



Nahverkehr und
Kurzstrecke



Arbeitsgeschwindig-
keit bis zu 60 km/h



Keine Strecken-
sperrungen



60 km
Non-Stop-Schleifen



+100%
Längere
Schienenlebensdauer

Schmierfilmbeseitigung

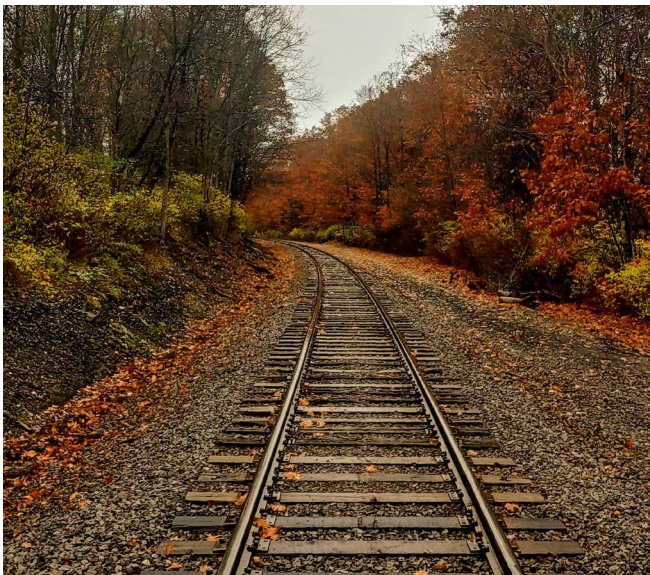
vossloh
enabling green mobility

Technisches Datenblatt



Vorteile

- / Erhalt der Betriebssicherheit
- / Verbesserte Traktion beim Anfahren und Bremsen
- / Erhöhter Fahrkomfort und deutliche Minderung der Lärmemission
- / Geringe Betriebserschwerungskosten (Durchführung im laufenden Fahrplan, weder Ausbau von Schaltmitteln noch nachträgliche Reinigung)
- / Verlängerung der Schienenliegedauer



Einsatzgebiete

- / Auf allen Schienennetzarten
- / Vignol- und Rillenschiene (HSG-city)
- / Spurweite: 1.435 mm

Schienenfräszug VTM-performance: So leistungsfähig kann Fräsen sein!

Im Herbst sorgen Laub und Verschmutzungen, die von den Rädern der Schienenfahrzeuge zerrieben werden und sich mit anderen Stoffen zu einem Schmierfilm vermischen, für Probleme im Schienenverkehr. Durch die verringerte Reibung infolge des ungenügenden Rad-Schiene-Kontakts verlängert sich der Bremsweg. Beim Anfahren, insbesondere vor Steigungen, kann ein Durchdrehen der Antriebsräder zudem zu Schleuderstellen führen.

Der Schmutzfilm kann außerdem Schaltmittel negativ beeinflussen und Störungen im Betrieb verursachen. Durch regelmäßigen HSG-Einsatz lässt sich der Schmierfilm bereits in 1–3 Überfahrten entfernen und eine Beeinträchtigung ausschließen. Netzbetreiber profitieren von einer verbesserten Traktion auf einer leicht angerauten Schienenoberfläche. Der Einsatz der High Speed Grinding-Technologie ist dank hoher Arbeitsgeschwindigkeit auch während des laufenden Betriebs möglich.



HSG-city Technische Daten

Hauptabmessungen

Länge über Puffer (LüP) (ohne Kupplung)	5.720 mm
Höhe	2.112 mm
Breite	2.113 mm
Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen	2
Drehzapfenabstand	keine Drehgestelle
Radsatzabstand im Drehgestell	2.600 mm
Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil	schmale Straßenbahn (Berlin „klein“, London „deep tube“)

Geschwindigkeit

Transportgeschwindigkeit im Zugverband	darf nicht in Züge eingestellt werden, Schlussläufer
Abschleppgeschwindigkeit	60 km/h
Arbeitsgeschwindigkeit	8–60 km/h

Masse

Eigengewicht / zul. Gesamtgewicht	ca. 10 t / ca. 12 t
max. Metergewicht	4,8 t
max. Achslast	6,5 t

Bremsen

Art der Bremse	HSG-city 12: Nutz- und Schienen- fahrzeug, II71414/V KE-Ventil und 9710021500 ABV HSG-city 13: Schienenfahrzeug II71414/V KE-Ventil und Zweikreisbremse LKW sowie manuelle Feststellbremse bei HSG-city 12 und HSG-city 13
Bremsgewicht	8 t
Bremshundertstel (wird berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens)	80

Befahrbarkeit von Gleisen

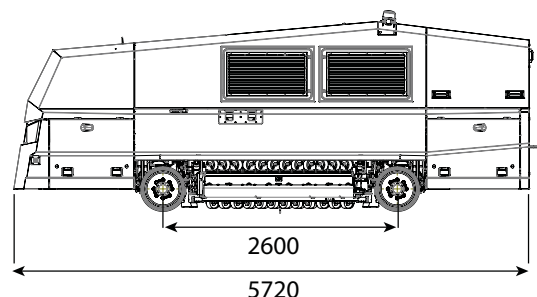
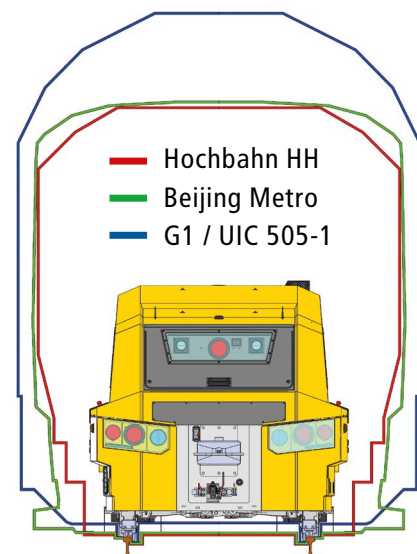
Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)	Transport Ra 18/ Arbeiten Ra 30
max. Steigung/Gefälle/Über- höhung (Transport/Arbeiten)	90 ‰ steigend und fallend
Transport	nicht angetriebenes Neben- fahrzeug gemäß DIN EN 14033

Wetterabhängigkeit

max./min Temperatur zum Arbeiten	Schleifbetrieb: -10 °C bis +40 °C bei Schnee nur Fahrbetrieb gestattet, Schleifarbeiten nur bei Schneefreiheit gestattet
-------------------------------------	---

Ausrüstung / Besonderheiten

Leistungsdaten	1 Schleifbalken pro Schiene, 24 Steine pro Balken (12 im Einsatz, 12 als Ersatz)
Abträge	max. Abtrag pro Überfahrt 0,01 mm
anwendbare Normen	DB Ril 824, EU Norm 13231:2-2020
Personale/Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation)	2 x Personal Arbeitschicht
nicht angetriebenes Nebenfahrzeug	DIN EN 14033
Staubbehälter	4 (integriert)



HSG-2

Technische Daten

Hauptabmessungen

Länge über Puffer (LüP)	44,28 m (24,64 m / 19,64 m)
Höhe	4.248 mm
Breite	2.982 mm
Anzahl Drehgestelle Anzahl Achsen	4 8 4 16 (Arbeitsstellung)
Drehzapfenabstand	18.500 mm / 14.600 mm
Radsatzabstand im Drehgestell	1.800 mm
Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil	G 1 / UIC 505-1

Geschwindigkeit

Eigenantrieb	keiner
Transportgeschwindigkeit	120 km/h
Abschleppgeschwindigkeit	120 km/h
Arbeitsgeschwindigkeit	60–80 km/h

Masse

Eigengewicht	120 t (75 t / 45 t)
zul. Gesamtgewicht	152 t (80 t / 72 t)
Maximale Radsatzlast	21 t

Bremsen

Art der Bremse	KE GP-A Scheibenbremsen
Bremsgewicht	G 139 t / P 139 t
Bremshundertstel (berechnet aus Bremsgewicht und Gewicht des Wagens)	91

Befahrbarkeit von Gleisen

Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
kleinster befahrbarer Radius (Transport/Arbeiten)	Transport Ra 150/ Arbeiten Ra 180
max. Steigung/Gefälle/Überhöhung (Transport/Arbeiten)	40 ‰ steigend und fallend – je nach Traktion
Transport im Zugverband	nur als Schlussläufer
max./min. Temperatur zum Arbeiten	witterungsunabhängig

Ausrüstung/Besonderheiten

Zugbeeinflussungssysteme	keine
--------------------------	-------

Arbeitsparameter

anwendbare Normen	DB Ril. 824.4015 A02 DIN EN 13231-5:2018-08 B6
möglicher Bearbeitungsbereich des Querprofils	Z-8 bis Y+14
Personal: Maschinenbediener, Helfer (Anzahl, Qualifikation)	4 x Personal Arbeitsschicht + 2 x Personal Wartungsschicht

Anwendungsmöglichkeiten

Präventivschleifen bei der DB Netz AG

max. Schienenlänge	35 km
Anzahl Überfahrten	3
Schleifkörperkonfiguration	Grob/Grob/Mittelfein
Abtrag	0,1 mm Messpunkte bei Y-10 / Y-20

Weitere Anwendungsmöglichkeiten

individuelle Einsatzplanung auf Kundenanfrage

Traktionsanforderungen

bis 12,5 ‰	1.500 kw
bis 20 ‰	2.200 kw
bis 40 ‰	5.300 kw

Böschungsbewässerung

Länge über Puffer (LüP)	14.190 / 20.220 / 14.190 mm
Breite	3.140 mm
Anzahl Drehgestelle – Anzahl Achsen	2 4 2 4 2 4
Drehzapfenabstand	9.150 / 14.600 / 9.150 mm
Radsatzabstand im Drehgestell	1.800 / 2.000 / 1.800 mm
Fahrzeugumgrenzungslinie/ Lichtraumprofil	G 1
Transportgeschwindigkeit im Zugverband	100 km/h
Abschleppgeschwindigkeit	100 km/h
Eigengewicht / zul. Gesamtgewicht	21 90 / 23 80 / 21 90 t
Art der Bremse	KE-GP-A 12" / KE-GP-16" / KE-GP-A 12"
Bremsgewicht	58 / 53 / 58 t
Verbote beim Rangieren (z. B. Berg- und Ablaufverbot)	verboten
Transport im Zugverband bzw. Schlussläufer	verboten
Zugbeeinflussungssysteme	keine

