



Nr. **LS0805260Z1**

**1. Fahrzeug**

Hersteller: Schmitz Cargobull AG, Siemensstr. 50, 48341 Altenberge  
 Fahrzeugart: Sattelanhänger  
 Aufbauart: Curtainsider SCS, SC5-BS  
 Laderaumabmessung: Länge: a) 13.370 mm, b) 3.730 mm  
 (im Lichten) Breite: 2.80 mm  
 Höhe: max. 3.00 mm  
 Nutzlast: max. 27.000 kg  
 zulässiges Gesamtgewicht: 39.000 kg

**2. Nachgewiesene Aufbaufestigkeiten nach prEN 12642 - XL**

	PRÜFKRAFT	VERHÄLTNISS ZUM LADUNGSGEWICHT BEI MAX. NUTZLAST
Vorderwand a, b	13.500 daN	0,50
Seitenwand a, b, c	10.800 daN	0,30
Rückwand	8.100 daN	0,30

Das Zertifikat bestätigt die Ladungssicherungswirkung durch den Fahrzeugaufbau. Anforderungen gemäß VDI 2700; EN 12195 Teil 1 für Straßentransport, ADR, EN 12642 – 2001 und prEN 12642- 3/2005 Code XL und DCE 9.5 (Beachtung Punkt 4.2.3) sind erfüllt

Die Gültigkeit des Zertifikates für das Fahrzeug mit der Fahrzeugident.Nr.

(FIN) **WSM00000003048324** wird bestätigt.

Altenberge, den **13.12.2006**

Schmitz Cargobull AG



**3. Ausstattung**

Vorderwand:

Alu-Vorderwand mit Alu- oder Stahl-Ecksäulen,(a) alternativ mit Volumenecken (b)

Rückwand:

Heckportal mit Aluminium- oder Stahl-Eckkrungen  
Alu-Rückwandtüren mit 2 Drehstangenverschlüssen je Türflügel

Seitenwand:

- 3 Paar Schmitz- Curtainsider- Rungen auf die Fahrzeuglänge gleichmässig aufgeteilt.
- Ausführung Curtainsider (SCS), wahlweise mit innenliegenden Bordwänden  
PVC-Seitenplane (Panama-Qualität) mit mind. 850 g/qm, Schweißgurte waagrecht max. 600 mm Abstand, Schweißgurte senkrecht bei jeder Rolle/Ratsche (24 pro Seite), Übertotpunktspanner oder Spanner mit zusätzlicher mechanischer Verriegelung unten aus Nirostahl. Die Prüfung wurde ohne Aufsatzlatten und ohne Palettenanschlag durchgeführt.
  - Wie Ausführung a, jedoch mit nach EN 12641 Teil 2 geprüften Seitenplanen, Beispielsweise Plankenplane oder Direktspanner.
  - Ausführung Bordwandsider (BS)  
PVC-Seitenplane (Panama-Qualität) mit mind. 850 g/qm; 2 waagerechte Schweißgurte; Planbefestigung mit Bügelkrampen, Planenösen und Planseil (alternativ Kombibügelkrampen mit Gummiexpanderseil), 4 Reihen Alu-Aufsatzlatten.

Dach:

- Schmitz Schiebeverdeck mit zusätzlicher Aussteifung bestehend aus Diagonalstreben  
PVC-Dachplane (Panama-Qualität) mit mind. 650 g/qm
- Schmitz Schiebeverdeck mit zusätzlicher Aussteifung bestehend aus Drahtseilen  
PVC-Dachplane(Panama-Qualität) mit mind. 650 g/qm
- Schmitz Schiebeverdeck ohne zusätzliche Aussteifung, in Verbindung mit wahlweise:  
Protect- , Secure- oder Schmitz Safety- Roof Dachplane aus Polyester-Trärgewebe und diagonaler Drahtarmierung.

**Das Zertifikat bestätigt die Aufbaufestigkeiten – verstärkter Aufbau nach pr EN12642-XL.**

**4. Bestätigung der ausreichenden Ladungssicherung gem. §§ 22 u. 23 StVO und § 30 StVZO in Verbindung mit Richtlinie VDI 2700 und DCE RL 9.5**

Für Schmitz Cargobull Sattelanhänger mit geprüftem Aufbau nach prEN12642-XL – Zertifikat TNM LS0805260Z1

**4.1. Allgemein**

Schmitz Cargobull AG LS0805260Z1 Seite 1 von 2 Stand: November 2006 02/2006

Sitz der Gesellschaft  
**TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG**  
 Am TÜV 1  
 30519 Hannover  
 Tel.: 0511 986-2526  
 Fax: 0511 986-1747  
 hannover@tuev-nord.de  
 www.tuev-nord.de

Vorsitzender des Aufsichtsrates  
 Dr.-Ing. Guido Rettig  
 Amtsgericht Hannover  
 HRA 27006  
 USt.-IdNr.: DE 813818604  
 Steuer-Nr.: 25/207/00992

Komplementär  
 TÜV NORD Mobilität  
 Verwaltungsgesellschaft mbH, Hannover  
 Amtsgericht Hannover  
 HRB 61319  
 Geschäftsführung  
 Dipl.-Ing. Volker Drube (Vorsitzender)  
 Klaus Orth  
 Vorsitzender des Aufsichtsrates  
 Dr.-Ing. Guido Rettig

Deutsche Postbank AG, Hannover  
 BLZ: 250 100 30, Konto-Nr.: 60 89 02-301  
 Deutsche Bank AG, Hannover  
 BLZ: 250 700 70, Konto-Nr.: 60 03 38  
 Dresdner Bank AG, Hannover  
 BLZ: 250 800 20, Konto-Nr.: 1 11 04 45 00  
 BIC (SWIFT-Code): DEUTDE2H  
 IBAN-Code: DE 72 2507 0070 0060 0338 00

Die Vorschriften zur Ladungssicherung sind erfüllt unter folgenden Bedingungen:  
 Die Ladung liegt flächig an Vorderwand, Seitenwänden und Rückwand an. Abstände zu den Laderaumbegrenzungen und Staulücken betragen quer und entgegen zur Fahrtrichtung max. 30 mm pro laufenden Lademeter.  
 Die Ladung kann bis zur vollen Aufbauhöhe gesteuert werden, die Mindestladehöhe über der Ladefläche muss 800 mm betragen.

Der Gleitreibbeiwert zwischen Ladefläche und Ladung bzw. zwischen Ladungsteilen beträgt mindestens  $\mu = 0,3$   
 Bei jedem Transport sind alle beweglichen Aufbauteile (z.B. Rungen, Planenverschlüsse, Türen, Schieberverdeck) bestimmungsgemäß einzusetzen und zu sichern.

Steht die Ladung (Teilladung) nicht am Heckportal an, so ist hier eine zusätzliche Ladungssicherung gemäß VDI 2700 erforderlich. (Siehe Beispiel 4.2.3.)

Bei Einhaltung der vorstehenden Bedingungen ist die Ladungssicherung gemäß VDI 2700 erfüllt. Die Sicherung ist gewährleistet durch den Aufbau (formschlüssige Sicherung) und die Reibungskräfte resultierend aus dem Ladungsgewicht bei einem Gleitreibbeiwert  $\mu \geq 0,30$ . Zusätzliche Sicherungen (Nieder- bzw. Inreklatten, Zwischenrungen, reibwerterhöhende Unterlagen, u.ä.) sind nicht erforderlich.

Die Anforderungen der EN 12195 Teil 1-2004 für den Straßentransport sind gleichlaufend mit denen der VDI 2700 und somit ebenfalls erfüllt. Unter den vorstehenden Bedingungen sind auch die Anforderungen an die Ladungssicherung gemäß ADR erfüllt.

#### 4.2. Praxisorientierte Beispiele zur Ladungssicherung

##### 4.2.1. Stückguttransport nach DCE RL 9.5

- Geprüfter Aufbau nach prEN12642-XL
- Voraussetzungen unter Punkt 4.1 sind erfüllt.

##### Notwendige Zusatzausstattung:

- Palettenanschlag am Außenrahmen
- Wahlweise untere Reihe Alu-V-Einstecklatten über Adaptersystem am Außenrahmen als Palettenanschlag
- Wahlweise 2 Reihen Alu-V-Einstecklatten im unteren Lattentaschendepot

##### 4.2.2. Altpapierballen

- Geprüfter Aufbau nach prEN 12642-XL
- Voraussetzungen unter Punkt 4.1.0 sind erfüllt.

##### 4.2.3. Teilladung und Abstände größer 150 mm des Ladeguts zur Stirn- und Rückwand:

- Ladungssicherung nach vorne in Abhängigkeit von der Ladungsmasse durch mindestens 3 Stahlquerbalken mit Einhängung seitlich in Stahllatten
- Rückwärtige Ladungssicherung in Abhängigkeit von der Ladungsmasse durch mindestens 2 Stahlquerbalken mit Einhängung seitlich in Stahllatten

##### Nachgewiesene Festigkeiten der Stahlquerbalken

	Prüfkraft	Verhältnis zum Ladungsgewicht bei max. Nutzlast
3 Sperrbalken	13.500 daN	0,50
2 Sperrbalken	8.100 daN	0,30

#### 4.3. Gültigkeit

Dieses Zertifikat hat nur Gültigkeit bis zur Änderung von gesetzlichen Bestimmungen und solange sich das Fahrzeug in vorstehend beschriebenen Bau- und Ausrüstungszustand befindet.

#### 4.4. Abweichende Beladungs- und Transportfälle

Für alle Beladungsfälle, die von den vorstehenden Bedingungen abweichen, sind die Maßnahmen zur Ladungssicherung zu prüfen und festzulegen. Dabei bieten die Angaben dieses Zertifikats die Grundlagen. Gleiches gilt auch für Transporte mit geringerer Nutzlast.

Auskünfte erteilen die Ladungssicherungsberater (TÜV NORD Mobilität) sowie der Fahrzeughersteller (Schmitz Cargobull AG).

#### 5. Grundlagen

Prüfbericht TNM LS 0805260

TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG  
 Gruppe Ladungssicherung



Uwe Manter

Hannover, 05.08.2005