

**SR**

---

**Radblöcke** \_ Produktinformation

➤ **DE**

---

**Wheel Blocks** \_ Product Information

➤ **EN**

---

**Unités d'entraînement** \_  
Informations sur le produit

➤ **FR**



# SR

Die Radblöcke SR sind in der Fördertechnik überall einsetzbar, wo Lasten oder Fahrwerke verfahren werden. Sie eignen sich sowohl im Kran- und Fahrwerksbau wie auch bei Sonderanwendungen.

Sie sind universell einsetzbar durch fünf verschiedene Anbaumöglichkeiten. Bei den stirnseitigen Anschlussmethoden ergeben sich zusätzliche Einsparungen bei der Kopfträgerbaulänge.

Nutzen Sie die robuste Konstruktion, kompakte Bauweise, Wartungsfreundlichkeit und Zuverlässigkeit in Verbindung mit den wirtschaftlichen Vorteilen der Serienfertigung für Ihre Anwendung.

SR wheel blocks can be used in material handling wherever loads or crabs need to be moved. They are suitable both for crane and crab construction and for off-standard applications.






The five different methods of mounting make them universally applicable. Additional reductions in the overall length of the endcarriages is possible if the end mounting methods are used.

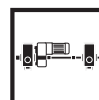
Make use of their robust design, compact construction, maintenance-friendliness and reliability in conjunction with the economic advantages of series manufacture for your application.

Les unités d'entraînement SR peuvent être mises en œuvre dans la manutention partout où des charges ou des chariots sont déplacés. Elles sont appropriées aussi bien dans la construction de grues / palans / ponts roulants et de chariots que dans le cas d'applications spéciales.

Leur cinq différentes possibilités de montage les rend utilisables universellement. Les méthodes de montage frontale permettent de réaliser des réductions supplémentaires de la longueur du sommier.

Pour vos applications, profitez de la construction robuste et compacte, de la facilité d'entretien et de la fiabilité se combinant avec les avantages économiques de la fabrication en série.

	<b>Erklärung der Symbole</b>	<b>Explanations of symbols</b>	<b>Explication de symboles</b>
	Tragfähigkeit [kg]	Lifting capacity [kg]	Capacité de charge [kg]
	Gewicht [kg]	Weight [kg]	Poids [kg]
	Fahrgeschwindigkeiten [m/min]	Travelling speed [m/min]	Vitesses de direction [m/min]
	Abmessungen siehe Seite ..	Dimensions see page ..	Dimensions voir page ..
	Siehe Seite ..	See page ..	Voir page ..

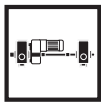


Inhaltsverzeichnis	Contents	Table des matières
Erklärung der Symbole..... 2	Explanations of symbols..... 2	Explication de symboles..... 2
Die Technik im Überblick..... 4	Technical features at a glance..... 4	La technique en un coup d'œil..... 4
Typenerklärung ..... 4	Explanation of types..... 4	Explication des types..... 4
<b>Radblöcke SR</b>	<b>SR wheel blocks</b>	<b>Unités d'entraînement SR</b>
Auswahlanleitung..... 5	Selection instructions..... 5	Instructions pour la sélection..... 5
Beispiel zur Radblockauslegung..... 9	Example of wheel block selection..... 9	Exemple pour la sélection de l'unité d'entraînement..... 9
Auswahltablelle ..... 10	Selection table ..... 10	Tableau de sélection..... 10
Abmessungen [mm]..... 12	Dimensions [mm]..... 12	Dimensions [mm]..... 12
Anbaumöglichkeiten ..... 20	Possible mounting methods..... 20	Possibilités de montage ..... 20
<b>Ausstattung und Option</b>	<b>Equipment and options</b>	<b>Équipement et options</b>
A010 Frequenzumrichter ..... 21	Frequency inverter ..... 21	Convertisseur de fréquence..... 21
A015 Motoranschlussspannungen..... 22	Motor supply voltages..... 22	Tensions d'alimentation des moteurs..... 22
A018 Temperaturüberwachung der polumschaltbaren Motoren ..... 22	Temperature control of pole-changing motors..... 22	Surveillance de la température des moteurs à commutation de polarité..... 22
A051 Schutzart IP 66 ..... 22	IP 66 protection..... 22	Type de protection IP 66..... 22
A054 Anomale Umgebungstemperaturen ..... 22	Off-standard ambient temperatures..... 22	Températures ambiantes anormales..... 22
A060 Lackierung/Korrosionsschutz..... 23	Paint/corrosion protection..... 23	Peinture/protection anticorrosive..... 23
A061 Anstrich A20 ..... 23	A20 paint system..... 23	Peinture A20..... 23
A062 Anstrich A30 ..... 23	A30 paint system..... 23	Peinture A30..... 23
A080 Puffer ..... 23	Buffer..... 23	Butoir..... 23
A140 Alternative Fahrgeschwindigkeiten .. 24	Alternative travel speeds..... 24	Vitesses de direction en alternative .. 24
A230 Führungsrollen und Entgleisungsschutz..... 24	Guide rollers and anti-derail device ..... 24	Galets de guidage et dispositif anti-dérailleur..... 24
A260 Kopfanschluss H..... 26	Head connection H..... 26	Fixation sur tête H..... 26
A261 Schweißanschluss W..... 26	Welded connection W..... 26	Fixation par soudage W..... 26
A262 Einsteckanschluss I..... 27	Inserted connection I..... 27	Fixation emboîtable I..... 27
A263 Schraubanschluss S..... 28	Screw-on connection S..... 28	Fixation par vissage S..... 28
A264 Ansteckanschluss A..... 29	Affixed connection A..... 29	Fixation par embrochage A..... 29
<b>Komponenten und Zubehör</b>	<b>Components and accessories</b>	<b>Composants et accessoires</b>
B081 Fahrbahnendanschläge ohne Puffer ..... 30	Runway endstops without buffers..... 30	Butées d'extrémités de la voie de roulement, sans butoirs..... 30
B100 Auslösegeräte für Kaltleiter-Temperaturüberwachung..... 30	Tripping devices for PTC thermistor temperature control..... 30	Disjoncteurs pour surveillance de température par thermistance..... 30
B250 Durchtriebswelle ..... 30	Connecting shaft..... 30	Arbre traversant..... 30
<b>Technische Daten</b>	<b>Technical data</b>	<b>Caractéristiques techniques</b>
C010 Auslegung ..... 31	Design..... 31	Conception ..... 31
C011 Einstufung ..... 31	Classification..... 31	Classification..... 31
C012 Sicherheitsvorschriften ..... 31	Safety regulations ..... 31	Prescriptions de sécurité..... 31
C020 Motor-Anschlussspannungen..... 31	Motor supply voltages..... 31	Tensions d'alimentation des moteurs..... 31
C040 Schutzart EN 60529 / IEC..... 31	Protection class EN 60529 / IEC ... 31	Type de protection NE 60529/C.E.I..... 31
C050 Zulässige Umgebungstemperaturen ..... 31	Permissible ambient temperatures..... 31	Températures ambiantes admissibles ..... 31
C070 Fahrmotoren ..... 31	Travel motors..... 31	Moteurs de direction ..... 31
C095 Zulässige ideale Radlasten ..... 32	Permissible ideal wheel loads..... 32	Charges idéelles admissibles par galet..... 32
C096 Anforderungen an das Rad-/Schiensystem ..... 38	Requirements on wheel/rail system ..... 38	Propriétés requises du système rail/galet..... 38
<b>Faxblatt..... 41</b>	<b>Fax sheet..... 41</b>	<b>Feuille à faxer..... 41</b>

Technische Änderungen, Irrtum und Druckfehler vorbehalten.

Subject to alterations, errors and printing errors excepted.

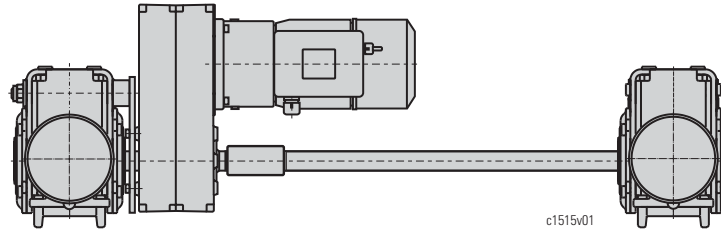
Sous réserve de modifications, d'erreurs et de fautes d'impression.



## Die Technik im Überblick

## Technical features at a glance

## La technique en un coup d'œil



Moderne Fertigungstechnik mit gelaserten Blechteilen zusammen mit unserem zertifizierten Qualitätssicherungssystem nach DIN ISO 9001/ EN 29001 garantieren eine gleichbleibende Qualität und Maßhaltigkeit.

Modern manufacturing procedures and our certified quality assurance system to DIN ISO 9001/EN 29001 guarantee consistently high quality and dimensional accuracy.

Nos techniques de production modernes et notre système de contrôle certifié selon les normes DIN ISO 9001/EN 29001 garantissent une qualité et une tenue de cotes constantes.

### Gehäuse

Geschweißtes Radgehäuse, ausgelegt nach DIN 15018, Einstufung H2/B3. Das Gehäuse ist an sechs Seiten geschlossen, Formstabilität und Maßhaltigkeit des Radblocks sind so gewährleistet. Der bauseitige Anschluss erfolgt durch Anschrauben, Anschweißen oder durch einfache Steckverbindung.

### Case

Welded wheel case calculated to DIN 15018, classification H2/B3. The case is enclosed on six sides ensuring the stability of shape and dimensional accuracy of the wheel block. Connection (by customer) is by means of screwing or welding on or by a simple plug connection.

### Flasque

Boîte à galet soudée, calculée selon DIN 15018, classification H2/B3. La boîte est fermée sur six côtés ; cela garantit l'indéformabilité et la stabilité dimensionnelle de la boîte à galets. La fixation chez le client se fait par vissage, soudage ou simplement par emboîtement.

### Lauftrad

Der hochwertige Kugelgraphitguss EN-GJS-700 (GGG 70), Brinellhärte HB 240-300, mit seinem Selbstschmiereffekt erlaubt hohe Laufleistungen. Die lebensdauer-geschmierten Wälzlager sind wartungsfrei. Auslegung der Grundausführung nach FEM 1Bm. Wahlweise für Einzelantrieb, Zentralantrieb oder antriebslos. Bei Bedarf einfacher Laufwechsel: nach Entfernen des Pufferflansches kann das Lauftrad nach Abziehen der Lager nach vorne herausgezogen werden.

### Wheel

The high-quality spheroidal graphite cast iron EN-GJS-700 (GGG 70), Brinell hardness HB 240-300, with its self-lubricating characteristic ensures a long service life. The roller bearings with lifetime lubrication are maintenance-free. Calculation of the basic version to FEM 1Bm. The wheel shaft is optionally available for individual drive, central drive or without drive. If necessary, changing the wheel is simple: after the buffer flange and the bearing have been removed, the wheel can be rolled out to the front of the block.

### Galet

La fonte sphéroïdale graphitée NE-GJS-700 (GGG 70), dureté Brinell HB 240-300, avec ses propriétés d'autolubrification, garantit une grande longévité. Les roulements à graissage à vie ne nécessitent aucun entretien. Conception de la version de base selon FEM 1Bm. Au choix pour entraînement individuel, entraînement central ou sans entraînement. Si nécessaire, changement de galet facile : après enlèvement du flasque, il est possible d'extraire les roulements vers l'avant et de retirer le galet.

### Fahrtrieb

Wartungsarmer Einzelantrieb mit Drehmomentstütze.

### Travel drive

Low-maintenance individual drive with torque support.

### Entraînement

Entraînement individuel nécessitant peu d'entretien, avec support de couple.

### Typenerklärung

- 1 Radblock Typ SR
- 2 Fahrtrieb Typ S
- 3 Baugröße (Laufreddurchmesser)
- 4 Fahrtriebsgröße
- 5 Ausführung für:  
L = Antrieb links  
R = Antrieb rechts  
0 = ohne Antrieb

### Explanation of types

- 1 Wheel block type SR
- 2 Travel drive type S
- 3 Size (wheel diameter)
- 4 Travel drive size
- 5 Design for:  
L = drive on left  
R = drive on right  
0 = without drive

### Explication des types

- 1 Unité d'entraînement SR
- 2 Entraînement en direction type S
- 3 Taille (diamètre du galet)
- 4 Taille de l'entraînement en direction
- 5 Exécution pour :  
L = entraînement à gauche  
R = entraînement à droite  
0 = sans entraînement

**SR - S 200 . 2 L**

1 2 3 4 5



## Auswahanleitung

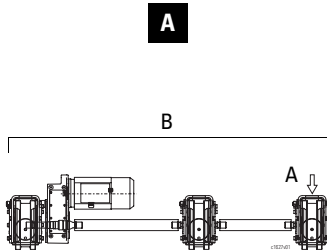
## Selection instructions

## Instructions pour la sélection

### Grobauswahl

### Rough determination

### Détermination approximatif



**A**

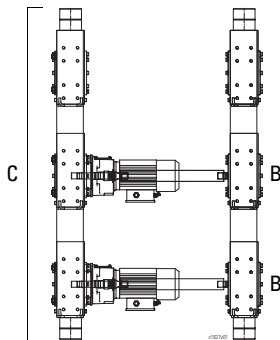
**B**

Anzahl Laufräder Number of wheels Nombre des galets	Zulässige max. Radlast $R_{zul}$ (H2/B3), weitere Informationen ↑ C095 Permissible max. wheel load $R_{zul}$ (H2/B3), further informations ↑ C095 Charge max. admissible par galet $R_{zul}$ (H2/B3), autres informations ↑ C095					
	125	160	200	250	315	400
	[t]					
1	5	7	10	16	22	30
2	10	14	20	32	44	60
4	20	28	40	64	88	120
6	30	42	60	96	132	180

**B**

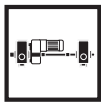
Antrieb Drive Entraînement		Zulässige Radlastsumme der von einem Fahrtrieb angetriebenen Räder $RG_{zul}$ Total permissible wheel loads of wheels driven by a single drive $RG_{zul}$ Somme des charges admissibles des galets entraînés par un seul entraînement $RG_{zul}$					
Typ Type	[Nm]	125	160	200	250	315	400
		[t]					
1 x SF 15	700	5,7					
1 x SF 25	2000	16,3	12,7	10,2			
1 x SF 35	4300			21,9	17,5		
1 x FA-C 57	9500				38,7	30,7	24,2
1 x FA-C 67	20000					64,7	51,0

**C**



Zulässige Fahrlast je Antrieb mF <sub>zul</sub> Permissible travel load per drive mF <sub>zul</sub> Charge roulante admissible par entraînement mF <sub>zul</sub>															
Polumschaltbarer Motor Pole-changing motor Moteur à commutation de polarité 10/40								Frequenzgesteuerter Motor Frequency controlled motor Moteur à commande par fréquence 4..40							
Typ Type		125	160	200	250	315	400	Typ Type	125	160	200	250	315	400	
		[t]							[t]						
SF 15	123	3,6						-	-						
	133	5,5						184	5,8						
	313	10,65						384	13,5						
SF 25	133	-	5,95	6,6				-	-	6,2	6,85				
	313	11,3	11,55	12,85				184	20,05	18,65	19,85				
	423	17	17,4	-				384	-	-	-				
SF 35	313			-	13,5			384			-	20,55			
	423			19,5	20,3			484			45,15	40,85			
SA-C 57	313				14,1	15,1	15,8	184				21,6	-	-	
	423				21,2	22,7	23,7	384				52,4	23	23,8	
	523				34,9	37,3	-	484				-	47,1	41,9	
SA-C 67	313					-	15,4	384					21,9	23,1	
	423					21,8	23,2	484					58,6	61,8	
	523					35,7	37,8								

Polumschaltbarer Motor Pole-changing motor Moteur à commutation de polarité 5/20								Frequenzgesteuerter Motor Frequency controlled motor Moteur à commande par fréquence 2,5..25							
Typ Type		125	160	200	250	315	400	Typ Type	125	160	200	250	315	400	
		[t]							[t]						
SF 15	123	8,1						184	-						
	133	12,4						184	10,45						
SF 25	123	-	8,7	9,8				-	-	-	-				
	133	-	13,3	12				184	-	11,2	12,5				
	313	23,1	25,9	-				384	34,6	35,3	33,05				
SF 35	133			-	12,85			-			-	13,3			
	313			28	26,5			384			35,8	38,4			
	423			42	-			484			-	-			
SA-C 57	133				16,9	17,3	18,7	184				14,05	15,1	15,1	
	313				32,85	33,7	36,4	384				40,6	43,5	43,6	
	423				48,95	-	-	484				-	-	57,2	
SA-C 67	133					-	18,3	384					40,6	44,2	
	313					34,1	35,6	484					98,2	89,2	
	423					50,8	53,1								
	523					91,0	-								



## Auswahlanleitung

## Selection instructions

## Instructions pour la sélection

**1**

### Bestimmung der Radblock- größe \*1

### Determination of wheel block size \*1

### Détermination de la taille de l'unité d'entraînement \*1

$$R_{\max} \leq R_{\text{zul}}$$

1.1  
Die größte vorhandene Radlast  
muss sein  $\leq$  zulässige Radlast.

1.1  
The highest actual wheel load  
must be  $\leq$  permissible wheel  
load.

1.1  
La charge maximale existante par  
galet doit être  $\leq$  charge admissi-  
ble par galet.

1.2  
Nach Ermittlung der mittleren  
täglichen Laufzeit sowie des  
kubischen Mittelwertes k entneh-  
men Sie der Tabelle 1.2.3 die not-  
wendige FEM Einstufung.  
Die vorhandene ideale Radlast  
 $R_{\text{id}}$  darf nicht größer sein als  
 $R_{\text{id zul}}$  nach Tabellen C095.

1.2  
After the mean daily operating  
time and the cubic mean k have  
been determined, select the  
required FEM classification from  
table 1.2.3.  
The actual ideal wheel load  $R_{\text{id}}$   
must not be greater than  $R_{\text{id zul}}$  as  
per tables C095.

1.2  
Après détermination de la durée  
quotidienne moyenne de  
fonctionnement ainsi que de la  
moyenne cubique k, prendre la  
classification FEM voulue dans le  
tableau 1.2.3.  
La charge idéale existante par  
galet  $R_{\text{id}}$  ne doit pas être  
supérieure à  $R_{\text{id zul}}$  dans les  
tableaux C095.

$$k = \sqrt[3]{\left(\frac{R_0 + R_1}{R_{\text{zul}}}\right)^3 \cdot t_1 + \dots + \left(\frac{R_0 + R_i}{R_{\text{zul}}}\right)^3 \cdot t_i}$$

#### 1.2.1 Kubischer Mittelwert k

#### 1.2.1 Cubic mean k

#### 1.2.1 Moyenne cubique k

$R_0$  : Totlast  
 $R_1, R_i$ : Nutzlasten  $R_1, R_2, \dots R_i$   
 $t_1, t_i$  :  $\frac{\text{Mittlere Laufzeit mit dieser Last}}{\text{Gesamtlaufzeit}}$   
 $R_{\text{zul}}$  : Zulässige Radlast  
 $i$  : Anzahl unterschiedlicher Nutzlasten

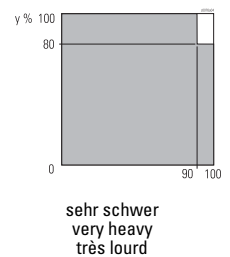
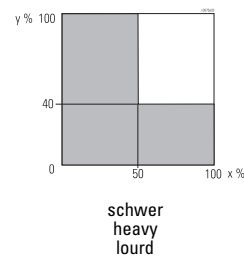
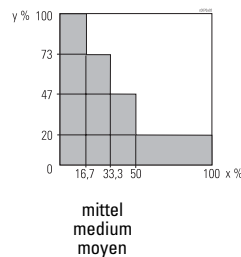
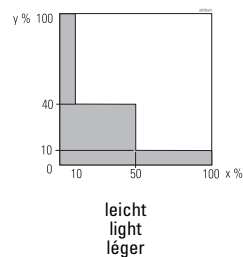
$R_0$  : Dead load  
 $R_1, R_i$ : Live loads  $R_1, R_2, \dots R_i$   
 $t_1, t_i$  :  $\frac{\text{Mean operating time with this load}}{\text{Total operating time}}$   
 $R_{\text{zul}}$  : Permissible wheel load  
 $i$  : Number of different live loads

$R_0$  : Poids mort  
 $R_1, R_i$ : Charges utiles  $R_1, R_2, \dots R_i$   
 $t_1, t_i$  :  $\frac{\text{Durée moyenne de fonc. avec cette charge}}{\text{Durée de fonctionnement totale}}$   
 $R_{\text{zul}}$  : Charge admissible par galet  
 $i$  : Nombre des charges utiles différentes

1.2.2  
Alternativ zu 1.2.1 kann der kubi-  
sche Mittelwert k auch anhand  
der graphisch dargestellten Last-  
spektren ermittelt werden.

1.2.2  
As an alternative to 1.2.1, the cubic  
mean k can also be determined  
on the basis of the graphic repre-  
sentations of the load spectra.

1.2.2  
Au lieu de 1.2.1, la moyenne cubi-  
que k peut aussi être déterminée  
en s'appuyant sur les sollicitati-  
ons graphiques.



x = % der Laufzeit  
y = % der Last

x = % of operating time  
y = % of maximum load

x = % de la durée de fonctionnement  
y = % de la charge maximale

### 1.2.3 FEM-Tabelle

### 1.2.3 FEM Table

### 1.2.3 Tableau FEM

Lastspektrum Load spectrum Etat de sollicitation		Mittlere tägliche Laufzeit t in [h] Mean daily operating time t in [h] Durée quotidienne moyenne de fonctionnement en [h]							
		$\leq 0,25$	$\leq 0,5$	$\leq 1$	$\leq 2$	$\leq 4$	$\leq 8$	$\leq 16$	$> 16$
leicht / light / léger	$k \leq 0,50$	-	-	-	1 Bm	1 Am	2 m	3 m	4 m
mittel / medium / moyen	$0,50 < k \leq 0,63$	-	-	1 Bm	1 Am	2 m	3 m	4 m	5 m
schwer / heavy / lourd	$0,63 < k \leq 0,80$	-	1 Bm	1 Am	2 m	3 m	4 m	5 m	-
sehr schwer / very heavy / très lourd	$0,80 < k \leq 1,00$	1 Bm	1 Am	2 m	3 m	4 m	5 m	-	-

\*1 Erläuterungen siehe Seite 9

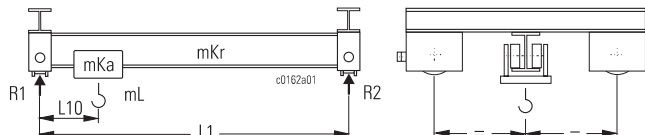
\*1 See page 9 for explanations

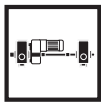
\*1 Pour les explications, voir page 9



	Auswahlanleitung	Selection instructions	Instructions pour la sélection
1	Bestimmung der Radblockgröße *1	Determination of wheel block size *1	Détermination de la taille de l'unité d'entraînement *1
<p>Kran / crane / pont roulant:  <math display="block">R_{id} = \frac{2 \cdot R_{max} + R_{min}}{3}</math></p> <p>Katze / crab / chariot:  <math display="block">R_{id} = R_{max}</math></p>	<p>1.3 Ideelle Radlast</p> <p>Es muss sein <math>R_{id} \leq R_{id\ zul}</math>  <math>R_{id\ zul}</math> siehe C095.</p> <p><math>R_{id}</math> : Vorhandene ideale Radlast  <math>R_{max}</math> : Vorhandene Radlast...  siehe auch Produktinformation "Krankomponenten", Kapitel 2</p>	<p>1.3 Ideal wheel load</p> <p>It must be <math>R_{id} \leq R_{id\ zul}</math>  <math>R_{id\ zul}</math> see C095.</p> <p><math>R_{id}</math> : Actual ideal wheel load  <math>R_{max}</math> : Actual wheel load...  siehe also Product Information "Crane components", chapter 2</p>	<p>1.3 Charge idéale par galet</p> <p>On doit avoir <math>R_{id} \leq R_{id\ zul}</math>  <math>R_{id\ zul}</math> voir C095.</p> <p><math>R_{id}</math> : Charge idéale existante par galet  <math>R_{max}</math> : Charge existante par galet...  voir aussi Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 2</p>

	Bestimmung der Fahrtriebsgröße *1	Determination of size of travel drive *1	Détermination de la taille du groupe d'entraînement *1
2	Bestimmung der Fahrtriebsgröße *1	Determination of size of travel drive *1	Détermination de la taille du groupe d'entraînement *1
<p><math>RG = R1_{max} [kg]</math></p>	<p>2.1 Kran - Einzelantrieb</p>	<p>2.1 Crane - individual drive</p>	<p>2.1 Ponts roulants - entraînement individuel</p>
<p><math>mF = \frac{mKr + mKa + mL}{n} [kg]</math></p>	<p>Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><math>RG \leq RG_{zul}</math></li> <li><math>mF \leq mF_{zul}</math></li> </ul>	<p>Conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><math>RG \leq RG_{zul}</math></li> <li><math>mF \leq mF_{zul}</math></li> </ul>	<p>Conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><math>RG \leq RG_{zul}</math></li> <li><math>mF \leq mF_{zul}</math></li> </ul>





**2**

## Auswahlanleitung

## Selection instructions

## Instructions pour la sélection

### Bestimmung der Fahrtriebsgröße \*1

### Determination of size of travel drive \*1

### Détermination de la taille du groupe d'entraînement \*1

#### 2.2 Katze

#### 2.2 Crab

#### 2.2 Chariot

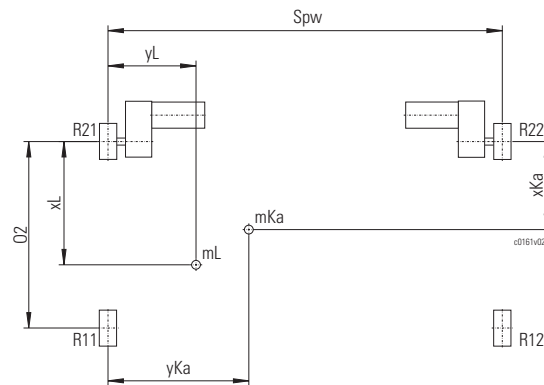
#### 2.2.1 Katze - Einzelantrieb

#### 2.2.1 Crab - individual drive

#### 2.2.1 Chariot - entraînement individuel

$$RG = R21_{\max}[\text{kg}]$$

$$RG = R22_{\max}[\text{kg}]$$



$$R21_{\max} = mL \cdot \left(1 - \frac{yL}{Spw}\right) \cdot \left(1 - \frac{xL}{O2}\right) + mKa \cdot \left(1 - \frac{yKa}{Spw}\right) \cdot \left(1 - \frac{xKa}{O2}\right) [\text{kg}]$$

$$R22_{\max} = mL \cdot \frac{yL}{Spw} \cdot \left(1 - \frac{xL}{O2}\right) + mKa \cdot \frac{yKa}{Spw} \cdot \left(1 - \frac{xKa}{O2}\right) [\text{kg}]$$

$$mF = \frac{mL + mKa}{2} [\text{kg}]$$

#### Bedingungen:

- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

#### Conditions:

- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

#### Conditions:

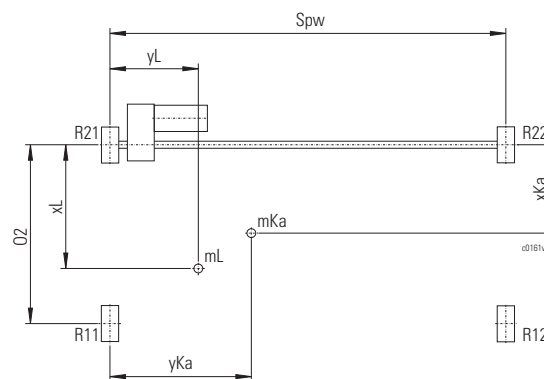
- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

$$RG = R21 + R22 [\text{kg}]$$

#### 2.2.2 Katze - Zentralantrieb \*2

#### 2.2.2 Crab - central drive \*2

#### 2.2.2 Chariot - entraînement central \*2



$$R21 + R22 = mL \cdot \left(1 - \frac{xL}{O2}\right) + mKa \cdot \left(1 - \frac{xKa}{O2}\right) [\text{kg}]$$

$$mF = mL + mKa [\text{kg}]$$

#### Bedingungen:

- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

#### Conditions:

- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

#### Conditions:

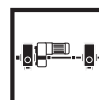
- $RG \leq RG_{zul}$
- $mF \leq mF_{zul}$

\*1 Erläuterungen siehe Seite 9  
\*2 1 Antrieb für 2 Laufräder

\*1 See page 9 for explanations  
\*2 1 travel drive for 2 wheels

\*1 Pour les explications, voir page 9  
\*2 1 entraînement pour 2 galets





#### Beispiel zur Radblockauslegung \*1

Beispiel 1:  
Fahrwerk mit 4 gleichmäßig belasteten Rädern.  
Arbeitspiele pro Tag: 40  
Fahrstrecke pro Arbeitsspiel: 54 m  
Fahrgeschwindigkeit: 2...20 m/min (stufenlos); mittlere Fahrgeschwindigkeit 16 m/min

Ein Laufrad wird wie folgt belastet:  
1. Fahrlast aus Eigengewicht: 1000 kg.  
2. Nutzlastspektrum und zugehörige Fahrweganteile des Rades:

#### Example of wheel block selection \*1

Example 1:  
Crab with 4 equally loaded wheels.  
Work cycles per day: 40  
Distance travelled per cycle: 54 m  
Travelling speed: 2...20 m/min (stepless); mean travelling speed 16 m/min

Each wheel is loaded as follows:  
1. Travel load from deadweight: 1000 kg  
2. Live load spectrum and associated percentage of travel path of wheel:

#### Exemple pour la sélection de l'unité d'entraînement \*1

Exemple 1 :  
Chariot à quatre galets uniformément chargés.  
Cycles de fonctionnement par jour : 40  
Distance parcourue par cycle de fonctionnement : 54 m  
Vitesse de direction : 2 ... 20 m/min (en variation continue) ; vitesse moyenne de direction : 16 m/min

Un galet se charge comme suit :  
1. Charge déplaçable résultant du poids mort : 1000 kg  
2. Spectre de charge utile et pourcentages correspondants de la course de déplacement du galet :

Nutzlast / live load / charge utile [kg]	0	2500	1500	3000	
Fahrweganteil / percentage of travel path / Pourcentage de la course de déplacement	0,3	0,1	0,4	0,2	$\Sigma = 1$

Daraus ergibt sich:

$$1. R_{\max} = 1000 \text{ kg} + 3000 \text{ kg} = 4000 \text{ kg}$$

2. Mittlere tägliche Laufzeit

$$= \frac{40 \cdot 54 \text{ m}}{16 \text{ m/min}} = 135 \text{ min} = 2,3 \text{ h}$$

Nachrechnung des SR-S 125 mit Schienenbreite k = 50 mm

Resulting in:

$$1. R_{\max} = 1000 \text{ kg} + 3000 \text{ kg} = 4000 \text{ kg}$$

2. Mean daily operating time

$$= \frac{40 \cdot 54 \text{ m}}{16 \text{ m/min}} = 135 \text{ min} = 2.3 \text{ h}$$

Verification of SR-S 125 with rail width k = 50 mm

Il en résulte :

$$1. R_{\max} = 1000 \text{ kg} + 3000 \text{ kg} = 4000 \text{ kg}$$

2. Durée quotidienne moyenne de fonctionnement

$$= \frac{40 \cdot 54 \text{ m}}{16 \text{ m/min}} = 135 \text{ min} = 2,3 \text{ h}$$

Vérification du SR-S 125 avec largeur de rail k = 50 mm

$$R_{\max} \leq R_{zul} \rightarrow 4000 \text{ kg} \leq 5000 \text{ kg}$$

$$k = \sqrt[3]{\left(\frac{1000}{5000}\right)^3 \cdot 0,3 + \left(\frac{3500}{5000}\right)^3 \cdot 0,1 + \left(\frac{2500}{5000}\right)^3 \cdot 0,4 + \left(\frac{4000}{5000}\right)^3 \cdot 0,2} = 0,57$$

k = 0,57 und 2,3 Std/Tag ergibt nach Tabelle 1.2.2 FEM 2m.

$$R_{id} = R_{\max} = 4000 \text{ kg}$$

Es muss sein:  
 $R_{id} \leq R_{id \text{ zul}} \rightarrow 4000 \text{ kg} \leq 4300 \text{ kg}$   
 $\rightarrow$  Forderung ist erfüllt.

SR-S 125 ist geeignet für diese Anwendung bei Einhaltung der Anforderungen an das Rad-/Schienensystem (C096).

According to table 1.2.2, k = 0.57 and 2.3 hours/day results in FEM 2m.

$$R_{id} = R_{\max} = 4000 \text{ kg}$$

It must be:  
 $R_{id} \leq R_{id \text{ zul}} \rightarrow 4000 \text{ kg} \leq 4300 \text{ kg}$   
 $\rightarrow$  requirement is met.

SR-S 125 is suitable for this application if the requirements on the wheel/rail system are met (C096).

Selon tableau 1.2.2 FEM, k = 0,57 et 2,3 h/jour donnent 2m.

$$R_{id} = R_{\max} = 4000 \text{ kg}$$

On doit avoir :  
 $R_{id} \leq R_{id \text{ zul}} \rightarrow 4000 \text{ kg} \leq 4300 \text{ kg}$   
 $\rightarrow$  Il est satisfait à l'exigence.

SR-S 125 est approprié à cette application si les propriétés requises du système rail/galet sont respectées (C096).

#### Erläuterungen zu Seiten 5 - 9

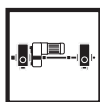
k eff	(mm)	Effektive Schienenbreite
m L	(kg)	Traglast
m Ka	(kg)	Gewicht Katze
m Kr	(kg)	Gewicht Kran
m F	(kg)	Fahrlast
m F zul	(kg)	Zulässige Fahrlast je Antrieb
n		Anzahl Fahrantriebe pro Kran/Katze
O2		Radstand
RG zul	(kg)	Zulässige Radlastsumme der von <u>einem</u> Fahrtrieb angetriebenen Räder
R max	(kg)	Vorhandene maximale Radlast
R min	(kg)	Vorhandene minimale Radlast
R 0	(kg)	Radlast aus Totlast
R 1, R i	(kg)	Radlast aus Nutzlasten
R zul	(kg)	Zulässige Radlast
R id	(kg)	Vorhandene ideale Radlast
R id zul	(kg)	Zulässige ideale Radlast

#### Explanations to pages 5 - 9

Effective rail width
Lifting capacity
Dead weight of travel carriage
Dead weight of crane
Travel load
Permissible travel load per drive
Number of travel drives per crane/crab
Wheelbase
Summe permissible wheel loads of wheels driven by a <u>single</u> drive
Actual maximum wheel load
Actual minimum wheel load
Wheel load from dead load
Wheel load from live loads
Permissible wheel load
Actual ideal wheel load
Permissible ideal wheel load

#### Explications pour pages 5 - 9






Largeur effective de rail
Capacité de charge
Poids du chariot
Poids du pont
Charge roulante
Charge roulante admissible p. entraînement
Nombre d'entraînements p. pont/chariot
Ecartement des galets
Somme des charges admissibles des galets entraînés par <u>un seul</u> entraînement
Charge existante maximale par galet
Charge existante minimale par galet
Charge par galet résultant du poids mort
Charge par galet résultant des charges utiles
Charge admissible par galet
Charge idéale existante par galet
Charge idéale admissible par galet



**Auswahltable**

**Selection table**

**Tableau de sélection**

Radblock Wheel block Unité d'entraînement						Fahrantriebe zum Radblock Travel drives for wheel block Entraînements en direction de l'unité d'entraînement									
Ø d	R <sub>zul</sub> (H2/B3)	Typ Type *1	R <sub>id zul</sub>			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	mF <sub>zul</sub>	RG <sub>zul</sub>	Typ Type			
						100 Hz *5		100 Hz *5							
															
[mm]	[kg]			[kg]		[m/min]		[kW] *2		[kg]	[kg]		[kg]		
125	5000	SR-S 125.9R SR-S 125.9L	siehe see voir C095  und Seite and page et page 6	16	12	10/40	12,5/50	0,09/0,37 0,13/0,55 0,32/1,25	0,11/0,44 0,16/0,66 0,36/1,50	3600 5500 10650	5700	SF 15220123	26	18	
						5/20	6,3/25	0,09/0,37 0,13/0,55	0,11/0,44 0,16/0,66	8100 12400		SF 15226123 SF 15226133	26 28		
						4...40		0,75 2,20		5800 13500		SF 15220184 SF 15220384	22 33		
						2,5...25		0,75		10450		SF 15224184	22		
						10/40	12,5/50	0,32/1,25 0,50/2,00	0,36/1,50 0,60/2,40	11300 17000		SF 25220313 SF 25220423	45 54		
						5/20	6,3/25	0,32/1,25 0,36/1,50		23100		SF 25226313	45		
				4...40		3,20		20050	SF 25220384	44					
				2,5...25		3,20		34600	SF 25224384	45					
				-	-	-	-	-	-	-					
				-	-	-	-	-	-	-					
		-		-	-	-	-	-	-						
		160		7000	SR-S 160.2R SR-S 160.2L	siehe see voir C095  und Seite and page et page 6	30	13	10/40	12,5/50	0,13/0,55 0,32/1,25 0,50/2,00	0,16/0,66 0,36/1,50 0,60/2,40	5950 11550 17400		12700
5/20	6,3/25		0,09/0,37 0,13/0,55 0,32/1,25						0,11/0,44 0,16/0,66 0,36/1,50	8700 13300 25900	SF 25222313 SF 25222423	45 54			
4...40			0,75 2,20						6200 18650	SF 25222184 SF 25222384	28 39				
2,5...25			0,75 2,20						11200 35300	SF 25226184 SF 25226384	28 39				
-	-		-						-	-	-	-			
-	-		-						-	-	-	-			
SR-S 160.0	30		-				-	-	-	-	-	-	-	-	
	50		10/40				12,5/50	0,13/0,55 0,32/1,25	0,16/0,66 0,36/1,50	6600 12850	10100	SF 25224133 SF 25224313	34 45	18	
SR-S 200.2R SR-S 200.2L	5/20		6,3/25				0,09/0,37 0,13/0,55	0,11/0,44 0,16/0,66	9800 12000	SF 25230123 SF 25830133		32 45			
	4...40		0,75 2,20				6850 19850	SF 25224184 SF 25224384	28 39						
	2,5...25		0,75 2,20		12500 33050		SF 25228184 SF 25228384	28 39							
	10/40		12,5/50		0,50/2,00		0,60/2,40	19500	SF 35224423	78					
	5/20	6,3/25	0,32/1,25 0,50/2,00	0,36/1,50 0,60/2,40	28000 42000	SF 35230313 SF 35230423	68 78								
	4...40 2,5...25		3,20 3,20		45150 35800	SF 35224484 SF 35228384	68 62								
SR-S 200.3R SR-S 200.3L	50	10/40	12,5/50	0,50/2,00	0,60/2,40	19500	21900	SF 35224423	78						
	5/20	6,3/25	0,32/1,25 0,50/2,00	0,36/1,50 0,60/2,40	28000 42000	SF 35230313 SF 35230423		68 78							
	4...40 2,5...25		3,20 3,20		45150 35800	SF 35224484 SF 35228384		68 62							
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							
SR-S 200.0	50	-	-	-	-	-		-	-						
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							
	-	-	-	-	-	-		-							

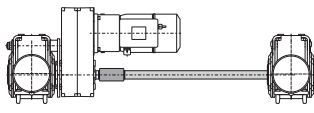
SR-...-R

SR-...-L

**Durchtriebswelle**

**Connecting shaft**

**Arbre traversant**



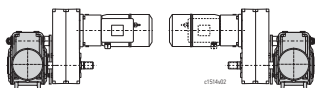
Mit einem Fahrantrieb können max. 2 Radblöcke angetrieben werden. Siehe B250.

Max. 2 wheel blocks can be driven by one travel drive. See B250.

Avec un entraînement en direction il peut être entraîné au maximum 2 unités d'entraînement. Voir B 250.

SR-...-R

SR-...-L



- \*1 SR-...-R = Ausführung für Antrieb "rechts"  
SR-...-L = Ausführung für Antrieb "links"  
SR-...-0 = ohne Antrieb  
Siehe auch Zeichnung Seite 18  
weitere Motordaten  
↑ Produktinformation "Krankkomponenten", Kapitel 4, C070, C071
- \*2 Mit 4-poligem Fahrmotor für Frequenzumrichter, siehe auch A010.

- \*1 SR-...-R = Design for drive "on right"  
SR-...-L = Design for drive "on left"  
SR-...-0 = without drive  
See also drawing on page 18  
further motor data ↑ Product Information "Crane components", chapter 4, C070, C071
- \*2 With 4-pole travel motor for frequency inverter, see also A010.





- \*1 SR-...-R = Exécution pour entraînement "à droite"  
SR-...-L = Exécution pour entraînement "à gauche"  
SR-...-0 = sans entraînement  
Voir aussi dessin à la page 18  
autres caractéristiques des moteurs  
↑ Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 4, C070, C071
- \*2 Avec moteur de translation à 4 pôles pour convertisseur de fréquence, voir aussi A010.

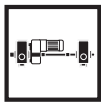


**Auswahltablelle**

**Selection table**

**Tableau de sélection**

Radblock Wheel block Unité d'entraînement						Fahrantriebe zum Radblock Travel drives for wheel block Entraînements en direction de l'unité d'entraînement								
Ø d	R <sub>zul</sub> (H2/B3)	Typ Type *1	R <sub>id zul</sub>			50 Hz	60 Hz	50 Hz	60 Hz	mF <sub>zul</sub>	RG <sub>zul</sub>	Typ Type		
						100 Hz *5		100 Hz *5						
[mm]	[kg]			[kg]		[m/min]		[kW] *2		[kg]	[kg]		[kg]	
250	16000	SR-S 250.3R SR-S 250.3L	siehe see voir C095  und Seite and page et page 6	76	15	10/40	12,5/50	0,32/1,25 0,50/2,00	0,36/1,50 0,60/2,40	13500 20300	17500	SF 35226313 SF 35226423	68 78	19
						5/20	6,3/25	0,13/0,55 0,32/1,25	0,16/0,66 0,36/1,50	12850 26500		SF 35832133 SF 35832313	62 73	
						4...40		2,20 3,20		20550 40850		SF 35226384 SF 35226484	62 68	
						2,5...25		0,75 2,20		13300 38400		SF 35230184 SF 35230384	55 62	
						10/40	12,5/50	0,32/1,25 0,50/2,00 0,80/3,20	0,36/1,50 0,60/2,40 0,90/3,80	14100 21200 34900		SA-C 5726313 SA-C 5726423 SA-C 5726523	73 83 93	
						5/20	6,3/25	0,13/0,55 0,32/1,25 0,50/2,00	0,16/0,66 0,36/1,50 0,60/2,40	16900 32850 48950		SA-C 5732133 SA-C 5732313 SA-C 5732423	63 73 83	
		4...40		2,20 3,20		21600 52400	SA-C 5726384 SA-C 5726484	67 73						
		2,5...25		0,75 2,20		14050 40600	SA-C 5730184 SA-C 5730384	57 67						
		-		-		-	-	-	-	-	-			
		315		22000		SR-E 315.9R SR-E 315.9L	und Seite and page et page 6	130	16	10/40	12,5/50	0,32/1,25 0,50/2,00 0,80/3,20	0,36/1,50 0,60/2,40 0,90/3,80	
5/20	6,3/25		0,13/0,55 0,32/1,25		0,16/0,66 0,36/1,50					17300 33700	SA-C 5734133 SA-C 5734313	63 73		
4...40			2,20 3,20		23000 47150					SA-C 5728384 SA-C 5728484	67 73			
2,5...25			0,75 2,20		15100 43550					SA-C 5732184 SA-C 5732384	57 67			
10/40	12,5/50		0,50/2,00 0,80/3,20		0,60/2,40 0,90/3,80					21800 35750	SA-C 6728423 SA-C 6728523	144 153		
5/20	6,3/25		0,32/1,25 0,50/2,00 0,80/3,20		0,36/1,50 0,60/2,40 0,90/3,80					34100 50800 91000	SA-C 6734313 SA-C 6734423 SA-C 6734523	134 144 153		
4...40			2,20 3,20		21900 58600	SA-C 6728384 SA-C 6728484		129 134						
2,5...25			2,20 3,20		40600 98200	SA-C 6732384 SA-C 6732484		129 134						
-			-		-	-		-		-	-	-		
400	30000		SR-E 400.9R SR-E 400.9L			231		17		10/40	12,5/50	0,32/1,25 0,50/2,00	0,36/1,50 0,60/2,40	15800 23750
		5/20		6,3/25			0,13/0,55 0,32/1,25		0,16/0,66 0,36/1,50	18750 36400	SA-C 5736133 SA-C 5736313	63 73		
		4...40		2,20 3,20			23800 41900		SA-C 5730384 F1 SA-C 5730484 F1	67 73				
		2,5...25		0,75 2,20			15100 43600		SA-C 5734184 F1 SA-C 5734384 F1	57 67				
				3,20			57200		SA-C 5734484 F1	73				
		10/40		12,5/50			0,32/1,25 0,50/2,00 0,80/3,20		0,36/1,50 0,60/2,40 0,90/3,80	15400 23200 37850	SA-C 6730313 SA-C 6730423 SA-C 6730523	134 144 153		
		5/20	6,3/25	0,13/0,55 0,32/1,25 0,50/2,00		0,16/0,66 0,36/1,50 0,60/2,40	18300 35600 53100		SA-C 6736133 SA-C 6736313 SA-C 6736423	124 134 144				
		4...40		2,20 3,20		23100 61800	SA-C 6730384 F1 SA-C 6730484 K1		128 134					
		2,5...25		2,20 3,20		44200 89200	SA-C 6734384 F1 SA-C 6734484 F1		128 134					
		-		-		-	-		-	-	-	-		

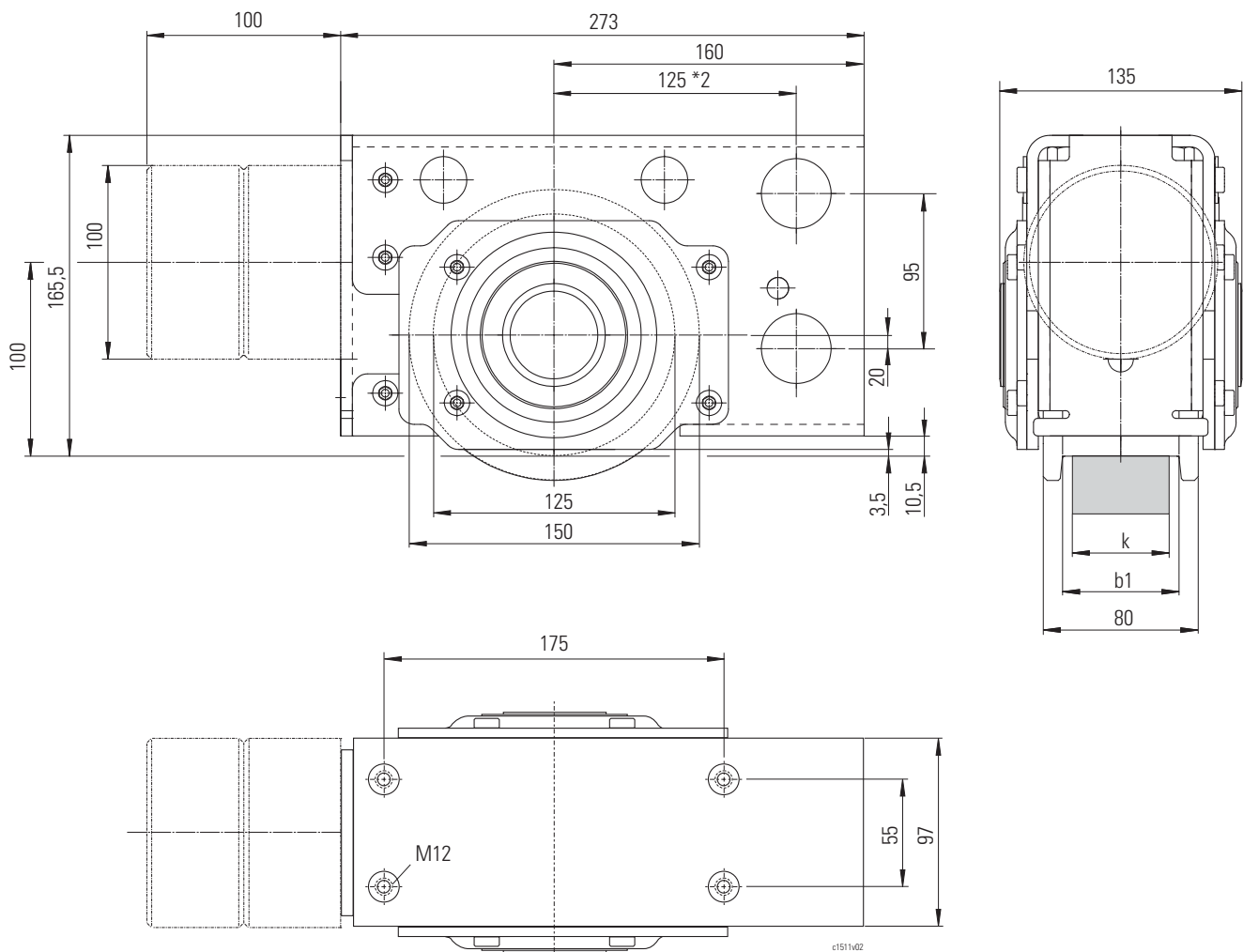


**SR-S 125**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltablette ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



Typ Type	b1 *1	k
	[mm]	
SR-S 125	50	40
	60	50

\*1 Andere Laufradausdröhungen auf Anfrage  
\*2 Nur bei Ausführungen I, S und A

\*1 Other wheel treads on request  
\*2 Only for versions I, S and A

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur demande  
\*2 Seulement pour exécutions I, S et A

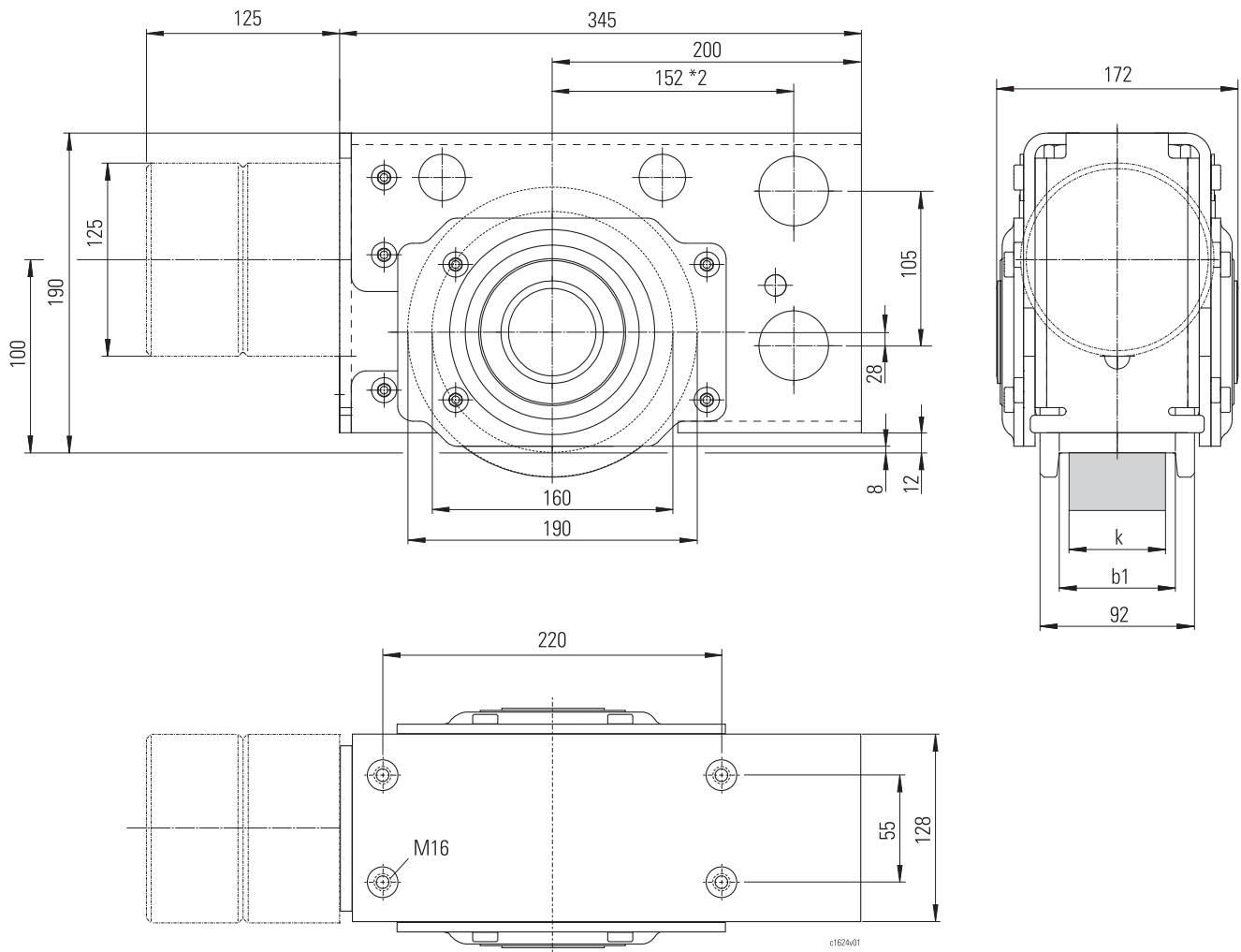


**SR-S 160**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltabelle ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



Typ Type	b1 *1	k
	[mm]	
SR-S 160	52	40
	62	50
	72	60

\*1 Andere Laufradausdrrehungen auf Anfrage  
\*2 Nur bei Ausführungen I, S und A

\*1 Other wheel treads on request  
\*2 Only for versions I, S and A

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur demande  
\*2 Seulement pour exécutions I, S et A

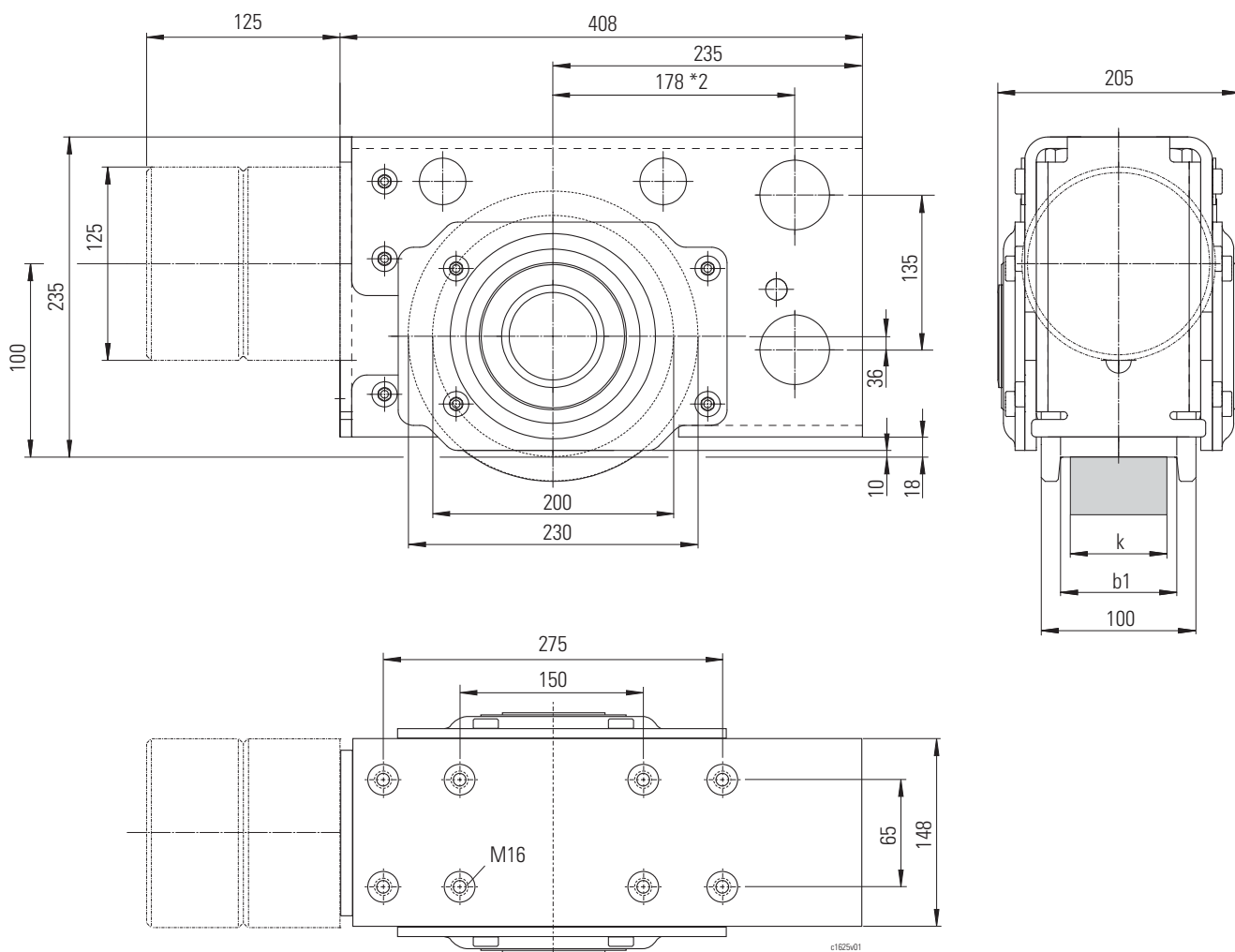


**SR-S 200**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltabelle ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



\*1 Andere Laufradausdrrehungen auf Anfrage  
\*2 Nur bei Ausführungen I, S und A

\*1 Other wheel treads on request  
\*2 Only for versions I, S and A

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur demande  
\*2 Seulement pour exécutions I, S et A

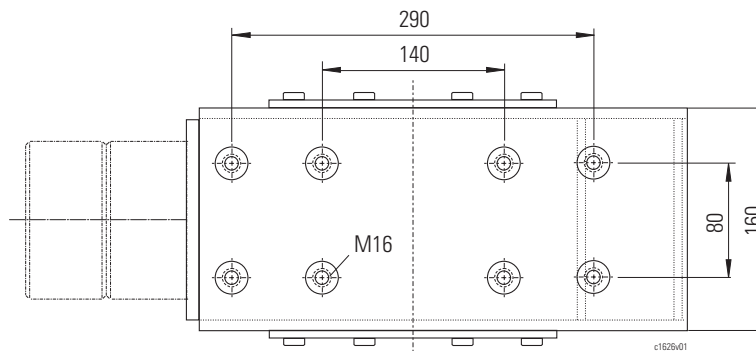
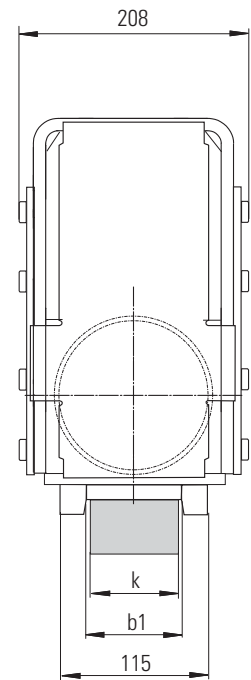
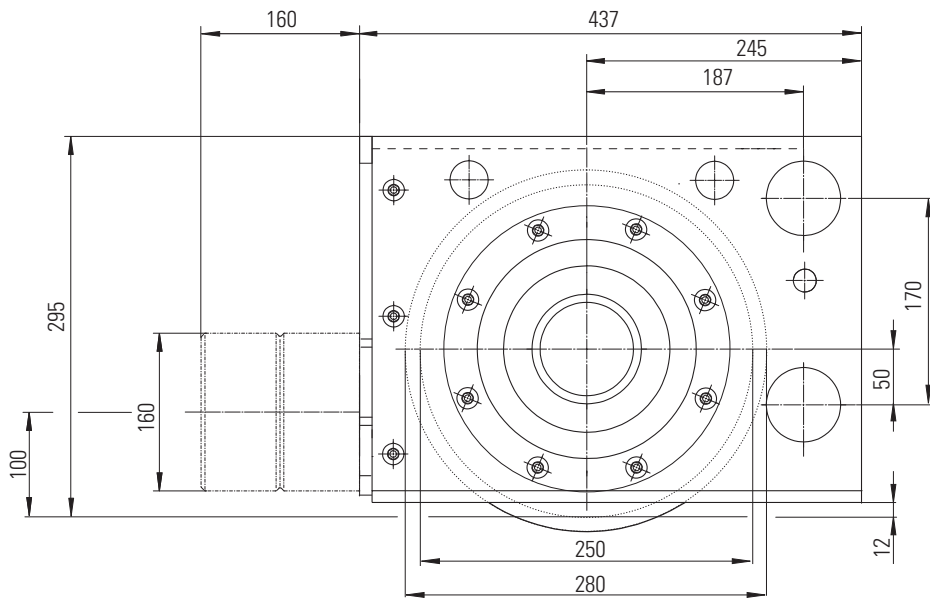


**SR-S 250**  
**SR-E 250**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltabelle ↑ 10

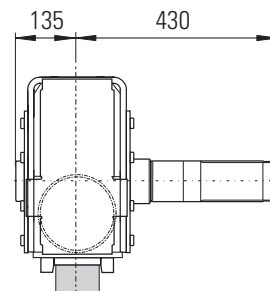
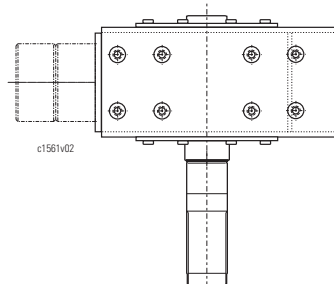
**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



**SR-E ... R**

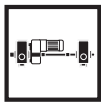
Typ Type	b1 *1	k
	[mm]	
SR-. 250	54	40-45
	64	50-55
	74	60-65
	84	70-75



\*1 Andere Laufradausdrungen auf Anfrage

\*1 Other wheel treads on request

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur demande

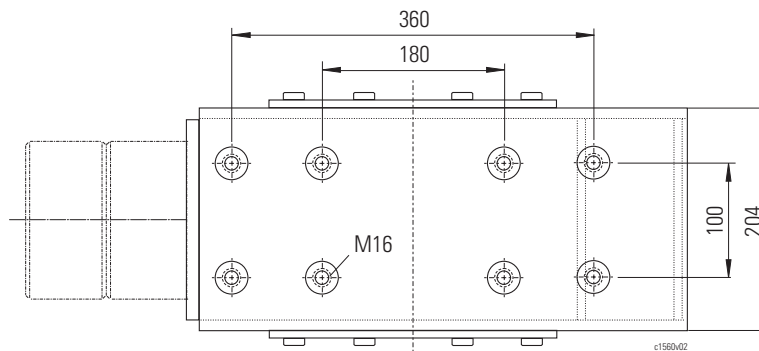
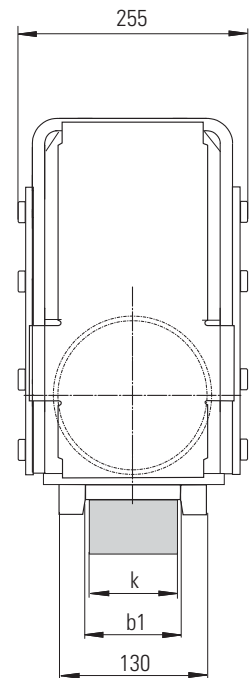
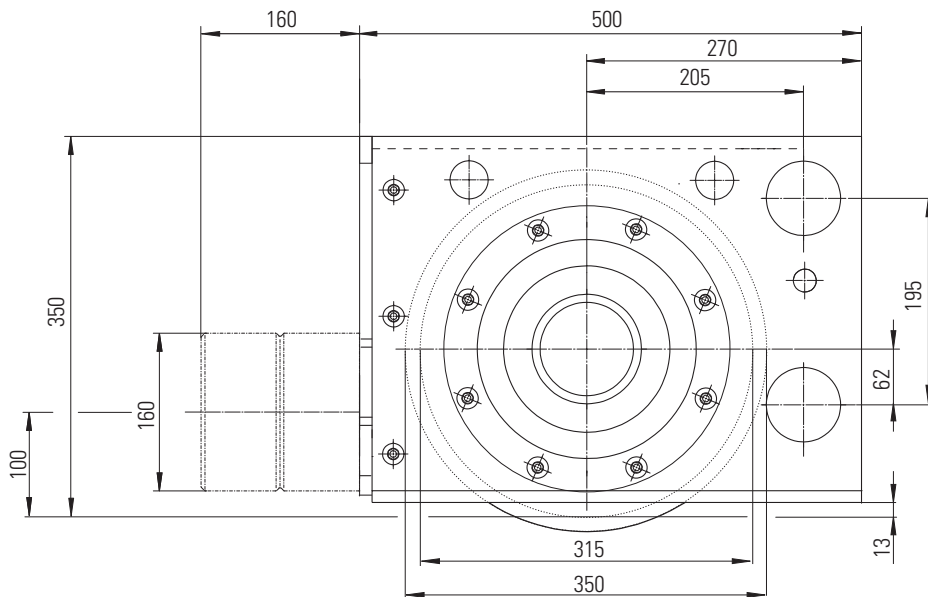


**SR-E 315**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltabelle ↑ 10

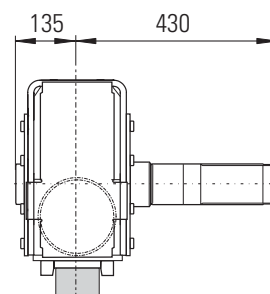
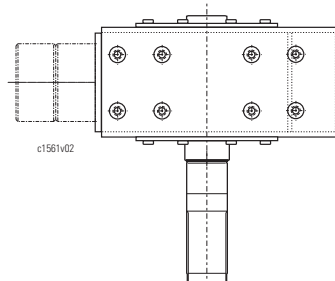
**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



**SR-E ... R**

Typ Type	b1 *1	k
	[mm]	
SR-E 315	64	50-55
	74	60-65
	84	70-75
	94	80-85



\*1 Andere Laufradausdrungen auf Anfrage

\*1 Other wheel treads on request

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur demande



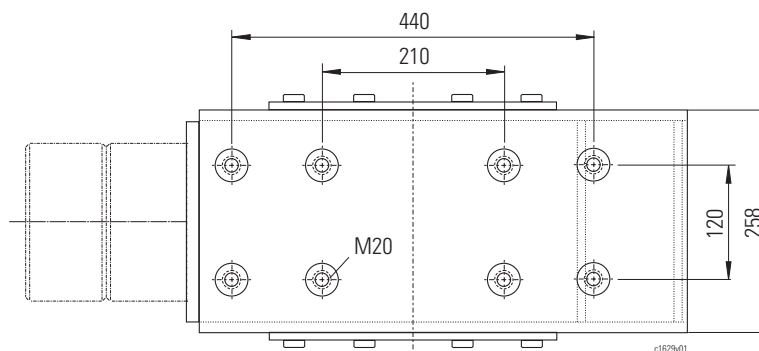
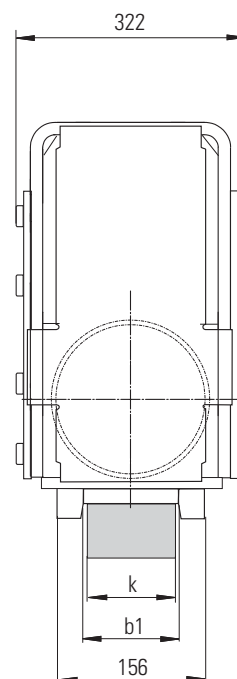
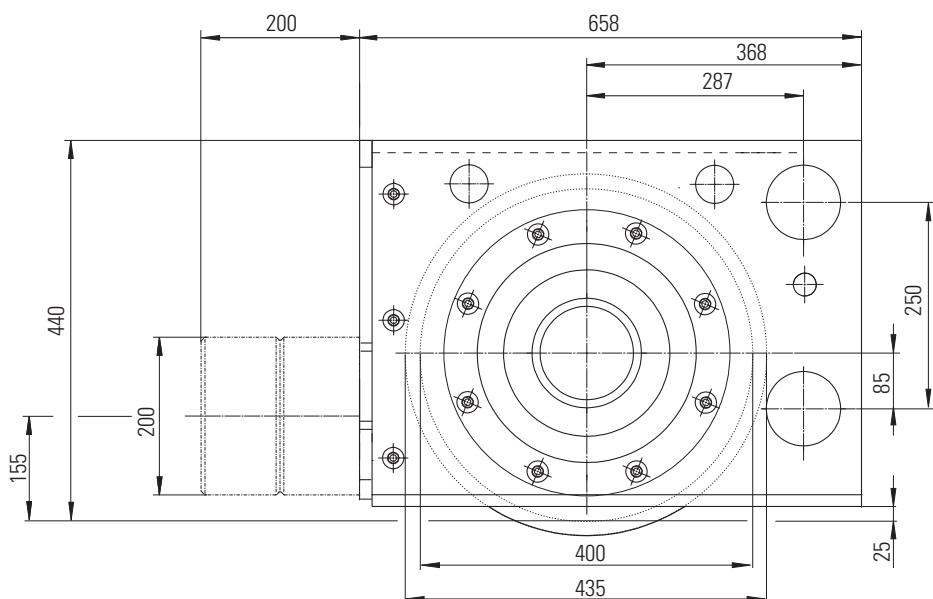


**SR-E 400**

**Abmessungen [mm]**  
Auswahltabelle ↑ 10

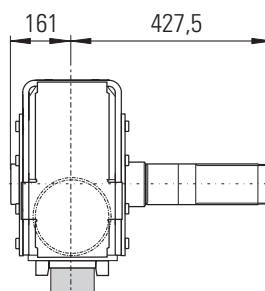
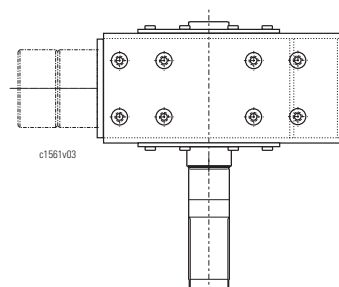
**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10



Typ Type	b1 *1	k
	[mm]	
SR-E 400	75	60-65
	85	70-75
	95	80-85
	115	100

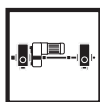
**SR-E ... R**



\*1 Andere Laufradausdrungen auf  
Anfrage

\*1 Other wheel treads on request

\*1 Autres largeurs de gorge de galet sur  
demande



**Abmessungen [mm]**  
Auswahltablette ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 10

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 10

**Anbau Fahrtrieb**

**Mounting travel drive**

**Montage de l'entraînement en direction**

Der Fahrtrieb kann wahlweise "stehend" oder "liegend" mit einer Drehmomentstütze am Radblock angebaut werden.

The travel drive can be mounted either "vertically" or "horizontally" on the wheel block by means of a torque support.

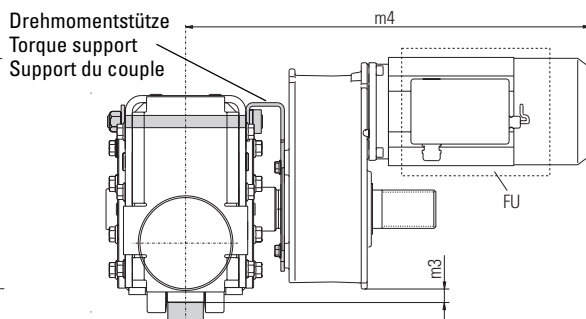
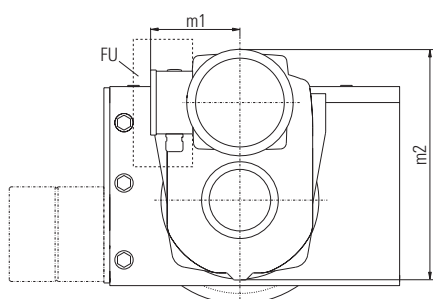
L'entraînement en direction peut se monter au choix "verticalement" ou "horizontalement" sur l'unité d'entraînement, au moyen d'un contre-appui de couple.

Standardlage:  
Stehender Fahrtrieb mit Klemmenkasten links bei Blick auf die Motorlüfterhaube.

Standard position:  
Vertical travel drive with terminal box on the left when viewed towards the motor fan cover.

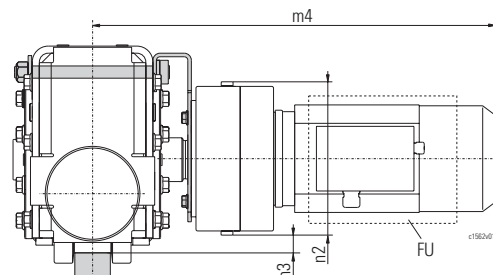
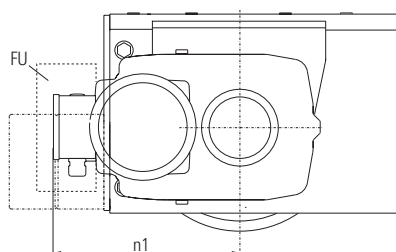
Position standard :  
Entraînement en direction monté verticalement, avec boîte à bornes à gauche pour l'observateur regardant le capotage du ventilateur du moteur.

**stehend**  
**vertically**  
**verticalement**



Gezeichnet/illustrated/illustré:  
rechte Ausführung/right-hand design/exécution droite

**liegend**  
**horizontally**  
**horizontalement**



SR-S 125							
Typ Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SF 152xx123	127	242	7	512	224	145	-20
SF 152xx133							
SF 152xx184							
SF 152xx313	151	251		567	248	154	-29
SF 152xx384		310		572			
SF 252xx313	151	310	-23	591	303	154	-29
SF 252xx384				596			
SF 252xx423				671			

SR-S 160							
Typ Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SF 252xx123	127	327	-5	543	279	171	-11
SF 252xx133							
SF 252xx184							
SF 252xx313	151			598	303	172	-12
SF 252xx384				603			
SF 252xx423				678			

SR-S 200							
Typ Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SF 252xx123	127	347	15	559	279	191	9
SF 252xx133							
SF 252xx184							
SF 252xx313	151			614	303	192	8
SF 252xx384				619			
SF 258xx133	96	395	15	663	311	243	9
SF 352xx313	151	389	-10	618	335	213	-13
SF 352xx384				623			
SF 352xx423				698			
SF 352xx484				623			

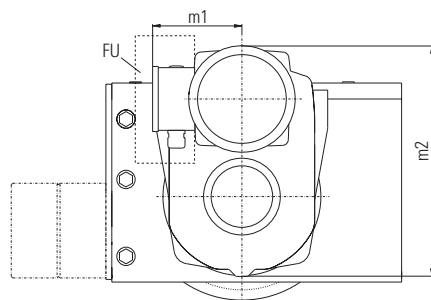


**Abmessungen [mm]**  
Auswahltablelle ↑ 3/9

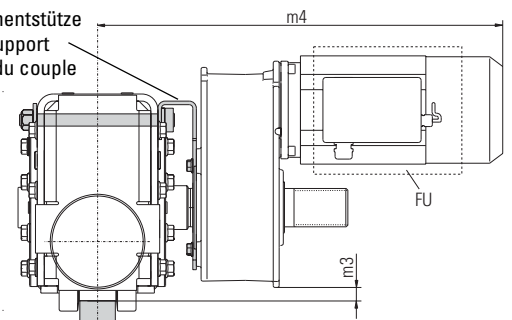
**Dimensions [mm]**  
Selection table ↑ 3/9

**Dimensions [mm]**  
Tableau de sélection ↑ 3/9

**stehend**  
**vertically**  
**verticalement**

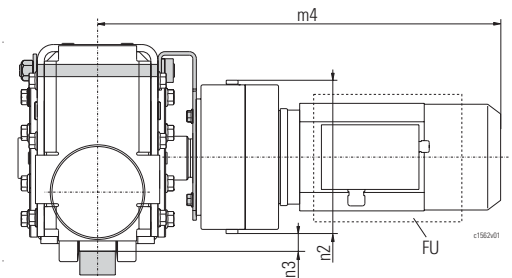
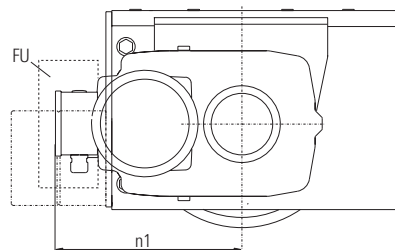


Drehmomentstütze  
Torque support  
Support du couple



Gezeichnet/illustrated/illustré:  
rechte Ausführung/right-hand design/exécution droite

**liegend**  
**horizontally**  
**horizontalement**

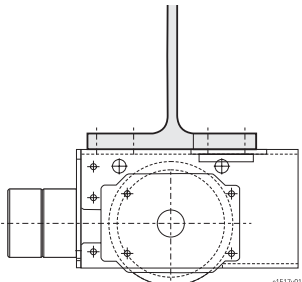
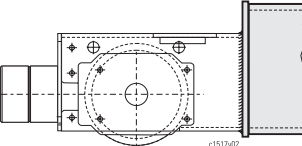
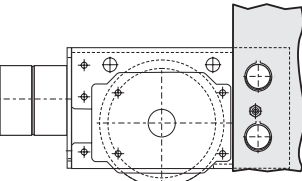
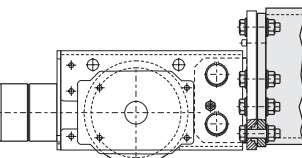
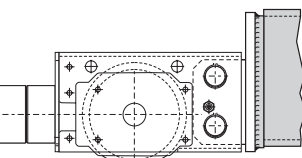


SR-S 250							
Typ Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SF 352xx313	151	414	15	624	335	238	12
SF 352xx384				629			
SF 352xx423				704			
SF 352xx484				629			
SF 358xx133	159	451		673	343	267	
SF 358xx184							
SF 358xx313	183			728	367		
SF 358xx384				733			
SA-C 57xx123	131	373	-10	608	292	256	-6
SA-C 57xx133							
SA-C 57xx184							
SA-C 57xx313	151	380		663	316		
SA-C 57xx384				668			
SA-C 57xx423				743			
SA-C 57xx484				668			
SA-C 57xx523	164	400		737	329		

SR-E 315							
Typ Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SA-C 57xx133	127	405	22	630	292	288	27
SA-C 57xx184	151	413		685 690 765 690 759	316		
SA-C 57xx313							
SA-C 57xx384							
SA-C 57xx423							
SA-C 57xx484							
SA-C 57xx523	164	432		759	329		
SA-C 67xx423	169	475	-32	799	356	327	-12
SA-C 67xx484				724	369		
SA-C 67xx523				793			

SR-E 400							
Type	m1	m2	m3	m4	n1	n2	n3
SA-C 57xx133	127	435	65	657	292	331	69,5
SA-C 57xx184							
SA-C 57xx313	151	455		712	316		
SA-C 57xx384				717			
SA-C 57xx423				792			
SA-C 57xx484				717			
SA-C 57xx523	164	474,5		786	329		
SA-C 67xx133	169	517	11	691	332	369	31
SA-C 67xx184							
SA-C 67xx313				746	356		
SA-C 67xx384				751			
SA-C 67xx423				826			
SA-C 67xx484				751			
SA-C 67xx523				820	369		



	<b>Anbaumöglichkeiten</b>	<b>Possible mounting methods</b>	<b>Possibilités de montage</b>
	<p>Als Option stehen für die verschiedenen Anbaumöglichkeiten Anbausets zu Verfügung.</p>	<p>Mounting sets are available as an option for the various mounting methods possible.</p>	<p>Des ensembles de montage sont disponibles en option pour les différentes possibilités de montage.</p>
 <p>c1517v01</p>	<p><b>Kopfanschluss H</b> Die Stahlkonstruktion kann auf der Oberseite des Radblocks direkt angeschraubt werden. Siehe A260.</p>	<p><b>Head connection H</b> The steel structure can be bolted directly onto the top of the wheel block. See A260.</p>	<p><b>Fixation sur tête H</b> La construction métallique peut se visser à même la face supérieure de l'unité d'entraînement. Voir A260.</p>
 <p>c1517v02</p>	<p><b>Schweißanschluss W</b> Radblock stirnseitig angeschweißt. Siehe A261.</p>	<p><b>Welded connection W</b> The wheel block end is welded directly. See A261.</p>	<p><b>Fixation par soudage W</b> Unité d'entraînement soudée en bout. Voir A261.</p>
 <p>c1517v03</p>	<p><b>Einsteckanschluss I</b> Der Radblock kann zwischen 2 Wangen eingeschoben und mittels Bolzen befestigt werden. Seitliche Feineinstellung und Fixierung mit Gewindestift und Mutter. Siehe A262.</p>	<p><b>Inserted connection I</b> The wheel block can be inserted between 2 side cheeks and attached by means of bolts. Fine adjustment at the sides and attachment by means of headless pin and nut. See A262.</p>	<p><b>Fixation emboîtable I</b> L'unité d'entraînement peut être engagée entre 2 pièces latérales et fixée par des boulons. Réglage latéral précis et fixation au moyen de vis sans tête et écrou. Voir A262.</p>
 <p>c1517v04</p>	<p><b>Schraubanschluss S</b> Der Anschlussflansch wird bau-seits verschraubt. Durch die Bolzenverbindung zum Radblock ist dieser seitlich einstellbar und bei Bedarf einfach auswechselbar. Siehe A263.</p>	<p><b>Screw-on connection S</b> The connection flange is screwed down by the customer. The bolt connection to the wheel block permits it to be adjusted at the sides and replaced simply if necessary. See A263.</p>	<p><b>Fixation par vissage S</b> La bride de fixation est vissée par le client. L'assemblage par boulons avec l'unité d'entraînement permet un réglage latéral de cette dernière et facilite son changement si nécessaire. Voir A263.</p>
 <p>c1517v05</p>	<p><b>Ansteckanschluss A</b> Der Anschlussflansch wird bau-seits verschweißt. Durch die Bolzenverbindung zum Radblock ist dieser seitlich einstellbar und bei Bedarf einfach auswechselbar. Siehe A264.</p>	<p><b>Affixed connection A</b> The connection flange is welded on by the customer. The bolt connection to the wheel block permits it to be adjusted at the sides and replaced simply if necessary. See A264.</p>	<p><b>Fixation par embrochage A</b> La bride de fixation est vissée par le client. L'assemblage par boulons avec l'unité d'entraînement permet un réglage latéral de cette dernière et facilite son changement si nécessaire. Voir A264.</p>



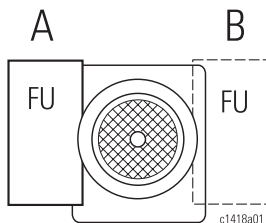
## A010

### Frequenzumrichter

Die 4-poligen Fahrtriebe werden mit einem Frequenzumrichter (FU) betrieben. Das Regelverhältnis beträgt 1:10 (wahlweise bis zu 1:30 bzw. min. 3 Hz).

Bei kleineren Leistungen ist der Frequenzumrichter am Fahrmotor angebaut und versorgt einen (F1) oder auch zwei Fahrmotoren (F2). Bei größeren Leistungen wird der Frequenzumrichter in einen Gerätekasten eingebaut, der lose geliefert (K1, K2, K4) wird.

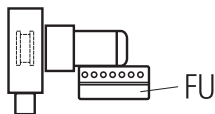
Abmessungen Frequenzumrichter **am** Fahrmotor sowie Zuordnung der Frequenzumrichter bei mehreren Fahrmotoren siehe Produktinformation "Krankomponenten", Kapitel 4, Fahrtriebe.



Ist ein Frequenzumrichter am Fahrtrieb angebaut, sind mit Blick auf die Lüfterhaube des Motors diese Anbaustellen festgelegt:

A = links (Standard)  
B = rechts (Option).

Bei Bestellung unbedingt angeben. Eine Veränderung ist nur im Werk möglich.



c1424v08

### Beispiel:

SR- ..R mit Frequenzumrichter in Standardlage.

Technische Daten Frequenzumrichter sowie Abmessungen des losen Frequenzumrichters siehe Produktinformation "Krankomponenten", Kapitel 6, Kranelektrik.

Technische Daten frequenzgesteuerte Fahrmotoren siehe Produktinformation "Krankomponenten", Kapitel 4, C071.

### Frequency inverter

The 4-pole travel drives are operated by a frequency inverter (FU). The control ratio is 1:10 (up to 1:30 or min. 3 Hz as option).

For low outputs, the frequency inverter is mounted on the travel motor and supplies either one (F1) or two (F2) travel motors. For higher outputs, the frequency inverter is installed in a panel box which is supplied loose (K1, K2, K4).

For dimensions of a frequency inverter mounted **on** a travel motor, and assignment of frequency inverters in the case of more than one travel drive, see Product Information "Crane components", chapter 4, travel drives.

If a frequency inverter is mounted on the travel drive, these mounting positions are specified, shown viewing the fan cover of the motor.

A = left (standard)  
B = right (option)

Please always indicate when ordering. Alterations are only possible in the factory.

### Example:

SR- ..R with frequency inverter in standard position.

For technical data of the frequency inverter and dimensions of the separate frequency inverter see Product Information "Crane components", chapter 6, crane electrics.

For technical data of frequency-controlled travel motors see Product Information "Crane components", chapter 4, C071.

### Convertisseur de fréquence

Les groupes d'entraînement à 4 pôles sont commandés par un convertisseur de fréquence (FU). Le rapport de transmission standard est de 1 : 10 (jusqu'à 1 : 30 ou min. 3 Hz en option).

Pour les puissances plus basses, le convertisseur de fréquence est monté sur le moteur de translation et alimente un (F1) ou bien deux (F2) moteurs de translation. Pour les puissances plus hautes, le convertisseur de fréquence est installé dans un coffret d'appareillages (K1, K2, K4) livré détaché.

Pour les dimensions d'un convertisseur de fréquence monté **sur** le moteur de translation, et l'affectation d'un convertisseur de fréquence dans le cas de plusieurs entraînements en direction, voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 4, Groupes d'entraînement.

Si un convertisseur de fréquence est monté sur le moteur, ces positions de montage sont déterminées, illustrées avec vue sur le couvercle du ventilateur du moteur.

A = gauche (standard)  
B = droite (option)

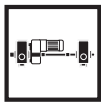
Veuillez indiquer en tout cas dans votre commande. Un changement n'est possible qu'en usine.

### Exemple :

SR- ..R avec convertisseur de fréquence en position standard.

Pour les caractéristiques techniques du convertisseur de fréquence et les dimensions du convertisseur de fréquence détaché, voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 6, Équipement électrique de ponts roulants.

Pour les caractéristiques techniques des moteurs de translation à commande par fréquence, voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 4, C071.



## A015

### Motoranschlussspannungen

Die Standard-Motoranschlussspannung ist 380-415 V, 50 Hz bzw. 440-480 V, 60 Hz.

Darüber hinaus sind einige Spannungen zum Teil ohne und andere mit Mehrpreis lieferbar, bitte fragen Sie an.

### Motor supply voltages

The standard motor supply voltage is 380-415 V, 50 Hz or 440-480 V, 60 Hz

Other supply voltages are available, some without, others with surcharge, please enquire.

### Tensions d'alimentation des moteurs

La tension standard d'alimentation des moteurs est 380-415 V, 50 Hz ou 440-480 V, 60 Hz.

D'autres tensions d'alimentation sont livrables, sans ou contre supplément de prix, veuillez nous consulter.

	50 Hz	60 Hz	Spannungsumschaltbarkeit Dual-voltage motors Commutation de tension
Anschlussspannungen → Supply voltages → Tensions de raccordement →	220...240 V 380...415 V 420...460 V 480...525 V 575...630 V 660...720 V	190...210 V 220...240 V 380...415 V 440...480 V 550...600 V 575...630 V 660...720 V	50 Hz: 230/400 V 60 Hz: 230/400 V

## A018

### Temperaturüberwachung der polumschaltbaren Motoren

(Standard bei 4-poligen Motoren). Eine Temperaturüberwachung der Fahrmotoren (Kaltleiterfühler) ist gegen Mehrpreis lieferbar. Erforderliche Auslösegeräte bitte separat bestellen, siehe B100.

### Temperature control of pole-changing motors

(Standard on 4-pole motors). Temperature control of the travel motors (ptc thermistors) is available against a surcharge. The necessary tripping device must be ordered separately, see B100.

### Surveillance de la température des moteurs à commutation de polarité

(Standard pour moteurs à 4 pôles). Une surveillance de la température des moteurs de déplacement (sondes thermiques) est livrable contre supplément de prix. Le disjoncteur doit être commandé à part, voir B100.

## A051

### Schutzart IP 66 (Option)

Die Schutzart IP 66 ist z.B. bei Strahlwasser und sehr hoher Staubbelastung erforderlich.

### IP 66 protection (option)

IP 66 protection is required for example if the wheel blocks are exposed to water jets or extremely high levels of dust.

### Type de protection IP 66 (option)

Le type de protection IP 66 est requis en cas d'exposition à jet d'eau ou à un très haut niveau de poussière.

## A054

### Anomale Umgebungstemperaturen (Option)

In der Standardausführung können die Radblöcke im Temperaturbereich von -20°C bis +40°C eingesetzt werden. Frequenzumrichter einsetzbar von -20°C bis +50°C (betauungsfrei).

### Off-standard ambient temperatures (option)

In standard design the wheel blocks can be used in a temperature range from -20°C to +40°C. Frequency inverters can be used from -20°C up to +50°C (non-dewing).

### Températures ambiantes anormales (option)

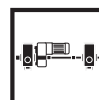
Le modèle standard peut être mis en œuvre dans la plage de température de -20 °C à +40 °C. Les convertisseurs de fréquence peuvent être mis en œuvre de 20°C à +50°C (sans condensation).

-20°C...+60°C  
-20°C...+70°C  
-30°C...+40°C

Auf Wunsch sind auch Ausführungen für nebenstehende Temperaturbereiche lieferbar, -40°C...+40°C auf Anfrage.

On request, versions for the temperature ranges shown opposite are available. -40°C...+40°C on request.

Sur demande, il peut être livré aussi des exécutions pour les plages de température indiquées ci-contre. -40°C...+40°C sur demande.



## A060

### Lackierung/Korrosionsschutz

Stahlkiesentrostung nach DIN EN ISO 12944-4, Entrostungsgrad SA2,5.  
Grundanstrich: KTL (Kathodische Tauchlackierung), RAL 7021, Trokenschichtdicke ca. 20 µm, überlackierbar.

### Paint/corrosion protection

Blasted to DIN EN ISO 12944-4, degree of de-rusting SA2.5.  
Priming coat: cathodic dip painting, RAL 7021, D.F.T. approx. 20 µm, can be overpainted.

### Peinture/protection anticorrosive

Grenailé selon DIN EN ISO 12944-4, degré de dérouillage SA2.5.  
Couche d'apprêt: peinture à immersion cathodique, RAL 7021, épaisseur de couche env. 20 µm, revernissable.

## A061

### Anstrich A20

#### Polyurethan-Decklack (Option)

Zweikomponentenlack, Farbe nach RAL Farbkarte.  
Einzelheiten siehe Datenblatt Beschichtungssystem.

### A20 paint system

#### Polyurethane top coat (option)

Two-component paint, colour as per RAL chart.  
For details, see data sheet on paint system.

### Peinture A20

#### Couche de finition polyuréthane (option)

Peinture à deux composants, couleur selon carte RAL.  
Pour des détails, voir fiche technique "Peinture".

Typ Type	Einsatzbereich / Area of application / Domaine d'utilisation					
	Innen / indoors / à l'intérieur			Außen / outdoors / à l'extérieur		
A20/80 80µm	Produktionsräume mit geringer Feuchte, z.B. Lager, Fabrikhallen, Relative Luftfeuchte <90%.	Manufacturing ambiances with low level of humidity, e.g. storerooms, factory buildings. Relative humidity <90%.	Locaux de production à faible humidité, par exemple magasins, ateliers ; humidité relative de l'air <90 %.	In der Regel nicht geeignet.	Not suitable as a rule.	Généralement pas appropriée.
A20/120 120µm	Ungeheizte Gebäude wo Kondensation auftreten kann, Relative Luftfeuchte <100%.	Unheated buildings where condensation may form. Relative humidity <100%.	Bâtiments non chauffés où il peut se produire de la condensation ; humidité relative de l'air < 100 %.	Atmosphären mit geringer Verunreinigung und trockenem Klima, meistens ländliche Bereiche.	Atmospheres with slight pollution and dry climate, usually rural areas.	Atmosphères à faible pollution et climat sec, dans la plupart des cas zones rurales.
A20/160 160µm	Produktionsräume mit hoher Feuchte ≤ 100% und etwas Luftverunreinigung.	Manufacturing ambiances with high level of humidity ≤ 100% and some air pollution.	Locaux de production à forte humidité de l'air ≤ 100% et légère pollution de l'air.	Stadt- und Industriemosphäre, Küstenbereich mit geringer Salzbelastung.	Urban and industrial atmospheres, coastal areas with low level of saline pollution.	Atmosphères urbaine et industrielle, zone côtière à faible pollution saline.
A20/240 240µm	Chemieanlagen, Kläranlagen, Zementwerke. Bereiche mit nahezu ständiger Kondensation und mit starker Verunreinigung. Gebäude direkt am Meerwasser.	Chemical plants. Areas with practically constant condensation and heavy pollution. boathouses above seawater.	Installations chimiques. Zones à condensation pratiquement constante, et à forte pollution. Hangars à bateaux sur eau de mer.	Industrielle Bereiche mit hoher Feuchte und aggressiver Atmosphäre, Küsten- und Off-shorebereiche mit hoher Salzbelastung.	Industrial areas with high level of humidity and aggressive atmosphere, coastal and offshore areas with high level of saline pollution.	Zones industrielles à forte humidité et atmosphère agressive, zones côtières et zones d'exploitation en mer à forte pollution saline.

## A062

### Anstrich A30

#### Epoxidharzbasis (Option)

Zweikomponentenlack, Farbe nach RAL Farbkarte.  
Einzelheiten siehe Datenblatt Beschichtungssystem.

### A30 paint system

#### Epoxy resin based (option)

Two-component paint, colour as per RAL chart.  
For details, see data sheet on paint system.

### Peinture A30

#### Base de résine époxyde (option)

Peinture à deux composants, couleur selon carte RAL.  
Pour des détails, voir fiche technique "Peinture".

Typ Type	Einsatzbereich / Area of application / Domaine d'utilisation					
	Innen / indoors / à l'intérieur			Außen / outdoors / à l'extérieur		
A30/240 240µm	Chemieanlagen, Kläranlagen, Zementwerke, Gießereien, Gebäude in Meeresnähe.	Chemical plants, swimming baths, foundries, houses near seawater.	Installations chimiques, piscines, foundries, hangars près de mer.	Nicht geeignet.	Not suitable.	Pas appropriée.

## A080

### Puffer (Option)

An den Radblock kann stirnseitig ein Puffer angebaut werden.  
Abmessungen siehe Maßskizze in der Grundaufführung Seite 12.  
Der Puffer ist für die in der Auswahltable angegebenen Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt.

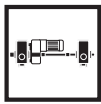
### Buffer (option)

A buffer can be mounted on the end of the wheel block. For dimensions see the dimensional sketch of the basic design on page 12.  
The buffer is designed for the travel speeds given in the selection table.

### Butoir (option)

Un butoir peut être monté en bout de l'unité d'entraînement. Pour les dimensions, voir le croquis coté de l'exécution de base, page 12.  
Le butoir est conçu pour les vitesses de déplacement spécifiées dans le tableau de sélection.





## A140

### **Alternative Fahrgeschwindigkeiten (Option)**

Die Standardfahrgeschwindigkeiten sind 5/20 und 10/40 m/min (50 Hz) und 6,3/25 und 12,5/50 m/min (60 Hz) sowie für Betrieb mit Frequenzumrichter 2,5...25 und 4...40 m/min.

Weitere mögliche Fahrgeschwindigkeiten siehe Produktinformation "Krankomponenten", Kapitel 4.

### **Alternative travel speeds (option)**

The standard travel speeds are 5/20 and 10/40 m/min (50 Hz) and 6.3/25 and 12.5/50 m/min (60 Hz), and 2.5...25 and 4...40 m/min for use with a frequency inverter. For further travel speeds available, see Product Information "Crane components", chapter 4.

### **Vitesses de direction en alternative (option)**

Les vitesses de direction standard sont 5/20 et 10/40 m/min (50 Hz) et 6,3/25 et 12,5/50 m/min (60 Hz) ; et pour le fonctionnement avec un convertisseur de fréquence 2,5...25 et 4...40 m/min.

Pour les autres vitesses de direction possibles, voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 4.

## A230

### **Führungsrollen und Entgleisungsschutz**

Durch Verwendung von Führungsrollen auf der linken oder rechten Seite des Fahrwerks/Krans lassen sich Seitenführungskräfte und Verschleiß minimieren.

Alle Laufräder werden spurkranzlos ausgeführt.

Die gegenüberliegende Seite kann deshalb keine Führungsfunktion übernehmen und wird mit einem Entgleisungsschutz ausgestattet.

Das Spurspiel (Standard 3mm) ist kleiner als mit Spurkranz und es sind auch größere Schienenbreiten möglich.

Die zulässige Horizontalkraft des Führungsrollenanbaus beträgt 15% von  $R_{zul}$ .

Achtung: Die führende Kranbahnseite muss sauber verlegt sein, an den Übergängen darf kein Schienenversatz vorhanden sein!

Bodenfreiheit beachten, speziell bei Schienen, die mit Klemmpratzen befestigt sind.

### **Guide rollers and anti-derail device**

Lateral traction and wear can be minimised by using guide rollers on the left or right hand side of the carriage/crane.

All wheels are without flanges.

The opposite side thus has no guiding function and is equipped with an anti-derail device.

The track play (standard 3mm) is less than with a flange and greater rail widths are possible.

The permissible horizontal force of the guide roller attachment is 15% of  $R_{zul}$ .

Caution: The guiding edge of the crane runway must be laid clean, there must be no offset at the joints!

Ensure sufficient clearance above the runway, especially in the case of rails attached with clamping claws.

### **Galets de guidage et dispositif antidérailleur**

Les forces de guidage latérales et l'usure peuvent être minimisées par l'utilisation de galets de guidage sur le côté gauche ou droit du chariot/pont roulant. Tous les galets n'ont pas de boudins.

De ce fait, le côté opposé ne peut pas assumer une fonction de guidage et il est équipé d'un dispositif antidérailleur.

Le jeu d'écartement (standard 3mm) est plus petit qu'avec boudins et des largeurs de rails plus grandes sont possibles.

La force horizontale admissible de l'assemblage du galet de guidage est 15% de  $R_{zul}$ .

Attention: Le côté de guidage de la voie de roulement doit être posé nettement, les joints des rails doivent présenter une bonne transition !

Observer la hauteur libre au-dessous du chariot, notamment dans le cas des rails attachés au moyen de griffes de serrage.





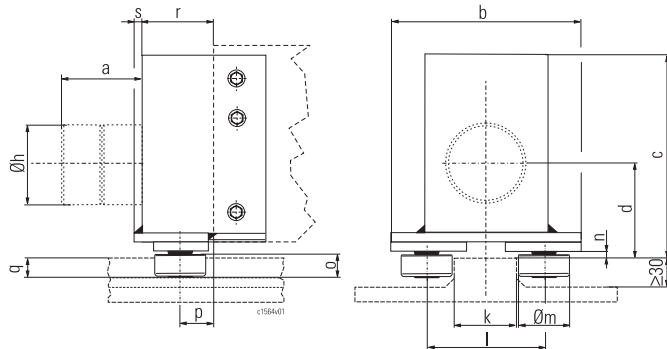
## A230

(Fortsetzung/continued/suite)

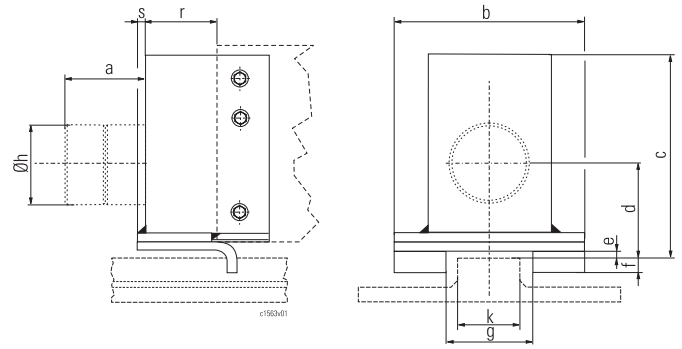
Führungsrollen (FS)  
Guide rollers  
Galets de guidage

Entgleisungsschutz (ES)  
Anti-derail device  
Dispositif antidérailleur

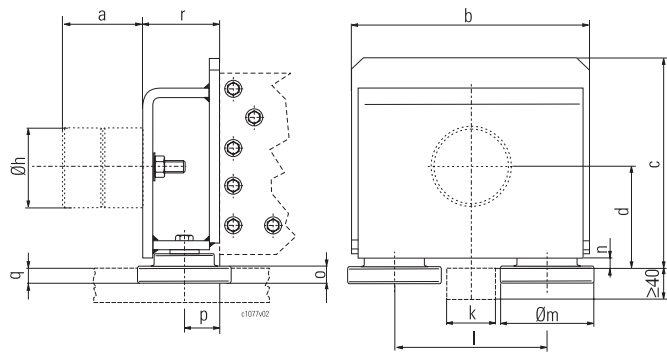
### SR-S(E) 125-250



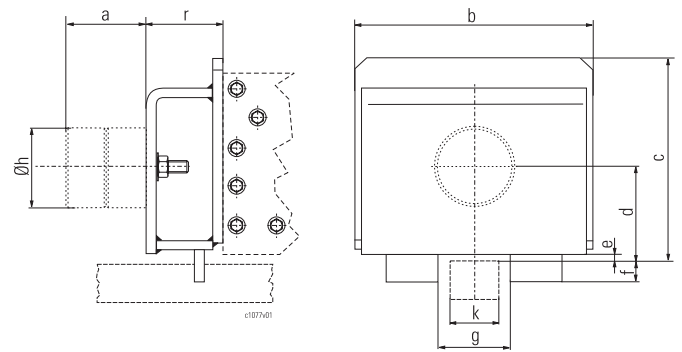
### SR-S(E) 125-250



### SR-E 315-400



### SR-E 315-400



Type	a	b	c	d	e	f	Øh	Øm	n	o	p	r*	s	FS	ES
Type	[mm]													kg	
SR-S 125	100	171	148	100	5	16	100	52	5	24	51	77	6	5	5
SR-S 160	125	201	173	100	8	16	125	72	8	27	40	75	8	8	7
SR-S 200	125	201	218	100	5	16	125	62	5	24	40	77	8	10	9
SR-. 250	125	253	267	100	12	22	125	85	12	42	65	151	-	17	16
SR-E 315	160	440	348	100	20	25	160	200	20	30	75	155	-	76	58
SR-E 400	200	440	440	150	20	25	200	200	20	30	75	165	-	87	66

\* r = Verlängerung

\* r = increase in length

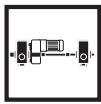
\* r = allongement

Bei Kranschiene Typ A (mit Schienenradius und Pratzen) ist eine andere Höhenlage der Führungsrollen (Maß q) vorhanden.

The height of the guide rollers (dim. q) is different in the case of crane rails type A (with rail radius and claws).

La hauteur des galets de guidage (dim. q) est différente dans le cas des rails de pont roulant type A (avec radius de rail et griffes).

	SR-S 125				SR-S 160				SR-S 200				SR-. 250				SR-E 315				SR-E 400			
k	q	l	g		q	l	g		q	l	g		q	l	g		q	l	g		q	l	g	
[mm]	[mm]	[mm]	[mm]		[mm]	[mm]	[mm]		[mm]	[mm]	[mm]		[mm]	[mm]	[mm]		[mm]	[mm]	[mm]		[mm]	[mm]	[mm]	
40	23	95	85		23	115	95		21	105	105		23	128	90		-	-	-		-	-	-	
A45	23	100			23	120			21	110			23	133			-	-	-		-	-	-	
50	23	105			23	125			21	115			23	138			30	253	100		-	-	-	
A55	28	110			28	130			26	120			23	143			25	258			-	-	-	
60	23	115			23	135			21	125			23	148			30	263			30	263	100	
A65	-	-	-		28	140			26	130			28	153			25	268			25	268		
70	-	-	-		23	145			21	135			23	158	120		30	273			30	273		
A75	-	-	-		-	-	-		26	140			28	163			30	278			30	278		
80	-	-	-		-	-	-		21	145			23	168			30	283	125		30	283	125	
85	-	-	-		-	-	-		-	-	-		23	173			-	-			-	-		
90	-	-	-		-	-	-		-	-	-		23	178			-	-			-	-		
95	-	-	-		-	-	-		-	-	-		23	183			-	-			-	-		
100	-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-		30	303			30	303		
A100	-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-		35	303			35	303		



## A260

### Kopfanschluss H

Die Stahlkonstruktion kann auf der Oberseite des Radblocks direkt angeschraubt werden. Schrauben bauseits.

Schrauben / Anzugsmoment:  
SR-S 125: 4x M12-8.8 / 87 Nm  
SR-S 160: 4x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S 200: 8x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S/E 250: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 315: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 400: 8x M20-8.8 / 430 Nm  
Schraubensicherung ist vorzusehen.

### Head connection H

The steel structure can be bolted directly onto the top of the wheel block. Screws by customer.

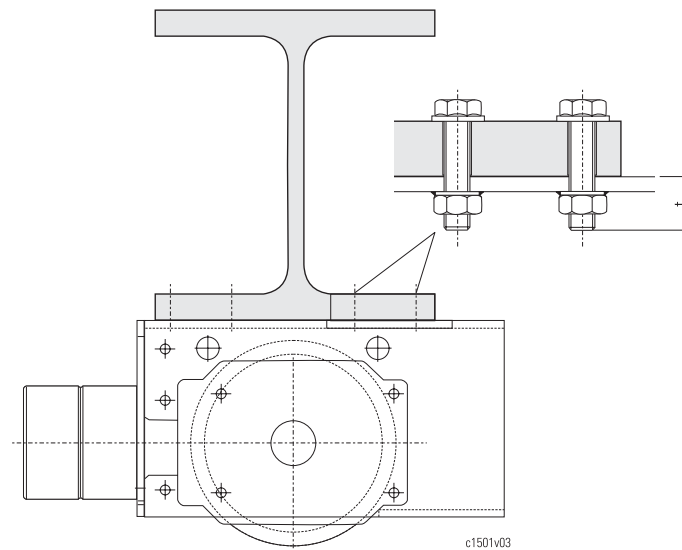
Screws / tightening torque:  
SR-S 125: 4x M12-8.8 / 87 Nm  
SR-S 160: 4x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S 200: 8x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S/E 250: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 315: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 400: 8x M20-8.8 / 430 Nm  
The screws must be locked.

### Fixation sur tête H

La construction métallique peut se visser à même la face supérieure de l'unité d'entraînement. Vis par le client.

Vis / couple de serrage :  
SR-S 125: 4x M12-8.8 / 87 Nm  
SR-S 160: 4x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S 200: 8x M16-8.8 / 215 Nm  
SR-S/E 250: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 315: 8x M16-10.9 / 310 Nm  
SR-E 400: 8x M20-8.8 / 430 Nm  
Il faut prévoir un freinage de vis.

Type	t max.	t min.
Type	[mm]	
SR-S 125	23	17
SR-S 160	38	24
SR-S 200	38	24
SR-S 250	40	15
SR-E 315	30	15
SR-E 400	43	36



## A261

### Schweißanschluss W

Der Radblock kann stirnseitig an eine ebene Fläche angeschweißt werden. Es sind die hierbei anzuwendenden Schweißvorschriften zu beachten.

Die Schweißnahtauslegung hat den anzuwendenden Berechnungsvorschriften zu entsprechen.

Werkstoff Radblockgehäuse:  
S355MC

### Welded connection W

The end face of the wheel block can be welded onto a flat surface. The applicable welding regulations must be observed. The calculation of the weld must correspond the applicable calculation rules.

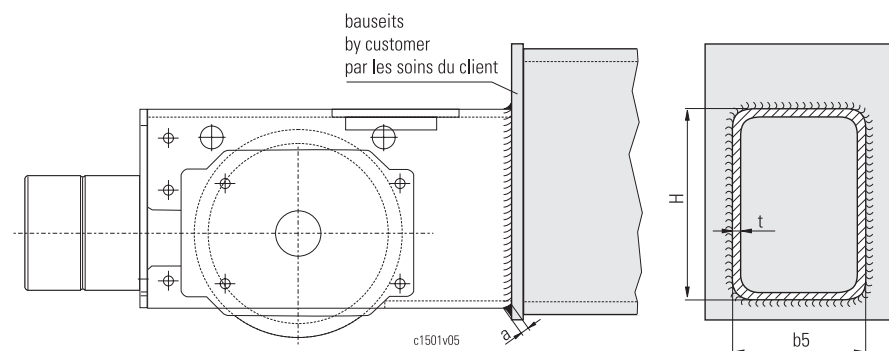
Material of wheel block case:  
S355MC

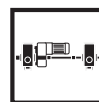
### Fixation par soudage W

L'unité d'entraînement peut être soudée en bout sur une surface plane. Il faut respecter les prescriptions de soudage applicables. Le calcul du cordon de soudure doit correspondre aux prescriptions de calcul applicables.

Matière de la flasque de l'unité d'entraînement : S355MC

Type	b5	t	H
Type	[mm]		
SR 125	97	6	155
SR 160	128	8	178
SR 200	148	8	217
SR 250	160	12	283
SR 315	204	12	336
SR 400	258	15	415





## A262

### Einsteckanschluss I

Der Radblock kann zwischen 2 Wangen eingeschoben und mittels Bolzen befestigt werden. Achten Sie auf ausreichende Steifigkeit. Seitliche Feineinstellung und Fixierung mit Gewindestift und Mutter (d6).

Das Befestigungsset umfasst 2 Befestigungsbolzen, passend für die angegebene Breite b8, mit Sicherungsringen sowie die Gewindestifte und Muttern zur Fixierung des Radblocks. Werkstoff Wangen, mindestens: S355

### Inserted connection I

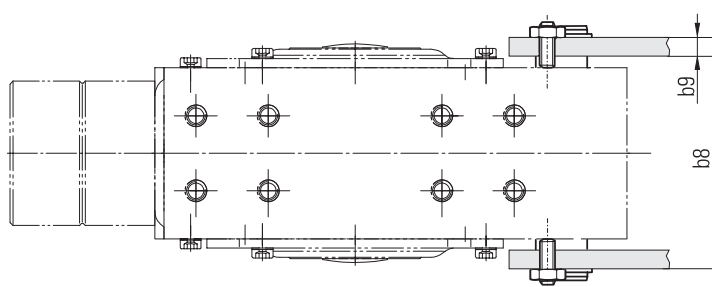
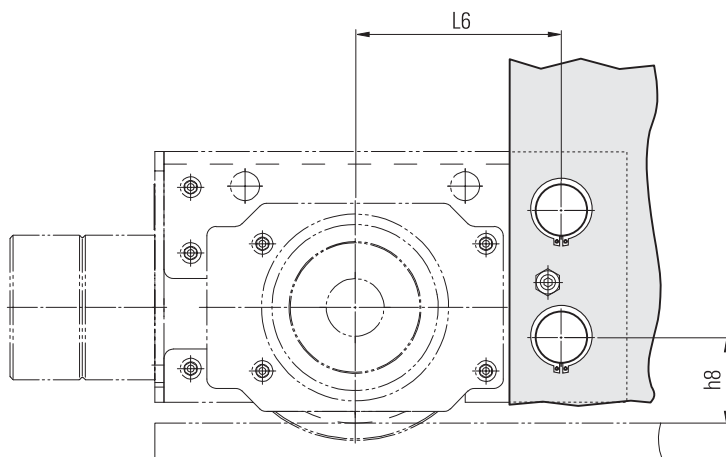
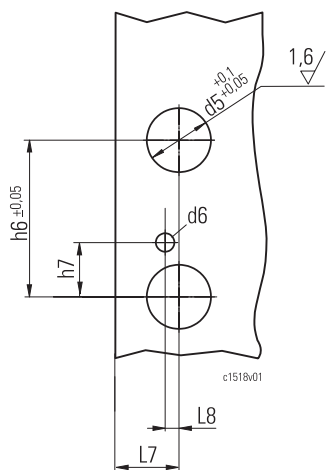
The wheel block can be inserted between 2 sidecheeks and attached by means of bolts. Ensure that it is sufficiently rigid. Fine adjustment at the sides and attachment by means of headless pin and nut (d6).

The mounting set comprises 2 fixing bolts, suitable for the specified width b8, with circlips, headless pins and nuts for attaching the wheel block. Material of side cheeks, at least: S355

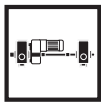
### Fixation emboîtable I

L'unité d'entraînement peut être engagée entre deux pièces latérales et fixée par des boulons. Assurer une rigidité suffisante. Réglage latéral précis et fixation au moyen de vis sans tête et écrou (d6).

L'ensemble de fixation comprend 2 boulons d'assemblage, adaptés à la largeur spécifiée b8, avec les circlips, les vis sans tête et l'écrous pour la fixation de l'unité d'entraînement. Matière des pièces latérales, au moins : S355



Typ Type	b8	b9 min. ..max.	d5	d6	h6	h7	h8	L6	L7 max.	L8	kg
	[mm]										[kg]
SR-S 125	140	12..15	32	M12	95	38	42,5	125	33	10	3
SR-S 160	200	14..30	40	M16	105	42	52	152	42	10	5
SR-S 200	200	16..20	45	M20	135	44	64	178	48	15	6
SR- 250	200	12,5..15	50	M20	170	100	75	187	57	0	8
SR-E 315	250	16..18	55	M20	195	125	95,5	205	55	0	11
SR-E 400	300	16..20	65	M20	250	117,5	115	287	120	0	18



## A263

### Schraubanschluss S

Der Anschlussflansch wird bauseits verschraubt. Durch die Bolzenverbindung zum Radblock ist dieser seitlich einstellbar ( $\pm 5\text{mm}$ ) und bei Bedarf einfach auswechselbar.

Das Befestigungsset umfasst den Anschlussflansch mit den Befestigungsteilen zum Radblock sowie die Buchsen (1) und die Kegelstifte  $\varnothing 12$ .

### Screw-on connection S

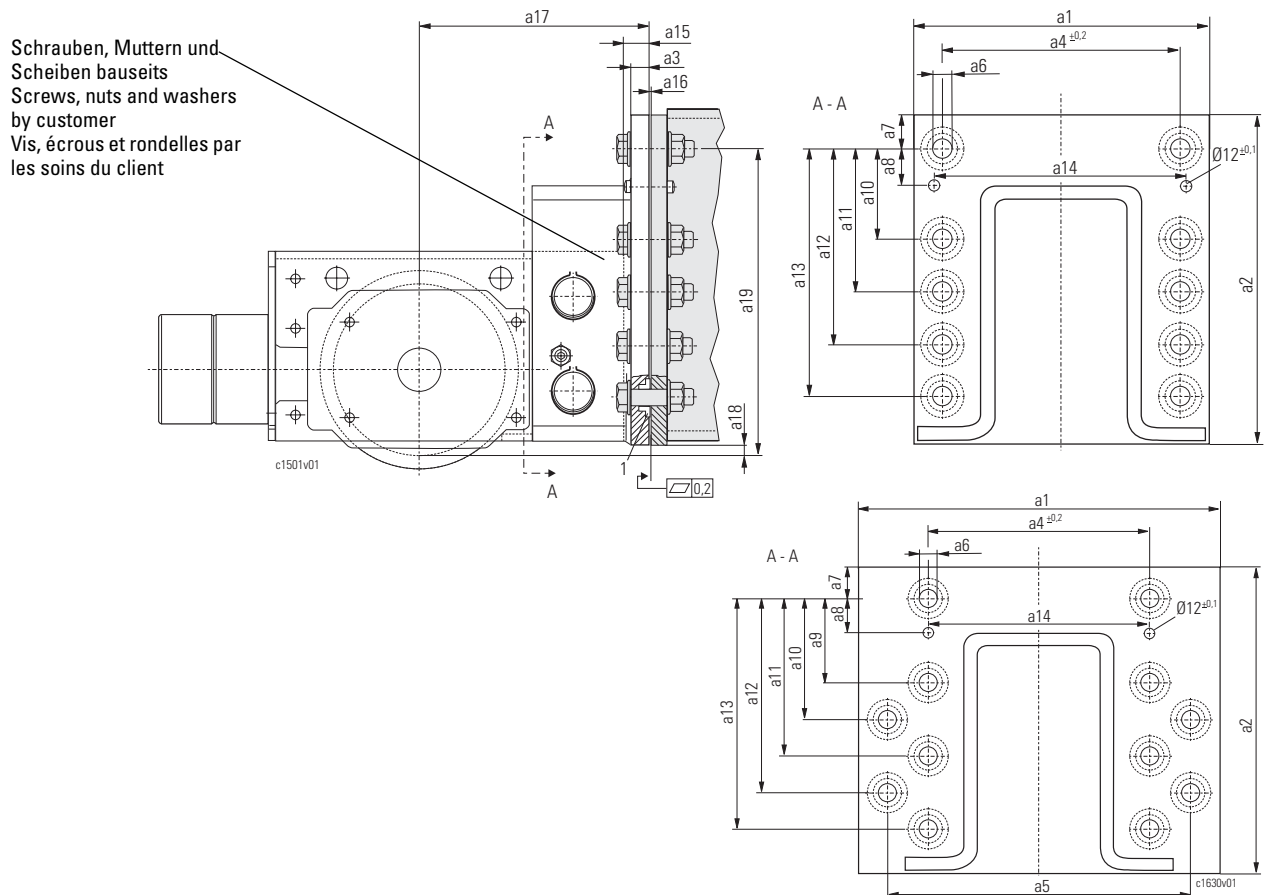
The connection flange is bolted on by the customer. The bolt connection to the wheel block permits it to be adjusted at the sides ( $\pm 5\text{mm}$ ) and replaced simply if required.

The mounting set comprises the connecting flange with the parts for attaching it to the wheel block, the bushings (1) and the tapered pins  $\varnothing 12$ .

### Fixation par vissage S

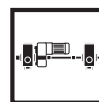
La bride de fixation est déjà vissée par le client. L'assemblage par boulons avec l'unité d'entraînement permet le réglage latéral de l'unité ( $\pm 5\text{mm}$ ) et, si nécessaire, son remplacement facile.

L'ensemble de fixation comprend la bride de connexion avec les pièces de fixation pour la connexion avec l'unité d'entraînement, les douilles (1) et les goupilles coniques  $\varnothing 12$ .



Typ Type	a1	a2	a3	a4	a5	a6	a7	a8	a9	a10	a11	a12	a13	a14	a15	a16	a17	a18	a19	kg
	[mm]																			[kg]
SR-S 125	300	270	20	240	-	23	40	35	-	-	-	-	190	240	38	5	198	10	240	21
SR-S 160	350	315	20	290	-	23	40	35	-	-	-	175	235	290	37	5	237	10	285	30
SR-S 200	340	325	20	280	-	23	40	35	-	-	125	185	245	280	41	5	278	10	295	33
SR-. 250	350	400	25	280	-	27	50	47	-	-	150	225	300	280	50	5	295	12	362	45
SR-E 315	430	463	30	360	-	27	50	47	-	125	200	275	350	375	50	5	320	12	425	74
SR-E 400	590	550	30	410	516	27	53	50	213	266	319	372	425	410	39	5	407	20	517	120

Typ Type	Schraube Screw Vis	Mutter Nut Ecrou	Scheibe Washer Rondelle	Kegelstift Bushing Douille
SR-S 125	4x M20 10.9 tZn DIN 6914	4x M20 10 fvz DIN 6915	8x 21 C45 tZn DIN 6916	2x 12x60 St ISO 8736
SR-S 160	6x M20 10.9 tZn DIN 6914	6x M20 10 fvz DIN 6915	12x 21 C45 tZn DIN 6916	2x 12x60 St ISO 8736
SR-S 200	8x M20 10.9 tZn DIN 6914	8x M20 10 fvz DIN 6915	16x 21 C45 tZn DIN 6916	2x 12x60 St ISO 8736
SR-. 250	8x M24 10.9 tZn DIN 6914	8x M24 10 fvz DIN 6915	16x 25 C45 tZn DIN 6916	2x 12x80 St ISO 8736
SR-E 315	10x M24 10.9 tZn DIN 6914	10x M24 10 fvz DIN 6915	20x 25 C45 tZn DIN 6916	2x 12x80 St ISO 8736
SR-E 400	12x M24 10.9 tZn DIN 6914	12x M24 10 fvz DIN 6915	24x 25 C45 tZn DIN 6916	2x 12x80 St ISO 8736



## A264

### Ansteckanschluss A

Der anschraubbare Anschlussflansch (A263) wird hierzu bauseits verschweißt. Durch die Bolzenverbindung zum Radblock ist dieser seitlich einstellbar und bei Bedarf einfach auswechselbar.

Das Befestigungsset umfasst den Anschlussflansch sowie die Befestigungsteile für die Verbindung zum Radblock.

Es sind die hierbei anzuwendenden Schweißvorschriften zu beachten. Die Schweißnahtauslegung hat den anzuwendenden Berechnungsvorschriften zu entsprechen.

Werkstoff Anschlussflansch: S355J2G3

### Affixed connection A

The bolt-on connection flange (A263) is welded on by the customer. The bolt connection to the wheel block permits it to be adjusted at the sides and replaced simply if required.

The mounting set comprises the connecting flange and the fixing parts for connecting it to the wheel block.

The applicable welding regulations must be observed. The calculation of the weld must meet the applicable calculation rules.

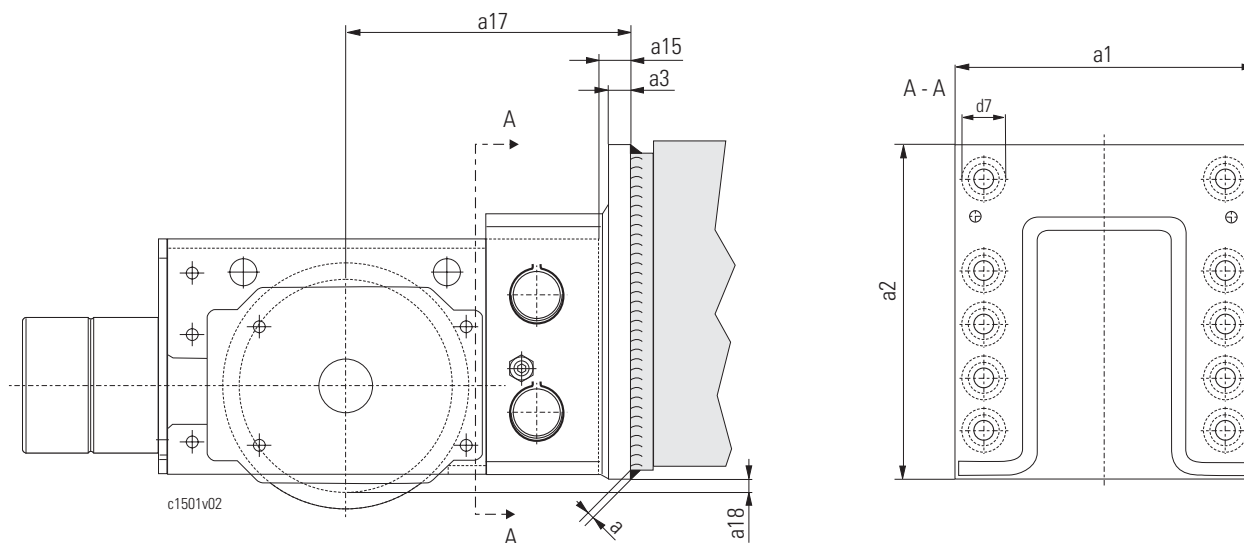
Material of connection flange: S355J2G3


### Fixation par embrochage A

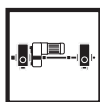
La bride de fixation vissée (A263) est soudée par le client. L'assemblage par boulons avec l'unité d'entraînement permet le réglage latéral de l'unité et, si nécessaire, son remplacement facile.

L'ensemble de fixation comprend la bride de connection et les pièces de fixation pour la connexion avec l'unité d'entraînement.

Il faut respecter les prescriptions de soudage applicables. Le calcul du cordon de soudure doit correspondre aux prescriptions de calcul applicables. Matière de la bride de fixation : S355J2G3



Typ Type	a1	a2	a3	a15	a17	a18	d7	
	[mm]							[kg]
SR-S 125	300	270	20	38	198	10	46	20
SR-S 160	350	315	20	37	237	10	46	30
SR-S 200	340	325	20	41	278	10	46	32
SR-. 250	350	400	25	50	295	12	57	44
SR-E 315	430	463	30	50	320	12	57	72
SR-E 400	590	550	30	39	407	20	57	118



## B081

### Fahrbahnendanschläge ohne Puffer

Die Radblöcke können optional mit Puffern ausgestattet werden, siehe A080. Passende Endanschläge sind bauseits anzubauen. Die Größe der Anschläge ist entsprechend den Pufferkräften auszuliegen. Die Abmessungen sind so zu wählen, dass die ganze Fläche des Puffers auf den Anschlag trifft.

### Runway endstops without buffers

As an option, the wheel blocks can be equipped with buffers, see A080. Suitable endstops must be mounted by the customer. The size of the stops must be selected in accordance with the buffer forces. The dimensions must be selected so that the whole surface of the buffer strikes the stop.

### Butées d'extrémités de la voie de roulement, sans butoirs

En option, les unités d'entraînement peuvent être équipées de butoirs, voir A080. Des butées de fin de course correspondantes doivent être montées par le client. La taille des butées doit être conçue en fonction de la force agissant sur les butoirs. Les dimensions doivent être choisies de telle sorte que toute la surface du butoir vienne en portée contre la butée.

## B100

### Auslösegeräte für Kaltleiter-Temperaturüberwachung

siehe Produktinformation "Kran-komponenten", Kapitel 6, "Kran-elektrik".

### Tripping devices for PTC thermistor temperature control

See Product Information "Crane components", chapter 6, "Crane electrics".

### Disjoncteurs pour surveillance de température par thermistance

Voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 6, "Équipement électrique de ponts roulants".

## B250

### Durchtriebswelle

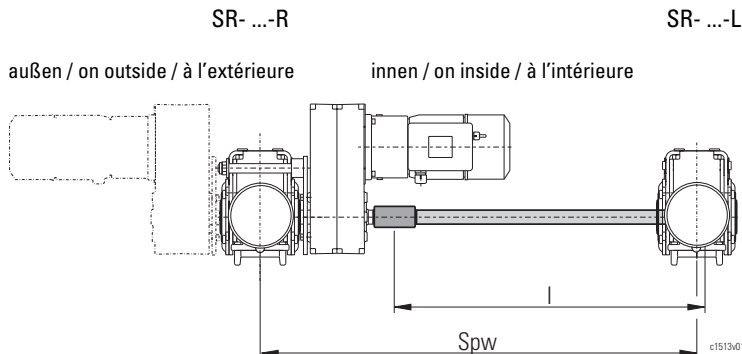
Hiermit kann ein linker und ein rechter Radblock mit einem Fahr-antrieb angetrieben werden. Für nachstehende Spurweiten sind komplette Durchtriebswellen lieferbar.


### Connecting shaft

This permits a left-hand and a right-hand wheel block to be driven by a single travel drive. Complete connecting shafts are available for the following track gauges.

### Arbre traversant

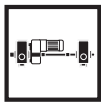
Il est ainsi possible d'entraîner une unité gauche et une droite avec un seul entraînement en direction. Des arbres traversants complets sont livrables pour les écartements de rails suivants.



Radblock Wheel block Unité d'entraînement	Fahrantrieb Travel drive Entraînement en direction	Spw		l		 kg
		Antrieb innen Drive on inside Entraînement à l'intérieure	Antrieb außen Drive on outside Entraînement à l'extérieure	Antrieb innen Drive on inside Entraînement à l'intérieure	Antrieb außen Drive on outside Entraînement à l'extérieure	
		[mm]				[kg]
SR-S 125 SR-S 160	SF25..	1250	-	879	-	7
		1400	-	1029	-	8
		1800	-	1429	-	10
		2240	-	1869	-	13
		2800	-	2429	-	31
		3150	-	2779	-	35
SR-S 200	SF35..	1250	-	807	-	8
		1400	-	957	-	9
		1800	-	1357	-	11
		2240	-	1797	-	14
		2800	-	2357	-	32
		3150	-	2707	-	36
SR-E 250 SR-E 315 SR-E 400	SA-C5 SA-C6	-	1400	-	839	26
		-	1600	-	1039	31
		-	1800	-	1239	38
		-	2000	-	1439	40
		2240	2240	1396	1679	43
		2500	2500	1656	1939	48
		2800	2800	1956	2239	35
		-	3150	-	2589	41
		3550	3550	2706	2989	48



<b>C010</b>	<b>Auslegung</b> DIN 15018. DIN 15070, 15071.	<b>Design</b> DIN 15018. DIN 15070, 15071.	<b>Conception</b> DIN 15018. DIN 15070, 15071.
<b>C011</b>	<b>Einstufung</b> nach DIN 15018, H2/B3, andere auf Anfrage. Triebwerksgruppe siehe C095.	<b>Classification</b> to DIN 15018, H2/B3, other classifications on request. See C095 for mechanism group.	<b>Classification</b> selon DIN 15018, H2/B3, autres classifications possibles sur demande. Voir C095 pour la groupe de mécanisme.
<b>C012</b>	<b>Sicherheitsvorschriften</b> EG-Maschinenrichtlinie.	<b>Safety regulations</b> EC machine safety law.	<b>Prescriptions de sécurité</b> Décret concernant la sécurité des machines de la C.E.
<b>C020</b>	<b>Motor-Anschlussspannungen</b> Siehe A015.	<b>Motor supply voltages</b> See A015.	<b>Tensions d'alimentation des moteurs</b> Voir A015.
<b>C040</b>	<b>Schutzart EN 60529 / IEC</b> Standard: IP 55. Option: IP 66.	<b>Protection class EN 60529 / IEC</b> Standard: IP 55. Option: IP 66.	<b>Type de protection NE 60529/C.E.I.</b> Standard: IP 55. Option: IP 66.
<b>C050</b>	<b>Zulässige Umgebungstemperaturen</b> Standard: -20° C...+40° C, andere Umgebungstemperaturen auf Anfrage.	<b>Permissible ambient temperatures</b> Standard: -20° C...+40° C, other ambient temperatures on request.	<b>Températures ambiantes admissibles</b> Standard: -20° C...+40° C, autres températures ambiantes sur demande.
<b>C070</b>	<b>Fahrmotoren</b> Siehe Produktinformation "Kran-komponenten", Kapitel 4, C070.	<b>Travel motors</b> See Product Information "Crane components", chapter 4, C070.	<b>Moteurs de direction</b> Voir Informations sur le produit "Composants de ponts roulants", chapitre 4, C070.



**C095**

**Zulässige ideale Radlasten**

**Permissible ideal wheel loads**

**Charges idéelles admissibles par galet**


**SR-S 125**


Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min] Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min] Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
			[kg]											
5000	1Bm	40	5000	4850	4700	4550	4400	4200	4050	3850	3650	3350	3050	2800
		50	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	4800	4550	4200	3800	3500
		60	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	4650	4300	3950	3650
	1Am	40	4450	4350	4200	4050	3950	3800	3600	3450	3250	3000	2750	2550
		50	5000	5000	5000	5000	4900	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2900
		60	5000	5000	5000	5000	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2900
	2m	40	4000	3900	3750	3650	3500	3350	3200	3050	2900	2700	2450	2250
		50	5000	4850	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2900	2700	2500	2300
		60	5000	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2900	2700	2500	2300
	3m	40	3600	3500	3400	3250	3150	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850
		50	4300	3950	3700	3400	3150	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850
		60	4300	3950	3700	3400	3150	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850
	4m	40	3200	3100	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450
		50	3400	3150	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450
		60	3400	3150	2900	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450
	5m	40	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450	1350	1250	1150
		50	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450	1350	1250	1150
		60	2700	2500	2300	2150	2000	1850	1700	1600	1450	1350	1250	1150

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$

Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$

 Beispiel auf Seite 9.

 Example on page 9.

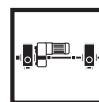
 Exemple sur la page 9.

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S355 (ST52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.




**C095**

(Fortsetzung/continued/suite)

**Zulässige ideale Radlasten**
**Permissible ideal wheel loads**
**Charges idéelles admissibles par galet**
**SR-S 160**

Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min] Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min] Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
			[kg]											
7000	1Bm	40	6550	6400	6250	6050	5850	5650	5400	5200	4950	4650	4300	3950
		50	7000	7000	7000	7000	7000	7000	6750	6450	6200	5850	5400	4900
		60	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	6550	6050	5600	5200
		70	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	7000	6550	6050	5600	5200
	1Am	40	5850	5700	5600	5400	5250	5050	4850	4650	4450	4200	3850	3500
		50	7000	7000	6950	6750	6550	6300	6050	5600	5200	4800	4450	4100
		60	7000	7000	7000	7000	7000	6550	6050	5600	5200	4800	4450	4100
		70	7000	7000	7000	7000	7000	6550	6050	5600	5200	4800	4450	4100
	2m	40	5200	5100	5000	4800	4650	4500	4300	4150	3950	3750	3450	3150
		50	6550	6400	6250	6050	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250
		60	7000	7000	6550	6050	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250
		70	7000	7000	6550	6050	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250
	3m	40	4700	4600	4500	4350	4200	4050	3800	3550	3250	3050	2800	2600
		50	5850	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3050	2800	2600
		60	6050	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3050	2800	2600
		70	6050	5600	5200	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3050	2800	2600
	4m	40	4200	4100	4000	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050
		50	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050
		60	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050
		70	4800	4450	4100	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050
	5m	40	3650	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050	1900	1750	1650
		50	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050	1900	1750	1650
		60	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050	1900	1750	1650
		70	3800	3550	3250	3000	2800	2600	2400	2200	2050	1900	1750	1650

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$ 

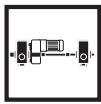
Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$ 

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$ 

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S 355 (ST 52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.



## C095

(Fortsetzung/continued/suite)

### Zulässige ideale Radlasten

### Permissible ideal wheel loads

### Charges idéelles admissibles par galet

#### SR-S 200

Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min]											
			Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min]											
			Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
$R_{zul}$		$k_{eff}$	[kg]											
[kg]		[mm]												
10000	1Bm	40	8300	8150	8000	7750	7550	7300	7000	6750	6450	6150	5800	5400
		50	10000	10000	10000	9700	9400	9100	8750	8450	8100	7700	7250	6750
		60	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	9700	9250	8700	8100
		70	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	9250	8600
		80	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	9250	8600
	1Am	40	7450	7300	7150	6950	6750	6550	6300	6050	5800	5550	5200	4850
		50	9300	9150	8950	8700	8450	8150	7850	7550	7250	6900	6500	6050
		60	10000	10000	10000	10000	10000	9800	9400	9050	8650	8000	7350	6850
		70	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	9300	8650	8000	7350	6850
		80	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	9300	8650	8000	7350	6850
	2m	40	6650	6550	6400	6200	6050	5850	5600	5400	5200	4950	4650	4300
		50	8300	8150	8000	7750	7550	7300	7000	6750	6450	6150	5800	5400
		60	9950	9800	9600	9300	9050	8650	7950	7350	6850	6350	5850	5450
		70	10000	10000	10000	10000	9300	8650	7950	7350	6850	6350	5850	5450
		80	10000	10000	10000	10000	9300	8650	7950	7350	6850	6350	5850	5450
	3m	40	6000	5850	5750	5600	5450	5250	5050	4850	4650	4450	4200	3900
		50	7500	7350	7200	7000	6800	6550	6300	5850	5450	5050	4650	4300
		60	8950	8800	8600	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5050	4650	4300
		70	10000	9300	8650	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5050	4650	4300
		80	10000	9300	8650	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5050	4650	4300
	4m	40	5300	5200	5100	4950	4800	4650	4500	4300	4150	3950	3700	3400
		50	6650	6550	6400	6200	5850	5450	5000	4650	4300	4000	3700	3400
		60	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5000	4650	4300	4000	3700	3400
		70	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5000	4650	4300	4000	3700	3400
		80	7950	7350	6850	6300	5850	5450	5000	4650	4300	4000	3700	3400
	5m	40	4650	4550	4450	4350	4200	4100	3950	3700	3400	3150	2950	2700
		50	5800	5700	5450	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2950	2700
		60	6300	5850	5450	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2950	2700
		70	6300	5850	5450	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2950	2700
		80	6300	5850	5450	5000	4650	4300	3950	3700	3400	3150	2950	2700

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$

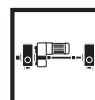
Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S355 (ST52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.



## C095

(Fortsetzung/continued/suite)

## Zulässige ideale Radlasten

## Permissible ideal wheel loads

## Charges idéelles admissibles par galet

### SR-S/E 250

Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min] Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min] Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
			[kg]											
16000	1Bm	40	10.550	10.400	10.200	9.950	9.700	9.400	9.100	8.750	8.450	8.100	7.700	7.250
		50	13.200	13.000	12.750	12.450	12.150	11.800	11.350	10.950	10.550	10.100	9.600	9.050
		60	15.800	15.600	15.300	14.950	14.550	14.150	13.650	13.150	12.650	12.100	11.550	10.900
		70	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	15.900	15.000	13.950	12.900	11.900	11.050
		80	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	15.000	13.950	12.900	11.900	11.050
	1Am	40	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	15.000	13.950	12.900	11.900	11.050
		50	9.450	9.300	9.150	8.900	8.700	8.450	8.150	7.850	7.550	7.250	6.900	6.500
		60	11.800	11.650	11.400	11.150	10.850	10.550	10.150	9.800	9.450	9.050	8.600	8.150
		70	14.150	13.950	13.700	13.400	13.050	12.650	12.200	11.800	11.100	10.250	9.500	8.800
		80	16.000	16.000	16.000	16.000	15.050	13.950	12.850	11.950	11.100	10.250	9.500	8.800
	2m	40	16.000	16.000	16.000	16.000	15.050	13.950	12.850	11.950	11.100	10.250	9.500	8.800
		50	8.450	8.300	8.150	7.950	7.750	7.550	7.250	7.000	6.750	6.450	6.150	5.800
		60	10.550	10.400	10.200	9.950	9.700	9.400	9.100	8.750	8.450	8.100	7.750	7.000
		70	12.650	12.450	12.250	11.950	11.650	11.100	10.200	9.500	8.800	8.150	7.550	7.000
		80	14.750	14.550	13.950	12.850	11.950	11.100	10.200	9.500	8.800	8.150	7.550	7.000
	3m	40	16.000	15.050	13.950	12.850	11.950	11.100	10.200	9.500	8.800	8.150	7.550	7.000
		50	7.600	7.500	7.350	7.150	7.000	6.800	6.550	6.300	6.050	5.800	5.550	5.200
		60	9.500	9.350	9.200	8.950	8.750	8.500	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550
		70	11.400	11.200	11.000	10.200	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550
		80	12.850	11.950	11.100	10.200	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550
	4m	40	12.850	11.950	11.100	10.200	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550
		50	6.750	6.650	6.550	6.350	6.200	6.050	5.800	5.600	5.400	5.150	4.750	4.400
		60	8.450	8.300	8.150	7.950	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.150	4.750	4.400
		70	10.100	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.150	4.750	4.400
		80	10.200	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.150	4.750	4.400
	5m	40	10.200	9.500	8.800	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.150	4.750	4.400
		50	5.900	5.800	5.700	5.550	5.450	5.300	5.100	4.750	4.400	4.050	3.750	3.500
		60	7.400	7.250	7.000	6.450	5.950	5.550	5.100	4.750	4.400	4.050	3.750	3.500
		70	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.100	4.750	4.400	4.050	3.750	3.500
		80	8.100	7.550	7.000	6.450	5.950	5.550	5.100	4.750	4.400	4.050	3.750	3.500

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$

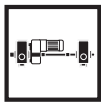
Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S355 (ST52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.



**C095**

(Fortsetzung/continued/suite)

**Zulässige ideale Radlasten**

**Permissible ideal wheel loads**

**Charges idéelles admissibles par galet**

**SR-E 315**

Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min] Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min] Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
			[kg]											
			[mm]											
22000	1Bm	50	16850	16600	16350	16050	15700	15300	14800	14300	13800	13300	12700	12150
		60	20200	19950	19650	19250	18850	18350	17750	17200	16600	15950	15250	14550
		70	22000	22000	22000	22000	21950	21400	20750	20050	19350	18600	17800	17000
		80	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21250	20350	19400
		90	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21850
		100	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21850
	1Am	50	15100	14900	14650	14350	14050	13700	13250	12850	12400	11900	11400	10850
		60	18100	17850	17600	17250	16850	16450	15900	15400	14850	14300	13650	13050
		70	21100	20850	20550	20100	19700	19200	18550	17950	17350	16650	15950	15200
		80	22000	22000	22000	22000	22000	21950	21200	20550	19800	19050	18200	17400
		90	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21400	20150	18850
		100	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21650	20150	18850
	2m	50	13450	13300	13100	12850	12550	12250	11850	11450	11050	10600	10150	9700
		60	16150	15950	15700	15400	15050	14700	14200	13750	13250	12750	12200	11650
		70	18850	18600	18350	17950	17550	17150	16600	16050	15500	14850	14250	13600
		80	21550	21250	20950	20550	20100	19600	18950	18350	17700	17000	16250	15300
		90	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21300	20150	18850	17550	16350	15300
		100	22000	22000	22000	22000	22000	22000	21500	20150	18850	17550	16350	15300
	3m	50	12100	11950	11800	11550	11300	11000	10650	10300	9950	9550	9150	8750
		60	14550	14350	14150	13850	13550	13200	12800	12400	11950	11450	11000	10500
		70	16950	16750	16500	16150	15800	15400	14900	14450	13950	13400	12800	12200
		80	19400	19150	18850	18450	18050	17600	17050	16350	15300	14250	13300	12400
		90	21800	21550	21200	20800	20150	18850	17500	16350	15300	14250	13300	12400
		100	22000	22000	22000	21500	20150	18850	17500	16350	15300	14250	13300	12400
	4m	50	10750	10650	10450	10250	10050	9800	9450	9150	8850	8500	8150	7750
		60	12900	12750	12550	12300	12050	11750	11350	11000	10600	10200	9750	9300
		70	15100	14900	14650	14350	14050	13700	13250	12850	12400	11600	10800	10100
		80	17250	17000	16750	16400	16050	15300	14200	13300	12400	11600	10800	10100
		90	19400	19150	18850	17500	16350	15300	14200	13300	12400	11600	10800	10100
		100	21500	20150	18850	17500	16350	15300	14200	13300	12400	11600	10800	10100
	5m	50	9400	9300	9150	9000	8800	8550	8300	8000	7750	7450	7100	6800
		60	11300	11150	11000	10800	10550	10300	9950	9650	9300	8900	8550	8150
		70	13200	13050	12850	12550	12300	12000	11550	10800	10100	9400	8750	8200
		80	15100	14900	14650	14200	13300	12400	11550	10800	10100	9400	8750	8200
		90	16950	16350	15300	14200	13300	12400	11550	10800	10100	9400	8750	8200
		100	17500	16350	15300	14200	13300	12400	11550	10800	10100	9400	8750	8200

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$

Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S355 (ST52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.


**C095**

(Fortsetzung/continued/suite)

**Zulässige ideale Radlasten**
**Permissible ideal wheel loads**
**Charges idéelles admissibles par galet**
**SR-E 400**

Zulässige Radlast (max.) *1 Permissible wheel load (max.) *1 Charge adm. par galet (max.) *1	Einstufung nach FEM Classification to FEM Classification selon FEM	Schienenkopfbreite *2 Railhead width *2 Largeur du champignon *2	Zulässige ideale Radlasten $R_{id\ zul}$ in [kg] bei Fahrgeschwindigkeit $v$ in [m/min] Permissible ideal wheel loads $R_{id\ zul}$ in [kg] at travel speed $v$ in [m/min] Charges idéelles admissibles par galets $R_{id\ zul}$ en [kg] avec vitesse de direction $v$ en [m/min]											
			8	10	12,5	16	20	25	32	40	50	63	80	100
			[kg]											
			[mm]											
30000	1Bm	60	25900	25650	25350	24900	24450	23950	23300	22600	21900	21100	20250	19400
		70	30000	29950	29550	29100	28550	27950	27150	26400	25550	24600	23600	22650
		80	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	29150	28100	27000	25900
		100	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
	1Am	60	23250	23000	22700	22350	21950	21450	20850	20250	19600	18900	18150	17400
		70	27100	26800	26500	26050	25600	25050	24350	23650	22850	22050	21150	20300
		80	30000	30000	30000	29750	29250	28600	27800	27000	26150	25200	24150	23200
		100	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	29000
	2m	60	20750	20550	20300	19950	19600	19150	18650	18100	17500	16850	16200	15550
		70	24200	23950	23650	23250	22850	22350	21750	21100	20400	19700	18900	18100
		80	27650	27350	27050	26600	26100	25550	24850	24100	23350	22500	21600	20700
		100	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	29150	28100	27000	25900
	3m	60	18650	18500	18250	17950	17600	17250	16750	16300	15750	15200	14550	14000
		70	21750	21550	21300	20950	20550	20100	19550	19000	18400	17700	17000	16300
		80	24900	24650	24350	23950	23500	23000	22350	21700	21000	20250	19450	18650
		100	30000	30000	30000	29900	29350	28750	27950	27150	26250	25300	24150	22600
	4m	60	16600	16400	16200	15950	15650	15350	14900	14450	14000	13500	12950	12450
		70	19350	19150	18900	18600	18250	17900	17400	16900	16350	15750	15100	14500
		80	22100	21900	21650	21250	20900	20450	19850	19300	18650	18000	17250	16550
		100	27650	27350	27050	26600	26100	25550	24850	24100	22600	21100	19650	18350
	5m	60	14500	14350	14200	13950	13700	13400	13050	12650	12250	11800	11350	10850
		70	16950	16750	16550	16300	16000	15650	15200	14750	14300	13800	13200	12700
		80	19350	19150	18900	18600	18250	17900	17400	16900	16350	15750	15100	14500
		100	24200	23950	23650	23250	22850	22350	21000	19650	18350	17150	15950	14900

Maximale Horizontalkraft:  
20% von  $R_{zul}$ 

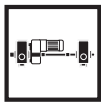
Maximum horizontal force:  
20% of  $R_{zul}$ 

Force horizontale maximale :  
20 % de  $R_{zul}$ 

\*1 Für Einstufung H2/B3 nach DIN 15018  
\*2 Schienenwerkstoff S355 (ST52) oder besser.  
 $k_{eff}$  = effektive Schienenbreite mit Linienberührung. Ballige Schienen auf Anfrage.

\*1 For classification H2/B3 to DIN 15018  
\*2 Rail material S355 (ST52) or better.  
 $k_{eff}$  = effective rail width with line contact. Crowned rails on request.

\*1 Pour classification H2/B3 selon DIN 15018  
\*2 Matière du rail S355 (ST52) ou meilleure.  
 $k_{eff}$  = largeur effective de rail à contact linéaire. Rails bombés sur demande.



## C096

### Anforderungen an das Rad-/ Schienensystem

Die Radblöcke sind unter definierten Bedingungen getestet. Die in den Tabellen angegebenen  $R_{zul}$  und  $R_{id\ zul}$  gelten für Schienen, die auf einer elastischen Unterlage befestigt sind. Darüber hinaus werden die Lebensdauerwerte der angegebenen FEM-Einstufungen dann erreicht, wenn Schienenwerkstoff und angegebene Toleranzen den Anforderungen genügen. Bis auf die Toleranzen des Spurmittenmaßes von Fahrwerk / Kran entsprechen alle angegebenen Toleranzen der ISO 12488-1, Toleranzklasse 2.

Eine Verschlechterung der Lastverteilung sowie eine Vergrößerung des Gleitanteils zwischen Rad und Schiene reduzieren die Lebensdauer von Radblock und Schiene. Um auch hier eine zufriedenstellende Lebensdauer zu erzielen, sind  $R_{zul}$  und  $R_{id\ zul}$  wie folgt zu reduzieren:

- Zulässige Radschrägstellung und/oder zulässiger Radsturz auf das 1,25-fache vergrößert  
→ um 10%
- Schiene ohne elastische Unterlage verlegt  
→ um 10%

### Requirements on wheel/rail system

The wheel blocks have been tested in defined conditions. The values  $R_{zul}$  and  $R_{id\ zul}$  specified in the tables apply for rails mounted on an elastic layer. In addition, the lifetime values of the specified FEM classifications are achieved if the rail material and specified tolerances meet the requirements. Apart from the tolerances of the track gauge of crab / crane, all tolerances correspond to ISO 12488-1, tolerance class 2.

More unfavourable load distribution and an increase in the slip quota between wheel and rail will reduce the lifetime of wheel block and rail. In order to achieve a satisfactory service life in such cases,  $R_{zul}$  and  $R_{id\ zul}$  must be reduced as follows:

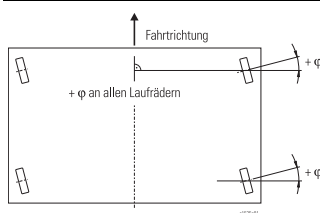
- Permissible wheel inclination and/or permissible wheel camber increased to 1.25:  
→ by 10%
- Rail installed without elastic layer  
→ by 10%

### Propriétés requises du système rail/galet

Les unités d'entraînement sont testées dans des conditions définies. Les valeurs  $R_{zul}$  et  $R_{id\ zul}$  indiquées dans les tableaux sont valables pour les rails montés sur une couche élastique. En outre, les valeurs de durée de vie pour les classements F.E.M. peuvent être atteintes si la matière du rail et les tolérances indiquées correspondent aux exigences. Avec l'exception des tolérances pour l'écartement du chariot / pont roulant, toutes tolérances indiquées correspondent à la ISO 12488-1, classe de tolérance 2.

Une distribution de charges plus désavantageuse et une augmentation de la quote-part de glissement entre galet et rail réduisent la durée de vie de l'unité d'entraînement et du rail. Pour qu'une durée de vie satisfaisante puisse être atteinte dans un tel cas, il faut réduire  $R_{zul}$  et  $R_{id\ zul}$  comme suite :

- Inclinaison admissible du galet et/ou carrossage admissible augmenté à 1,25  
→ de 10%
- Rail monté sans couche élastique  
→ de 10%



### Zulässige Radschrägstellung

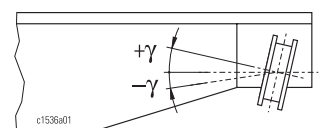
$$\varphi = \pm 0,5 \text{ ‰}$$

### Permissible wheel inclination

$$\varphi = \pm 0.5 \text{ ‰}$$

### Inclinaison admissible du galet

$$\varphi = \pm 0,5 \text{ ‰}$$



### Zulässiger Radsturz

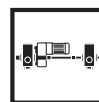
$$\gamma = + 2 \text{ ‰} / - 0,5 \text{ ‰}$$

### Permissible wheel camber

$$\gamma = + 2 \text{ ‰} / - 0,5 \text{ ‰}$$

### Carrossage admissible

$$\gamma = + 2 \text{ ‰} / - 0,5 \text{ ‰}$$


**C096**

(Fortsetzung/continued/suite)

**Anforderungen an das Rad-/  
Schienensystem**
**Requirements on wheel/rail  
system**
**Propriétés requises du système  
rail / galet**

**Toleranz Spurmittenmaß**
**Track gauge tolerance**
**Tolérance pour l'écartement**

Ø D	Spw
[mm]	
125	± 2
160	± 2,5
200	± 3
250	± 3
315	± 3
400	± 3

**Laufschiene**

Laufschiene und Laufradausdre-  
hung müssen zueinander passen,  
siehe Maßskizze Seite 12.  
Die Bahn muss den Anforderun-  
gen der ISO 12488-1, Toleranz-  
klasse 2 genügen.  
Die Schienenübergänge müssen  
an Lauf- und Führungsfläche ver-  
schweißt und eben verschliffen  
sein.

**Rail**

Rail and wheel tread must corre-  
spond, see dimensional sketch on  
page 12.  
The runway must meet the  
requirements of ISO 12488-1,  
tolerance class 2.  
The rail joints must be welded and  
ground even on both running and  
guide surfaces.

**Rail de roulement**

Rail et évidement du galet  
doivent être assortis, voir croquis  
coté, page 12.  
La voie de roulement doit  
répondre aux exigences de la  
norme ISO 12488-1, classe de  
tolérance 2.  
Les transitions entre rails sur les  
surfaces de roulement et de  
guidage doivent être soudées et  
meulées planes.

**Toleranz A**

des Spurmittenmaßes  $s$  der Kran-  
schienen bezogen auf die Schie-  
nenmitte und Kranbahnlänge.

**Tolerance A**

of track gauge  $s$  of crane rails  
referred to rail centre and crane  
runway length.

**Tolérance A**

de la cote moyenne d'écarte-  
ment  $s$  des rails du pont roulant  
prise sur le milieu du rail et à la  
longueur de la voie de roulement.



$$S_{\max.} = s + A$$

$$S_{\min.} = s - A$$

A in mm, s in m einsetzen.

Enter A in mm, s in m

Exprimer A en mm, s en m.

$$s < 8 \text{ m: } = \pm 3 \text{ mm}$$

$$s \leq 16 \text{ m: } A = \pm 5 \text{ mm}$$

$$s > 16 \text{ m: } A = \pm [5 + 0,25 (s - 16)]$$

$$s < 8 \text{ m: } = \pm 3 \text{ mm}$$

$$s \leq 16 \text{ m: } A = \pm 5 \text{ mm}$$

$$s > 16 \text{ m: } A = \pm [5 + 0.25 (s - 16)]$$

$$s < 8 \text{ m: } = \pm 3 \text{ mm}$$

$$s \leq 16 \text{ m: } A = \pm 5 \text{ mm}$$

$$s > 16 \text{ m: } A = \pm [5 + 0,25 (s - 16)]$$

**Toleranz B**

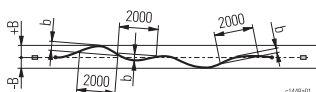
der seitlichen Geradheit des  
Schienenkopfes bezogen auf die  
Bahnlänge (Lage der Schiene im  
Grundriss/Draufsicht).

**Tolerance B**

of lateral linearity of rail head  
referred to runway length (posi-  
tion of rail in horizontal projection/  
top view).

**Tolérance B**

de linéarité latérale du champig-  
non de rail mesurée la longueur  
de la voie (position du rail en vue  
horizontale / vue de dessus).


**Toleranz b**

der seitlichen Geradheit bezogen  
auf 2000 mm Messlänge (Stich-  
maß) an jeder Stelle des Schie-  
nenkopfes.

**Tolerance b**

of lateral linearity referred to  
2000 mm gauged length (spot  
dimension) at each point of rail  
head.

**Tolérance b**

de linéarité latérale sur 2000 mm  
de longueur calibrée (calibre) en  
tout point du champignon de rail

$$B = \pm 10 \text{ mm}$$

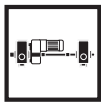
$$b = 1 \text{ mm}$$

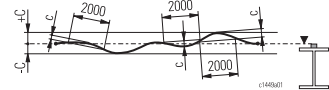
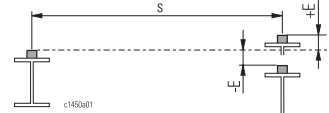
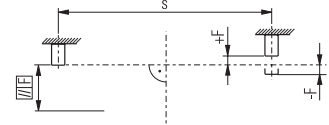
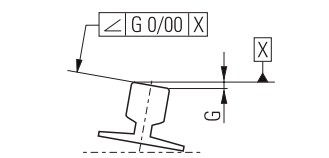

$$B = \pm 10 \text{ mm}$$

$$b = 1 \text{ mm}$$

$$B = \pm 10 \text{ mm}$$

$$b = 1 \text{ mm}$$



<b>C096</b> (Fortsetzung/continued/suite)	<b>Anforderungen an das Rad-/ Schienensystem</b>	<b>Requirements on wheel/rail system</b>	<b>Propriétés requises du système rail / galet</b>
	<p><b>Toleranz C</b> der Geradheit bezogen auf die Höhenlage der Schienenmitte und Bahnlänge (Längsgefälle).</p> <p><b>Toleranz c</b> der Geradheit bezogen auf 2000 mm Messlänge (Stichmaß) an jeder Stelle der Höhenlage einer Schiene.</p> <p><math>C = \pm 10 \text{ mm}</math> <math>c = 2 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolerance C</b> of linearity referred to height position of rail centre and runway length (declivity).</p> <p><b>Tolerance c</b> of linearity referred to 2000 mm gauged length (spot dimension) at each point of rail head.</p> <p><math>C = \pm 10 \text{ mm}</math> <math>c = 2 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolérance C</b> de linéarité de l'alignement vertical de la hauteur du centre du rail sur la longueur de la voie (pente).</p> <p><b>Tolérance c</b> de linéarité sur 2000 mm de longueur calibrée (calibre) en tout point du champignon de rail</p> <p><math>C = \pm 10 \text{ mm}</math> <math>c = 2 \text{ mm}</math></p>
	<p><b>Toleranz E</b> der Höhenlage bezogen auf rechtwinklig gegenüberliegende Messpunkte an jeder Stelle der Laufbahn (Quergefälle).</p> <p><math>E = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>E_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolerance E</b> of height position referred to opposing measuring points at right angles at each point of runway (camber).</p> <p><math>E = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>E_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolérance E</b> de l'alignement vertical de points de mesure opposés, formant un angle droit, en tout point de la voie de roulement (dévers).</p> <p><math>E = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>E_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>
	<p><b>Toleranz F</b> der Parallelität von Endanschlägen oder Puffern am Bahnende rechtwinklig zur Längsachse.</p> <p><math>F = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>F_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolerance F</b> of parallelity of endstops or buffers at end of runway at right angles to longitudinal axis.</p> <p><math>F = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>F_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>	<p><b>Tolérance F</b> du parallélisme de butées de fins de course ou de butoirs en bout de voie, perpendiculairement à l'axe longitudinal</p> <p><math>F = \pm 1 \text{ ‰} \cdot s \text{ [mm]}</math> <math>F_{\max} = \pm 10 \text{ mm}</math></p>
	<p><b>Toleranz G</b> der Winkelstellung bezogen auf den Querschnitt der Kranschiene an jeder Stelle der Laufbahn mit Winkelstellungssymbol <math>\angle</math>.</p> <p><math>G \leq 6 \text{ ‰}</math></p>	<p><b>Tolerance G</b> Tolerance of angularity related to crane rail cross-section at each point of travelling track with angularity symbol <math>\angle</math>.</p> <p><math>G \leq 6 \text{ ‰}</math></p>	<p><b>Tolérance G</b> de l'angularité de la section transversale du rail en tout point de la voie de roulement avec symbole de l'angularité <math>\angle</math>.</p> <p><math>G \leq 6 \text{ ‰}</math></p>
	<p><b>Toleranz K</b> der Parallelität der Bahnschiene zum Steg an jeder Stelle der Laufbahn.</p> <p><math>K = \pm 1/2 \cdot t_{\min}</math></p>	<p><b>Tolerance K</b> of parallelity of runway rail to web at each point of runway.</p> <p><math>K = \pm 1/2 \cdot t_{\min}</math></p>	<p><b>Tolérance K</b> du parallélisme du rail de la voie de roulement par rapport à l'âme en tout point de la voie de roulement</p> <p><math>K = \pm 1/2 \cdot t_{\min}</math></p>





## Anfrage / Enquiry / Demande

## Kopieren - Ausfüllen - Faxen

## Copy - Fill in - Fax

## Copier - Remplir - Faxer

### STAHL CraneSystems -

### Radblöcke SR

### SR wheel blocks

### Unités d'entraînement SR

#### Daten zum Einsatz:

#### Data of application:

#### Données de l'application:

.....kg

Eigengewicht (kg)

Deadweight (kg)

Poids mort (kg)

.....kg

Nutzlast

Live load

Charge utile

.....kg

Max. Radlast

Max. wheel load

Charge par galet max.

.....m/min

Fahrgeschwindigkeit

Travel speed

Vitesse de translation

.....h

Betriebsstunden / Tag

Operating hours / day

Temps de service / jour

**1**

**2**

**3**

Schichten / Tag

Shifts / day

Équipes / jour

Fahrstrecke / Tag

Distance covered / day

Distance parcourue / jour

.....m

- mit Last

- with load

- avec charge

.....m

- ohne Last

- without load

- sans charge

.....mm

Raddurchmesser gewünscht

Desired wheel diameter

Diamètre de galet souhaité

.....

- Anzahl der Räder

- Number of wheels

- Nombre de galets

.....

- Anzahl angetriebene Räder

- Number of driven wheels

- Nombre de galets entraînés

.....mm

Schiene oder Schienenkopfbreite

Width of rail or rail head

Largeur du rail ou du champignon

.....‰

Steigung der Fahrstrecke

Gradient of rail

Montée du rail

.....kN

Windkraft

Wind force

Force du vent

Einsatz-Beschreibung / besondere Bedingungen  
Description of application / particular conditions  
Description de l'application / conditions spéciales

.....

.....

.....

.....

.....

Anschrift

Address

Adresse

Tel. / Fax

.....

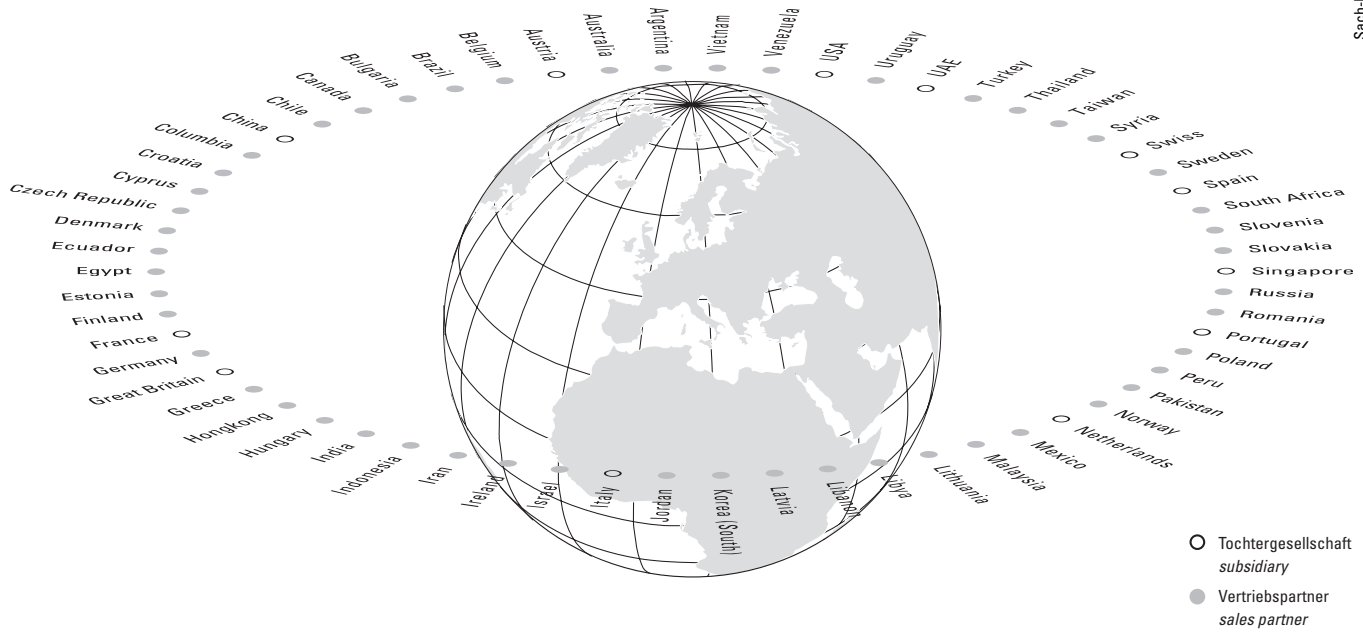
.....

.....

.....







Europe		T	F	E
Austria	Steyregg	+43 732 641111-0	+43 732 641111-33	office@stahlcranes.at
France	Paris	+33 1 39985060	+33 1 34111818	info@stahlcranes.fr
Great Britain	Birmingham	+44 121 7676414	+44 121 7676490	info@stahlcranes.co.uk
Italy	S. Colombano	+39 0185 358391	+39 0185 358219	info@stahlcranes.it
Netherlands	EL Haarlem	+31 23 51252-20	+31 23 51252-23	info@stahlcranes.nl
Portugal	Lissabon	+351 21 44471-61	+351 21 44471-69	ferrometal@ferrometal.pt
Spain	Madrid	+34 91 484-0865	+34 91 490-5143	info@stahlcranes.es
Switzerland	Däniken	+41 62 82513-80	+41 62 82513-81	info@stahlcranes.ch

America/Asia		T	F	E
China	Shanghai	+86 21 6257 2211	+86 21 6254 1907	service_cn@stahlcranes.cn
India	Chennai	+91 44 4352-3955	+91 44 4352-3957	indiasales@stahlcranes.in
Singapore	Singapore	+65 6271 2220	+65 6377 1555	sales@stahlcranes.sg
U.A.E.	Dubai	+971 4 805-3700	+971 4 805-3701	info@stahlcranes.ae
USA	Charleston, SC	+1 843 767-1951	+1 843 767-4366	sales@stahlcranes.us

STAHL CraneSystems GmbH, Daimlerstr. 6, 74653 Künzelsau, Germany  
Tel +49 7940 128-0, Fax +49 7940 55665, marketing@stahlcranes.com

→ [www.stahlcranes.com](http://www.stahlcranes.com)

