



la passion du rail



www.matisa.ch

MATISA

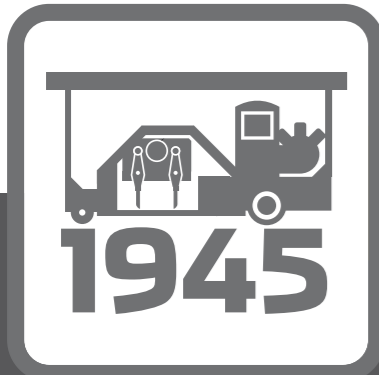


la passion du rail

Haben die immer höheren Anforderungen in puncto Geschwindigkeit, Passagier- und Frachtvolumen, Pünktlichkeit und Sicherheit die Forschung beflügelt? Haben die Fortschritte in Technik und Informatik es ermöglicht, das Niveau dieser Anforderungen anzuheben? Im Grunde spielt das keine Rolle. Letztendlich zählt nur das Ergebnis der Wechselwirkung zwischen diesen Elementen: Hochgeschwindigkeitsstrecken, die immer mehr Passagiere und Güter sicher befördern.



Präzision



Pionier

1945...



Herr Sfezzo



...ein Wendepunkt in der Geschichte der Eisenbahn... die Geburt von MATISA und der Automatisierung des Gleisunterhalts. MATISA spielt seit seiner Gründung am 15. Mai 1945 eine wichtige Rolle in der Welt der Eisenbahn. Sein Gründer, Herr Constantin Sfezzo, war ein leidenschaftlicher Mensch und authentischer Unternehmer. Er hat es verstanden, sein Team von Pionieren mit seiner Leidenschaft anzustecken. Sein Geist weht auch heute noch über seine Nachfolger.

MATISA hat die Maschinen erschaffen, die am Anfang der Mechanisierung von Eisenbahnarbeiten standen. Die erste Gleisstopfmaschine „La Standard“ wurde im Jahre 1945 entwickelt.

Heute erntet MATISA die Früchte seiner langen Erfahrung, hat sich aber seinen Pioniergeist, seine Leidenschaft für Innovation und Forschung bewahrt.



Know-how



Innovation

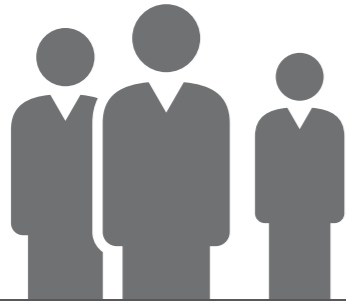
MATISA hat seit jeher ein Ohr für die Bedürfnisse seiner Kunden. Das technische Büro arbeitet eng mit der Produktion bei der Umsetzung von Lösungen zusammen, die als Antwort auf die neuen spezifischen Anforderungen entwickelt wurden und an vorderster Front der Eisenbahnentwicklung stehen. Die ständig steigenden Reisegeschwindigkeiten und Anforderungen an die Pünktlichkeit und Sicherheit stimmen mit unserem Ziel überein, die effizienteste Lösung für den Bau und Unterhalt des Schienennetzes überall in der Welt anzubieten.



Eine enge Zusammenarbeit zwischen Entwicklung und der Produktion.

la passion du rail

MATISA hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Kunden Produkte auf dem neuesten Stand von Forschung und Technik anzubieten. Um dieses Ziel zu erreichen, stützt sich MATISA auf qualifizierte Mitarbeiter. Die Suche nach der idealen Lösung führt zu einem leidenschaftlichen Ideenaustausch zwischen allen Beteiligten, mit dem Ziel der Kundenzufriedenheit.



Die Komplexität der von MATISA entwickelten und hergestellten Maschinen erfordert die Zusammenarbeit einer großen Anzahl unterschiedlicher Spezialisten, von der Konzeption, über die Produktion bis zur Verwaltung, und das im Verlauf der gesamten Lebensdauer der Maschine. Insgesamt sind 40 Berufsgruppen involviert, vom Koch über hochqualifizierte handwerkliche Berufe wie Schlosser und Schweißer bis zum Softwareentwicklungsingenieur.



Neben der Verschiedenartigkeit der Berufszweige verfügen wir über eine multikulturelle Belegschaft aus 23 Nationalitäten, die harmonisch und im gegenseitigen Respekt zusammenarbeitet. Darüber hinaus erfordern die ständige technologische Weiterentwicklung und der Bedarf an Innovation, dass jeder sich während seines gesamten Berufslebens ständig weiterbildet. MATISA ermuntert seine Mitarbeiter zur Teilnahme an Programmen zur ständigen Weiterbildung, die von Dachverbänden angeboten werden, oder zur Teilnahme an hausinternen Schulungen. MATISA ist auch ein Ausbildungsbetrieb. Jedes Jahr nimmt in unserem Unternehmen ein halbes Dutzend junger Leute eine Lehre in dem einen oder anderen Berufszweig in Angriff. Sie werden von einem Verantwortlichen betreut, der sie während der gesamten Ausbildung begleitet.



Heute bestreitet niemand mehr die Notwendigkeit des Umweltschutzes. Die Ökologie spielt fortan eine wichtige Rolle in der Weltwirtschaft. Die Eisenbahn trägt ihren Teil dazu bei, da sie im Hinblick auf nachhaltige Entwicklung ein effizientes Transportmittel für Personen und Güter darstellt. MATISA trägt seinen Teil zum Schutz des Planeten bei dank der Zuverlässigkeit, der Effizienz, der Wirtschaftlichkeit und der Lebensdauer der Gleisbau- und Gleisunterhaltsmaschinen, die MATISA den Netzbetreibern und Unternehmern zur Verfügung stellt.



la passion du rail



MATISA bietet ein umfassendes Sortiment an Maschinen und Dienstleistungen. Die Qualität, die Zuverlässigkeit und die Produktivität unserer Gleisstopf-, Schotterplanier-, Bettungsreinigungsmaschinen, Gleisbau- und Gleisumbauzüge, sowie die Präzision unserer Messfahrzeuge sind in der ganzen Welt bekannt. Die hervorragende Qualität unserer Maschinen wird durch das hohe Niveau des MATISA-Kundendienstes, der die Maschinen während der gesamten Lebensdauer begleitet, vervollständigt.



Zuverlässigkeit



Flexibilität

Überprüfung des Lichtraumprofils



la passion du rail



Zulassung

Zugelassenes Prüfzentrum



STS 558

Die Zulassung ist ein wichtiger Bestandteil der Markteinführung der Maschinen. Auch wenn eine europäische Regelung besteht, fügt jedes Mitgliedsland seine eigenen Auflagen hinzu.

Das Prüflabor mit Sitz in Crissier ist eine unabhängige Prüfstelle, die mit der Durchführung der Eisenbahn- und Homologationsprüfungen unter Berücksichtigung der Richtlinien und spezifischen Anforderungen der verschiedenen Länder betraut ist.

Das gemäß EN 17025 akkreditierte Prüfzentrum ist für die Durchführung folgender Tests, Versuche und Analysen zuständig:

- > Sicherheit gegen Entgleisen beim Befahren von Gleisverwindungen
- > Streckenversuche gemäß EN 14363 (UIC 518)

- > Bremstests
- > Verriegelung Rad für Rad
- > Messung des Ausdrehmoments der Drehgestelle
- > Messung des Lärmpegels und der Frequenzen des Signalhorns
- > Messung der Lärmemissionen
- > Überprüfung des Lichtraumprofils
- > Überprüfung und Messung der elektrischen Leitfähigkeit (Maschinen und Achsen)



Messung des Ausdrehmoments der Drehgestelle

Niederlassungs- und Händlernetz

MATISA stützt sich auf ein Netz von 7 Niederlassungen und zahlreiche Händler, die uns weltweit vertreten. Unsere Niederlassungen verfügen allesamt über ein profundes Verständnis der Märkte, in denen sie aktiv sind. Die Niederlassungen kommunizieren sowohl untereinander als auch mit dem Mutterhaus.

Diese Offenheit ist ein Trumpf, weil in Folge der Globalisierung und komplexer werdender Märkte mehr und mehr Eisenbahnunternehmer in mehreren europäischen Ländern tätig sind und von diesem Netz an Kompetenzen profitieren möchten.



Werkstatt für die Überholung/Instandsetzung/Modernisierung von Maschinen

Organisation von Verkauf und Kundendienst

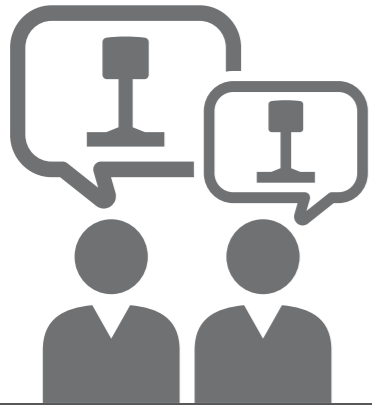
Ersatzteillager

Techniker, die Pannenhilfe leisten/reparieren können

Technische und betriebliche Beratung

Planungsbüro





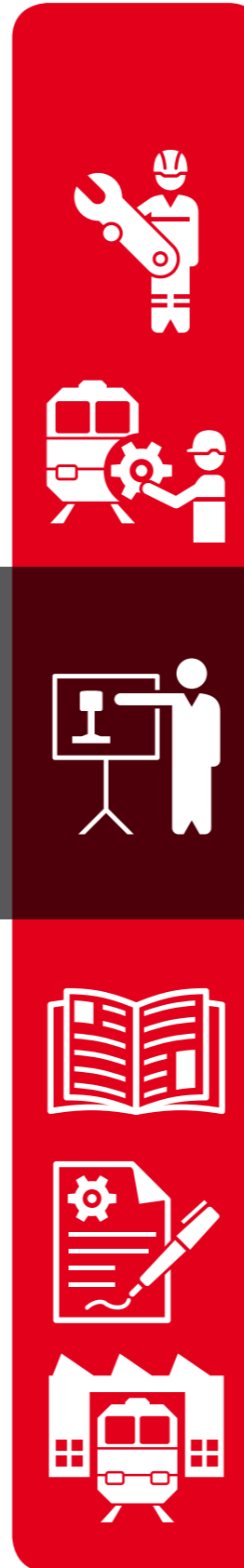
la passion du rail

MATISA Kundendienst

Der MATISA-Kundendienst: ein ganzer Geschäftsbereich! Dieser Dienst bildet die Verbindung zwischen MATISA und seinen Kunden für alles, was mit dem Betrieb der Maschinen während ihrer gesamten Lebensdauer in Zusammenhang steht. Hier kreuzen sich Inbetriebnahme, Ersatzteile, Nachrüstungen, Dokumentation und Schulung und sich die Kompetenzen vom Hauptsitz in Crissier und den Niederlassungen zum Nutzen der Kunden vernetzen. Der Begriff „Dienst“ ist das Herzstück einer jeder dieser Tätigkeiten.

Die Effizienz und Langlebigkeit einer Maschine sind zunächst einer guten Konzeption und einer hochwertigen Fertigung geschuldet, aber das beste Produkt taugt nichts, ohne eine angemessene Wartung.

Der Begriff „Wartung“ kann vieles bedeuten. Um ihn besser zu erfassen, hat MATISA folgende Konzepte implementiert:



Generalüberholung einer alten B 20



Technische Unterstützung, damit die Maschine in gutem Zustand bleibt. Dazu gehört auch die Bereithaltung von Ersatzteilen.

Die Nachrüstung von technischen Weiterentwicklungen, um über die gesamte Lebensdauer der Maschine ein hohes technisches Niveau zu wahren.

Schulungs- und Weiterbildungskurse zur Verbesserung der Kenntnisse von allen mit der Maschine befassten Personen.



Die Dokumentation, deren Ziel darin besteht, permanent ein hohes Niveau an Informationen an Bord der Maschine zur Verfügung zu haben.

Der Wartungsvertrag, der den Kunden angeboten wird, um ihren Anforderungen bezüglich Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Maschinen zu konkurrenzfähigen und kalkulierbaren Preisen zu genügen.

Die Generalüberholung und die Nachrüstung einer Maschine im Rahmen der geltenden Normen.



Dank dieser Grundsätze kann MATISA garantieren, dass alle Ihre Maschinen, selbst die alten, effizient und wettbewerbsfähig bleiben.

Leichte Stopfmaschinen

Die Produktfamilie der leichten Stopfmaschinen gliedert sich in drei Maschinentypen auf, die jeweils für spezifische Anwendungen eingesetzt werden. Diese Maschinen sind mit zwei Stopfeinheiten und einer Nivellier-Richtzange ausgestattet.

Die B 20-75

ist eine einfache, kompakte Stopfmaschine auf Achsen, und verfügbar in zwei Streckenausführungen mit 8 oder 16 Stopfpickeln und in zwei Universal-Ausführungen mit 8 Stopfpickeln. Sie ist insbesondere geeignet für Schmalspurstrecken oder Strecken mit begrenzter Achslast oder sehr kleinem Lichtraumprofil.



B 20-75

Die B 20-95

ist in den gleichen Ausführungen wie die B 20-75 erhältlich. Sie kann darüber hinaus mit Planierpflügen und einem Anhänger mit



B 20-95

Kehrbesen und Silo ausgestattet werden. Diese Ausstattungen machen sie multifunktional und bestens geeignet für punktuelle Eingriffe.



B 38

Die B 38

ist eine ultrakompakte Stopfmaschine auf zwei Drehgestellen, die in zwei Universal-Ausführungen erhältlich ist. Sie wurde insbesondere für Schmalspurnetze mit engen Bögen und Bergbahnen konzipiert.



Streckenstopfmaschinen

Die Produktfamilie der Streckenstopfmaschinen unterteilt sich in vier Ausführungen auf Drehgestellen, wovon zwei mit eigenständigem Satellit ausgestattet sind, der einen kontinuierlichen Vorschub ermöglicht. Diese Maschinen sind mit zwei Streckenstopfeinheiten und einer Nivellier-Richtzange mit Doppelrollen ausgestattet.

Die B 45 A8

ist eine kompakte Streckenstopfmaschine mit 16 Stopfpickeln. Sie kann auf Netzen mit normaler Spurweite eingesetzt werden, wurde jedoch speziell für Schmalspurstrecken oder Strecken mit begrenzter Achslast oder engem Lichtraumprofil entwickelt.



B 45 A8

Die B 45 D

ist eine kompakte Streckenstopfmaschine mit Zweiswellen-Stopfeinheit und 32 Stopfpickeln. Die gleichzeitige Bearbeitung von zwei Schwellen ermöglicht eine hohe Produktivität. Sie ist für die Bearbeitung der Haupt- und Hochgeschwindigkeitsstrecken, sowie für Umbauarbeiten mit hoher Leistung bestimmt.

Die B 50 A8

ist eine kompakte Streckenstopfmaschine, mit kontinuierlichem Vorschub, Einschwellen-Stopfeinheiten und 16 Stopfpickeln. Sie wurde speziell für geringe Spurweiten und insbesondere den anspruchsvollen japanischen Markt entwickelt, kann aber weltweit auf Schmalspurnetzen eingesetzt werden.

Die B 50 D

ist eine Streckenstopfmaschine, mit kontinuierlichem Vorschub, Zweiswellen-Stopfeinheiten und 32 Stopfpickeln. Der eigenständige Satellit und die gleichzeitige Bearbeitung von zwei Schwellen ermöglicht eine sehr hohe Produktivität. Diese Maschine wird häufig beim Bau neuer Strecken, wenn die Gleishebungen erheblich sind, und für den Unterhalt von Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt.



B 50 D



Universal-Stopfmaschinen



B 41 UE
B 45 UE
B 66 U
B 66 UC

Die Produktfamilie der Universal-Stopfmaschinen gliedert sich in vier Ausführungen, mit Einschwellen-Stopfeinheit, auf Drehgestellen, mit insgesamt 16 Stopfpickeln. Diese Maschinen sind mit vier eigenständigen kombinierten Stopfeinheiten und einer Nivellier-Richtzange mit Haken und Rollen ausgestattet.

Die B 45 UE

ist eine kompakte Stopfmaschine, die sowohl schwere Weichen, als auch die freie Strecke bearbeiten kann. Ausgestattet mit Stopfwerkzeugen mit einer Reichweite von 1800 mm ab Gleismitte, ist diese Maschine für Netze mit geringen Spurweiten oder begrenzter Achslast geeignet.



B 45 UE

Die B 41 UE ist mit den gleichen Werkzeugen ausgestattet wie die B 45 UE. Sie ist darüber hinaus mit einer, in der Mitte der Maschine positionierten Stopfkabine ausgestattet, die für eine bessere Sicht auf die Werkzeuge sorgt. Diese Stopfmaschine erlebte in der Ausführung „reduziertes Lichtraumprofil“ einen wahren Erfolg im Vereinigten Königreich.



B 41 UE

Die B 66 U

ist eine Hochleistungs-Stopfmaschine, die sich durch Stopfwerkzeuge mit einer Reichweite von 2800 mm ab Gleismitte auszeichnet. Sie ist insbesondere für die Bearbeitung schwerer Weichen von Hochgeschwindigkeitsstrecken geeignet.

Die B 66 UC

ist eine Hochleistungs-Stopfmaschine, ausgestattet mit einer Satelliten Stopfeinheit, die eine hohe Produktivität auf der Strecke ermöglicht. Diese Maschine zeichnet sich durch Stopfwerkzeuge mit einer Reichweite von 2800 mm ab Gleisachse aus. Sie ist insbesondere für die Bearbeitung der freien Strecke und schwerer Weichen von Hochgeschwindigkeitsstrecken geeignet.



B 66 UC

Gleisumbauzüge



P 190
P 95
P 95 T

Die Produktfamilie der MATISA-Gleisumbauzüge profitiert von der im Verlauf von 40 Jahren angesammelten Erfahrung. Die Entwicklung und Inbetriebnahme eines jeden einzelnen Zugs trug dazu bei, das Funktionsprinzip zu verfeinern - und das stets in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, um die laufend wachsenden Anforderungen zu berücksichtigen. Bereits die Konzeption der MATISA-Gleisumbauzüge sorgt dafür, dass die Gleisgeometrie automatisch eins zu eins kopiert wird. Die Arbeitswerkzeuge zeichnen sich durch einfache und schnelle Bewegungen aus, wodurch Zuverlässigkeit und eine sehr hohe Arbeitsleistung garantiert werden. Darüber hinaus bereitet der dynamische Pflug das Schotterbett geräuschlos und staubfrei vor.

Der P 190

ist ein kompakter Gleisumbauzug, ausgestattet mit einer Plattform, die 20 Schwellen aufnehmen kann. Seine schnelle Einsatzbereitschaft und die hohe Produktivität machen ihn zur idealen Lösung für die Baustellen geringer bis mittlerer Länge (3 bis 7 Schwellenwagen). Er ist für alle Spurweiten (1000 bis 1678 mm) erhältlich.



P 190



P 95 T

Der P 95

ist ein Hochleistungs-Gleisumbauzug, dessen Plattform 30 Schwellen aufnehmen kann. Er ist mit 12 Schienenzangen ausgestattet, die eine perfekte Führung der Schienen entlang der Maschine bis zu ihrer Verlegung garantieren. Dank der von 8 Antriebsachsen bereitgestellten Zugkraft kann der P 95 lange Baustellen ohne die Beibringung zusätzlicher Schwellenwagen bewältigen.

Der P 95 T

ist mit einer Räumkette ausgestattet, die sich vor dem dynamischen Pflug befindet. Dank dieser Vorrichtung kann das neue Gleis an engen Stellen, wo der Schotter nicht seitlich mit Hilfe des dynamischen Pflugs entfernt werden kann (z.B. Bahnsteige, Tunnel, Brücken) auf gleicher Höhe gehalten, oder abhängig vom Grössenunterschied zwischen der alten und der neuen Oberbauform sogar abgesenkt werden. Der ausgehobene Schotter kann für die Einschotterung der neuverlegten Schwellen herangezogen oder entfernt werden.



P 95

Gleisbauzüge

Die Gleisbau- oder Gleisverlegezüge wurden von den MATISA-Gleisumbauzügen abgeleitet und mit intelligent konzipierten und bewährten Arbeitswerkzeugen ausgestattet. Die TCM rollen vorne auf einem angetriebenen Raupenfahrwerk, welches ausreichend breit gestaltet ist, um den zulässigen spezifischen Druck auf der Plattform, mit oder ohne Schotter einzuhalten.

Die Arbeiten auf einer Baustelle mit einem TCM beinhalten zwei Etappen: Zunächst werden die Schienen auf dem Schotterbett abgelegt, anschließend verlegt der TCM die Schwellen und legt dann die Schienen auf die Schwellen.



TCM 60
TCM 80
TCM 60 R

Der TCM 60

ist ein kompakter Gleisbauzug. Er wird von einem Portalkran mit einer Kapazität von 20 Schwellen versorgt und seine Verlegerate erreicht 16 Schwellen/Minute. Seine Zugkraft ermöglicht das Arbeiten mit einer Schwellenwagengruppe von etwa 300 m.

Der TCM 80

ist die stärkere und leistungsfähigere Ausführung des MATISA-Gleisbauzugs. Der TCM 80, im Verbund mit einem WCA mit 4 Antriebsachsen kann eine Schwellen- und Schienenwagengruppe von 500 m ziehen. Seine Plattform kann die Ladung eines 30-Schwellen-Portalkrans aufnehmen.



TCM 60

Der TCM 60 R

wurde speziell für die Gleiserneuerungsbaustellen entwickelt, wo das alte Gleis komplett mit herkömmlichen Mitteln demontiert wird, z.B. wenn das Gleis extrem abgenutzt ist, die alten Schwellen zu brüchig geworden sind, oder wo die Infrastruktur

punktuell saniert werden muss. Dank des vorderen Anhängers kann der TCM 60 R nach Abschluss der Baustelle nach vorne auf dem bestehenden Gleis weggefahren werden.

Wenn der TCM 60 R mit einem dynamischen Pflug ausgestattet ist, dann kann er das Schotterbett vor dem Verlegen der neuen Schwellen planieren.



TCM 60 R

Portalanlagen

Die GP 89

wird für den Bau von neuen Gleisen, so wie für die Erneuerung von bestimmten Streckenabschnitten von bestehenden Gleisen eingesetzt. Sie bewegt sich auf Hilfsschienen, die links und rechts von der Gleisachse auf der Plattform verlegt sind. Die GP 89 kann entweder vormontierte Gleisjoche, oder Schwellenbetten verlegen. Im Falle der Erneuerung kann sie die Gleisjoche des alten Gleises abmontieren, um diese durch die Joche des neuen Gleises zu ersetzen. Normalerweise sind die Hilfsschienen, auf denen sie sich bewegt, neue Schienen, die später in der sich im Bau befindlichen Strecke verbaut werden.



GP 89



GP 89



Portalkräne

Die P 20 TR und P 30 TR

bewegen sich auf den Fahrbahnen der Gleisumbau- oder Gleisverlegezüge, sowie auf den Schwellenwagen. Dank der Portalkräne kann die Schwellenlogistik bewältigt werden. Sie versorgen den Zug mit neuen Schwellen und entsorgen die alten Schwellen. Die 4 Drehgestelle mit zwei hydraulisch angetriebenen und gebremsten Rädern sorgen für eine gute Beschleunigung und gute Verzögerung, was die Entgleisungssicherheit erhöht.

Der P 20 TR verfügt über ein Hebevermögen von 8 t (etwa 20 Schwellen), wogegen der P 30 TR 10 t (etwa 30 Schwellen) heben kann.

P 20 TR
P 30 TR



P 20 TR



P 30 TR

Für alle Arbeiten beim Einschottern des Gleises

Die Produktfamilie der Schotterplaniermaschinen von MATISA umfasst drei Typen und erfüllt die Anforderungen unterschiedlichster Eisenbahnnetze weltweit. Jede Maschine verfügt über zwei Zentralpflüge und zwei Seitenpflüge, die bidirektional sind und das Arbeiten in beiden Fahrtrichtungen ermöglichen, was eine große Bandbreite an Arbeitspositionen ermöglicht.



R 20



R 21

Die Schotterplaniermaschinen auf Drehgestellen

Die R 24 ist eine Hochleistungs-Schotterplaniermaschine, speziell konzipiert für Bau und Unterhalt von Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Ihre modulare Konzeption ermöglicht die Integration verschiedener optionaler Ausrüstungen und kann somit Ihren anspruchvollsten Anforderungen genügen.



R 24

R 20
R 21
R 24

Die Schotterplaniermaschinen auf Achsen

Die R 20 ist eine kompakte und wirtschaftliche, auf Anhänger verladbare Schotterplaniermaschine. Die R 20 kann auf Netzen mit normaler Spurweite eingesetzt werden, wurde jedoch speziell für Schmalspurnetze oder Netze mit begrenzter Achslast entwickelt.

Die R 20, die insbesondere auch in Märkten außerhalb Europas geschätzt wird, konnte ihre Käufer bereits von ihrer herausragenden Zuverlässigkeit überzeugen.

Die R 21 ist eine hochproduktive Maschine, die bei Bauarbeiten auf der Strecke und auch an Weichen eingesetzt werden kann. Ihr Antriebssystem ermöglicht eine außergewöhnliche Zugkraft bei geringer Achslast.



Bettungsreinigungsmaschinen

Die MATISA Gruppe hat seit 1946 mehr als 200 Bettungsreinigungsmaschinen hergestellt. Die so gesammelte Erfahrung kommt heute den MATISA-Kunden in Form der folgenden Modelle zugute: Die C 75 ist das Spitzenmodell unter den Hochleistungs-Bettungsreinigungsmaschinen, das die modernste Technik mit zuverlässigen und bewährten Arbeitsmethoden verbindet. Die C 47 ist das vielseitigere Modell, das insbesondere für die engen Lichtraumprofile und Schmalspurbahnen, so wie für die eher punktuellen Eingriffe konzipiert wurde.

Die Arbeitswerkzeuge der MATISA-Bettungsreinigungsmaschinen sind auf hohe Leistung ausgelegt:

Aushubkette:

Sie räumt den Schotter unter dem Gleis und transportiert ihn in den Aufnahmetrichter. Ihre Konzeption sorgt für eine möglichst geringe Gleishebung und eine sehr flexible Arbeitsweise. Sie kann in Tiefe und Neigung gesteuert werden, so ist die Gleisgeometrie ständig kontrollierbar, selbst bei Gegenneigung.

Horizontalisierung des Maschinenrahmens:

Eine automatische Vorrichtung zur horizontalen Ausrichtung des Maschinenchassis ermöglicht die Optimierung der Leistung der Arbeitswerkzeuge unter beliebigen Bedingungen.



C 75



C 75
C 47



C 47

Sieb:

Es garantiert eine hohe Arbeitsleistung und eine außergewöhnliche Siebqualität dank seiner 3 austauschbaren Siebstufen, die sich an jeden Korngrößenbereich anpassen können.

Schotterverteilung: Das Wiedereinbringen des Schotters in das Gleis ist modular, was eine optimale Anpassung in Abhängigkeit der Vorgaben vereinfacht.

Messung und Steuerung:

Die C 75 besitzt einen leistungsstarken Führungsrechner vom Typ CATT (Computer Aided Track Treatment), mit dem die Anzahl der Bediener auf minimal zwei Personen, eine in der Kabine und die andere neben der Aushubkette auf dem Randweg verringert werden kann.

Schliesslich können die MATISA Bettungsreinigungsmaschinen mit Hilfe einer Vielzahl an Zubehör angepasst und optimiert werden.

Messfahrzeuge

MATISA hat bis heute weltweit mehr als 200 Fahrzeuge und/oder Bordsysteme zur Messung und Aufzeichnung von Gleisen aller Art und Messgeschwindigkeiten bis 250 km/h geliefert. In der aktuellen Fahrzeugbaureihe, die sich in 3 Familien unterteilt, steckt also das gesammelte Know-how von MATISA:

- M 10 für eine einfache und effiziente Messung
- M 100 für eine komfortable Messung auf solider Basis
- M 1000 für eine Komplettmessung bei hoher Geschwindigkeit

Die Fahrzeuge können für die Inspektion von Parametern der Eisenbahninfrastruktur mit einem oder mehreren Messsystemen ausgestattet werden. Das Know-how von MATISA in Sachen Messtechnik betrifft die Messung und die Analyse der folgenden Elemente:

- > Gleisgeometrie
- > Schienenprofilmessung
- > Fehler in den Schienen

Zudem werden die zusätzlichen Messanforderungen im Rahmen des von MATISA unterhaltenen Netzes an qualifizierten Partnern behandelt. MATISA ist insbesondere in der Lage, folgende Elemente zu integrieren:

- > Vermessung der Oberleitung
- > Videoüberwachung der Gleisrüstung
- > Messung des Lichtraumprofils und der Umgebung mittels LASER-Scanner
- > Messung der Dehnfugen
- > Messung der Beschleunigungen der Achslager
- > usw.



Messfahrzeuge von MATISA sind flexibel und passen sich an die Besonderheiten jedes Kunden an. Sie wurden im Rahmen eines ISO 9001 zertifizierten Qualitätssystem konzipiert, das geltende europäische Normen und UIC Empfehlungen beachtet.

M10
M100
M1000



Transportwagen

Die Transportwagen von MATISA sind so konzipiert, dass die Kosten für den Gleisunterhalt optimiert und beherrscht werden können.

Der gemeinsame Einsatz der MATISA-Fahrzeuge AVES und WTM macht seine Effizienz im Rahmen des sogenannten „Just in Time“ Weichenaustauschprogramms der SBB (Schweizerische Bundesbahnen) deutlich, dessen Ziel es ist, Weichen sicher, schnell und kostengünstig auszutauschen. Bis heute hat MATISA mehr als 25 Einheiten an das Unternehmen EUROSCHWITZ Suisse geliefert. Damit können über 500 Weichen pro Jahr optimal ersetzt werden. Dank seiner Erfahrung aus diesem „Just in Time“ Projekt konnte MATISA seinen Markt auf Deutschland und Österreich ausweiten.

Der WTM

ist ein Transportwagen für Weichen aller Art, ob aus Holz, Beton, Metall oder ob alt oder neu. Je nach Konfiguration kann der WTM seine Ladeplattform horizontal um 500 mm verfahren und so Hindernissen wie Masten oder Beladerampen ausweichen oder ein Eindringen in das Lichtraumprofil des Nachbargleises verhindern.



Darüber hinaus kann jeder WTM mit einem Langschwellschlitten für den Transport von Weichen mit Schwellen bis zu 4800 mm ausgestattet werden.

Der AVES

ist ein Schottertransportwagen, den es in zwei Ausführungen gibt: Eine mit zwei Drehgestellen, die motorisiert sein können und eine mit 2 zusätzlichen hydrostatischen Raupenfahrwerken, die hydraulisch geschwenkt und angehoben werden können. Jede Ausführung kann mit einem optionalen Sieb mit einer Leistung von 200 m³/h ausgestattet werden.



WTM
AVES



MATISA Matériel Industriel S.A.
Arc-en-Ciel 2
Case postale
CH-1023 Crissier 1
Tél.: +41-21-631 21 11
Fax: +41-21-631 21 68
matisa@matisa.ch

MATISA Maschinen GmbH
Kronenstrasse 2
DE-78166 Donaueschingen
Tel.: +49-771 15 80 63
Fax: +49-771 15 80 64
matisa@matisa.de

MATISA S.A.S.
9, rue de l'Industrie
Z. I. Les Sablons
FR-89100 Sens
Tél.: +33-386 95 83 35
Fax: +33-386 95 36 94
matisa@matisa.fr

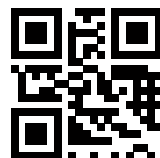
MATISA Japan Co., Ltd.
Shinjuku Ozawa Bldg., 2F
5-1-15 Nishi-Shinjuku, Shinjuku-ku
JP-Tokyo 160-0023
Tel.: +81-3-3376-5202
Fax: +81-3-3376-5203
matisa@matisa.jp

MATISA S.p.A.
Via Ardeatina Km 21
IT-00040 Pomezia/
Santa Palomba (RM)
Tel.: +39-06-918 291
Fax: +39-06-919 84 574
matisa@matisa.it

MATISA (U.K.) Ltd
P.O. Box 202
GB-Scunthorpe DN 15 6XR
Tel.: +44-1724 877 000
Fax: +44-1724 877 001
matisa@matisa.co.uk

MATISA Matériel Industriel S.A.
Sucursal Española
C/Francia 39
Poligono Industrial "La Estacion"
ES-28971 Griñon (Madrid)
Tel.: +34-91-814 01 71
Fax: +34-91-814 11 94
matisa@matisaes.com

MATISA do Brasil Ltda
Rua Gelu Vervloet dos Santos 500
Ed. Omni Office 1206/1207
Jardim Camburi
Cep 29090-100 Vitoria - ES
Tel.: +55-27-3315-9103
Fax: +55-27-3317-4779
matisa@matisadobrasil.com.br



www.matisa.ch



la passion du rail

DE