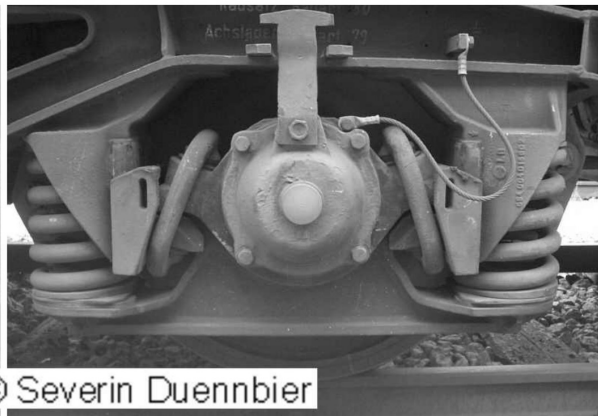
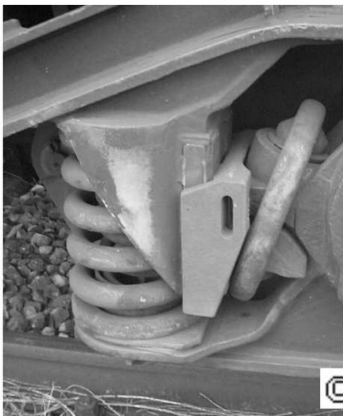
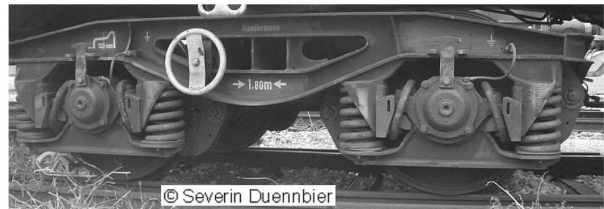
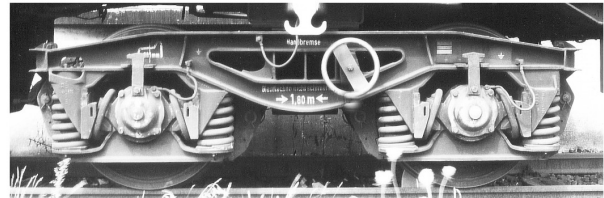
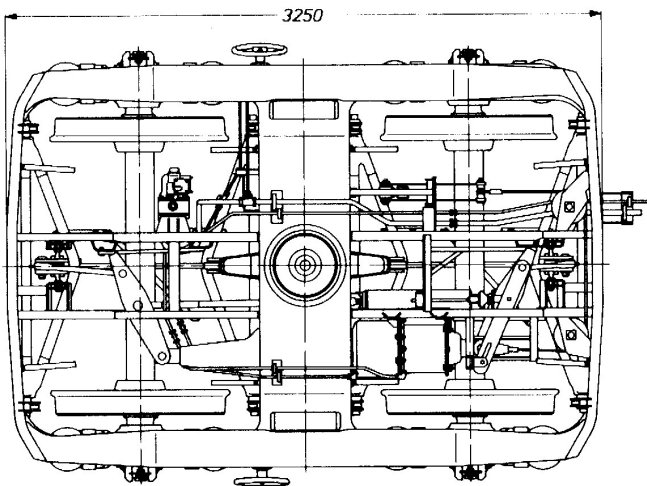
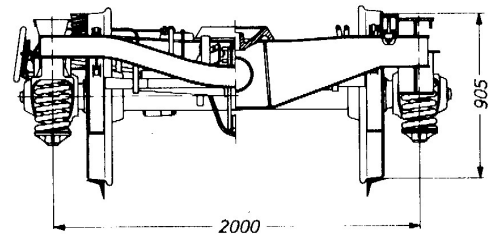
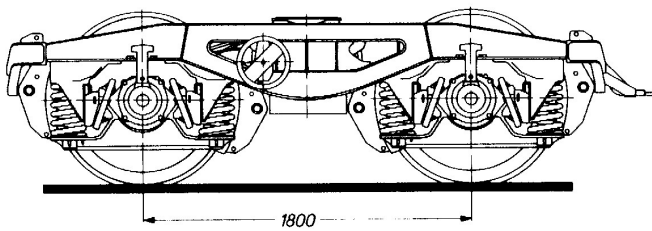


Güterwagen-Drehgestell Bauart DB 684/LHB („Y 25 Csi<f>od“)



Zu Beginn der 1970er Jahre wurden von drei deutschen Waggonbauunternehmen (Wegmann/Kassel, Talbot/Aachen und LHB/ Salzgitter - lt. Madeyski) auf der Basis des Y 25 Prototypen von Drehgestellen mit radial einstellbaren Radsätzen (auch in gegossener Ausführung - s. Wolff) entwickelt, erprobt und auch wohl in mehr oder minder kleinen Serien gebaut.

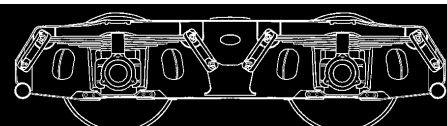
Im Betrieb haben sich diese Drehgestelle nicht bewährt (Wolff erwähnt ohne näheren Bezug Probleme bei der "Radsatzabstützung"). Daher wurden bei den Fals 175 die Drehgestelle der Bauart 684/LHB ersetzt. Dennoch sind auch im Jahr 2012 noch Wagen mit solchen Drehgestellen im Betrieb.

Die radiale Einstellbarkeit der Radsätze wurde durch die Veränderung der Radsatzführung erreicht. Während beim konventionellen Y 25 die Radsätze kein Längsspiel haben (Querspiel ± 10 mm), beträgt das Querspiel bei den Drehgestellen der Bauart 684 ± 23 mm und das Längsspiel ± 6 mm. Um dies zu ermöglichen wurden die Radsatzführungen verändert: Sie bestehen bei der Bauart 684 aus einem Radsatzhalter und einem mit seitlichen Anschlägen gehaltenen Führungskeil. Diese vier Führungskeile je Radsatz sind durch schräggestellte Querschaken mit den Radsatz-Lagergehäusen verbunden. Sie übernehmen gleichzeitig die Funktion der Federdämpfung (lastabhängige Reibungsdämpfung, ähnlich dem Lenoir-Dämpfer).

Güterwagen-Drehgestelle

www.drehgestelle.de

(c) Hermann Jahn



Güterwagen-Drehgestell Bauart DB 684/LHB („Y 25 Csi<f>od“)

Die Drehgestelle sind mit rechtsdrehenden Federn (20 t Radsatzlast), Doppelbremsklotzsohlen (V max = 120 km/h), eingebauter Bremsanlage und Wiegeventil ausgerüstet. Ein Teil der Drehgestelle hat eine bodenbedienbare Feststellbremse.

Die Drehgestelle sind mit rechtsdrehenden Federn (20 t Radsatzlast), Doppelbremsklotzsohlen (V max = 120 km/h), eingebauter Bremsanlage und Wiegeventil ausgerüstet. Ein Teil der Drehgestelle hat eine bodenbedienbare Feststellbremse.

Drehgestell	BA 621 (Y 25 Cs)	BA 684/LHB („Y 25 Cssi<f>od“)
Radsatzabstand (mm)	1800	1800
Bauart der Radsätze	002/080	80
maximaler Laufkreis-Durchmesser (mm)	920	920
Querspiel der Radsätze (mm)	± 10	± 23
Längsspiel der Radsätze (mm)	± 0	± 6
Bauart der Radsatzlager	082/080	79
Größte zulässige Radsatzlast (t)	20,0	20,0
Spez. Federung d. Drehgestells (mm/kN)	0,3/0,1	0,29/0,18
Federung: Schraubenfedern		
Anzahl der Federn	8 + 8	8 + 8
Durchmesser des Drahtes		
Innenfeder (mm)	24,0	20,0
Außenfeder (mm)	30,0	32,0
Anzahl der Windungen		
Innenfeder	7,5	8,0
Außenfeder	6,1	6,5
Bremsgestänge (festigkeitsmäßig ausgelegt für eine Belastung der Bremsdreiecke von ___ kN)	60	
Bremsklötze (Einfach-: Bg, Doppel-: Bgu)	Bg	Bgu
Höchstgeschwindigkeit (lauft technisch, km/h)	120	120
Durchschnittsgewicht (incl. Radsätze, Bremse, kg)	4530	5120
erstes Baujahr	1978	1973

Quellen:

Deutsche Bahn: DS 939 05 - Merkbuch für Schienenfahrzeuge - Güterwagen und Ladeeinheiten. Gültig ab 01.01.2001 (mit Bekanntgaben B 36 und B 37)

Madyski, Dr.-Ing. Thilo von: Die Güterwagen-Drehgestelle Y 25 und 665 (in: Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 11, 1978, S. 713 – 718)

Munske, Helmut: Tiefladewagen der Deutschen Bundesbahn (in: Elsners Taschenbuch der Eisenbahntechnik 1975, S. 291 – 325)

Wolff, Gerd: EK-Güterwagen-Lexikon DB: Die vierachsigen Selbstentladewagen. Die Staubbehälterwagen. Freiburg 1994

Hameln, 8. Februar 2012

Hermann Jahn

Güterwagen-Drehgestelle

www.drehgestelle.de

(c) Hermann Jahn

