



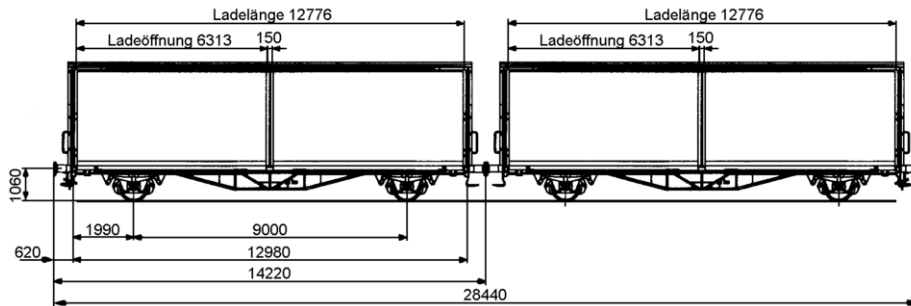
Gattung H:

Hirrs-tt 325

Zweigleisige, festgekuppelte Güterwageneinheit mit vier Radsätzen, zweiteiligen Schiebewänden mit Planabdeckung 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)	2.590
Ladehöhe (mm)	3.050
Ladefläche (m ²)	2 x 33,0
Laderaum (m ³)	2 x 100,5
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	32.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)	135
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1998
Umbaujahr	2001 (aus Hbis-tt 293)
Feststellbremse	ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP-A
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	255/300
Art der Lastabbremmung	stufenlos, selbsttätig, pneumatisch
Bauart der Puffer: Endkraft (kN)	590
Bauart der Puffer: Hub (mm)	105
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	2 x KE 2adSL-ALD

▼ Individuelle Daten

Seitenwandöffnungen: Breite (mm)	6.313
Seitenwandöffnungen: Höhe (mm)	3.050
Fahrwerk nach Zeichnung	2Fwg295.0.02.000.001
Durchmesser der Pufferteller (mm)	450
Ladelänge ohne Trennwände (mm)	12.776
Ladelänge mit Trennwänden (mm)	12.632
Durchfahrhöhe (mm)	3.035
Anzahl der Bremszylinder je Element (Stck.)	1 (Doppelbremszylinder)

▼ Lastgrenzen

Eigengewicht > 31,5 t ≤ 32,0 t
ohne Feststellbremse

	A	B1	B2	C
S	32,0 t	40,0 t	40,0 t	48,0 t
120				

Sonstige Vermerke:

Die Wageneinheit besteht aus zwei festgekuppelten Hbis-tt 293, die im Betrieb nicht getrennt werden können. Für Fahrten in Gleisbögen <135 m kann die Festkupplung „lang gemacht“ werden, so dass Gleisbögen bis 75 m Radius befahren werden können. Die Hauptluftleitung ist an der Festkuppelstelle durch eine durchgehende, hochgelegte Bremschlauchverbindung (ohne Bremsabsperrhähne und Kupplungsköpfe) verbunden.

Die Wageneinheit ist für den Transport von nässeempfindlichen Gütern, insbesondere von Autoteilen in Ladegestellen, vorgesehen. Sie ist nach der Bezugslinie G2 (EBO) gebaut, überschreitet jedoch im äußeren Dachbereich diese Bezugslinie. Er ist daher 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 Wagen besitzt ein oben geführtes und unten auf Rollen laufendes Schiebewandsystem. Beim Öffnungs- und Schließvorgang wird die Wand parallel zum Wagenkasten geführt. Das Verriegelungssystem entspricht dem des Hbb(II)ns 305/306. Die Betätigungseinrichtungen für die Schiebewände befinden sich an den Stirnwänden. Die Schiebewände sind in Leichtbauweise hergestellt und bestehen aus einem Rahmen aus Stahlprofilen, gekanteten Blechen und Spriegeln sowie einer Planenabdeckung. Untergestell und Fußboden sind unverändert vom Hbills-x 295 übernommen worden.

Zur Ladegutsicherung besitzt jedes Element der Wageneinheit an einem Wagenende eine verriegelbare Trennwand, die bis zu 1 m von der Stirnwand verschoben und verriegelt werden kann. An den Längsseiten des Fußbodens sind 15 mm hohe Anschlagleisten zur Zentrierung der Ladung vorhanden. Der Abstand zwischen den Anschlagseiten beträgt 2.590 mm.

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