

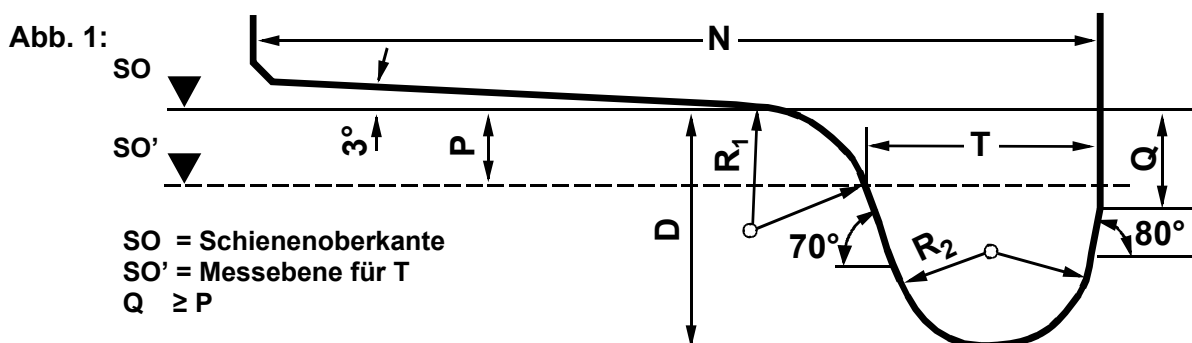
Empfehlung

Ausgabe 2011  
(ersetzt Ausgabe 2010)

## 1. Zweck

Diese Norm ergänzt die NEM 310G und beschreibt ein Radreifenprofil, das bei Einhaltung der NEM 110G und NEM 310G eine hohe Laufsicherheit gewährleistet.

## 2. Prinzip-Darstellung



### Maßtabelle

Spurweite G	R <sub>1</sub>	R <sub>2</sub>
89	1,0	0,7
127	1,5	1,0
184	3,0	1,5
260	3,0	2,3

Die Maße für **B**, **D**, **N**, **P** und **T** sind NEM 310G zu entnehmen.

Die Maße **T** und **R<sub>1</sub>** sind gegenläufig voneinander abhängig. Es gilt  $G > B + 2 * T + 1,8 * R_1$ .

Das Maß **R<sub>1</sub>** (Ausrundung zwischen Lauf- und Spurkranz) muss aber größer als die Schienenkopfausrundung **R** (Definition siehe NEM 120) sein. Es hat eine hohe Bedeutung für die Laufsicherheit.

## 3. Anwendungsmöglichkeiten

### Spurkranzhöhe

Beispielhaft werden in den Abb. 2 und 3 die Grenzsituationen mit minimalem und mit maximalem Spurkranz dargestellt, wobei das Profil mit minimalem Spurkranz angestrebt werden soll.

Abb. 2:  
Minimaler Spurkranz

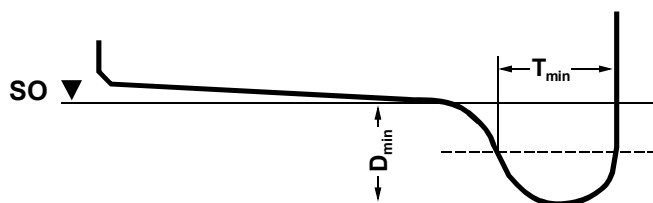
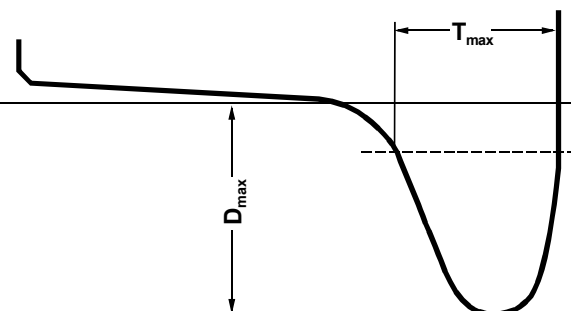


Abb. 3:  
Maximaler Spurkranz



Die Spurkranzhöhe  $D$  kann ohne Beeinträchtigung der horizontalen Führungsfunktion im Rahmen der zulässigen Grenzmaße nach NEM 310G frei gewählt werden. Eine noch weiter gehende Verkleinerung verbietet sich durch das vorgegebene Mindestmaß für die Spurkranzbreite  $T$ .

#### **Erläuterung zu Abb. 2**

Der Spurkranz nach Abb. 2 entspricht in der Form weitgehend dem Vorbild.  
Geringe Spurkranzhöhen erfordern sorgfältig verlegte Gleise und eine sichere Allradauflage.

#### **Erläuterung zu Abb. 3**

Die maximale Spurkranzhöhe  $D_{max}$  nach Abb. 3 sollte nur bei Modellen mit großem Achsstand ohne gesicherte Allradauflage angewendet werden oder wenn aus mechanischen Funktionsgründen ein Spurkranzaufbau in den Herzstückbereichen von Weichen oder Kreuzungen vorgesehen ist.