



Universell  
einsetzbar



Weiche und  
Schiene



Flexibler Einsatz  
(Spurweiten)



Exakte  
Reprofilierung



Hoher Materialabtrag  
pro Überfahrt möglich



Tunneltauglich

# Spurberichtigung

Technisches Datenblatt

## Gleisperrung bei Spurverengung? Das muss nicht sein!

Durch verschiedene Umstände kann es zu Spurverengungen im Gleis kommen, die bei Unterschreitung der Spur von 1.430 mm unweigerlich zur Gleisperrung für sämtlichen Betrieb führen. Eine regelkonforme Spurberichtigung durch Vossloh-Maschinen, die eine positive Spurkorrektur von 2,5 mm pro Schienenstrang, also insgesamt 5 mm, im Gleis herbeiführen, schaffen kurzfristig eine langfristige Betriebssicherheit.



### Vorteile

- / Vorbeugung einer Gleisperrung für den Betrieb
- / Vorbeugung eines vorzeitigen Verschleißes der Radreifen der Fahrzeuge
- / Lärminderung
- / Erhöhung der Betriebssicherheit

### Einsatzgebiete

- / Sämtliche Bereiche, in denen z. B. Übergratungen oder Biegeschwellen eine Spurverengung hervorrufen können



## 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,<br>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<br>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 /<br>Arbeiten Ra 80                 |
| max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten) | 40 ‰ steigend und fallend                           |
| Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer            | kein Transport im Zugverband,<br>kein Schlussläufer |

| Wetterabhängigkeit                |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| max./min. Temperatur zum Arbeiten | -10 bis +40°C,<br>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,<br>EU Norm 13231:3-2012  |
| Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation) | 4 x Personal Arbeitsschicht +<br>2 x Personal Wartungsschicht  |
| zugtechnische Ausrüstung                                    | PZB, INDUSI, digitaler Zugfunk   |

## SF03 W-FSS

### Technische Daten

| Hauptabmessungen                          |              |
|---|--------------|
| Länge über Puffer (LüP)                   | 23.800 mm    |
| Höhe                                      | 4.210 mm     |
| Breite                                    | 3.100 mm     |
| Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen       | 2–6          |
| Drehzapfenabstand                         | 15.300 mm    |
| Radsatzabstand im Drehgestell             | 1.800 mm     |
| Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil | UIC 505-1 IV |

| Geschwindigkeit                        |  |
|--|--|
| Transportgeschwindigkeit im Zugverband | darf nicht in Züge eingestellt werden, Schlussläufer |
| Abschleppgeschwindigkeit               | 100 km/h   |
| max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)   | 100 km/h   |
| Arbeitsgeschwindigkeit                 | 0,5–0,9 km/h   |

| Masse                                  |                  |
|--|------------------|
| Eigengewicht, zulässiges Gesamtgewicht | 112,5 t<br>123 t |
| max. Metergewicht                      | 5,04 t/m         |
| max. Radsatzlast                       | 20,5 t           |

| Bremsen   |  |
|---|--|
| Art der Bremse  | Führerbremse<br>Knorr RZBE-FB 11 (indirekt),<br>Knorr RZBE 12 (direkt) |
| Bremsgewicht  | 106 t  |
| Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens) | 90   |
| Transportstellung (G/P)   | Bremsgewicht P = 105 t<br>in Stellung „P“ fixiert                      |

| Befahrbarkeit von Gleisen                             |   |
|---|---|
| Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot) | verboten                                |
| kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)     | Transport Ra 150/<br>Arbeiten Ra 180    |
| max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten) | 40 ‰ steigend und fallend               |
| Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer            | Schlussläufer,<br>max. Anhängelast 60 t |

| Wetterabhängigkeit                |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| max./min. Temperatur zum Arbeiten | -10 bis +40°C,<br>Anpassungen möglich |

| Ausrüstung / Besonderheiten                                 |   |
|---|---|
| Leistungsdaten  | zwei Fräseinheiten pro Seite,<br>integrierte Nachschleifeinheiten tangential und anschließende Fächerschleifeinheiten |
| Abträge   | Abtrag von 0,3–1,8 mm<br>pro Überfahrt möglich  |
| anwendbare Normen   | DB Ril 824,<br>EU Norm 13231:3-2012   |
| Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation) | 4 x Personal Arbeitsschicht +<br>2 x Personal Wartungsschicht   |
| zugtechnische Ausrüstung                                    | PZB, INDUSI, digitaler Zugfunk  |

## Fräszug VTM-performance

### Technische Daten

| Hauptabmessungen                          |                       |
|---|-----------------------|
| Länge über Puffer (LüP)                   | 61.700 mm             |
| Höhe                                      | 3.840 mm              |
| Breite                                    | 2.620 mm              |
| Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen       | 6–12                  |
| Drehzapfenabstand                         | 14.200 mm             |
| Radsatzabstand im Drehgestell             | 1.800 mm              |
| Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil | GE/RT8073 W6A UIC 503 |

| Geschwindigkeit                        |  |
|--|--|
| Transportgeschwindigkeit im Zugverband | darf nicht in Züge eingestellt werden, Schlussläufer |
| Abschleppgeschwindigkeit               | 120 km/h   |
| max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)   | 12 km/h  |
| Arbeitsgeschwindigkeit                 | 0,4 – 2,0 km/h                                       |

| Masse                              |                |
|------------------------------------|----------------|
| Eigengewicht<br>zul. Gesamtgewicht | 210 t<br>240 t |
| max. Metergewicht                  | 4,0 t/m        |
| max. Radsatzlast                   | 225 kN         |

| Bremsen   |   |
|---|---|
| Art der Bremse  | Leitfahrzeug: KE-GP-A-mZ-direkt<br>Systemfahrzeug: KE-GP-A<br>Fräsfahrzeug: KE-GP-mZD |
| Bremsgewicht  | 72 t  |
| Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens) | 90  |

| Befahrbarkeit von Gleisen                             |  |
|---|--|
| Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot) | verboten                                 |
| Kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)     | Transport Ra 150/<br>Arbeiten Ra 200     |
| max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten) | 40 ‰ steigend und fallend                |
| Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer            | Schlussläufer,<br>max. Anhängelast 160 t |

| Wetterabhängigkeit                |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| max./min. Temperatur zum Arbeiten | -15° C bis +40°C |

| Ausrüstung / Besonderheiten                                 |  |
|---|--|
| Besonderheiten  | integriertes Wirbelstromsystem, Vorbereitung für integriertes Längs- und Querprofilmesssystem, Leistungselektronik mit Zugsammelschiene, Qualitätsüberwachungssysteme, intelligentes Energiemanagementsystem, installierte Leistung 1.077 kW |
| Leistungsdaten  | eine Fräseinheit pro Seite, integrierte Nachbearbeitung durch Stirnschlichtverfahren   |
| Abträge   | max. Abtrag pro Überfahrt 2,0 mm / Fräsleistung nominell 1,5 mm Abtrag bei 1.200 m/h   |
| anwendbare Normen   | DB Ril 824, EU Norm 13231:3-2012   |
| Personal: Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation) | 3 x Personal Arbeitsschicht + 2 x Personal Wartungsschicht   |
| zugtechnische Ausrüstung                                    | digitaler Zugfunk MESA 23  |

## Fräsmaschine VTM-compact

### Technische Daten

| Hauptabmessungen                          |   |
|---|---|
| Länge über Puffer (LüP)                   | 5.800 mm  |
| Höhe                                      | 2.230 mm  |
| Breite                                    | 2.210 mm  |
| Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen       | 2 (+ 2 Arbeitsachsen)                                     |
| Drehzapfenabstand                         | 4.220 mm (Überführungsfahrwerk), 2.500 mm Arbeitsfahrwerk |
| Radsatzabstand im Drehgestell             | keine Drehgestelle, da 2 Achsen                           |
| Höhe Fahrzeugboden über SO                | 144 mm  |
| Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil | Berlin „klein“  |

| Geschwindigkeit                        |                                       |
|--|---------------------------------------|
| Transportgeschwindigkeit im Zugverband | darf nicht in Züge eingestellt werden |
| Abschleppgeschwindigkeit               | 30 km/h                               |
| max. Geschwindigkeit (selbstfahrend)   | 2,7 km/h                              |
| Arbeitsgeschwindigkeit                 | 0,5–2,5 m/min; 0,03–0,15 km/h         |

| Masse                              |              |
|------------------------------------|--------------|
| Eigengewicht<br>zul. Gesamtgewicht | 16 t<br>17 t |
| max. Metergewicht                  | 2,93 t/m     |
| max. Radsatzlast                   | 8,5 t        |

| Bremsen        |  |
|----------------|--|
| Art der Bremse | hydraulische Doppelkammerkolbenbremse (Halte- und Betriebsbremse), Ortlinhaus-Werke GmbH – Baureihe 0992-009-43-014000 |

| Befahrbarkeit von Gleisen                             |  |
|---|--|
| Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot) | verboten   |
| kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)     | Transport Ra 30/Arbeiten Ra 50   |
| max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten) | 40 ‰ steigend und fallend (trockene Witterung), im Nassen vorzugsweise fallend |
| Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer            | generell kein Transport im Zugverband  |

| Wetterabhängigkeit                |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| max./min. Temperatur zum Arbeiten | -10 bis + 40°C, Anpassungen möglich |

| Ausrüstung / Besonderheiten                                 |   |
|---|---|
| Leistungsdaten  | eine Fräseinheit pro Seite, angehängte Nachschleifeinheiten/ Fächerschleifeinheiten, Nachschleifeinheiten in Konstruktion |
| Abträge   | max. Abtrag pro Überfahrt 2 mm  |
| anwendbare Normen   | DB Ril 824, EU Norm 13231:3-2012  |
| Personal: Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation) | 2 x Personal Arbeitsschicht + 1 x Personal Wartungsschicht  |

Weltweite Kompetenz  
in über 100 Ländern

