

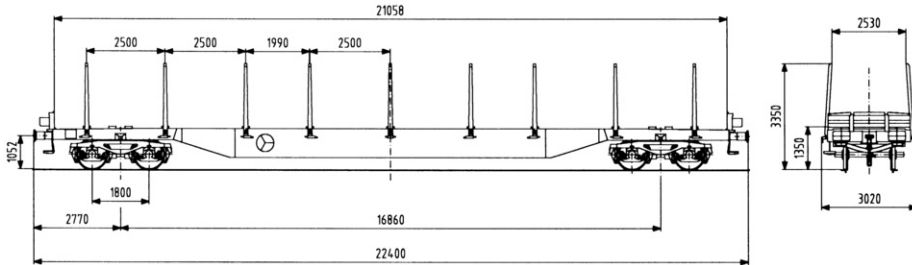


Gattung R:

Rns-z 643

Drehgestellflachwagen mit vier Radsätzen, Stirnwänden und Rungen, jedoch ohne Seitenwände. Der Wagen dient dem Transport von sehr langen Montanerzeugnissen, Langholz und langen Schnitthölzern.

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



▼ Technische Details

Ladelänge (mm)	21.058
Ladebreite (mm)	2.710
Ladefläche (m ²)	57,0
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	24.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Internationale Verwendungsfähigkeit	RIV
Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)	75
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1998
Feststellbremse	mit und ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP-A
Anzahl der Bremszylinder (Stck.)	1
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	406
Art der Lastabbremung	automatisch
Bauart der Puffer	UIC 526-1, Kat. A
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340 (gehärtet)
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	KE 2dSL-ALB/d8

▼ Individuelle Daten

Art der Zugeinrichtung	Typ ZF 1 (Miner)
Höhe der Ladeschwelle über FO (mm)	100
Höhe der Ladeschwelle über SO (mm)	1.350
Stirnwandhöhe über OK Ladeschwelle (mm)	454
Rungenhöhe über OK Ladeschwelle (mm)	2.000

▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 24,0 t

	A	B	C	D
S	40,0 t	48,0 t	58,0 t	66,0 t
120				

DB	CM
100	60,0 t

Einzellasten

	m	—t	—t
a-a	5,0	38,0	38,0
b-b	9,0	40,0	50,0
c-c	14,0	48,0	60,0
d-d	16,4	57,0	66,0

e-e	17,4	57,0	66,0
f-f	19,0	66,0	34,0

Sonstige Vermerke:

Der Wagen dient dem Transport von sehr langen Montanerzeugnissen, Langholz und langen Schnitthölzern.

Das geschweißte Untergestell, das aus Stahl der Güte S355J2G3 besteht, ist in Wagenmitte im unbelasteten Zustand um 15 mm vorgesprengt und hängt im belasteten Zustand um 25 mm durch.

Der Wagenboden zwischen den Ladeschwellen besteht aus 3 mm dickem Riffelblech, der begehbar ist, der aber nicht mit der Ladung oder durch Fahrzeugräder belastet werden darf. Nur die in der Mitte nagelbaren Ladeschwellen (13 Stück, 200 mm breit, 100 mm hoch) aus einer Hart-Weich-Holz-Kombination nehmen grundsätzlich alle vertikalen Kräfte der Lasten auf.

Für Transportanforderungen, bei denen die Geradheit der Montanerzeugnisse nach dem durchgeführten Transport gewährleistet sein muß, können die Verloader bis zu 3 Hilfsladeschwellen zwischen den festen Ladeschwellen auflegen. Die Hilfsladeschwellen

-dürfen nicht für Einzellasten verwendet werden.

-müssen sich auf den Obergurten der Langträger abstützen und dürfen das Wagenbodenblech nicht belasten.

-müssen durch Nutzung der Bohrungen im Obergurt mit Bindedraht oder Plasteband gegen seitliches Verrutschen gesichert sein.

Die hochbelastbaren Drehungen (9 Paare) bestehen aus Spezialstählen und neigen sich im unbelasteten Zustand ca. 90 mm nach innen. Jede bleibende Verformung der Drehung, die durch unsachgemäße Be- und Entladung entsteht, kann nur durch Rungenwechsel behoben werden. Das Lösen und Befestigungen (Einkleben) der Drehungenbolzen dürfen nur in speziell eingewiesenen Werken erfolgen. Bei Be- und Entladungen verlangt die Rungenkonstruktion, dass die übliche Vorsicht waltet. Pendelbewegungen der zu verladenden Fracht, die sich als unsanfte Stöße (5.000 N) an der Drehungenspitze auswirken oder andere grobe Handlungen mit der Verladetechnik, führen aufgrund der großen Hebelübersetzung der Drehungen zu den Konsolen (Halteeinrichtungen für die Senkrechtstellung der Drehungen) zu Rissen bzw. Deformationen an den Konsolen, die anschließend eine Instandhaltung in einem IH-Werk erforderlich machen.

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