

Nr. **LS0805260Z1**

1. Fahrzeug

Hersteller: Schmitz Cargobull AG, Siemensstr. 50, 48341 Altenberge
 Fahrzeugart: Sattelanhänger
 Aufbauart: Curtainsider SC, SC, BS
 Laderaumabmessung: Länge: a: 3.670 mm, b: 1.730 mm
 (im Lichten) Breite: 2.400 mm
 Höhe: max. 3.000 mm
 Nutzlast: max. 27.000 kg
 zulässiges Gesamtgewicht: 39.000 kg

2. Nachgewiesene Aufbaufestigkeiten nach prEN 12642 - XL

	PRÜFKRAFT	VERHÄLTNIS ZUM LADUNGSGEWICHT BEI MAX. NUTZLAST
Vorderwand a, b	13.500 daN	0,50
Seitenwand a, b, c	10.800 daN	0,4
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) **WSM00000003048329** 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-Eckrungen
 Alu-Rückwandtüren mit 2 Drehstangenverschlüssen je Türflügel

Seitenwand:

- 3 Paar Schmitz- Curtainsider- Rungen auf die Fahrzeuglänge gleichmässig aufgeteilt.
- a) Ausführung Curtainsider (SCS), wahlweise mit innenliegenden Bordwänden
 PVC-Seitenplane (Panama-Qualität) mit mind. 850 g/qm, Schweißgurte waagerecht 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.
 - b) Wie Ausführung a, jedoch mit nach EN 12641 Teil 2 geprüften Seitenplanen, Beispielsweise Plankenplane oder Direktspanner.
 - c) Ausführung Bordwandsider (BS)
 PVC-Seitenplane (Panama-Qualität) mit mind. 850 g/qm; 2 waagerechte Schweißgurte; Planbefestigung mit Bügelkrampen, Planenösen und Planseil (alternativ Kombibügelkrampen mit Gummixpanderseil), 4 Reihen Alu-Aufsatzlatten.

Dach:

- a) Schmitz Schiebeverdeck mit zusätzlicher Aussteifung bestehend aus Diagonalstreben
 PVC-Dachplane (Panama-Qualität) mit mind. 650 g/qm
- b) Schmitz Schiebeverdeck mit zusätzlicher Aussteifung bestehend aus Drahtseilen
 PVC-Dachplane (Panama-Qualität) mit mind. 650 g/qm
- c) Schmitz Schiebeverdeck ohne zusätzliche Aussteifung, in Verbindung mit wahlweise:
 Protect-, Secure- oder Schmitz Safety- Roof Dachplane aus Polyester-Trägergewebe 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 geprüfem Aufbau nach prEN12642-XL – Zertifikat TNM LS0805260Z1

4.1. Allgemein

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 verstaub 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 Aufbauten (z.B. Klappen, 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. Mittelstützen, Zwischenrungen, reibwerterhöhende Unterlagen, u.ä.) sind nicht erforderlich.

Die Anforderungen der EN 12195 Teil 1-2004 für den Straßentransport sind ebenfalls erfüllt, 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

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