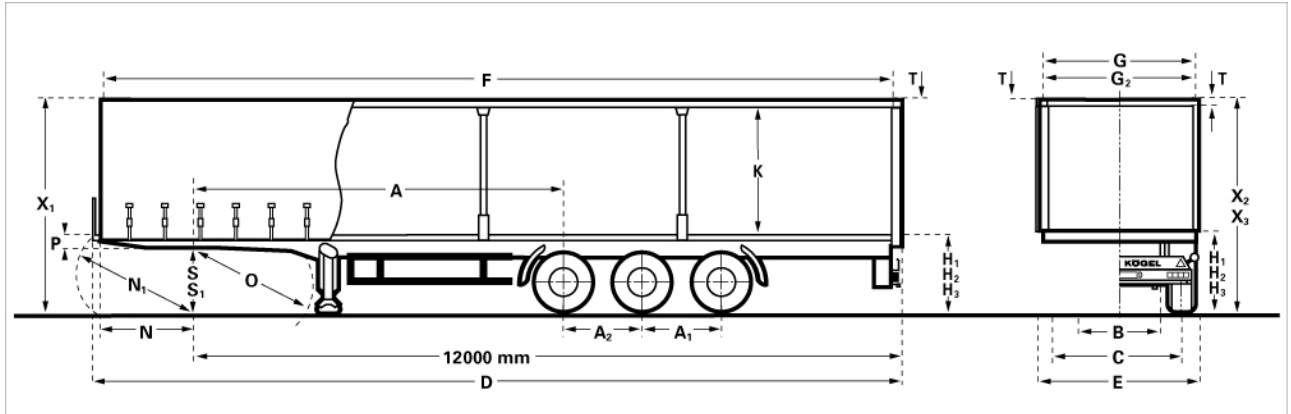


## Karta danych technicznych dla kraju rejestracji „DEU“

Stan: 14.03.07

### Strong MAXX coil rail | Skrzyniowa naczepa siodłowa | SNCC 24 P 120 H / 1.130 ID: 905077



#### Dane techniczne

Dopuszczalne obciążenie siodła: ok. 12.000 kg

Technicznie dopuszczalne obciążenie siodła: ok. 15.000 kg

Dopuszczalne obciążenie zespołu osi: ok. 24.000 kg (po 8.000 kg na oś)

Technicznie możliwe obciążenie zespołu osi: ok. 27.000 kg (po 9.000 kg na oś)

Dopuszczalny ciężar całkowity: ok. 35.000 kg

Technicznie możliwy ciężar całkowity: ok. 42.000 kg

Ciężar własny wyposażenia bazowego: ok. 7.250 kg

Teoretyczne obciążenie użytkowe przy wyposażeniu bazowym (licząc wg następującego wzoru): dopuszczalny ciężar całkowity - ciężar własny wyposażenia bazowego

(A) Odległość od czopa do środka pierwszej osi: ok. 6.290 mm

(A1) Rozstaw osi: ok. 1.310 mm

(A2) Rozstaw osi: ok. 1.410 mm

(B) Rozstaw resorów: ok. 1.300 mm

(C) Rozstaw kół: ok. 2.040 mm

(D) Długość całkowita: ok. 13.950 mm

(E) Szerokość całkowita: ok. 2.550 mm

(F) Długość powierzchni ładunkowej w świetle: ok. 13.620 mm

(F) Szerokość powierzchni ładunkowej w świetle: ok. 2.480 mm

(G2) Szerokość powierzchni ładunkowej z tyłu: ok. 2.460 mm

(H1) Wysokość ładunkowa w stanie niezalad. mierzona w środku wózka: ok. 1.250 mm

(H2) Wysokość ładunkowa w stanie zalad. mierzona w środku wózka: ok. 1.220 mm

(K) Wysokość ładunkowa w świetle pod dźwigarem zewn.: ok. 2.630 mm

(X1) Wysokość całkowita w zależności od wysokości siodła ciągnika =  $S + P + K + T$

(X2) Wysokość całkowita ponad zespołem osi w stanie niezaladowanym =  $H1 + K + T$

(X3) Wysokość całkowita ponad zespołem osi w stanie zaladowanym =  $H2 + K + T$

Kodyfikacja kolejowa P400

Przystosowana do załadunku na wagon do transp. naczep o typie konstrukcji 1a

(T) Wysokość szyny dachu: ok. 120 mm

(N) Przedni zwis (zgodnie z ISO 1726): ok. 1.685 mm

(N) Przedni promień zwisu (zgodnie z ISO 1726): ok. 2.040 mm

(O) Promień obrotu w tył (przeciwnie do ISO 1726): ok. 2.380 mm

(P) Wysokość konstrukcyjna nad siodłem: ok. 120 mm

(S) Możliwa wys. siodła w stanie zalad. wg ISO 1726: ok. 1.100 - 1.250 mm (uwaga na całk. wysokość!)

(S1) Naczepa stoi poziomo w stanie niezalad. przy SKH: ok. 1.130 mm

Układ hamulcowy zgodny z dyrektywą 71/320 EWG lub ECE R-13

Instalacja elektryczna zgodna z dyrektywą 76/756/EWG

#### Rama

Regularna rama drabinowa wykonana z lekkiej stali, z przetkniętymi poprzecznikami. Maks. obciążenie odcinkowe 30 t, równomiernie rozłożone na dług. 1,5 m ponad środkiem ciężkości. Płyta sprzęgu z 2-calowym sworzniem sprzęgu naczepy wg DIN 74080 / ISO 337. Typ coilmulde (wg. wytycznych VDI 2700) do przewozu zwojów o średn. min. 900 mm do maks. 2200 mm, długość muldy do przewozu zwojów/szpuł w świetle ok. 8 100 mm. 2 pary kieszeni na kłonicie w naczepie do zamocowania kłonic z rur kwadratowych. 1 para na początku przedniego pomostu wywrotki i 1 para umieszczona w odległ. ok. 2 030 mm .

### **Podwozie**

Trójosiowy układ jezdny SAF-Intradisc-Plus II z układem Kombi Split, z hamulcami tarczowymi  $\varnothing$  430 mm, ET 120. Zawieszenie pneumatyczne ze skokiem 180 mm.

### **Ogumienie pojazdu**

Ogumienie 6 x 385/65 R 22,5; 160J (producent wg wyboru firmy Kögel)

Felgi stalowe, głębokość przetłoczenia 120 mm (ET 120), do hamulców tarczowych i ogumienia 6 x R 22,5, zamocowanie za pomocą standardowych sworzni i nakrętek kół, średnica otworów ok. 26 mm

### **Elementy zewnętrzne podwozia**

Mechaniczne podpory naczepy z podporą wyrównawczą, łączny udźwóg 24 t. Obsługa prawostronna (patrząc w kierunku jazdy)

2 pary błotników z tworzywa sztucznego z tylnymi chlapaczami

2 kliny pod koła z uchwytem

boczne osłony przeciwwjazdowe zgodne z dyrektywą 89/297/EWG

Podparcie koła zapasowego w formie kosza na 1 koło zapasowe wraz z zestawem do mocowania, zamontowany przed zespołem osi

Tylna osłona podjazdowa ze stali, zgodna z dyrektywą 70/221/EWG, składana i blokowana u góry

### **Układ hamulcowy / zawieszenie pneumatyczne**

Układ EBS 2S/2M z systemem stabilizacji jazdy RSS (zawiera systemy antyblokujący i regulacji siły hamowania ABS/ALB), z przodu dwie głowice sprzęgu zabezpieczone przed omyłkowym podłączeniem (ISO 1728) plus gniazdo EBS (ISO 7638, bez przewodów przyłączeniowych), sprężynowy hamulec postojowy, zewnętrzne gniazdo diagnostyczne układu EBS oraz przyłącza układu pneumatycznego. Uwaga: dla prawidłowego działania układu hamulcowego niezbędne jest zasilanie z ciągnika poprzez złącze wtykowe ABS/EBS (ISO 7638, 5-/ lub 7 kołkowe).

Zawieszenie pneumatyczne z 1 zaworem podnoszenia i opuszczania, zamontowanym z lewej strony za zespołem osi (patrząc w kierunku jazdy).

Stalowy zbiornik powietrza dla układu hamulcowego (EN 286-2).

### **Podłoga**

Podłoga z płyt 30 mm, 22 warstwowa, klejona, położona między podłużnicami a ramą zewnętrzną, profile omega nad podłużnicami; nośność podłogi testowana pod obciążeniem wózka widłowego 7.200 kg na oś (spełnia wymagania normy EN 283). 18 przykryć na muldy do przewozu zwojów/szpuł wraz z podłogą z płyt 27 mm, nośność podłogi pod obciążeniem wózka widłowego na oś 5.460 kg. Podłoga fugowana z tyłu

### **Nadwozie**

Wysokość portalu w świetle 2.630 mm, dwuskrzydłowe drzwi portalowe, po 2 rygle obrotowe na skrzydło, uszczelki z odpornej na odkształcenia gumy EPDM, skrzydła uchylane aż do plandeki bocznej i tam mocowane. Urządzenie napinające plandekę boczną z zawieszanymi wałkami, z tyłu grzechotka. Wysuwana drabinka wejściowa z tyłu po prawej stronie.

Urządzenie szybkocuciące dla przedniej plandeki bocznej z dźwignią kierunkową

Zabudowa stożkowa, zmniejszenie wysokości ładunkowej z przodu o 25 mm.

Spełnia wymogi dot. wytrzymałości nadwozia wg normy EN 12642 XL (VDI 2700). Testowano przy obciążeniu użytkowym do 27.000 kg.

### **Ściana przednia**

Ściana przednia pełnej wysokości z narożnymi kłonicami aluminiowymi, połączona nitowo z profilami zamkniętymi z aluminium i śrubowo/nitowo z ramą, 1 para zaczepów do mocowania ładunków wg EN 12640

### **Ściana tylna**

Przykręcone aluminiowe kłonicy narożne tylne na wysokości portalu.

### **Ściana boczna**

Z osłoną plandeki przed chwytkiem nożycowym, wykonaną z żółtej tkaniny aramidowej.

3 pary kłonic przesuwanych z mocowaniem na wys. 600 mm dla 5 listew wkładanych jedna na drugą od górnej krawędzi podłogi oraz 3 kieszeniami na listwy rozdzielonymi na pozostałej wysokości kłonic. Zamocowane na stałe na ramie zewnętrznej.

Stalowa rama zewnętrzna perforowana Vario-Fixx z 13 parami przykręcanych zaczepów mocujących (zgodnych z EN 12640), z czego 9 par o dopuszczalnym obciążeniu 2000 kg na zaczep i 4 pary wzmocnione w obrębie środka masy użytecznej o dopuszczalnym obciążeniu 4000 kg na zaczep. 3 pary gniazd do mocowania stałych kłonic przesuwanych Kögel. Mocowania dla chwytaka nożycowego.

### **Dach**

2 wzdłużne profile dachowe, połączone śrubowo ze ścianami przednią i tylną, przy otwartej plandece bocznej nie jest konieczne podparcie kłonic. Dach odsuwany z unoszoną do góry belką portalową, typ "KÖGEL Easy Move", przesuwany do przodu, z atestem kolejowym, rozparcie 0, wysokość konstrukcyjna ok. 120 mm, grubość poprzeczki ok. 30 mm, łączenie poprzeczek za pomocą stalowych pałąków. Plandeka dachowa biała o gramaturze 900g/m<sup>2</sup>.

Usztywnienie pasowe dla dachu odsuwanego (otwiera się razem z dachem). Przy otwartym dachu pasy zajmują przestrzeń ładunkową.

### **Odbojniki**

1 para zderzaków stalowych 160x85x85mm, zamontowanych na zewnątrz blachy końcowej ramy.

### **Plandeka**

Obustronna, wzdłużna plandeka odsuwana, z pionowymi i poziomymi pasami napinającymi połączonymi na stałe z plandeką, pasy na dole z hakami do mocowania na ramie zewnętrznej, łożyskowane rolki u góry, gramatura plandeki ok. 900g/m<sup>2</sup>. Z atestem kolejowym.

### **Instalacja elektryczna / elektroniczna**

Z oświetleniem tablicy rejestracyjnej, światłami bocznymi LED, światłami gabarytowymi i światłami odblaskowymi z przodu.

2 światła obrysowe z ramieniem, zabudowane na tylnej lampie wielokomorowej

2 lampy wielokomorowe ze światłem pozycyjnym LED

15-stykowe złącze wtykowe ISO 12098 z przodu (bez przewodów łączeniowych)

Odpowiada klasie pojazdu FL, AT

### **Oszyldowanie**

Napis "KÖGEL" umieszczony wg naszych wytycznych

Tabliczka identyfikacyjna SN 24 wg dyrektywy 76/114/EWG dla Niemiec jako kraju rejestracji (masy patrz "Dane techniczne")

### **Kolorystyka**

Rama, podwozie i elementy wyposażenia bazowego z metalu chronione przed korozją w systemie KÖGEL KTL (fosfatacja cynkowa i lakierowanie katodowe)

Ostona podjazdowa / wspornik lamp: srebro, lakier proszkowy

Podpory naczepy: RAL 9005, czarny, lakier proszkowy

Boczne osłony przeciwwjazdowe: RAL 9005, czarny, lakier proszkowy

Osie: czarne

Felgi: srebrne

Piasty kół: czarne

Kolor plandeki: białe aluminium, podobny do RAL 9006

Widoczne powierzchnie ramy podwozia otrzymują dodatkowo do powłoki KTL warstwę kryjącą w kolorze czarnym RAL 9005.a

Metaliczne powierzchnie zewnętrzne nadwozia są powlekane proszkowo lub lakierowane w kolorze białego aluminium RAL 9006.

### **Inne**

b e z napisów na plandece lub nadwoziu

### **Opłaty**

Karta pojazdu (KP) oraz potwierdzenie danych do przedłożenia w urzędzie rejestrującym lub u uprawnionego rzeczoznawcy

### **Dokumenty**

Instrukcja obsługi w jęz. niemieckim

### **Rejestracja**

Cechy techniczne pojazdu są zgodne z niemieckimi przepisami rejestracyjnymi.

Jeżeli przekroczona zostanie wysokość całkowita wynosząca 4.000 mm, zwracamy szczególną uwagę na następujące sprawy: 1)

Firma transportowa sama ponosi odpowiedzialność za powstałe szkody. 2) Nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za przewóz takich

pojazdów. 3) Przewoźnik musi we własnym zakresie uzyskać zezwolenie na przewóz zgodnie z § 29 StVO.

Wszystkie dane wymiarowe i wagowe zgodne z StVZO §30 wzgl. normą DIN 70020.

Zmiany konstrukcyjne związane z postępowaniem technicznym zastrzeżone.

Kögel Fahrzeugwerke GmbH  
Industriestraße 1  
D-89349 Burtenbach  
Telefon: +49 (0)8285 88-0  
Telefax: +49 (0)8285 88-905  
<http://www.koegel.com>