

Tento popis obsahuje základní údaje o stavbě vozu a jeho hlavních součástech. Rovněž tak poskytuje i přehled o standardním či speciálním vybavení vozu. Popis obsluhy speciálních částí nebo vybavení vozu, pokud jsou u tohoto typu instalovány, je uveden v samostatném „Návodu na obsluhu vozu“.

Čtyřnápravová vozová jednotka s pohyblivými kryty a pevnými čelními stěnami bez klanic řady **Laails**, 12. konstrukční skupiny (typ 9-142.1) je určena pro přepravu kusových i velkoobjemových balených zásilek nebo zásilek uložených na paletách, které při přepravě vyžadují ochranu před povětrnostními vlivy bez nároku na větrání ložného prostoru, po tratích o rozchodu kolejí 1435 mm. Vozová jednotka plně vyhovuje podmínkám pro mezinárodní provoz v režimu RIV.

Vozová jednotka vznikla pevným spojením dvou dvounápravových vozů řady Kils, typ 9-245.1 (modernizace z vozu řady Gbgkks, typ 9-112.0).

Nadstavba každého článku vozové jednotky je tvořena dvěma pevnými čelními stěnami a dvěma pohyblivými, do sebe vzájemně zasouvatelnými kryty (tubusy). Pohyblivé kryty jsou tvořeny kostrou svařenou z tenkostěnných uzavřených profilů potaženou trapézovým plechem. Kryty se pohybují po pojezdové dráze, kterou tvoří ocelové pásy, upevněné na vnější straně podélníků vozu. Pojíždění krytů po pojezdových lištách zajišťují vždy čtyři ocelová kolečka s kuličkovými ložisky. Vnikání vody a prachového sněhu do ložného prostoru vozu je zamezeno osazením těsnění z dutého pryžového profilu na čelech vozu a labyrintového těsnění mezi kryty, ze spodů vozu v místě pojezdu je pryžové těsnění proti vnikání prachového sněhu.

Konstrukce vozové jednotky dovoluje rychlou nakládku a vykládku, pohyblivé kryty umožňují optimální přístup k ložné ploše z každé strany vozu (vysokozdvíhací vozík) i shora (jeřáb). Každý pohyblivý kryt se dá ovládat samostatně; závěrný mechanismus je tříbodový, ovládaný z jedné strany vozu. Ve voze nejsou otvory speciálně určené pro větrání ložného prostoru. Při nakládání je třeba dbát na rovnoměrné rozložení nákladu a jeho zajištění v podélném i příčném směru vozu, aby po dobu přepravy nemohlo dojít ke kontaktu zásilek s pohyblivým krytem; náklad nesmí bránit zavření pohyblivých krytů a v žádném případě se jich nesmí dotýkat po jejich uzavření. Pro zajištění nákladu je vůz vybaven 2 x 12 upevňovacími prvky v podlaze (po 6 na každé straně obou článků jednotky), které umožňují přenos tahové síly 80 kN působící pod úhlem 45° vůči rovině podlahy a 30° vůči podélné ose vozu. Dále je v podlaze umístěno 2 x 12 vázacích ok (po 6 na každé straně obou článků jednotky), které umožňují přenos tahové síly 30 kN působící ve vodorovné rovině s podélnou osou vozu. Proti bočnímu posunu lze náklad zajistit ocelovou lištou, která převyšuje podlahu o 30 mm. Kromě toho jsou na každé čelní stěně ve výši 1 metru 2 upevňovací prvky, které umožňují přenos tahové síly 30 kN v každém směru. Podlaha vozu je zhotovena z dřevěných desek tloušťky 45 mm a při použití manipulačních (vysokozdvíhacích) vozíků zaručuje kolové zatížení 30 kN.

Na celé ploše podlahy vozové jednotky lze umístit 2 x 24 kusů průmyslových palet (1200 x 1000 mm) nebo 2 x 31 kusů europalet (1200 x 800 mm); stohování palet je možné.

Spodek vozové jednotky je svařované konstrukce. Pojezd každého článku tvoří dvě nezávislé nápravy, použito je vozové dvojkolí s celistvými koly o průměru 920 mm (typ ČD 920-409), nápravová ložiska valivá vzor 59V. Vozová jednotka je vybavena neprůběžným táhlovým ústrojím UNIC (TVS 103) se standardními šroubovkami 850 kN (TVS 20). Narážecí ústrojí tvoří trubkové nárazníky s prstencovou zpruhou 30 kJ, kategorie A.

Vozová jednotka je brzděna pneumatickou tlakovou samočinnou brzdou s rozvaděčem DAKO CV1 D12, vybavenou stavěčem odlehlosti zdrží SZ 12-400 (alt. SZ 10-400) s přestavovači P-L, N-O, Z-V. Jeden článek vozové jednotky je vybaven ruční pořádací brzdou, ovládanou ze země ručním kolem z obou stran vozu.