsgang der Bunkeranlage.

Steuerungsbetätigung von der Wagenendbühne mittels einer an der Wagenstirnwand angeordneten Hand-Steuereinrichtung. Bei Ausfall der Speicheranlage kann der erforderliche Öldruck zum Öffnen oder Schließen durch eine Handpumpe erzeugt werden.

Zur Prüfung, ob die Klappen ordnungsgemäß verschlossen sind, dient eine in Wagenmitte angebaute Anzeigeeinrichtung (gelbe Signalscheiben). Diese ragen über die Seitenwand hinaus, wenn die Klappen nicht einwandfrei verschlossen und verriegelt sind.

**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