

Z-14
Z-30



Universell
einsetzbar



Weiche und
Schiene



Flexibler Einsatz
(spurweiten)



Exakte
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag
pro Überfahrt möglich

Fräsen tiefer Z-14

Technisches Datenblatt

vossloh
enabling green mobility



Vorteile

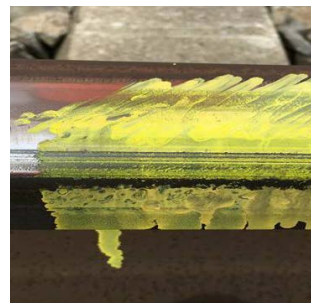
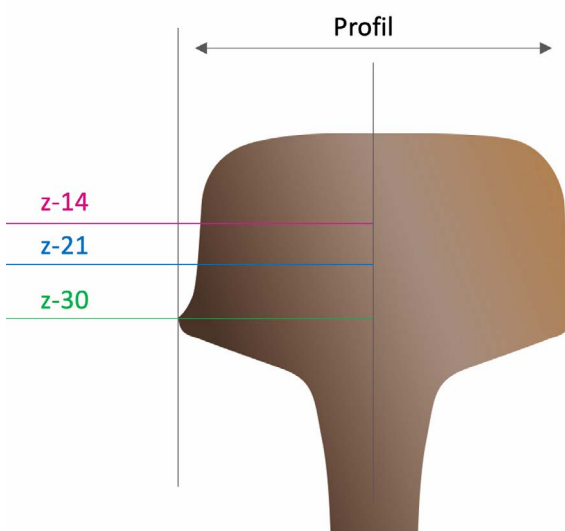
- / Fehler in der Fahrkantenseite der Schiene tiefer Z-21 können durch ein spezielles Fräs Werkzeug vollständig bearbeitet werden
- / Die gesamte mögliche Rad-Schiene-Kontakt fläche wird vollständig bearbeitet
- / Die Schiene muss nicht ausgetauscht werden

Einsatzgebiete

- / Universell einsetzbar
- / Spurverengungen
- / Gratbildung in der Fahrkante

Fahrkantenfehler tiefer Z-14 einfach korrektiv bearbeiten

Durch einen verlängerten Auslauf an der Fahrkantenseite des Fräsrades ist eine Bearbeitung bis Z-30 möglich. Dabei wird die Flankenneigung des Schienenrades berücksichtigt und somit die Schiene bei Bedarf unterfräst. An den Schienenfahrkanten kann z. B. durch Nutzung unterschiedlicher Spurkranzhöhen im Bereich von Z-25 bis Z-28 ein scharfer Grat entstehen. Dieser schädigt die Räder mit größerem Spurkranz und führt zu vorzeitigem Verschleiß. Dieses Profil kann ebenso für Spurberichtigungen eingesetzt werden, da es über die geforderten Z-21 hinausgeht.



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 | 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 |

