



Schnellumbaumaschine SUZW-500

TECHNISCHE DATEN

Maschinenart:		Schienengebundene Schnellumbaumaschine
Hersteller:		Plasser & Theurer
Baureihe:		SUZW-500
Baujahr, Erstzulassung:		2011
Baumaschinennummer:		5482
Motor SUZW-500:	Hersteller Modell Leistung	Caterpillar CAT C27 ACERT 708 kW bei 2.100 U/min.
Motor MKS:	Hersteller Modell Leistung	Deutz TCD 2013 L06 260 kW bei 2.100 U/min.
Abmessungen:	Gesamtlänge über Puffer Breite Höhe	153,50 m 3,29 m 4,65 m
Gesamtlänge des SUZW-500:	mit MKS, Werkstatt und Gerätewagen	235,20 m
Gewicht des SUZW-500:	bei Überstellfahrten kpl.	631 to.
Achszahl der Maschine:		32
Achsen angetrieben:		14
V zul. im Zug eingestellt:		100 km/h
V max. in Eigenfahrt:		5 km/h

LEISTUNGSBESCHREIBUNG

Planbare Leistung nach DS 825, inkl. Pufferzeit	Gleisumbau	400 m/h
Arbeitsverfahren		Gleisumbau mit vorlaufender Bettungsreinigung Gleisumbau mit nachlaufender Bettungsreinigung Gleisumbau ohne Bettungsreinigung Schwellenwechsel ohne Schienenwechsel
Mögliche Schienenformen		UIC 60, R65, S54, S49
Mögliche Schwellenformen	Ausbau	Holz, Beton, Bi-Block, Stahl 2,30 m bis 2,80 m Länge
	Einbau mit 2 Schwellenverlegeaggregaten	Holz, Beton 2,30 m bis 2,80 m Länge
	Räumkette	3,20 m
Durchfahrbreite in Arbeitsstellung		4 m
Min. Arbeitsradius		200 m bei $\ddot{U} \leq 100$ mm
Max. Überhöhung		160 mm
Max. Längsneigung		15‰ bei $R > 500$ m
Verschwenkmöglichkeiten des Gleises		± 100 mm
Min. Radius bei Rangierfahrten		120 m
Min. Radius bei Überstellfahrten		150 m

Der Umbauzug SUZW-500 entspricht dem neusten Stand der Technik und ist mit seinem Zweischwellenverlegeaggregat in der Lage bis zu 14 Schwellen pro Minute zu verlegen; dies entspricht einer Vortriebsgeschwindigkeit von 500 m/Stunde. Um diese hohe Vortriebsleistung zu erreichen, ist er mit drei Portalkränen für den Schwellentransport ausgerüstet. Die Ver- und Entsorgung der Schwellen erfolgt in Arbeitsrichtung von hinten. Wesentlicher Unterschied zu herkömmlichen Umbauzügen ist die Art und Weise der Herstellung des Verlegeplanums. Das Verlegeplanum wird mit einer Räumkette hergestellt. Der überschüssige Schotter wird aufgenommen und im Umbauzug nach hinten transportiert. Die Verfüllung des aufgenommenen Schotters erfolgt in einem Bereich, in dem die Neuschienen bereits in das Schienenaufleger eingesetzt wurden. Der Schotter wird in den Gleisrost und vor den Schwellenköpfen eingefüllt.

