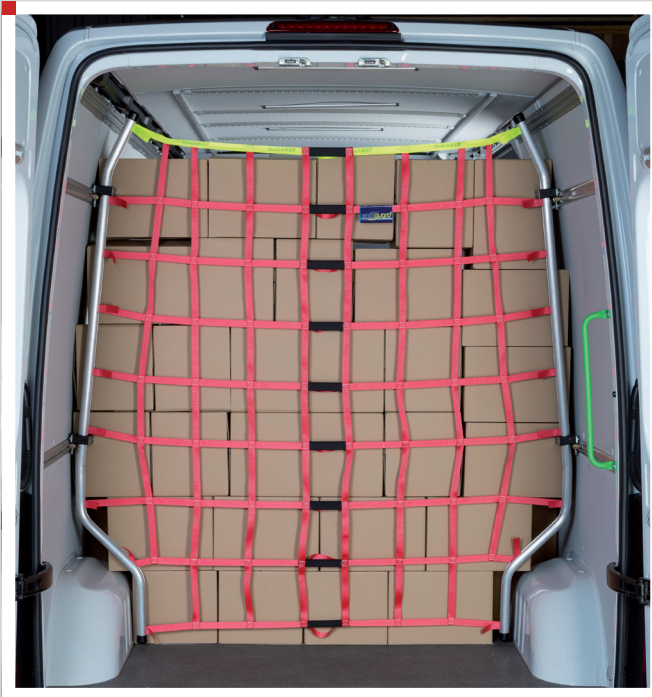


WISTRA Safeguard-Ladungssicherungsnetz „QuickKEP“



Dieses neuartige Ladungssicherungsnetz QuickKEP wurde für die **schnelle** und **sichere Verwendung** konzipiert.

Im Vergleich zu den handelsüblichen vertikalen Ladungssicherungsnetzen haben wir den Double-Airline-Endbeschlag für die Airline-Zurrschiene nicht fest am Netz konfektioniert.

An den seitlichen Aluminium-Netzrohren sind je zwei Haken montiert, die beim Einsetzen und Versetzen in die Double-Airline-Endbeschläge 380 eingehängt werden.

Die Endbeschläge werden je nach Bedarf in kurzen Abständen lotrecht in die Airline-Zurrschienen eingesetzt und verbleiben dort.

Je nach Bedarf wird nun das Ladungssicherungsnetz durch einfaches Anheben des Rohres ausgehakt und in die neue gewünschte Position eingehakt. Dieser Vorgang dauert nur wenige Sekunden.

Als „Türfunktion“ hakt der Anwender nur ein Netzgestänge aus und parkt dieses auf der anderen Seite. Somit ist auch ein schneller Zugang gewährt.

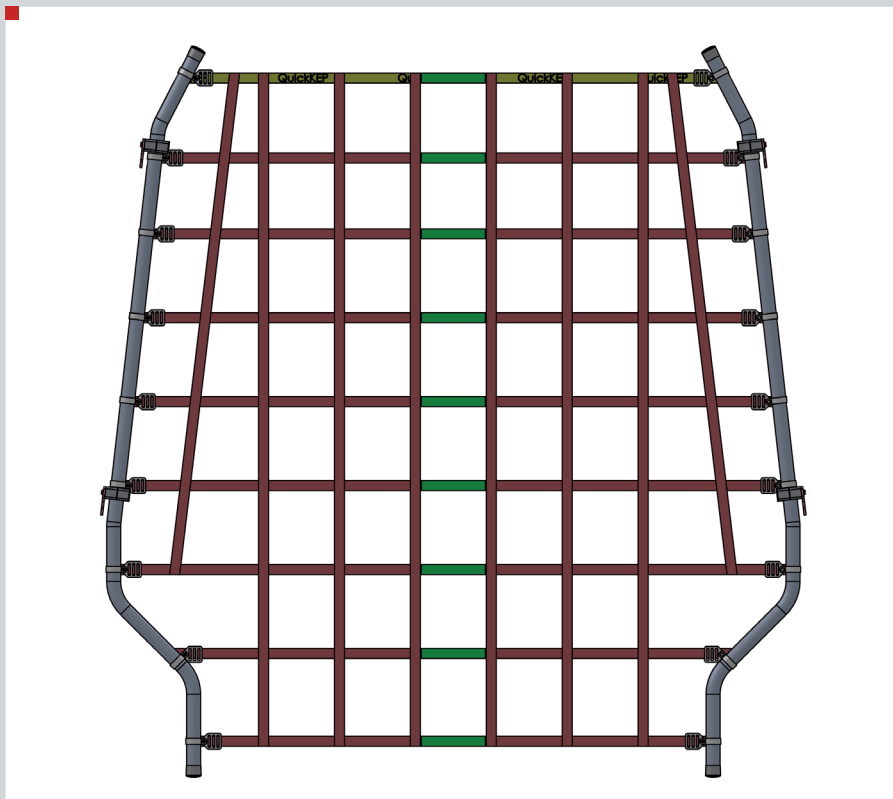
QuickKEP kommt mit den werkseitigen Airline-Zurrschienen in zwei Ebenen aus und macht eine kostspielige Montage von weiteren Airline-Zurrschienen im oberen und unteren Bereich überflüssig.

	Vorteile		
	für den Anwender	für das Transportmittel/die Ladung	gegenüber ähnlichen Produkten
Sekundenschnelles Versetzen des Ladungssicherungsnetzes durch Aus- und Einhaken in den Airline-Zurrschienen befindlichen Double-Airline-Endbeschlägen	X		X
Hoher LC Wert Netz gesamt: 600 daN	X	X	X
Mit schneller „Türfunktion“ nutzbar	X	X	X
Position der Einhaken leicht höhenverstellbar *)	X	X	X
Leichte Netz-Breiteneinstellung durch Schnallen am Rohr *)	X	X	X
Das Netz muss nicht jedesmal aufwendig gespannt werden.	X	X	X
Kostspielige Montage von weiteren Zurrschienen im oberen und unteren Bereich sind überflüssig	X	X	X
Durch die Formgebung der Rohre kann das Netz auch im Bereich des Radkastens verwendet werden.	X	X	X
Hochwertiges 25 mm Polyestergewebe mit MBL 2000 daN für den robusten Einsatz	X		X
Auch in anderen Netzhöhen und Breiten sowie Formgebungen der Rohre je nach Aufbaustruktur lieferbar.	X	X	X
Individualisierungen bei Gurtbandfarbe und Gurtband-Aufdruck möglich	X		X
WISTRA Ersatzteil- und Reparaturservice	X		X

*) Nicht alle Sprinter sind werkseitig mit Airline-Zurrschienen ausgerüstet. Somit ergeben sich in Bezug auf Ausführung sowie die Position der Airline-Zurrschienen Abweichungen.

WISTRA Safeguard-Ladungssicherungsnetz „QuickKEP“

Ausführung für Mercedes Sprinter H2



Artikelnr. 27 348 00 000 00

vertikales Transporter-Ladungssicherungsnetz

Gewebe 25 mm rot MBL 2000 daN

Maschenweite ca. 165 x 165 mm

bds. mit Alu-Gestänge

2 Befestigungsebenen zum Einhängen

angepasst an die Kontur Sprinter H2

LC Netz Befestigungspunkt 250 daN

LC Netz Gesamt 600 daN

Netzhöhe ca. 1700 mm

Seitliche Befestigung

- WIS Einhakvorrichtung für Endbeschlag 380
- beigelegt EB 380 16 Stück für Airline-Zurrschienen

Gefertigt, gekennzeichnet und geprüft nach VDI Richtlinie 2700 Blatt 3.3 (sowie in Anlehnung an DIN EN 12195-2)

WISTRA Formschluss-Berechnungen

Formschlüssige Ladungssicherung

durch direktes Anlegen der Ladeinheit an z.B. Stirnwand vorn, Seitenwände, Lade-, Sperr-, Klemmbalken, Ladegüter zueinander, Auffüllen von Zwischenräumen mit Zwischenkonstruktionen oder anderen Ladungssicherungshilfsmitteln sowie Schräg-/Diagonal-/Horizontalzurren.

- μD = dynamischer Gleit-Reibbeiwert
- vertikale Bewegungen der Ladeeinheiten erfordern ggf. zusätzliche Sicherungsmaßnahmen!
- Beachten Sie bei der Beladung die maximale Zuladung und die zulässige Lastverteilung.
- die Ladeeinheiten sind für den möglichen Druck im Anlagebereich an den Formschluss ausgelegt!

Formschluss (bei gleichmäßiger Belastung) nach DIN EN 12195-1:2004/VDI 2700 ff

- gerechnet mit Beschleunigungsbeiwert 0,8 und 0,5



Blockierkraft des Formschlusses	Max. Gewicht der Ladeinheit/-en					
	bei μD 0,2		bei μD 0,4		bei μD 0,6	
	0,8	0,5	0,8	0,5	0,8	0,5
600 daN	1000 kg	2000 kg	1500 kg	6000 kg	3000 kg	*)

*) Das maximale Ladeeinheitengewicht steht im direkten Zusammenhang zur maximalen Zuladung und der zulässigen Lastverteilung des Fahrzeuges. Der Beschleunigungsbeiwert ist kleiner als der dynamische Gleit-Reibbeiwert μD