

CARGO FLOOR®

Instrukcja montażu

CF500 SLC 15/160 LR SERIES (LEAK RESIST)*

*** Uwaga importowa!**

Seria LR (Leak Resist) = odporność na nieszczelność, a NIE gwarancja 100% szczelności ze względu na konstrukcję „montowaną od dołu”. Każdy przeciek, który może wystąpić, będzie gromadzić się w obszarze połączeniowym pomiędzy układem napędowym i profilami podłogowymi. Pojemnik zbiorczy mógłby pozwolić uniknąć jakiegokolwiek rozlania na podłogę.

WPROWADZENIE

Instrukcja montażu zawarta w niniejszym podręczniku umożliwia przeprowadzenie prawidłowego montażu zakupionego systemu Cargo Floor. Dokonano wszelkich starań w oparciu o schematy i udostępnioną treść w celu zagwarantowania bezproblemowego i szybkiego montażu. W celu zapewnienia trwałości i niezawodności niniejszego rewolucyjnego systemu do załadunku i rozładunku ważne jest, aby dokładnie przestrzegać wszystkich wytycznych dotyczących montażu zawartych w tym podręczniku oraz stosować wyłącznie wysokiej jakości materiały zgodnie ze specyfikacją. Gwarancja obowiązuje wyłącznie w przypadku prawidłowo przeprowadzonego montażu systemu Cargo Floor zgodnie z niniejszą instrukcją montażu. Najnowsza wersja instrukcji dostępna jest zawsze na stronie internetowej pod adresem: Cargofloor.com



Nieprzestrzeganie wskazań zawartych w niniejszej instrukcji, jak również tych podanych w instrukcji użytkownika, może przyczynić się do powstania uszkodzeń i/lub obrażeń ciała.



W przypadku specjalnych wymagań klienta zalecamy skontaktowanie się z Cargo Floor B.V. Szczególnie w przypadku, gdy wymagania te wykraczają poza zakres tak zwanego normalnego użytkowania.

INSTRUKCJE (DODATKOWE)

Dostępne są następujące instrukcje (dodatkowe):

Instrukcja montażu CF3 LP-2 15-160

Instrukcja montażu CF100 SLL

Instrukcja montażu CF500 SLC

Instrukcja montażu układu napędowego CF500 SLC

Instrukcja montażu napędu centralnego odpornego na wycieki CF500 SLC

Instrukcja montażu CF500 SLC 15/156,8 XHDI / HD

Instrukcja montażu systemu CF800

Instrukcja montażu uszczelnienia 156,8 mm

Instrukcja montażu systemu zapewniającego częściową szczelność (Semi Leak Proof (SLP))

Najnowsza wersja instrukcji dostępna jest zawsze w sekcji plików do pobrania na stronie internetowej pod adresem: www.cargofloor.com, [pliki do pobrania](#)

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie.....	2
Instrukcje (dodatkowe)	2
Tabliczka znamionowa	4
Naklejki.....	5
Ważne zalecenia i wytyczne dotyczące pierwszego uruchomienia systemu załadunku i rozładunku	7
Gwarancja	10
Przycisk zatrzymania awaryjnego.....	10
Instrukcja podnoszenia.....	11
Podwozie.....	12
Ustawianie systemu.....	13
Kontrola wysokości i ustawienie systemu Cargo Floor.....	13
Mocowanie systemu	14
Usztywnianie ścian bocznych	16
Podłączanie układu hydraulicznego.....	17
Zwężka dławiąca	18
Przygotowanie profili	19
Określanie długości podkładu uszczelniającego	19
Wycinanie otworów w podkładzie uszczelniającym.....	20
Określenie właściwej szerokości profili bocznych	22
Umieszczenie i montaż pierwszego profilu podłogowego	23
Zamocować pozostałe profile podłogowe	24
Wykończenie krawędzi elementów podpodłogowych.....	26
Montaż wykonanych z tworzywa sztucznego profili łożysk	28
Określanie długości profilu górnego.....	31
Realizacja transferu.....	32
Wywiercić otwory montażowe w profilach.....	33
Mocowanie profili podłogowych do napędu.....	34
Montaż skrzynki sterowniczej i złączy elektrycznych	35
Ruchoma burta czołowa	37
Plandeka ruchomej burty czołowej	38
Regulacja pręta gwintowanego zaworu sterującego	39
Specyfikacja techniczna	40
Instrukcje konserwacji	41
Ważne wytyczne	42
Usuwanie usterek	43
Warunki gwarancji	45
Dane kontaktowe.....	47

SPIS TREŚCI ZAŁĄCZONYCH RYSUNKÓW

Uwaga: wybrać typ systemu właściwy do danej zabudowy!!!

Tytuł	Rysunek
System CF500 SLC H100 15-160	CF50811-SLC-200
Rysunek – układ hydrauliczny CF500 SLC A.....	H1-A
Rysunek – układ hydrauliczny CF500 SLC B.....	H1-B
Rysunek – układ hydrauliczny CF500 SLC E.....	H1-E
Rysunek referencyjny – przyłącza układu hydraulicznego CF500 SLC.....	H2
Rysunek – układ elektryczny E	E1
Rysunek – układ elektryczny B	E2
Zawór sterujący E.....	BV1
Zawór sterujący B.....	BV2

TABLICZKA ZNAMIONOWA

Ogólna rozszerzona tabliczka znamionowa

Obok numeru systemu umieszczony został numer zamówienia Cargo Floor wraz z 9-cyfrowym polem, w którym w razie potrzeby można umieścić swój numer identyfikacyjny lub zamówienia.

Numery są automatycznie dostarczane w postaci kodów kreskowych, dzięki temu możliwe jest zeskanowanie wszystkich wymaganych danych.

Mniejsza tabliczka znamionowa

W pobliżu pomostu tylnego, powyżej pręta gwintowanego zaworu sterującego, zamontowano dodatkową tabliczkę znamionową, tak aby numer systemu był łatwo dostępny i czytelny z zewnątrz naczepy.

Zabezpieczenie przed malowaniem i zabrudzeniem

Tabliczki znamionowe zostały pokryte specjalną, podwójną warstwą przejrzystej folii ochronnej.

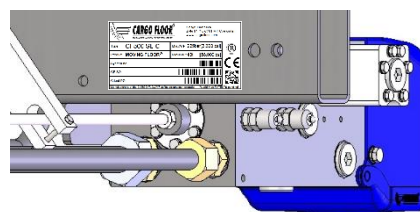
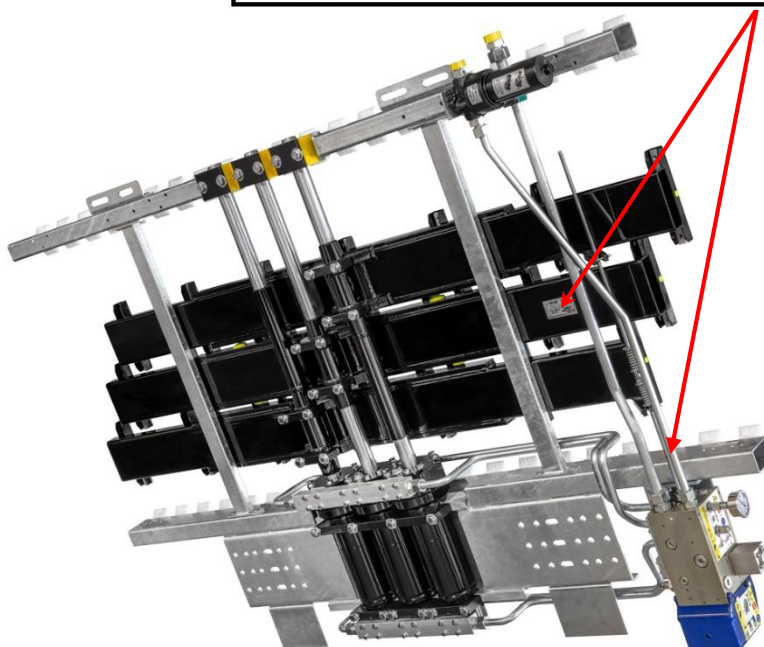
Pierwsza warstwa folii ochronnej z występnym w celu zapewnienia widoczności danych, gdy system Cargo Floor zostanie pomalowany lub jest wyjątkowo zabrudzony. Folia ochronna może zostać w łatwy sposób usunięta, tak aby dane techniczne ponownie były widoczne, przy czym druga warstwa folii ochronnej pozostanie nienaruszona, zapewniając czytelność danych umieszczonych na tabliczce.



 CARGO FLOOR® HORIZONTAL LOADING-/UNLOADING SYSTEM		Cargo Floor B.V. Byte 14, NL-7741 MK Coevorden www.cargofloor.com	
Type	CF500 SL-C	Max.WP.	225bar [3,300 psi]
Product	MOVING FLOOR®	Max.CAP.	40t [88,000lbs]
System no. 123456			
CF SO.			
Client PO.			
Manufacturers of the CARGO FLOOR® selfloader and self-unloader World wide PATENTS pending!			







NAKLEJKI

Ta NAKLEJKA OSTRZEGAWCZA/ETYKIETA została dostarczona wraz z napędem w dwóch sztukach. Należy ją umieścić w pobliżu skrzynki sterowniczej oraz na tylnych drzwiach w zasięgu wzroku.



Naklejki/etykiety na naczepie:

A



B

Biała/przejrzysta



czarna/przejrzysta



lub

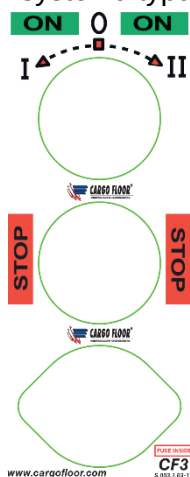
C

Naklejki/etykiety na skrzynce sterowniczej, tylko w przypadku systemu typu B lub E:

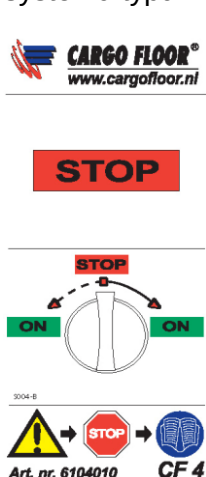


Naklejki/etykiety na przełącznikach

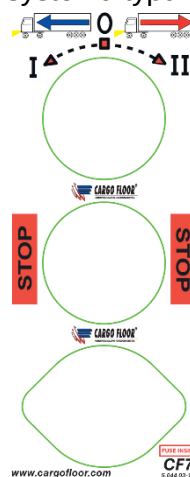
Przełącznik systemu typu B



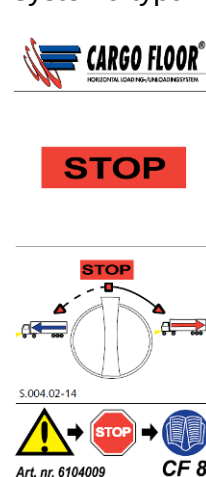
Przełącznik systemu typu B



Przełącznik systemu typu E

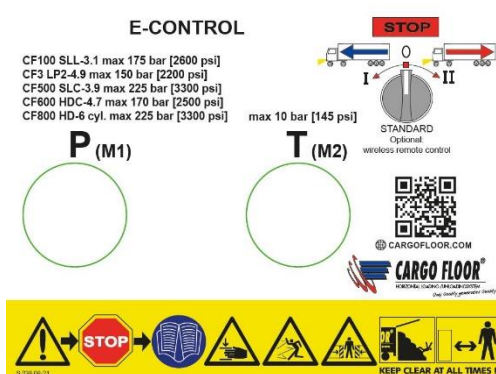
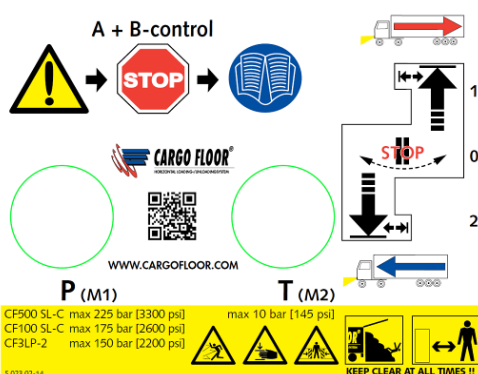


Przełącznik systemu typu E



D

Naklejki/etykiety z boku naczepy, w pobliżu napędu



Tylko system typu A + B



WAŻNE ZALECENIA I WYTYCZNE DOTYCZĄCE PIERWSZEGO URUCHOMIENIA SYSTEMU ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU

Przed rozpoczęciem eksploatacji systemu załadunku i rozładunku Cargo Floor należy się zapoznać z poniższymi zaleceniami i sprawdzić punkty kontrolne, aby uniknąć uszkodzenia samego systemu Cargo Floor oraz pojazdu.

Przed uruchomieniem systemu Cargo Floor i załadunkiem ładunku na pojazd należy przejrzeć poniższe ważne instrukcje. Analogicznie, przed załadunkiem ładunku należy sprawdzić działanie poszczególnych przełączników/zaworów sterowniczych celem zapoznania się ze sposobem pracy systemu. Usilnie zalecamy przeprowadzenie tych kontroli przy odbiorze pojazdu od dealera, aby doświadczony pracownik mógł odpowiedzieć na Państwa pytania i udzielić Państwu wszelkich porad i wytycznych, jakich możecie potrzebować.

Ważne:

- Należy zawsze sprawdzać, czy uruchomiony jest wybrany kierunek załadunku lub rozładunku i czy operacje te przebiegają zgodnie z ustawieniem!!
- Jeżeli nie udaje się uruchomić systemu, należy wyłączyć system Cargo Floor i pompę hydrauliczną i postępować zgodnie z poniższymi zaleceniami i wytycznymi. Nie podejmować wielokrotnych prób uruchomienia systemu, gdyż mogłoby to spowodować uszkodzenie samego systemu Cargo Floor i/lub pojazdu.
- Po użyciu należy wyłączyć system Cargo Floor oraz pompę hydrauliczną. Ustawić przełączniki w położenie "0", a dźwignię na luz.

W razie wątpliwości lub niepewności co do tych zaleceń i wytycznych należy się zawsze skontaktować z dealerem lub autoryzowanym warsztatem.

System Cargo Floor jest standardowo dostarczany z podręcznikiem użytkownika, jeżeli jednak go brakuje, należy się skontaktować z dealerem lub pobrać go z oficjalnej strony internetowej Cargo Floor:

www.cargofloor.com

- A) Przed włączeniem pompy hydraulicznej należy zawsze otwierać drzwi. Uwaga! Wzrost ciśnienia może spowodować otwarcie drzwi z dużą siłą. Istnieje również ryzyko samodzielnego wypadnięcia ładunku z pojazdu lub po otwarciu drzwi, w związku z tym **NALEŻY ZACHOWAĆ ODPOWIEDNIĄ ODLEGŁOŚĆ PRZEZ CAŁY CZAS** ze względu na ryzyko wypadnięcia produktu prosto na osobę postronną. Może to spowodować obrażenia ciała i/lub uszkodzenie ładunku! Z tego powodu zawsze zaleca się stosowanie pneumatycznej blokady drzwi, jeżeli znajduje się ona na wyposażeniu.
- B) 1. Sprawdzić, czy (szybko odłączane) złączki pojazdu są prawidłowo podłączone do przewodów P (przewód ciśnienia) i T (przewód zbiornika/powrotny). Należy również sprawdzić, czy złączki są całkowicie dokręcone i czy są w siebie całkowicie wsunięte.
WAŻNE: złącza przewodu ciśnienia i przewodu powrotnego nie mogą być odwrócone lub zamienione, aby zapobiec przedostawaniu się do nich zabrudzeń lub wody podczas podłączania!
2. Przed podłączeniem sprawdzić, czy można łatwo otworzyć zawory powrotne (kontrola: zawory powrotne powinny się łatwo otwierać po naciśnięciu palcem; jeżeli tak nie jest, być może potencjalne nagromadzenie ciśnienia w przewodach hydraulicznych uniemożliwia uruchomienie systemu).
UWAGA: Nieprawidłowo podłączone lub nieotwarte złączki hydrauliczne mogą spowodować poważne uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- C) Pojazd (pompa) musi zostać wyposażony w zawór nadmiarowy ciśnienia ustawiony na ciśnienie maksymalne zgodnie z systemem – patrz specyfikacja techniczna. Jeżeli zawór został zamontowany, należy sprawdzić, czy dźwignia o podwójnym działaniu (funkcja: wywrotka/Cargo Floor) znajduje się w pozycji Cargo Floor. Ciśnienie nie może przekraczać maksymalnego wyregulowanego i dozwolonego ciśnienia roboczego systemu Cargo Floor. Nieprawidłowo wyregulowany zawór nadmiarowy ciśnienia może spowodować poważne uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- D) Podczas pracy należy zawsze używać hamulca (ręcznego) pojazdu. Należy przesunąć pojazd o przodu celem jego szybkiego rozładunku, aby zapobiec niepotrzebnemu odkształceniu i zużyciu podłoża oraz pojazdu.
- E) Korzystanie z pilota bezprzewodowego jest dozwolone tylko wtedy, gdy został on całkowicie przetestowany przed rozpoczęciem każdej operacji załadunku lub rozładunku. Zawsze sprawdzić, czy wybrana funkcja została rzeczywiście uruchomiona i jest w trakcie wykonywania. Jeżeli na przykład przypadkowo naciśnięta została funkcja załadunku, gdy chciało się dokonać rozładunku, może dojść do nieodwracalnego uszkodzenia systemu Cargo Floor i pojazdu.
- F) Podczas pracy systemu Cargo Floor wszystkie istniejące pokrętła/dźwignie zatrzymujące i sterujące muszą być łatwo dostępne.

- G) Element filtra ciśnienia musi być wymieniany co najmniej raz w roku. Jeżeli złączki pomiędzy pojazdem a systemem Cargo Floor są regularnie usuwane, zaleca się sprawdzenie, czy w obrębie filtra ciśnienia nie gromadzą się zanieczyszczenia, a w razie potrzeby również częstszą wymianę elementu filtra ciśnienia. Jeżeli dostępny jest filtr zwrotny (niedostarczony z systemem Cargo Floor), należy sprawdzić również jego stan. Nieprzestrzeganie wymogu regularnej wymiany elementu filtrującego może spowodować uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- H) Ruchome części muszą być osłonięte. Zachować odległość min. 10 m od systemu Cargo Floor, gdy jest on uruchomiony.
- I) W przypadku nieprawidłowego działania/prac konserwacyjnych można się zbliżyć do systemu Cargo Floor tylko wtedy, gdy cały sprzęt, włącznie z pompą hydrauliczną, został wyłączony, a system Cargo Floor i agregat elektrohydrauliczny zostały odłączone od zasilania i pompy.
- J) Regularnie sprawdzać i w razie potrzeby dokręcać poluzowane śruby mocujące aluminiowe profile podłogowe do systemu Cargo Floor. Wszelkie takie kontrole można po prostu wykonywać wewnątrz pojazdu, korzystając z pomocy wykwalifikowanego personelu. System Cargo Floor należy jednak włączać, gdy jest on rozładowany, a osoba przeprowadzająca kontrolę musi umieścić palec w połowie na profilu podłogowym a w połowie na śrubie. Pomiędzy profilem podłogowym a śrubą nie powinny występować znaczne ruchy/wolne przestrzenie. Niezastosowanie się do wymogu kontroli tych śrub może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor. Podczas tej kontroli musi być obecna druga osoba, która wyłączy system Cargo Floor.
- K) Sprawdzić, czy w zbiorniku znajduje się minimalna wymagana ilość oleju (150 l). Zbyt mała ilość oleju w zbiorniku oleju hydraulicznego spowoduje uszkodzenie zarówno pompy, jak i systemu Cargo Floor.
- L) Nie dopuszczać do przekroczenia maksymalnej dozwolonej liczby 16 skoków roboczych na minutę. Tylko w przypadku systemu Powerspeed Cargo Floor dozwolone są maksymalnie 23 skoki na minutę. Wyższa liczba skoków roboczych może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- M) Przewody hydrauliczne, złączki oraz węże o bardzo małych średnicach mogą spowodować uszkodzenie.
- N) Jeżeli system Cargo Floor nie uruchamia się lub działa nieprawidłowo, należy natychmiast wyłączyć sam system Cargo Floor oraz pompę hydrauliczną. Następnie przed ponownym włączeniem pompy i systemu Cargo Floor należy sprawdzić wszystkie punkty kontrolne. Aby zapobiec przegrzaniu silnika, należy regularnie sprawdzać temperaturę oleju, STARANNIE i OSTROŻNIE dotykając przewodu lub zbiornika oleju. Jeżeli którykolwiek z nich jest zbyt ciepły w dotyku, należy natychmiast przestać ich dotykać. **OSTRZEŻENIE: DOTYKANIE PRZEGRZANEGO OLEJU I PODZESPOŁÓW MOŻE SPOWODOWAĆ POPARZENIA!**
- O) Awaria lub nieprawidłowe działanie systemu Cargo Floor mogą być również spowodowane przez inne podzespoły hydrauliczne, podłączone bądź niepodłączone do tego samego obwodu hydraulicznego systemu Cargo Floor.
- P) Zakleszczenie profili podłogowych spowodowane przez transport nietypowych ładunków lub zamarznięcie podłogi bądź przymarznięcie do niej produktu mogą spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu. Zalecenie: W przypadku zamarzania zatrzymać system i spróbować znaleźć ogrzewaną salę, w której produkt będzie mógł odtajać.
- Q) Z uwagi na to, że zasilanie systemu Cargo Floor jest często podłączone do obwodu oświetlenia pojazdu, zaleca się trzymanie oświetlenia włączonego przez cały czas pracy systemu.
- R) Konserwacje i naprawy systemu Cargo Floor mogą być wykonywane wyłącznie przez wykwalifikowany personel. Aby zapewnić maksymalną niezawodność i długą żywotność systemu, należy używać tylko oryginalnych podzespołów Cargo Floor.
- S) Maksymalny ciężar ładunku podlega ograniczeniom ustanowionym przez przepisy prawa i stosowne zarządzenia. Nawet jeżeli system jest w stanie transportować cięższe ładunki, ich maksymalny limit określony jest przez prawo. Nadmierny ciężar ładunku może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- T) Sprawdzić, czy używany olej hydrauliczny jest właściwego typu i jakości. Stosowanie oleju niewłaściwego typu może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pompy.
- U) Sprawdzić pojazd pod kątem prawidłowego napięcia. Upewnić się, że nigdzie nie ma otwartych połączeń elektrycznych. Niesprawna instalacja elektryczna może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- V) Sprawdzić, czy przegroda, jeżeli występuje, działa w sposób płynny i prawidłowy. Prawidłowo działająca przegroda zapewnia czysty i szybki rozładunek produktu. Nieprawidłowo działająca przegroda może wydłużyć czas rozładunku i spowodować uszkodzenie pojazdu.
- W) Obsługa systemu Cargo Floor przez niewykwalifikowany personel może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.

- X) Nadmierne temperatury oleju powodują uszkodzenie systemu Cargo Floor oraz pozostałych podzespołów hydraulicznych, takich jak pompa.
- Y) Zawsze zaleca się zatrzymanie systemu Cargo Floor, gdy wszystkie trzony tłokowe są wsunięte. Dzieje się tak zazwyczaj wtedy, gdy profile podłogowe są zwrócone ku końcowi, na którym odbywa się rozładunek (drzwi pojazdu). Niewsunięte trzony tłokowe mogą spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor.
- Z) Aby zapobiec uszkodzeniu profili podłogowych, należy zachować ostrożność i ograniczyć w możliwie jak największym stopniu wysokość usypiska. Transport niedozwolonych towarów, takich jak agresywne, żrące, gorące, twarde, ostro zakończone i lepkie materiały, może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu. Unikać ładowania i rozładowywania ostro zakończonych przedmiotów. Ładunki, które są miększe od profili podłogowych, wydłużają żywotność systemu; w razie wątpliwości użyć pokrowca ochronnego lub skonsultować się z dealerem.
- AA) Wózek widłowy dopuszczony do ruchu drogowego. Zasadniczo podłoża są całkowicie dopuszczone do ruchu drogowego i można je transportować wózkami widłowymi, ale zawsze należy się wcześniej skonsultować z dealerem w celu uzyskania informacji na temat maksymalnych dozwolonych obciążeń pojazdu.
Przeciążenie może spowodować uszkodzenie systemu Cargo Floor i pojazdu.
- BB) Po użyciu zawsze przywracać wyłączniki awaryjne w położenie początkowe, czyli nieaktywne.
- CC) Podczas pracy systemu sprawdzać temperaturę oleju, dotykając boku zbiornika. Jeżeli olej jest tak gorący, że dotykanie zbiornika powoduje dyskomfort, należy wyłączyć pompę, aby umożliwić ostygnięcie oleju i sprawdzić przyczynę przegrzania. Jeżeli olej jest zbyt gorący, należy przerwać załadunek lub rozładunek, gdyż spowodowałoby to uszkodzenie systemu Cargo Floor i pozostałych podzespołów hydraulicznych.
OSTRZEŻENIE: DOTYKANIE PRZEGRZANEGO OLEJU I PODZESPOŁÓW MOŻE SPOWODOWAĆ POPARZENIA I OBRAŻENIA!
Opcja: system Cargo Floor może zostać wyposażony w wyłącznik bezpieczeństwa temperatury oleju, który spowoduje automatyczne wyłączenie systemu, gdy olej zacznie się przegrzewać
- DD) Podczas załadunku i rozładunku ładunek powinien być rozłożony, aby uzyskać równomierne rozmieszczenie ciężaru na całym obszarze podłoża, w przeciwnym wypadku obciążenie może spowodować zgaśnięcie silnika. Wskazówka: podczas transportu palet umieścić płyty z miękkiego drewna o wymiarach 300 x 18 x 2350 mm, aby równomierniej rozłożyć nacisk
- EE) Wywieranie stałego nacisku na przednią ścianę lub drzwi może prowadzić do nadmiernego zużycia całego systemu. Może to również doprowadzić do uszkodzenia konstrukcji. Należy skonsultować się z dostawcą w celu uzyskania informacji na temat możliwości optymalizacji konstrukcji lub niedopuszczenia do jakichkolwiek problemów.
- FF) Użytkownik/operator/kierowca obsługujący system Cargo Floor jest zobowiązany do zachowania przez cały czas bezpiecznej odległości od systemu Cargo Floor, od momentu włączenia pompy hydraulicznej do momentu jej wyłączenia. Osoba obsługująca system musi upewnić się, że nie istnieje ryzyko wystąpienia niebezpiecznej sytuacji. W przypadku wystąpienia nietypowego działania lub obecności osób trzecich należy bezwzględnie niezwłocznie wyłączyć system Cargo Floor lub samą pompę hydrauliczną.
- GG) Zabrania się dokonywania jakichkolwiek nieupoważnionych mian/modyfikacji/przebudowy/regulacji części napędu oraz systemu Cargo Floor.

GWARANCJA

Gwarancja wymaga wcześniejszego zatwierdzenia firmy Cargo Floor B.V.! W celu uzyskania informacji dotyczących zakresu gwarancji zachęcamy do odwiedzenia strony internetowej www.cargofloor.com, wypełnienia i wysłania formularza wniosku gwarancyjnego. Należy pamiętać o podaniu na formularzu numeru posiadanego systemu Cargo Floor.

PRZYCISK ZATRZYMANIA AWARYJNEGO

W przypadku sytuacji AWARYJNEJ istnieje możliwość zatrzymania systemu Cargo Floor w następujący sposób:

- Poprzez naciśnięcie czerwonego przycisku stop na jednym z przełączników sterowania.
- Poprzez ustawienie wszystkich przełączników w położeniu „0”.
- Poprzez ustawienie uchwyty zaworu sterującego w położeniu środkowym „0” (tylko system typu A i B).
- Poprzez wyłączenie pompy/silnika WOM.
- Poprzez wyłączenie wyłącznika głównego zasilania.
- Poprzez wyłączenie silnika agregatu elektrohydraulicznego.

INSTRUKCJA PODNOSZENIA**Uwaga!**

Jeśli system został dostarczony wraz z zabezpieczeniem tłoczyska, musi ono pozostać na swoim miejscu do czasu ukończenia prac montażowych. Zabezpieczenie to należy usunąć tuż przed przekazaniem naczepy klientowi.

**Ostrzeżenie!**

Zabrania się podnoszenia systemu Cargo Floor przy użyciu siłowników, poprzeczek ruchomych, zaworów ani rur.

Podczas operacji podnoszenia systemu Cargo Floor należy zawsze korzystać z punktów podnoszenia (jak pokazano na rysunku 2). Należy zwrócić szczególną uwagę, aby zastosować właściwy zestaw narzędzi do podnoszenia podczas operacji podnoszenia, tak aby nie uszkodzić łożysk ani przewodów.

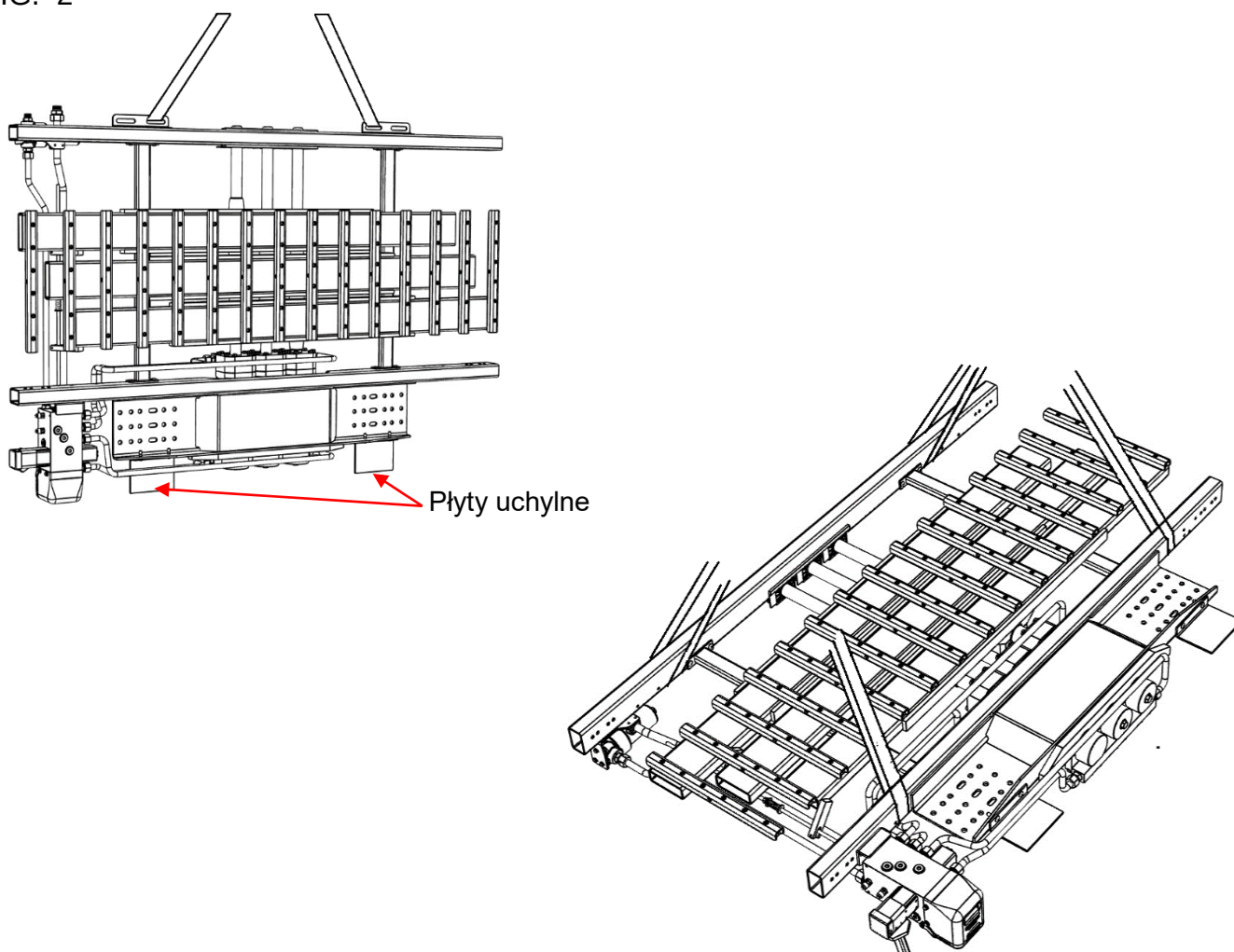
Systemy dostarczane w regale transportowym

Płyty uchylne zamontowane w pomoście tylnym zostały zaprojektowane w taki sposób, aby nie dopuścić do uszkodzenia dolnych części siłowników, przewodów i zaworu podczas ustawiania systemu na blokach lub bezpośrednio na podwoziu.

Systemy dostarczane na palecie

System Cargo Floor można montować bezpośrednio na podwoziu. Zachować szczególną ostrożność podczas ustawiania systemu Cargo Floor, aby nie dopuścić do jego ześlizgnięcia się, co jest niezwykle niebezpieczne, oraz uszkodzenia.

FIG. 2



PODWOZIE

W przypadku montażu systemu **CF500 SLC Leak Resist* „Centre Drive”** doradzimy w jakiej kolejności najlepiej można to zrobić. Budowa podwozia i montaż systemu **CF500 SLC Leak Resist* „Centre Drive”** jest prawie identyczna jak w przypadku standardowego systemu CF500 SLC.

Podczas montażu systemu Cargo Floor należy zwrócić szczególną uwagę, aby poprzeczki zostało zamontowane płasko na podwoziu. Muszą one zostać idealnie wypoziomowane względem siebie, ponieważ w przeciwnym razie uniemożliwi to zamontowanie systemu i negatywnie wpłynie na działanie oraz czasy podnoszenia systemu Cargo Floor.

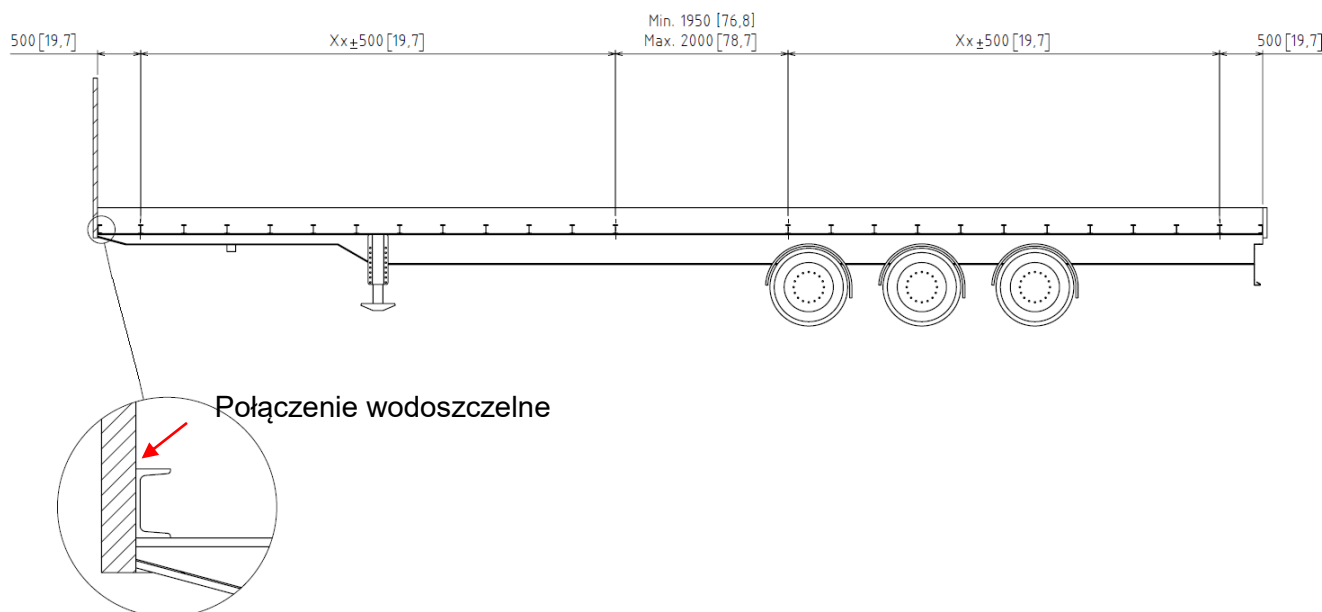


Uwaga: profil U musi być połączony z przednią ścianą za pomocą wodoszczelnego połączenia od strony burty czołowej.

Pozycje belek poprzecznych przedstawia rysunek 4. Upewnić się, że na środku podwozia pozostawiono wolne miejsce dla systemu Cargo Floor.

Na podwoziu należy rozłożyć pozostałe poprzeczki tak, aby zapewnić wystarczające podparcie od podłogi i umożliwić podparcie ściany. Minimalne zalecane przez nas odstępy zostały przedstawione na rys. 4.

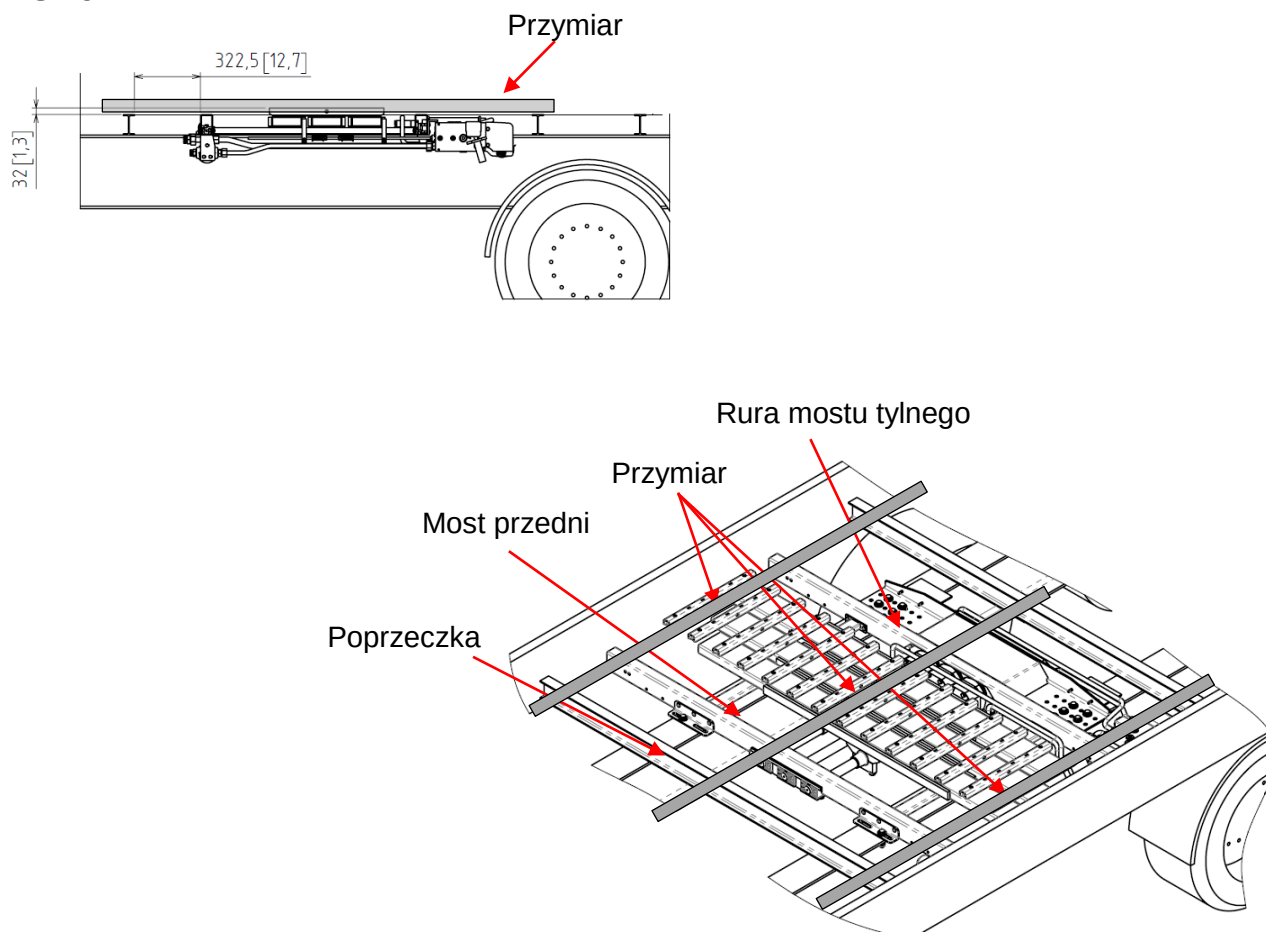
RYS. 4



USTAWIANIE SYSTEMU

Przed przystąpieniem do ustawiania systemu CF500 SLC konieczne jest zapoznanie się z [procedurami podnoszenia](#). Teraz można przystąpić do ustawiania systemu CF500 SLC w odpowiednim otworze na podwoziu / ramie (patrz rysunek 5), **pamiętając, że tłoczyska muszą zawsze być skierowane w stronę burty czołowej**.

RYS. 5



KONTROLA WYSOKOŚCI I USTAWIENIE SYSTEMU CARGO FLOOR

Kontrola wysokości

System Cargo Floor musi być wykonany na odpowiedniej wysokości. Wysokość trzeba sprawdzić w trzech miejscach za pomocą przymiaru między palcami i nad poprzeczkami. Wysokość górnych stron rury przedniego i tylnego mostu systemu Cargo Floor jest taka sama jak wysokość poprzeczek samej przyczepy.

Wszelkie przestrzenie, które powstały pomiędzy podwoziem/ramą a spodnią częścią systemu Cargo Floor powinny być wypełnione.

Wyosiowanie

Niezwykle ważne jest, aby później system został dokładnie wyrównany z wykonanym z tworzywa sztucznego profilem łożyska.

W celu umieszczenia systemu na środku i w linii prostej jako punktu odniesienia stosuje się tłoczysko środkowego siłownika.

Linia środkowa środkowego siłownika (a jednocześnie środkowego profilu U systemu 15 profili) powinna przebiegać równolegle do linii środkowej samej przyczepy. Należy naciągnąć linkę, która będzie stanowić odniesienie do tej linii środkowej.

Zaleca się zamocowanie na stałe systemu Cargo Floor niezwłocznie po jego prawidłowym ustawieniu.

MOCOWANIE SYSTEMU

Po prawidłowym ustawieniu systemu Cargo Floor może on zostać zamocowany do podwozia przy użyciu spoin lub śrub.

Mocowanie przy użyciu śrub (patrz rys. 7 i 8), Zestaw montażowy Cargo Floor (CF500/CF600) Nr części 6404036

Otwory w podwoziu muszą odpowiadać otworom montażowym w pomoście tylnym oraz w profilu przednim systemu Cargo Floor. W pomoście tylnym wymagane jest zastosowanie 6 nakrętek na stronę (patrz rysunek 7) oraz 1 nakrętki na stronę w tak zwanym pomoście przednim. Łącznie konieczne jest wykonanie 14 połączeń śrubowych. Każda nakrętka wymaga mocowania przy użyciu klucza i dwóch nakrętek (1x nakrętka i 1x nakrętka samozabezpieczająca się) (patrz rysunek 7).

Wszystkie śruby muszą spełniać wymagania następującej specyfikacji:

14 sztuk M16 x 80 ELVZ (DIN931-10.9). Jakość 10.9.

14 sztuk nakrętek M16. Jakość 10

14 sztuk przeciwnakrętek M16

26 sztuk podkładek Ø 30 / Ø 17, grubość 3 mm (DIN125)

14 sztuk przekładek ST52-3 Ø 30 / Ø 17, długość 20 mm.

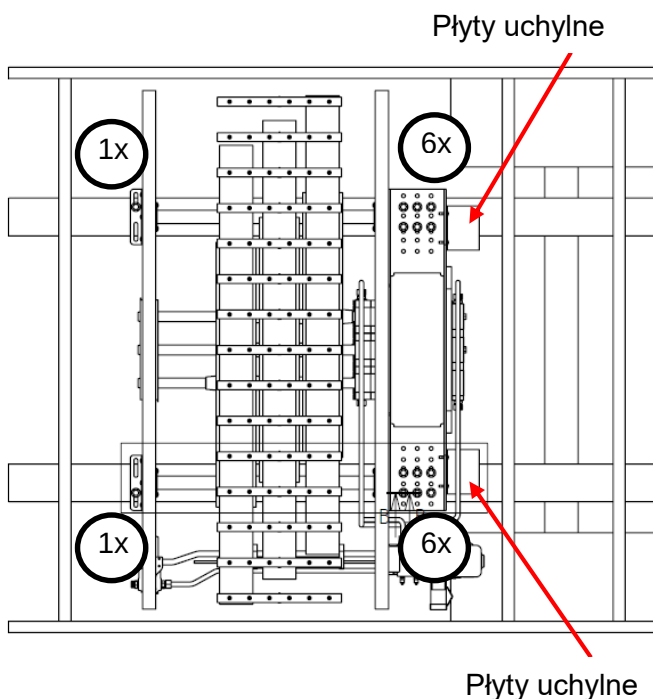
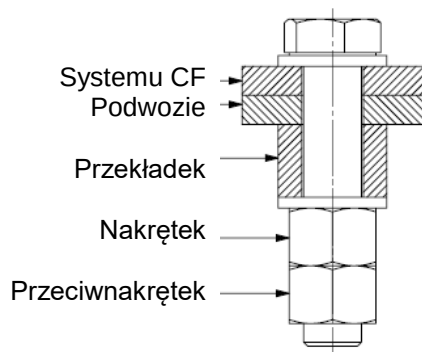
8 sztuk Podkładka do szczelinowego kołka sprężystego do ciężkich zastosowań Ø 40 / Ø 17 x 6 galwan. 200 HV

W miejscu, gdzie w systemie znajduje się otwór szczelinowy, należy pod łeb śruby umieścić podkładkę do szczelinowego kołka sprężystego do ciężkich zastosowań.

W przypadku podwozia aluminiowego istnieje możliwość zastosowania, alternatywnie do przekładek, taśmy (o grubości 20 mm) wraz z odpowiednim szablonem do otworów.

Moment dokręcenia nakrętek M16 wynosi 300 Nm.

RYS. 7



Spoiny (patrz rys. 8)

We wskazanych na rysunku miejscach należy wykonać dobrej jakości spoiny, o odpowiedniej długości (rysunek 8).

Przed przystąpieniem do przyspawania pomostu tylnego do podwozia należy usunąć płyty uchylnie (jeśli jest obecny) w tylnej części pomostu tylnego (rysunek 7).

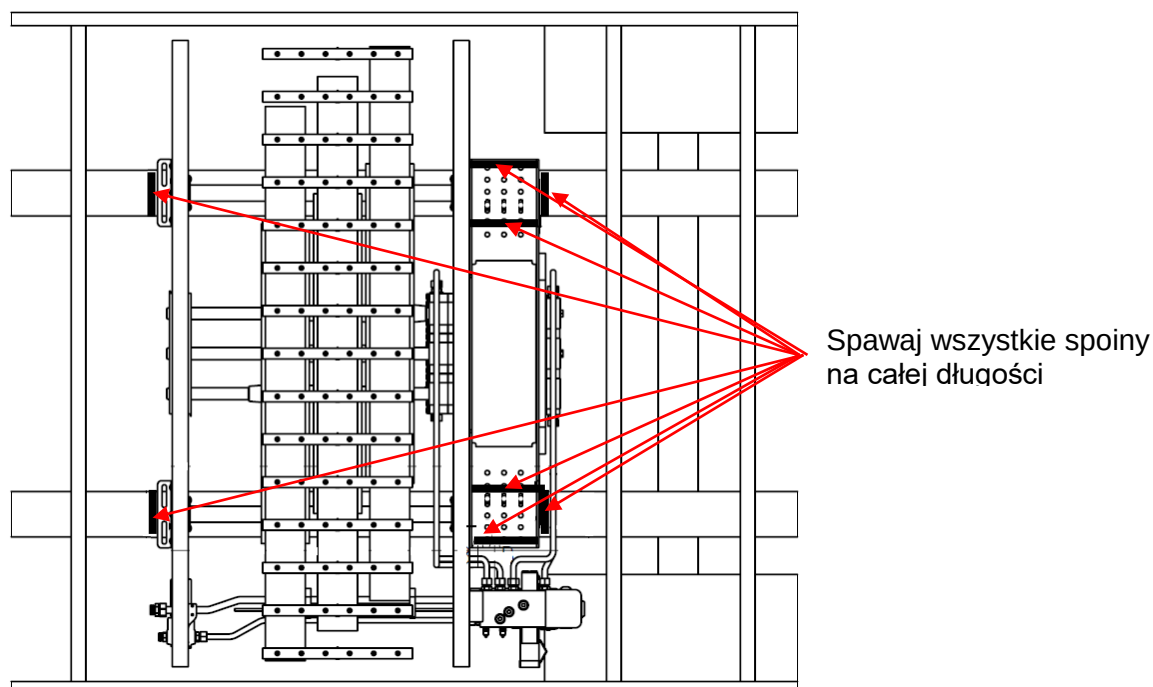
Zastosować spoiny o minimalnej szerokości wynoszącej $a = 10$.

Zastosowanie usztywnienia systemu Cargo Floor nie jest konieczne.

Uwaga!

W przypadku spawania ramy pomocniczej ocynkowanej (opcja) należy przed przystąpieniem do operacji usunąć z jej powierzchni powłokę cynkową.

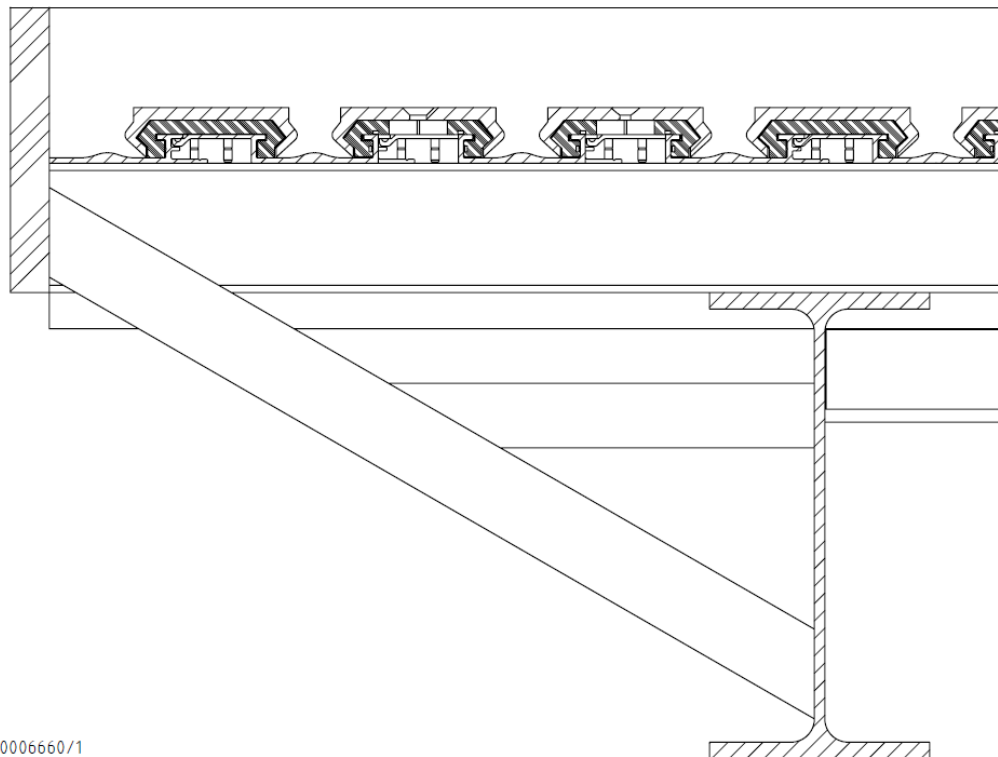
RYS. 8



USZTYWNIANIE ŚCIAN BOCZNYCH

Ściany boczne w systemie Cargo Floor nie wymagają podparcia, ponieważ w systemie tym nie stosuje się żadnych poprzeczek. Może to prowadzić do wykrzywienia ścian bocznych w przypadku nadmiernego przeciążenia systemu. Można tego uniknąć poprzez zamocowanie ścian bocznych do podwozia. Na rysunku 9 przedstawiono sposób ich montażu.

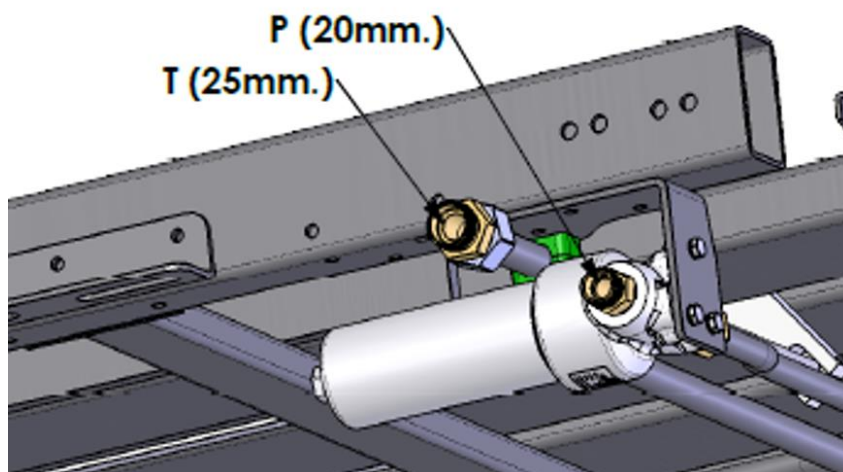
RYS. 9



0006660/1

PODŁĄCZANIE UKŁADU HYDRAULICZNEGO

RYS. 10



System Cargo Floor jest dostarczany w standardzie z filtrem ciśnieniowym zamontowanym na pomoście przednim, patrz rysunek 10. Jest to hydrauliczny przewód ciśnieniowy (20 x 2 mm) już zamontowany pomiędzy zaworem sterującym a filtrem ciśnieniowym. Przewód wejściowy filtra ciśnieniowego jest wyposażony włącze śrubowe proste 1" x 20 mm. Obok niego znajduje się hydrauliczny przewód powrotny (25 x 2,5 mm) zamontowany pomiędzy zaworem sterującym a pomostem przednim, zakończony złączem prostym 25 x 25 mm. Istnieje możliwość podłączenia wymaganego węża hydraulicznego (nie objętego zestawem) bezpośrednio do powyższych złączy (wówczas dostarczone nakrętki napinające i pierścienie tnące nie są wymagane). W przypadku zamontowania przewodu hydraulicznego zamiast węża hydraulicznego konieczne jest zastosowanie zarówno nakrętek napinających, jak i pierścieni tnących.



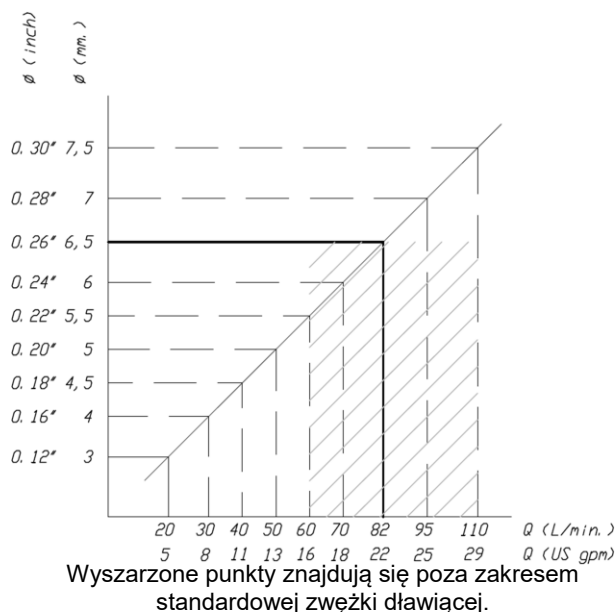
Ważne: nieprawidłowe podłączenie ciśnienia i powrotu może spowodować usterkę i uszkodzenie systemu.

Wszystkie komponenty hydrauliczne muszą zostać dokładnie oczyszczone przed podłączeniem. Sprawdzić, czy nie pozostawiono żadnych zaślepek uszczelniających ani pozostałości po czyszczeniu. Stosować minimalną wymaganą liczbę złączy kątowych (kwadratowych, maksymalnie kilka) (przyczyniając się do spadku ciśnienia lub powodując wzrost ciśnienia powrotnego).

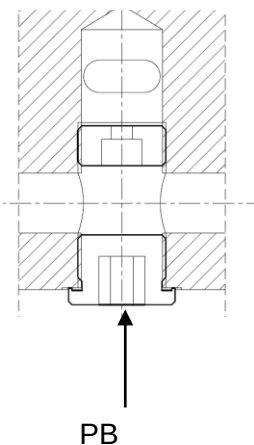
Po podłączeniu systemu może okazać się, że nie będzie on działał prawidłowo. Czynność tę można wykonać wyłącznie po całkowitym zbudowaniu i podłączeniu naczepy i podłogi.

ZWĘŻKA DŁAWIĄCA

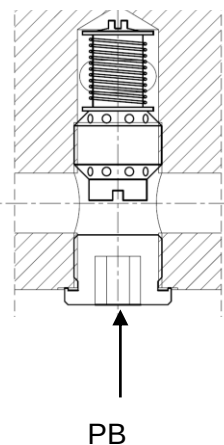
Jeśli system typu E Cargo Floor będzie obsługiwany przez różnego typu pompy lub pompę o niskim przepływie oleju, może zaistnieć konieczność zamontowania innego typu zwężki dławiącej.



Standardowa
zwężka dławiąca
DIN 906-5.8-3/4"



Regulowana
zwężka dławiąca
7370106



Zwężka dławiąca

Standardowo montowana jest zwężka dławiąca o średnicy 6,5 mm w kanale PB zaworu systemu typu E. Zapewnia ona prawidłową pracę zaworu systemu typu E. Standardowa zwężka dławiąca jest przeznaczona do natężenia przepływu oleju o wartości od 60 do 100 litrów na minutę. Działaniem zaworu sterującego można sterować poprzez odchylenie wartości od poziomu natężenia przepływu oleju. Schemat przepływu oleju przedstawia wymagane poziomy przepływu oleju w danych wejściach. Regulacja przepływu jest możliwa poprzez zmianę średnicy zwężki dławiącej.

Znane konsekwencje nieprawidłowego ustawienia średnicy zwężki dławiącej są następujące:

- Zbyt mały przepływ oleju: praca tłoka załadunku/rozładunku nie przełącza się, co powoduje spadek ciśnienia w systemie;
- Zbyt duży przepływ oleju: nadmierny hałas podczas pracy systemu, utrata wysokiego odprowadzania ciepła i wydajności.

Zwężka dławiąca niezależna od przepływu

Opcjonalnie istnieje możliwość dostarczenia zwężki dławiącej niezależnej od przepływu (regulowana zwężka dławiąca – nr artykułu 7370106). Standardowo montowana zwężka dławiąca może zostać wymieniona w następujący sposób. Usunąć wtyczkę kanału PB (klucz imbusowy 12 mm). Następnie odkręcić zwężkę dławiącą zamontowaną w kanale za pomocą klucza imbusowego 12 mm. Zamocować nową regulowaną zwężkę dławiącą w kanale, dokręcając ją ręcznie (momentem o wartości około 15 Nm). Zamocować ponownie wtyczkę w kanale PB (kluczem imbusowym 12 mm) i dokręcić ręcznie (momentem o wartości około 15 Nm). Uruchomić podłogę (załadunek i rozładunek) w celu sprawdzenia, czy wszystko działa prawidłowo oraz czy nie występują żadne wycieki. Regulowana zwężka dławiąca oferuje zakres przepływu w granicach od 20 do 120 l/min $\pm 10\%$ za pomocą VG32 i jest przeznaczona do pracy przy maksymalnym ciśnieniu roboczym wynoszącym 225 barów.



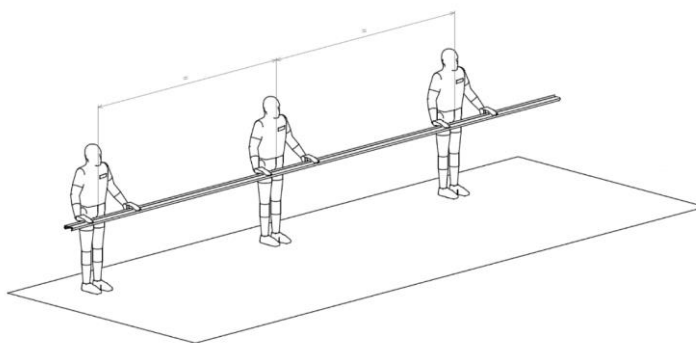
Ważne: nieprawidłowe podłączenie ciśnienia i powrotu może spowodować usterkę i uszkodzenie systemu.

System typu B

Innym rozwiązaniem zapewniającym niezależność względem zmiennego przepływu oleju jest zastosowanie systemu typu B. W tym przypadku kierunek załadunku/rozładunku jest ustawiany za pomocą uchwytu.

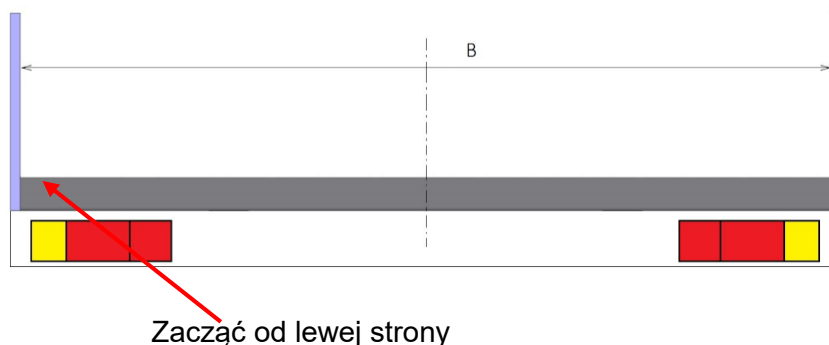
PRZYGOTOWANIE PROFILI

RYS. 14



Podczas poniższych czynności i przygotowań należy wziąć pod uwagę, że zarówno profile dolne, jak i górne są przenoszone w taki sposób, aby profil nie wyginał się ani nie został w żaden inny sposób uszkodzony. Radzimy przenosić lub przechylać profile przy pomocy co najmniej trzech osób.

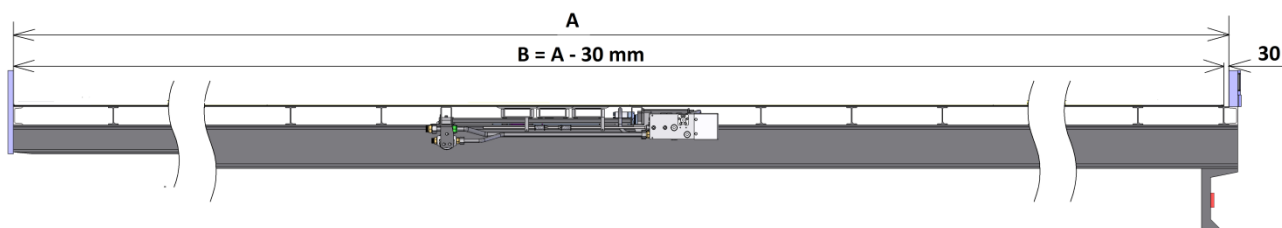
RYS. 15



Montaż podłogi należy wykonywać od lewej do prawej strony.

OKREŚLANIE DŁUGOŚCI PODPOKŁADU USZCZELNIAJĄCEGO

RYS. 16



Długość podkładu T jest określona przez przestrzeń w przyczepie. Jeśli to możliwe, wymiar od wewnętrznej strony burty czołowej do wewnętrznej strony drzwi będzie wymiarem głównym. Nazywamy go wymiarem **A**.

Od tego wymiaru zostanie odjęte 30 mm, aby pozostawić wolne miejsce przy drzwiach. Nazywamy to wymiarem **B**.



Uwaga! Jeśli na burcie czołowej lub na drzwiach na wysokości podkładu coś wystaje, trzeba wziąć to pod uwagę przy określaniu długości.

WYCINANIE OTWORÓW W PODPOKŁADZIE USZCZELNIAJĄCYM

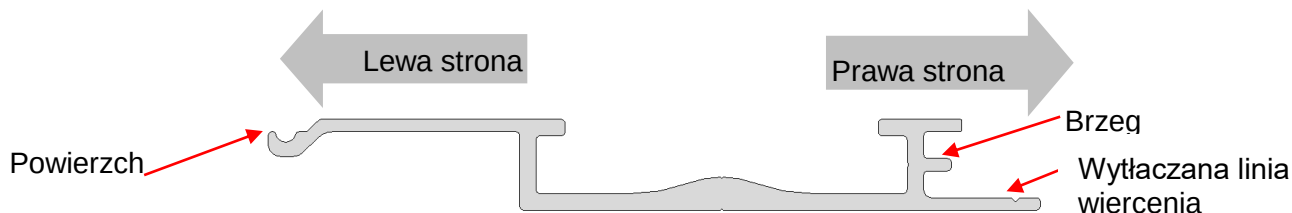
W miejscu systemu należy wyciąć fragmenty profili podpokładu uszczelniającego, przez które wystają profile U.



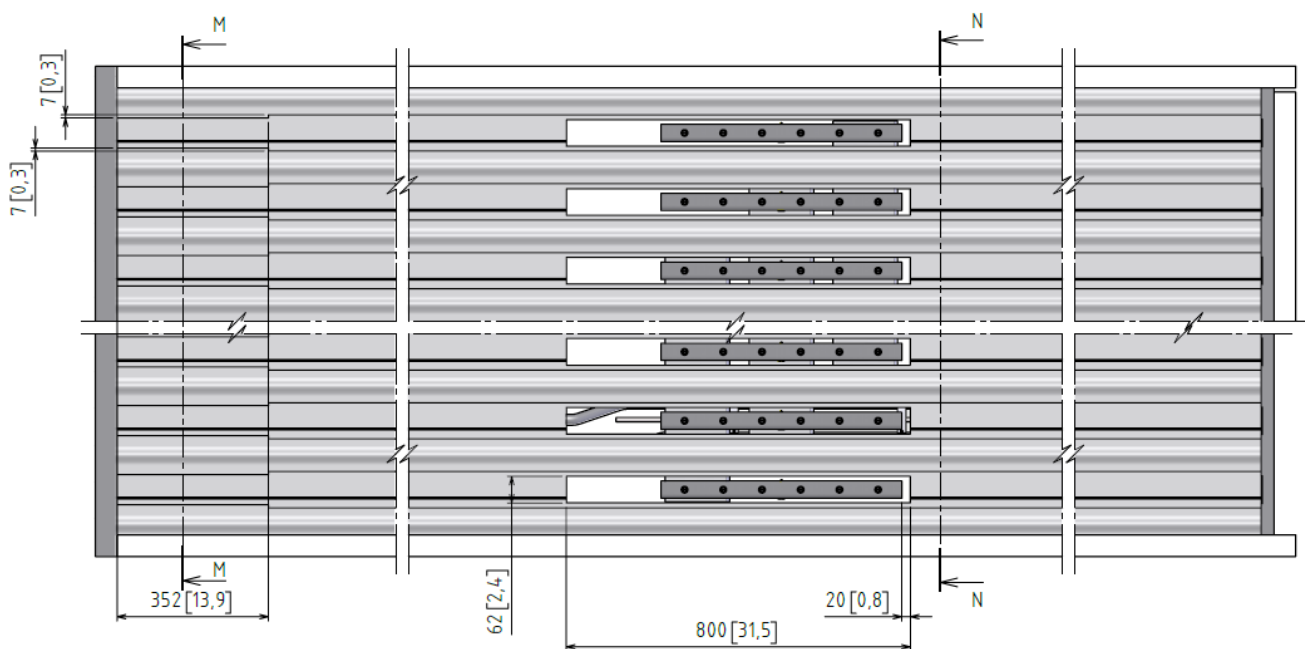
Montaż podłogi należy wykonywać od lewej do prawej strony.

Dlatego niezwykle ważne jest, aby profile podpokładu uszczelniającego T były ustawione w taki sposób, aby w przyszłości powierzchnia wypukła tylnej strony podłogi znajdowała się po stronie kierowcy, a brzeg podparcia znajdował się po prawej stronie.

RYS. 17

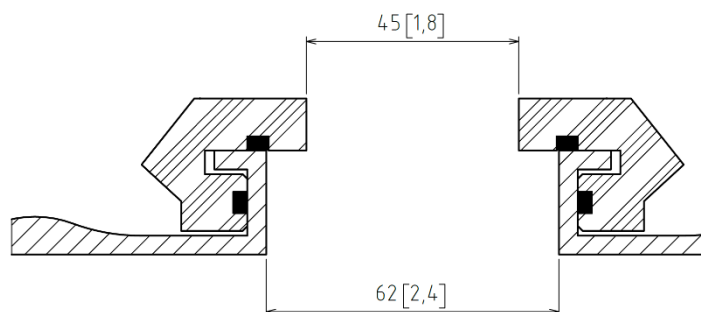


Aluminiowy pokład dolny T 8/160 mm (wsuwany), nr artykułu [871.5177](#)



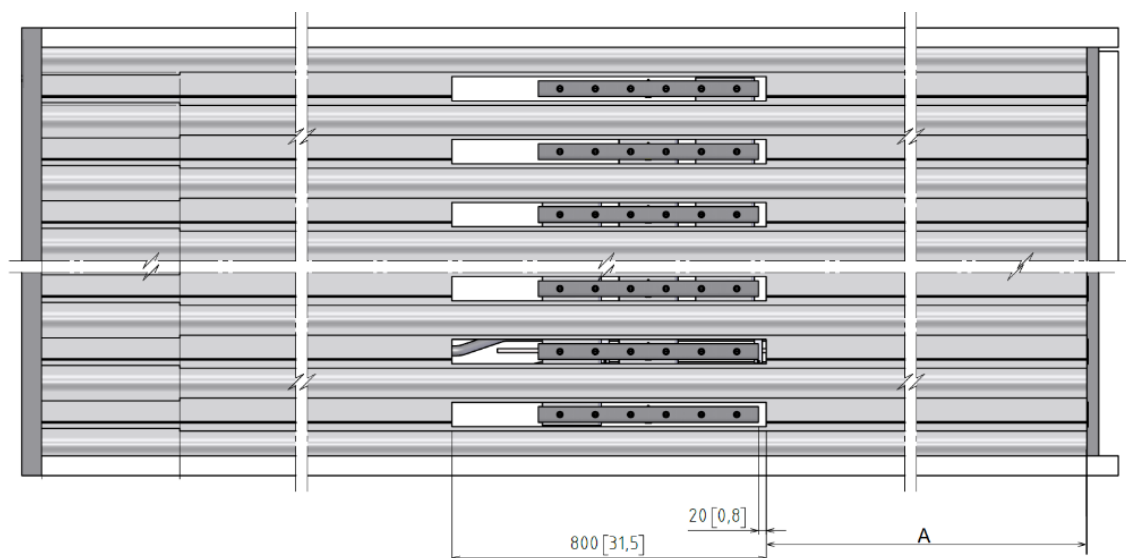
RYS. 18

Otwór będzie miał w sumie około 62 mm szerokości



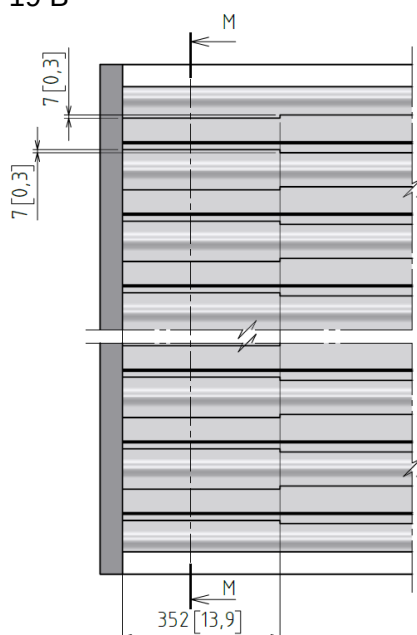
Do określenia położenia tych otworów w profilu podkładu uszczelniającego można wykorzystać wymiary z rys. 19. W przypadku profilu z lewej **strony** wycięcie należy wykonać tylko z prawej strony, a w przypadku profilu z prawej **strony** wycięcie należy wykonać tylko z lewej strony. Wszystkie pozostałe profile wymagają obustronnego wycięcia. Pozycja i długość wycięcia są takie same dla każdego profilu dolnego.

RYS. 19

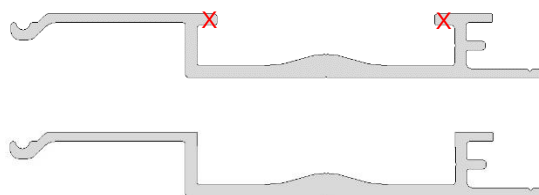


W celu uproszczenia uszczelniania lub spawania do burty czołowej na późniejszym etapie zalecamy zeszlifowanie 7 mm profili T po stronie burty czołowej (rys. 19 B). Usunąć odcinek o długości 352 mm (umożliwia to zamontowanie od góry aluminiowych zaślepek z boku burty czołowej, patrz rozdział montaż profili łożysk z tworzywa sztucznego).

FIG. 19 B



Usunąć bok burty czołowej w kształcie litery T.



Uwaga: po wyjęciu części, które zostały wycięte z profili, profile będą w tym miejscu słabsze, zatem należy zwrócić uwagę na [rys. 14](#), aby zapobiec zginaniu.

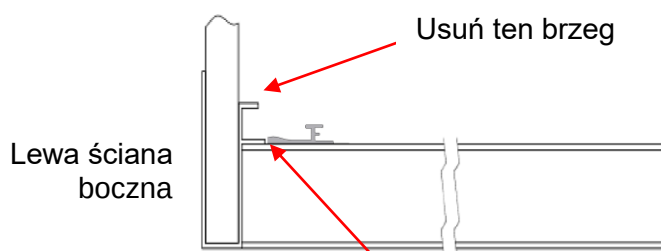
OKREŚLENIE WŁAŚCIWEJ SZEROKOŚCI PROFILI BOCZNYCH

Teraz należy określić szerokość profili z **lewej** strony. Sposób, w jaki można to zrobić pokazano na rys. 21 A. Należy zwrócić uwagę na profil pod ścianą, gdyż może być on przeszkodą przy określaniu szerokości. Patrz rys. 20.



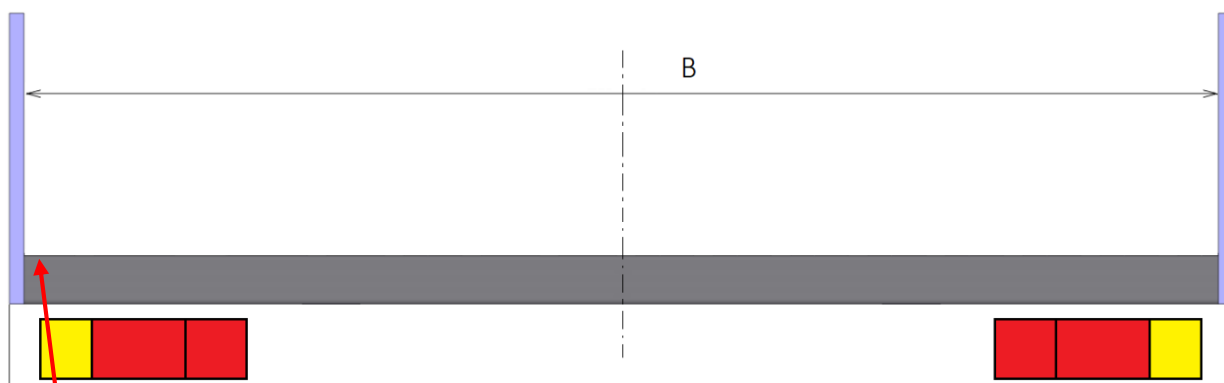
Do obliczeń ważne jest, aby wcześniej określić, czy będzie się używać uszczelnacza, czy spawać krawędzie do ścian. Wybór ten może mieć wpływ na szerokość spoiny do ściany. Warto również zdać sobie sprawę, że spoina pomiędzy podłogą a ścianą musi być wodoszczelna. Cargo Floor nie określa metody, którą w tym celu należy zastosować.

RYS. 20



Ten brzeg musi być brany pod uwagę wraz z szerokością i długością profili podpokładu!!!

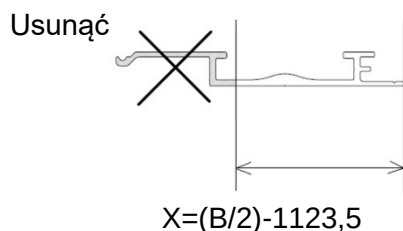
RYS. 21 A



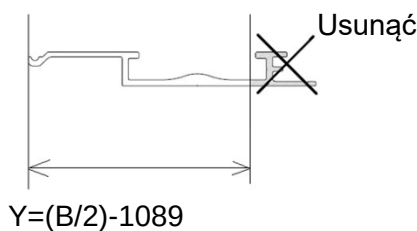
Zacząć montaż po lewej stronie

RYS. 21 B

RYS. 21 C



$$X=(B/2)-1123,5$$



$$Y=(B/2)-1089$$

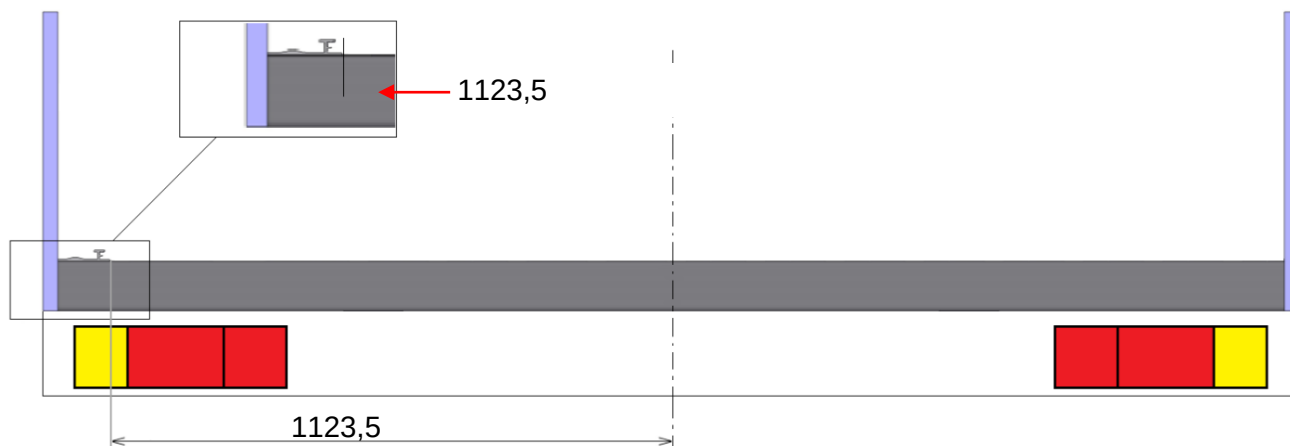
Dostępne miejsce (należy zwrócić uwagę na przeszkody i wybraną szerokość spoiny) między ścianami należy podzielić przez dwa i w przypadku lewego profilu odjąć 1123,5 mm od tej wartości. Wartość, która pozostaje to szerokość profilu po lewej stronie.

Aby prawidłowo ustalić poprawną szerokość prawego profilu najlepiej jest to wykonać po zamontowaniu wszystkich innych części podłogi. W ten sposób uniknie się sytuacji, w której rzeczywisty rozmiar różni się od teoretycznego z powodu zastosowania różnych tolerancji. Teoretyczny wymiar został umieszczony na rys. 21 C.

UMIESZCZENIE I MONTAŻ PIERWSZEGO PROFILU PODŁOGOWEGO

Pierwszym profilem, który należy zamontować, jest profil boczny przecinany wzdłużnie. Powinny one być zamontowane w odległości 1123,5 mm od linii środkowej przyczepy. Przed zamocowaniem profilu należy bardzo dokładnie sprawdzić ten wymiar w różnych miejscach. Jeśli ten profil nie zostanie prawidłowo ustawiony, będzie to miało wpływ również na wszystkie inne profile.

RYS. 22



Po umieszczeniu profilu bocznego można go zamocować. Aby zapobiec przesuwaniu się profilu podczas mocowania, można go tymczasowo zamocować w kilku miejscach za pomocą zacisków do klejenia.

Teraz można przymocować profil boczny do poprzeczek. Można to zrobić za pomocą wkrętów samowiercących, nitów Monobolt, gwoździ do gwoździarki lub spawania (patrz rys. 23). Należy poprosić swojego dostawcę materiałów mocujących o poradę dotyczącą możliwych alternatyw. Nie zalecamy nitów w całości wykonanych z aluminium. Nie są one wystarczająco mocne. Odpowiednie są tylko nity z rdzeniem stalowym (tzw. nity wzmacniane Monobolt).

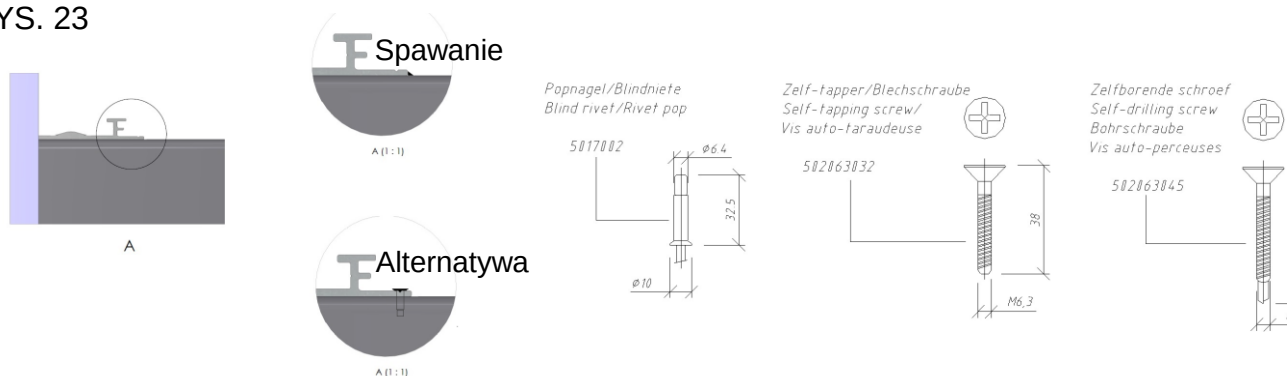
W profilu została wytłoczona linia wiercenia, dzięki czemu można łatwo określić środek otworu, który ma być wiercony. Przymocować profil do każdej poprzeczki.

Spawanie profilu należy wykonać spoiną o długości minimum 30 mm i $a=3$.



Mocowanie ich pod profilami będzie wymagało większego wysiłku, ponieważ podwozie jest bardziej elastyczne. Należy wziąć to pod uwagę przy mocowaniu.

RYS. 23



Po zamocowaniu tego profilu należy ponownie sprawdzić wymiar do środka przyczepy. Pozycja tego profilu jest bardzo ważna, ponieważ stanowi punkt odniesienia dla wszystkich pozostałych profili podłogowych. Teraz można zamontować pozostałe profile.

ZAMOCOWAĆ POZOSTAŁE PROFILE PODŁOGOWE

Następny profil podłogowy można teraz zamontować za pomocą powierzchni wypukłej brzegu podparcia, jak pokazano na rys. 25. Istnieją dwie metody łączenia ze sobą profili podłogowych: za pomocą masy uszczelniającej lub spawania.

Metoda 1: masa uszczelniająca

Należy nałożyć masę uszczelniającą na brzeg podparcia (rys. 24 A) zamontowanego już profilu podłogowego i powierzchni wypukłej profilu, który ma być zamontowany (rys. 24 B). Masa uszczelniająca powinna znajdować się znacznie powyżej wgłębienia powierzchni wypukłej (około 5 mm) i być nakładana na całej długości profilu podłogowego, z wyjątkiem pierwszych 50 mm od strony burty czołowej i ostatnich 50 mm od strony drzwi (rys. 25, pierwsze i ostatnie 50 mm będzie zespawane). Masa uszczelniająca, której można użyć, to Sika 252. Należy postępować zgodnie z instrukcjami (dotyczącymi wstępnej obróbki/przygotowania powierzchni i tego, w jakich sytuacjach może być ona stosowana) podanymi przez dostawcę/producenta wybranej masy uszczelniającej. Potrzebne będzie około 400 ml masy uszczelniającej na każdy profil podłogowy.



Uwaga!

Zawsze należy mieć na uwadze czas twardnienia masy uszczelniającej.

Następnie dwa profile mogą być wsunięte do siebie, co może oznaczać, że trzeba użyć zacisków, aby docisnąć dwa profile do siebie. Sprawdzić, czy profil jest prawidłowo umieszczony za pomocą trzech szablonów pozycjonujących (nr części 9111205). Za pomocą tych szablonów można w różnych miejscach sprawdzić, czy powierzchnia wypukła i brzeg podparcia prawidłowo do siebie doszły (rys. 26 i 27).

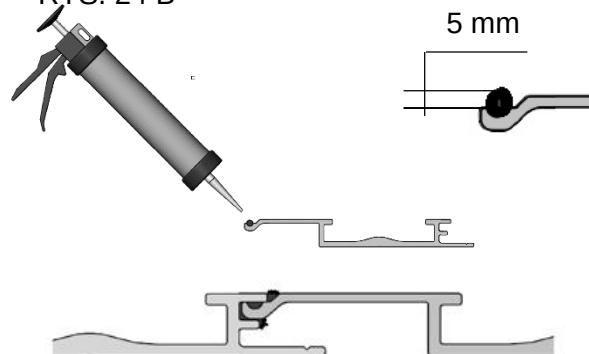
Po prawidłowym umieszczeniu tego profilu można go również przymocować do poprzeczek. Można to zrobić za pomocą wkrętów samowiercących, nitów Monobolt, gwoździ do gwoździarki lub spawania (patrz rys. 23). Wyrównać wystającą masę uszczelniającą, a tam gdzie jest to konieczne wypełnić górny rowek, aby był całkowicie wypełniony.

Po przymocowaniu wszystkich profili podłogowych do poprzeczek można zaspawać 50 mm na przedniej i tylnej stronie. Spoina nie może wystawać z górnej powierzchni prowadnicy w profilu ze względu na wymagające jeszcze montażu łożysko (patrz rys. 28). Jeśli spoina wystaje, musi zostać oszlifowana i gładko wykończona. Po zespawaniu i wygładzeniu należy sprawdzić wszystkie spoiny i wypełnić szczeliny/otwory pomiędzy masą uszczelniającą i spoiną za pomocą masy uszczelniającej, tak aby podłoga była całkowicie szczelna (wyrównać w tym miejscu wystającą masę uszczelniającą).

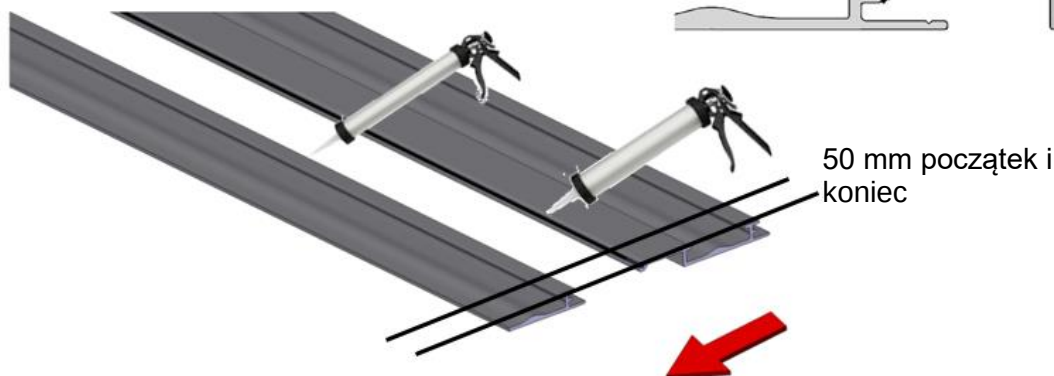
RYS. 24 A

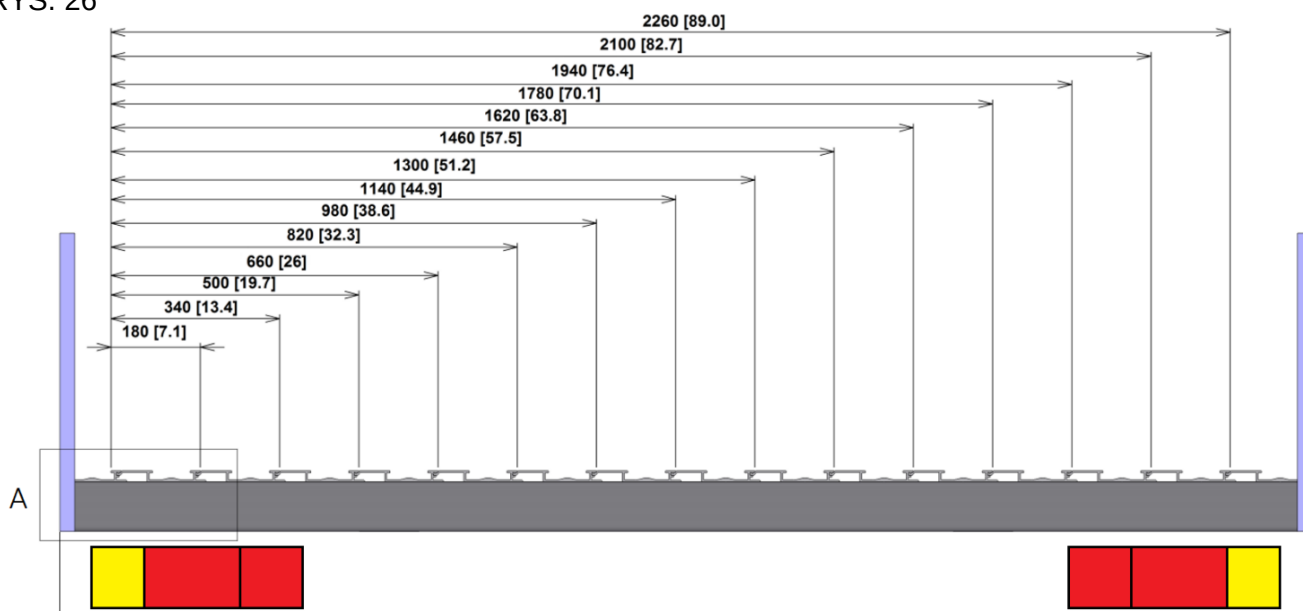
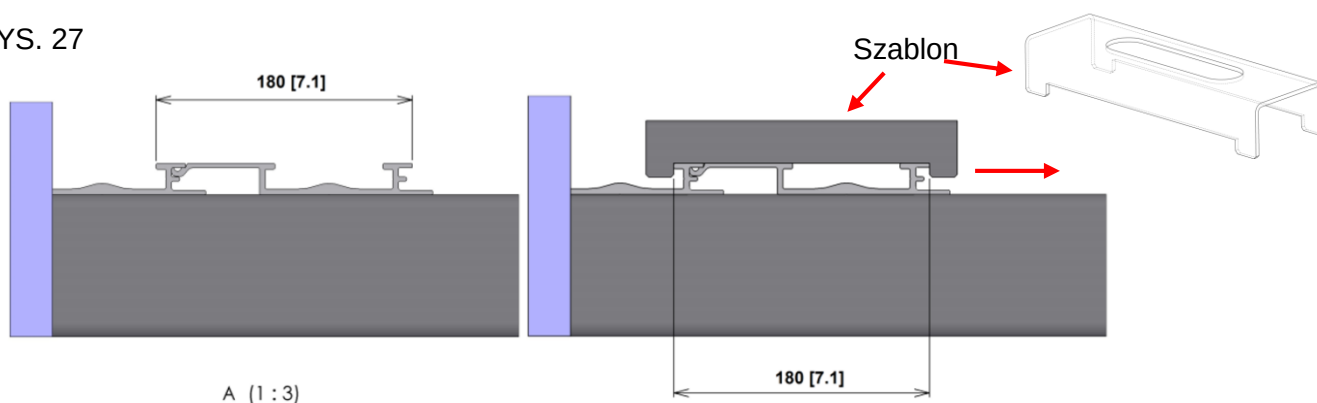


RYS. 24 B



RYS. 25



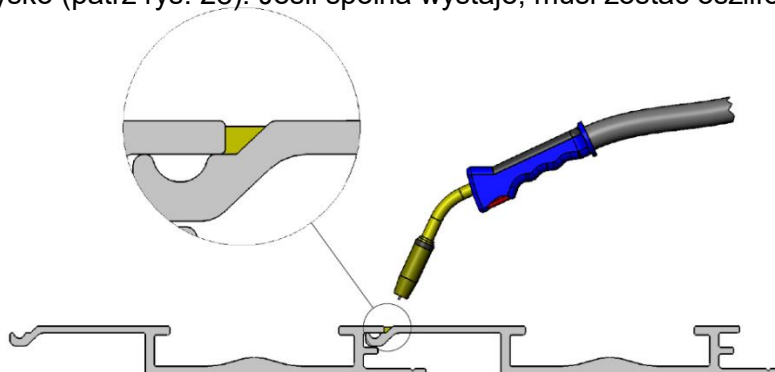
RYS. 26

RYS. 27

Uwaga!

Nie należy używać masy uszczelniającej przy spawaniu profili, ponieważ mogą tworzyć się gazy, powodując nieszczelność spoiny.

Wsunąć następny profil podłogowy na jego miejsce. Sprawdzić wymiary (rys. 26 i 27) i zamocować go do poprzeczek. Po prawidłowym umieszczeniu tego profilu można go również przymocować do poprzeczek. Można to zrobić za pomocą wkrętów samowiercących, nitów Monobolt, gwoździ do gwoździarki lub spawania (patrz rys. 23).

Teraz zaspawać cały rowek na całej długości.

Spoina nie może wystawać z górnej powierzchni prowadnicy w profilu ze względu na wymagające jeszcze montażu łożysko (patrz rys. 28). Jeśli spoina wystaje, musi zostać oszlifowana i gładko wykończona.

RYS. 28


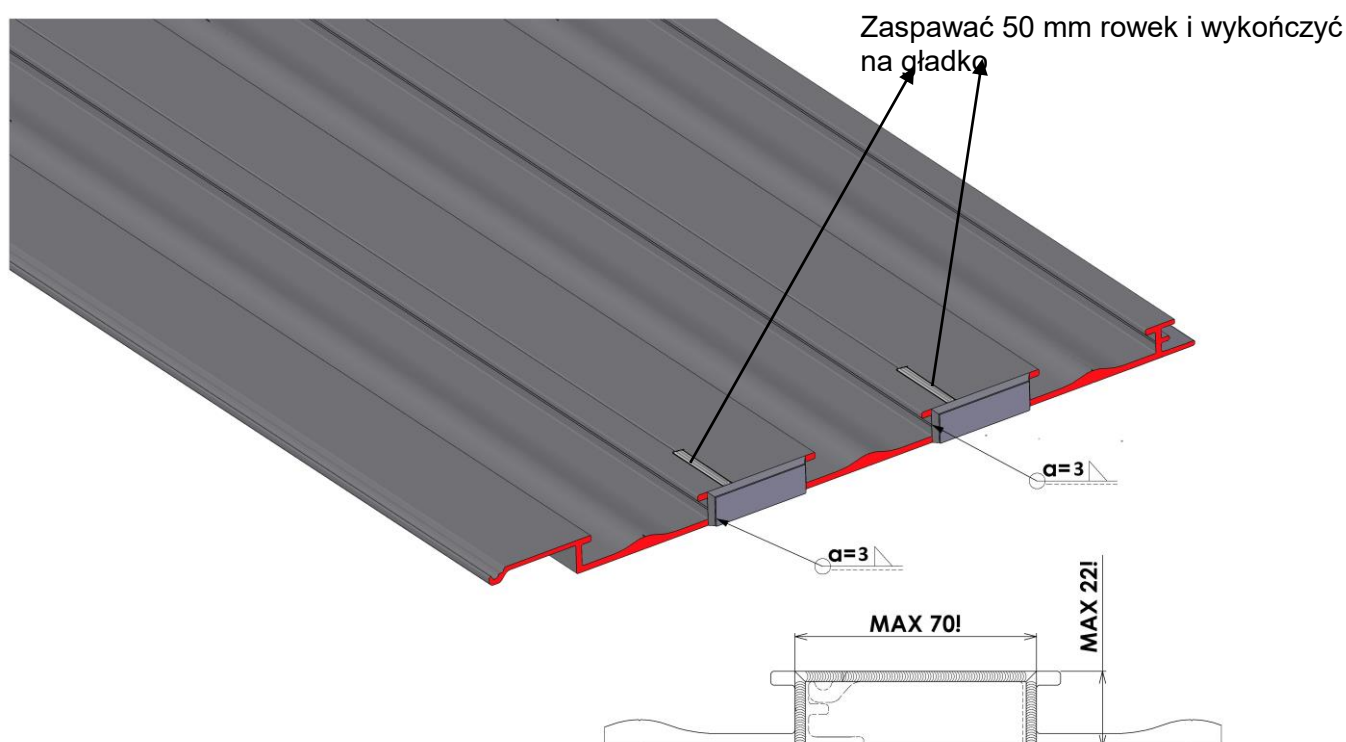
WYKOŃCZENIE KRAWĘDZI ELEMENTÓW PODPODŁOGOWYCH

Po zakończeniu montażu elementów podpodłogowych należy zadbać o wodoszczelne połączenie wokół podłogi pomiędzy elementami podpodłogowymi a pozostałymi elementami przyczepy. Wszystkie szwy i otwory muszą być zamknięte za pomocą masy uszczelniającej lub zaspawane.

Należy zacząć od tylnej strony, spawając płytę (o wymiarach 60 x 20 x 3) nad otworem w teowniku, jak pokazano na rys. 29 A. Spoina nie może wystawać poza teownik.

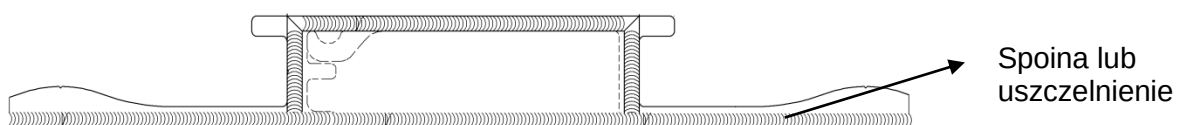


RYS. 29 A



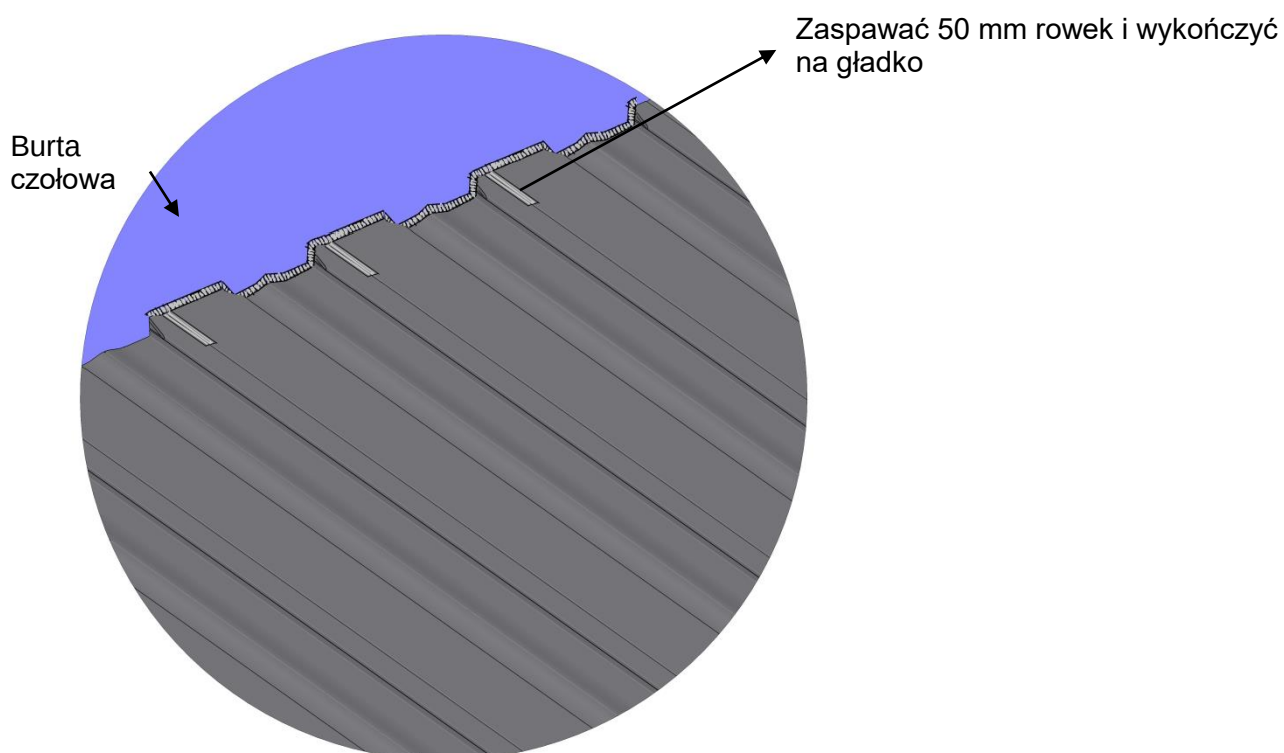
Po uszczelnieniu Profilu T można zespawać lub uszczelnić cały szew tylny od elementów podpodłogowych do tylnej belki (rys. 29 B).

RYS. 29 B



Od strony burty czołowej podłoga może być spawana lub uszczelniana po obrysie (rys. 29 C).

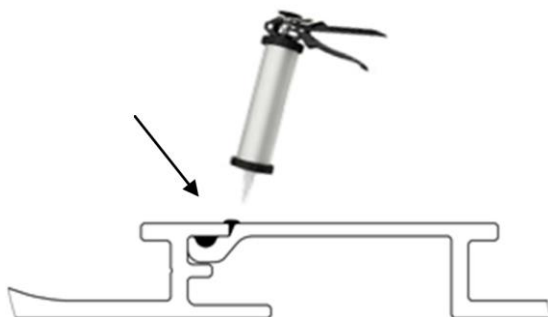
RYS. 29 C



Teraz uszczelniony lub zespawany może być szew pomiędzy profilami bocznymi a ścianami. Po uszczelnieniu wokół wszystkich profili podłogowych należy sprawdzić, czy szew na górze powierzchni wypukłej jest wystarczająco szczelny.

Może się zdarzyć, że w kilku miejscach szew będzie musiał być dalej uszczelniony (rys. 30).

RYS. 30

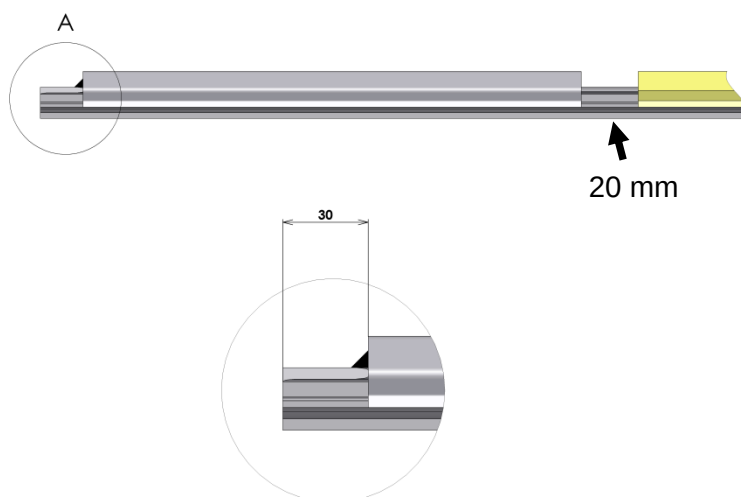


MONTAŻ WYKONANYCH Z TWORZYWA SZTUCZNEGO PROFILI ŁOŻYSK

Montaż ograniczników

Po zamontowaniu i wykończeniu aluminiowej podłogi podkładu T można rozpocząć montaż wykonanych z tworzywa sztucznego profili łożysk i aluminiowych ograniczników podłogi LP podkładu T (350 mm, art. nr [5448006](#)). Aluminiowe ograniczniki są montowane od strony burty czołowej i od strony drzwi. Najpierw montuje się aluminiowy 350 mm ogranicznik w pobliżu burty czołowej, który jest całkowicie dociskany do przodu, aż do 30 mm przed burtą czołową. Z tego powodu będzie dostępne miejsce na przyspawanie go do podłogi. Ogranicznik od strony burty czołowej musi być przyspawany do podkładu T za pomocą spoiny a=6 (rys. 31).

RYS. 31



Zamontować uformowany pełny profil uszczelniający z tworzywa sztucznego

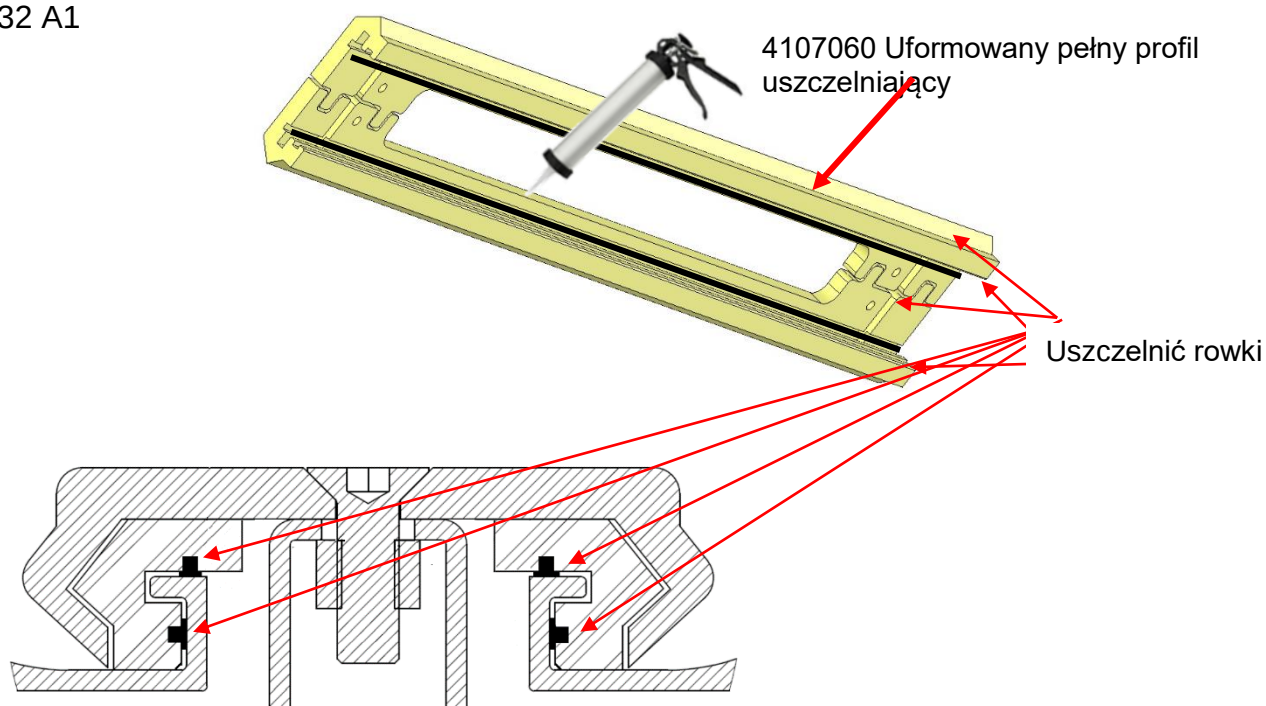
Na profilu U do przesuwania poprzeczki należy zamontować pełny profil uszczelniający z tworzywa sztucznego dla podkładu T, serii LR, art. nr. 4107060, rys. 32 A1 i B. Przed montażem należy umieścić masę uszczelniającą w rowkach wzdłużnych, a następnie zamontować oba profile uszczelniające we właściwym miejscu.

Uwaga!

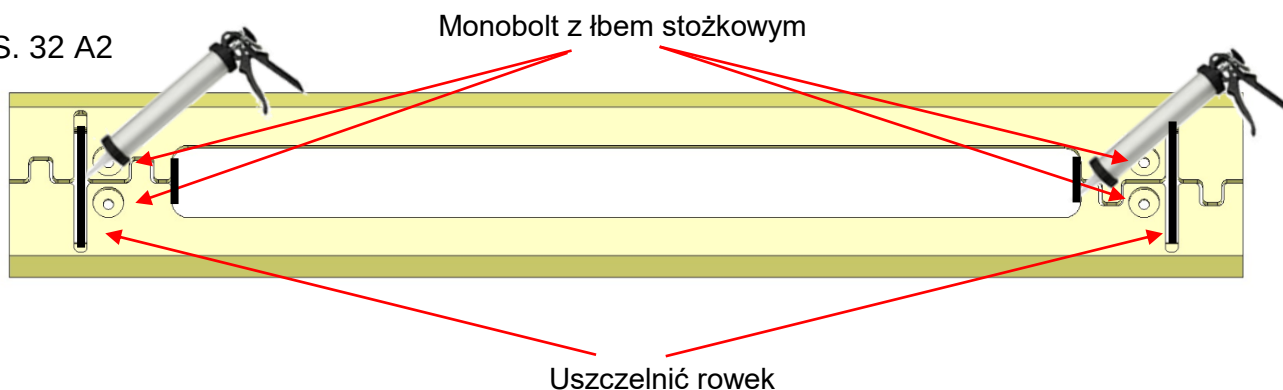


Ścisnąć je jak najlepiej, aby szerokość wynosiła ≤ 114 mm, a profil podłogowy pasował nad nimi.

RYS. 32 A1



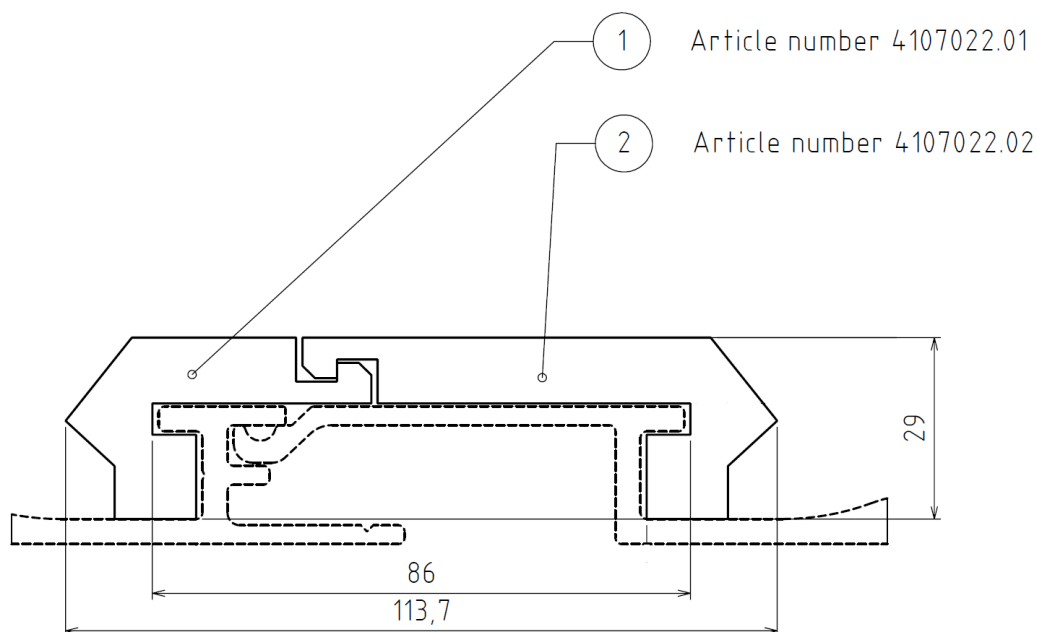
Teraz należy wywiercić 4 otwory pod Monobolt z łbem stożkowym 6,4 x 24,6 przez podpokład T i zamocować profil uszczelniający za pomocą śrub. Nałożyć uszczelniacz w rowkach poprzecznych oraz z przodu po lewej i prawej stronie (rys. 32 A2)

RYS. 32 A2


Montaż pełnej taśmy z tworzywa sztucznego z łożyskami, typ A i B

Wypełnić całą długość podpokładu T wykonanymi z tworzywa sztucznego profilami łożysk: od burty czołowej do profilu uszczelniającego i profilu uszczelniającego do drzwi. Należy pamiętać, że przy burcie czołowej i po stronie drzwi przestrzeń 20 mm pozostaje otwarta.

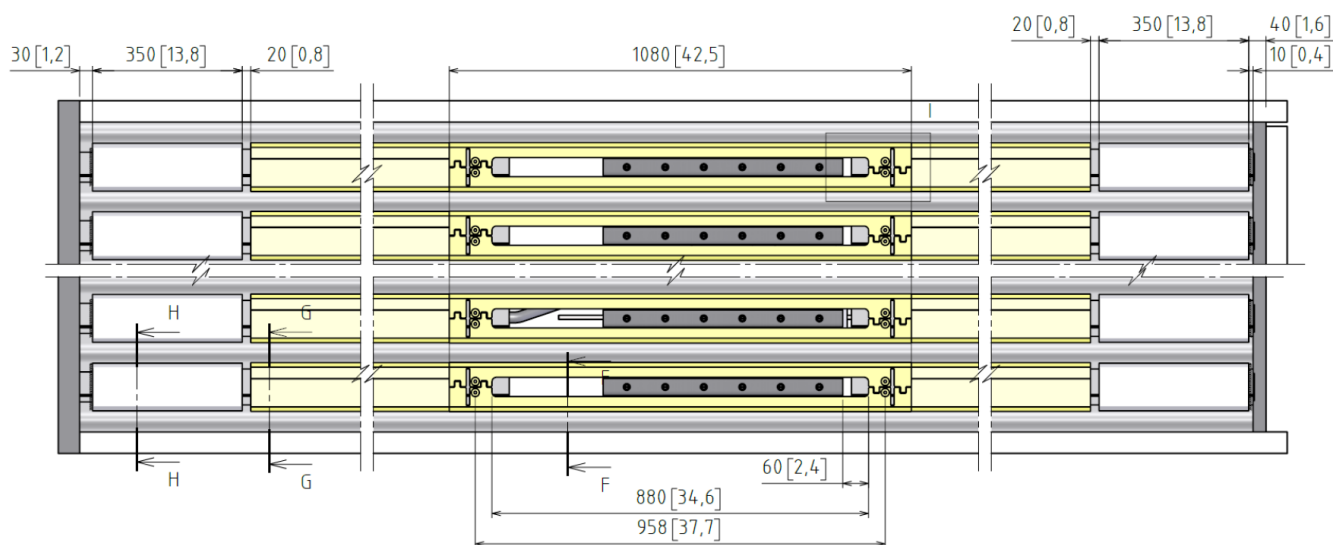
Wcisnąć wykonaną z tworzywa sztucznego pełną taśmę z łożyskami, typ A (art. Nr [4107022.01](#)) i wykonaną z tworzywa sztucznego pełną taśmę z łożyskami, typ B (art. nr [4107022.02](#)) po prostu jedna w drugą nad profilem T podpokładu.




Uwaga

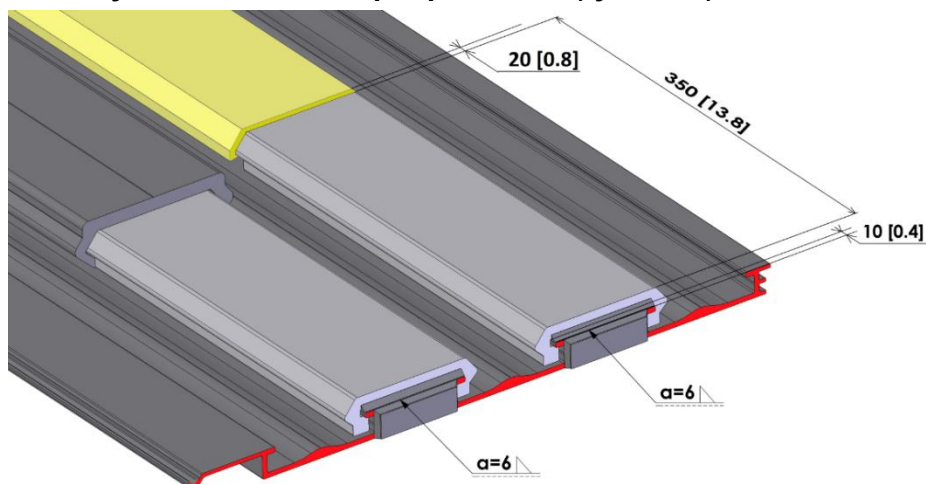
Po stronie burty czołowej i drzwi powinna pozostać 20 mm otwarta przestrzeń pomiędzy ogranicznikiem a wykonanym z tworzywa sztucznego profilem łożysk.

RYS. 32 B

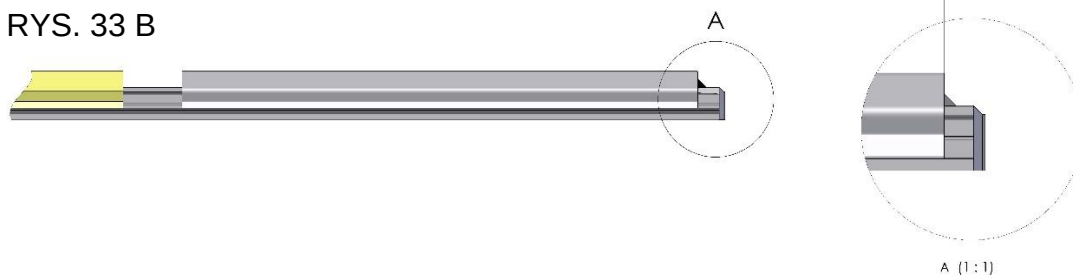


Tworzywo sztuczne zostanie zamknięte od strony drzwi aluminium ogranicznikiem, który musi zostać przyspawany szerokim spoiwem w górnej części teownika podłogi podpokładu T. **Aluminiowy ogranicznik jest umieszczony 10 mm od końca podpokładu T (rys. 33 B).**

RYS. 33 A



RYS. 33 B



OKREŚLANIE DŁUGOŚCI PROFILU GÓRNEGO

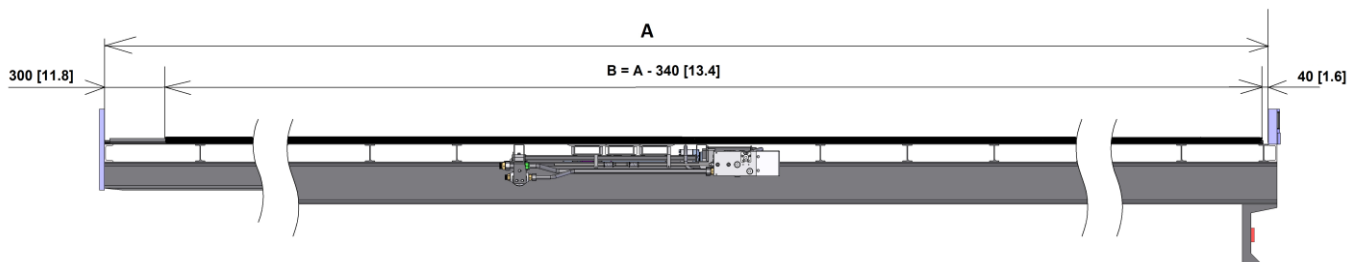
Przy obliczaniu długości uszczelniającego podłogowego profilu Deckslat należy skorzystać z poniższych obliczeń.

Należy ponownie zmierzyć wewnętrzną długość przyczepy (długość A). Odliczyć długość skoku siłowników

(-200 mm). Oprócz tego należy zachować wolną przestrzeń wynoszącą 100 mm w kierunku burty czołowej (aby zapobiec ściskaniu materiału). Przestrzeń do drzwi musi wynosić 40 mm

Wynika z tego następujące równanie: $A - 200 - 100 - 40 = A - 340$ mm

RYS. 34

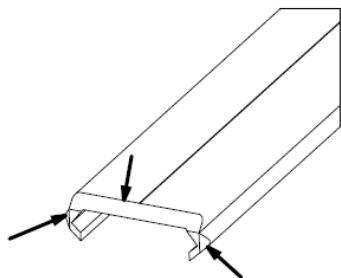


Przed zamontowaniem profili podłogowych Deckslat w przyczepie należy je zaokrąglić (sfazować) od strony burty czołowej (rys. 35).

RYS. 35



Alleen deze zijde
Only this side
Nur diese Seite



REALIZACJA TRANSFERU

Mówimy o realizacji transferu, jeżeli przyczepa jest zbudowana w taki sposób, że załadunek odbywa się w tym samym miejscu (zwykle z tyłu), a ładunek zostaje rozłożony na całej długości przyczepy (do przodu) za pomocą systemu Cargo Floor.

W związku z tym istnieje szereg różnic w odniesieniu do regularnego transportu, które powinny być brane pod uwagę: załadunek przy zamkniętych drzwiach, dłuższe włączanie systemu, częściej stosowana funkcja załadunku, dociskanie do burty czołowej przy ewentualnym zastosowaniu zespołu elektrohydraulicznego i wielokrotne załadunki/rozładunki w ciągu dnia.

Przy montażu systemu do podwozia należy wziąć pod uwagę długotrwałe i zmieniające się duże siły. Również wzmocniona burta czołowa musi być stosowana tam, gdzie napiera na nią ładunek. Zamontować kliny po wewnętrznej stronie drzwi, aby obciążenie nie dostało się między koniec profili i drzwi, a materiał nie uległ zagęszczeniu. Profile powinny pozostać pod klinami drzwi w skoku (rys. 36 A). Alternatywnie, klin można pominąć, ale wtedy należy wykonać następującą wskazówkę: Profile muszą być sfazowane zarówno z tyłu, jak i z przodu. Jeśli nie stosuje się klina od strony drzwi, należy również skrócić profile o 100 mm od strony drzwi, tak samo jak od strony burty czołowej (rys. 36 B).

W przypadku obecności ruchomej burty czołowej przed rozpoczęciem załadunku należy zawiesić planerkę. W tym przypadku burta czołowa nie może być użyta.

RYS. 36

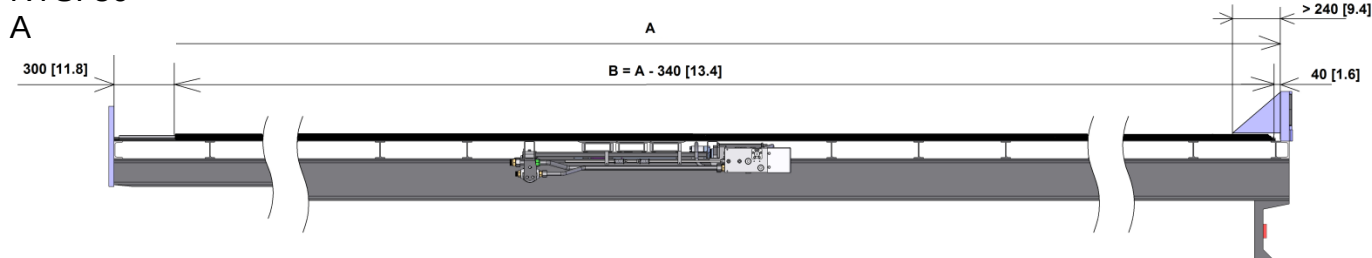
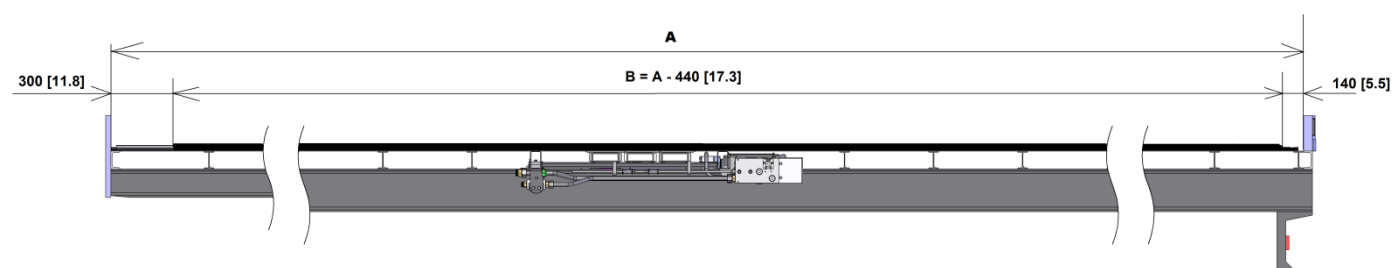


FIG.36



Uwaga! W przypadku szczególnego lub specyficznego zastosowania konieczne jest zapewnienie większego zasilania olejem niż normalnie zalecane 150 litrów.

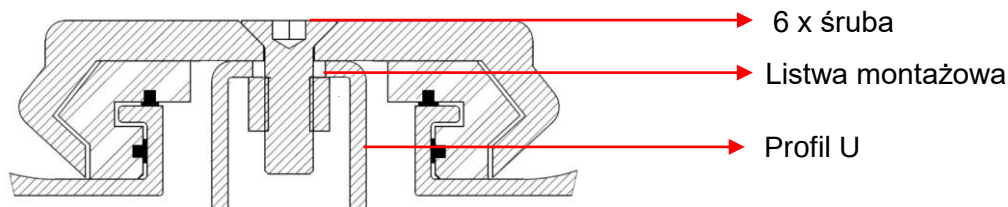
Inne uwagi w odniesieniu do systemu to:

- Stosować siłowniki HD i masywne łożyska przegubowe;
- Usztywnić system i zamocować go dodatkowymi elementami mocującymi;
- Profile mocować za pomocą 6 śrub.

WYWIERCIE OTWORÓW MONTAŻOWYCH W PROFILACH

Profile muszą być mocowane za pomocą 6 śrub.

RYS. 37 A

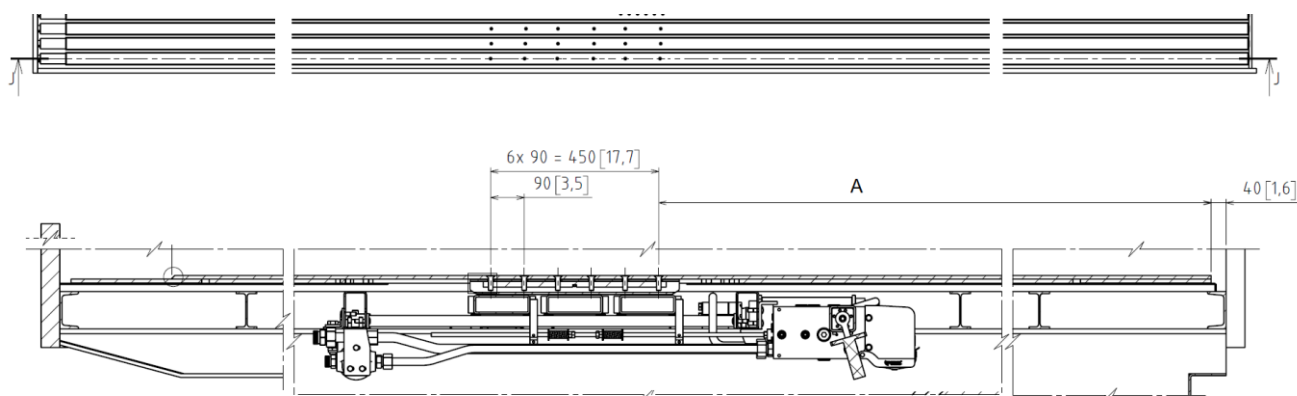


Najpierw należy określić otwory w profilach, patrz rys. 37.

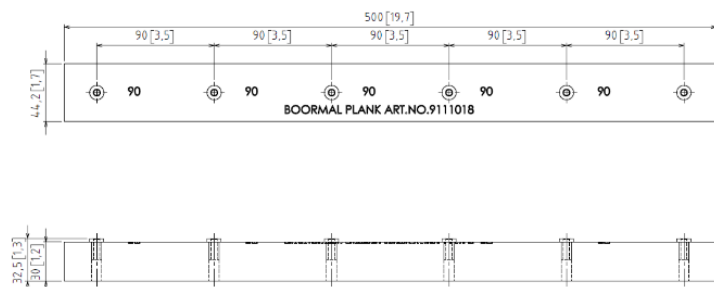
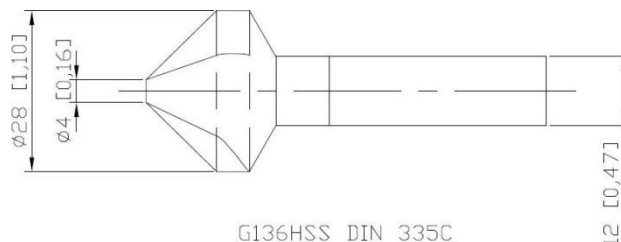
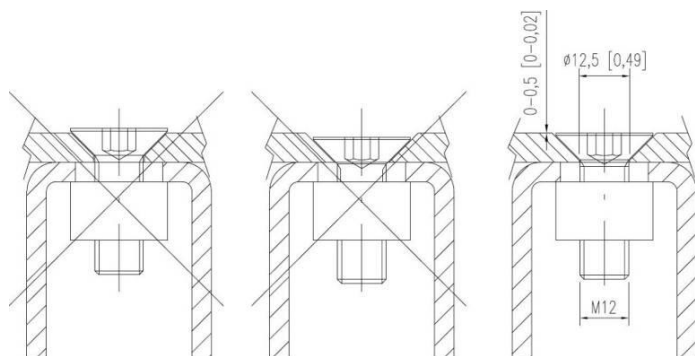
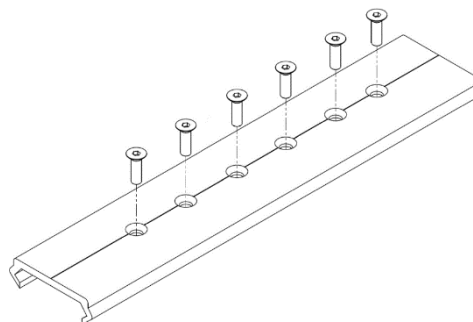
Sprawdzić, czy cały siłownik jest całkowicie wsunięty. Można to sprawdzić w następujący sposób: tłoczyska nie mogą wystawać więcej niż 5–10 mm za wykonany z tworzywa sztucznego blok łożyska.

Pozycję ustalamy mierząc od wewnętrznej strony drzwi do pierwszego otworu w profilach u. Odejmujemy ten wymiar o 40 mm i otrzymujemy wymiar A. Zaznaczamy miejsce pierwszego otworu na górnej stronie 15 profili. Odejmij od tego pomiaru 40 mm i otrzymasz wymiar A. Zaznacz miejsce tego pierwszego otworu na górnej stronie 15 profili.

RYS. 37 B



- upewniając się, że środek linii otworów jest zgodny z linią odniesienia. Następnie należy rozwiercić otwory, z tego samego kierunku, do średnicy około 12,5 mm
- Następnie otwory należy pogłębić od góry za pomocą dobrej końcówki do pogłębiania zgodnie ze specyfikacją G136 HSS DIN 335 C, kod 13628.0 (rysunek 39). Upewnić się, że otwór jest pogłębiony na odpowiednią głębokość; łeb śruby nie może wystawać powyżej lub chować się poniżej profilu podłogowego. Patrz rysunek 40.

RYS. 38

RYS. 39

RYS. 40

RYS. 41


MOCOWANIE PROFILÓW PODŁOGOWYCH DO NAPĘDU

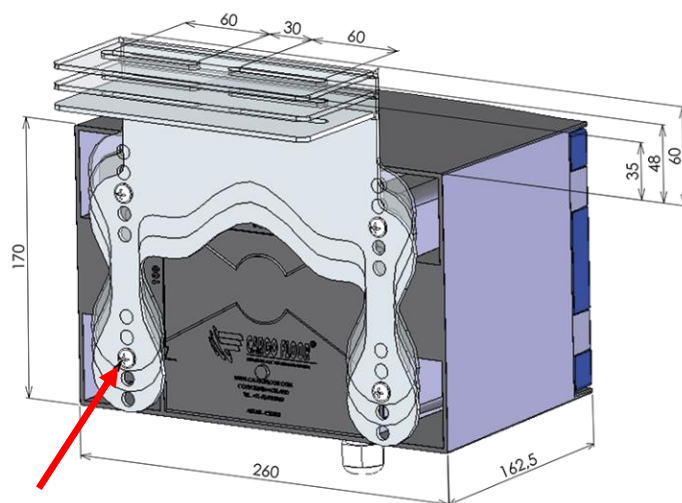
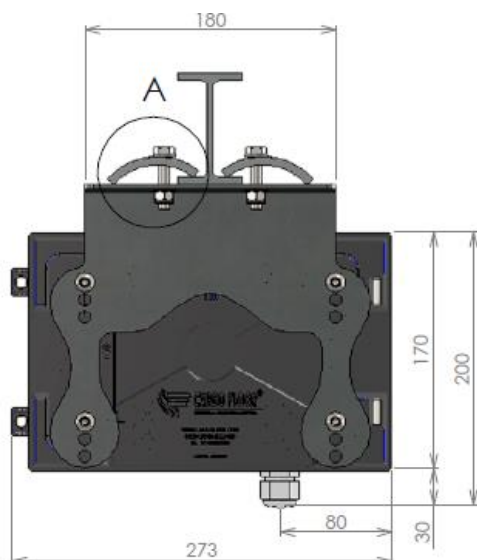
Następnie profile mogą być wsuwane na łożysko z tworzywa sztucznego. Zachować ostrożność podczas nasuwania profili podłogowych w ramach procedury montażu. Następnie należy zamontować dostarczoną wpuszczaną śrubę z łbem stożkowym z gniazdem sześciokątnym M12 x 40 (art. nr [502112040.2](#)) przy użyciu klucza imbusowego nr 8. Każdy profil musi być zamocowany za pomocą 6 śrub. Moment dokręcania wynosi 100–140 Nm. Jedna osoba może to zrobić od góry; śruby muszą być dobrze dokręcone.



Na każdą śrubę należy nałożyć Loctite (klej do gwintów Loctite 243 nr kat. 23286).

MONTAŻ SKRZYNKI STEROWNICZEJ I ZŁĄCZY ELEKTRYCZNYCH

Skrzynka sterownicza wymaga łatwego montażu, bez konieczności wiercenia otworów, bezpośrednio do własnej konstrukcji montażowej lub do wspornika montażowego dostępnego w opcji. Wspornik ten, w zależności od kształtu poprzeczek, może zostać zamontowany bez konieczności wiercenia otworów, do dostarczonych płyt zaciskowych. Wspornik montażowy oferuje trzy wysokości montażu skrzynki sterowniczej. Opcjonalnie istnieje możliwość zamontowania w skrzynce sterowniczej bezprzewodowego pilota RX/TX wraz z systemem typu E lub sam system typu E.



Flange head PZ screw for plastic,
6x20 mm

System typu E

Skrzynka sterownicza CF7 z systemem typu E dostarczana jest wraz z 3 przewodami elektrycznymi:

- 1x 2-żyłowy przewód przyłączeniowy źródła zasilania. Brązowy przewód wymaga podłączenia do napięcia 24V+, a niebieski przewód do napięcia 24V-.
- 1x 2-żyłowy przewód ze wstępnie zamontowaną czarną wtyczką Deutsch do elektrozaworu GS02 włączania/wyłączania.
- 1x 2-żyłowy przewód z wstępnie zamontowaną szarą wtyczką Deutsch do elektrozaworu G02 rozładunku/załadunku.



Szara wtyczka G02

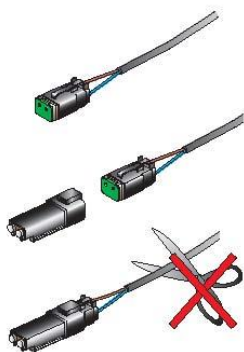
Czarna wtyczka GS02
włączania/wyłączania



System typu B

Skrzynka sterownicza CF3 z systemem typu B dostarczana jest wraz z 3 przewodami elektrycznymi:

- 1x 2-żyłowy przewód przyłączeniowy źródła zasilania. Brązowy przewód wymaga podłączenia do napięcia 24V+, a niebieski przewód do napięcia 24V-.
- 1x 2-żyłowy przewód ze wstępnie zamontowaną czarną wtyczką Deutsch do elektrozaworu GS02 włączania/wyłączania.
- 1x 2-żyłowy przewód ze wstępnie zamontowaną szarą wtyczką Deutsch GS02 wyposażoną w wodoszczelną zatyczkę i etykietę „do not cut” (nie przecinać).



Czarna wtyczka GS02
włączania/wyłączania

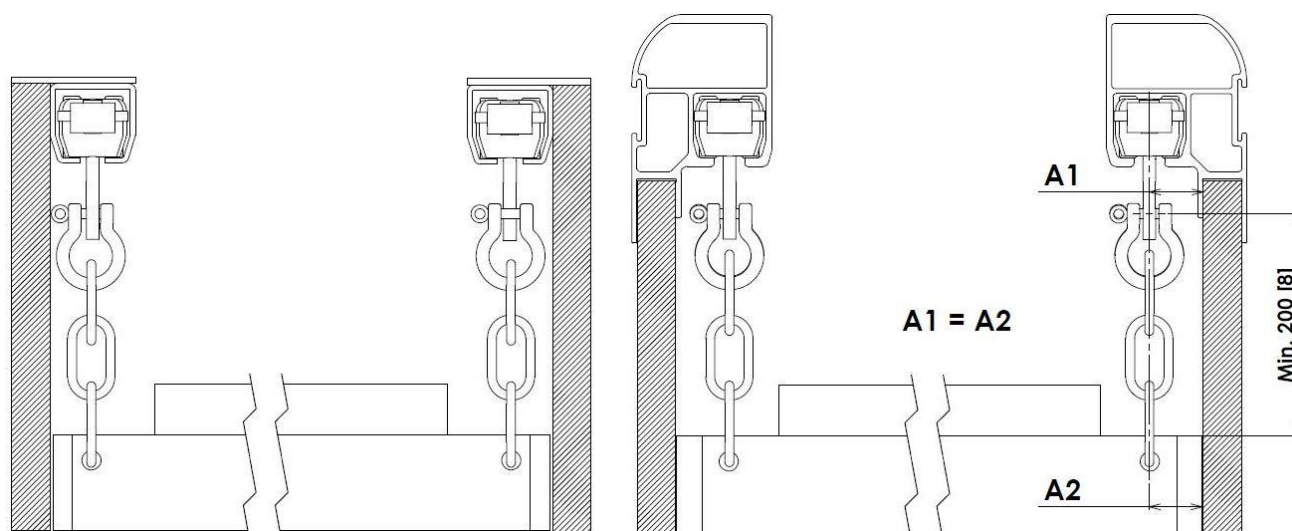
Zamontować do przewodu G02

Ważne jest, aby zamontować przewód z wtyczką wodoszczelną, ale nie ma konieczności jego podłączania. Przewód z wtyczką musi zostać zamocowany w pobliżu zaworu sterującego. Nie należy usuwać zamontowanej wtyczki wodoszczelnej.

RUCHOMA BURTA CZOŁOWA

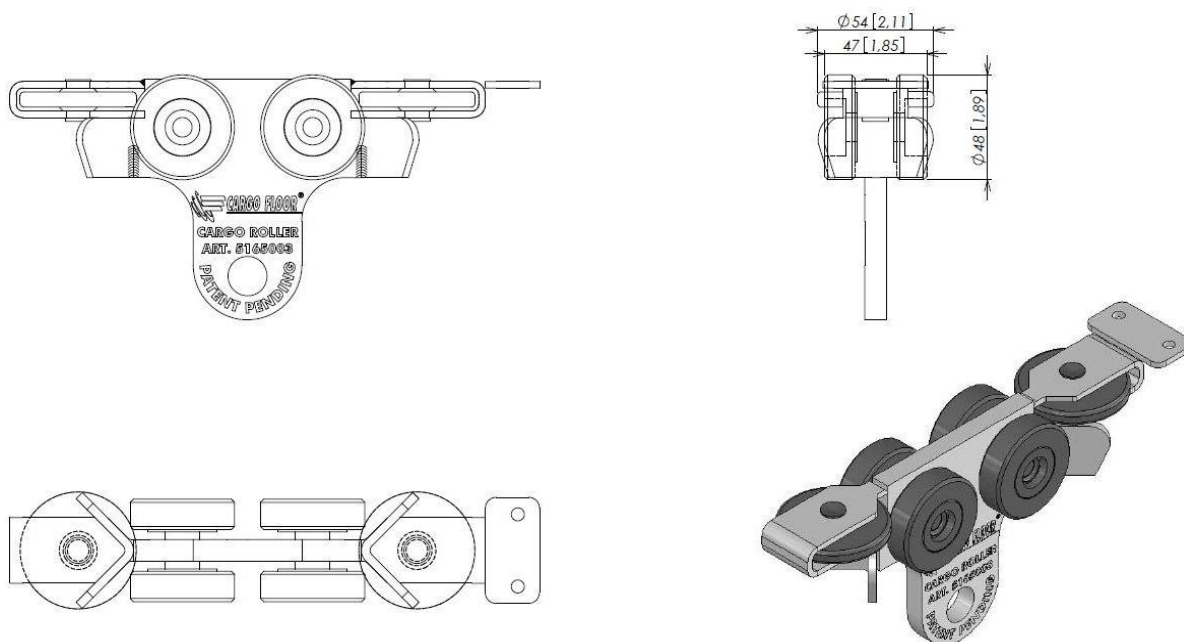
Ruchoma burta czołowa może zostać wykonana z profili ściennych bocznych wzmocnionych profilami kątowymi. Funkcję ruchomej burty czołowej może również spełniać rama z plandeką. Najlepszą metodą montażu burty czołowej jest zawieszenie jej na dwóch rolkach Cargo Roller, przystosowanych do dużych obciążeń, z 6 kołami i dwukierunkowym urządzeniem do czyszczenia na prowadnicach (nr części: [5165003](#)), patrz rysunek 31A, zamontowanych na górnej krawędzi naczepy. Wiele aluminiowych krawędzi górnych jest już fabrycznie wyposażonych w taką prowadnicę. Wiele aluminiowych krawędzi górnych jest już fabrycznie wyposażonych w taką prowadnicę. Zamontować prowadnicę na takiej samej szerokości, co szerokość naczepy. Ruchomą burtę czołową należy zamontować do rolek Cargo Roller za pomocą co najmniej 3 ogniw łańcuchowych, upewniając się, że punkt zawieszenia znajduje się bezpośrednio pod rolką, tak aby płynny ruch burty czołowej i zabezpieczyć rolki Cargo Roller przed blokowaniem się. Zapewnić swobodny ruch burty czołowej po obu stronach ścian bocznych, w zakresie 25-30 mm. Pomiędzy burtą czołową a ścianami bocznymi można zamontować szczotki lub kłapy gumowe w celu zabezpieczenia przed przeciekaniem i utrzymania czystego stanu ścian bocznych. Ściany boczne naczepy muszą być czyste, aby burta czołowa nie blokowała się na nich.

RYS. 31A



RYS. 31B

Rolka Cargo Roller, przystosowana do dużych obciążeń, z 6 kołami i dwukierunkowym urządzeniem do czyszczenia (nr części [5165003](#))



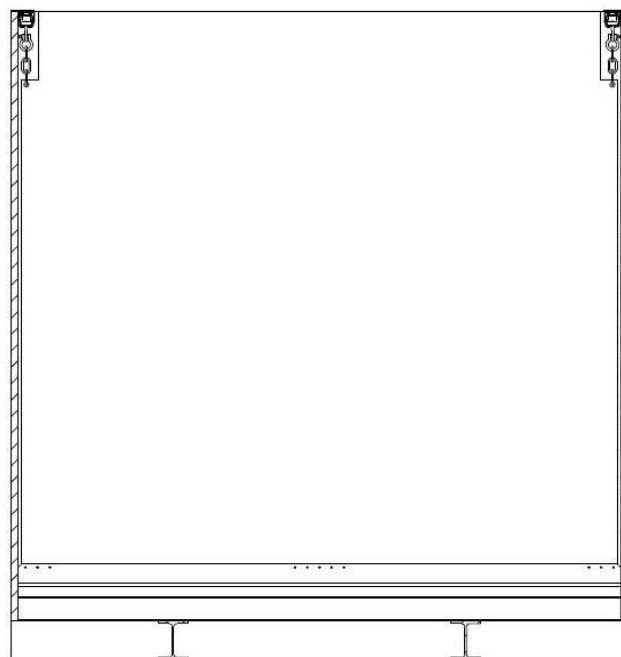
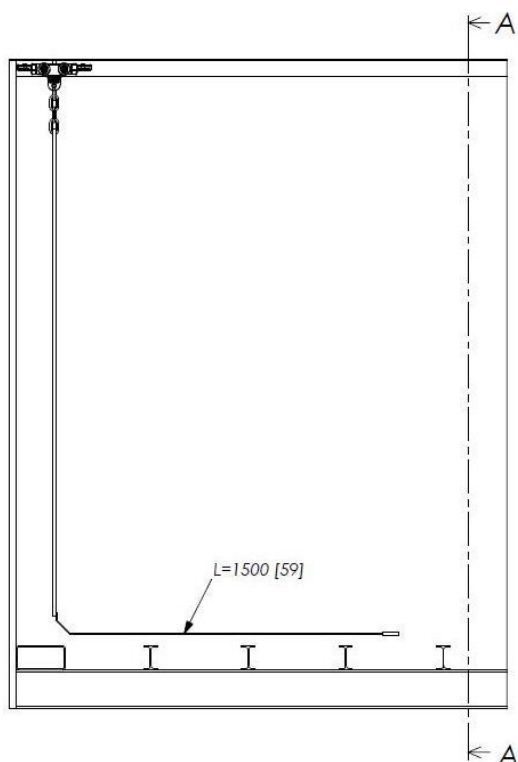
PLANDEKA RUCHOMEJ BURTY CZOŁOWEJ

W celu umożliwienia ruchu burty czołowej wraz z ładunkiem plandeka mocowana jest do spodniej strony burty, patrz rysunek 32. Ten odcinek plandeki (około 1.250 mm) musi leżeć na podłodze. Odcinek ten musi zostać zamontowany wraz z jedną lub kilkoma deskami sosnowymi. Deski zamocowane są do plandeki na jej obwodzie i mocują ją z dwóch stron. Śruby/wkręty montażowe muszą zostać zamontowane stożkowo, tak aby nie znalazły się one w kontakcie z ruchomą podłogą.


Uwaga!

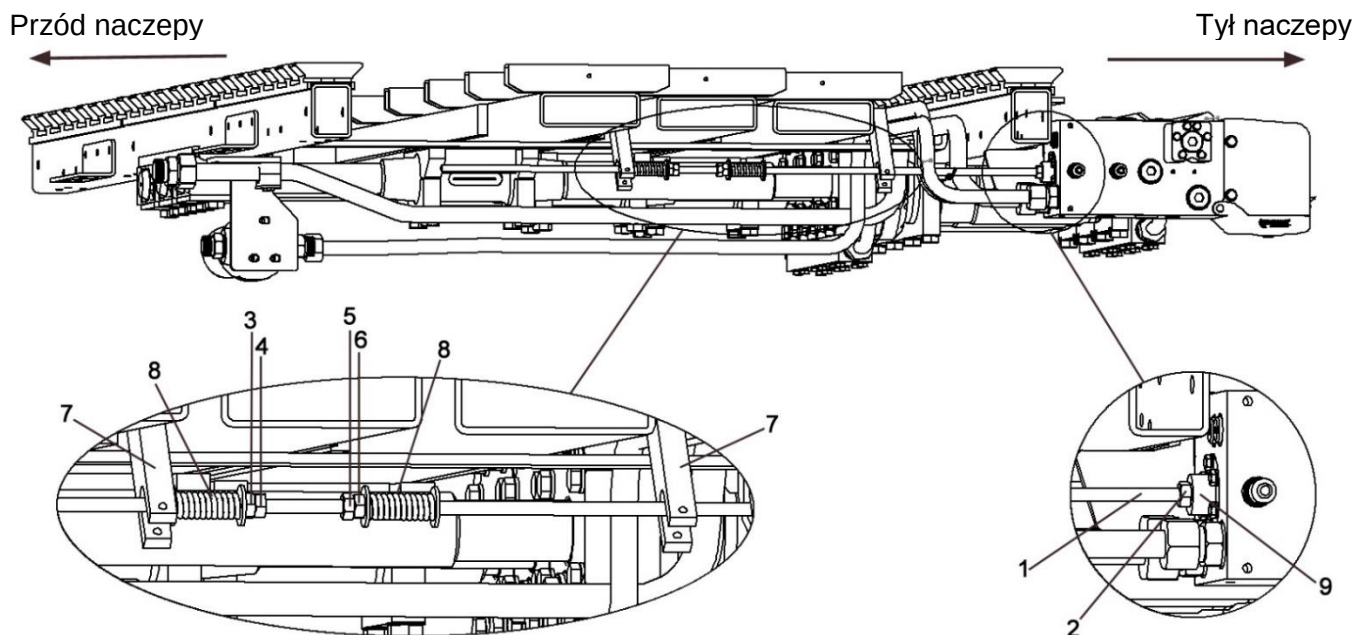
Deski te są o około 20 mm krótsze niż najmniejsza wewnętrzna szerokość przestrzeni załadunkowej kontenera.

RYS. 32



A-A (1 : 15)

REGULACJA PRĘTA GWINTOWANEGO ZAWORU STERUJĄCEGO



Wszystkie systemy Cargo Floor posiadają odpowiednio ustawiony pręt gwintowany oraz zostały poddane kompletnym testom. W związku z tym użytkownik końcowy nie jest zobowiązany do regulacji pręta gwintowanego, jednakże w pewnych okolicznościach (np. określone naprawy) może okazać się konieczne przeprowadzenie kontroli lub regulacji ustawienia pręta gwintowanego. W przypadku gdy operacja przełączenia nie zostanie prawidłowo wykonana należy w pierwszej kolejności dokonać dokładnej oceny sytuacji oraz określić przyczynę.

Uwaga!

Przed przystąpieniem do pracy przy systemie należy zawsze w pierwszej kolejności wyłączyć pompę i układ elektryczny. Ponadto należy również odłączyć węże i/lub przewody pomiędzy pompą a systemem Cargo Floor.

Niewykonanie powyższych zaleceń stwarza ryzyko pochwycenia części ciała!

Wymagane narzędzia:

- 2x klucz 17;
- olej o wysokiej lepkości;
- smar na bazie miedzi;
- szczotka stalowa.

Sprawdzić, czy pręt gwintowany (1) został prawidłowo zamontowany w celu przełączania zaworu, skok pomiędzy naciskaniem a ciągnięciem powinien wynosić dokładnie 12 mm.

Jeśli wartość ta jest inna, należy dokręcić do oporu pręt gwintowany (1) do tłoka i zamocować za pomocą przeciwnakrętki (2) (klucz 17). Poluzować nakrętki (3 i 4 za pomocą klucza 17) i przesunąć je o 3 cm w kierunku tyłu naczepy.

Następnie znajdując się w bezpiecznej odległości, włączyć pompę. System zostanie uruchomiony i zatrzyma się automatycznie w punkcie, w którym ramię (7) nie przełącza zaworu, ponieważ sprężyna (8) nie jest już popychana. Niezwłocznie wyłączyć pompę.

Następnie popchnąć pręt gwintowany (1) w kierunku tyłu naczepy do momentu zetknięcia się pierścienia rozstawczego (9) z zaworem sterującym.

Przekręcać nakrętki (3 i 4) w kierunku przodu naczepy do momentu całkowitego ściśnięcia sprężyny, a następnie dokręcić je do oporu względem siebie. Powtórzyć tę procedurę z drugiej strony (nakrętki 5 i 6), wykonując wszystkie czynności w przeciwnym kierunku.

Uwaga! Warto w tym momencie nasmarować trzpień gwintowany (1) smarem na bazie miedzi.

SPECYFIKACJA TECHNICZNA

Działanie systemu : w pełni hydrauliczne, z trzema siłownikami dwustronnego działania
Sterowanie systemu : w pełni hydrauliczno-mechaniczne
Controls : całkowicie automatyczny załadunek – stop – rozładunek, wersja sterowania A/B

	CF500 SLC
Otwór (mm)	100
Średnica tłoczyska (mm)	45
Skok (mm)	200
Pojemność siłownika (l)	2,82
Pojemność oleju na cykl (l)	8,46
Wartość progowa zaworu nadciśnieniowego, maks. ciśnienie robocze (bary)	225
Liczba skoków na minutę z zalecaną wydajnością pompy	13
Prędkość (m/min) z zalecaną wydajnością pompy	2,6
Zalecana wydajność pompy:	
Natężenie przepływu (l/min)	110
Ciśnienie (bary)	250
Maks. wydajność pompy:	
Natężenie przepływu (l/min)	130
Ciśnienie (bary)	250
Prędkość przy maks. wydajności pompy (m/min)	3,1

Zawory sterujące : 24V DC
Wersja wydajności : w pełni zmienna prędkość poprzez natężenie przepływu oleju określone w oparciu o prędkość obrotową silnika lub różne typy pomp. Zwrócić uwagę na średnicę przepustnicy, patrz rozdział [Podłączanie układu hydraulicznego](#).
Napęd : przy użyciu WOM/pompy naczepy; agregat elektro-hydrauliczny lub agregat hydrauliczny z zewnętrznym silnikiem spalinowym.
Filtr : typ filtra ciśnieniowego: wysokociśnieniowy, 10 mikronów
Instalacja ciśnieniowa: Ø 20 x 2 przełot 16 mm
Instalacja powrotna : Ø 25 x 2,5 przełot 20 mm
Olej ISO VG 32 : Shell Tellus T32 lub BP HL2-32 lub ESSO Univis 32 (lub zamiennik).
 Stosować wyłącznie olej biologiczny po uzgodnieniu z Cargo Floor B.V.
Olej biologiczny : standardowo z systemem CF500 SLC można stosować biologiczny olej syntetyczny typu estrowego (HEES). Nie zalecamy stosowania olejów biologicznych innych typów.
Temperatura oleju : maks. 100°C
Podłoga
Profile : aluminiowe
 Długość profili od uzgodnienia
 Grubość: 6, 8, 10, HDI 8/18 mm, HD 8/20 mm, Semi Leak Proof
 Szerokość: 97 / 112 / 156,8 / 160.
 Szerokość i liczba profili jest zmienna, w celu uzyskania porady należy kontaktować się z Cargo Floor B.V.
 Standardowa szerokość podłogi ruchomej 2355 mm. przy szerokości wewnętrznej 2500 mm
Jakość : wysokiej jakości stop, przeznaczony do spawania, wysoka odporność na zużycie i naprężenia
Łożysko : aluminiowe profile podłogowe są podparte na odpornych na zużycie łożyskach z tworzywa sztucznego
Podłoga spodnia : długość do uzgodnienia

INSTRUKCJE KONSERWACJI

Podczas uruchomienia systemu proszę się upewnić, że w każdej chwili możliwe jest zatrzymanie jego działania. Podczas pracy systemu nie wolno zbliżać się do miejsc gdzie może nastąpić zakleszczenie/zaciśnięcie elementów systemu.

W celu uzyskania szczegółowych informacji na temat działania systemu proszę odwiedzić naszą stronę internetową : www.cargofloor.com, pobieranie.

Kontrola u użytkownika końcowego / właściciela po odbiorze nowej naczepy Cargo Floor
Przeprowadzić kontrolę po kilku dniach po odbiorze nowej naczepy i/lub po 10 operacjach załadunku/rozładunku oraz po pierwszym miesiącu połączenia pomiędzy aluminiowymi profilami podłogowymi i system Cargo Floor. Kontroli można dokonać, umieszczając palec w połowie na śrubie i w połowie na profilu podłogowym w momencie, gdy podłoga znajduje się w trybie pracy.

Ważne:

wycucie różnicy w ruchu roboczym pomiędzy śrubą a profilem podłogowym oznacza nieprawidłowe zamocowanie profilu podłogowego. Połączenia śrubowe pomiędzy kompletną grupą profili muszą zostać wymienione na nowe zgodnie z wytycznymi dotyczącymi elementów mocujących opisanymi we wspomnianej instrukcji montażu (patrz www.cargofloor.com, pobieranie.). Zaleca się również dokładne oczyszczenie otworu z pogłębieniem stożkowym. Nie sprawdzać połączeń śrubowych za pomocą klucza imbusowego. Nie wystarczy po prostu dokręcić śrub ze względu na uszkodzenie połączenia Loctite (środek do zabezpieczania śrub).

Specyfikacja wkretów: Wkręt M12x40, numer artykułu 502112040.2.

Moment dokręcania wynosi 100 - 140 Nm

Regularne kontrole i konserwacja zapobiegawcza:

W celu zapewnienia niezawodności systemu Cargo Floor oraz jego długiej żywotności ważne jest, aby regularnie przeprowadzać dokładne kontrole pod kątem:

- Wymienić wkład filtra raz w roku lub częściej w razie konieczności. Skontrolować lub wymienić wkłady filtrujące po zdjęciu pokrywy filtra/komory, lub po roku wymienić na nowe
- wymiany oleju co dwa lata lub częściej w przypadku takiej konieczności;
- poziomu oleju w zbiorniku. Informacje dotyczące poziomów i specyfikacji oleju patrz specyfikacje techniczne
- Profile podłogi: sprawdzić pod kątem prawidłowego zamocowania, wymienić śruby w razie konieczności!
- Sprawdzić bloki prowadnic pod kątem zużycia trzech tłoczków
- Sprawdzić nakrętki złączy i złącza wszystkich podzespołów hydraulicznych, wyregulować w razie konieczności!
- Zbiornik oleju: Po zdjęciu pokrywy zbiornika można usunąć z dna wszelkie pozostałości (skropliny, zanieczyszczenia, itp.).
- Sprawdzić uszczelkę pomiędzy obydwojema profilami podłogowymi przytwierdzonymi na stałe oraz ruchomymi. W przypadku stwierdzenia szczelin należy skorygować profile przytwierdzone na stałe, w celu uzyskania optymalnego uszczelnienia oraz zapobieżenia wyciekom przy ścianach bocznych.
- Myć podłogę

Wszystkie te czynności mają na celu zapobieganie wewnętrznemu zużyciu (np. pompy, cylindrów, itd.).

Nowe wkłady filtrujące można nabyć w zakładzie montażowym. Przed wyborem właściwego typu urządzenia, prosimy zapoznać się z rysunkami technicznymi („exploded views”) na naszej stronie internetowej: www.cargofloor.com, pobieranie..

Chcielibyśmy zaznaczyć, że minimalny koszt związany z wymianą zanieczyszczonych części lub oleju jest niewielki w stosunku do kosztów i problemów, jakie mogą wyniknąć w przypadku nieprzestrzegania powyższych zaleceń.

Czyszczenie elementów podłogi myjką parową jest również częścią regularnej konserwacji prewencyjnej, szczególnie w przypadku tzw. profili SLP obowiązkowo należy regularnie czyścić duże ryny.

WAŻNE WYTYCZNE

- Podczas odłączania złączy lub uzupełniania/czyszczenia zbiornika oleju należy unikać przedostawania się zanieczyszczeń i wody do wnętrza układu hydraulicznego.
- W przypadku załadunku lub rozładunku cięższych produktów wymagających wykorzystania maksymalnej mocy systemu ([patrz rozdział Specyfikacje techniczne](#)) należy wyregulować prędkość, tak aby nie dopuścić do przeciążenia.
- Zabrania się przekraczania maksymalnego ciśnienia roboczego ([patrz rozdział Specyfikacja techniczna](#)).
- Unikać załadunku i rozładunku ostro zakończonych obiektów, takich jak szkło, bez zastosowania zabezpieczającego mechanizmu osłonowego. W przeciwnym razie istnieje ryzyko zbędnego zużycia uszczelnienia / profili podłogowych. W celu zagwarantowania bezpiecznego transportu tego typu materiałów zalecamy zastosowanie zabezpieczającego mechanizmu osłonowego.
- Nigdy nie przekraczać maksymalnej liczby skoków na minutę podczas ustawienia pracy na pełen skok ([patrz rozdział Specyfikacja techniczna](#)). Większa liczba skoków niż dopuszczalna może wytwarzać nadmierne siły w systemie i podwoziu oraz wzrost ciepła generowanego w układzie hydraulicznym.
- Podczas załadunku i rozładunku towarów w paczkach ważne jest, aby pamiętać o równomiernym rozłożeniu masy na podłodze. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że towary nie zostaną przesunięte. W przypadku palet, o ile wystąpi taka konieczność, umieścić pod spodem zestaw drewnianych desek (o wymiarach 300 x 18 x 2350 mm).

USUWANIE USTEREK

W przypadku usterki w działaniu systemu Cargo Floor (w prawidłowy sposób) podczas jego właściwego stosowania zgodnie z instrukcją obsługi należy przeprowadzić następujące kontrole:

Usterka systemu	Powiązana część	Przyczyna	Rozwiązanie
1. Nie działa Brak zaworu sterującego przepływu oleju	WOM	Niewłączony	Włączyć WOM
	Szybkoszłączka	Blokada	Sprawdzić złącza / zamontować prawidłowo
2. Nie działa Na wyposażeniu znajduje się zawór sterujący przepływu oleju	Przełącznik	Eksploatowane przycisk stop	Deaktywować przycisk stop
	Zawór elektromagnetyczny wł./wył. (GS02)	Przerwa w doprowadzeniu zasilania do oprzewodowania Przerwa w dostawie zasilania do cewki	Tymczasowo włączyć sterowanie ręczne GS02 i/lub naprawić źródło zasilania
	Wyłącznik temperatury oleju	Przerwanie w elektrozaworze z powodu przegrzania	Odczekać na ochłodzenie się oleju
	Zawór regulacji ciśnienia	Zanieczyszczony	Oczyszczyć/wymienić zawór regulacji ciśnienia, uwaga: nie otwierać zaworu regulacji ciśnienia w żadnym zakresie
	Tłok w położeniu środkowym	Przepływ <60 l/min Patrz punkt: zwężka dławiąca	Zwiększyć prędkość obrotową pompy Zamontować inną pompę Wyregulować zwężkę dławiącą
		Odwrotnie podłączone przewody	Sprawdzić w pierwszej kolejności filtr, a następnie prawidłowo podłączyć przewód ciśnieniowy i powrotny.
		Trudności w poruszaniu się tłoka spowodowane stopniem się uszczelnienia	Wymienić uszczelnienie tłoka
3. Natychmiastowe uruchomienie po załączeniu WOM	Przełącznik CF7	Zablokowanie ruchu przełącznika w położeniu włączonym	Usunąć blokadę
	GS02 wł./wył.	Wyłączone sterowanie ręczne	Wyłączyć sterowanie ręczne, ponownie umieścić żółty zacisk zabezpieczający na miejscu
	Odwrotnie podłączone przewody	Zamieniony wąż ciśnieniowy z węzłem powrotnym	Sprawdzić w pierwszej kolejności filtr, a następnie prawidłowo podłączyć przewód ciśnieniowy i powrotny.
4. Pojedynczy ruch roboczy jest utrudniony i/lub nieprawidłowy w ramach całej naczepy	Zawór regulacji ciśnienia	Zawór wywrotki	Ustawić zawór wywrotki w prawidłowym położeniu
		Zbyt niskie ciśnienie maksymalne zaworu regulacji ciśnienia ciągnika	Dokonać pomiaru ciśnienia maks. / wyregulować ciągnik
		Olej na powrocie napotyka na ograniczenia	Dokonać pomiaru ciśnienia M2, usunąć ograniczenia
	Wydajność systemu jest niewystarczająca	Zbyt duży ładunek	Rozładować część ładunku za pomocą dźwigu
		Zanieczyszczenia pomiędzy profilami	Oczyszczyć
		Zmrożenie	Odmrozić

Usterka systemu	Powiązana część	Przyczyna	Rozwiązanie
5. Nieprawidłowy pojedynczy ruch roboczy podczas rozładunku Przy załadowanej i pustej naczepie	Zawór w głowicy cylindra 1 lub 2	Zanieczyszczenie uniemożliwia prawidłowe zamknięcie	Usunąć zanieczyszczenia
		Uszkodzona sprężyna zaworu	Wymienić sprężynę
	Gniazdo zaworu w głowicy cylindra 1 lub 2	Poluzowane gniazdo zaworu	*Wymienić/zamocować gniazdo zaworu
	Tłoczek cylindra common rail – bok	Poluzowany ogranicznik w common rail	Zamocować ogranicznik / wymienić common rail
		Nieprawidłowe zamontowanie common rail dookoła	Zamontować prawidłowo common rail
6. Brak możliwości lub trudności z przełączaniem. 3 cylindry całkowicie wysunięte lub cofnięte.	a. Pręt gwintowany	Nieprawidłowa regulacja	Wyregulować prawidłowo, uwaga: określić przyczynę. Patrz: b. i c.
		Uszkodzona sprężyna przełączania	Wymienić sprężynę, uwaga: określić przyczynę. Patrz: b. i c.
	b. Tłok przełączania	Skok > 12 mm -> poluzowany pręt gwintowany, poluzowana podkładka	Dokręcić pręt gwintowany / przykręcić do oporu.
	c. Ruch elementów poprzecznych	Pochylenie spowodowane poluzowanymi profilami	*Wymienić śruby i zabezpieczyć za pomocą dostarczonego produktu, a następnie sprawdzić łożysko pręta.
	d. Zwężka dławiąca przełączania	Zanieczyszczona	* Oczyszczyć zwężkę dławiącą
7. Podłoga wykonuje operację rozładunku podczas wybrania opcji załadunek i rozładunek	Zawór elektromagnetyczny G02 załadunku/rozładunku	Przerwany przewód Przerwana cewka	Tymczasowo włączyć sterowanie ręczne G02 i/lub naprawić źródło zasilania
8. Podłoga wykonuje operację załadunku podczas wybrania opcji załadunek i rozładunek	Zawór elektromagnetyczny G02 załadunku/rozładunku	Włączono sterowanie ręczne G02	Wyłączyć sterowanie awaryjne
9. Inne usterki	Należy skontaktować się z producentem naczepy lub z Cargo Floor, podając numer systemu.		

* Prosimy o kontakt w celu uzyskania porady dotyczącej właściwej naprawy.

WARUNKI GWARANCJI

Gwarancja jest udzielana tylko za wcześniejszą zgodą Cargo Floor B.V.! Zawsze proszę najpierw wypełniać i wysyłać wniosek o wystawienia gwarancji do Cargo Floor. Wniosek o przyznanie gwarancji można w prosty sposób złożyć przez Internet, na stronie: www.cargofloor.com, obsługa, Wniosek gwarancyjny.

Warunki gwarancji, określone w najnowszym "Metaalunie", skierowane do urzędnika Sądu Okręgowego w Rotterdamie, mają zastosowanie w nieskróconej formie. Dostępne na życzenie.

Krótkie zestawienie tych warunków zamieszczono poniżej:

Na wszystkie dostarczane przez nas materiały wchodzące w skład systemu Cargo Floor udzielamy 12-miesięcznej gwarancji (która rozpoczyna się natychmiast po zamontowaniu systemu). W razie usterek i/lub wad fabrycznych firma dostarczy nieodpłatnie części zamienne, tylko jeśli zachowane zostały następujące warunki:

- Okres gwarancji dotyczy wyłącznie pierwszego właściciela sprzętu.
- System Cargo Floor został zamontowany przez producenta przyczepy zgodnie z naszymi instrukcjami montażu.
- Przestrzegano naszych instrukcji konserwacji i obsługi.
- W razie usterki niezwłocznie powiadomiono zakład montażowy lub firmę Cargo Floor.

Nie podlegają gwarancji:

- Nieprawidłowe działanie sprzętu dostarczonego przez inne firmy lub spowodowane używaniem takiego sprzętu.
- Nieprawidłowe działanie spowodowane zanieczyszczeniem oleju lub używaniem niewłaściwego oleju.
- Uszkodzenia spowodowane przegrzaniem oleju, max. temp. ≤ 100°C.
- Nieprawidłowe działanie spowodowane nadmiernym ładunkiem lub nieracjonalnym użytkowaniem.
- Usterka spowodowana niewłaściwą naprawą lub naprawa wykonana przez stronę trzecią.
- Usterka spowodowana przez czynniki korozyjne.
- Usterka spowodowana przez przeciążenie lub niewłaściwe użytkowanie niezgodne z opisem w instrukcji obsługi systemu Cargo Floor.
- Wkłady filtrów i komponenty podlegające zużyciu nieobjęte gwarancją.
- Usterki komponentów elektrycznych spowodowane nieprawidłowym podłączeniem i/lub nieprawidłowymi zakresami napięcia.
- Uszkodzenia wynikowe

Gwarancja zostanie unieważniona, w przypadku:

- Przeznaczenia systemu innego niż zalecane przez Cargo Floor.
- Braku zgodności zestawu osprzętu hydraulicznego z zalecanym osprzętem podanym w instrukcji Cargo Floor.
- Nieprawidłowego montażu systemu Cargo Floor.
- Transportowania masy ładunku przekraczającej wartość dopuszczonego prawnie ograniczenia opisanego w instrukcji systemu Cargo Floor oraz w instrukcji obsługi.
- Nieprawidłowego zamontowania systemu Cargo Floor przez producenta naczep, co miało negatywny wpływ na działanie systemu.

Cargo Floor niniejszym gwarantuje wyłącznie pierwszemu właścicielowi nowego mechanizmu rozładunkowego Cargo Floor zakupionego w zakładzie lub u dystrybutora, że części hydrauliczne i komponenty hydrauliczne Cargo Floor będą objęte gwarancją jako produkty bez wad materialnych i produkcyjnych na okres 12 miesięcy dla pierwszego zarejestrowanego właściciela od daty zakupu.

Gwarancja ta nie obejmuje usterek wynikających z normalnego zużycia, konserwacji ani nagrzewania się części. System ten nie jest objęty umową serwisową.

Uwaga! Niedopuszczenie od nadmiernego nagrzewania się części układu hydraulicznego jest najważniejszym czynnikiem zapewniającym długi okres eksploatacji. Nieprawidłowe pompy, niewłaściwe zestawy osprzętu hydraulicznego oraz nieprzestrzeganie ograniczeń dotyczących układu hydraulicznego spowoduje nadmierne nagrzewanie się podzespołów i uszkodzenie układu hydraulicznego. Uszkodzenie w wyniku przegrzania spowoduje unieważnienie gwarancji.

Definicja normalnego użytkowania i serwisowania:

Normalne użytkowanie i serwisowanie oznacza załadunek i/lub rozładunek równomiernie rozmieszczonych materiałów odpornych na korozję, prawidłowo zamocowanych i zabezpieczonych, transportowanych na właściwie utrzymanych drogach publicznych w pojazdach o dopuszczalnej masie nieprzekraczającej fabrycznej pojemności znamionowej.

Jedyny i wyłączny środek prawny:

Jeśli produkt objęty niniejszą gwarancją nie będzie spełniał warunków wyżej wspomnianej gwarancji, **wyłączna odpowiedzialność Cargo Floor** w ramach niniejszej gwarancji oraz jedyny i wyłączny środek prawny przysługujący właścicielowi jest ograniczony do naprawy lub wymiany uszkodzonej/-nych części w zakładzie upoważnionym przez sprzedawcę lub **Cargo Floor**. Jest to jedyny i wyłączny środek prawny przysługujący właścicielowi odnośnie do wszystkich reklamacji składanych na podstawie zawartej umowy oraz wszystkich roszczeń wobec czynów niedozwolonych, włączając te w oparciu o ścisłą odpowiedzialność za czyn niedozwolony i zaniedbania. Wszystkie wadliwe części muszą zostać przesłane opłaconym z góry frachtem do sprzedawcy, który skontaktuje się z **Cargo Floor**.

Poza przypadkami wyraźnie opisanymi powyżej Cargo Floor nie udziela gwarancji:

Wyraźnych, dorozumianych ani ustawowych, w szczególności: Żadnych gwarancji przydatności do określonego celu ani gwarancji do przydatności handlowej. Jak również **Cargo Floor** nie ponosi żadnej odpowiedzialności za przypadkowe zniszczenie mienia ani w konsekwencji za powstałe uszkodzenia, takie jak między innymi utrata przydatności do użytkowania produktu, uszkodzenia produktu, koszty holowania, honoraria adwokatów ani odpowiedzialności z jakichkolwiek przyczyn.

Wyłączenie odpowiedzialności deliktowej:

Cargo Floor nie ponosi żadnej odpowiedzialności za czyny niedozwolone wobec produktów, włączając wszelką odpowiedzialność w oparciu o ścisłą odpowiedzialność wobec czynu niedozwolonego i zaniedbania.

Jeśli niniejsza gwarancja narusza przepisy prawa:

Jeśli jakkolwiek klauzula zawarta w niniejszej gwarancji jest niezgodna z prawem dowolnej jurysdykcji, klauzula ta nie będzie miała zastosowania w tej jurysdykcji i nie będzie miała ona wpływu na ważność pozostałego okresu gwarancji.

DANE KONTAKTOWE

Adres pocztowy i do odwiedzin:

Cargo Floor B.V.

Byte 14, 7741 MK Coevorden, Holandia

Numer telefonu: +31 524 593 900

E-mail: info@cargofloor.com

Strona internetowa: Cargofloor.com

Zamawianie części zamiennych:

Adres e-mail: sales2@cargofloor.com

Numer DID: +31 524 593 922

Pomoc posprzedażowa (pytania techniczne i usterki)

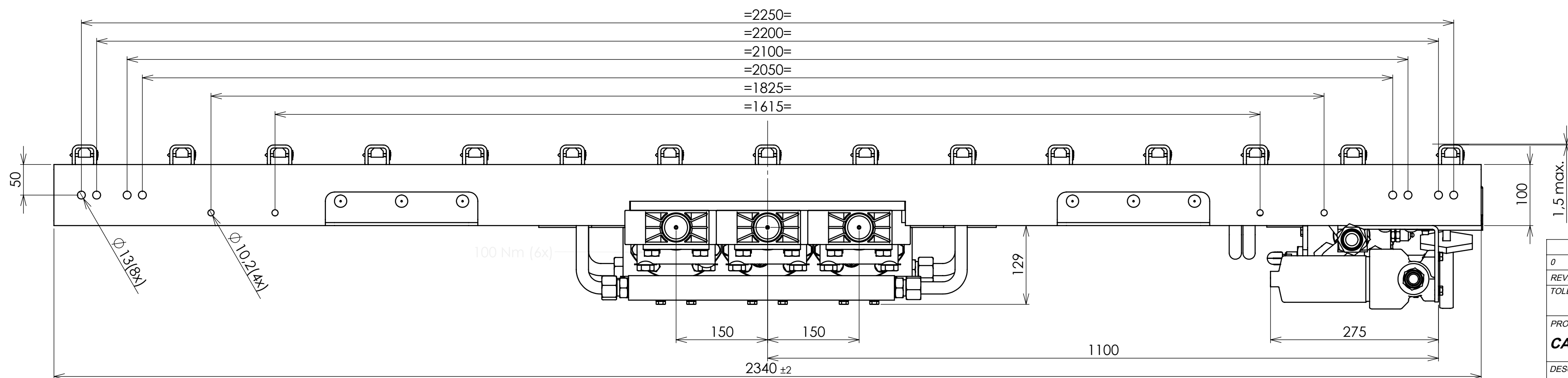
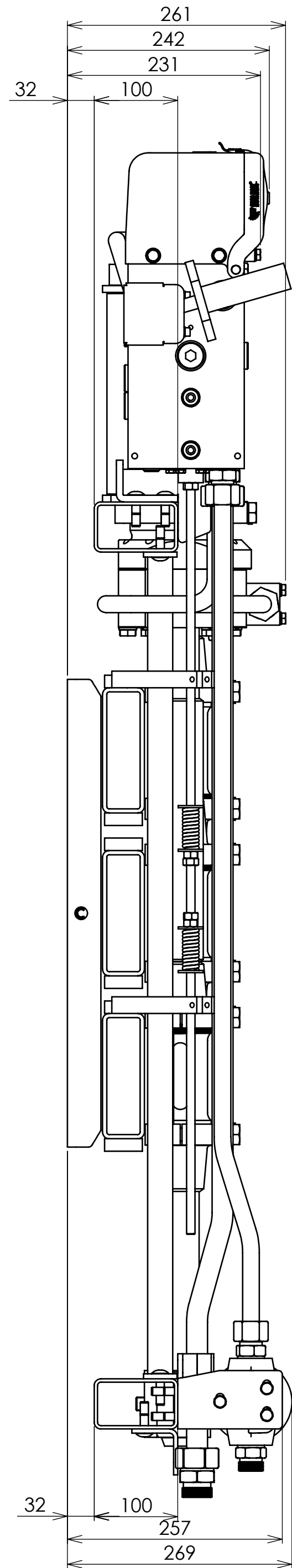
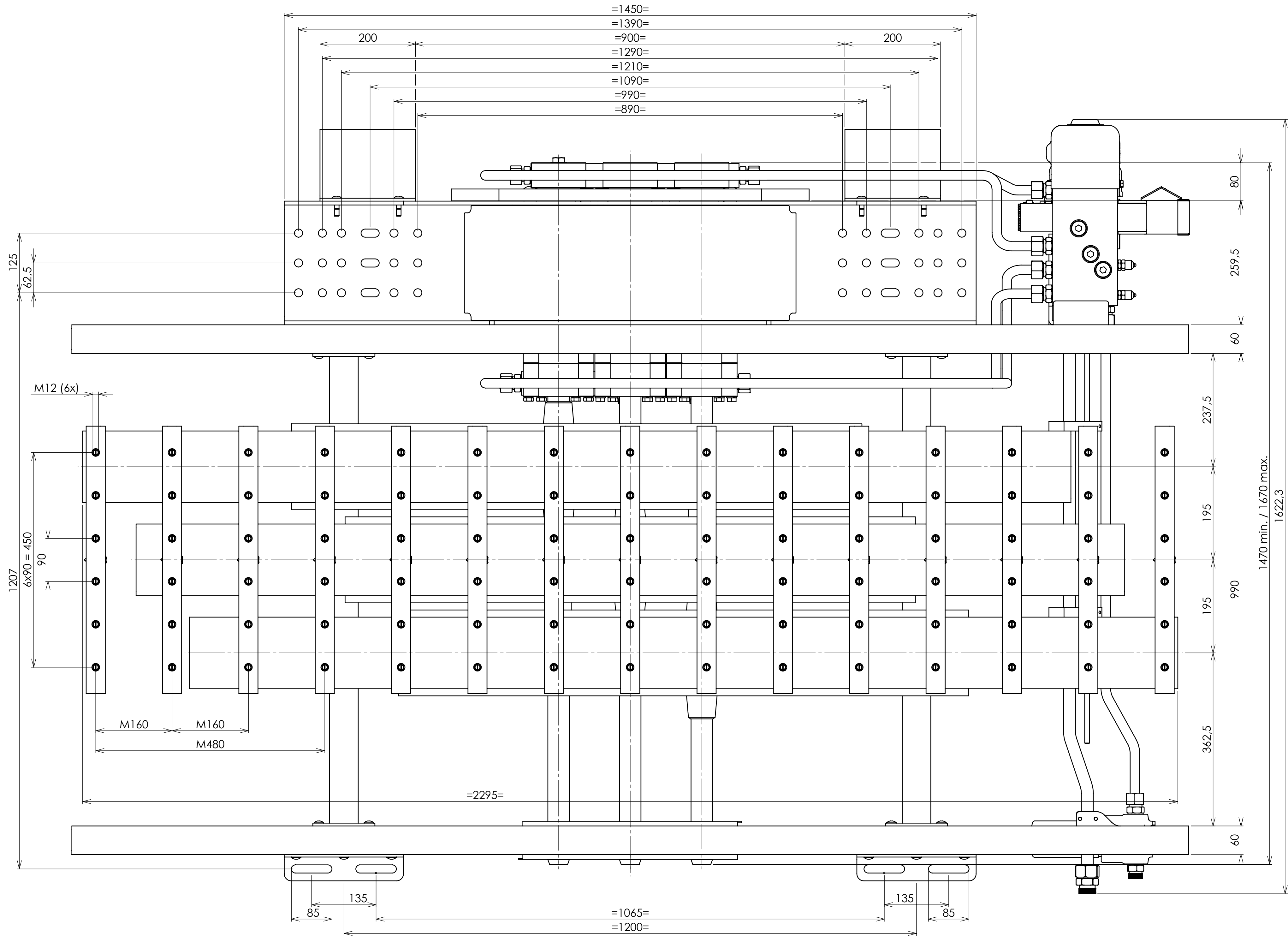
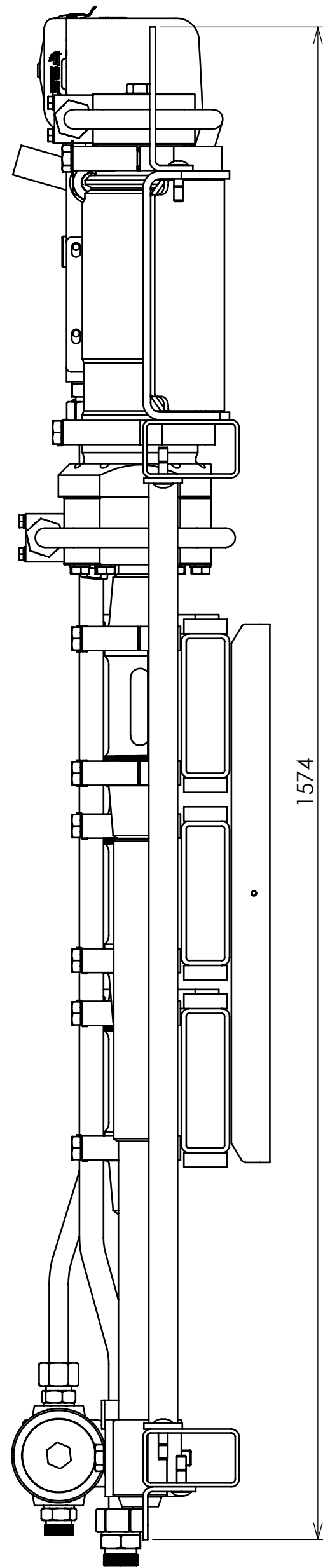
Adres e-mail: as@cargofloor.com

Numer DID: +31 524 593 991 / +31 524 593 981

Coevorden, The Netherlands

©2021 Cargo Floor B.V.

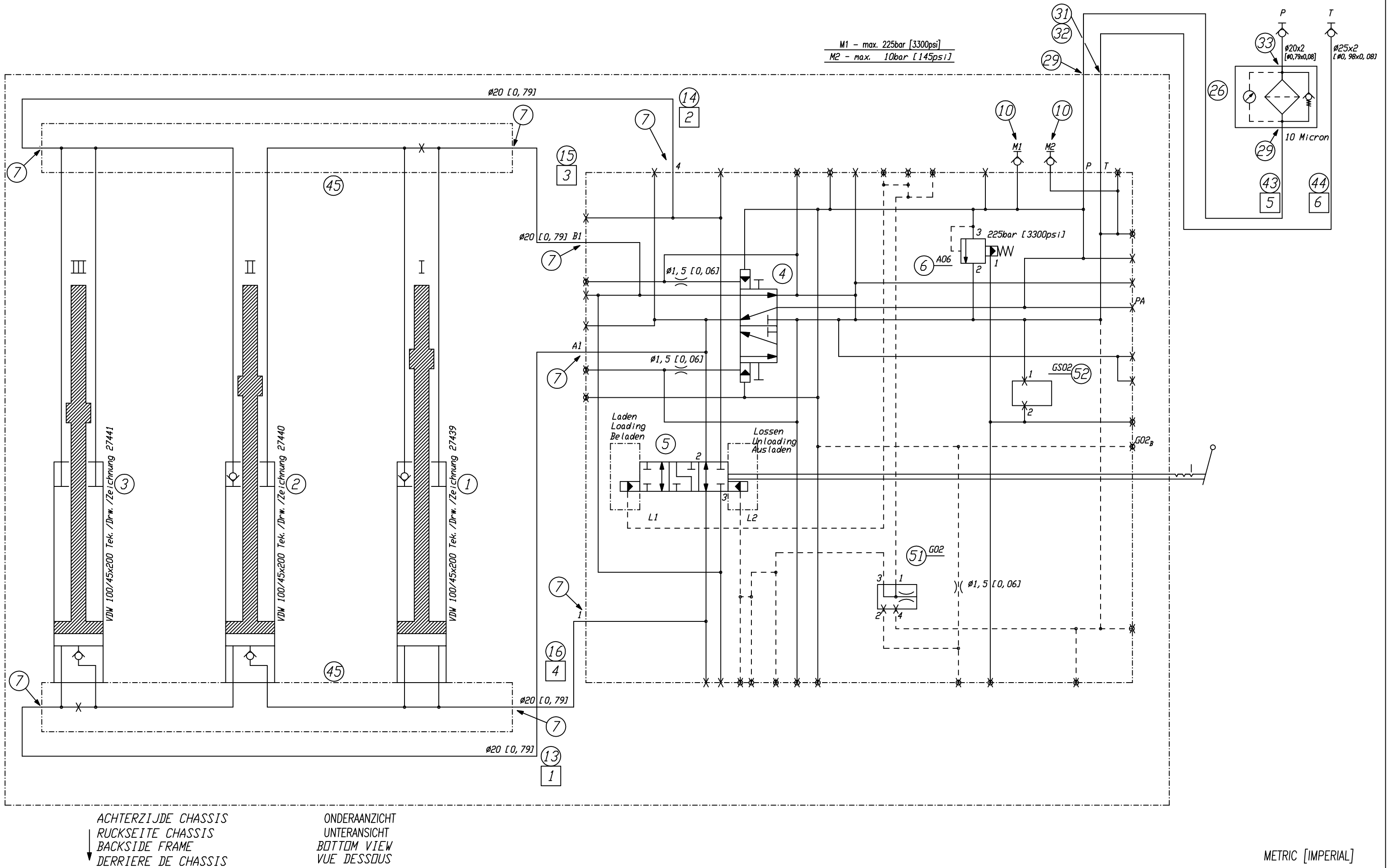
Żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana ani przechowywana w systemie wyszukiwania danych ani przesyłana w żadnej formie ani w żaden sposób, elektronicznie, w formie kopii, nagrania ani w żaden inny sposób bez wcześniejszej zgody firmy Cargo Floor B.V.



Max. working pressure in pressure pipe : 225 bar
Max. working pressure in return pipe : 10 bar
Qmax : 110 L/min.
Qmin : 15 L/min.
V/Cyclus : 8.5 L
Preservative : Primer
Mass : not measured
Tightening moment for all bolts M16 = 150 Nm, unless otherwise stated.

Cylinder no. 1 : VDW 100/45 x 200 -Drw. 001-001-957
Cylinder no. 2 : VDW 100/45 x 200 -Drw. 001-001-964
Cylinder no. 3 : VDW 100/45 x 200 -Drw. 001-001-966
Control valve : E-control -Drw. D1750
Hydraulic diagram : -Drw. 90150

0	ES	10-02-2021	-
REV.	BY	DATE	DESCRIPTION
TOLERANCES UNLESS OTHERWISE STATED:		±2mm	
		SURFACE ROUGHNESS:	NEN-EN-ISO 1302
		SIZE:	A1
		STATUS:	Released
		ART. NO.:	
		DIMENSIONS: MM (INCH)	
PROJECT:		MATERIAL:	
CARGO FLOOR		SCALE:	1:5 SHEET: 1/1
		DRAWN:	ES DR. DATE: 7-2-2012
DESCRIPTION:		APR. BY:	GG-C APR. DATE: 10-02-2021
		TREATMENT:	NONE
		CATEGORY:	SYSTEM
		DRAWING NUMBER:	0012471
		DEBURR SHARP EDGES	WEIGHT: 480.15 KG
		THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY (ISO 18016:2016)	



Cargo Floor B.V.
 Byte 14
 NL-7741 MK Coevorden
 Phone: +31-524-593900
 E-mail: info@cargo-floor.com

PROJECT:
CF500 SL-C
 SUBJECT:
A-bediening / A-Control / A-Bedienung

THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY (ISO 16016:2016)

ORDER: ...

DATE: 12-09-12

DRAWN: H.Z.

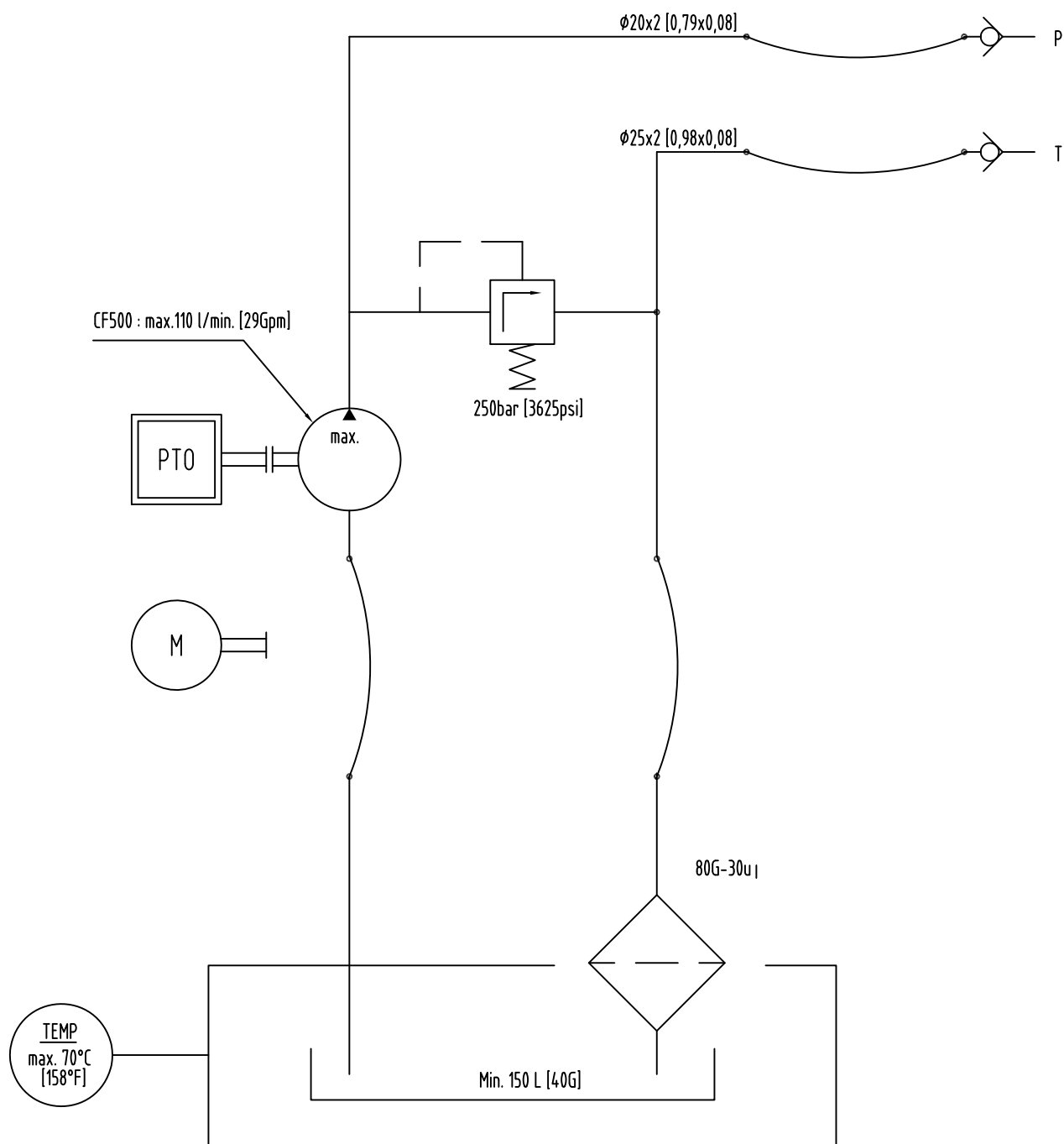
B	19-12-17	Format modified	H.O.
A	10-06-13	Metric+Imperial	MP
REV	DATE	CHANGES	BY

PAGE

...

DRAWING NUMBER :

Page H1-A

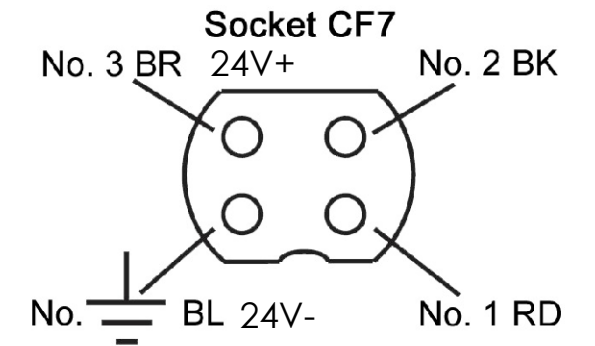
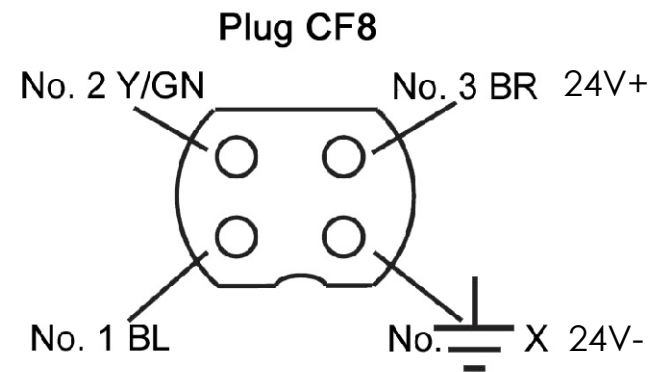
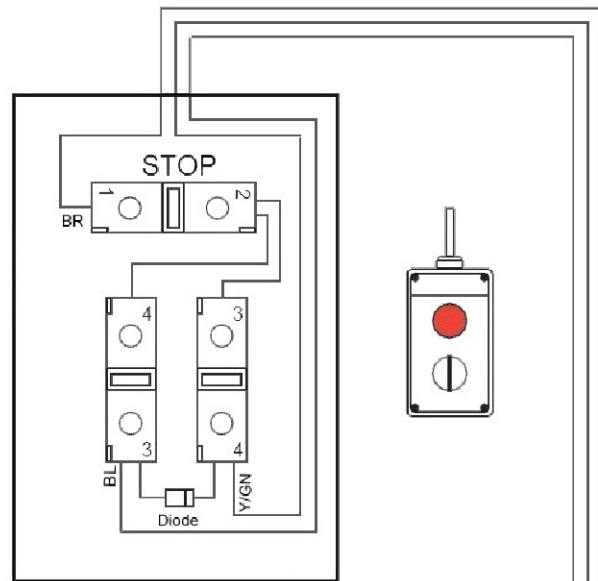




STOP



5.004.02-14

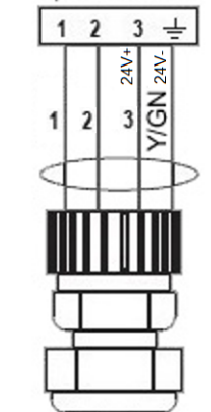


OPTION RADIO CONTROL SET

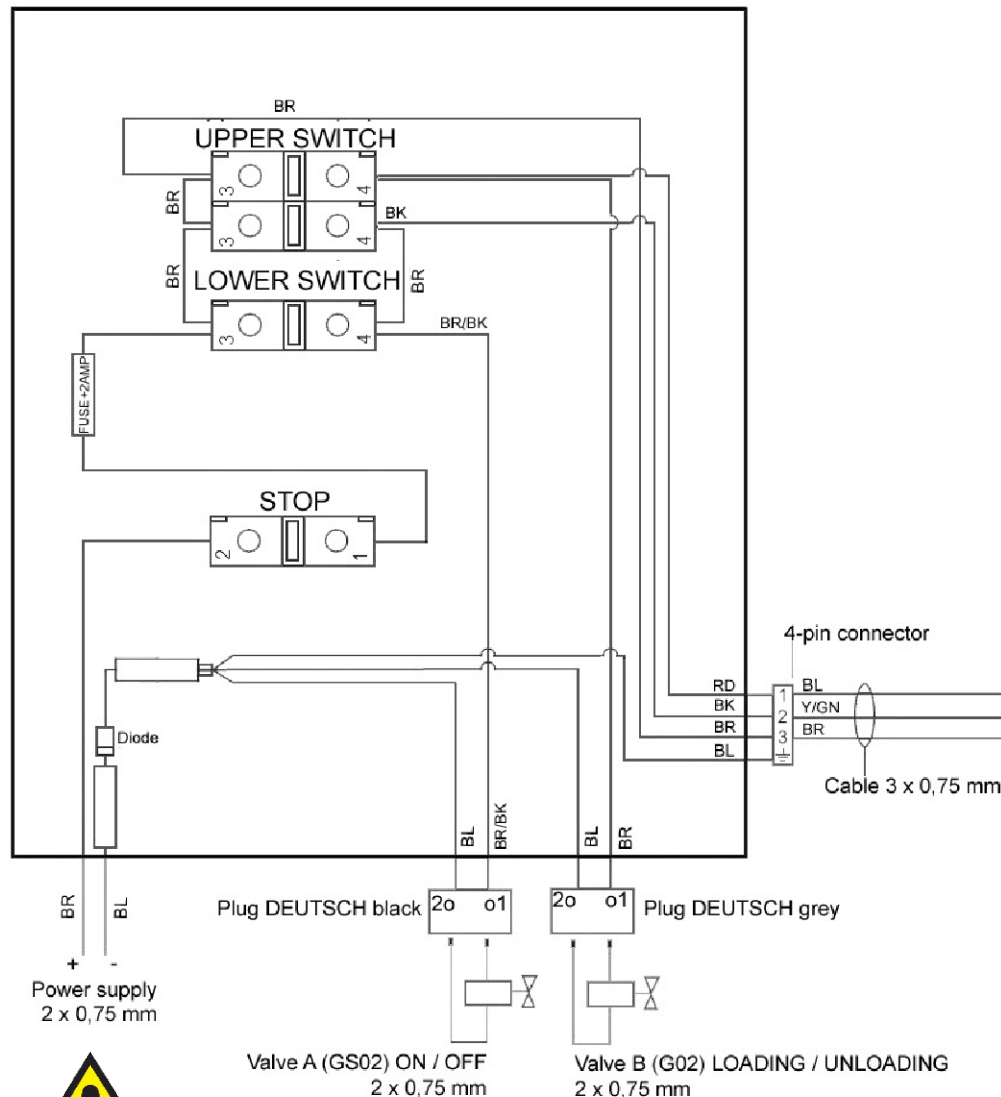
Art.no. 6104006



4-pin connector



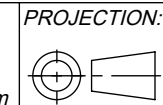
cable 4 x 0,75 mm



C	ES	22-08-2019	Updated; description changed
D	GG-C	24-06-2021	Updated; changed radio control set and receiver
REV.	BY	DATE	DESCRIPTION
TOLERANCES UNLESS OTHERWISE STATED:			
SIZE:			STATUS:
A3			Released
ART. NO.:			-
DIMENSIONS: MM [INCH]			
MATERIAL:			-
SCALE:			1:1 SHEET: 1/1
DRAWN:			DR. DATE: 8-3-2017
APR. BY:			APR. DATE:
TREATMENT:			
CATEGORY:			
DRAWING NUMBER:			Page E1
DEBURR SHARP EDGES			WEIGHT: 0.00 KG



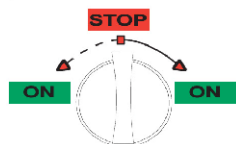
Byte 14
NL-7741 MK Coevorden
Phone : +31-524-593900
E-mail : info@cargofloor.com



THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY (ISO 16016:2016)



STOP



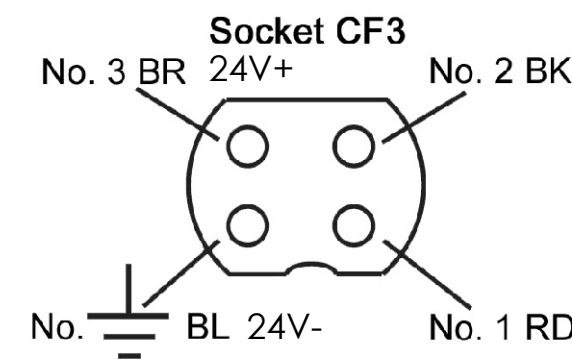
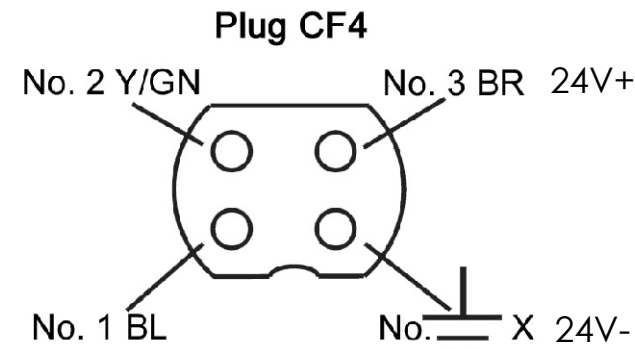
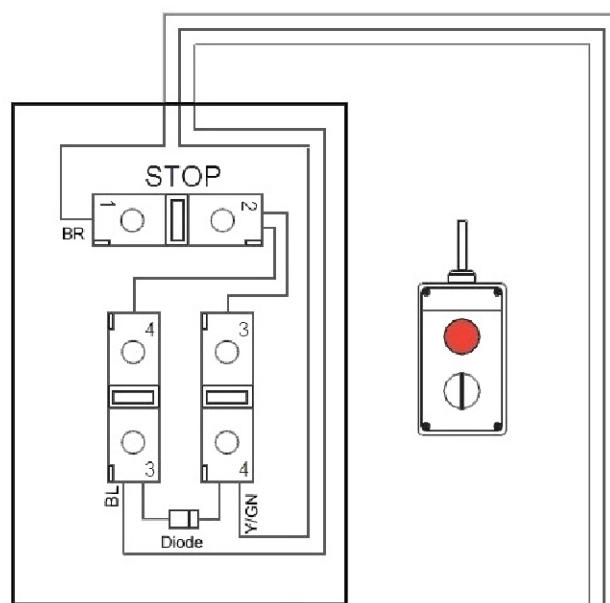
5.004-B.10-14



Art. nr. 6104010



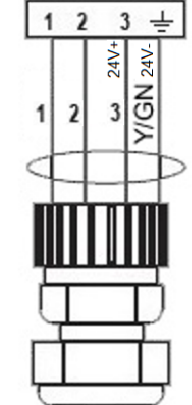
CF 4



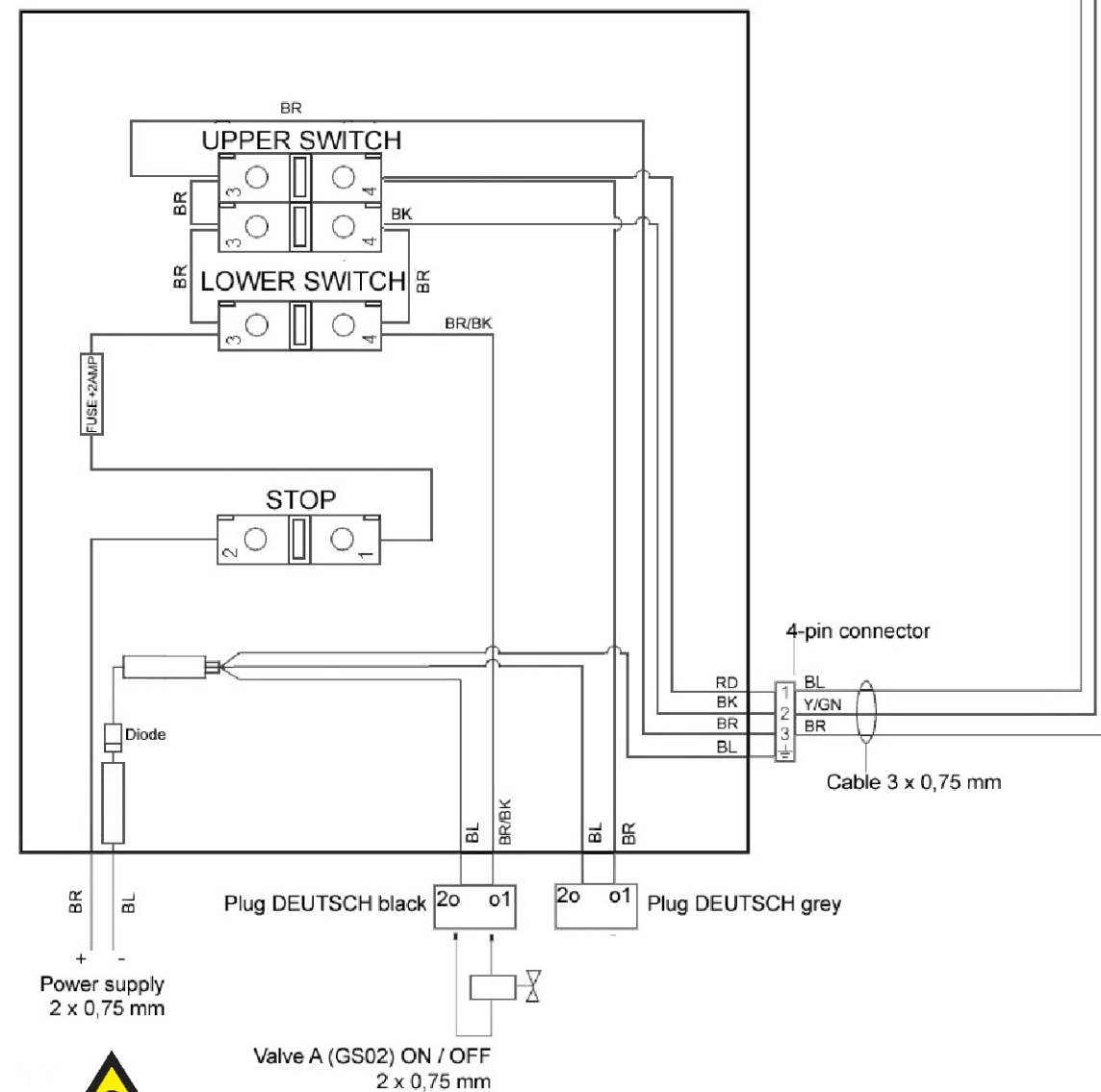
OPTION RADIO CONTROL SET Art.no. 6104006

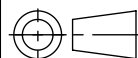


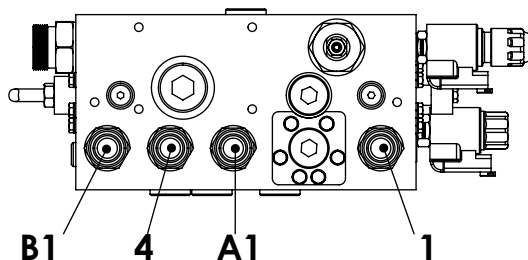
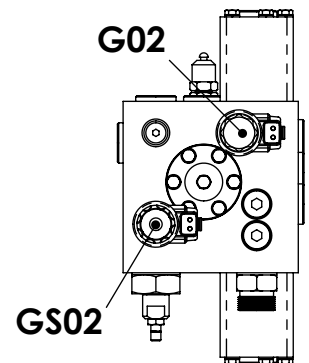
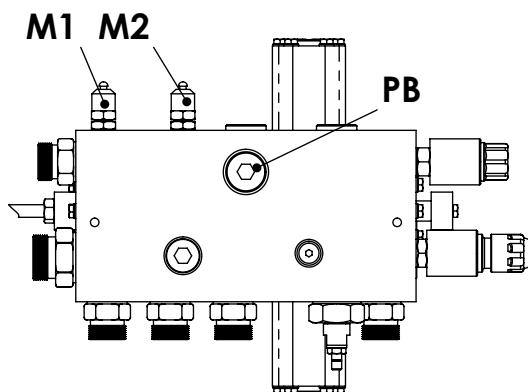
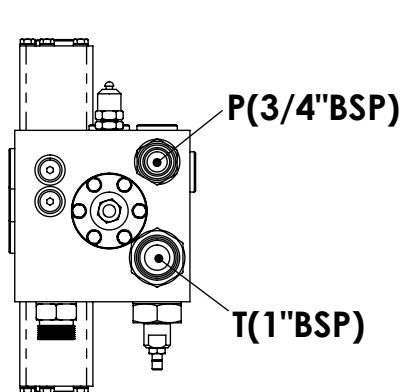
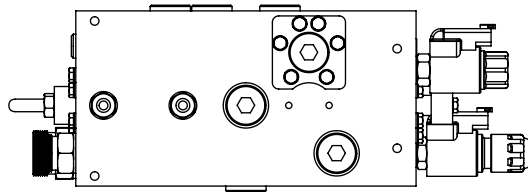
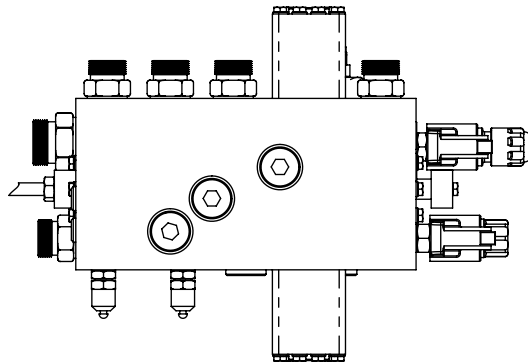
4-pin connector



cable 4 x 0,75 mm



B	ES	22-08-2019	Updated; description changed						
C	GG-C	24-06-2021	Updated; changed radio control set and receiver						
REV.	BY	DATE	DESCRIPTION						
TOLERANCES UNLESS OTHERWISE STATED:				SIZE:	STATUS:	ART. NO.: -			
				A3	Released	DIMENSIONS: MM [INCH]			
PROJECT: CF500 + all other types						MATERIAL: -			
						SCALE:	1:1	SHEET:	1/1
						DRAWN:		DR. DATE: 8-3-2017	
DESCRIPTION: Electric drawing B						APR. BY:		APR. DATE:	
						TREATMENT:			
						CATEGORY:			
						DRAWING NUMBER:			
 CARGO FLOOR® HORIZONTAL LOADING-/UNLOADING SYSTEM			Byte 14 NL-7741 MK Coevorden Phone : +31-524-593900 E-mail : info@cargofloor.com				Page E2		
							DEBURR SHARP EDGES		WEIGHT: 0.00 KG
THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY (ISO 16016:2016)									



SUBJECT:

Control valve 02 "E" operation

REV.:

B

DIMENSIONS IN MM

DRAWN: H.Z.

DATE: 12-09-12

DRAWING NUMBER:

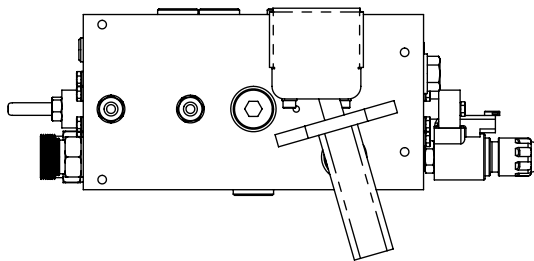
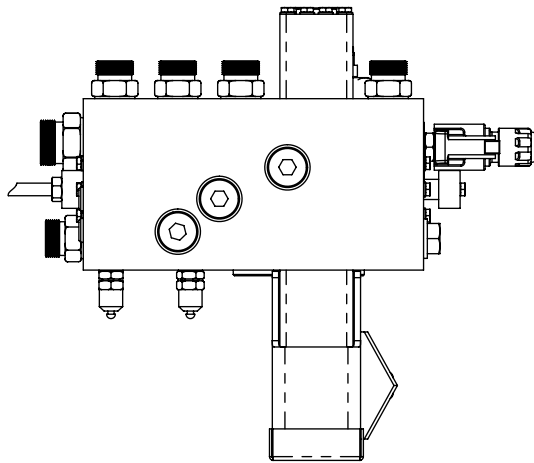


Cargo Floor B.V.
Byte 14
NL-7741 MK Coevorden
Phone : +31-524-593900
Fax : +31-524-593999
E-mail : info@cargofloor.com

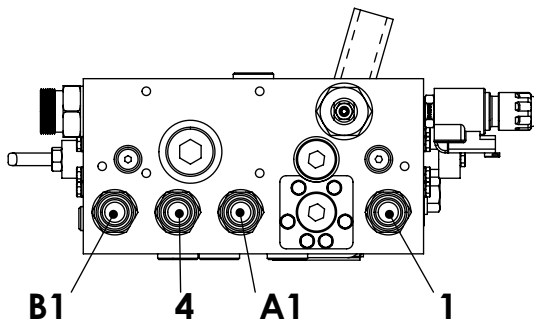
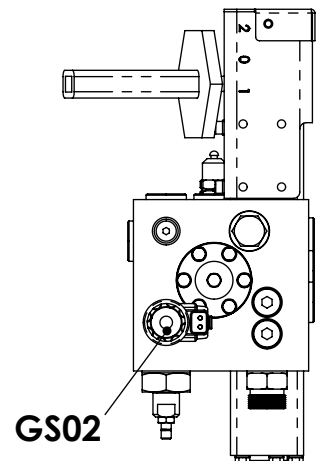
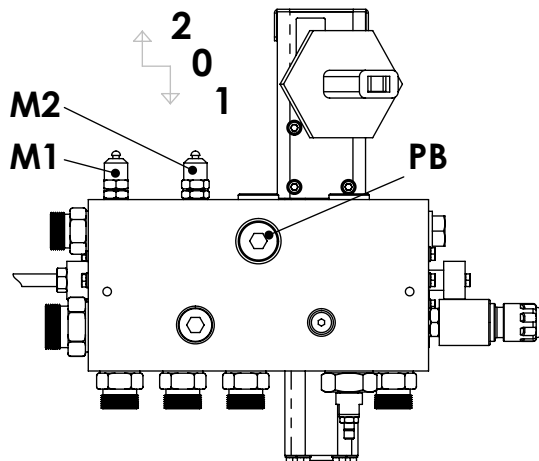
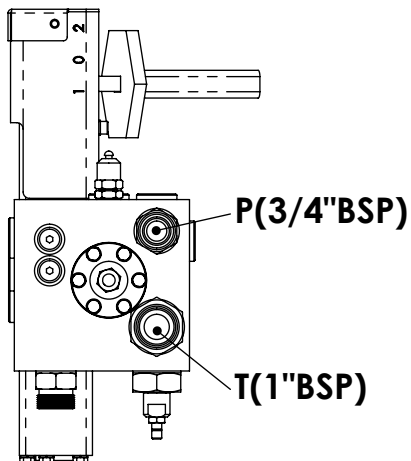


Page BV1

THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY



2	<i>Laden, load, Beladen, Charger</i>
0	<i>Stop, Stop Halt, Arrêt</i>
1	<i>Lossen, Unload, Entladen, Décharger</i>



SUBJECT:

Control valve 02 "B" operation

REVISION: E

DIMENSIONS IN MM

DRAWN: H.Z.

DATE: 12-09-12

DRAWING NUMBER:



Cargo Floor B.V.
Byte 14
NL-7741 MK Coevorden
Phone : +31-524-593900
Fax : +31-524-593999
E-mail : info@cargofloor.com



Page BV2

THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF CARGO FLOOR B.V. AND MUST NOT BE COPIED OR REPRODUCED WITHOUT THEIR WRITTEN AUTHORITY