



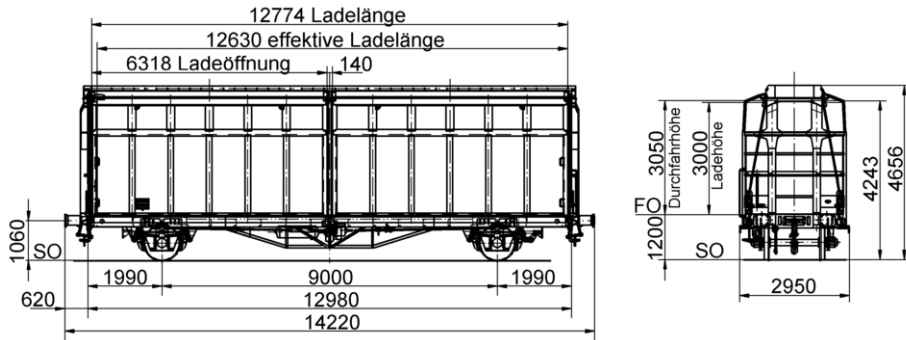
Gattung H:

Hbins-tt 292

Güterwagen mit zwei Radsätzen, zweiteiligen Aluminium-Schiebewänden und mit einer verriegelbaren Trennwand.

Wenn's empfindlich wird: Dieser gedeckte Güterwagen zeichnet sich vor allem durch ein großes Ladevolumen sowie eine verschieb- und verriegelbare Trennwand aus, die eine optimierte Ladungssicherung gewährleistet.

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



▼ Technische Details

Ladebreite (mm)	2.600
Ladehöhe (mm)	3.000
Ladefläche (m ²)	34,1
Laderaum (m ³)	105,0
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	15.800
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1978
Umbaujahr	2005 (aus Hbilins 302)
Feststellbremse	ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP-A
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	300
Art der Lastabbremung	automatisch
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	KE 2dSL-ALB/d63/1

▼ Individuelle Daten

Bauart der Zugeinrichtung	Typ RG 20
Fahrwerk nach Zeichnung	1Fwg292.0.02.000.001
Ladelänge ohne Trennwände (mm)	12.774
Ladelänge mit Trennwänden (mm)	12.630
Durchfahrhöhe (mm)	3.050

▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 15,8 t
ohne Feststellbremse

	A	B	C	D
S	16,0 t	20,0 t	25,0 t	29,0 t
120				

Sonstige Vermerke:

Der Wagen ist für die Beförderung von Automobileteilen in Ladegestellen konzipiert. Der Wagen ist nach der Bezugslinie G2 (EBO) gebaut, überschreitet jedoch im äußeren Dachbereich diese Bezugslinie. Er ist daher nicht RIV-fähig und nur auf kodifizierten Strecken mit dem Profil P/C 400 und größer einsetzbar. Hierzu existiert eine Ausnahme genehmigung entspr. § 22 der EBO. Gleisanschlüsse sind vor dem Befahren auf Freigängigkeit zu überprüfen.

Der Wagen besitzt ein oben und unten durch Rollen geführtes Schiebewandensystem. Beim Öffnungs- und Schließvorgang wird die Wand parallel zum Wagenkasten geführt. Das Verriegelungssystem entspricht dem des Hbilins 302. Die Betätigungseinrichtungen für die Schiebewände befinden sich an den Stirnwänden. Die Schiebewände sind aus Aluminium gefertigt, sind leichtgängig und besitzen glatte Innenwände. Beim Verschieben geben sie den gesamten Raum zwischen der Mittelsäule und Stirnwand frei. In geschlossener Stellung bilden die Schiebewände mit dem Wagenkastenrahmen eine labyrinthartige Abdichtung. Das Untergestell besteht aus Langträgern, Kopfstücken sowie elf, die beiden Langträger verbindenden Querträger. In den Obergurten der äußeren Langträger sind zur Aufnahme der verriegelbaren Trennwand Lochleisten integriert. Im Bereich oberhalb des Einbaureums für die Zugeinrichtung wurde der Fußboden in Stahlblech ausgeführt. Außerhalb dieses Bereichs besteht der Fußboden aus 44 mm starkem Sperrholz.

Den Kastenaufbau bilden die beiden Stirnwände, das Dach sowie zwei Mittelsäulen.

Zur Ladegutsicherung besitzt der Wagen an einem Wagenende eine verriegelbare Trennwand, die bis zu 2 m von der Stirnwand verschoben und verriegelt werden kann.

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