



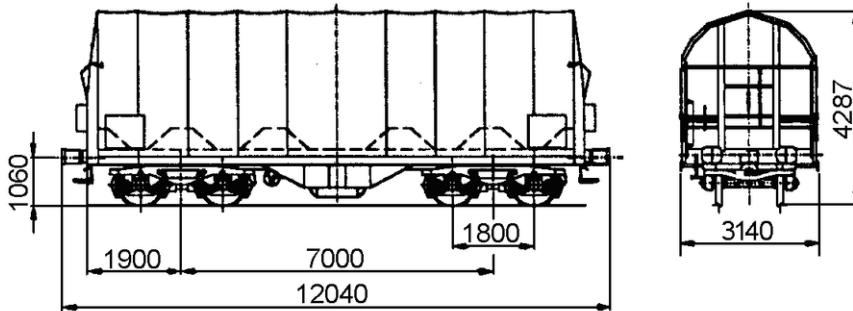
Gattung S:

Shimmns 729

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

Die Ausstattung mit fünf Lademulden sowie das Planverdeck optimieren die Beförderung nässeempfindlicher 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
∅ min. mm		1000	800	1000	800	1000
∅ max. mm		2250	1700	2700	1700	2250
max. Ladebreite zwischen den Festlegearmen		2012	2012	2012	2012	2012
min. Ladebreite zwischen den Festlegearmen		933	933	933	933	933
Höhe Oberkante Festlegearme von Schienenoberkante ca.		1869	1869	1870	1869	1869
Gew. max. t		33	17	45	17	33

▼ Technische Details

Ladelänge (mm)	10.800
Ladebreite (mm)	2.400
Durchschnittl. Eigengewicht (kg)	22.300
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 (übernommen von Railion NL / NS Cargo)
Feststellbremse	mit und ohne Feststellbremse
Bauart der Bremse	Ch-GP-A
Anzahl der Bremszylinder (Stck.)	1
Durchmesser der Bremszylinder (mm)	406
Art der Lastabbremung	stufenlos, selbsttätig, pneumatisch
Bauart der Puffer	UIC 526-1, Kategorie C
Puffertellerabmessungen (mm)	450 x 340
Automatische Kupplung	vorbereitet
Bauart des Steuerventils	SAB WABCO / Faiveley: GF4 SA

▼ Lastgrenzen

Durchschnittl. Eigengewicht 22,30 t
mit und ohne Feststellbremse

	A	B1	B2	C2	C3	C4	D2	D3	D4
S	37,9 t	37,9 t	49,7 t	54,7 t	59,7 t	59,7 t	54,7 t	64,3 t	67,7 t

Sonstige Vermerke:

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

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. Der Wagen darf nur mit geschlossenem und verriegeltem Planendach verkehren.

Die Wagen sind mit 12 verstellbaren Festlegearmen ausgerüstet, die in fest auf den Muldenkappen angeordneten kammartig ausgeführten Halterungen gelagert sind. Die Festlegearme und ihre Anordnung ergeben einen wirksamen Schutz gegen unzulässiges seitliches Verschieben der Blechrollen. Die Festlegearme können in senkrechter Position ganz nach außen geschoben und senkrecht verriegelt werden. Zum Entriegeln der Festlegearme ist ein Fußtrittpedal zu betätigen.

Die Wagen werden zum Schutz der Ladung zusätzlich von Schichtholzeinlagen auf Gummimatten in den Lademulden umgerüstet. Auf den Innenseiten der Stirnwände sind Beladeinformationen und -hinweise 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