

WÖHR COMBILIFT 543

Leistungsbeschreibung

Allgemeines:	<p>Auto-Parksystem zum unabhängigen Parken von Pkw über- und nebeneinander. Abmessungen laut Datenblatt <u>Combilift 543</u> und den dort zugrundegelegten Baumaßen für Höhe, Länge und Breite. Es handelt sich um ein Auto-Parksystem mit jeweils mind. 2 Stellplätzen im Untergeschoß (UG) und im Obergeschoß (OG). Die auf der Einfahrtsebene (EG) angeordneten Stellplätze weisen stets einen Platz weniger auf als die UG- und OG-Stellplätze. Dieser Leerplatz wird zum Querverschieben der Erdgeschoßstellplätze (EG) benutzt, um einen UG- bzw. OG-Stellplatz auf Einfahrtsniveau heben bzw. senken zu können. Demzufolge ist die kleinste Baueinheit bzw. Rasteranordnung eine 2er Rasteranordnung für 5 Pkw, die größte sinnvolle Anordnungsmöglichkeit ergibt sich aus den vorhandenen Baumaßen sowie der geforderten Stellplatzanzahl. Wir empfehlen, wegen der Übersichtlichkeit der Anlage, max. 10 Raster je Anlage.</p>
Aufbau und Beschreibung:	<p>Der Combilift 543 besteht aus der Stahlkonstruktion, den Hub- und Verschiebeeinrichtungen und den UG-, EG- und OG-Plattformen.</p> <p>An den hinteren, stellplatzmittig angeordneten Ständern werden die an den Hubschlitten befestigten UG- und OG-Plattformen mittels Hydraulikzylindern angehoben und abgesenkt. Die UG- und OG-Plattformen sind in der oberen Endstellung mechanisch verriegelt. Die Entriegelung vor dem Absenken erfolgt elektromechanisch. An jeder Seite der UG- und OG-Plattformen ist eine Tragkette angeordnet, die jeweils an den Eckpunkten durch Kettenräder umgelenkt wird. Die Tragketten sind im Einfahrtsbereich an den Stützen befestigt, im hinteren Bereich an der Fundamentschiene des Ständers bzw. an den hinteren Stützen.</p> <p>Die vorderen und hinteren Stützen der Stahlkonstruktion sind am Grubenboden befestigt, die vorderen Stützen dienen gleichzeitig zur Führung der UG- und OG-Plattformen. Die Laufschiene der EG-Plattformen sind an den Stützen befestigt</p> <p>Die EG-Plattformen laufen auf den Schienen und werden mit einem mitfahrenden Getriebemotor verschoben. Der an der hinteren Traverse befestigte Getriebemotor treibt die EG-Plattform mit einem Zahnrad über eine Verzahnung an der hinteren Schiene an. Die Stromzuführung erfolgt über ein Schleppkabel.</p>
Zum Einbau gelangen Folgende Teile:	<p>Stahlkonstruktion bestehend aus: Je 2 vorderen und 2 hinteren Stützen in Reihenanordnung, je 2 Querträgern vorne und hinten, je 1 hinteren Ständer mit Hubschlitten und Fundamentschiene. Die Stützen und Ständer werden mit Metallspreizdübeln am Bauwerk befestigt.</p> <p>UG-Plattform bestehend aus: 2 Seitenwangen, 3 Traversen, 10 Fahrblechen, 1 Auffahrteil, 1 Abschlussblech, 1 verstellbaren Positionierhilfe, Schrauben, Muttern etc.</p> <p>EG-Plattform bestehend aus: 2 Seitenwangen, 3 Traversen, 10 Fahrblechen, 1 Auffahrteil, 1 Abschlussblech, 4 Laufrollen, 1 verstellbaren Positionierhilfe, Schrauben, Muttern etc.</p> <p>OG-Plattform bestehend aus: 2 Seitenwangen, 3 Traversen, 10 Fahrblechen, 1 Auffahrteil, 1 Abschlussblech, 1 verstellbaren Positionierhilfe, Schrauben, Muttern etc.</p> <p>Antrieb UG bestehend aus: Je 1 Hydraulikzylinder, je 2 Tragketten, je 4 Kettenrädern.</p> <p>Antrieb EG bestehend aus: Je 1 Getriebemotor (0,12 kW), je 1 Zahnrad.</p> <p>Antrieb OG bestehend aus: Je 1 Hydraulikzylinder, je 2 Tragketten, je 4 Kettenrädern.</p>
Hydraulikaggregat:	<p>Mit einem Hydraulikaggregat werden die UG- und OG-Plattformen angetrieben. Der Elektromotor mit Pumpe ist auf Schwingmetall gelagert. Das Hydraulikaggregat besteht aus Öltank mit erforderlicher Ölfüllung für die Gesamtanlage, Zahnradpumpe, E-Motor (1,5 kW [3,0 kW bei Komforttyp], 230/400 V, 50 Hz), fertig verdrahtetem Schaltkasten mit Motorschutz und Thermorelais, Druckbegrenzungsventil sowie 1 Hydraulikschlauch, der die Geräuschübertragung auf Hydraulikrohre vermindert.</p>
Sicherheitsdetails:	<p>Überwachungssystem für die Tragketten über Schlaffkettenschalter auf Bruch und Durchhängen, mechanische Aufsetzvorrichtung in den oberen Endstellungen. Die Gesamtanlage darf nur mit Toren betrieben werden. Die Tore werden elektromechanisch verriegelt, wobei diese nur dann geöffnet werden können, wenn der angewählte Stellplatz seine Parkposition erreicht hat und alle Absturzöffnungen gesichert sind.</p>
Tore:	<p>Der Zugangsbereich zum Combilift ist entsprechend den Unfallverhütungsvorschriften – bedingt durch den Leerplatz – zu sichern. Standardmäßig erfolgt die Lieferung inkl. Handschiebetore (Blechfüllung mit Lüftungsschlitze) vor jedem Raster. Bei Anlagen in Tiefgaragen mit Blechfüllung (feuerverzinkt nach DIN EN 10326 NA 275 g/qm, ca. 20 µm Zinkauflage). Bei oberirdischen Anlagen mit pulverbeschichteter Blechfüllung (Schichtdicke ca. 60 – 80 µm, RAL 7030, Farbton steingrau).</p> <p>Die Schiebetore können gegen Mehrpreis auch mit elektrischen Antrieben (Leistung 24 W) geliefert werden.</p>

Steuerung: 1) Standardlieferung:
Handschiebetore, Bedientableau mit Klartextanzeige, Zehnertastatur, Freigabeschlüssel GEBA und Schlüsselblockierung (Schlüssel ist blockiert, bis Tor vollständig geschlossen ist).
Die Bedienung erfolgt an einer zentralen Steuerstelle (an einer Stütze montiert). Freigabe der Anlagensteuerung über gleichschließende GEBA-Schlüssel (zwei Schlüssel pro Stellplatz). Anwahl des Stellplatzes über Zehnertastatur und eine Starttaste. Alle Bewegungen der Anlage erfolgen automatisch. Die Klartextanzeige dient zur Benutzerführung.

2) Sonderausstattung – gegen Mehrpreis –

- a) elektrisch angetriebene Tore:
Bedientableau mit Klartextanzeige, Zehnertastatur und Freigabeschlüssel GEBA
- b) Funkfernbedienung (nur in Verbindung mit elektrisch angetriebenen Toren)
- c) Schnittstelle für bauseitigen Magnetkartenleser (bitte Rücksprache mit WÖHR nehmen)

Die Bedienung der Anlage erfolgt wie unter Punkt 1 beschrieben.*

* Bei b) Anwahl des Stellplatzes zusätzlich über Funkfernbedienung.

Bei c) Freigabe der Anlagensteuerung über Magnetkarten.

Hinweis:

Bei der Verwendung von bauseitigen Profilhalbzylindern der Hausschließanlage bitte Rücksprache mit WÖHR nehmen.

Elektrische Verdrahtung: Nach VDE und in Abstimmung mit dem TÜV erfolgt die Verdrahtung ab dem Anlagenschaltschrank durch den Lieferanten. Der Schaltschrank darf nicht innerhalb der Anlage installiert werden. Vom Standort des Schaltschranks aus muss der Einfahrtsbereich der Anlage einsehbar sein.

Normen: WÖHR AUTOPARKSYSTEME sind Maschinen im Sinne der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG, Anhang 1 und der DIN EN 14010.

Korrosionsschutz: Bitte entnehmen Sie die Angaben dem beigefügten Zusatzblatt Oberflächenschutz 2011, Nr. C023-0020.

Bauseitige Leistungen:

1. Elektroarbeiten und Absicherungen bis zum Schaltschrank bzw. den Schaltschränken.
2. Evtl. Sachkundigenabnahme und Gestellung eines Monteurs hierfür, soweit im Angebot nicht aufgeführt.
3. Evtl. zusätzliche Korrosionsschutzmaßnahmen lt. Architekten/Auftraggeber.
4. Evtl. erforderliche Abschränkungen nach DIN EN ISO 13857, die den Baukörper betreffen.
5. Betongüte nach den statischen Erfordernissen des Bauwerks, für die Dübelbefestigung an Boden und Rückwand mindestens C20/25.
6. Gruben sind bauseits zu entwässern.
7. Bei Steuerung nach 2a) und 2b) ist in der Anlage eine Beleuchtung vorzusehen, die in der Steuerung anzuschließen ist. In der Steuerung ist ein potentialfreier Kontakt für 230 VAC, max. 500 W installiert. Diese Beleuchtung wird bei jeder Anforderung eines Stellplatzes eingeschaltet und wird 60 Sekunden nach Schließen des Tores wieder ausgeschaltet.

Anlage: Oberflächenschutz 2011, Nr. C023-0020.

Änderungen, die dem technischen Fortschritt dienen, bleiben vorbehalten.