



Universell
einsetzbar



Weiche und
Schiene



Flexibler Einsatz
(Spurweiten)



Exakte
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag
pro Überfahrt möglich



Tunneltauglich



Lärmreduktion

Rillenschienen: frästechnische Bearbeitung

Technisches Datenblatt

Frästechnische Schieneninstandhaltung im innerstädtischen Bereich

Ohne Entfernung des nahezu bündigen Fugenvergusses entlang der Rillenschienen-Außenseite war eine korrektive Bearbeitung bislang nicht möglich. Mit dem Spezialwerkzeug unseres Zweiwege-Frästrucks, dessen Spurkranz zusätzlich mit Schneidplättchen bestückt ist, ist erstmalig eine Fehlerbeseitigung in einer Überfahrt ohne größeren Aufwand und mit einer tiefergehenden Radiusbearbeitung möglich. Zusätzlich erreichen wir durch einen ab Y+0 positiv auslaufenden Schneidwinkel einen auf Z-22 mm verlängerten Auslauf an der Fahrkante der Schiene. Bei größeren Abträgen wird somit ein Aufsetzen der Radkränze der Straßenbahnfahrzeuge vermieden.

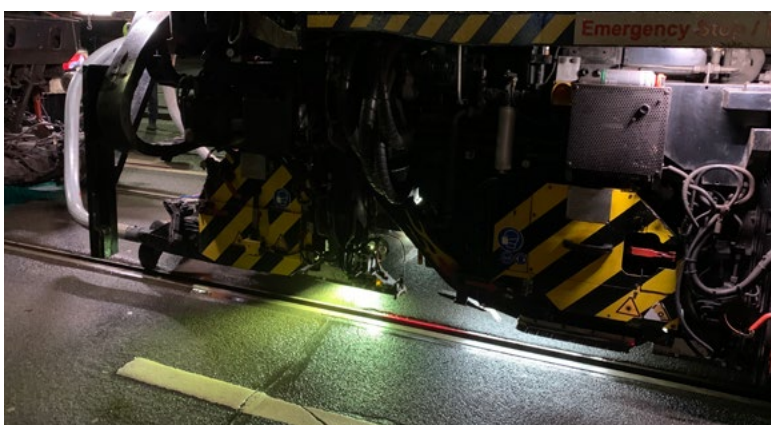


Vorteile

- / Erstmalig vollumfängliche korrektive Bearbeitung von Rillenschienen inklusive des Rillenbodens in Richtung Fahrkante bei größeren Abträgen
- / Effiziente Nutzung der Sperrpausen durch schnelles Ein- und Ausgleisen über straßenseitigen Zugang
- / Je nach Anzahl der notwendigen Überfahrten und Länge der Betriebsruhe können in einer Schicht mehrere Hotspots per Straße angefahren werden

Einsatzgebiete

- / Streckenbearbeitung
- / Neulagenbearbeitung
- / Präventive Wartung und Instandhaltung
- / Lärminderung in sensiblen Bereichen
- / Ideal für kleine Baulose



SF02 W-FS

Technische Daten

Hauptabmessungen	
Länge über Puffer (LüP)	18.320 mm
Höhe	3.408 mm
Breite	2.490 mm
Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen	1–4
Drehzapfenabstand	kein Drehzapfenabstand, da nur 1 Drehgestell und 2 starre Achsen
Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil	UIC 505-1

Geschwindigkeit	
Transportgeschwindigkeit im Zugverband	kein Transport im Zugverband
Abschleppgeschwindigkeit	20 km/h
max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)	Schiene: 45 km/h, Straße: 80 km/h
Arbeitsgeschwindigkeit	0,4–0,8 km/h

Masse	
Eigengewicht	45 t
max. Radsatzlast	12,4 t

Bremsen	
Art der Bremse	hydrostatisch wirkendes Bremssystem – Bedienung über Fahrhebel + direkt wirkendes Bremssystem auf eine Nebenwelle am Achsgetriebe wirkend 4 x Scheibenbremsen
Bremsgewicht	40
Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens)	92
Transportstellung (G/P)	entfällt – kein G/P-Wechsel

Befahrbarkeit von Gleisen	
Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)	Transport Ra 50/Arbeiten Ra 80
max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten)	40 ‰ steigend und fallend
Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer	kein Transport im Zugverband, kein Schlussläufer

Wetterabhängigkeit	
max./min. Temperatur zum Arbeiten	-10 bis +40°C, Anpassungen möglich

Ausrüstung / Besonderheiten	
Leistungsdaten	eine Fräseinheit pro Seite, integrierte Nachschleifeinheiten tangential und anschließende Fächerschleifeinheiten
Abträge	0,9 mm max. Abtrag pro Überfahrt
anwendbare Normen	DB Rill 824, EU Norm 13231:2-2020
Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation)	4 x Personal Arbeitsschicht + 2 x Personal Wartungsschicht
zugtechnische Ausrüstung	PZB, INDUSI, digitaler Zugfunk

Weltweite Kompetenz
in über 100 Ländern

