



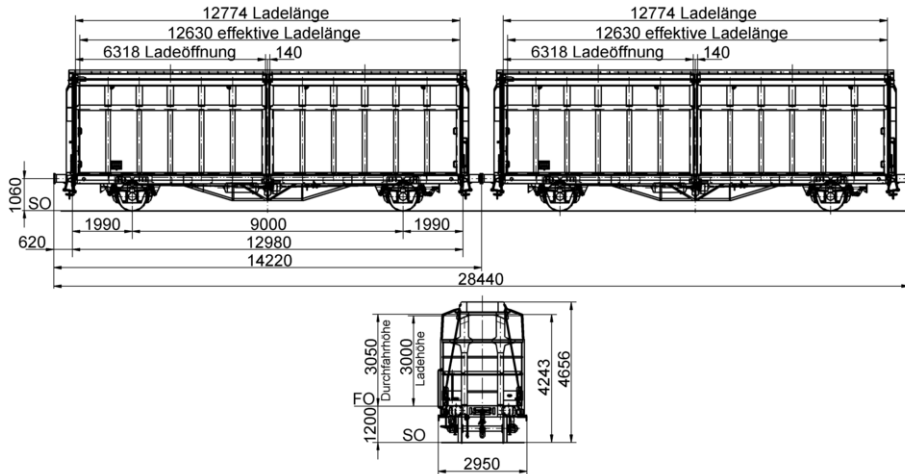
Gattung H:

## Hiirs-tt 324

Zweigliedrige, festgekuppelte Güterwageneinheit mit vier Radsätzen, zweiteiligen Aluminium-Schiebewänden und einer verriegelbaren Trennwand je Einzelwagen.

Wenn's empfindlich wird: Diese gedeckten Güterwagen zeichnen sich vor allem durch ein großes Ladevolumen sowie verschieb- und verriegelbare Trennwände aus, die eine optimierte Ladungssicherung gewährleisten.

**Hinweis:** Bauart ähnelt den 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 <sup>2</sup> )	2 x 34,1
Laderaum (m <sup>3</sup> )	2 x 105,0
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	31.600
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)	85
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
Bauart der Puffer	Oleo, 70 kJ (an der Fest-Kuppelstelle, Oleo, 70 kJ (an der Fest-Kuppelstelle)
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	2 x KE 2dSL-ALB/d63/1

### ▼ Individuelle Daten

Seitenwandöffnungen: Breite (mm)	6.318
Seitenwandöffnungen: Höhe (mm)	3.050
Bauart der Zugeinrichtung	Typ RG 20
Fahrwerk nach Zeichnung	1Fwg292.0.02.000.001
Ladelänge ohne Trennwände (mm)	2 x 12.774
Ladelänge mit Trennwänden (mm)	2 x 12.630
Durchfahrhöhe (mm)	3.050
Anzahl der Bremszylinder je Element (Stck.)	1

### ▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 31,6 t  
ohne Feststellbremse

	A	B	C	D
S	32,0 t	40,0 t	50,0 t	58,0 t

**Sonstige Vermerke:**

Die Wageneinheit besteht aus zwei festgekuppelten Hbins-tt 292, die im Betrieb nicht getrennt werden können. Die Hauptluftleitung ist an der Festkuppelstelle durch eine durchgehende, hochgelegte Bremsschlauchverbindung (ohne Bremsabsperrhähne und Kupplungsköpfe) verbunden.

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

Der Einzelwagen besitzt ein oben und unten durch Rollen geführtes Schiebewandssystem. Beim Öffnungs- und Schließvorgang wird die Wand parallel zum Wagenkasten geführt. Das Verriegelungssystem entspricht dem des Hbillns 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.

Zur Ladegutsicherung besitzt die Wageneinheit in jedem Einzelwagen eine verriegelbare Trennwand, die bis zu 2 m von der Stirnwand verschoben und verriegelt werden kann. Die Trennwände sind jeweils in Einheitsmitte angeordnet.

**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