

## Versuchsprotokolle der Fahrzeuge mit positiven Schiebeversuchsergebnissen

Güterwagen mit zwei Radsätzen mit LüP  $\geq 15,5$  m und  $2a^* \leq 10$  m;

Bahn	Datum des Antrages	Wagenbauart	Hauptmerkmale des Wagens	Beschluss des UIC-UA 2
SNCF	09.09.1996	Ständig gekuppelte zweigliedrige Autotransportwagen einheit mit 2 x 2 Rad-sätzen	LüP = 32,400 m Radsatzstand = 2 mal 10 m Eigengewicht = 32,2 t Ertragbare Längsdruckkraft $F_L = 250$ kN Verwindungssteifigkeit $c_t^* = 3,56 \times 10^{10}$ kNmm <sup>2</sup> /rad	1/97
DB	28.04.1999	Hbbills Schiebewardwagen	LüP = 17,25 m Radsatzstand = 10 m Eigengewicht ca. 18 t Ertragbare Längsdruckkraft $F_L = 341$ kN Verwindungssteifigkeit $c_t^* = 2,62 \times 10^{10}$ kNmm <sup>2</sup> /rad	06/99
DB	24.07.2000	Lekks Zweigliedriger Doppelstock-Autotransportwagen mit drei Radsätzen	LüP = 27,000 m Radsatzstand = 2 mal 10 m Eigengewicht = 28,5 t Ertragbare Längsdruckkraft $F_L = 241$ kN Verwindungssteifigkeit $c_t^* = 2,065 \times 10^{10}$ kNmm <sup>2</sup> /rad	1/01
SBB	27.03.03	Hbbills-uy Schiebewardwagen	LüP = 16,72 m Radsatzstand = 10 m Eigengewicht ca. 17,7 t Ertragbare Längsdruckkraft $F_L > 250$ kN Verwindungssteifigkeit $c_t^* = 1,45 \times 10^{10}$ kNmm <sup>2</sup> /rad	06/03
DB AG	28.11.03	Hbbills Schiebewardwagen	LüP = 16,72 m Radsatzstand = 10 m Eigengewicht ca. 17,7 t Ertragbare Längsdruckkraft $F_L > 250$ kN Verwindungssteifigkeit $c_t^* = 1,45 \times 10^{10}$ kNmm <sup>2</sup> /rad	01/04