

Einstufung: Vertraulich Unternehmen	Art des Dokuments : INS - Allgemeine Organisationshinweise	Hersteller Code: F6432
--	---	---------------------------

Titel : <p style="text-align: center;">Prüfanforderungen der Fahrzeugtransporter zur Konformität der Ladungssicherung</p>

Dieses Dokument ist die Übersetzung des Sprachmasterdokuments:FRANZÖSISCH
 Im Falle eines Widerspruchs oder einer Diskrepanz zwischen diesem Dokument und dem Masterdokument hat das Masterdokument Vorrang.

Herausgeber (Name und Position):	LOHR Industrie
Verantwortlicher Redakteur (Name und Position):	LOHR Industrie

Revisionsverzeichnisse

Hinweis	Zweck und/oder Art der Bewertung	Relevante Kapitel	Datum
-	Schaffung	Alle	12. 2023
A	Hinzufügung lsc@lohr.fr	Formular	02 2024

Externe Zulassungen

Genehmigt durch : _____ Vertreter: _____ Datum : _____ Visa:	Genehmigt durch : _____ Vertreter: _____ Datum : _____ Visa:
---	---

Inhalt

1	Einführung	3
2	Aufbaustabilität von Fahrzeugtransportern	3
3	Gleitreibwiderstandsbeiwert von Fahrbahnelementen	4
4	Widerstandsfähigkeit der Befestigungspunkte	5
5	Radvorleger	6
6	Zurrgurte	7
	Formular	8

Prüfanforderungen der Fahrzeugtransporter zur Konformität der Ladungssicherung

1 Einführung

Für die Erstellung einer Konformitätsbescheinigung für einen PKW-Transporter (bzw. LKW-Transporter) im Hinblick auf die Richtlinie VDI 2700-8.1 (VDI 2700-8.2) zur Ladungssicherung ist eine erste Prüfung durch den Betreiber oder Werkstatt erforderlich, diese Prüfung darf nicht älter als 6 Monate sein.

Dieses Dokument beschreibt den Kontrollvorgang der verschiedenen Komponenten des Fahrzeugtransporters, die Akzeptanzkriterien und die Einschränkungen Ihrer Verwendung.

2 Aufbaustabilität von Fahrzeugtransportern

Die Aufbaustabilität des Fahrzeugtransporters kann nur durch dynamische Tests durch Fachorganisationen (TÜV Süd, TÜV Nord, DEKRA usw....) oder durch den Hersteller nachgewiesen werden. Sofern der Fahrzeugtransporter Typ nicht getestet wurde, kann sich LOHR analog zu bereits qualifizierten Fahrzeugtransportern zur Aufbaustabilität des Fahrzeugtransporters positionieren; EHR100 klassisch, EHR200 neu, EHR300 neu, Performer.... Wenn die Analogie nicht anwendbar ist, muss ein dynamischer Test organisiert werden. Für diese Tests muss der Fahrzeugtransporter mit einem Anti-Kipp-System ausgestattet sein und zusätzlich an der Zusatzbremsanlage mit einem Kabel am hinteren Querträger verbunden werden.

Das Fahrzeug muss über alle gültige gesetzliche technische Prüfungen (TÜV usw...) verfügen

Die Strukturen müssen intakt sein. Keine ausgeprägte Oxidation (Durchrostung). Keine Kerben/Einschnitte in den Fahrbahnelementen (siehe Abb. 1A).



Abb. 1A: Oxidation durch das Fahrbahnelement



Abb. 1B: Verformte Deichsel – reparierte und lackierte Deichsel

Die Strukturen dürfen keine Verformungen von mehr als 15 mm aufweisen.

Wenn das Ende der Zugdeichsel eine Kontaktmarkierung aufweist (Abb. 1B), muss die Deichsel kontrolliert werden. Wenn die Deichsel beschädigt ist, muss sie repariert werden. Der Kontaktbereich muss neu lackiert werden.

Die Anschläge an der Deichsel dürfen nicht deformiert sein (Abb. 1B).

Es dürfen keine Undichtigkeiten an Zylindern, Hubzylindern, Stapelzylindern oder Ausfahrzylindern...vorhanden sein

Kein Spiel von mehr als 5 mm in den mechanischen Verbindungen: Gelenke, Achse des Kugelhakens (Kupplung), Schlitten usw.

Der Verschleiß der Spindelmuttern mit dem entsprechenden Werkzeug prüfen.

Alle Endansläge müssen vorhanden sein, z. B. bei der K24.

Alle vorgesehenen Verriegelungssysteme für Hubanlagen, Stapler, Mulden und Anbauten/Komponenten müssen funktionsfähig sein.

Die Sicherungstifte müssen vorhanden und funktionsfähig sein:

- z. B. an den Verriegelungen (mechanisch) der Zylinder (Abb. 2A) (falls zutreffend)
- an den Sicherungsbolzen der Bühne K23 oder C36 (Abb. 2B), an den Bolzen der Stütze K2 (Abb. 2C) usw.



Abb: 2A



Abb: 2B



Abb: 2C

3 Gleitreibwidertandsbeiwert von Fahrbahnelementen

Fahrbahnelemente die eine Verzurrung durch Zurrgurte ermöglichen, müssen einen hohen Gleitreibwidertandsbeiwert (μ GRW) aufweisen $\geq 0,4$). Um diese Leistung zu erreichen, muss das Fahrbahnelement Prägungen aufweisen.

Überprüfen Sie visuell, ob die Fahrbahnelementprägungen vorhanden und nicht zerdrückt sind.

Wenn eine Oberfläche keine Prägungen aufweist oder wenn zwei Reihen von zwei aufeinanderfolgenden Prägungen nicht die Mindesthöhe von 3 mm aufweisen (siehe Abb. 3), muss die Oberfläche repariert werden oder sie muss mit roter Farbe markiert werden und kann nicht mehr zum Abstützen eines verzurrten Rades verwendet werden. (siehe Abb. 4).

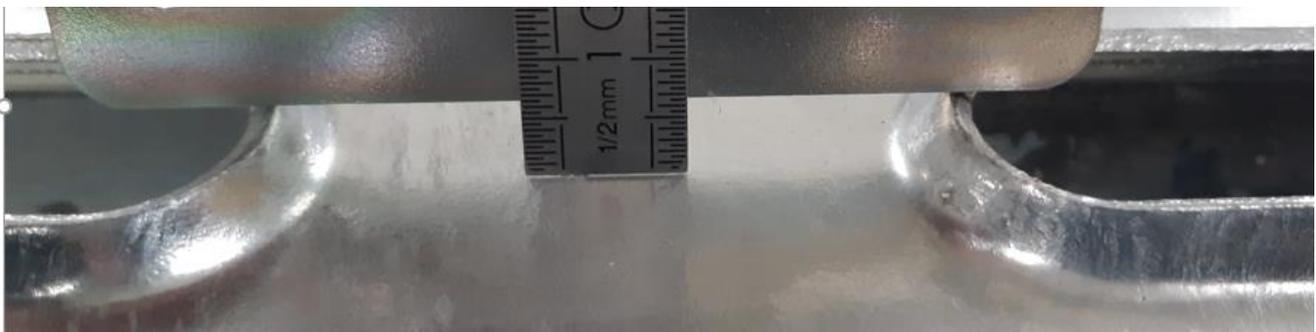


Abb.3: Kontrolle der Höhe der Prägungen

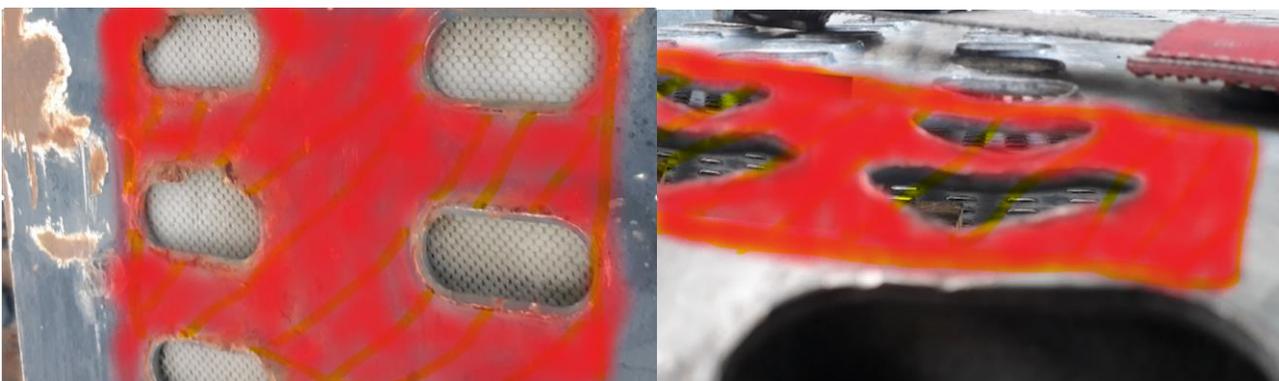


Abb.4: Flächen auf denen das Abstützen eines verzurrten Rads verboten ist

4 Widerstandsfähigkeit der Befestigungspunkte

Die Fahrbahnbefestigungspunkte werden mit den Haken der Zurrgurte oder Radvorleger verwendet.

Die Widerstandsfähigkeit der Fahrbahnbefestigungspunkte muss mit speziellem Equipment durch Fachorganisationen (TÜV Süd, TÜV Nord, DEKRA etc.) oder durch den Hersteller überprüft werden. Sofern der Fahrbahntyp nicht geprüft wurde, kann sich LOHR analog zu bereits qualifizierten Fahrbahnen zu dessen Widerstandsfähigkeit positionieren; EHR100 klassisch, EHR200 neu, EHR300 neu, Performer... Wenn die Analogie nicht anwendbar ist, muss eine Bewertung durch statische Tests organisiert werden.

Fahrbahnbefestigungspunkte bleiben auf dem erwarteten Festigkeitsniveau, solange sie nicht beschädigt werden.

Befestigungspunkte die Risse durch die Blechdicke aufweisen, dürfen nicht verwendet werden (siehe Abb. 5). Diese Befestigungspunkte müssen repariert werden oder die Fläche muss rot markiert werden, um den Bereich zu kennzeichnen, der nicht zur Sicherung verwendet werden darf.



Abb. 5: Aufgerissene/beschädigte Befestigungspunkte zur Sicherung verboten

Ebenso kann ein Fahrbahnelement mit einem reduzierten Abstand zwischen den Befestigungslöchern für Haken von weniger als 22 mm (siehe Abb. 6) nicht mehr als Befestigung für einen Haken verwendet werden und muss repariert oder mit roter Farbe markiert werden.

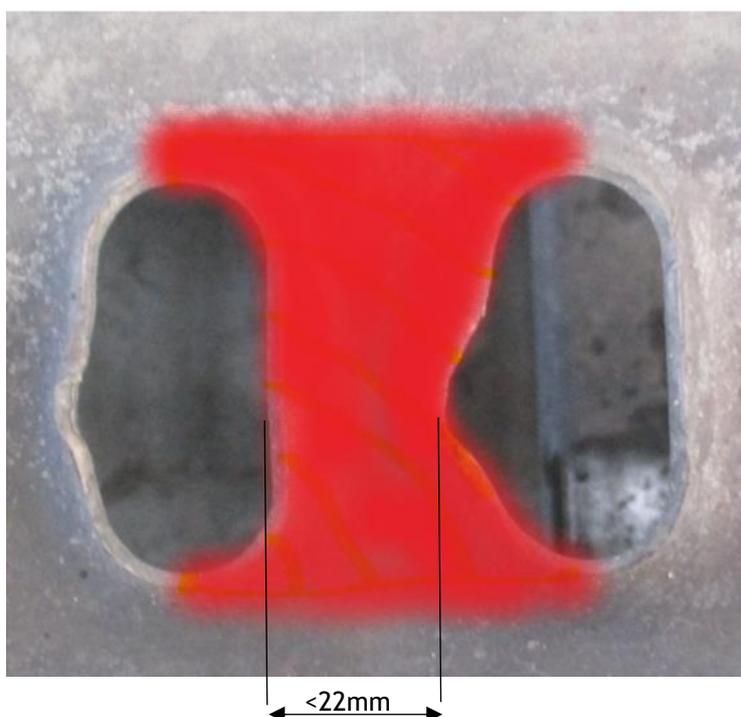


Abb. 6: Nicht konform zur Sicherung.

5 Radvorleger

Die Radvorleger in Verbindung mit den Fahrbahnelementen des LOHR Transporters müssen den Anforderungen der VDI 2700-8.1:2024 für den Transport von Fahrzeugen bis 4,5 t und einem Raddurchmesser kleiner als 750 mm oder der VDI 2700-8-2:2024 für den Transport von Fahrzeugen mit einer Masse von mehr als 4,5 t oder einem Raddurchmesser von mehr als 750 mm entsprechen.

Die Radvorleger müssen funktionsfähig sein:

- Keine Verformung der Auflagefläche größer als 5 mm (siehe Abb. 7.1)
- Keine Unebenheit der Auflagefläche des Radvorlegers größer als 5 mm (siehe Abb. 7.2)
- Keine Brüche, keine Risse
- Kein durchdringender Rost.
- Keine verformten Haken. Die Nutzlänge des Hakens muss mehr als 10 mm betragen (siehe Abb. 8).
- Die Verriegelung mit Rückhaltefeder muss funktionstüchtig sein

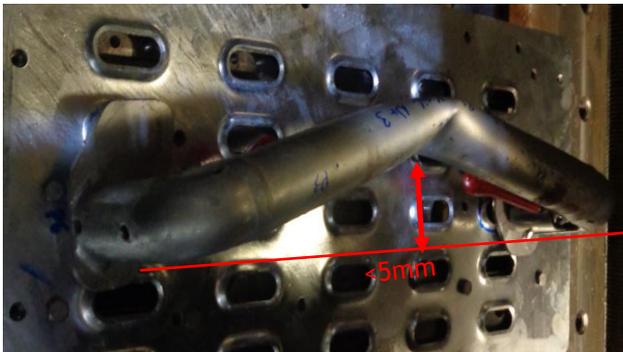


Abb. 7.1: Verformung Auflagefläche Reifen



Abb. 7.2: Ebenheits Mangel

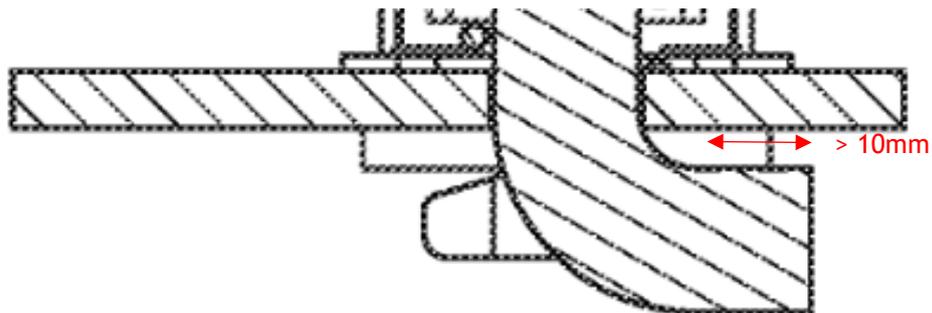


Abb. 8: Nutzlänge des Hakens

6 Zurrgurte

Die Zurrgurte müssen den Anforderungen der VDI 2700-8.1:2024 für den Transport von PKW und leichten Nutzfahrzeugen bis 4,5 t bzw. der VDI 2700-8-2:2024 für den Transport von schweren Nutzfahrzeugen entsprechen.

Der Zurrgurt darf über die Breite keine Ausfransungen von mehr als 5 mm aufweisen (siehe Abb. 9.).



Abb.9: Ausgefranstes Gurtband

Label des Zurrgurts muss lesbar sein.

Die Haken dürfen nicht verbogen sein. Die Beschläge dürfen keine ausgeprägte Oxidation (Durchrostung) aufweisen. Die Sicherungsverriegelungen müssen funktionsfähig sein. Das zurren durch Aufbringen von Kraft am Handhebel muss funktionsfähig sein.

In Bezug auf die Abmessungen; Die Öffnung des Hakens muss mindestens 28 mm betragen (siehe Abb. 10) und wenn der Haken aus einem einzigen Strang besteht, darf sein Durchmesser nicht weniger als 13 mm betragen (siehe Abb. 10).

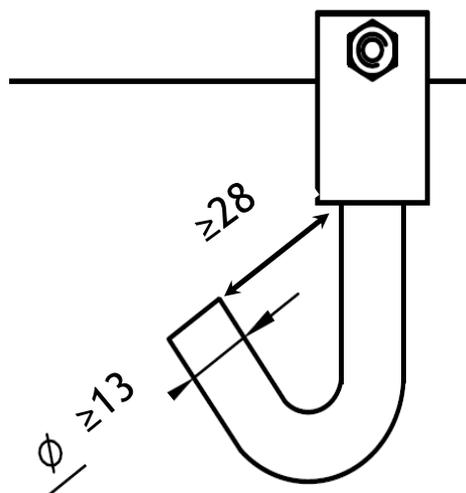


Abb. 10: Einfingerhaken - erforderliche Abmessungen

Prüfbericht nach VDI 2700-8

LKW-Fahrgestellnummer:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kennzeichen: _____

Datum der Erstzulassung: ____/____/____

Fahrgestellnummer des Anhängers:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Kennzeichen: _____

Datum der Erstzulassung: ____/____/____

		Kommentare
Qualifizierte Aufbaustabilität	OK <input type="checkbox"/>	
Gesetzliche technische Prüfungen gültig	OK <input type="checkbox"/>	
Die Strukturen sind intakt	OK <input type="checkbox"/>	
Alle Endanschlüsse vorhanden	OK <input type="checkbox"/>	
Alle Verriegelungen sind vorhanden und funktionsfähig	OK <input type="checkbox"/>	
Konforme Höhe der Prägungen der Fahrbahnelemente	OK <input type="checkbox"/>	Anzahl der zur Sicherung verbotenen Flächen:
Qualifizierte Fahrbahnelemente	OK <input type="checkbox"/>	Anzahl verbotene Befestigungspunkte: ____
Integre Befestigungspunkte für Radvorleger und Zurrgurte	OK <input type="checkbox"/>	
Qualifizierte Radvorleger in Verbindung mit Fahrbahnelementen	OK <input type="checkbox"/>	Anzahl Radvorleger: _____
Die Radvorleger sind funktionsfähig.	OK <input type="checkbox"/>	
Die Gurte entsprechen den Anforderungen der VDI 2700-8.1 (-8.2):2024	OK <input type="checkbox"/>	Anzahl der Gurte: _____
Die Gurte sind in gutem Zustand	OK <input type="checkbox"/>	

Name, Firma und Visum des Verantwortlichen:	Datum und Ort der Inspektion:

Senden Sie das Dokument per E-Mail an LOHR zurück : lsc@lohr.fr