



Gattung R:

Rs-y 667

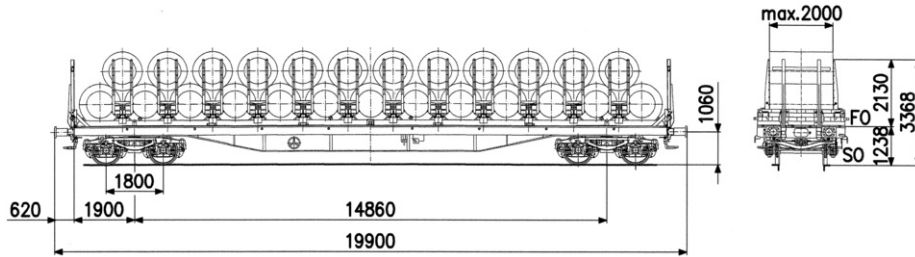
Drehgestellflachwagen mit vier Radsätzen, mit und ohne verschiebbarem Planenverdeck und verstellbaren Rungen.

Die Güterwagen der Bauarten Rils-y 649 (geschlossen) und Rs-y 667 (offen) sind mit speziellen Ladegestellen für die gesattelte Verladung von Drahtrollen mit einer max. Breite von 2,00 m und einem max. Durchmesser von 1,25 m ausgerüstet.

Die Ladegestelle verfügen über jeweils 13 holzverkleidete Mulden, die die untere Lage der Drahtrollen aufnehmen. Weitere 12 Rollen können gesattelt auf der ersten Lage verladen werden. In Querrichtung wird die Ladung durch 12 individuell von Hand verschiebbare Doppellrungepaare gesichert.

Hinweis: Exakte Abmessungen entnehmen Sie bitte der Zeichnung sowie unten genannten Daten.

Foto: Dietmar Lehmann



▼ Technische Details

Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	> 26.000 ≤ 27.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Internationale Verwendungsfähigkeit	RIV
Kleinsten Gleisbogenhalbmesser (m)	35
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1979
Umbaujahr	2004 (aus Res 687)
Feststellbremse	mit und ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP
Anzahl der Bremszylinder (Stck.)	1
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	406
Art der Lastabbremung	zweistufig, mechanisch, von Hand umzustellen
Bauart der Puffer: Endkraft (kN)	590
Bauart der Puffer: Hub (mm)	105
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	KE 1adSL

▼ Individuelle Daten

Maximale Ladegutbreite (mm)	2.000
Kleinsten innerer Rungeabstand (mm)	1.600
Größten innerer Rungeabstand (mm)	2.200

▼ Lastgrenzen

Eigengewicht > 26,5 t ≤ 27,0 t
mit und ohne Feststellbremse

	A	B1	B2	C
S	37,0 t	45,0 t	45,0 t	53,0 t

Eigengewicht > 26,0 t ≤ 26,5 t
mit und ohne Feststellbremse

	A	B1	B2	C
S	37,5 t	45,5 t	45,5 t	53,5 t

Sonstige Vermerke:

Der Wagen ist für den Transport von Drahtrollen bestimmt. Bei dem Umbau wurde der Wagen mit einem Ladegestell zur doppellagigen Aufnahme von Drahtrollen ausgerüstet.

Das Ladegestell wird durch Zapfen am Wagen arretiert und besteht aus 13 mit Holz ausgekleideten Lademulden, in denen die Rollen abgelegt werden können. In der oberen Lage können - unter Beachtung der Lastgrenze gemäß Lastgrenzenraster - maximal 12 Rollen in den Sätteln der unteren Rollen abgelegt werden. Für den Transport sind grundsätzlich erst alle Mulden mit Ladung zu bestücken, bevor Rollen in der oberen Lage verladen werden. Bei nicht vollständig ausgefüllter oberer Lage muss die Ladung gleichmäßig über beiden Drehgestellen oder in Wagenmitte liegen.

Die seitlichen Runge - jeweils 2 Runge sind gemeinsam auf einem Führungsschlitten befestigt - sind manuell quer zur Fahrzeuglängsachse entsprechend der Ladegutbreite positionierbar.

An den Stirnseiten ist der Wagen mit hohen Stirnwandrunge zur Ladungssicherung ausgestattet.

Ein Teil der Wagen ist mit einer vom Boden aus bedienbaren Feststellbremse ausgerüstet.

Hinweis:

Diese Bauart wird seit 2012 einer Sanierung unterzogen. Dabei werden unter anderem die Rungenschlitten von einem Gleitplattensystem auf ein dauerhaft leichtgängiges Walzenlagersystem umgerüstet. Rungenschlitten mit einem weißen Punkt bzw. Wagen, die im Feld „Umrandung“ einen weißen Punkt tragen, sind saniert. Das Entriegeln und Verschieben der Rungenschlitten darf nur mit den Händen erfolgen. Eine fehlerhafte Bedienung kann die Beschädigung der Sicherungsschraube der Rungenschlitten zur Folge haben. Die Sicherungsschraube auf der Wageninnenseite muss vorhanden und unbeschädigt sein.

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