



Universell  
einsetzbar



Weiche und  
Schiene



Flexibler Einsatz  
(Spurweiten)



Exakte  
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag  
pro Überfahrt möglich

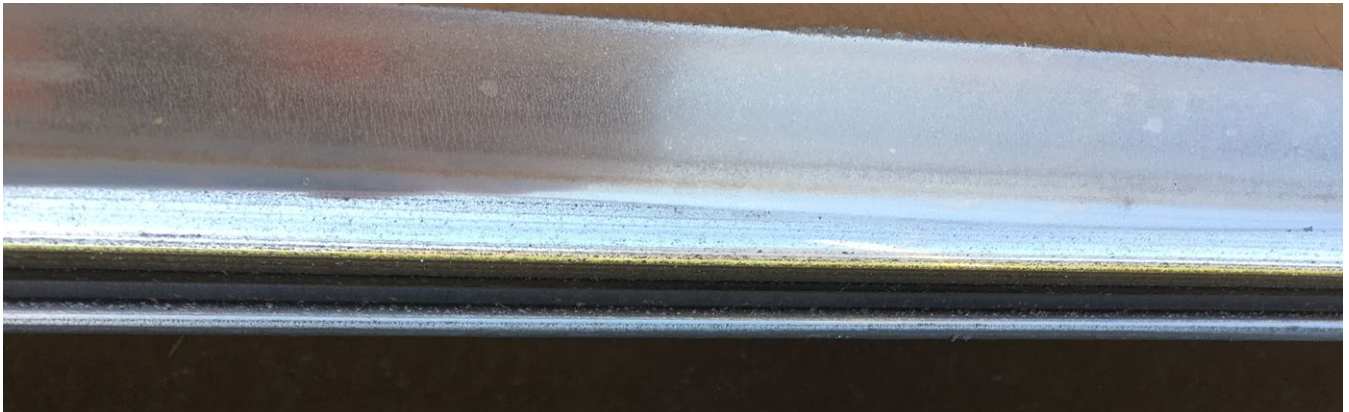


Tunneltauglich

# Anfahrungen fräsen in Bögen

Technisches Datenblatt

**vossloh**  
*enabling green mobility*



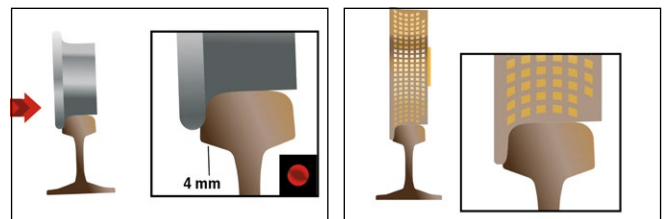
## Vorteile

- / Schienen, die durch die Tiefe der Ausföhrung bisher als nicht mehr bearbeitbar galten, können fehlerfrei gefräst werden
- / Durch ein speziell entwickeltes Fräsrödr wird der kritische Bereich an der Unterseite der Ausföhrung um ca. 4 mm nach unten verlagert



## Einsatzgebiete

- / Oberbögen mit An- bzw. Ausföhrungen
- / Unterstränge können massive Übergratungen aufweisen, die ebenfalls beseitigt werden



### Schienenwechsel bei Anföhrungen in Bögen – wozu?

Durch die Fliehkräfte bei Bogenfahrten wird sukzessive das Radprofil negativ in die Fahrkante des bogeninneren Stranges hineinkopiert – so entstehen Anföhrungen und im fortgeschrittenem Stadium Ausföhrungen. In der Y-Achse ist dabei von einem kritischen Bereich ab 4 mm auszugehen. Herkömmliche Fräswerkzeuge laufen Gefahr, mit dem Spurränz auf der Unterseite der fortgeschrittenen Ausföhrung aufzusetzen und erzeugen somit keinen Abtrag zur Fehlerkorrektur.

Nach der Bearbeitung durch den Frästruck SF02, der für die Beseitigung dieser spezifischen Schienenfehler ausgelegt ist, kann die Schiene uneingeschränkt wieder regelkonform bearbeitet werden.

## 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 Brems-system – 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 R11 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



