



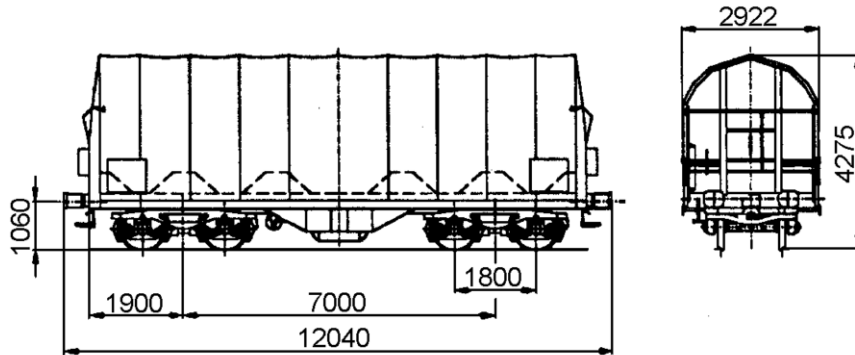
Gattung S:

Shimmns-tu 718

Drehgestellflachwagen mit vier Radsätzen, verschiebbarem Planenverdeck und Lademulden für Coiltransporte.

Die Ausstattung mit fünf Lademulden sowie das Planverdeck optimieren die Beförderung nässempfindlicher Coils. Diese Planen können jeweils so weit zusammen geschoben werden, dass zum Be- und Entladen die Ladefläche zu zwei Drittel freigelegt ist.

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



Ladeschema	Mulde	1	2	3	4	5
Ø min. mm		1000	800	1000	800	1000
Ø max. mm		2250	1700	2700 ¹⁾	1700	2250
max. Ladebreite zwischen den Festlegearmen		2052	2052	2052	2052	2052
min. Ladebreite zwischen den Festlegearmen		352	352	352	352	352
Höhe Oberkante Festlegearme von Schienenoberkante ca.		2455	2265	2210	2265	2455
Gew. max. t		34	17	45	17	34

¹⁾ für Schmalbandcoils Ø max. 2250 mm.

▼ Technische Details

Ladelänge (mm)	10.795
Ladebreite (mm)	2.410
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	21.600
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	120
Internationale Verwendungsfähigkeit	RIV
Vereinheitlichung/Standardisierung	UIC St
Kleinster Gleisbogenhalbmesser (m)	35
Erstes Lieferjahr oder Baujahr der z. Z. ältesten Wagen	1996
Feststellbremse	mit und ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	KE-GP-A
Anzahl der Bremszylinder (Stck.)	1
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	406
Art der Lastabbremsung	stufenlos, selbsttätig, pneumatisch
Bauart der Puffer	UIC 526-1, Kategorie A
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	KE 2dSL-ALB/d8

▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 21,60 t
mit und ohne Feststellbremse

	A	B1	B2	C2	C3	C4	D2	D3	D4
S	38,0 t	38,0 t	50,0 t	55,0 t	60,0 t	60,0 t	55,0 t	64,5 t	68,0 t

DB	CM2	CM3	CM4
100	55,0 t	62,0 t	62,0 t

Sonstige Vermerke:

Der Wagen ist für die Beförderung von schweren witterungsempfindlichen Blechrollen mit 5 fest im Untergestell eingebauten Lademulden ausgerüstet.

Die Shimms-tu 718.0 sind spurwechselfähig und haben einen größeren Puffermittenabstand.

Das Untergestell und die Stirnwände, die als Abkantrahmenkonstruktion mit Blechbekleidung und U-förmigen Verstärkungsprofilen ausgeführt sind, bilden den Wagenkasten. Die sattelförmig angeordneten, jeweils mit den Außenlangträgern verschweißten Querträger bilden zusammen mit den Muldenblechen die Lademulden.

Die Wagenabdeckung erfolgt mit einer PVC-beschichteten Gewebeplane, die auf 11 Rohrrahmen aufliegt. Über Laufwagen ist das Planendach in Wagenlängsrichtung verschiebbar. Die Verriegelung des Planendaches an den Stirnwänden erfolgt über eine 4-Punkt-Zentralverriegelung, die sowohl vom Erdboden als auch von der Rampe aus bedient werden kann. Das Planendach lässt sich an einem Wagenende so weit zusammenschieben, dass ca. 2/3 der Ladefläche zur Beladung freigegeben wird. Zwischen den Spriegeln sind Hilfspriegel so angeordnet, dass ein Einfallen der Plane beim Zusammenschieben um die Hälfte vermindert wird, um den notwendigen Freiraum für größere Coildurchmesser zu gewährleisten. Der Wagen darf nur mit geschlossenem und verriegeltem Planendach verkehren.

Die Wagen sind mit 20 verstellbaren Festgearmen (4 je Mulde) ausgerüstet, die auf den Muldenhöckern gelagert sind und sich über Rollen in den Mulden abstützen. Ihre Form und Festigkeit ist so ausgelegt, dass sie einen sicheren Schutz gegen unzulässiges seitliches Verschieben als auch gegen Kippen gebundener Schmalbandcoils gewährleisten.

Die Auskleidung der Mulden mit einer Gummiauflage soll einen optimalen Schutz des Coilbleches, der auch durch eine spezielle Muldenkonstruktion erreicht wird, unterstützen.

Im Wageninneren sind auf Piktogrammen Beladehinweise und -schemen angebracht.

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