



Universell
einsetzbar



Weiche und
Schiene



Flexibler Einsatz
(spurweiten)



Exakte
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag
pro Überfahrt möglich



Tunneltauglich

Weichenfräsen

vossloh
enabling green mobility

Technisches Datenblatt



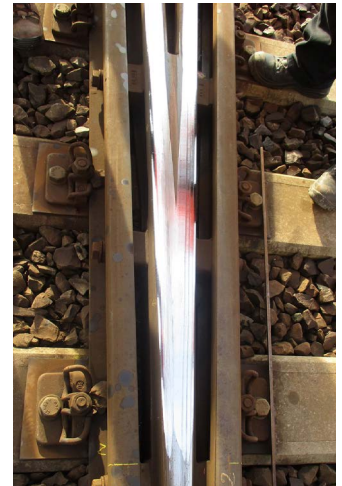
Abliegende Zunge



Anliegende Zunge



Flügelschiene, eine Seite



Gefrästes Herzstück

Vorteile

- / Vollständige Reprofilierung des durchgehenden sowie des abzweigenden Stranges inklusive Herzstück, Flügelschiene und Zungenbereich bis 20 mm Breite
- / Geringer Bearbeitungszeitaufwand
- / Nach Bearbeitung ist die Weiche nahe ihres Neuzustandes reprofiliert

Einsatzgebiete

- / Bearbeitbar sind sämtliche Weichen inklusive Weichen mit federbeweglichem Herzstück
- / Aus wirtschaftlicher Sicht nicht empfehlenswert: einfache Kreuzungsweichen, doppelte Kreuzungsweichen sowie Schienenkreuzungen



Frästruck SF02 W-FS

Weicheninstandhaltung durch korrektive Schienenbearbeitung

Das Fräsen einer Weiche ist eine Herausforderung und wurde bislang bearbeitungstechnisch wenig beachtet. Mit einem speziell entwickelten Werkzeug ist es jetzt möglich, Weichen bis zu 95 % inklusive ihrer kritischen Bereiche wie Herzstück, Flügelschiene und anliegende Zungenschiene zu bearbeiten – und das mit DB-Zulassung und auch auf Hochgeschwindigkeitsstrecken bis 280 km/h! Im Zusammenspiel mit unserem System Flexis sind weitere wirtschaftliche Kombinationen möglich.

Weichenfräsen durch SF02 W-FS in Kombination mit Flexis

Einsatzbedingungen

Die Bearbeitung des hauptbefahrenen Stranges ist unkritisch. Zur Bearbeitung des abzweigenden Stranges ist eine kurzzeitige Sperrung des Nachbargleises erforderlich. Die Angleicharbeiten von Flexis beziehen sich auf die regelkonforme Herstellung von Rampen im Herzstück, der Flügelschiene und im Zungenbereich. Die Angleicharbeiten durch Flexis können operativ erfolgen.

Technische Daten SF02 W-FS

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	max. Abtrag pro Überfahrt 0,9 mm
anwendbare Normen	DB Ril 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

