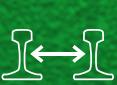




Universell  
einsetzbar



Weiche, Schiene,  
Rillenschiene



Flexibler Einsatz  
(versch. Spurweiten)



Exakte  
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag  
pro Überfahrt möglich



Tunneltauglich



Lärmreduktion  
bis zu 10 Dezibel

# Rillenschienen: frästechnische Bearbeitung

Technisches Datenblatt

**vossloh**  
*enabling green mobility*



## 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
- / Lärmreduktion in sensiblen Bereichen
- / Ideal für kleine Baulöse



### 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.

## SF02 W-FS

### Technische Daten

Hauptabmessungen		Befahrbarkeit von Gleisen	
Länge über Puffer (LÜP)	18.320 mm	Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
Höhe	3.408 mm	kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)	Transport Ra 50/Arbeiten Ra 80
Breite	2.490 mm	max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten)	40 % steigend und fallend
Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen	1–4	Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer	kein Transport im Zugverband, kein Schlussläufer
Drehzapfenabstand	kein Drehzapfenabstand, da nur 1 Drehgestell und 2 starre Achsen		
Fahrzeugumgrenzungslien/Lichtraumprofil	UIC 505-1		
Geschwindigkeit		Wetterabhängigkeit	
Transportgeschwindigkeit im Zugverband	kein Transport im Zugverband	max./min. Temperatur zum Arbeiten	-10 bis +40°C, Anpassungen möglich
Abschleppgeschwindigkeit	20 km/h		
max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)	Schiene: 45 km/h, Straße: 80 km/h		
Arbeitsgeschwindigkeit	0,4–0,8 km/h		
Masse		Ausrüstung / Besonderheiten	
Eigengewicht	45 t	Leistungsdaten	eine Fräseinheit pro Seite, integrierte Nachschleifeinheiten tangential und anschließende Fächerschleifeinheiten
max. Radsatzlast	12,4 t	Abträge	0,9 mm max. Abtrag pro Überfahrt
Bremsen		anwendbare Normen	DB Ril 824, EU Norm 13231-2:2020
Art der Bremse	hydrostatisch wirkendes Bremsystem – Bedienung über Fahrhebel + direkt wirkendes Bremssystem auf eine Nebenwelle am Achsgetriebe wirkend 4 x Scheibenbremsen	Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation)	4 x Personal Arbeitsschicht + 2 x Personal Wartungsschicht
Bremsgewicht	40	zugtechnische Ausrüstung	PZB, INDUSI, digitaler Zugfunk
Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens)	92		
Transportstellung (G/P)	entfällt – kein G/P-Wechsel		

