

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“.

Čtyřnápravový plošinový železniční nákladní vůz s pohyblivým krytem, pevnými čelními stěnami a spouštěcími klanicemi řady Rils-y, 51. konstrukční skupiny, typ 9-212.7 vznikl modernizací železničního nákladního vozu řady Res, 51. konstrukční skupiny, typ 9-212.0.

Vůz je určen pro přepravu zásilek na paletách, dlouhých nákladů (předmětů), rozměrnějších kusových zásilek, výrobků strojního, hutního, dřevařského a stavebního průmyslu, které vyžadují ochranu před povětrnostními vlivy, příp. poškozením, po tratích o rozchodu kolejí 1435 mm. Provoz vozu je možný v teplotním rozmezí od -25°C do + 45°C.

Kostra spodku vozu je rámové konstrukce, zhotovené z válcovaných a ohýbaných profilů, plechů a pásových ocele. Do spodku vozu je nainstalováno 28 pouzder pro spouštěcí klanice, včetně potřebných výztuh. Nástavbu vozu tvoří dvě pevné čelní stěny o výšce 3 060 mm a pohyblivý plachtový kryt, upevněným k obloukům z ocelových trubek. Trubky jsou upevněny k vozíkům pojezdovým po pojezdové dráze, tvořené ocelovými pásy umístěnými na vnější straně podélníků vozu. Plachtový kryt je odsuvný k libovolnému čelu, příp. z obou stran do středu vozu - nakládku a vykládku zboží lze s výhodou provádět pomocí běžně používaných mechanizačních prostředků (vysokozdvíhací vozíky, mechanické ruky, jeřáby apod.). Plachta pohyblivého krytu je podepřena v prostoru mezi oblouky laminátovými tyčemi, uchycenými k nosným obloukům a k plachtě. Závěrný mechanismus pohyblivého krytu je čtyřbodový, ovládaný z jedné strany vozu a zajišťuje vodotěsné uzavření pohyblivého krytu k oběma čelům vozu. Řešení závěrů pro upevnění pohyblivého krytu a upevnění plachty umožňuje plombování.

Podlaha vozu je zhotovena ze smrkových prken tloušťky 45 mm. Podlaha snese zatížení od předních kol vysokozdvíhacího vozíku po 22 kN na kolo. Náklad na voze je třeba rovnoměrně rozložit, vhodným způsobem upevnit a zajistit. Náklad nesmí bránit zavření pohyblivého krytu a v žádném případě se nesmí dotýkat pohyblivého krytu po jeho uzavření. Podlaha je doplněna o 16 rovnoměrně rozmístěných upevňovacích ok (po 8 na každé straně), které umožňují přenos tahové síly 30 kN. Pro zajištění zásilek proti příčnému posunu je vůz vybaven 28 ocelovými klanicemi o výšce 800 mm (po 14 klanicích na každé straně vozu), které lze pro usnadnění nakládky a vykládky zboží spustit do úrovně podlahy. U každé klanice je namontován odklopný kryt.

Na ložné ploše vozu lze umístit 46 ks europalet (800 x 1200 mm) nebo 36 ks průmyslových palet (1000 x 1200 mm).

Vůz je na každém čele opatřen jednou levou stupačkou a dvěma madly. Na každé boční straně spodku vozu jsou poblíž čelníku dva háky na vlečné lano.

Pojezd vozu se skládá ze 2 dvounápravových podvozků typu Y 25 Rs (alternativně Y 25 Cs) s dvojkolím o průměru kol 920 mm. Spojení mezi podvozkem a spodkem vozu je provedeno tornou (kulovým čepem) a kluznicemi.

Vůz je vybaven neprůběžným táhlovým ústrojím UNICUPLER s tažným hákem 1000 kN a standardní šroubovkou 850 kN. Použity jsou trubkové nárazníky s prstencovou zpruhou kategorie A o absorbní práci 30 kJ.

Vůz je brzděn tlakovou brzdou systému DAKO-GP, CV 1 - D 16 ´ ´ s přestavovači P-L, N-O, Z-V. Stálou odlehlost brzdových zdrží zajišťuje samočinný stavěč odlehlosti zdrží SZ 12/1-600 (alternativně SZ 12-600). Vůz je dále vybaven ruční pořádací brzdou, ovládanou ze země ručním kolem z obou stran vozu.