



Verladetechnik

Ladebrücken, Torabdichtungen, Zubehör

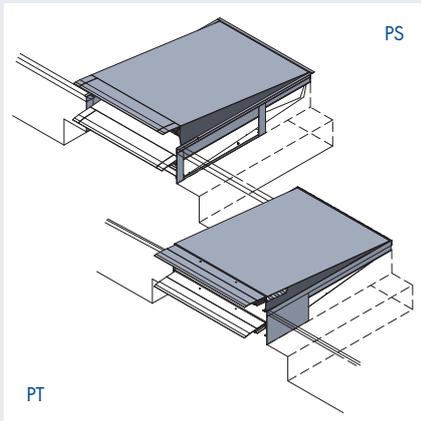
ONE
WORLD





Für jede Situation das passende System	Seite	3 – 4
Individuelle Überladebrücken.....	Seite	5 – 6
Zubehör	Seite	7-8
PS Hydraulische Überladebrücke mit Klappkeil	Seite	9
PT Hydraulische Überladebrücke mit Vorschub	Seite	10
Rahmenmodelle	Seite	11-12
PAS Vorsatzrampe mit Klappkeilbrücke.....	Seite	13
PAT Vorsatzrampe mit Vorschubbrücke.....	Seite	14
PL Vorsatzschleuse	Seite	15
PMV Mechanische Torabdichtung	Seite	16
PWI Aufblasbare Torabdichtung	Seite	17
PPVA · PPV Seitlich verschiebbare Überladebrücke, PPFA · PPF Ortsfeste Überladebrücke.....	Seite	18
PECO Mechanische Klappkeilrampe (Typ R · Typ P)	Seite	19
PKBS Seitlich verschiebbare Überladebrücke	Seite	20
PHFB Mobile Verladerrampe, PQM Transportable Container-Überladebrücke	Seite	21

Für jede Situation das passende System

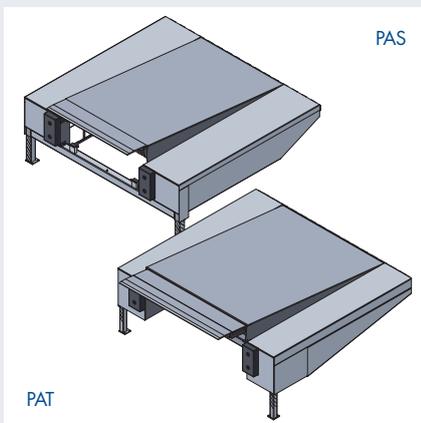


Hydraulische Überladebrücken

PS – Klappkeilbrücke
PT – Vorschubbrücke

Die hydraulischen Überladebrücken PS und PT sind in der Transportlogistik unverzichtbar für schnelles Be- und Entladen. Sie überbrücken die Lücke zwischen Lkw und Rampe und gleichen dabei Höhenunterschiede aus. Plattform und Lippe bestehen aus rutschhemmendem Stahl und sind für jede Verladesituation geeignet.

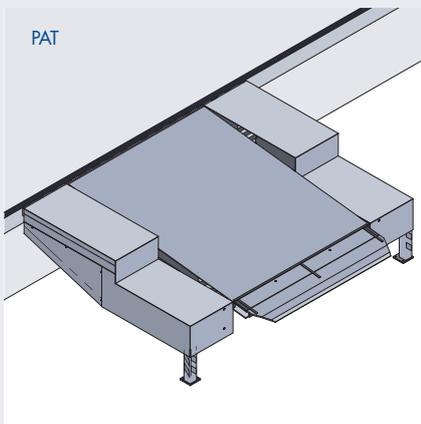
Zusätzlich: Als ISO-Ausführung lieferbar.



Vorsatzrampen

PAS – Vorsatzrampe mit Klappkeilbrücke
PAT – Vorsatzrampe mit Vorschubbrücke

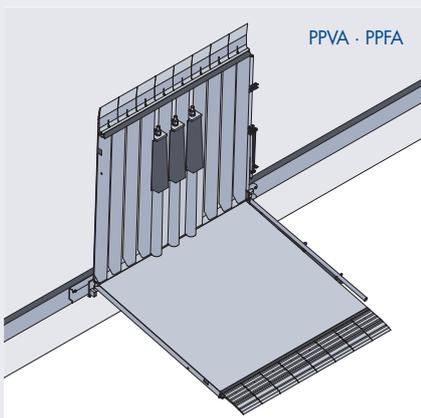
Die Kombination der Vorsatzrampe PAT (PAS) mit der stationären Überladebrücke des Typs PT (PS) ist eine Entwicklung der neuen Produktlinie. In dieser Einheit vereinen sich 15 Jahre Erfahrung im Bereich der Konstruktion und Fertigung von Überladebrücken. Die Vorsatzrampe ist ein komplettes Verladesystem, die als selbsttragende Einheit vor die Toröffnung oder vor die Rampe montiert wird. Da-durch wird die nutzbare Lagerfläche des Gebäudes entsprechend vergrößert.



Vorsatzrampen

PAS – Vorsatzrampe mit Klappkeilbrücke – Stufenversion
PAT – Vorsatzrampe mit Vorschubbrücke – Stufenversion

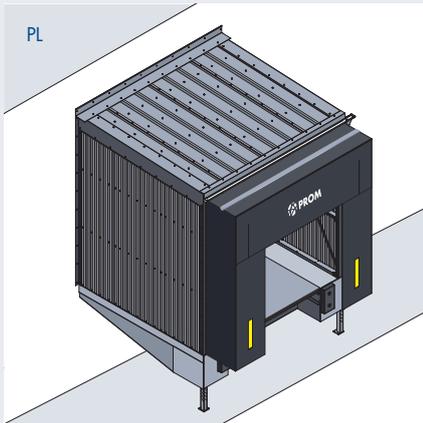
Die Vorsatzrampe mit Stufenversion ermöglicht das Andocken von verschiedensten Lkw-Typen und wird bei Verladevorgängen eingesetzt, in denen die Ladehöhe der Fahrzeuge niedriger ist als die Rahmenhöhe der Verladestelle. Die Stufenversion gewährleistet ein problemloses Öffnen der Fahrzeugtüren im andockten Zustand.



Schwenkbare Überladebrücken

PPVA · PPV – Seitlich verschiebbare Überladebrücke
PPFA · PPF – Ortsfeste Überladebrücke
inkl. PZS Führungsprofil

Die schwenkbaren Überladebrücken sind für Innen- und Außenrampen geeignet und kommen zum Einsatz, wenn kleine und mittlere Höhenunterschiede zwischen Rampenkante und Fahrzeugfläche überbrückt werden sollen.



Vorsatzschleusen

- PLSU · PLMU – Single- und Multianlagen unisoliert (Trapezblech)
- PLSI · PLMI – Single- und Multianlagen isoliert (Paneele)
- PLSX · PLMX – Single- und Multianlagen (nur Rahmen)

Die Vorsatzschleuse ist eine Einhausung, die zusammen mit der Vorsatzrampe eine in sich geschlossene Verladeeinheit zum Ansetzen an das Gebäude bildet und alle Komponenten einer Verladesituation beinhaltet: Überladebrücke, Torabdichtung und Sektionaltor bilden mit der Vorsatzrampe als Unterbau und der Einhausung ein komplexes Verladesystem, welches dem Anwender – je nach Bauausführung des Gewerks gegenüber der konventionellen Innenrampe – entscheidende Vorteile bietet.

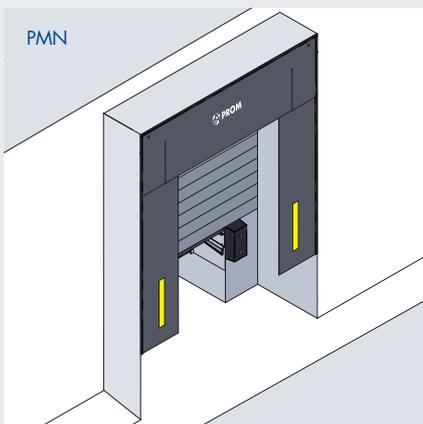
(Abbildung mit Vorsatzrampe und Torabdichtung)



Mechanische Torabdichtung

PMV

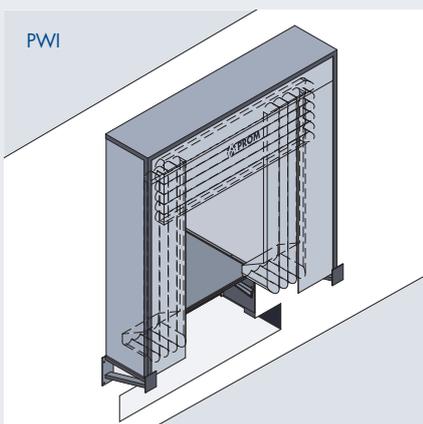
Durch unterschiedliche Abmessungen der Be- und Entladeöffnungen eines Lagers und eines angedockten Lkws entstehen Freiräume, die so effizient wie möglich abgedichtet werden müssen. Waren werden auf diese Weise vor Zugluft, Regen und Wind geschützt. Das Regenwasser wird durch eine integrierte Regenrinne seitlich abgeleitet. Als positiven Nebeneffekt erreicht man eine Energieersparnis. Die Torabdichtung wird in drei Teilen vormontiert geliefert und kann somit mit geringem Aufwand an der Fassade befestigt werden. Erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse sind die Vorteile dieser Bauweise.



Planentorabdichtung für Nischenmontage

PMN

Die Planentorabdichtung für Nischenmontage PMN wird direkt in die Nische eines Gebäudes eingebaut, so dass eine ununterbrochene Gebäudefront entsteht und das optische Erscheinungsbild einer Anlage entscheidend verbessert wird. Sie besteht aus Aluminiumprofilen, die an beiden Seiten und an der Oberkante der Nische montiert werden. Ihre Befestigung ist in Beton, Stahl oder auf Halfeneisen möglich. Die 3 mm starken und extrem strapazierfähigen Planen bestehen aus PVC-beschichtetem Doppelgewebe. Die Frontseite der Torabdichtung ist mit Sichtstreifen versehen, die das Anfahren erleichtern. Die Torabdichtung wird in drei Teile vormontiert geliefert und kann mit geringem Aufwand an der Fassade befestigt werden. Erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse sind die Vorteile dieser Bauweise.

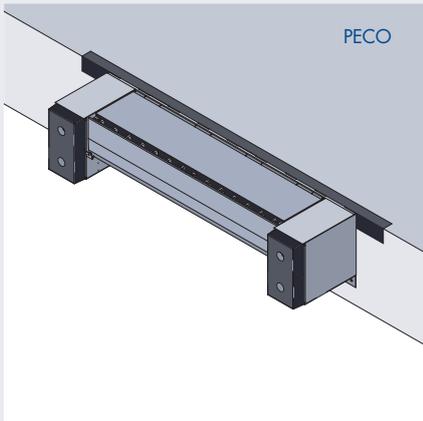


Aufblasbare Torabdichtung

PWI

Die aufblasbare Torabdichtung PWI verbindet optimale Abdichtung mit universellen Anwendungsmöglichkeiten. Die aufblasbaren Seiten- und Oberkissen dichten die Ladeöffnung beinahe luftdicht ab. Dadurch eignet sich dieser Typ unter anderem ausgezeichnet für Kühllhäuser und klimatisierte Lagerräume. Sommerhitze, Winterkälte, Zugluft, Staub und Insekten haben nicht geringste Chance in das Lager einzudringen. Die Torabdichtung wird in drei Teile vormontiert geliefert und kann mit geringem Aufwand an der Fassade befestigt werden. Erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse sind die Vorteile dieser Bauweise.

Individuelle Überladebrücken



Mechanische Klappkeilrampe

PECO

Die mechanische Klappkeilrampe PECO eignet sich insbesondere zum Be- und Entladen von Fahrzeugen mit einer Ladefläche, deren Höhe von der Verladestelle nur geringfügig abweicht. Es handelt sich also um die ideale Lösung für einen Fuhrpark, der aus Fahrzeugen gleicher Höhe besteht.



Seitlich verschiebbare Überladebrücke

PKBS

Die Überladebrücke PKBS ist geeignet für die Überbrückung von kleinen bis mittleren Höhenunterschieden und lässt sich von einer Person bedienen. Sie ist seitlich verschiebbar und steht bei Nichtgebrauch senkrecht an der Rampenkante. Mit Tragkräften bis 40 kN können Höhendifferenzen bis 135 mm ausgeglichen werden.



Transportable Container-Überladebrücke

PQM

Die Container-Überladebrücke PQM wurde speziell für die Be- und Entladung von Containern entwickelt. Sie dient zum Höhenausgleich zwischen Hofniveau und Container-Ladefläche. Die PQM-Brücke besteht aus einer robusten Schweißkonstruktion aus Stahl und ist mit einem rutschfesten Tränenblech versehen. Sie wird mit Hilfe eines Flurförderfahrzeugs am Container angelegt.

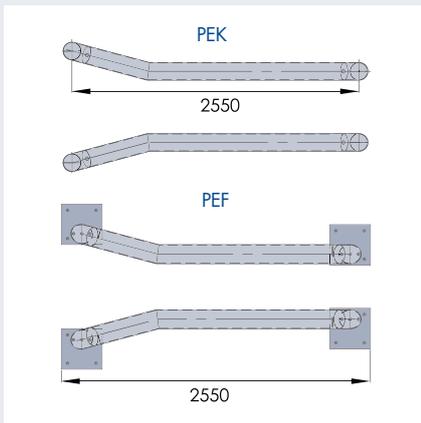


Mobile Verladerampe

PHFB

Die mobile Verladerampe PHFB dient zum Überbrücken von Höhendifferenzen bis ca. 130 mm. Sie besteht aus einer hochfesten Aluminiumlegierung mit rutschsicherer Oberfläche und ist durch ihr geringes Gewicht flexibel einsetzbar. Auf Wunsch kann die Brücke mit Rollen versehen werden, um sie einfacher zu anderen Verladepositionen zu transportieren.

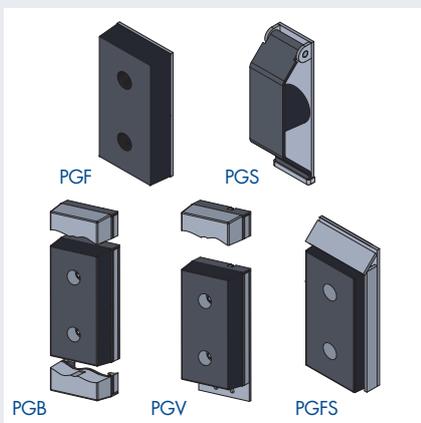
Zubehör



Einfahrhilfen

PEFE · PEKE – L = 2.000 mm (ECO – gerade Ausführung)
PEF · PEK – L = 2.550 mm – angewinkelte Ausführung

Die Einfahrhilfen gewährleisten das präzise Andocken der Lkws an die Verladestelle. Anfahrsschäden durch ungenaues Andocken an Torabdichtung, Rampe, Gebäude oder am Fahrzeug werden vorsorglich vermieden. Die Reifen und Felgen des Lkws bleiben durch die glatte Oberfläche der Einfahrhilfen unbeschädigt.



Anfahrpuffer

PGF – Gummielement mit Anschweißplatte
PBGP – Gummielement ohne Anschweißplatte
PGB · PGV – Höhenbeweglich / höhenverstellbar
PGS – Federstahlpuffer
PGFS – Anfahrpuffer im Schutzgehäuse

Die Anfahrpuffer für Überladebrücken haben die Funktion, Stöße beim Andocken der Fahrzeuge aufzufangen und Sie verhindern dadurch Beschädigungen an der Verladestelle und an den Fahrzeugen.



Raumschutzpoller

PAFP

Der Rammschutzpoller PAFP ist eine einfache, dauerhafte und kostengünstige Alternative zum Abgrenzen und Sichern von Verkehrswegen und Durchfahrten. Durch seine extrem belastbare Ausführung ist er als wirksamer Anfahrerschutz für Maschinen, Regale, Pfeiler oder Gebäudeecken geeignet. Der Rammschutzpoller ist als stabile und feuerverzinkte Stahlkonstruktion, mit zusätzlicher Warnlackierung in Gelb und Schwarz, lieferbar.



Verladeleuchten

PV 01 – Energiesparlampe (20 W)
PV 02 – Halogenstrahler (300 W)

Im Verladebereich entstehen beim Be- und Entladen eines Lkws häufig Gefahrenbereiche durch die geringe Ausleuchtung der Verladestellen. Die Verladeleuchte PV ist die ideale Lösung für die optimale Ausleuchtung der Verladezone und der Lkw-Ladefläche.



Steuerung

PBES 1 MV – Klappkeil-Ladebrücke PS · PAS

Die Steuerung PBES 1 MV ist eine Steuerung in der Schutzklasse IP 54 und verfügt über eine LED-Betriebsanzeige für die Anzeige von Wartungsintervallen. Sie ist vorbereitet für die Ladebrücken-Freigabefunktion, verfügt über 1 Magnetventil 400 V inkl. Autotaster und wird mit einem Kabelbaum von 10 m geliefert. Zusätzlich verfügt die Steuerung über einen CEE-Stecker mit Phasenwender und Anschlussmöglichkeit. Anschlüsse für Radkeil, Ampelanlage, Verladeleuchte und Torverriegelung sind gegeben.



Steuerung

PBES 2 MV – Vorschub-Ladebrücke PT · PAT

Die Steuerung PBES 2 MV ist eine Steuerung in der Schutzklasse IP 54 und verfügt über eine LED-Betriebsanzeige für die Anzeige von Wartungsintervallen. Sie ist vorbereitet für die Ladebrücken-Freigabefunktion, verfügt über 2 Magnetventile 400 V inkl. Autotaster und wird mit einem Kabelbaum von 10 m geliefert. Zusätzlich verfügt die Steuerung über einen CEE-Stecker mit Phasenwender und Anschlussmöglichkeit. Anschlüsse für Radkeil, Ampelanlage, Verladeleuchte und Torverriegelung sind gegeben.



Radkeil

PZK

Der Sicherheits-Radkeil gewährleistet ein durchgehendes Sicherheitskonzept beim Be- und Entladen von Lkws an der Laderampe. Er ist mit einem lageabhängigen Ultraschall-Sensor versehen und über ein robustes Kabel mit der Brückensteuerung verbunden. Sobald eines der Lkw-Hinterräder mit dem Sicherheits-Radkeil abgesichert ist, wird die Brückensteuerung „freigeschaltet“ – die Überladebrücke kann erst jetzt betätigt werden.

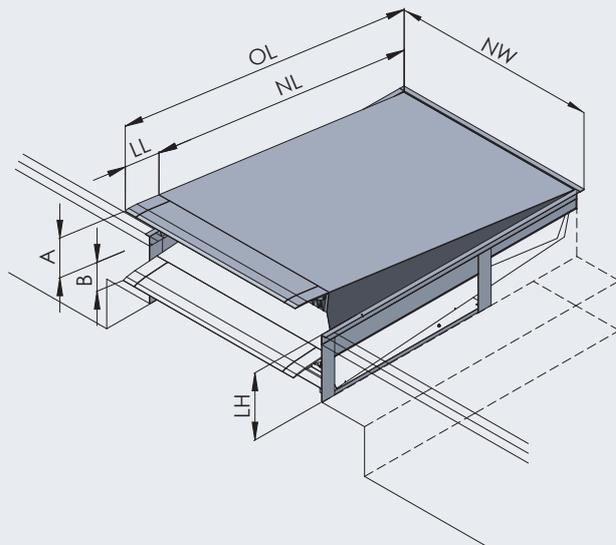


Ampelanlage

PBEA

Beim Be- und Entladen an Verladestellen entstehen oft schwere Unfälle. Durch die Kombination Radkeil mit Ampelanlage kann eine optimale Sicherheit mit kostengünstigen Mitteln an der Verladestelle erreicht werden. Zusätzlich dient die Ampelanlage dem Fahrer als Rangier- und Andockhilfe. Sie signalisiert ihm den Abstand zur Verladerrampe und vermeidet Beschädigungen an Fahrzeugen, Fassaden und Verladestellen.

Hydraulische Überladebrücke mit Klappkeil PS

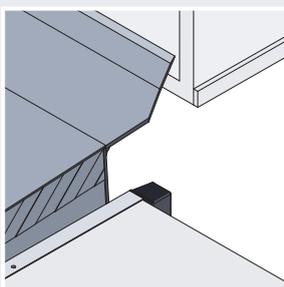


- NL** Nennlänge
- NW** Nennbreite
- OL** Gesamtlänge $NL + (LL - 65)$
- LL** Klappkeillänge
- LH** Bauhöhe
- A** Obere Überbrückung
- B** Untere Überbrückung

Überladebrücken		LL = 400		LL = 500	
NL	LH	A	B	A	B
1750	700	250	325	130	370
2000	600	250	290	-	-
	700	290	340	190	360
2500	600	310	270	-	-
	700	360	330	270	340
2750	600	335	270	-	-
	700	390	330	290	330
3000	600	360	270	-	-
	700	430	330	320	330
3500	800	520	350	410	360
4000	900	570	350	450	360
4500	900	620	350	360	500

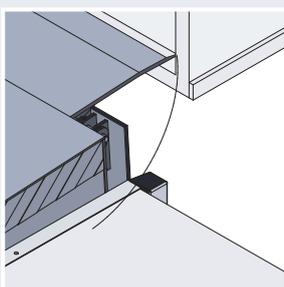
Nennbreite (NW) 1750, 2000, 2200, 2250 für alle Größen
 Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)
Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)



Seitlicher Schrägschnitt

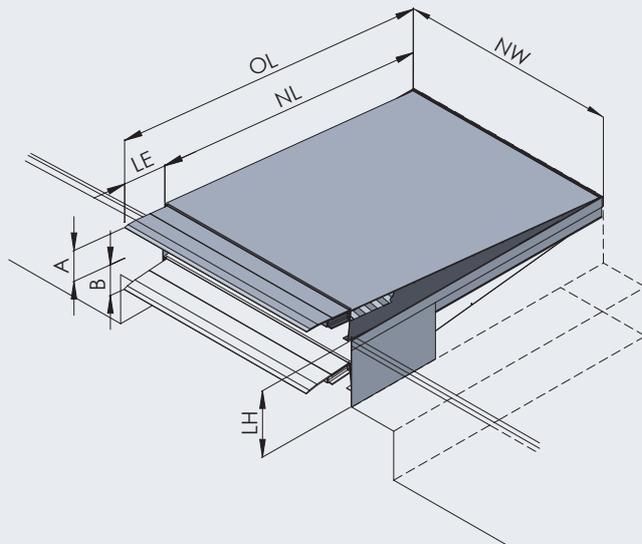
Die kostengünstigste Methode, die Auflagefläche des Klappkeils zu reduzieren, ist die Option beidseitiger Schrägschnitt. Bei dieser Option ist der Klappkeil beidseitig 125 mm abgeschragt. Empfohlen für $NW \geq 2.200$.



Seitliche Klappsegmente

Die Überladebrücke gibt es auch in einer Ausführung mit seitlichen Klappsegmenten. Der Klappkeil besteht dann aus einem mittleren Teil und links und rechts je einem Außenteil. Die Außenteile klappen unabhängig von dem mittleren Teil nach unten. Die Auflageflächenbreite wird dadurch selbsttätig um je 125 mm verkleinert, sodass auch Lkw mit schmalen Ladeflächen abgefertigt werden können. Wenn der Klappkeil wieder in die senkrechte Stellung einschwenkt, rasten die Außenteile automatisch ein. Das mittlere Teil und die Außenteile werden so beim nächsten Ausklappen wieder gemeinsam ausgeschwenkt. Empfohlen für $NW \geq 2.200$.

Hydraulische Überladebrücke mit Vorschub PT



- NL** Nennlänge
- NW** Nennbreite
- OL** Gesamtlänge (NL + LE)
- LE** Vorschublänge
- LH** Bauhöhe
- A** Obere Überbrückung
- B** Untere Überbrückung

Überladebrücken		LE = 500		LE = 1000	
NL	LH	A	B	A	B
1750	700	250	350	–	–
2000	600	300	290	360	360
2000	700	315	405	390	480
2250	700	300	405	360	470
2500	600	350	270	410	310
2500	700	350	400	410	460
2750	700	450	400	520	450
3000	600	430	250	500	280
3000	700	450	400	520	450
3500	800	520	400	590	450
4000	800	500	410	560	450
4500	800	500	410	555	450

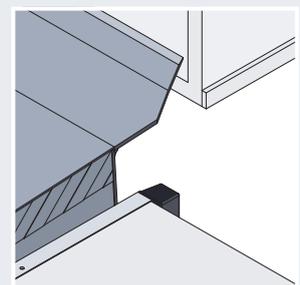
Nennbreite (NW) 1750, 2000, 2100, 2200, 2250, 2400 für alle Größen
 Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)

(Alle Maße in mm)

Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

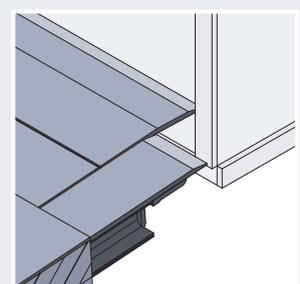
Seitlicher Schrägschnitt

Die kostengünstigste Methode, die Auflagerfläche des Vorschubs zu reduzieren, ist die Option beidseitiger Schrägschnitt. Bei dieser Option ist der Vorschub beidseitig 125 mm abgeschrägt. Empfohlen für NW ≥ 2.200.



Seitliche Einstoßungen

Die Überladebrücke gibt es auch in einer Ausführung mit seitlichen Einstoßungen. Der Vorschub besteht dann aus einem mittleren Teil und links und rechts je einem Außenteil. Die Außenteile fahren unabhängig von dem mittleren Teil nach hinten. Die Auflagerflächenbreite wird dadurch selbsttätig (beidseitig um 150 mm) verkleinert, sodass auch Lkw mit schmalen Ladeflächen abgefertigt werden können. Beim vollständigen Einfahren des Vorschubs rasten die Außenteile automatisch in die Ursprungsposition ein. Das mittlere Teil und die Außenteile werden so beim nächsten Verladevorgang wieder gemeinsam ausgefahren. Diese Option ist nur für LE = 500 wählbar. Empfohlen für NW ≥ 2.200.

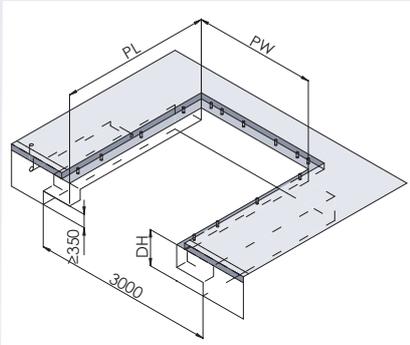


Welche Bauweise bevorzugen Sie?

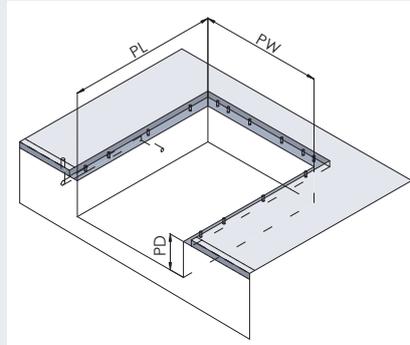
Wir bieten Ihnen verschiedene Einbaumodelle für alle erdenklichen Methoden und Systeme. Alle Einbauvarianten sind für Klappkeil- und Vorschub-Ladebrücken möglich.

T Brückenrahmen zum Einbetonieren

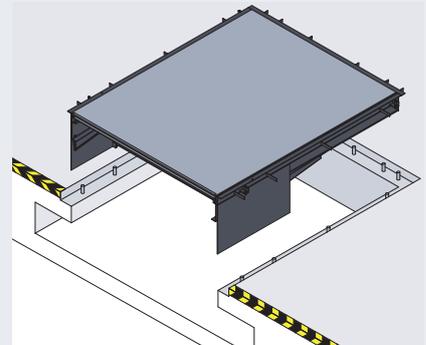
Schnelle und saubere Montage in einem Arbeitsgang.



mit Unterfahrbarkeit



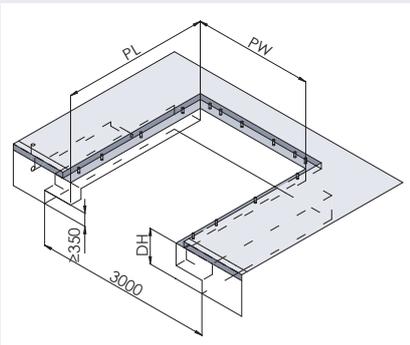
ohne Unterfahrbarkeit



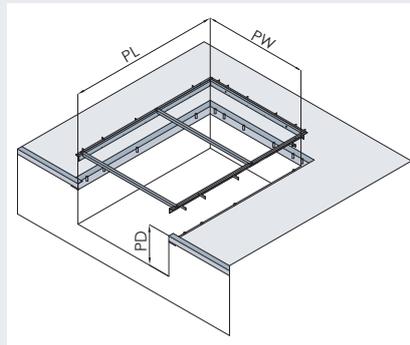
PL Einbaulänge DH Rampenhöhe
PW Einbaubreite PD Einbautiefe

W Brückenrahmen zum Schweißen

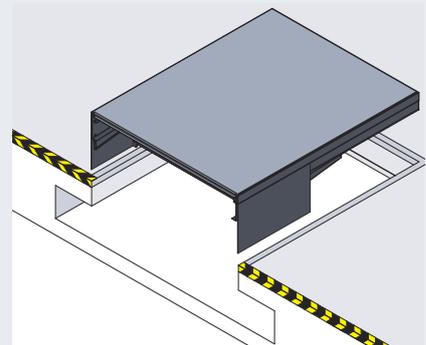
Der Vorabrahmen kann bereits vor der Montage der Überladebrücke in die Bodenplatte eingebaut werden. Die Überladebrücke wird anschließend nur noch am Vorabrahmen verschweißt. Die Grubenvorbereitung ist identisch mit der T-Rahmen-Grubenvorbereitung, um eine größtmögliche Flexibilität zu garantieren.



mit Unterfahrbarkeit



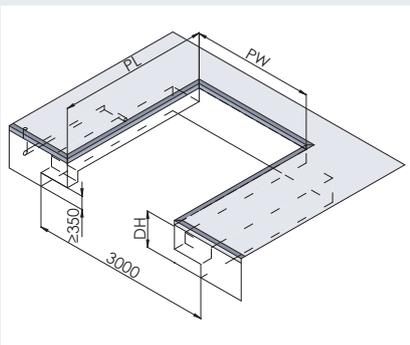
ohne Unterfahrbarkeit



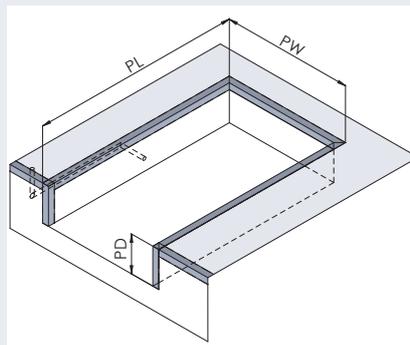
PL Einbaulänge DH Rampenhöhe
PW Einbaubreite PD Einbautiefe

F Flachstahlrahmen zum Schweißen

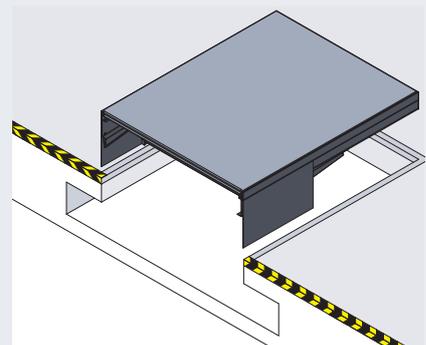
Problemloses Auswechseln vorhandener Überladebrücken. Beim F-Rahmen wird die existierende Brücke aus der Grube geschnitten und durch eine entsprechend schmalere und kürzere Brücke ersetzt. Der Bestandsrahmen wird weiter verwendet. Voraussetzung ist, dass der Rahmen entsprechend tragfähig ist. Auf diese Weise entfallen die Betonarbeiten.



mit Unterfahrbarkeit



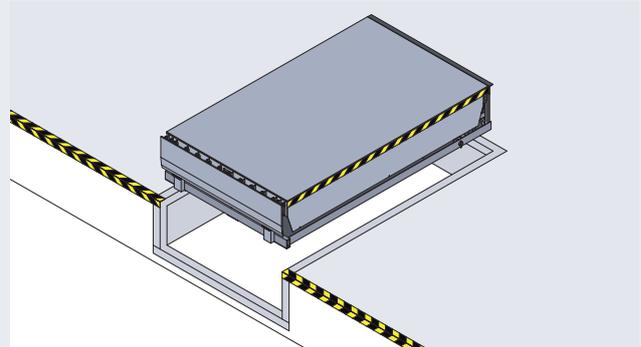
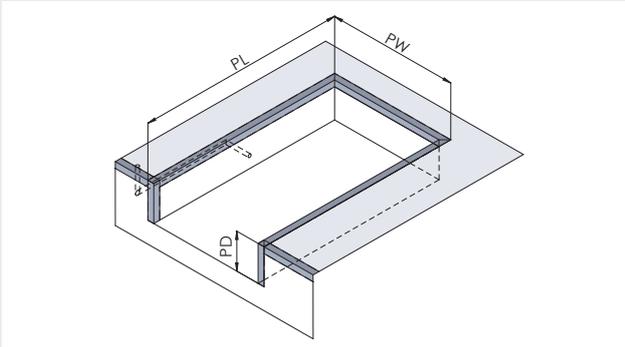
ohne Unterfahrbarkeit



PL Einbaulänge DH Rampenhöhe
PW Einbaubreite PD Einbautiefe

P Pitrahmen

Schnelle und kostengünstige Montage der Überladebrücke. Empfehlung: nur für die Ausführung „ohne Unterfahrbarkeit“.

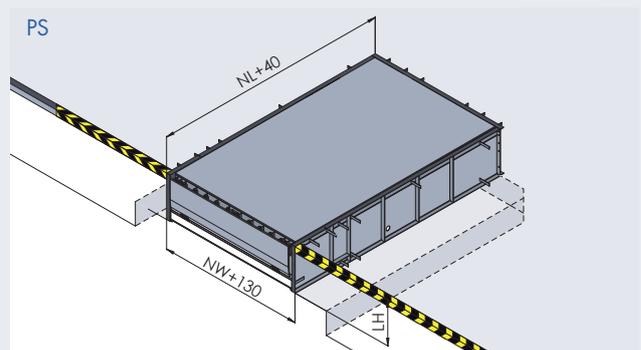
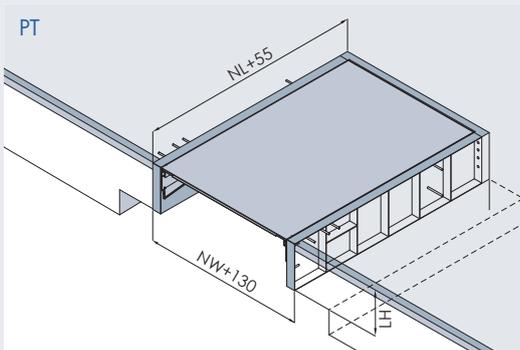


ohne Unterfahrbarkeit

PL Einbaulänge **PD** Einbautiefe
PW Einbaubreite

B Boxrahmen

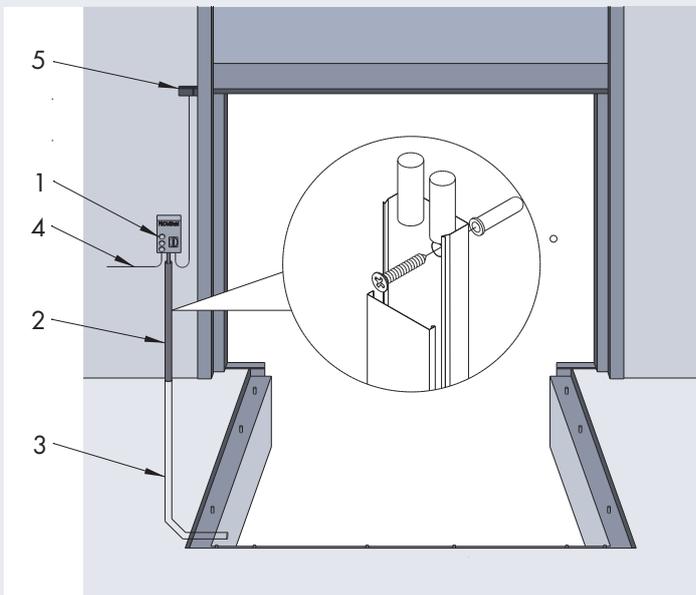
Die sonst übliche Grubenerstellung entfällt. Es werden keine Betonfertigteile benötigt, die in der Herstellung oft aufwendig sind. Die Bauvorbereitung der Hallenbodenplatte ist wesentlich einfacher, da keine Einschalarbeiten notwendig sind.



NL Nennlänge **LH** Brückenhöhe
NW Nennbreite

NL Nennlänge **LH** Brückenhöhe
NW Nennbreite

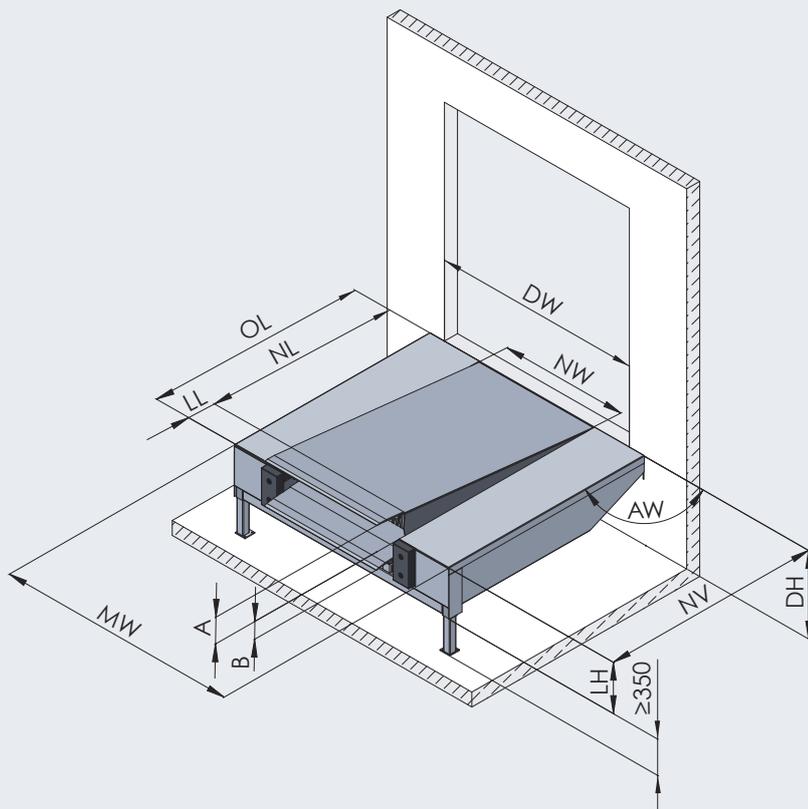
Bauseitige Elektrovorbereitung



- 1 Elektrosteuerung (Lieferumfang)
- 2 Kabelkanal (bauseits)
- 3 Rohr für Elektroleitungen, Innendurchmesser min. 50 mm, Rohrbogen $\geq 45^\circ$ (bauseits)
- 4 Netzanschluss: 3/N/PE AC 50 Hz
400 V/CEE 16 A
Netzsicherung: D0 10 A gL
Motorisierung: 0,75 kW (PS)
1,5 kW (PT)
Kabel: 3 x 0,75 mm² (PS)
7 x 0,75 mm² (PT)
Motorkabel: 4 x 1,5 mm²
- 5 Verriegelungsschalter Tor/Überladebrücke*

* Sonderausstattung

Vorsatzrampe mit hydraulischer Überladebrücke mit Klappauffahrt PAS



- NV** Nennlänge der Vorsatzrampe (NL + 20)
- NL** Nennlänge der Überladebrücke
- NW** Nennbreite der Überladebrücke
- OL** Gesamtlänge
- LL** Klappkeillänge
- LH** Bauhöhe
- DH** Rampenhöhe
- DW** Torbreite
- MW** Modulweite der Vorsatzrampe
- A** Obere Überbrückung
- B** Untere Überbrückung
- AW** Anstellwinkel*

LL = Klappkeillänge 400				
NL	2000	2450	3000	3500
LH	700	700	700	800
A	290	345	430	520
B	340	320	330	350
OL	2400	2850	3400	3900
NW	alle Größen 1750, 2000, 2200, 2250			
MW	alle Größen 3300, 3500, 3600			

Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)
 Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)

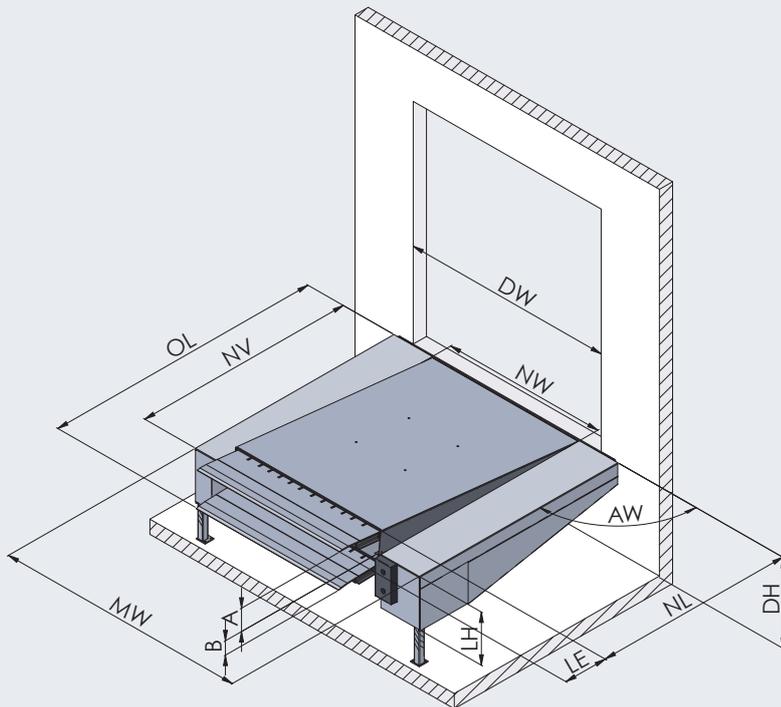
LL = Klappkeillänge 500				
NL	2000	2450	3000	3500
LH	700	700	700	800
A	190	255	320	410
B	360	335	330	360
OL	2500	2950	3500	4000
NW	alle Größen 1750, 2000, 2200, 2250			
MW	alle Größen 3300, 3500, 3600			

Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)
 Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)

* Alle Vorsatzrampen sind mit einem Anstellwinkel 90°, 45°/135° sowie 75°/105°, 60°/120° standardmäßig erhältlich.
 Weitere Anstellwinkel auf Anfrage.

Vorsatzrampe mit hydraulischer Überladebrücke mit Vorschub PAT



- NV** Nennlänge der Vorsatzrampe (NL + 20)
- NL** Nennlänge der Überladebrücke
- NW** Nennbreite der Überladebrücke
- OL** Gesamtlänge
- LE** Vorschublänge
- LH** Bauhöhe
- DH** Rampenhöhe
- DW** Torbreite
- MW** Modulweite der Vorsatzrampe
- A** Obere Überbrückung
- B** Untere Überbrückung
- AW** Anstellwinkel*

LE = Vorschublänge 500				
NL	2000	2450	3000	3500
LH	700	700	700	800
A	315	350	450	520
B	405	400	400	400
OL	2500	2950	3500	4000
NW	alle Größen 1750, 2000, 2200, 2250, 2400			
MW	alle Größen 3300, 3500, 3600			

Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)
Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)

LE = Vorschublänge 1000				
NL	2000	2450	3000	3500
LH	700	700	700	800
A	390	410	520	590
B	480	460	450	450
OL	3000	3450	4000	4500
NW	alle Größen 1750, 2000, 2200, 2250, 2400			
MW	alle Größen 3300, 3500, 3600			

Tragkraft für alle Größen: 60 kN (dynamisch), 84 kN (statisch)
Andere Tragkräfte und Größen auf Anfrage möglich.

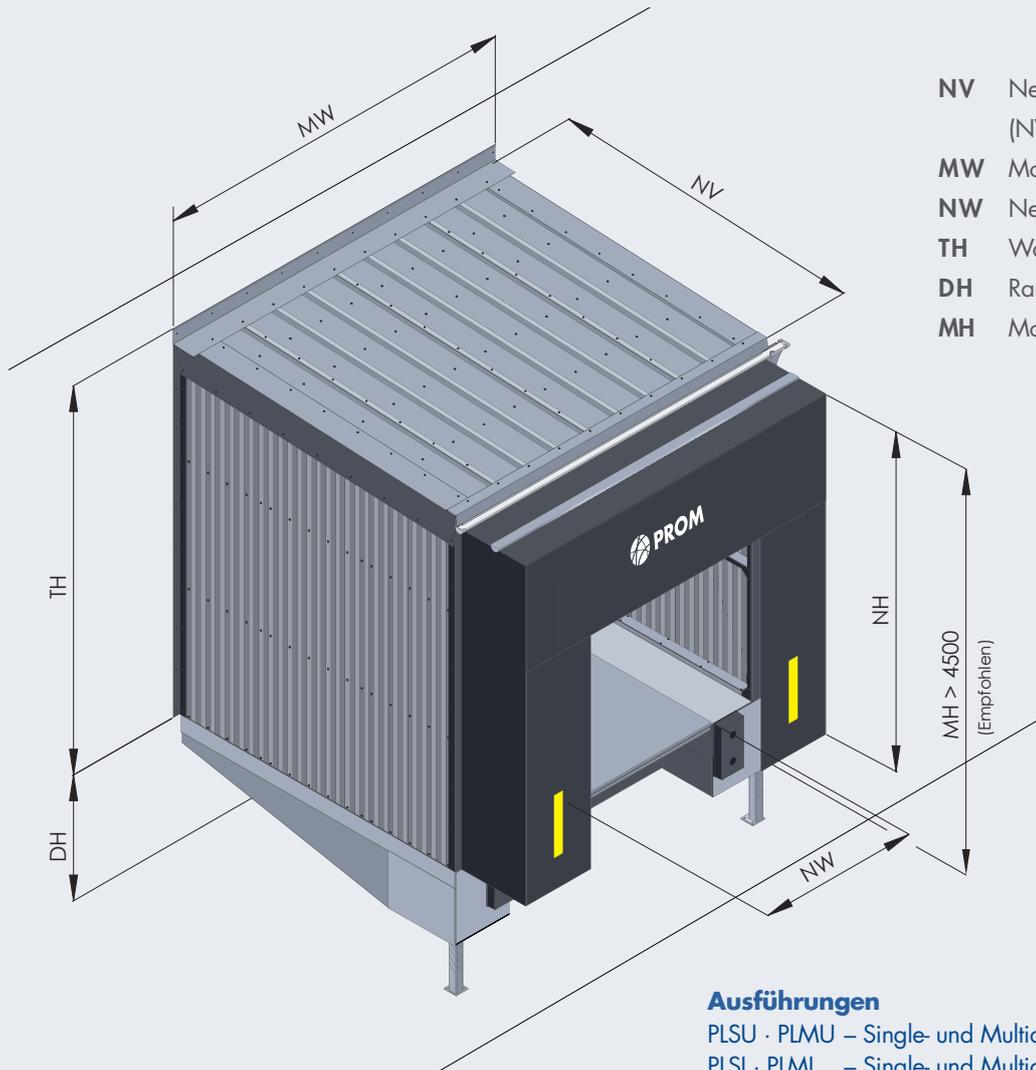
(Alle Maße in mm)

* Alle Vorsatzrampen sind mit einem Anstellwinkel 90°, 45°/135° sowie 75°/105°, 60°/120° standardmäßig erhältlich.
Weitere Anstellwinkel auf Anfrage.

Vorsatzschleuse PL

Die Vorsatzschleuse ist eine Einhausung, die zusammen mit der Vorsatzrampe und der Torabdichtung eine in sich geschlossene Verladeeinheit zum Ansetzen an das Gebäude bildet und alle Komponenten einer Verladestation beinhaltet: Überladebrücke, Torabdichtung und Sektionaltor bilden mit der Vorsatzrampe als Unterbau und der Einhausung ein komplexes Verladesystem. Außerhalb eines Gebäudes direkt vor eine Toröffnung gestellt, kann es dem Anwender je nach Bauausführung des Gewerks gegenüber der konventionellen Innenrampe entscheidende Vor-

teile bieten. Diese können sowohl bei einem Neubau als auch bei einem bereits vorhandenen Gebäude liegen, das ohne großen baulichen Aufwand verändert werden soll. Durch die Verwendung von Vorsatzschleusen erweitern Sie die nutzbare Lagerfläche und schaffen eine saubere, thermische Trennung. Die komplette Stahlrahmenkonstruktion der Vorsatzschleuse ist serienmäßig feuerverzinkt. Als Optionen sind eine Dachentwässerung und die auf Ihr Bauwerk abgestimmten Fassadenanschlüsselemente empfehlenswert.



- NV** Nennlänge der Vorsatzschleuse
($NV = NL + 20 \text{ mm}$)
- MW** Modulweite der Vorsatzrampe
- NW** Nennbreite der Überladebrücke
- TH** Wandanschlusshöhe
- DH** Rampenhöhe
- MH** Montagehöhe Torabdichtung

Abbildung mit Torabdichtung

Ausführungen

- PLSU · PLMU – Single- und Multianlagen unisoliert (Trapezblech)
- PLSI · PLMI – Single- und Multianlagen isoliert (Paneele)
- PLSX · PLMX – Single- und Multianlagen (nur Rahmen)

NV	2020			2470			3020			3520		
TH*	3975	3840	3640	4000	3865	3665	4025	3890	3690	4050	3915	3715
DH	950 – 1050	1100 – 1250	1300 – 1500	950 – 1050	1100 – 1250	1300 – 1500	950 – 1050	1100 – 1250	1300 – 1500	950 – 1050	1100 – 1250	1300 – 1500
MW	alle Größen 3300, 3500, 3600											

*Maß für isolierte Ausführung

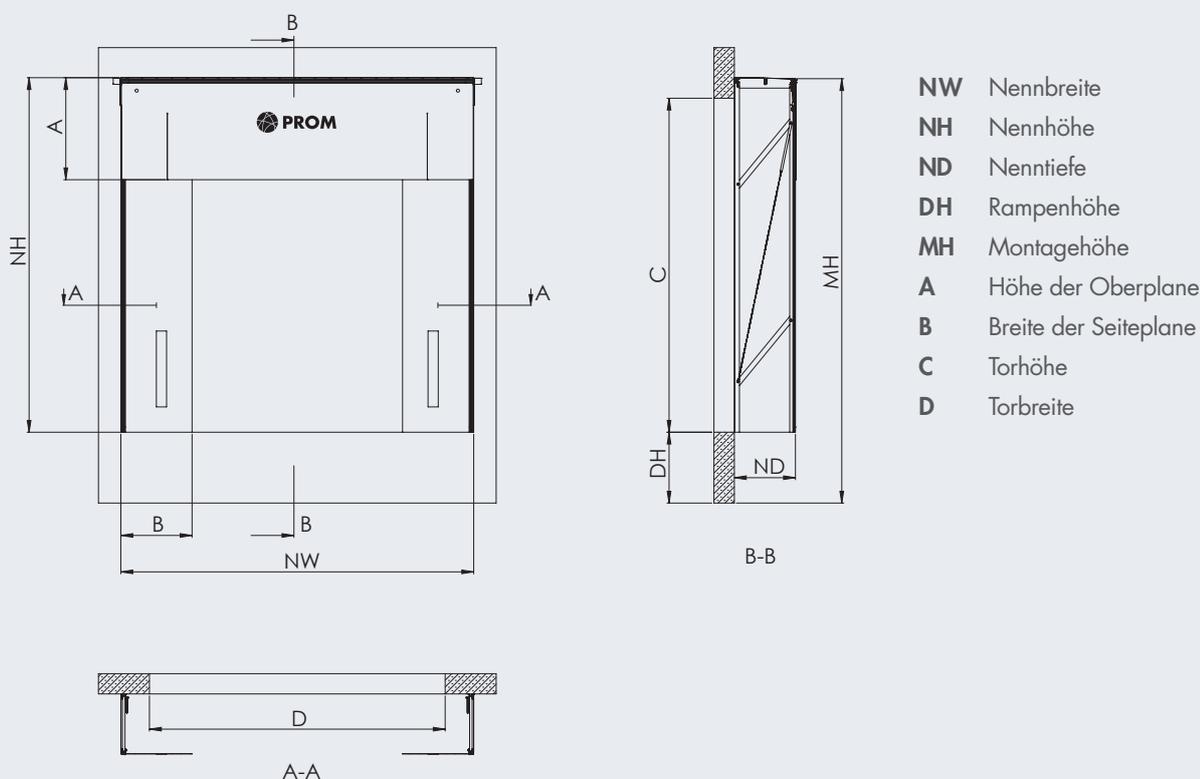
(Alle Maße in mm)

* Alle Vorsatzschleusen sind mit einem Anstellwinkel 90°, 45°/135° sowie 75°/105°, 60°/120° standardmäßig erhältlich. Weitere Anstellwinkel auf Anfrage.

Mechanische Torabdichtung PMV

Durch unterschiedliche Abmessungen der Be- und Entladeöffnungen eines Lagers und der Lkws entstehen Freiräume, die unter Berücksichtigung der steigenden Energiekosten so effizient wie möglich abgedichtet werden müssen. Der vordere und hintere Rahmen der Torabdichtung besteht aus hochfesten Aluminium-Strangpreßprofilen, die durch Gelenkarme miteinander verbunden sind. Die 3 mm starke und extrem strapazierfähige Plane aus PVC wird auf den flexiblen Rahmen montiert. Durch das Hubdach und das Parallel-Lenker-System weicht der Vorbau bei falsch anfahrenen Fahrzeugen nach oben und nach hinten aus, so dass auch bei nicht präzise an-

gedockten Lkws die Torabdichtung nicht beschädigt wird. Die Frontseite der Torabdichtung ist mit Sichtstreifen versehen, die das Anfahren erleichtern. Das Regenwasser wird durch eine integrierte Regenrinne seitlich abgeleitet. Die Oberplane ist in der Standardausführung mit einer Eckschlitzung versehen; Gegen Mehrpreis ist sie auch als teil- oder vollamellierte Variante lieferbar. Die Torabdichtung wird in drei Teile vormontiert geliefert und kann somit mit geringem Aufwand an der Fassade befestigt werden. Erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse sind die Vorteile dieser Bauweise.



NW	NH	ND	A	B
3200	3200 – 4700	600/900	1000/1200	600
3250	3200 – 4700	600/900	1000/1200	600
3300	3200 – 4700	600/900	1000/1200	600
3350	3200 – 4700	600/900	1000/1200	600
3400	3200 – 4700	600/900	1000/1200	600
3450	3200 – 4700	600/900	1000/1200	700
3500	3200 – 4700	600/900	1000/1200	700
3550	3200 – 4700	600/900	1000/1200	700
3600	3200 – 4700	600/900	1000/1200	700

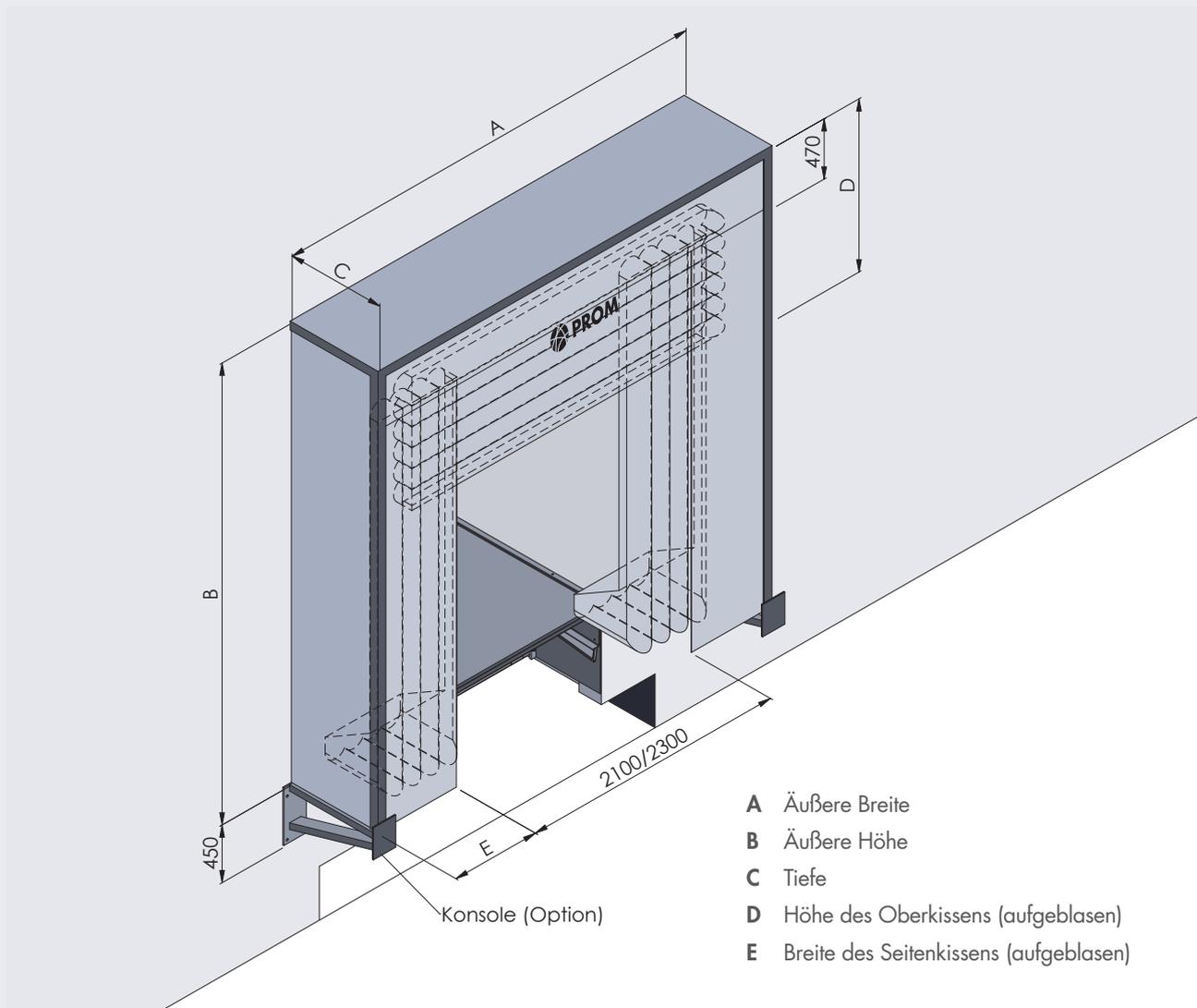
Andere Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)

Aufblasbare Torabdichtung PWI

Die aufblasbare Torabdichtung PWI verbindet optimale Abdichtung mit universellen Anwendungsmöglichkeiten. Die aufblasbaren Seiten- und Oberkissen dichten die Ladeöffnung beinahe luftdicht ab. Dadurch eignet sich dieser Typ unter anderem ausgezeichnet für Kühllhäuser und klimatisierte Lagerräume. Sommerhitze, Winterkälte, Zugluft, Staub und Insekten haben nicht die geringste Chance in das Lager einzudringen. Das Resultat ist eine erhebliche Energieeinsparung und weniger Ausfall durch Krankheit des Lagerpersonals. Außerdem ist es unmöglich, das Lager ungesehen zu betreten oder zu verlassen. Der vordere und hintere Rahmen der Torabdichtung

besteht aus hochfesten Aluminium-Stangpreßprofilen. Der seitliche Rahmen ist äußerst robust und wird aus 40 mm starken Isopaneelen gefertigt. Die aufblasbaren Ober- und Seitenkissen gleichen sich automatisch an die Maße des Lkws an. Hierdurch können an den Verladestellen auch Lkws mit unterschiedlichen Maßen effektiv abgedichtet werden. Diese Vorteile machen die Torabdichtung zu einer guten Investition mit schneller Amortisation. Die Torabdichtung wird in drei Teile vormontiert geliefert und kann mit geringem Aufwand an der Fassade befestigt werden. Erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse sind die Vorteile dieser Bauweise.



A	B	C	D	E
3500, 3700	3600, 4000, 4700	775	1350, 1750	700

Andere Größen auf Anfrage möglich.

(Alle Maße in mm)

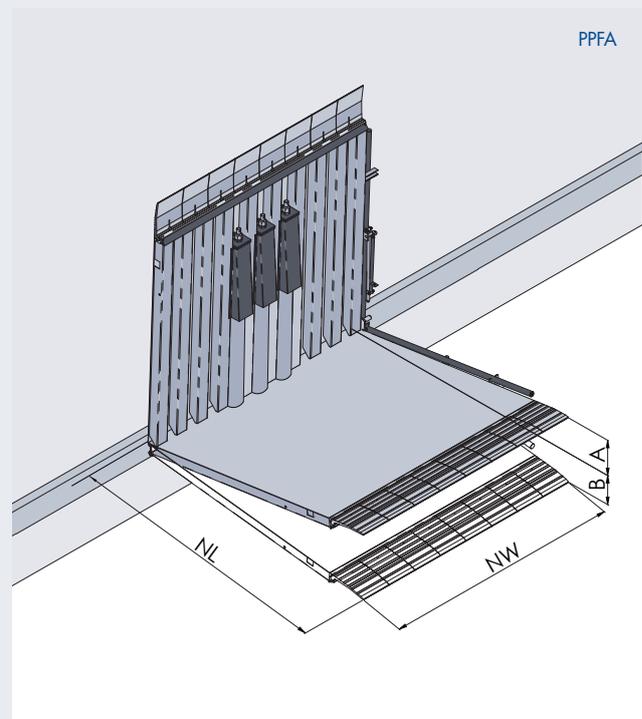
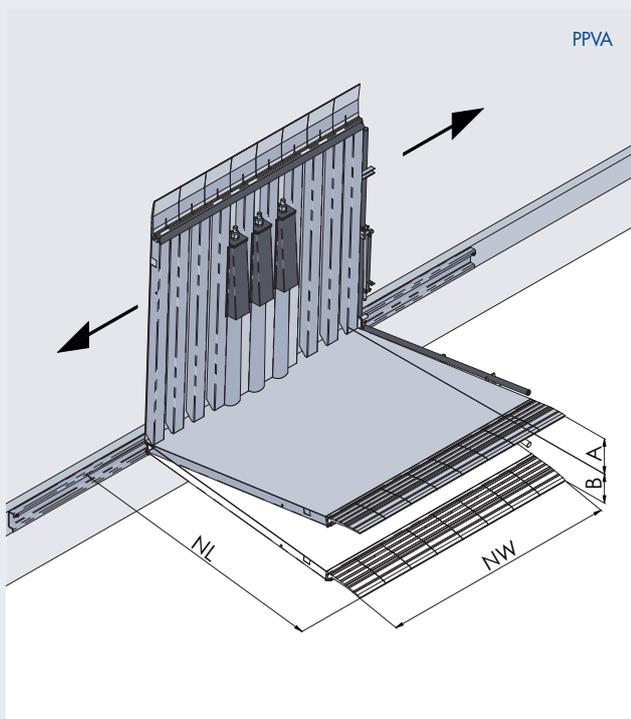
Seitlich verschiebbare Überladebrücke PPVA • PPV

Ortsfeste Überladebrücke PPFA • PPF

Die Überladebrücken sind für Außen- und Innenrampen geeignet und kommen zum Einsatz, wenn kleine und mittlere Höhenunterschiede zwischen Rampenkante und Fahrzeugladefläche überbrückt werden sollen. Die Überladebrücken PPVA und PPV werden in einem Führungsprofil, das am Rampenkopf befestigt ist, gehalten und sind seitlich verschiebbar. Die Überladebrücken PPVA und PPV sind passend für die gängigsten Wettbewerbsprofile lieferbar, d.h. ein aufwendiger Austausch eventuell bestehender Führungsprofile entfällt. Die Überladebrücken PPFA und PPF sind mit einem Stahlscharnier am Rampenkopf befestigt und werden beim Ladevorgang mit einem Bedienhebel auf die Ladefläche heruntergelassen. Die Typen PPVA und PPFA sind mit einem Auflager aus Leichtmetall-Segmenten aus-

gestattet, das eine optimale Anpassung an schief zur Rampenoberkante stehende Fahrzeuge garantiert.

Die Druckfedern kompensieren das Brückengewicht so, dass die Überladebrücken problemlos von nur einer Person bedient werden können. Standardmäßig sind die Überladebrücken ab einer Nennbreite von 2000 mm mit zwei Hebeln ausgestattet, um die Bedienung von zwei Personen zu ermöglichen. Bei Nichtgebrauch stehen die Brücken senkrecht an der Rampenkante und werden durch eine selbsttätige Fallsicherung in dieser Position fixiert. Alle Stahlteile der Überladebrücken sind feuerverzinkt lieferbar. Die Brücken erfüllen die neueste europäische Norm EN 1398.



- NL** Nennlänge
- NW** Nennbreite
- A** Obere Unterbrückung
- B** Untere Unterbrückung

NL		NW		A	B
1250	1500	1750	2000	175	245
1500	1500	1750	2000	225	295
1750	1500	1750	2000	265	340
2000	1500	1750	2000	310	390

*Tragkraft für alle Größen 60 kN.

(Alle Maße in mm)

Mechanische Klappkeilrampe PECO

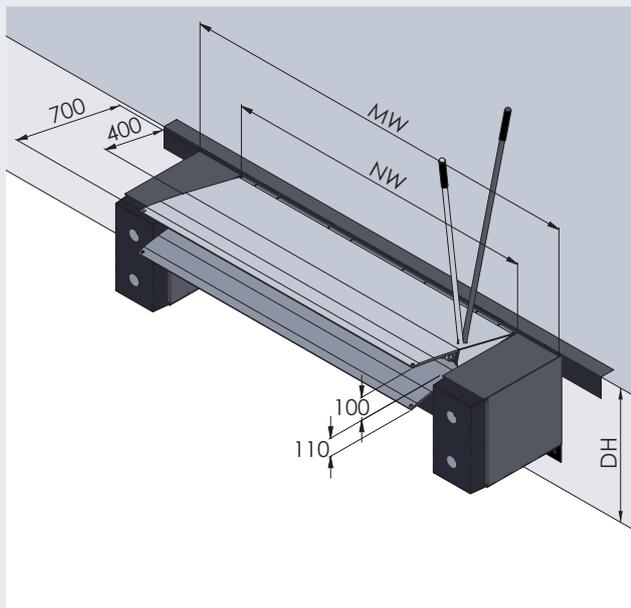
Die mechanische Klappkeilrampe PECO eignet sich insbesondere zum Be- und Entladen von Fahrzeugen mit einer Ladefläche, deren Höhe von der Verladestelle nur geringfügig abweicht. Es handelt sich um die ideale Lösung für einen Fuhrpark, der aus Fahrzeugen gleicher Höhe besteht.

Die Vorteile dieser Rampe liegen in ihrem schnellen Einbau und der Möglichkeit, sie in bereits bestehende Verladesituationen zu

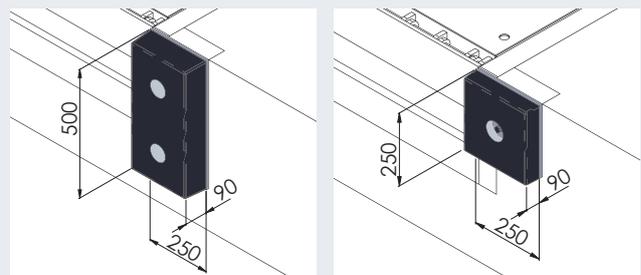
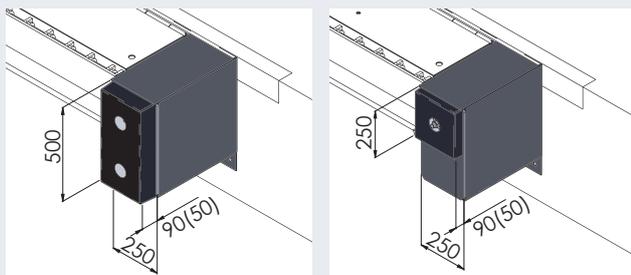
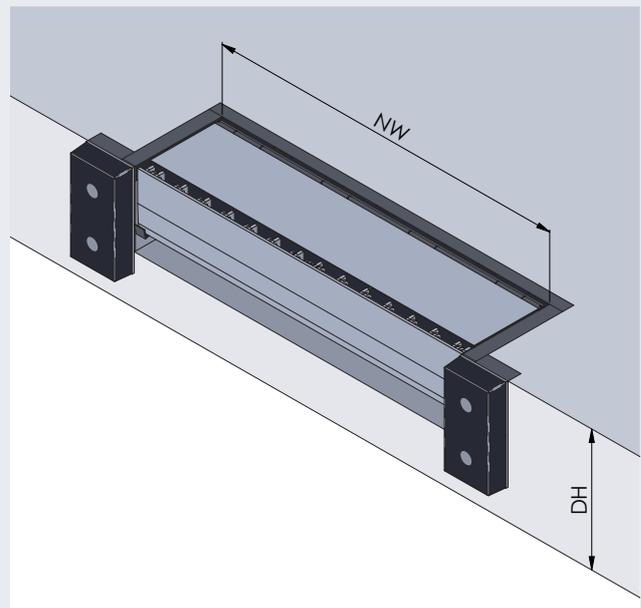
implementieren. Die PECO-Rampe wird mechanisch mit Hilfe einer Gasdruckfeder betrieben und ist problemlos von nur einer Person zu bedienen: Das Plateau wird angehoben, wobei die Klappauffahrt selbsttätig in der obersten Stellung ausklappt und sich anschließend auf die Lkw-Ladefläche auflegt.

Während des Be- und Entladevorgangs befindet sich die PECO-Rampe in der „automatischen Schwimmstellung“, d. h. sie folgt den Höhenbewegungen des Lkws.

PECO Typ R



PECO Typ P



Pufferauswahl

Gummipuffer: 500 x 250 x 90 mm
250 x 250 x 90 mm

Polyethylenpuffer: 500 x 250 x 50 mm
250 x 250 x 50 mm

Pufferauswahl

Gummipuffer: 500 x 250 x 90 mm
250 x 250 x 90 mm

	Typ R			Typ P		
Nennlänge (NL)	485					
Nennbreite (NW)	1750	2000	2250	1750	2000	2250
Modulweite (MW)	2300	2550	2800	-	-	-

Tragkraft für alle Größen 60 kN.

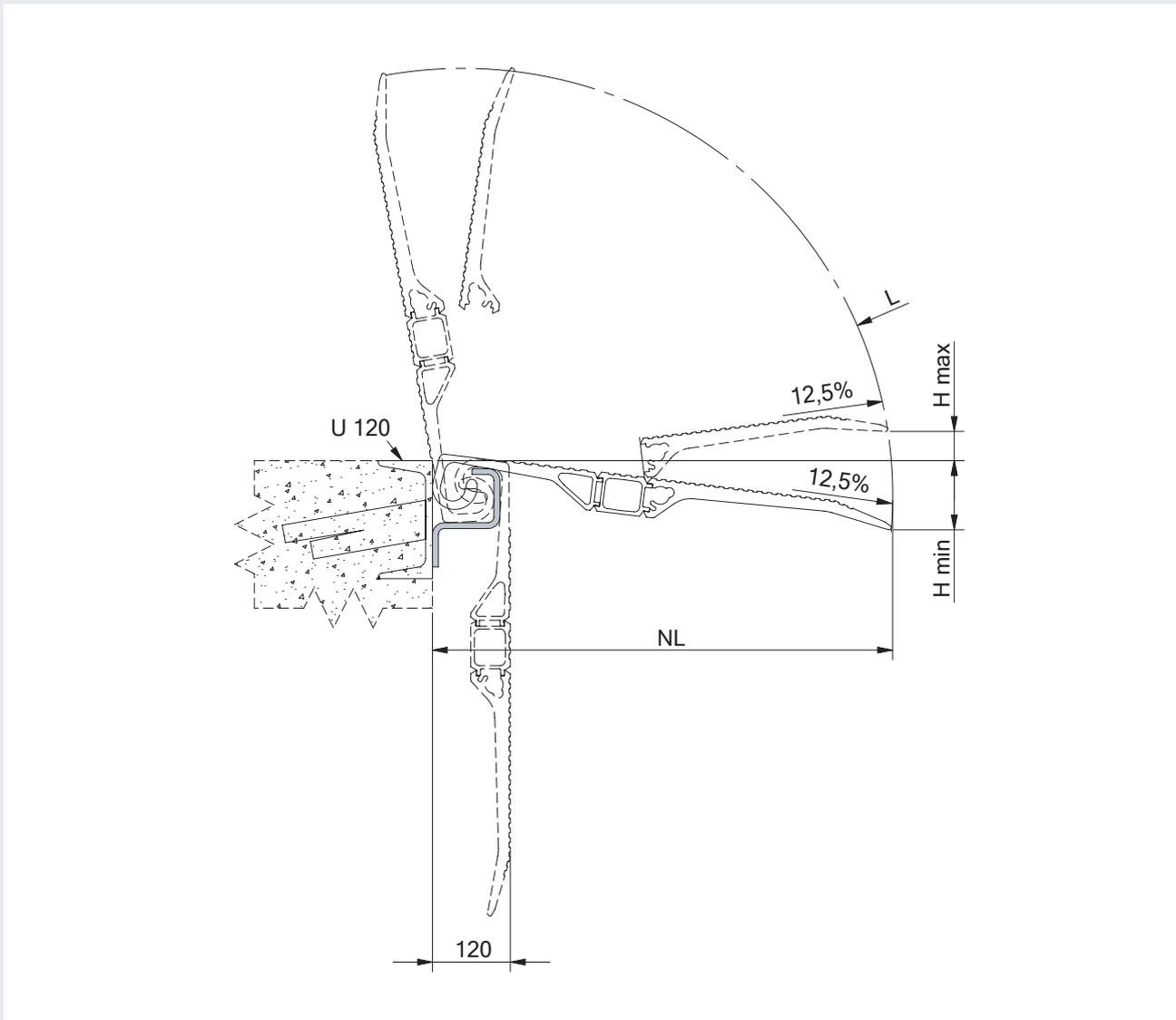
(Alle Maße in mm)

Optional erhältlich: Ausführung mit Stahl-Segmenten (40 kN), Ausführung mit Alu-Segmenten (60 kN).

Seitlich verschiebbare Überladebrücke PKBS

Die Überladebrücke ist geeignet für die Überbrückung von kleinen bis mittleren Höhenunterschieden und lässt sich von einer Person bedienen. Sie ist seitlich verschiebbar und steht bei Nichtgebrauch senkrecht an der Rampenkante. Mit Tragkräften bis 40 kN können Höhendifferenzen bis 135 mm ausgeglichen werden.

Die Überladebrücke wird aus einer hochfesten, witterungsbeständigen Aluminiumlegierung gefertigt und ist für besonders hohe Anforderungen im modernen Warenverkehr geeignet. Eine automatisch einrastende und einfach zu lösende Fallsicherung verhindert ein versehentliches Umstoßen.



Nennlänge NL	Nennbreite NW	Höhendifferenz min.	Höhendifferenz max.	
410	1250	1500	- 70	+ 30
535	1250	1500	- 90	+ 45
785	1250	1500	- 120	+ 75
910	1250	1500	- 135	+ 90

Tragkraft für alle Größen 40 kN.

(Alle Maße in mm)

Mobile Verladerampe PHFB

Die mobile Verladerampe PHFB dient zum Überbrücken von Höhendifferenzen bis ca. 130 mm. Sie besteht aus einer hochfesten Aluminiumlegierung mit rutschsicherer Oberfläche und ist durch ihr geringes Gewicht flexibel einsetzbar.

Auf Wunsch kann die Brücke mit Rollen versehen werden, um sie einfacher zu anderen Verladepositionen zu transportieren.

Länge L	Breite B	Höhendifferenz H	
		min.	max.
625	1250, 1500	- 55	100
750	1250, 1500	- 70	115
1000	1250, 1500	- 100	145

*Tragkraft für alle Größen 40 kN.

(Alle Maße in mm)

Transportable Container-Überladebrücke PQM

Die Container-Überladebrücke PQM wurde speziell für die Be- und Entladung von Containern entwickelt. Sie dient zum Höhenausgleich zwischen Hofniveau und Container-Ladefläche. Die PQM-Brücke besteht aus einer robusten Schweißkonstruktion aus Stahl und ist mit einem rutschfesten Tränenblech

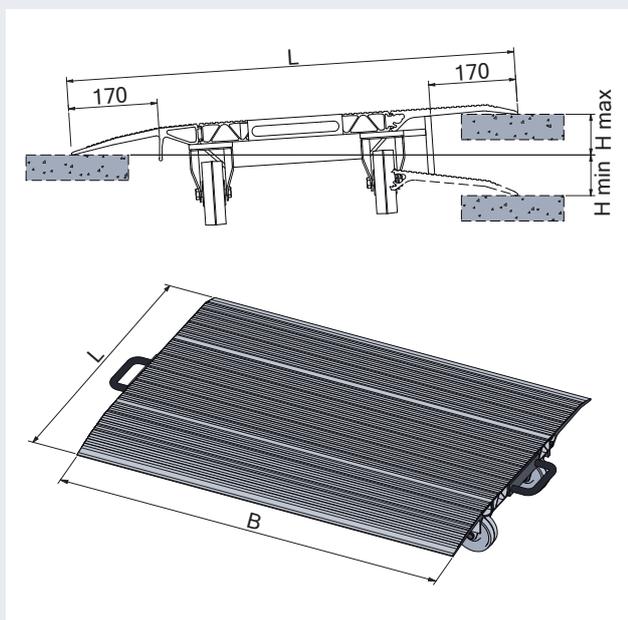
versehen. Sie wird mit Hilfe eines Flurförderfahrzeugs am Container angelegt. Dank der eingebauten Gabeltaschen ist ein schneller und einfacher Transport zu den Verladestellen gewährleistet. Die Brücke erfüllt die europäische Norm EN 1398.

Nennlänge NL	Nennbreite NW	Gesamtlänge OL	Obere max. Überbrückung A
1435	1500, 1750, 2000, 2250, 2300, 2400	1935	240
2000	1500, 1750, 2000, 2250, 2300, 2400	2500	300
2450	1500, 1750, 2000, 2250, 2300, 2400	2950	360
2900	1500, 1750, 2000, 2250, 2300, 2400	3400	410

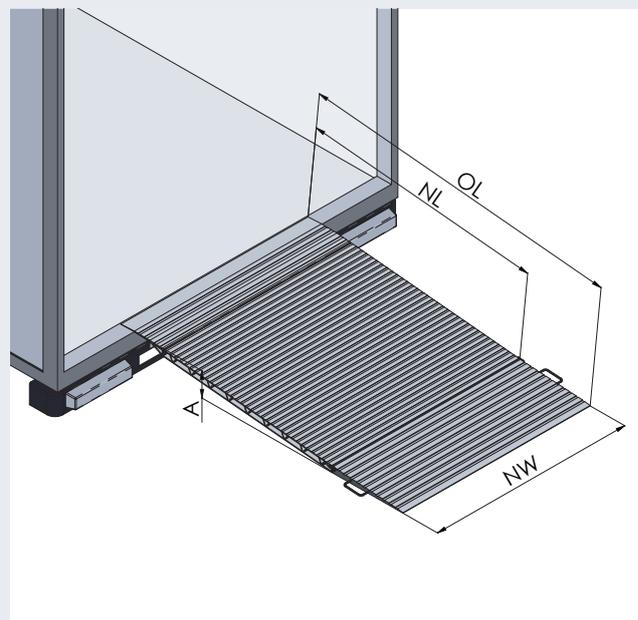
*Tragkraft für alle Größen 60 kN.

(Alle Maße in mm)

PHFB mit Bockrollen



PQM





Pöttinger Entsorgungstechnik GmbH
Moos 31, 4710 Grieskirchen, AUSTRIA

Kundendienst: +43 (0) 7248 / 9001-2389
+43 (0) 7248 / 9001-2165
Ersatzteildienst: +43 (0) 7248 / 9001-2868
Telefax: +43 (0) 7248 / 9001-2429

E-Mail: entsorgung@poettinger.at
Internet: www.poettinger-oneworld.at