



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.

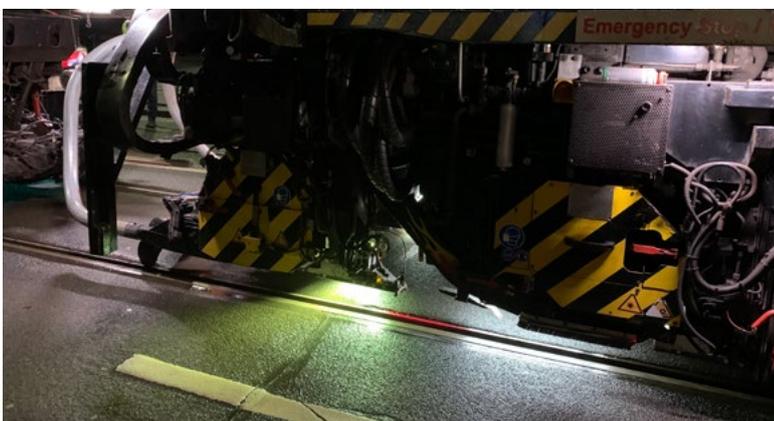


Vorteile

- / 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

