



BILD 4: Für Zwei-Wege-Fahrzeuge wurde ein neuer elektrischer Antrieb vorgestellt

Bung selbst erfolgt mit reduziertem Zeitaufwand und geringerem Abbrand.

ZWEI-WEGE-FAHRZEUGE

In Münster wurde ein Schienenfahrwerk für Zweiwegefahrzeuge vorgestellt, bei dem erstmals ein Elektroantrieb verwirklicht wurde. Gedacht ist das Drehgestell für Lkw mit bis zu 32 t. Entwickelt wurde das Fahrwerk, für das das Patent angemeldet wurde, von der Bahntechnik Schmidt GmbH, Gemmingen, das weltweite Vertriebsrecht hat sich Zwiethoff gesichert. Das Drehgestell ist je Achse mit zwei 25 kW-Motoren ausgerüstet. Zwei Brems scheiben pro Achse sorgen für die Verzögerung. Der in Münster ausgetestete Prototyp ist für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Eine Besonderheit ist der Einsatz auf unterschiedlichen Spurweiten. Der Antrieb ist so platzsparend konstruiert, dass die kleinste Spurweite 1000 mm beträgt, die größtmögliche liegt bei 1668 mm. Der Spurwechsel erfolgt durch den Einsatz verschieden großer Adapter und ist leicht vor dem Einsatz durchführbar. Vorteil des E-Antriebs gegenüber dem üblichen hydrostatischen Antrieb sei der Wegfall der Ölleitungen sowie das nicht vorhandene Wärmeabfuhrproblem, so der Entwickler.

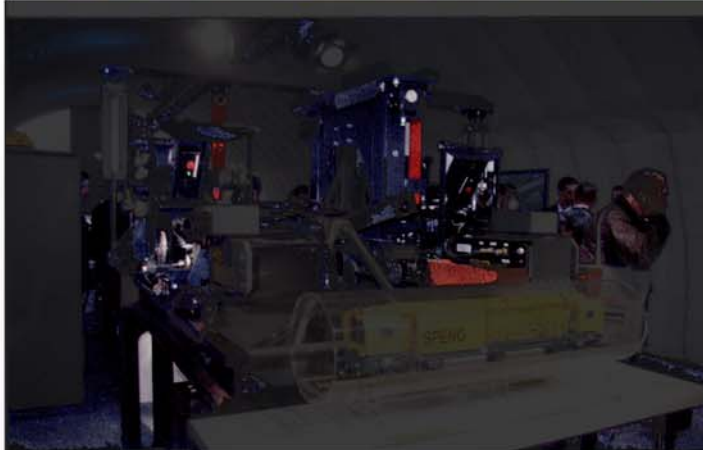


BILD 5: Das neue Messsystem für Schleifmaschinen

Terex hat für Zwei-Wege-Bagger ein neues Höhenbegrenzungssystem entwickelt. Statt mechanischer Geber mit Potentiometer, die aufwändig eingestellt werden müssen, kommen elektronische Flüssigkeitsgeber zum Einsatz. Sie sind kleiner, unempfindlicher gegenüber äußeren mechanischen Einflüssen sowie leichter einstellbar. Neu auf dem Zwei-Wege-Markt ist dagegen der Baggerhersteller Sennebogen aus Straubingen. Das niederländische Unternehmen hat für den Gleisbau erste Bagger angemietet. Allerdings steht die Zulassung in Deutschland noch aus, ist aber in Vorbereitung.

MESSTECHNIK

Speno hat für seine Schleifmaschinen auf der IAF ein neues Messsystem vorgestellt. Es vermisst exakt die Schiene und das Profil der Schiene sowie mögliche Schienenschäden (Head Checks). Das Messsystem ist den kleineren Schleifmaschinen vor den Schleifaggregaten eingebaut, bei den größeren auch zusätzlich dahinter, um das Schleifergebnis gleich verifizieren zu können. Auf der IAF stellte Amberg Technologies eine neue Bahnvermessungssoftware für die erfolgreiche Bahnvermessungslösung GRP System FX vor. Die neue Software fokussiert klar auf die Bedürfnisse im Bahnbau und der Lichtraumkontrolle. Die neue applikations-spezifische Software-Plattform bietet neben der kompletten Verwaltung von Bahnstrecken auch ein umfangreiches Projektmanagement. ←

die vier Achsen antreiben. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 140 km/h. Das Fahrzeug hat auf dem Dach zwei Arbeitsbühnen vom Palfinger, eine davon kann auch auf 9 m unter SOK verschwenkt werden. Die Bühnen stehen auf Portalen, wodurch der Innenraum auf kompletter Breite nutzbar bleibt. Darüber hinaus kann das Fahrzeug die Oberleitung nach Fahrdrahthöhe und Lage des Zick-Zack vermessen. Die Abgasausgänge an den Fahrzeugseiten lassen sich seitenselektiv durch Klappen verschließen, so dass die Arbeiter von den Dieselausgasen verschont werden. Auf der IAF wurden auch zwei neue Fahrzeuge zur Gleisvermessung gezeigt. Aus der Schweiz war der 2007 in Dienst gestellte Messtriebwagen XTmass 160 001, hergestellt vom Mermec aus Italien, zu sehen. Das Fahrzeug ist maximal 150 km/h schnell und erfasst nicht nur die Lage von Gleis und Oberleitung, sondern kontrolliert auch den Zustand der Schienenbefestigung und des Kleinschens. Matisa zeigte den M1200 der SNCF, der eine maximale Fahr- und Messgeschwindigkeit von 120 km/h aufweist. Er vermisst die Gleisgeometrie, das Schienenkopprofil und per Ultraschall die Schiene selbst.

KLEINMASCHINEN UND -GERÄTE

Im Bereich der Kleinmaschinen, der Schwerpunkt von Robel, ist die Clipmaschine 34.01 mit Einzelschwellenhebeeinrichtung neu. Die Maschine ist für den Ein- und Ausbau der Pandrol-Fastclips entwickelt. Die Zulassung

der Maschine in Frankreich, wo dieses Schienenbefestigungssystem sehr weit verbreitet ist, steht unmittelbar bevor. Die schon auf InnoTrans 2008 in der Halle präsentierte neue Schraubmaschine 30.82 RKS konnte nun auf der IAF 2009 von dem Publikum praxisnah auf dem Freigelände ausprobiert werden. Die neue Lamellenkupplung ermöglicht ein leichtes, von Bediener unabhängiges Befestigen der Schienen. Das vorher eingestellte Drehmoment wird präzise eingehalten. Zwei Neuheiten hat die ABZ Handels GmbH im Münster präsentiert. Der neue Greifer AZ-DG für zwei Schienen besitzt eine elektrisch betriebene Verriegelung. Diese lässt sich fernbedienen, so dass beim Ladevorgang weniger Personal und Zeit benötigt wird. Eine unten am Greifer angeordnete Rolle führt und zentriert den Schienengreifer selbsttätig. Insbesondere mit der neuen über 106 m Traverse zum Verladen von 120 m Langschienen bietet der neue Greifer Vorteile – werden doch acht Greifer an der Traverse benötigt. Die erste Traverse mit dieser Abmessung wurde gerade an den Schienenhersteller ThyssenKrupp Langschiene ausgeliefert. Auf dem Hallenstand von Plasser & Theurer war eine neue Schweißanlage zum Abbrennstumpfschweißen von Schienen ausgestellt. Details wurden noch nicht genannt, aber die neue Anlage hat eine automatische Höhenzentrierung durch Anhebung der beiden Schienenenden bis zum Anschlag mittels außen liegender Schienenzangen. Die Schweiß-