



PROM STAHL

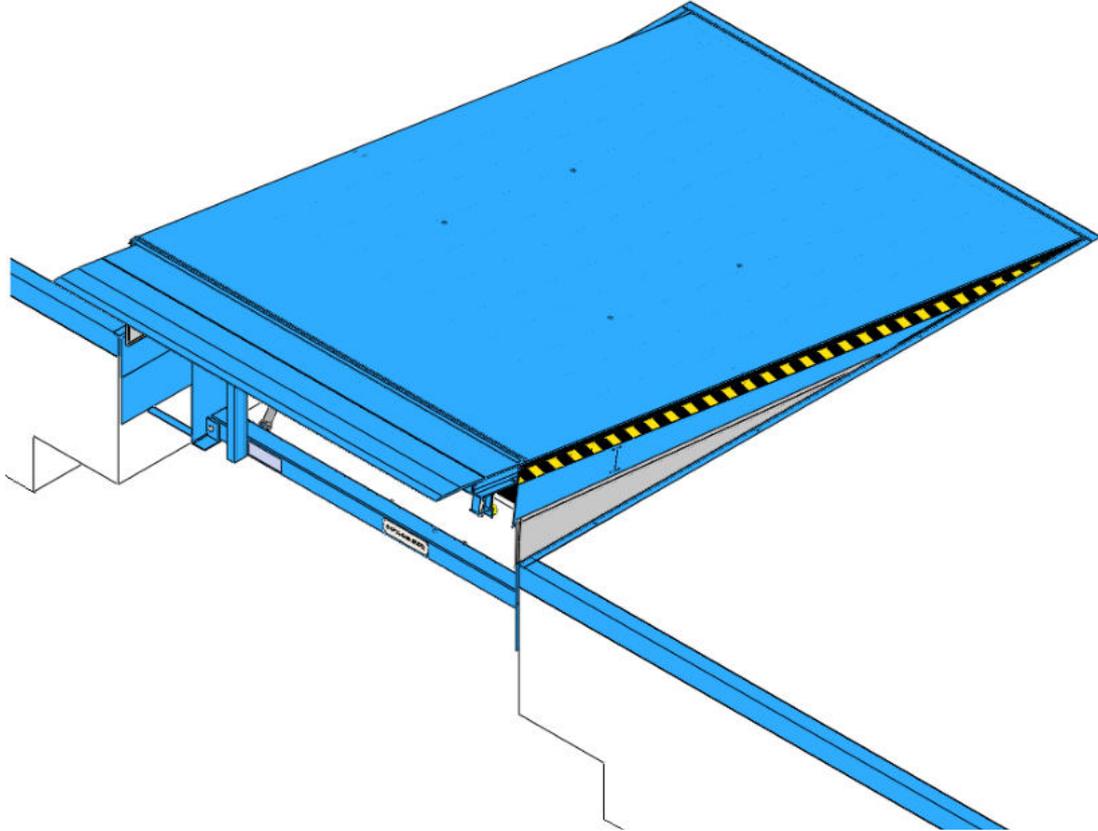
Verladetechnik Industrietore

Ronnenberger Straße 20
30989 Gehrden
phone +49 (0) 5108 879 270
www.promstahl.de

Produktdatenblatt

Stationäre Überladebrücke mit Vorschub
Typ PT2

Version: 1.3.0
Datum: 26.05.2025



Produktdatenblatt

Hydraulische Überladebrücke mit Vorschub

Typ: PT2

Tragfähigkeit: 60 kN

Kontakt:



PROM STAHL

Ronnenberger Straße 20
D-30989 Gehrden

phone +49 (0) 5108 879 270
fax +49 (0) 5108 879 2710

info@promstahl.de
www.promstahl.de

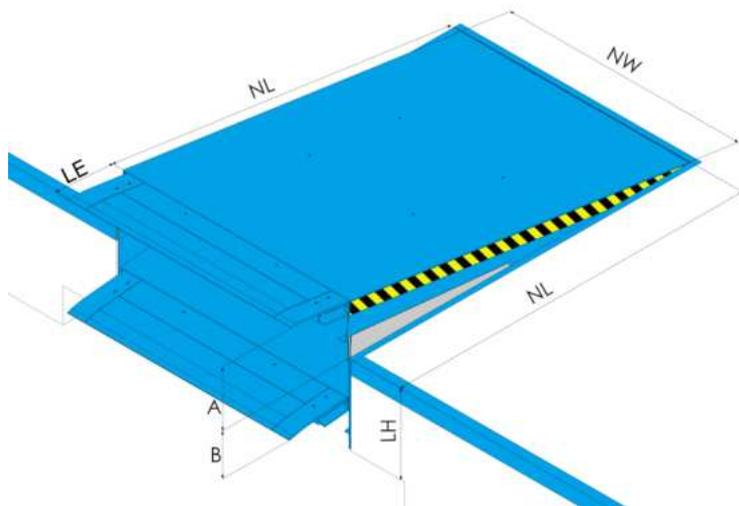
Inhalt

Allgemeine Informationen.....	3
Übersicht	3
Standard.....	4
Optionen.....	4
Konstruktiver Aufbau.....	5
Vorschub.....	5
Standard-Vorschub.....	5
Vorschuboptionen.....	6
Plateau	7
Stärke des Tränenbleches	7
Fußschutz.....	7
Brückenspaltabdichtung.....	8
Antirutsch- und Antidröhnbeschichtung.....	8
Sichtschutzplanen.....	9
Plateauisolierung	9
Verladestellenisolierung ISO-KIT	9
Oberfläche.....	10
Lackierung	10
Hydraulik	10
Rahmen/ Einbaustelle	11
T- Brückenrahmen zum Einbetonieren.....	11
W- Brückenrahmen (in Verbindung mit einem Vorabrahmen)	12
F- Flachstahlrahmen (Brückenaustausch).....	13
P- Pitrahmen.....	14
B- Boxrahmen.....	15
Stufenversion.....	16
Steuerungssysteme	16
Zubehör.....	18
Anfahrpuffer.....	18
Feste Anfahrpuffer	18
Höhenverstellbare Anfahrpuffer	19
Höhenbewegliche Anfahrpuffer	19
Anfahrpuffer im Schutzgehäuse.....	20
Federstahlpuffer.....	20
Radkeil.....	21
Ampelanlage.....	21
Verladeleuchte.....	21
Einfahrhilfen.....	21
Bauseitige Elektrovorbereitung.....	22

Allgemeine Informationen

Die stationäre Überladebrücke mit Vorschub ist eine Neuentwicklung der PROMStahl-Produktlinie. Die langjährigen Erfahrungen in Konstruktion und Fertigung von Verladetechnik sind in diesen Vorschubbrücken eingeflossen und machen sie zu einem Spitzenprodukt moderner Verladetechnik. Als elektrohydraulische Version wird sie per Knopfdruck bedient und folgt nach der passgenauen Positionierung des Auflagers den Höhenbewegungen des Fahrzeuges während des Verladevorganges (automatische Schwimmeinstellung). Der Vorteil dieses Überladebrückentyps liegt in der größtmöglichen Flexibilität der Auflagerlänge. Durch dieses Feature ist eine effektive Abfertigung auch von nicht 100% korrekt positionierten Fahrzeugen gewährleistet, aufwendiges Neupositionieren des LKWs entfällt. Die Überladebrücke wird einschließlich Rahmen geliefert und als Kompakteinheit in einem Arbeitgang in die Rampendecke eingehängt, zusätzliche Abstützungen in der Einbaustelle werden nicht benötigt. Erhebliche Baukostensparnisse und die Unterfahrbarkeit mit Ladebordwänden sind die Vorteile dieser Bauweise. Alternative Rahmenformen sind je nach Einbausituation erhältlich. Die Tragfähigkeit entspricht der Achslast unter Berücksichtigung des ungünstigsten Belastungsfalles. Die PROMStahl-Überladebrücke erfüllt die neueste europäische Norm DIN EN 1398.

Übersicht



- NL Nennlänge
- NW Nennbreite
- LE Vorschublänge
- LH Bauhöhe
- A Obere Überbrückung
- B Untere Überbrückung

Gemäß DIN EN 1398 ist ein Betreiben der Überladebrücke außerhalb des erlaubten Neigungswinkels von $\pm 12,5\%$ (ca. $\pm 7^\circ$) nicht zulässig.
Der angegebene Wert darf nur überschritten werden, wenn der Betreiber jegliche Rutschgefahr ausschließt (z. B. durch trockene und saubere Oberflächen).

Überladebrücken		LE=500		LE=1000	
NL	LH	A	B	A	B
1750	700	340	300	-	-
2000	600	310	290	400	330
2000	700	315	405	380	480
2500	600	450	285	510	300
2500	700	450	400	520	460
3000	600	430	285	500	280
3000	700	430	380	500	430
3500	800	500	500	590	500
4000	800	530	480	590	530
4500	800	490	470	520	510

Nennbreite (NW) 1750, 2000, 2100, 2200, 2250, 2400 für alle Größen Alle Maße in mm.

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

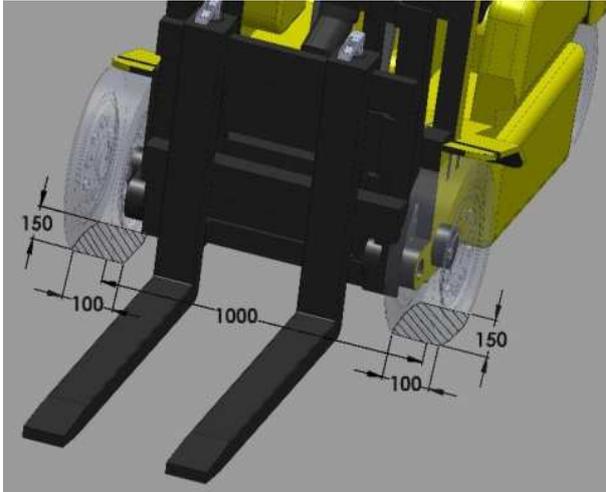
Standard

Auflager (Stahl)	Gekröpfter Vorschub: 500 mm Anschliff 40 mm Tränenblechstärke 13 mm/15 mm
Plateau Rahmen	Tränenblechstärke 8 mm/10 mm T-Rahmen (Brückenrahmen zum Einbetonieren) W-Rahmen (in Verbindung mit Vorabrahmen) Pit- Rahmen (nur für Ausführung „ohne Unterfahrbarkeit“) NL ≤ 3000 mm F-Rahmen (für Brückenaustausch) Box-Rahmen
Oberfläche	Lackierung RAL 5010, RAL 7016, RAL 9005
Hydraulik	Hydraulikaggregat (1,5 kW) Zwei Plungerzylinder mit Notstopventil Ein Vorschubzylinder Standardöl (-20°C bis +60°C)
Schalldruckpegel LpA Steuerung	≤ 75 dB(A) Steuerung mit Autotaster

Optionen

Auflager (Stahl)	Gekröpfter Vorschub: 500 mm, Anschliff 100 mm Gekröpfter Vorschub: 1000 mm, Anschliff 40 mm/100 mm Gerader Vorschub 500 mm/ 1000 mm, Anschliff 40 mm, 100 mm Vorschub mit seitlichen 125 mm Schrägschnitt Vorschub mit seitlichen 150 mm Einstosszungen (nur Vorschub 500 mm)
Rahmen	Sonderrahmen Stufenversion
Oberfläche	Lackierung in verschiedenen RAL-Farben und Schichtdicken Feuerverzinkung Duplexbeschichtung
Hydraulik	Bio-Öl (-20°C bis +60°C) Niedrigtemperaturöl (- 30°C bis + 40°C)
Steuerung	Kombisteuerung
Sonstiges	Brückenspaltabdichtung EPDM Antirutsch-/ Antidröhnbeschichtung Plateauisolierung ISO-Paneele 40 mm, 60 mm ISO KIT 40 mm/ 60 mm/ 80 mm (nur Vorschub 1000 mm) Sichtschutzplane für Bauhöhe und Unterfahrt

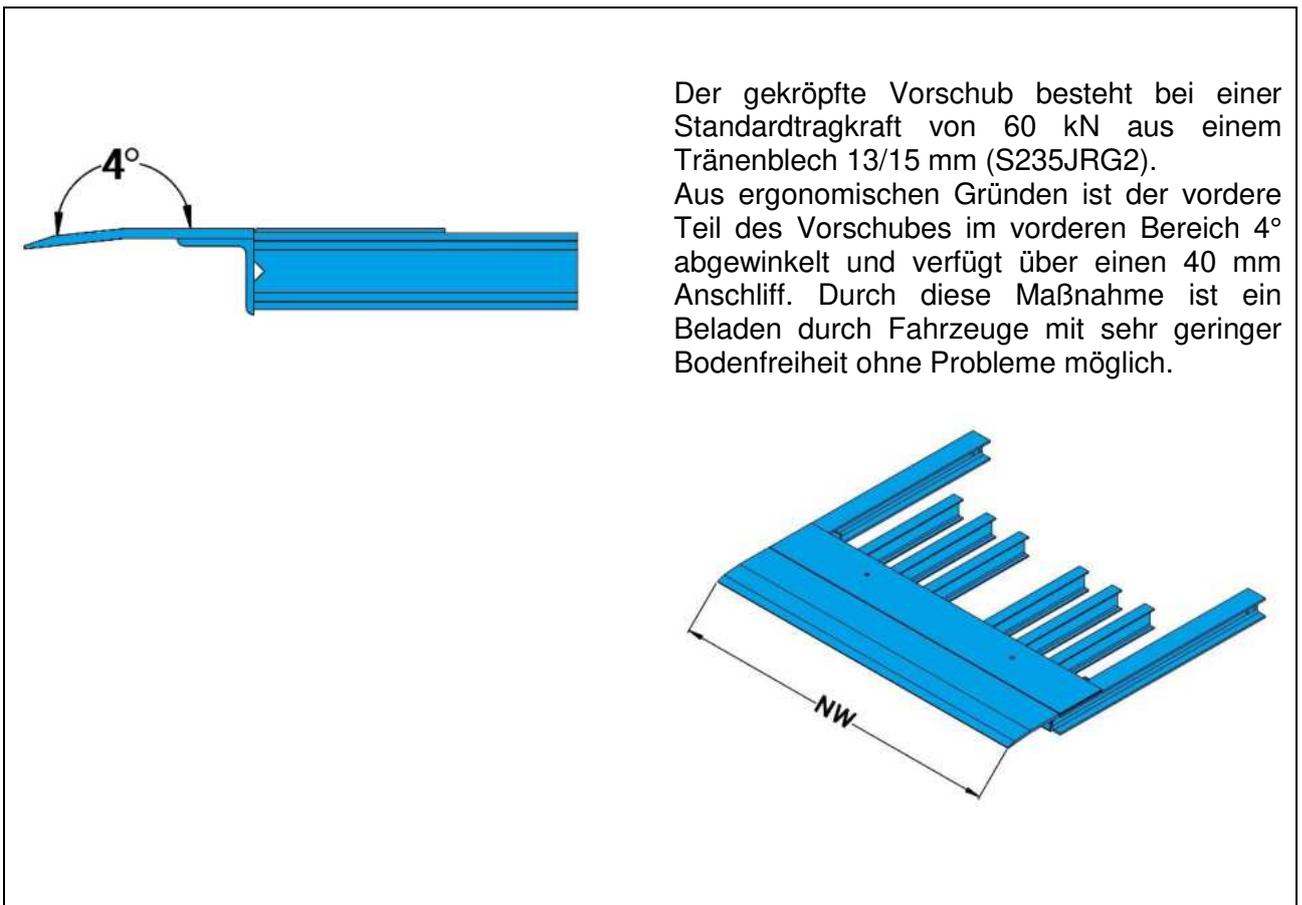
Konstruktiver Aufbau



Die Vorschubbrücke PT2 ist CE gekennzeichnet und entspricht der DIN EN 1398 in vollem Umfang. Die Standardtragkraft von 60 kN (Achslast dynamisch) ist entsprechend der DIN EN 1398 für eine Radaufstandsfläche von je 100x150 mm ausgelegt. Höhere Punktlasten sowie größere Tragkräfte sind auf Anfrage kurzfristig lieferbar.

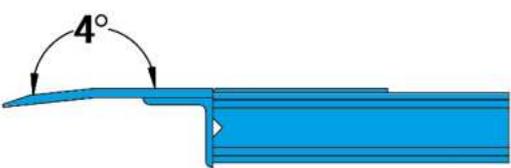
Vorschub

Standard-Vorschub



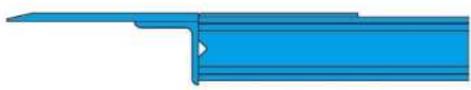
Der gekröpfte Vorschub besteht bei einer Standardtragkraft von 60 kN aus einem Tränenblech 13/15 mm (S235JRG2). Aus ergonomischen Gründen ist der vordere Teil des Vorschubes im vorderen Bereich 4° abgewinkelt und verfügt über einen 40 mm Anschliff. Durch diese Maßnahme ist ein Beladen durch Fahrzeuge mit sehr geringer Bodenfreiheit ohne Probleme möglich.

Vorschuboptionen

A technical drawing of a ramp's leading edge. The top surface is beveled at a 4-degree angle, indicated by a curved arrow and the label '4°'. This bevel transitions into a 100 mm chamfered edge, shown as a horizontal line with a small triangle at its end.

Anschliff 100 mm

Aus ergonomischen Gründen ist der vordere Teil des Vorschubs im vorderen Bereich 4° abgewinkelt und verfügt über einen 100 mm Anschliff. Durch die Verlängerung des Anschliffs ergibt sich ein noch komfortabler Übergang vom Vorschub zur LKW-Ladefläche.

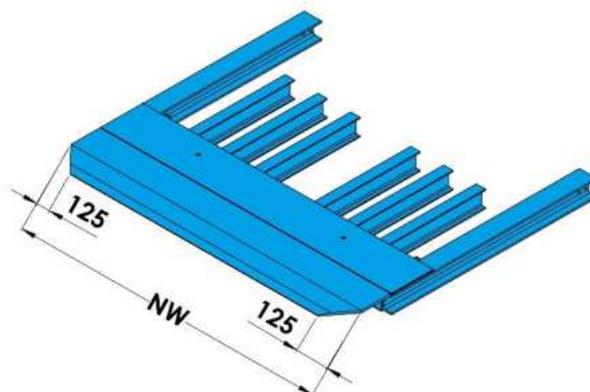
A technical drawing of a straight ramp's leading edge. It features a 40 mm chamfered edge, represented by a horizontal line with a small triangle at its end.

Gerader Vorschub

Der gerade Vorschub wird empfohlen, wenn die LKW-Ladefläche niedriger ist als die Rampenhöhe, d.h. es wird im Wesentlichen nach unten überbrückt. Für diesen Fall bietet die gerade Ausführung einen komfortableren Übergang vom Vorschub auf die LKW-Ladefläche. Dabei kommt der Anschliff 40 mm zur Anwendung beim Beladen mit Transportmitteln, die über große und weiche Räder verfügen. Der Anschliff 100 mm ist eher geeignet für Transportmittel mit kleinen und harten Rädern.

Seitlicher Schrägschnitt

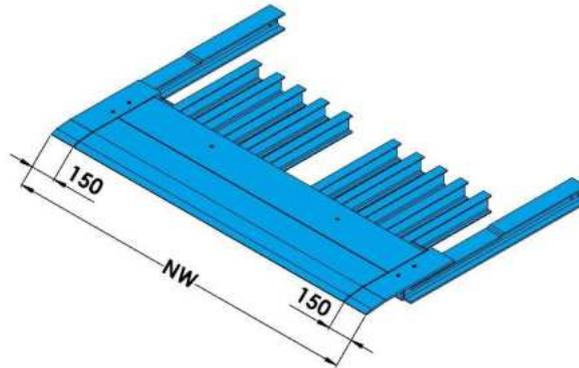
Durch die Option beidseitiger Schrägschnitt wird die Auflagefläche des Vorschubs reduziert. Dadurch können auch schmale oder nicht genau positionierte LKW be- und entladen werden. Empfohlen für Nennbreite ≥ 2200 mm.



Seitliche Einstosszungen

Optional ist die Überladebrücke auch in einer Ausführung mit seitlichen Einstosszungen lieferbar.

Das Auflager besteht dann aus einem mittleren Teil und links bzw. rechts je einem Außenteil. Die Außenteile fahren unabhängig von dem mittleren Teil nach hinten. Die Auflageflächenbreite wird dadurch selbsttätig verkleinert, so dass auch LKWs mit schmalen Ladeflächen abgefertigt werden können. Beim vollständigen Einfahren des Vorschubes, rasten die Außenteile automatisch in die Ursprungsposition ein. Das mittlere Teil und die beiden Außenteile werden so beim nächsten Verladevorgang wieder gemeinsam ausgefahren. Empfohlen für Nennbreite ≥ 2200 mm.



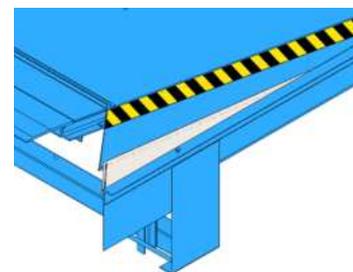
Plateau

Stärke des Tränenbleches

Das Plateau der Vorschubbrücke besteht aus hochwertigem Tränenblech (Material S235JRG2) und wird in 8/10 mm geliefert. Es wird verstärkt durch spezielle Unterzüge, die sowohl eine optimale Festigkeit als auch eine ausreichende Querverwindbarkeit von bis zu 10% der Plateaubreite gewährleistet.

Fußschutz

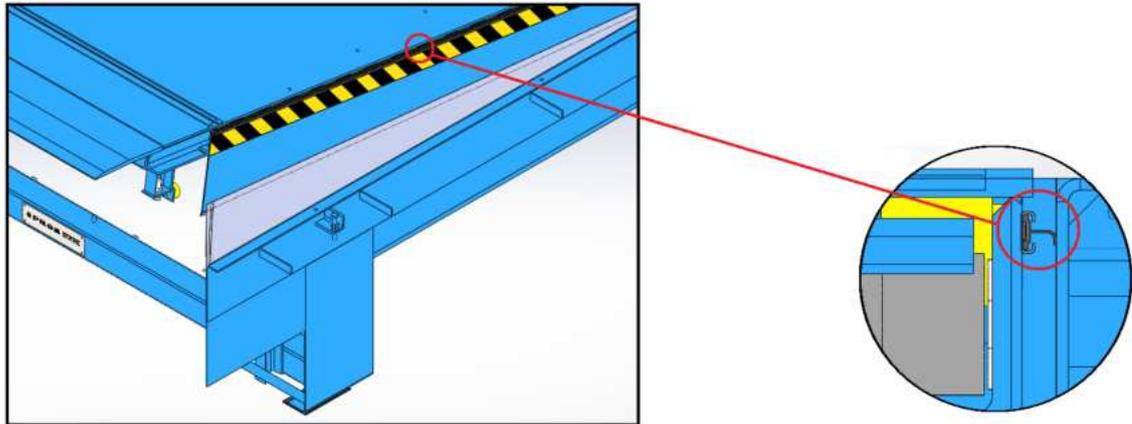
Die Überladebrücke verfügt standardmäßig über seitliche Schutzbleche und verhindern das Einquetschen der Füße beim Absenken der Brücke.



Brückenspaltabdichtung

Um den Spalt zwischen der Überladebrücke und der Einbaustelle abzudichten empfehlen wir die Verwendung unserer Brückenspaltabdichtung.

Der Vorteil dieser Bauweise ist, dass die Zugluft im Gebäude reduziert, die Arbeitsbedingungen verbessert und die Energieeinsparungen gesteigert werden. Die Brückenspaltabdichtung EPDM verläuft dreiseitig umlaufend.

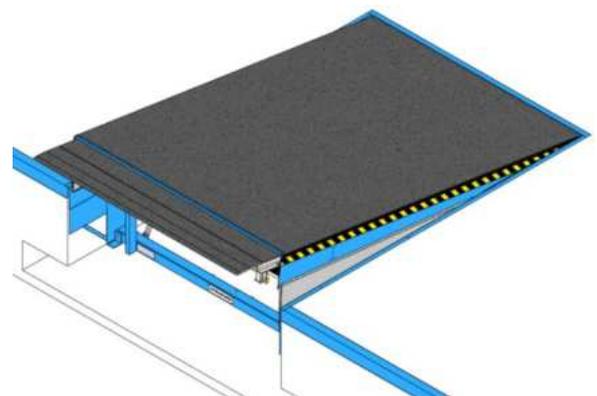


Antirutsch- und Antidröhnbeschichtung

Optional ist es möglich das Plateau und den Vorschub zu beschichten. Das Material besteht aus hochelastischer und lösemittelfreier Polyurethan-Beschichtung in einer Materialstärke von 3-4 mm, gefüllt mit scharfkantigem Basaltbruch der Körnung 1-1,6 mm.

Die Beschichtung bietet eine hohe Rutsicherheit und garantiert eine lärmreduzierende Wirkung.

Die Antirutschbeschichtung wird auf profiliertem Material aufgebracht. So bleiben selbst bei einer Beschädigung die Anforderungen der DIN EN 1398 an Rutschhemmung gewährleistet.



Sichtschutzplanen



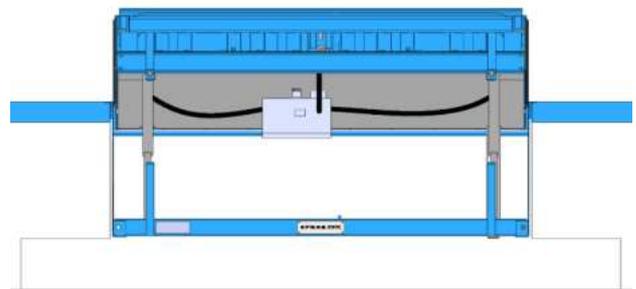
Die Sichtschutzplanen Typ PESB aus 3 mm PVC minimieren, durch die Abdichtung offener Einbaustellen an der Frontseite, das Eindringen von Zugluft und Verunreinigungen in das Gebäude.

Wir bieten zwei verschiedene Varianten an: Sichtschutzplane für die Bauhöhe und für die Unterfahrt.

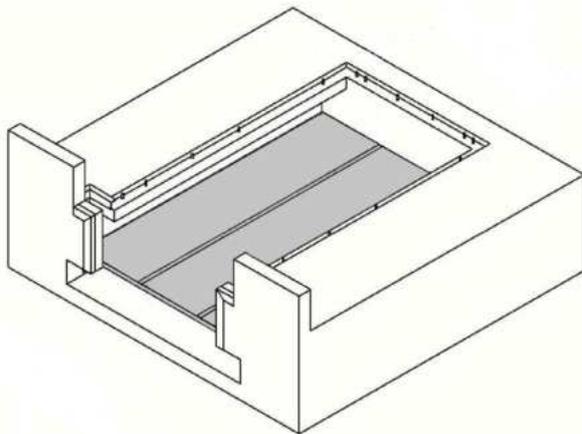
Plateauisolierung

In Zeiten von Energieeinsparungen ist es besonders wichtig den Ladezonenbereich optimal abzudichten. Liegt die Überladebrücke außerhalb der Toröffnung, so verhindert die Plateau-isolierung das Eindringen von Warm- bzw. Kaltluft in den Innenbereich.

Die Isolierung besteht aus 40 mm bzw. 60 mm starker Isolierpaneele. Es wird empfohlen, die Isolierung in Kombination mit einer EPDM-Dichtung anzubringen.



Verladestellenisolierung ISO-KIT



Trotz innenliegender Überladebrücke, außen montierter Torabdichtung und isoliertem Sektionaltor entweicht viel Energie über die Verladebrücke aus dem Gebäude.

Durch die Abdichtung mit ISO-Paneele unterhalb der Verladebrücke wird der Wärme- oder Kälteverlust, gerade in temperaturgeführten Hallen und Tiefkühlslagern minimiert.

Die ISO-Paneele wird aus zwei Stahldeckschalen mit dazwischenliegendem PUR-Hartschaum hergestellt und verfügt über hervorragende Dämmwerte. Sie ist in den Stärke 40 mm, 60 mm und 80 mm lieferbar. (nur für Vorschub 1000 mm)

Oberfläche

Lackierung

Die einzelnen Baugruppen der Überladebrücke werden vor dem Zusammenbau sandgestrahlt und mit einem Zweikomponentenlack beschichtet. Standardmäßig werden die Brücken in den Farben RAL 5010, RAL 7016 bzw. RAL 9005 und einer Schichtdicke von 60 - 80 µm (Korrosionsschutzklasse C2-M) geliefert. Weitere RAL-Farben und Schichtdicken bis zu 160 µm (Korrosionsschutzklasse C3-H) sind optional möglich.

Um den Korrosionsschutz zu erhöhen kann die Überladebrücke mit feuerverzinkten Stahlteilen oder mit einer Duplexbeschichtung (Farblackierung auf Feuerverzinkung) geliefert werden.

Hydraulik

Angetrieben wird die Überladebrücke von einem (1,5 kW), das sich in der Vergangenheit 1000-fach bewährt hat. Das geschlossene System arbeitet zuverlässig auch in schwierigen Bedingungen und zeichnet sich durch seine Unempfindlichkeit gegen Staub und Schmutz aus. Für den Einsatz in Kühlzonen bieten wir ein speziell für diese niedrigen Temperaturen ausgelegtes Hydrauliköl an.

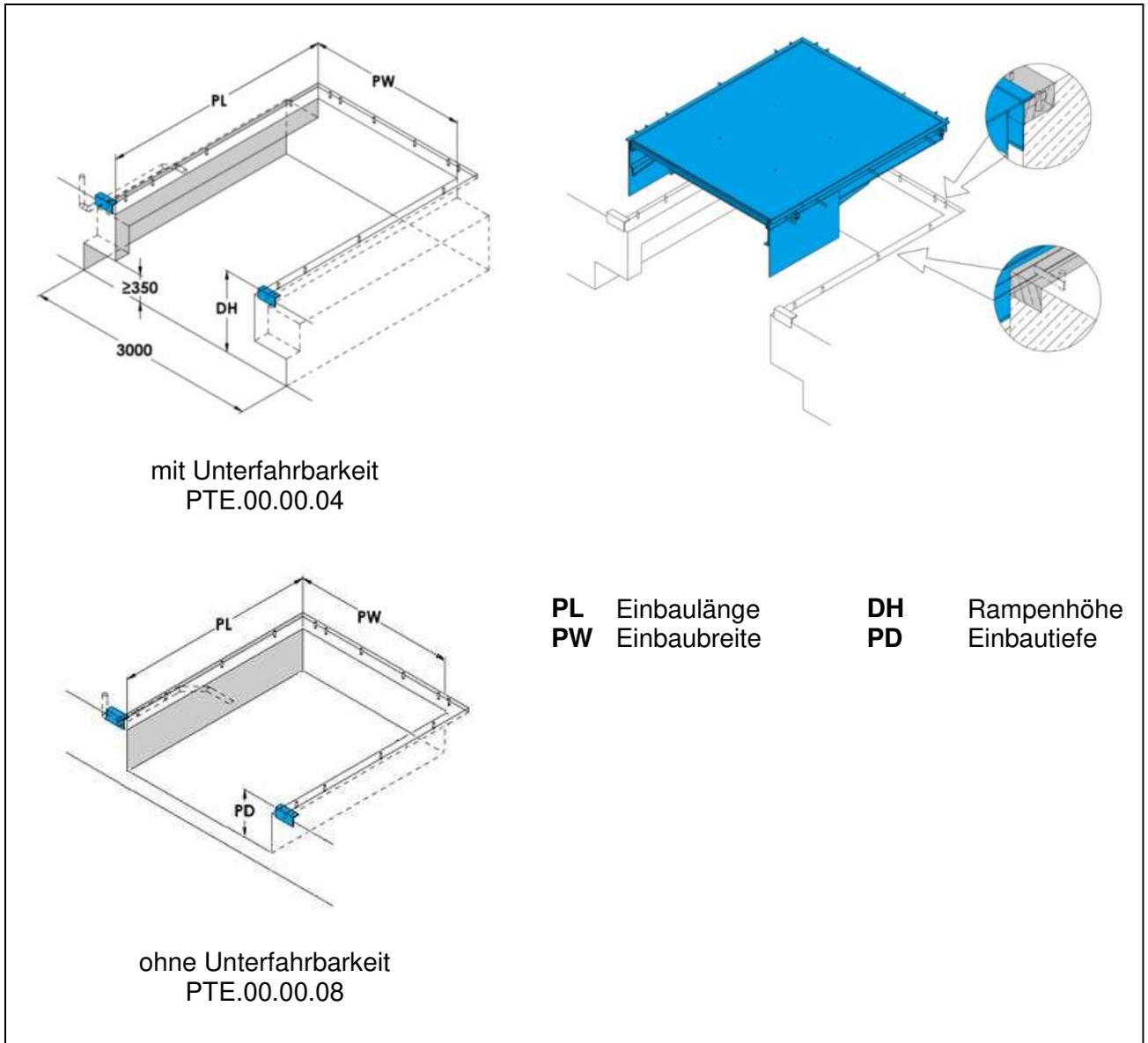
Die Überladebrücke wird durch zwei Hubzylinder (Kolbenstangen- Ø 40 mm) angehoben, die einen sicheren horizontalen Stand der Brücke garantieren, falls der LKW während des Verladens die Verladestelle verlässt. Gewährleistet wird in diesem Fall das erforderliche Stoppen der vertikalen Abwärtsbewegung durch speziell für diesen Zweck entwickelte Notstoppventile in den Hubzylindern.

Das Vorfahren des Vorschubes erfolgt durch einen Vorschubzylinder Kolbenstangen- Ø 22 mm für Vorschub 500 mm und Kolbenstangen- Ø 25 mm für Vorschub 1000 mm.

Rahmen/ Einbaustelle

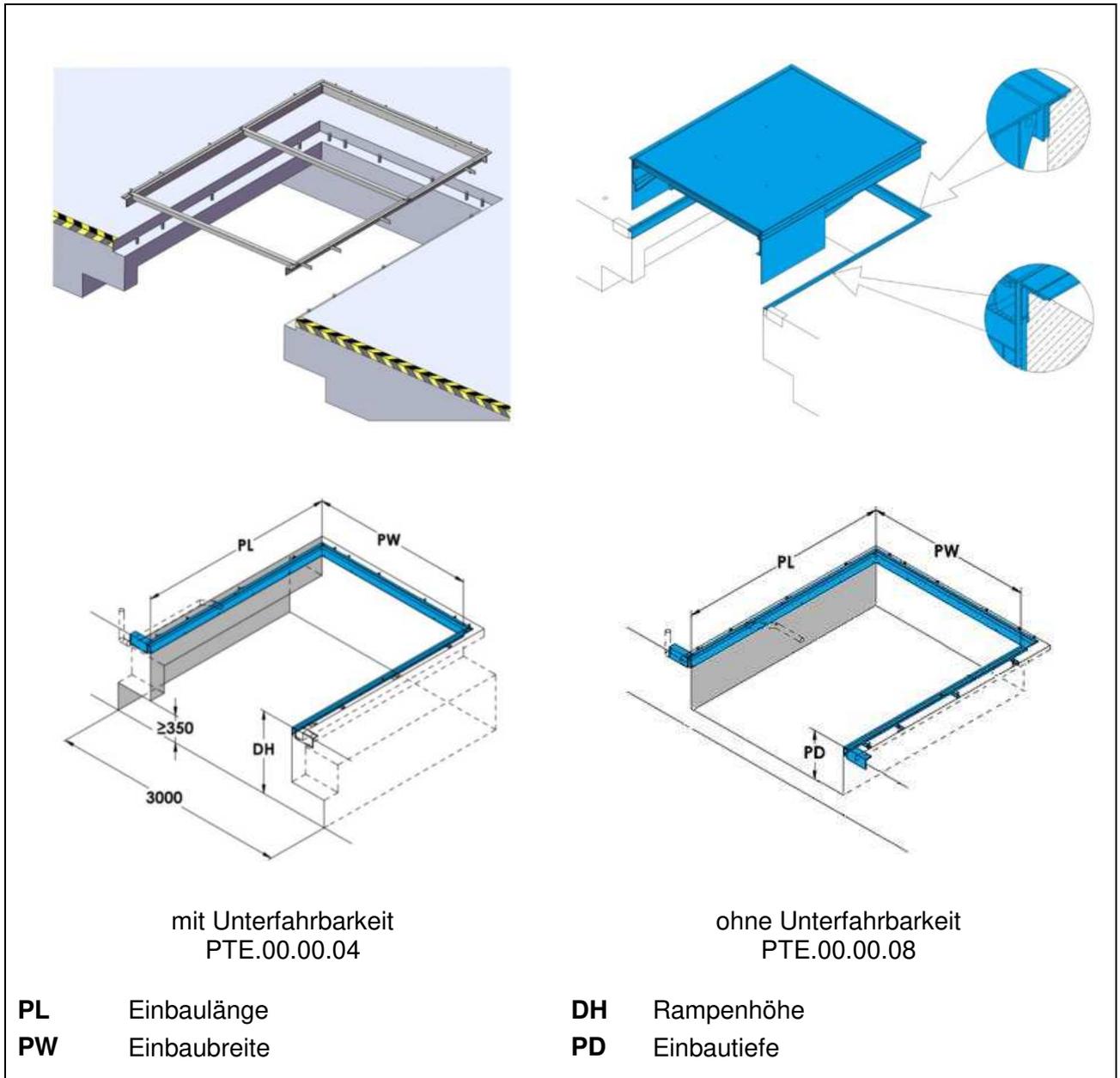
T- Brückenrahmen zum Einbetonieren

Die Überladebrücke wird direkt in Beton eingegossen - schnelle und saubere Montage in einem Arbeitsgang.



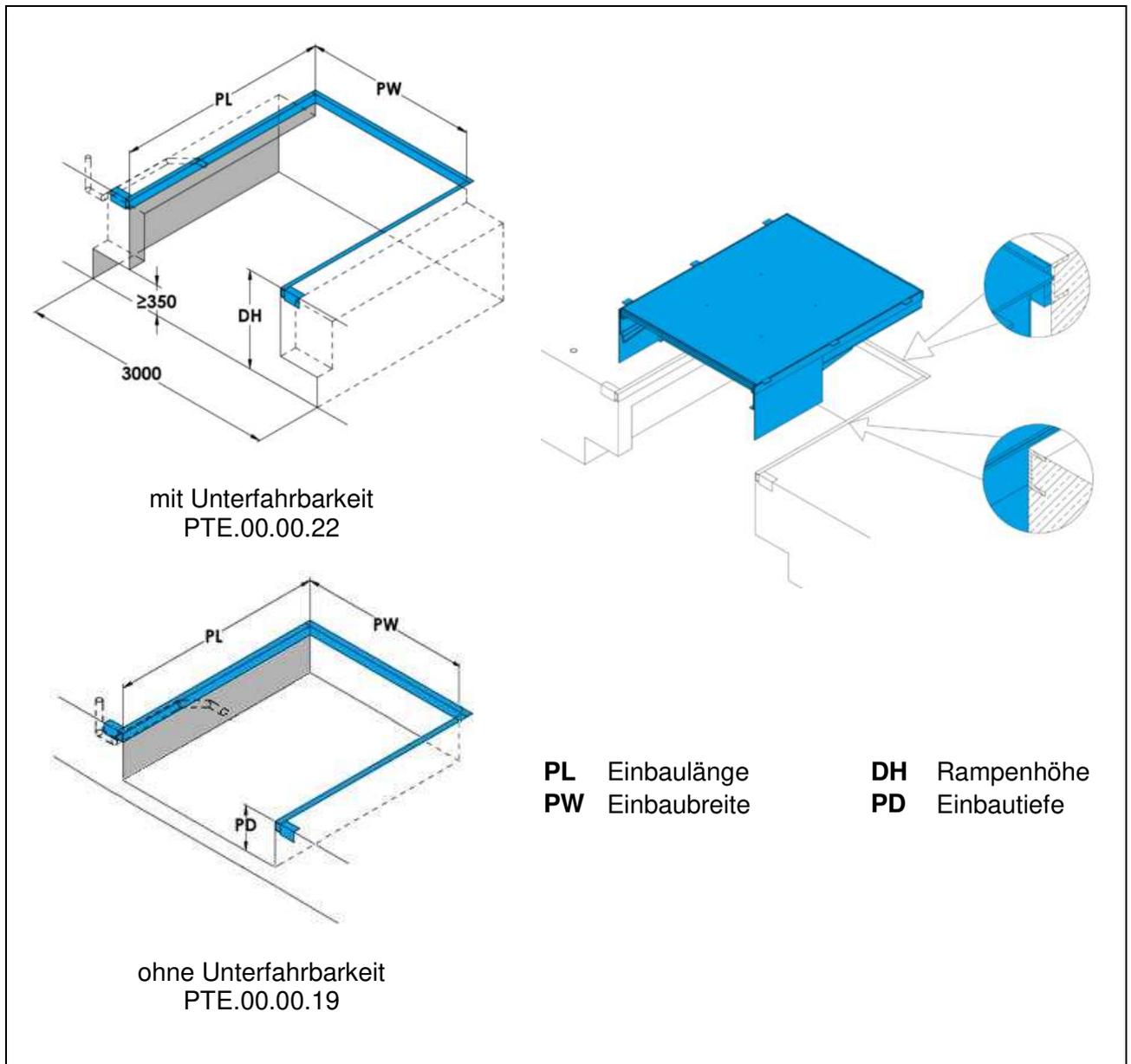
W- Brückenrahmen (in Verbindung mit einem Vorabrahmen)

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.



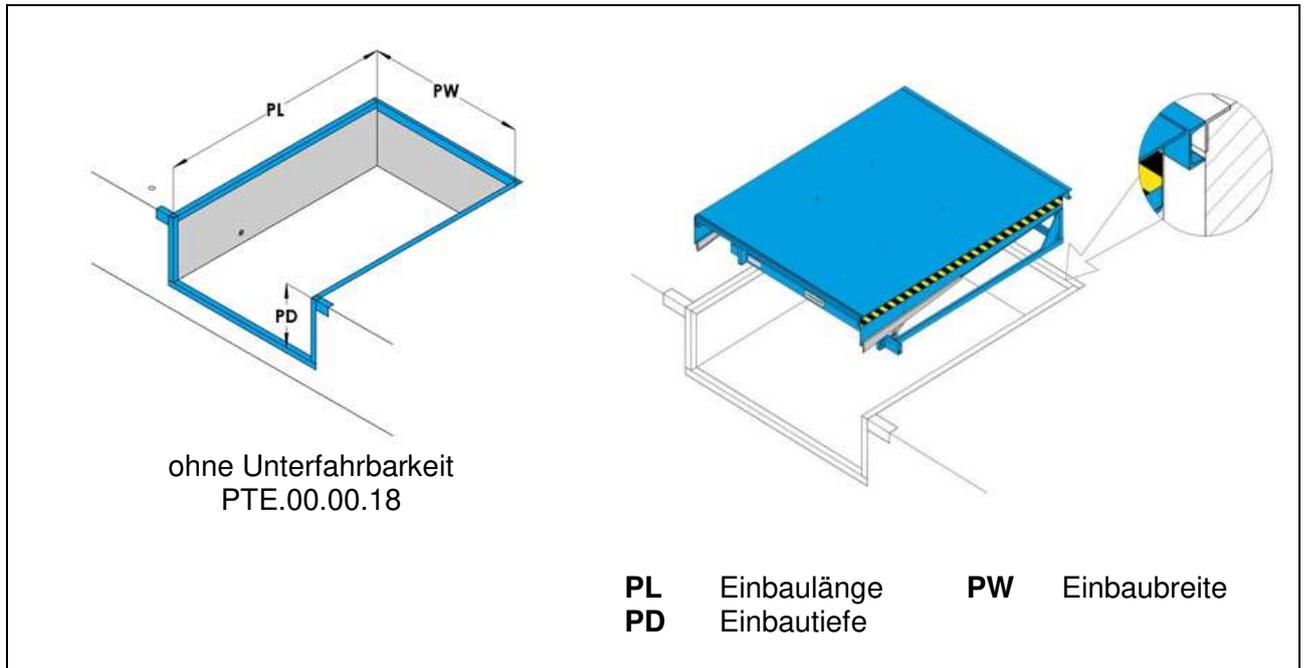
F- Flachstahlrahmen (Brückenaustausch)

Problemloses Auswechseln der Überladebrücke. Beim F-Rahmen wird die existierende Brücke aus der Grube geschnitten und durch eine entsprechende neue Brücke ersetzt. Der Bestandsrahmen wird weiterverwendet. Voraussetzung ist, dass der Rahmen entsprechend tragfähig ist. Auf diese Weise können aufwendige Betonarbeiten entfallen.



P- Pitrahmen

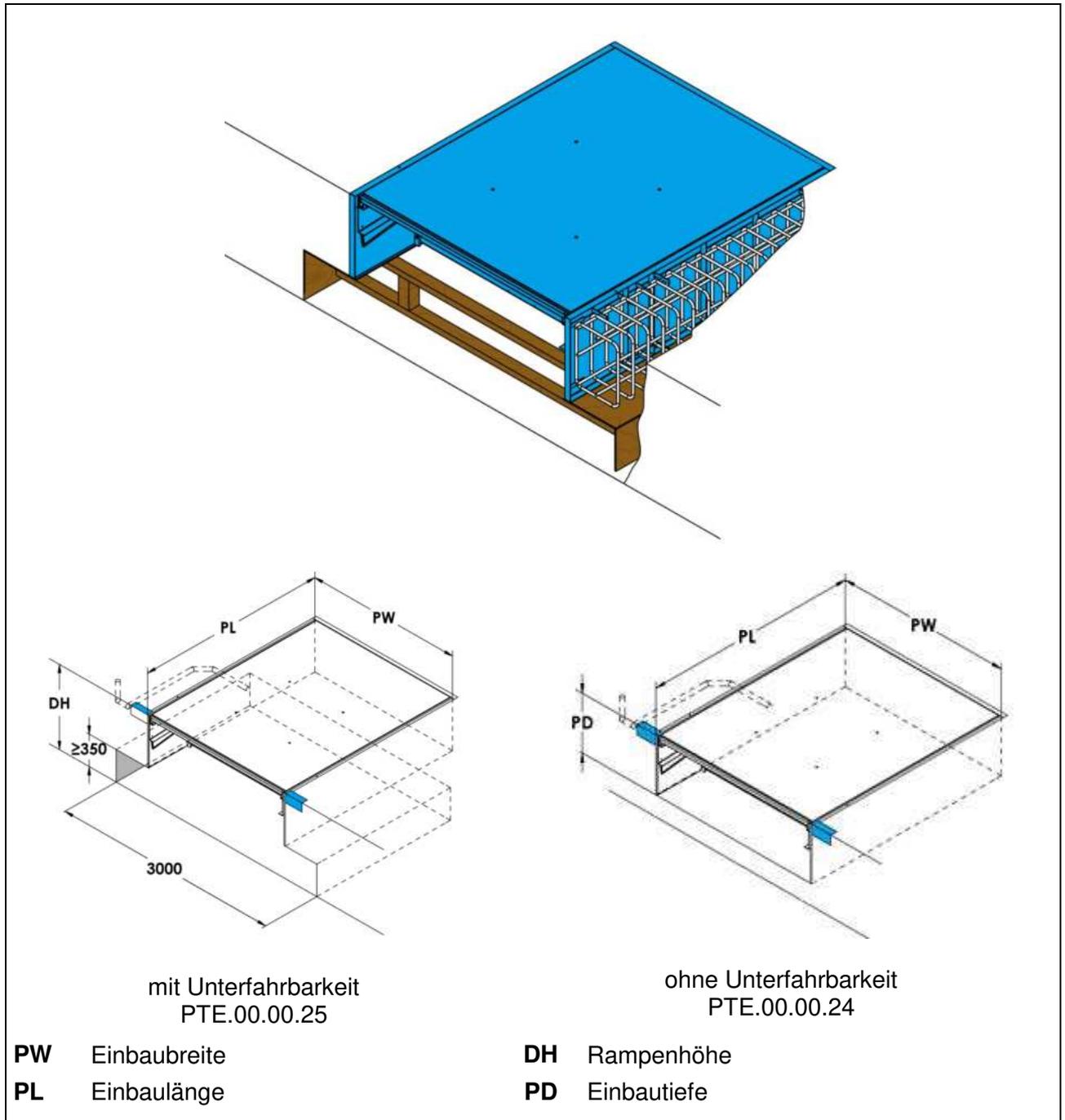
Schnelle und kostengünstige Montage der Überladebrücke.
Einsetzbar nur für Einbaustellen ohne Unterfahrbarkeit.



B- Boxrahmen

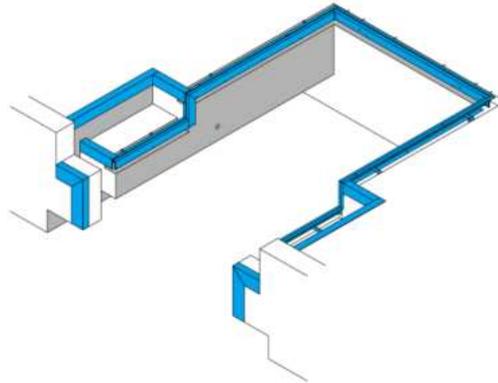
Die sonst übliche Grubenerstellung entfällt. Es werden keine Betonfertigteile benötigt, die in der Herstellung oft aufwendig sind.

Die Bauvorbereitung der Hallenbodenplatte ist wesentlich einfacher, da keine Einschalarbeiten notwendig sind.



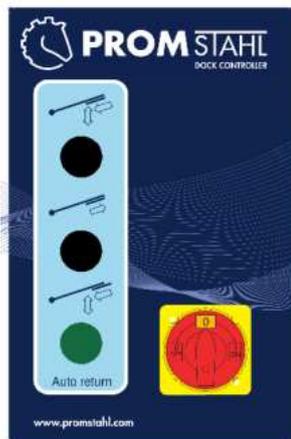
Stufenversion

Die Variante der Stufenversion wird eingesetzt, wenn die Ladehöhe der Fahrzeuge niedriger ist als die Rampenhöhe der Verladestelle. In diesem Fall ist die Grube rechts und links neben der Überladebrücke ausgespart, sodass ein problemloses Öffnen der Fahrzeugtüren im angedockten Zustand möglich ist.



Steuerungssysteme

Standard DOCKController PT, mit Autotaster (PBES 2MV 16 03)



- Hauptschalter
- Taster „Heben“ zum Anheben des Plateaus in die gewünschte Höhe.
- Taster „Vorfahren“ zum Vorfahren des Vorschubes und Positionierung auf die Ladefläche.
- Autotaster (durch kurzes Antippen bewegt sich die Überladebrücke in die Ruhestellung).
- Anschlussmöglichkeiten: Verriegelung „Brücke/ Tor“ und „Tor/ Brücke“.

Option PROMControl, mit Autotaster (PBES 2MV SPH)



- Hauptschalter
- Taster „Heben“ zum Anheben des Plateaus in die gewünschte Höhe.
- Taster „Vorfahren“ zum Vorfahren des Vorschubes und Positionierung auf die Ladefläche.
- Autotaster (durch kurzes Antippen bewegt sich die Überladebrücke in die Ruhestellung).
- Anschlussmöglichkeiten für Radkeil, Fahrzeugerkennung, Ampelanlage, Verladeleuchte, pneum. Torabdichtung und Torverriegelung.

Option PROMControl, mit Autotaster (PBES 2MV SPH 14)



- Hauptschalter
- Taster „Heben“ zum Anheben des Plateaus in die gewünschte Höhe.
- Taster „Vorfahren“ zum Vorfahren des Vorschubes und Positionierung auf die Ladefläche.
- Autotaster (durch kurzes Antippen bewegt sich die Überladebrücke in die Ruhestellung).
- Anschlussmöglichkeit für Radkeil, Fahrzeugerkennung, Ampelanlage, Verladeleuchte, pneum. Torabdichtung und Torverriegelung
- Inkl. Torbedientaster

Option PROMControl, mit Autotaster (PBES 2MV SPH 12)



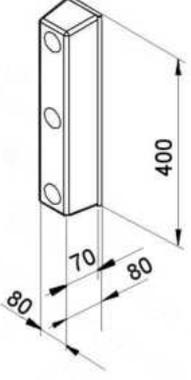
- Hauptschalter
- Taster „Heben“ zum Anheben des Plateaus in die gewünschte Höhe.
- Taster „Vorfahren“ zum Vorfahren des Vorschubes und Positionierung auf die Ladefläche.
- Autotaster (durch kurzes Antippen bewegt sich die Überladebrücke in die Ruhestellung).
- Anschlussmöglichkeit für Radkeil, Fahrzeugerkennung, Ampelanlage, Verladeleuchte, pneum. Torabdichtung und Torverriegelung
- Inkl. Torbedientaster und Torabdichtungstaster (für aufblasbare Torabdichtung)

Zubehör

Anfahrpuffer

Die Anfahrpuffer für die Überladebrücke, fest installiert oder beweglich, haben die Funktion, Stöße bei der Anfahrt der Fahrzeuge aufzufangen und verhindern dadurch Beschädigungen an der Verladestelle. Alle Gummielemente unserer PROMStahl Serie werden aus hochwertigem Neugummi gefertigt und garantieren eine hohe Lebensdauer.

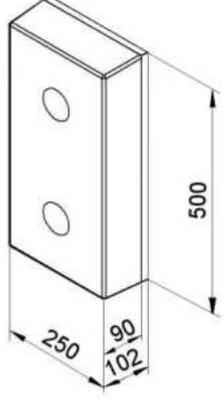
Feste Anfahrpuffer



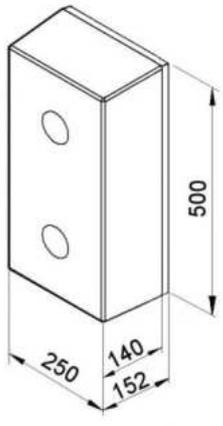
PGF 70
Gummielement (Stärke 70 mm) mit verzinkter Anschweißplatte.

Ein Standardanfahrpuffer mit hoher Abriebfestigkeit und höchster Gummiqualität. Er ist geeignet für geringe Verladeaktivität.

PGF 90
Gummielement (Stärke 90 mm) mit verzinkter Anschweißplatte



PGF 140
Gummielement (Stärke 140 mm) mit verzinkter Anschweißplatte

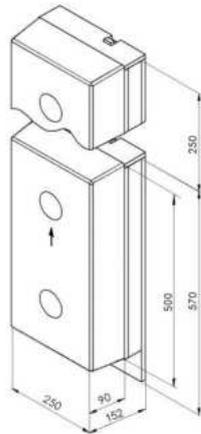


PGF 90 und PGF 140 sind Anfahrpuffer mit langer Lebensdauer und geeignet für große Anprallkräfte.

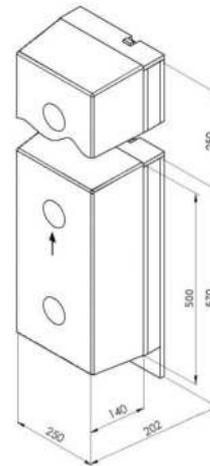
The image contains three technical drawings of bumper components. The first drawing, labeled PGF 70, shows a vertical rectangular bumper with a height of 400 mm, a width of 70 mm, and a base width of 80 mm. The second drawing, labeled PGF 90, shows a vertical rectangular bumper with a height of 500 mm, a width of 90 mm, and a base width of 102 mm. The third drawing, labeled PGF 140, shows a vertical rectangular bumper with a height of 500 mm, a width of 140 mm, and a base width of 152 mm. All drawings show two circular mounting holes on the front face of the bumper.

Höhenverstellbare Anfahrpuffer

PGV 90
Anfahrpuffer mit vertikalem Gleitschlitten
(Gummiement Stärke 90 mm)



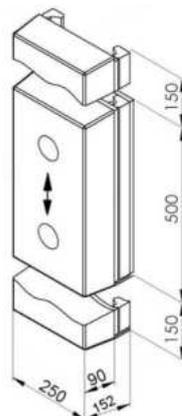
PGV 140
Anfahrpuffer mit vertikalem Gleitschlitten
(Gummiement Stärke 140 mm)



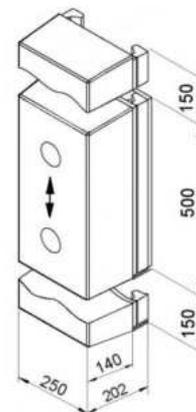
Der Anfahrpuffer PGV wird eingesetzt für Verladesituationen, bei denen die Ladefläche des LKWs höher als das Rampenniveau liegt. Sie lassen sich per Knopfdruck auf bis zu 250 mm über Rampenkante anheben. In dieser Stellung folgt der Puffer den Höhenbewegungen des LKWs während der Verladung um 50 mm nach oben und 250 mm nach unten. Dadurch wird der Verschleiß auf ein Minimum reduziert und somit die Lebensdauer des Gummipuffers verlängert. Nach dem Andocken lässt sich der Puffer auf Rampenniveau arretieren, um das Öffnen der Türen vom LKW zu ermöglichen.

Höhenbewegliche Anfahrpuffer

PGB 90
Anfahrpuffer mit vertikalem Gleitschlitten
(Gummiement Stärke 90 mm)



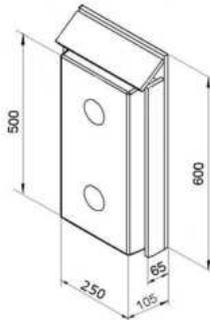
PGB 140
Anfahrpuffer mit vertikalem Gleitschlitten
(Gummiement Stärke 140 mm)



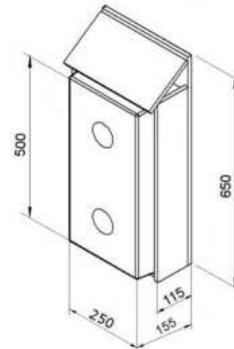
Der Anfahrpuffer PGB folgt der vertikalen Bewegung des LKWs 150 mm nach oben und nach unten. Dadurch wird der Abrieb während des Verladens nahezu ausgeschlossen und besitzt garantiert eine höchstmögliche Lebensdauer.

Anfahrpuffer im Schutzgehäuse

PGFS 90
Anfahrpuffer mit Schutzgehäuse
(Gummielement Stärke 90 mm)



PGFS 140
Anfahrpuffer mit Schutzgehäuse
(Gummielement Stärke 140 mm)

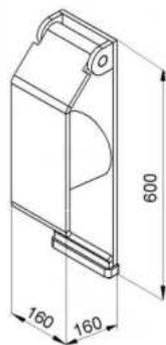


Bei stärkerer Beanspruchung ist der Einsatz eines Anfahrpuffers mit einem Schutzgehäuse empfehlenswert. Die angeschrägte Schutzplatte bewahrt die Gummipuffer vor schweren Beschädigungen.

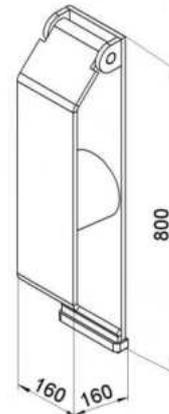
Durch die seitlichen Flachstahlführungen sind die Befestigungsschrauben der Gummipuffer optimal gegen Abscherung geschützt.

Federstahlpuffer

PGS 600
Federstahlpuffer mit verzinkter Stahlplatte,
Federstahlplatte (t=15 mm) und Gummipuffer
(Ø 130mm)



PGS 800
Federstahlpuffer mit verzinkter Stahlplatte,
Federstahlplatte (t=15 mm) und Gummipuffer
(Ø 130mm)



Die Federstahlpuffer PGS schützen die Verladezone, besonders bei Schwerlastverladung, bei der große Auffahrkräfte entstehen. Sie verfügen über hervorragende Dämpfungseigenschaften, minimalen Verschleiß und Langlebigkeit.

Während des Verladevorganges ist nur die Federstahlplatte in Kontakt mit dem Fahrzeug. Der normale Verschleiß infolge der Höhenbewegung des LKWs an der Pufferoberfläche ist somit ausgeschlossen. Ein kostspieliger Austausch der Puffer entfällt und die Betriebskosten werden gesenkt. Der Federstahlpuffer wird bei der Montage mit dem Brückenrahmen verschweißt, bzw. an die Rampe gedübelt. Optional kann der Puffer mithilfe einer Konsole 200 mm oberhalb der Rampenkante montiert werden.

Radkeil



Der Sicherheits-Radkeil PZK gewährleistet ein durchgehendes Sicherheitskonzept beim Be- und Entladen von LKW 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



Ampelanlagen sind im Innen- und Außenbereich der Verladestation eine sinnvolle Ergänzung. Es ist zu empfehlen die Verladestelle nicht nur mit einem Radkeil, sondern zusätzlich mit einer Ampelanlage auszurüsten.

Die Ampelanlage Typ PBEA sorgt in der Verladestelle für eine Kommunikation zwischen Fahrer und Verladepersonal. Sie zeigt, wann gefahrlos die Verladestelle angefahren und wieder verlassen werden kann und ist individuell mit unserer Steuerung an ihre betrieblichen Anforderungen anpassbar.

Verladeleuchte



Im Verladebereich entstehen beim Be- und Entladen eines LKWs häufig Gefahrenbereiche durch geringe Ausleuchtung der Verladestellen. Die PROMStahl Verladeleuchte PV ist die ideale Lösung für die optimale Ausleuchtung der Verladezone und der LKW-Ladefläche. Alternativ bieten wir eine Verladeleuchte Typ PV 13 in Kombination mit einem Lüfter an.

Einfahrhilfen



Die Einfahrhilfen führen den rückwärtsfahrenden LKW ohne genaues und aufwendiges Rangieren an die Verladestelle heran. Die sichere Verankerung, sei es durch Einbetonieren (Köcherversion) oder durch die Montage mit Zugankern (Flanschversion), ist eine kostengünstige und sinnvolle Investition für die sichere Verladung.

Bauseitige Elektrovorbereitung

