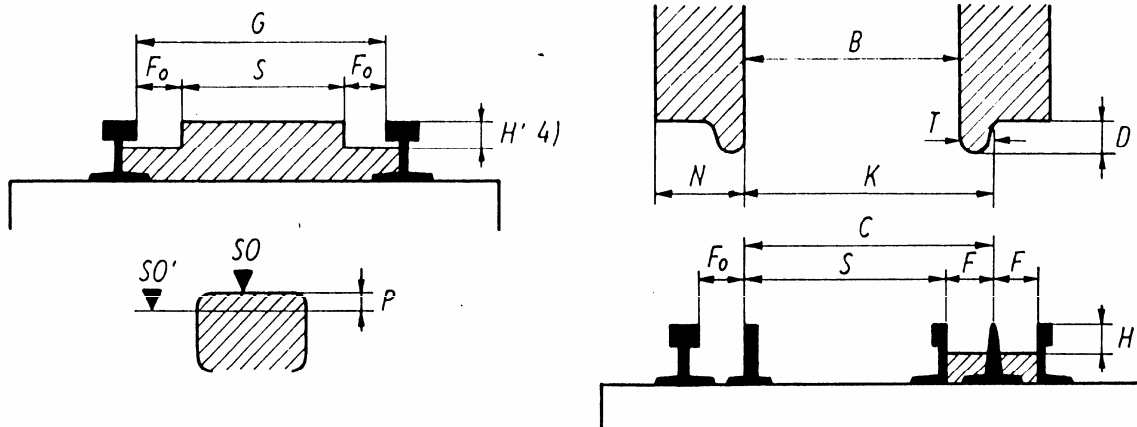


Verbindlicher Standard

Dieser Standard gilt für die Modelleisenbahn Spur II, Maßstab 1:22,5.

In Anlehnung an die NEM 310 (Radsatz und Gleis) und nach neuesten Erkenntnissen ist dieser Standard Grundlage für die Prüfung von Gleisen, Weichen, Kreuzungen, Radsätzen und Rädern. Die Maße weichen von der maßstäblichen Verkleinerung des Vorbildes im Interesse der Betriebssicherheit ab und sollen auch Dreischienenbetrieb ermöglichen.



Maßtabelle

| Spurweite | | Gleis | | | | Radsatz | | Rad | | | | |
|-----------|------------------------|------------------------|-----------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------|------------------------|-------------------|------|------------------------|-----|
| Nennwert | G ¹ max. | C ² min. | S max. | F ³ max. | H ⁴ min. | K ⁷ max. | B min. | N ⁵ min. | T | | D ⁶ max. | P |
| | | | | | | | | | min. ⁷ | max. | | |
| 16,5 | 16,8 | 14,6 | 12,7 | 2,0 | 1,4 | 14,6 | 13,1 | 4,0 | 1,2 | 1,4 | 1,4 | 0,4 |
| 22,5 | 22,8 | 20,6 | 18,7 | 2,0 | 1,4 | 20,6 | 19,1 | 4,0 | 1,2 | 1,4 | 1,4 | 0,4 |
| 26,7 | 27,0 | 24,8 | 22,9 | 2,0 | 1,4 | 24,8 | 23,3 | 4,0 | 1,2 | 1,4 | 1,4 | 0,4 |
| 30 | 30,3 | 26,9 | 25,0 | 2,2 | 1,6 | 26,9 | 25,4 | 5,0 | 1,2 | 1,4 | 1,6 | 0,4 |
| 32 | 32,3 | 29,9 | 28,0 | 2,2 | 1,6 | 29,9 | 28,4 | 5,0 | 1,2 | 1,4 | 1,6 | 0,4 |
| 45 | 45,3 | 42,6 | 40,3 | 2,5 | 2,0 | 42,6 | 40,9 | 6,0 | 1,4 | 1,6 | 2,0 | 0,5 |
| 64 | 64,3 | 61,6 | 59,3 | 2,5 | 2,0 | 61,6 | 59,9 | 6,0 | 1,4 | 1,6 | 2,0 | 0,5 |

Anmerkungen:

- Im geraden Gleis ist der Nennwert anzustreben. Im Gleisbogen ist eine Spurerweiterung zweckmäßig, zum Beispiel, wenn Fahrzeuge mit einem großen Achsstand verkehren sollen.
- Die Begrenzung C_{min} gilt nur im kritischen Bereich des Radlenkers, also zum Beispiel nicht bei Leitschienen, wie sie bei Gleisbögen mit kleinem Halbmesser verwendet werden, oder bei Schutzschienen auf Brücken.
- Am Herzstück darf die Begrenzung F_{max} überschritten werden, wenn ein Spurkranzauflauf (Rad läuft auf dem Spurkranz statt auf dem Laufkranz) vorgesehen ist. $F_0 = (G-S)/2$ bzw. **am Radlenker: $F_0 = G-C$**
Die Einhaltung der maximalen Rillenweite am Herzstück gestattet den gemeinschaftlichen Betrieb mit Rädern, deren Spurkränze eine unterschiedliche Höhe D haben. Werden infolge der Schrägstellung der Radsätze im Rillenbereich Erweiterungen über das angegebene Maß hinaus notwendig oder muss aus dem gleichen Grund der Wert S verkleinert werden, so darf das Minimum der Spurkranzhöhe D nur 0,1 kleiner sein als das Maximum. Die Rillentiefe H_{max} darf dann nur $=H_{min}+0,1$ sein.
- H_{min} gilt nur für die Tiefe der Rillen am Herzstück. Im übrigen ist eine Tiefe $H' > 1,3H$ unter SO einzuhalten. Die Kanten der nichtmetallischen Herzstücke sollen 0,1 unter SO liegen.
- Die Radbreite darf kleiner als N_{min} sein, wenn die Bedingungen des Spurkranzaufbaus nach Anmerkung 3 erfüllt sind und wenn $K+N > G_{max}$ gewählt wird.
- Das Maß D kann bis zur maßstäblichen Wiedergabe verkleinert werden, wenn ein Spurkranzlauf nicht vorgesehen ist. Unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge voll gefedert sind, zumindest aber eine Dreipunktlagerung besitzen, ist die Betriebssicherheit auch mit einer Spurkranzhöhe von 1,5mm gewährleistet.
- Wenn das Maß T außerhalb der unteren Toleranz ist, ist das Maß K vorrangig vor dem Maß B zu betrachten und einzuhalten um einen sicheren Lauf in Herzstücken und an Radlenkern zu gewährleisten.

| | | | | | |
|-------------|--------------------------|---|--------|------------|--|
| Bearbeiter: | Mitgl.-Nr.: 013 + 246 | Helmut Schmidt, Barsinghausen Torsten Schoening, Dresden | Datum: | 21.09.2006 | |
|-------------|--------------------------|---|--------|------------|--|