

# MoComp Drehgestell SF400

## Laufdrehgestell für Reisezugwagen

Die Drehgestellfamilie SF 400, luftgefederte Endlauf- und Laufdrehgestelle, wurde für den Einsatz in lokbespannten Reisezügen im Wendebetrieb bis zu einer betrieblichen Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h entwickelt.

### Hohe Zuverlässigkeit, niedrige Betriebskosten

Das Einsatzgebiet dieser Universal-Drehgestellfamilie umfasst Mittel- und Steuerwagen, Single- oder Doubledeck, sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr. Im Zuge der Entwicklung dieser Drehgestellfamilie wurden gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG umfangreiche theoretische und praktische Untersuchungen durchgeführt. Das Ziel, moderne, leistungsfähige und komfortable Drehgestelle mit hoher Zuverlässigkeit und niedrigen Betriebskosten zu realisieren, wurde in allen Punkten erreicht. Das Konzept der Drehgestellfamilie SF 400 ermöglicht aufgrund seiner konsequent modularen Konstruktion die Herstellung von Hochleistungsdrehgestellen für jeden Einsatzbereich.

### Wartungs- und Verschleißfreie Radsatzführung

Das Prinzip der Radsatzführung wurde vom vielfach bewährten Laufdrehgestell SF 300 übernommen und besteht aus zwei an den Langträgern des Rahmens eingepressten Führungzapfen und Radsatzführungsbuchsen. Diese Form der Radsatzführung ist innerhalb der relevanten Wartungsintervalle praktisch wartungs- und verschleißfrei.

### Extremer Leichtbau

Der offene H-Rahmen, ohne mittleren Querträger, ist in

extremer Leichtbauweise verwindungsweich ausgeführt und besitzt zwischen den Langträgern angeordnete Querverbindungen mit Konsolen für die Scheibenbremseneinheiten.

### Maximale Bremskraft

Die Scheibenbremsanlage jedes Radsatzes besteht je nach Anforderung aus drei oder vier Bremseneinheiten. Die Einbaumöglichkeit einer Magnetschienenbremse ist gegeben. Die Feststellbremse kann optional als Federspeicherbremse ausgeführt werden.

### Exzellenter Komfort

Die Sekundärfederstufe ist als gesteuertes Luftfedersystem ausgeführt. Die beiden kommunizierenden Luftfedern sind mit einer Notfeder (Gummi-Schichtfeder) in Serie geschaltet. Dadurch ist bei einem Ausfall der Luftfeder eine Weiterfahrt mit Betriebshöchstgeschwindigkeit möglich. Zur Dämpfung der Querbewegungen ist ein horizontaler Querdämpfer vorgesehen, des Weiteren besteht die Möglichkeit eine aktive Querfederung und einen vertikalen Dämpfer einzubauen. Die Zugkraftübertragung zwischen Wagenkasten und Drehgestell erfolgt mittels Drehzapfen, Joch und zwei Lenkern.

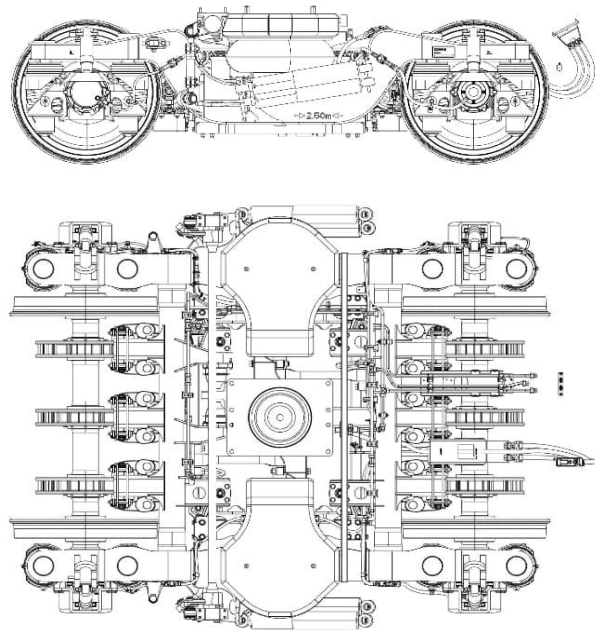


SF400 Drehgestell

Technische Daten SF400	
<b>Fahrwerk</b>	SF400
<b>Betriebsgeschwindigkeit</b>	max. 280 km/h
<b>Radsatzlast (EN 13103)</b>	max. 17 t
<b>Höhe der Kastenabstützung</b>	989 mm
<b>Radsatzstand</b>	2500 mm
<b>Spurweite</b>	1435 mm
<b>Raddurchmesser neu/ abgenutzt</b>	920 / 860 mm
<b>Min. Bogenradius Betrieb/ Werkstatt</b>	150 / 80 m
<b>Gewicht (inkl. MG-Bremse)</b>	ca. 7,1 t

### Referenzen (Beispiele):

ICE 2 / Deutschland  
 ÖBB Komfortschlafwagen / Österreich  
 ÖBB Doppelstockwagen / Österreich  
 ÖBB Railjet / Österreich  
 Trenitalia Doppelstockwagen / Italien  
 SBB Doppelstockwagen / Schweiz  
 CD Railjet / Tschechische Republik

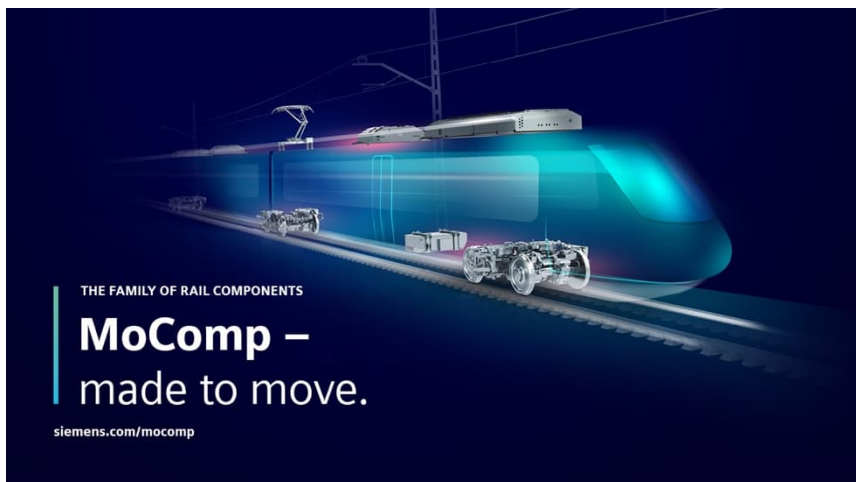


SF400 Drehgestell

Published by  
**Siemens Mobility Austria GmbH**  
 SMO RS CP BG&P  
 Eggenberger Straße 31  
 A-8020 Graz  
 Austria

© Siemens Mobility GmbH 05/2022

[siemens.com/mobility](https://www.siemens.com/mobility)



Die Informationen in diesem Dokument enthalten Beschreibungen der technischen Möglichkeiten, welche im Einzelfall nicht immer vorliegen müssen. Die gewünschten Leistungsmerkmale sind daher im Einzelfall bei Vertragsschluss festzulegen.