

BILD 6: Feste Fahbahn ohne Bewehrung

Im Vergleich zum System Rheda 2000 verzichtet **Rail.One**, Neumarkt, bei seinem neuen Fahrbahnssystem auf eine durchgehende Bewehrung (Bild 6). Dadurch lassen sich die Bauzeiten verkürzen und die Kosten reduzieren. Auch Einflüsse der Bewehrung auf die Signaltechnik und die Erdung reduzieren sich auf diese Weise. Analog zum Straßenbau werden bei dem neuen System Querscheinfugen

erzeugt, um eine kontrollierte Rissbildung zu erreichen. Die Querkraftübertragung, die bisher durch die Rissverzahnung und die Bewehrung erfolgte, wird durch Dübel erreicht. Die **Vossloh-Gruppe** wird sich auf der InnoTrans 2008 auf drei Ständen präsentiert. Der Hauptstand in Halle 26 ist als Kommunikationsforum konzipiert. An allen Messtagen werde es Fachvorträge und technische

Präsentationen geben. Zu sehen sind mehrere Weiterentwicklungen von Vossloh Fastening Systems im Bereich Schwerlastverkehr und neue Lösungen zum Stichwort „leise Schiene“. Vossloh Cogifer bringt einen Teil der weiterentwickelten „Weltrekord-Weiche“ nach Berlin. Die Vorgänger-Version war für den Fahrweg in Frankreich geliefert worden, auf dem der TGV im April 2007 das Rekordtempo von 574 km/h erzielte.

Robel bringt nach Berlin u.a. seine neue Schraubmaschine 30.82 RKS mit. Wesentlicher Bestandteil der Maschine ist eine elektrisch betätigte und elektronisch überwachte Lamellenkupplung. Damit lassen sich sehr exakte Drehmoment-Übertragungen erzielen. Die Kupplung steigert die Schraubgenauigkeit und vermindert zugleich den Verschleiß.

Die **Gmundner Fertigteile GmbH & Co. KG** hat ihr Gleiseindeckungssystem Bodan weiterentwickelt. Bei Bodanz kommen verstärkte Auflagenasen, die tiefer gesetzt sind, zum Einsatz. Und die neue Bodan PCSC ist die günstige Alternative für Bahnübergänge, sie liegt auf der Schwelle und verfügt über variable Schiebekonsolen. Für schwerbelastete Bahnübergänge im Industrie- und Hafenausbau ist die neue Gleistragplatte Bo-Track geeignet.

Nach dem Schleifen der Schienen verbleiben die Schleifreste im Schotter. Solche Materialien gehören dort jedoch nicht hin und belasten die Umwelt. **Protec Rail Advies**, Sliedrecht (NL), entwickelte Magneta, um Schleifreste und andere eisenhaltige Metalle mechanisch zu entfernen und abzutransportieren. Das Magneta-Schienenfahrzeug ist seit Januar 2006 im Einsatz und hat bis heute 400 Einsätze absolviert. Magneta erreicht kontinuierlich ein Gebiet von 5 m, das die Spur und bis zu 50 cm beidseitig vom Schienenkopf umfasst. Diese Fläche wird bei einer Arbeitgeschwindigkeit von 7 km/h von eisenhaltigen Metallen gereinigt.

Die **Selectron Systems AG** hat die neuen Baugruppen CPU 731-TG und CDT 731-TG zu einem elektronischen Gleitschutzsystem nach UIC 541-05 zusammengefasst. Elektronische Geber erfassen die Radsatzgeschwindigkeit/-drehzahl, die CPU wertet Verzögerungs- und Schlupfwerte aus und steuert die Gleitschutzventile zum Belüften der Bremsdruckleitungen an. Die Zählerbaugruppe CDT 731-TG kann max. vier Frequenzen erfassen und auswerten und steuert max. vier Gleitschutzventile nach SIL 2. Das System ist für Fahrzeuge mit max. 200 km/h ausgelegt.

MESSTECHNIK, ELEKTRONIK

Sinning Vermessungsbedarf GmbH aus Wiesentheid stellt erstmalig ein Vormesssystem für Stopfmaschinen vor (Bild 7). Mit Hilfe zweier Messwagen wird auf Basis eines Gleisvermarkungsplanes oder digital vorhandener



Besuchen Sie uns in der Halle 4.2, Stand 204 und lassen Sie sich den programmierbaren und wasserdichten Summer vorführen. Ebenso sehen Sie die neusten Entwicklungen bei den Türöffnertasten sowie komplette Bedienpulte für Neufahrzeuge und modernisierte Altfahrzeuge in einer großen Auswahl.

EAO Lumitas GmbH
Telefon +49 (0) 201 85 87 - 0, E-mail: sales.ede@eao.com

www.eao.com/innotrans





BILD 7: Vormesssystem für Stopfmaschinen

Trassendaten ein rein mastfeldbezogenes Arbeiten ermöglicht. Als Messgerät kommt ein hochgenauer Tachymeter der Trimble S-Serie zum Einsatz. Er dient einerseits als Festpunkt-Messgerät und andererseits als Alignier-Instrument zur Festlegung der Bezugssehne für die Pfeilhöhenmessung. Mit Hilfe der grafischen Auswerte-Software GedoTamp lassen sich die Hebe- und Verschiebewerte für die Stopfmaschine aufbereiten.

Das französische Unternehmen **Corys T.E.S.S.** aus Grenoble Cedex (F) zeigt auf der InnoTrans 2008 die neueste Generation seiner Fahrsimulatoren. Die sehr flexiblen und kompakten Geräte erfüllen nahezu alle Spezifikationen der Eisenbahn-Betriebsgesellschaften für die praktische Fahrausbildung. Mit ihnen können sowohl Fahrten auf Diesel- als auch auf E-Loks simuliert werden.

In elektrischen und dieselektrischen Triebfahrzeugen kommt es durch die Fahrstromrichter sowie durch andere Schaltvorgänge zu schnellen, energiereichen Transienten, die das Bordnetz belasten. Besonders gefährdet sind hierdurch die Gate Turn-Off-Thyristoren. Die neuen Spezialfilter der **Eichhoff Electric GmbH**, Schlitz, haben alle Tests bei einem führenden deutschen Hersteller von dieselektrischen Triebfahrzeugen bestanden. Durch ein spezielles Vergussystem wird die im Filter entstehende Wärme gleichmäßig über die gesamte Oberfläche abgegeben, sodass keine „hot spots“ entstehen. Zusätzlich wird hierdurch eine unerwünschte Geräuschkentwicklung praktisch ausgeschlossen.

Für anspruchsvolle Anwendungen in der Schienenverkehrstechnik hat die **Leoni Studer AG**, Däniken (CH), zwei neue Produktgruppen entwickelt und nach den entsprechenden Normen zertifiziert. Die Marke BETAflam ENgine umfasst halogenfreie und flammwidrige Verkabelungslösungen. BETAtherm

ENgine beinhaltet Einzelader-Leitungen für verschiedene Spannungsbereiche. Beide Produkte sind halogenfrei, schwer entflammbar, öl- und kraftstoff- sowie säure- und laugenbeständig.

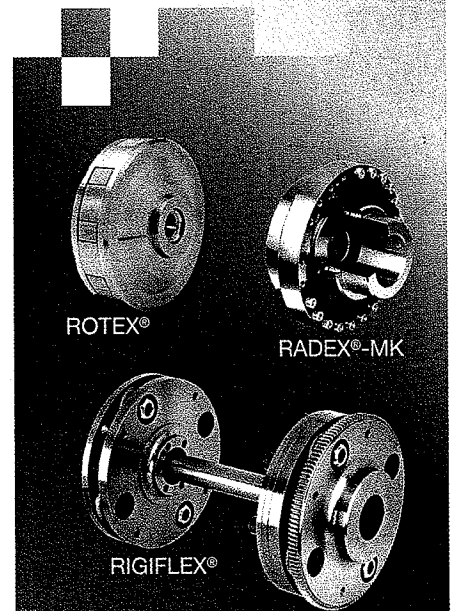
Eine neuartige mobile Warnsäule stellt die Schweizer **Telma AG**, Seftigen, vor. Im Bereich von Wartungs- und Prüfplätzen macht sie das Personal optisch und akustisch auf die Verletzungsgefahr durch gefährliche Spannungen aufmerksam. Durch ein einfaches Schlüsselkonzept kann das Einschalten von gefährlichen Spannungen erst erfolgen, wenn eine oder mehrere Warnsäulen aktiviert sind. Die Warnsäule ist dank einer leistungsfähigen Akkuversorgung mehrere Stunden autonom, kann aber jederzeit über das Ortsnetz betrieben werden.

Die von **Ribe Elektroarmaturen** entwickelte Spannungssicherung mit gesteigerter Blitzstromfestigkeit und verbesserter Empfindlichkeit gegen steile Überspannungen verwendet einen gasgefüllten Überspannungsableiter als spannungsbegrenzendes Element mit verbessertem sehr schnellen Ansprechverhalten. Ein weiterer Vorteil ist die Begrenzung der Restspannung auf maximal 30 V nach dem Ansprechen der Spannungssicherung. Die Ansprechspannungen liegen im Bereich von 60 bis 800 V.

Syko hat mehrere Batterieladegeräte und Hochvolt-Wandler im Leistungsbereich bis größer 5 kW für mobile Applikationen in dezentralen Leistungsnetzen zur Serienreife gebracht. Die Serien BLG (1,5 kW) und HBL (> 4,5 kW) arbeiten an der 600/750-V-Fahrdrahtspannung oder an 220/450/800-V-DC-Zwischenkreisen als Systemversorgungen oder Batterieladegeräte im Parallelbetrieb mit Strom-Splitting-Verfahren (SPL) und Power-Sharing-Betrieb (CSP) ohne Entkoppel-diode. ←

KTR-Kupplungen

Maßstab für moderne
Fahrertriebe in der Bahn



Über 40 Jahre Erfahrung

ROTEX

- für zweifach gelagerte Motoren
- geräuscharm, schwingungs- und dämpfend

RADEX-MK

- flexible Membrankupplung
- für Einlagermotoren

RIGIFLEX®

- hohe Flexibilität
- Steckbarkeit möglich

Für alle Kupplungen gilt:

- wartungsfrei
- hohe Leistungsdichte
- hohe Laufeistung bis 1 Mio. Fahrkilometer und mehr

NEU!

Alle Kupplungen kombinierbar mit Überlastschutz.



Für den
fortschrittlichen
Antrieb



KTR Kupplungstechnik GmbH
Postfach 17 63
D-48407 Rheine
Tel. +49 5971 798-0
Fax +49 5971 798-698
E-Mail: mail@ktr.com
www.ktr.com

ROTEX®

BoWex®

RADEX®

Hydraulik

CLAMPEX®

DATAFLEX®