

Presseinformation

Sicherer Autotransport

Ganz schön spannend

Mit der neuen Version von Carfix nimmt sich SpanSet zwei neuralgische Punkte der Ladungssicherung bei Fahrzeugtransporten vor. Erstens die Effizienz der Kraftübertragung des Zurrgurtes zwischen Fest- und Losende und zweitens den Haken, der den Zurrgurt mit den Fahrbahnelementen des Transportfahrzeuges verbindet.

Eine alltägliche Situation: Zur Sicherung auf der Ladefläche eines Transporters werden ein, zwei oder drei Räder der zu transportierenden Fahrzeuge mit jeweils einem Zurrgurt radial umspannt. Das Problem: Die Ratsche erzeugt nur an einer Seite des Reifens die auf dem Label ausgewiesene Vorspannung. Auf der gegenüberliegenden Seite kommt mitunter weniger als die Hälfte der ursprünglich eingebrachten Kraft an. Der Grund dafür sind Reibungsverluste in den Umlenkpunkten und im Gurtcontroller.

Dieser Verlust an Vorspannung wird durch den K-Faktor angegeben. Gehen 50 Prozent verloren, beträgt der K-Faktor 1,5; sind es nur 25 Prozent, liegt er bei 1,75. Die simple Formel für Pragmatiker lautet: Je kleiner der K-Faktor, umso schlechter die Ladungssicherung, umso größer die Gefahr von Transportschäden.

Dass sich der K-Faktor erheblich steigern lässt, beweist SpanSet auf der IAA mit Carfix, einem modular aufgebauten Sicherungssystem für Autotransporte. Der Spezialist für Ladungssicherung hat das Produkt seit 2008 im Programm und bringt jetzt eine verbesserte Version auf den Markt. Das System besteht aus Haken,

SpanSet GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 49-51
52531 Übach-Palenberg

Tel. (0 176) 5142 4586
Fax (0 24 51) 48 31-8182

E-Mail
spanset.huerten@yahoo.de
Internet: www.spanset.de

Gurtcontroller, Zurrgurt und Spannelement mit hoher Vorspannfähigkeit für das Niederzurren.

Beim Vorspannen: Bewegungsfreiheit für Zurrgurt

Weil ein Zurrgurt nur schlecht über den stumpfen Reifen rutscht, führt SpanSet ihn durch einen „Gurtcontroller“. Dessen Gummiprofil haftet auf der Reifenoberfläche. Er bleibt in Position, während in seinem Inneren der Zurrgurt mit relativ geringem Reibungswiderstand gleitet.

Das entscheidende Prinzip dahinter erläutert Projektleiter Ingo Burbach: „Je besser der Gurt durch den Schlauch rutscht, umso mehr Vorspannkraft entsteht auf der Seite, die der Ratsche gegenüberliegt.“ Der K-Wert lässt sich durch diesen Kniff deutlich erhöhen. Nur etwa 25% der Vorspannkraft geht auf dem Weg über die Reifenrundung verloren.

Den Gurtcontroller hat SpanSet neu dimensioniert. Er ist jetzt länger, damit er den halben Umfang des Reifens abdeckt und längenverstellbar. So passt er beim Kleinwagen ebenso gut wie bei einem SUV mit stämmigen 22-Zoll-Felgen.

Entschärfter Haken

Einen zweiten neuralgischen Punkt der Fahrzeugsicherung hat SpanSet ebenfalls entschärft. Und das ist durchaus wörtlich zu verstehen. Die Rede ist von einem neuen Verbindungselement, das die Zurrgurte in den gelochten Fahrbahnelementen des Transporters hält. Diese Stahl- oder Alubleche werden immer leichter, um das steigende Gewicht der transportierten Fahrzeuge zu kompensieren und um den Kraftstoffverbrauch des Lkw zu reduzieren. Außerdem müssen die Hersteller diese Elemente geradezu perforieren, damit alle Fahrzeugtypen entsprechend ihrer Größe optimal festgezurr werden können. Umso wichtiger ist es, die Lochbleche nicht durch scharfkantige Haken einer unnötigen Zerreißprobe auszusetzen.

SpanSet GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 49-51
52531 Übach-Palenberg

Tel. (0 176) 5142 4586
Fax (0 24 51) 48 31-8182

E-Mail
spanset.huerten@yahoo.de
Internet: www.spanset.de

SpanSet hat zu diesem Zweck neue Verbindungselemente in verschiedenen Ausführungen entwickelt. Sie passen sowohl in Oval- als auch in Rundlöcher und erzeugen dort keine punktuellen Belastungen. Das Besondere und Einzigartige an der neuen Konstruktion: Wird der Haken im üblichen Winkel zwischen 30 und 90 Grad benutzt, stützt er sich flächig auf der Innenseite des Fahrbahnbleches ab. Das Handling dieser nur bei SpanSet erhältlichen Innovation ist wie bei konventionellen Haken. Der Fahrer des Transporters braucht sich nicht umzugewöhnen. Die entschärften äußeren Kanten der Hakenkonsolen verhindern zudem ein Aufreiben der Zurrgurte.

SpanSet GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 49-51
52531 Übach-Palenberg

Tel. (0 176) 5142 4586
Fax (0 24 51) 48 31-8182

E-Mail
spanset.huerten@yahoo.de
Internet: www.spanset.de

„Car“ und „fix“

Für die Montage legt man den Carfix-Zurrgurt (35 oder 50 Millimeter) über den Reifen und fixiert ihn mit den Haken an drei Punkten im Lochblech des Transporters. Der Name Carfix spricht Bände. „Car“ steht für den Anwendungsbereich Pkw und leichte und schwere Nutzfahrzeuge. „Fix“ bedeutet zweierlei: Erstens das sichere Befestigen der Ladung und zweitens die Geschwindigkeit, mit der die Ladungssicherung erfolgt. Zurrgurt über den Reifen legen, an drei Punkten anschlagen, festzurren und fertig. Der Fahrer muss sich kaum auf dem Trailer bewegen, was ihn vor Stürzen und Verletzungen schützt und zudem Lackschäden oder andere unerwünschte Spuren an den Neuwagen verhindert.

Individuelle Ausführungen

Die Systeme entsprechen den VDI-Richtlinien 2700 Blatt 8.1 und 8.2 „Sicherung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Autotransportern“ beziehungsweise „Sicherung von schweren Nutzfahrzeugen auf Autotransportern“. SpanSet bietet die Komponenten auch einzelnen an. So kann der Anwender seine

bevorzugten Haken weiterverwenden und trotzdem den Gurtcontroller nutzen.

Mehr unter www.spanset.com und auf der IAA Nutzfahrzeuge am Stand E20 in Halle 27.

SpanSet GmbH & Co. KG
Jülicher Straße 49-51
52531 Übach-Palenberg

Tel. (0 176) 5142 4586
Fax (0 24 51) 48 31-8182

E-Mail
spanset.huerten@yahoo.de
Internet: www.spanset.de

[Fotos]

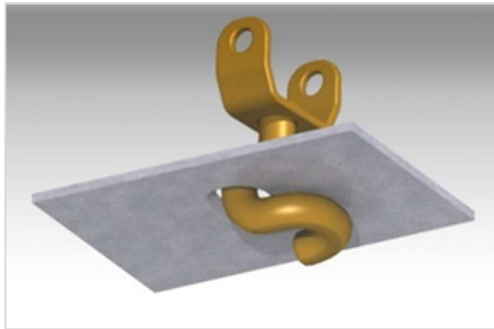


Abb. 1: Keine Punktbelastung: Der Carfix-Haken stützt sich flächig am Lochblech ab.



Abb. 2: Gute Kraftübertragung: Der gelbe Gurtcontroller sitzt fest auf dem Reifen, während der blaue Gurt beim Festzurren durch den „Schlauch“ rutscht.