



Bahnübergänge: frästechnische Schienenbearbeitung

Technisches Datenblatt

vossloh
enabling green mobility



Vorteile

- / Durchgängige Schienenbearbeitung
- / Die von Winterstreumitteln geschädigte Schiene wird vollständig reprofiliert
- / Bearbeitung auch in kurzen Sperrpausen im gesperrten Gleis
- / Schnelles Ein- und Ausgleisen durch straßenseitigen Zugang

Einsatzgebiete

- / Streckenbearbeitung
- / Neulagenbearbeitung
- / Präventive Wartung und Instandhaltung
- / Lärminderung in sensiblen Bereichen
- / Ideal für kleine Baulose

Frästechnische Schieneninstandhaltung an Bahnübergängen

Da das Werkzeug des Zweiwege-Frästrucks SF02 die gleichen Abmessungen wie ein Schienenrad aufweist, sind Schienen durchgängig über den Bahnübergang bearbeitbar – sofern der Freiraum an der Fahrkante der 'Europäischen Norm für den Spurkranz' entspricht: 38 mm in der Spurweite und 42 mm in der Tiefe.

Zudem muss die Fahrtrille frei von sämtlichen Rückständen sein, und es gibt zum Erreichen der korrekten Schienenkopfkongexität einen Abstand zum angrenzenden Material an der Schienenfeldseite. Idealerweise liegt das angrenzende Material 2 mm tiefer als die Schienenoberkante.



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 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 |

