

# **CARGO FLOOR®**

- NL** Inbouwinstructies
- GB** Assembly instructions
- D** Einbauanleitung

**CF 500 SL(i)-21-112**  
**CF3 LP- 11-215**

Coevorden, Holland

© 2005 Cargo Floor B.V.

Ⓒ No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Cargo Floor B.V.

Ⓓ Kein Teil dieser Veröffentlichung darf ohne die vorherige Genehmigung von Cargo Floor B.V. vervielfältigt, in einem Datensystem gespeichert oder übertragen werden. Dies gilt für alle Techniken und Medien, sei es in elektronischer Form, durch Fotokopie, durch Aufnahme oder in anderweitiger Weise.

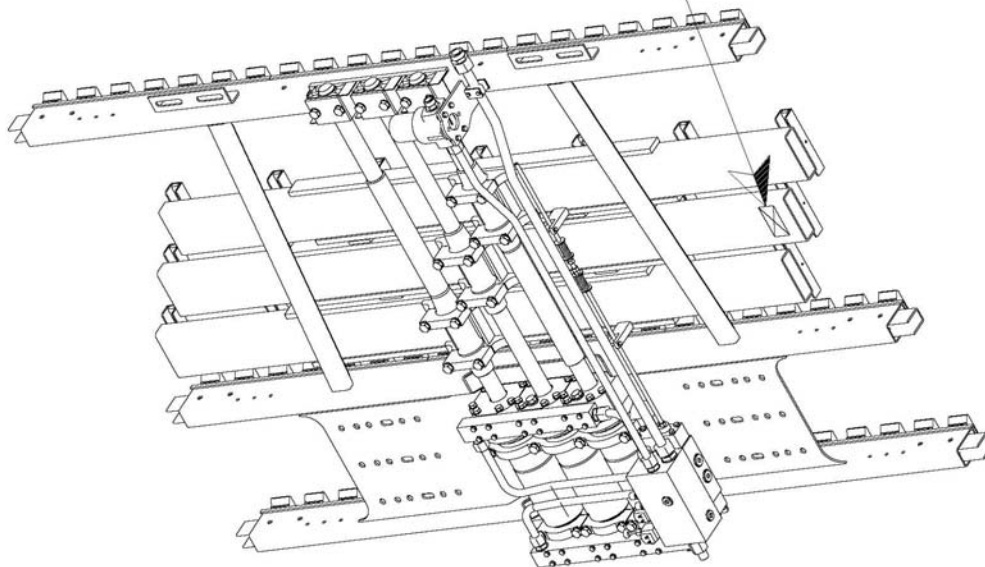
## CARGO FLOOR

- NL** De in dit boek opgenomen inbouw instructie dient ervoor het door u aangeschafte Cargo Floor systeem op een technisch verantwoorde wijze te monteren. Hierbij is getracht, met behulp van tekeningen en tekst, de instructie zo eenvoudig en doeltreffend mogelijk te houden. Teneinde de grote duurzaamheid en bedrijfszekerheid van dit revolutionaire laad- en lossysteem te bewerkstelligen, wordt u geacht zich volledig te houden aan de hierin opgenomen inbouwmethode en de kwaliteit en de maatvoering van de te gebruiken materialen. Hierbij zei vermeld, dat garantie alleen kan gelden wanneer het Cargo Floor systeem conform deze inbouw instructie wordt ingebouwd.
- GB** The assembly instructions outlined in this book will enable you to assemble the Cargo Floor system you have purchased correctly. Every effort has been made, by means of diagrams and text, to give clear and simple instructions. To ensure the durability and reliability of this revolutionary loading and unloading system, it is important that you follow the assembly instructions as outlined in this book completely, and use quality materials in accordance with the specifications. Please note that the guarantee is only valid if the Cargo Floor system has been assembled in accordance with these assembly instructions.
- D** Die in dieses Buch aufgenommene Einbauanleitung dient dazu, das von Ihnen erworbene Cargo Floor System fachgerecht und technisch richtig zu montieren. Hierbei haben wir uns bemüht, diese Anleitung durch den Einsatz von Zeichnungen und Text so einfach und zweckmäßig wie möglich zu gestalten. Um die lange Haltbarkeit und große Betriebssicherheit dieses hochmodernen Lade- und Entlade-Systems zu gewährleisten, sollten Sie sich in vollem Umfang an die hier dargestellte Einbaumethode sowie die Qualität und die Maße der zu verwendenden Materialien halten. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die Garantiebestimmungen nur gelten, wenn das Cargo Floor System gemäß dieser Einbauanleitung installiert wird.

<b>P.</b>	<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>CONTENTS</b>	<b>INHALT</b>
3	Inleiding	Introduction	Einleitung
5	Typeplaat	Identification plate	Typenschild
6	Stickers	Stickers	Sticker
<b>7</b>	<b>Waarschuwingen</b>	<b>Warnings</b>	<b>Warn- und Sicherheitshinweise</b>
9	Hijsvoorschriften	Hoisting instruction	Hebevorschriften
12	Het chassis	The Chassis	Das Chassis
15	Vierkante kokers	Square Tubes	Vierkantrohre
17	Plaatsing systeem	Positioning the sytem	Aufstellen des Systems
19	Ophoogte brengen en uitlijnen	Height adjust / aligment	Höhe anpassen / ausrichten
21	Vastzetten van het systeem	Securing the system	Befestigung des systems
24	Afschoren van de zijwanden	Bracing the side walls	Aubstützen der Seitenwände
26	Aansluiten hydrauliek	Connecting the hydraulics	Anschluss der Hydraulik
29	Montage kunststof geleiders	Mounting the plastic guides	Montage der kunststoff-führungen
32	Montage speciale geleidingskammen	Mounting the special guides	Montage der speziel Gleitkämme
34	Vloerprofielen op maat	Cutting the profiles to size	Bodenprofile auf mass bringen
36	Planktypes	Profile types	Profil typen
38	Boren van de gaten in de vloerprofielen	Drilling the holes	Löcher bohren
41	Afdichtingsprofiel (Seal) & Eindkappen	Mounting the seal and end caps	Dichtingsprofiel und endkappen
44	Bevestiging vloerprofielen	Securing the floorprofiles	Profile befestigen
47	Afdichten van de vloer	Sealing the floor	Abdichtung des Bodens
50	Meelopend kopschot	Sliding bulkhead	Mitlaufende Stirnwand
52	Meelopend kopschotzeil	Sliding bulkhead tarpaulin	Mitlaufende Stirnwandplane
55	Montage CF3 LP-11-215	Mouning CF3 LP	Montage CF3 LP
59	Afstellen besturingsventiel	Adjustment circulation valve	Abschaltventil einstellen
61	Technische gegevens	Technical specifications	Technische Daten
67	Onderhoudsvorschriften	Maintenance instructions	Wartung
70	Belangrijke aanwijzingen	Important instructions	Wichtige Hinweise
73	Storingen	Malfunctions	Störfälle
76	Garantiebepalingen	Guarantee conditions	Garantiebestimmungen
	<b>Bijlagen</b>	<b>Enclosed</b>	<b>Anlagen</b>
S1	Syst. CF500 H80-21-112	Syst. CF500 H80-21-112	Syst. CF500 H80-21-112
S2	Syst. CF500 H100-21-112	Syst. CF500 H100-21-112	Syst. CF500 H100-21-112
S3	Syst. CF500 H120-21-112	Syst. CF500 H120-21-112	Syst. CF500 H120-21-112
S4	Syst. CF500 H140-21-112	Syst. CF500 H140-21-112	Syst. CF500 H140-21-112
S7	Syst. CF100 H80-21-112	Syst. CF100 H80-21-112	Syst. CF100 H80-21-112
C1	Chassistekening CF500-21-112 geleider	Chassisdrawing CF500-21-112 Guidage	Chassiszeichnung CF500-21-112 Führung
C2	Chassistekening CF500-21-112 kamgeleider	Chassisdrawing CF500-21-112 Plastic Cam Guides	Chassiszeichnung CF500-21-112 Kunststoff-Gleitkämme
C3	Tekening Support plate en Anti Lifting block	Drawing Support Plate and Anti Lifting block	Zeichnung Support Plate und Anti Lifting block
LP3	Standaard syst. CF3 LP	Standard syst. CF3 LP	Standard Syst. CF3 LP
LP4	Chassistekening CF3 LP	Chassisdrawing CF3 LP	Chassiszeichnung CF3 LP
H1	Hydraulisch schema CF500	Hydr. Drawing	Hydr. Zeichnung
H2	Voorstel schema hydraulische aansluitingen	Preposal drawing hydr. Connections	Vorschlagzeichnung hydr. Anschlüsse
E1	Elektrisch schema E	Electric drawing E	Elektrische Zeichnung E
B1	Elektrisch schema B	Electric drawing B	Elektrische Zeichnung B
BV1	Besturingsventiel	Operation valve	Bedienungsventil
BV2	Besturingsventiel "B"	Operation valve "B"	Bedienungsventil "B"



*Positie typeplaatje CF500  
Position of Type plate CF500  
Position Typenschild CF500  
Position du plaque signalétique CF500*



**(NL) BETEKENIS VAN DE VELDEN:**

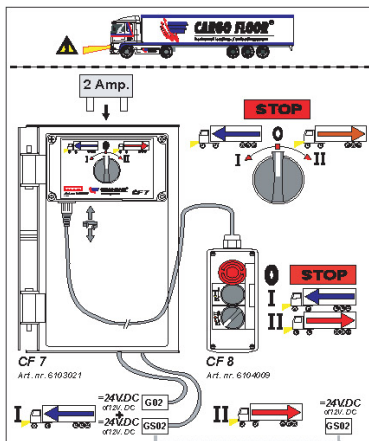
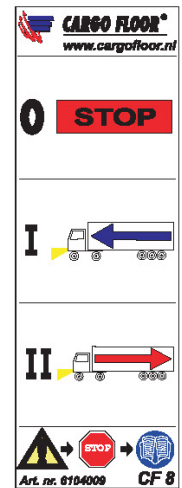
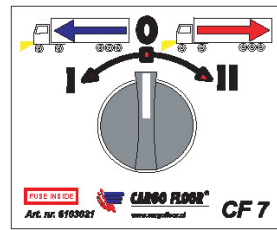
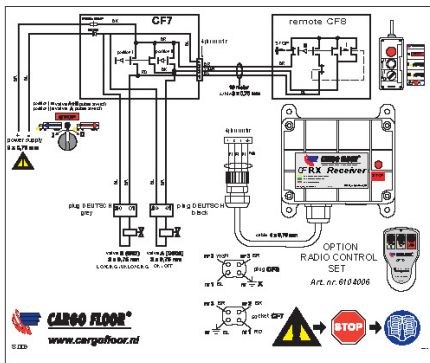
TYPE	:	Type systeem
SYST. NR.	:	Serie nummer
PROD. NR.	:	Productienummer
MAX. WP.	:	Maximale werkdruk
MAX. CAP.	:	Maximale belading
PROD. YR.	:	Productie jaar

**(GB) MEANINGS OF THE FIELDS:**

TYPE	:	System type
SYST. NR.	:	Serial number
PROD. NR.	:	Production number
MAX. WP.	:	Maximum wording
MAX. CAP.	:	Maximum workload
PROD. YR.	:	Production year

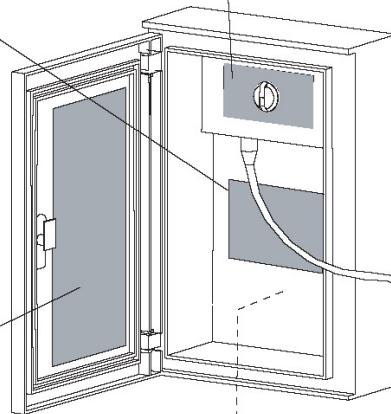
**(D) BEDEUTUNG DER FELDER:**

TYPE	:	System Typ
SYST. NR.	:	Serien nummer
PROD. NR.	:	Produktions nummer
MAX. WP.	:	Maximale Arbeitsdruck
MAX. CAP.	:	Maximale Beladung
PROD. YR.	:	Produktions Jahr

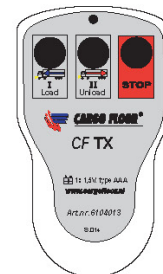
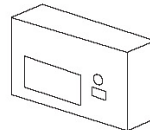


NL  
D  
GB

CF RX Receiver  
CF TX



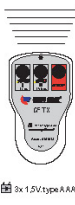
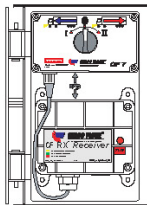
Optional



Optional: Optioneel: Option:

CF RX Receiver  
Art. nr. 6104012

CF TX  
Art. nr. 6104013



**CARGO FLOOR®**  
horizontal loading- / unloading system  
**CF RX Receiver**

- LED = correct power supply voltage
- LED = receives a radio signal
- LED = relay is activated

Art. nr. 6104012    S. 016    www.cargofloor.nl



2x

- (NL) Deze stickers, die met de Cargo Floor systemen worden meegeleverd, dienen (of zijn) op het voertuig in de nabijheid van de beschreven bediening, te worden (zijn) aangebracht.
- (GB) These stickers, which are delivered with the Cargo Floor systems, should (or are) be applied to the vehicle, in the neighbourhood of the described operation.
- (D) Diese Aufkleber, die mit den Cargo Floor-systemen mitgeliefert werden, sollen (oder sind) an dem Fahrzeug, in Nähe der beschriebenen Bedienung, angebracht werden (worden).

## (NL) WAARSCHUWINGEN

- Het Cargo Floor systeem dient vakkundig en conform de inbouwvoorschriften van Cargo Floor B.V. te zijn ingebouwd;
- Het Cargo Floor systeem mag niet in gebruik worden genomen, als er geen bedieningshandleiding aanwezig is in de landstaal van de oorspronkelijke eigenaar van het Cargo Floor systeem;
- Bewegende delen dienen te zijn afgeschermd!
- Tijdens de werking van het Cargo Floor systeem mogen er zich geen personen bevinden in de directe omgeving van het werkende systeem;
- **Garantie** wordt alleen toegekend mits vooraf toestemming door Cargo Floor B.V. is verleend! Bij garantie dient altijd het systeemnummer vermeld te worden bij ieder correspondentie. Een garantie aanvraag kunt u eenvoudig via het internet aanmelden, ga hiervoor naar:  
[www.cargofloor.nl/download/download\\_cf500sl.html](http://www.cargofloor.nl/download/download_cf500sl.html).
- Bij werkzaamheden dienen de pomp en elektrische installatie altijd uit te staan, daarnaast dienen de slangen en / of leidingen tussen pomp en de Cargo Floor aandrijfunite te zijn losgekoppeld.
- Na werkzaamheden aan het systeem, oliepeil controleren;
- In NOODGEVALLEN kan het Cargo Floor systeem op de volgende manieren worden stopgezet:
  - ◆ Door het indrukken van de noodstop op de bekabelde afstandbediening;
  - ◆ Door alle schakelaars in positie “0” te zetten;
  - ◆ Pomp uitzetten;
  - ◆ De hoofdstroomvoorziening uitzetten;
  - ◆ Motor of het elektro-hydraulische aggregaat uitzetten.

## (GB) WARNINGS

- The Cargo Floor system must be professionally assembled in accordance with the Cargo Floor B.V. assembly instructions.
- The Cargo Floor system may not be operated, if there is no user manual present in the local language of the original owner of the Cargo Floor system;
- Moving parts must be shielded!
- When the Cargo Floor system is in operation, there must be no people present in the direct vicinity of the working system;
- **Guarantee** shall only be given with the prior consent of Cargo Floor B.V.! With guarantee always state the system number with all correspondence. You can report a request for guarantee simply on our website: [www.cargofloor.nl/download/download\\_cf500sl.html](http://www.cargofloor.nl/download/download_cf500sl.html);
- The pump and electrical installation must always be switched-off when working on the system; in addition, the hoses and/or pipelines between the pump and the Cargo Floor should also be disconnected.
- Check the oil level after when the work on the system is done;
- In the event of an EMERGENCY, operation of the Cargo Floor system can be halted as follows:
  - ◆ By pressing the emergency stop button on the wired remote control unit;
  - ◆ By turning all switches to position “0”;
  - ◆ Turning off the pump;
  - ◆ Turning off the main switch of the power supply;
  - ◆ Turning off the motor of the electro-hydraulic aggregate.

**D** **WARN- UND SICHERHEITSHINWEISE**

- Das Cargo Floor System muss fachgerecht und entsprechend den Einbauvorschriften von Cargo Floor B.V. installiert sein;
- Das Cargo Floor System darf nicht in Betrieb genommen werden, wenn keine Bedienungsanleitung in der Landessprache des ursprünglichen Besitzers des Cargo Floor Systems vorhanden ist;
- Bewegliche Teile müssen abgeschirmt sein!
- Während des Betriebs des Cargo Floor Systems dürfen sich keine Personen in der unmittelbaren Umgebung des laufenden Systems aufhalten;
- **Garantie** wird nur bei vorheriger Zustimmung von Cargo Floor B.V. gewährt! Bei jeder Korrespondenz das Garantie betrifft muss zu jeder Zeit das Systemnummer gemeldet werden. Ein Garantieantrag können Sie einfach bei unserem Website anmelden, gehe dafür zu:  
[www.cargofloor.nl/download/download\\_cf500sl.html](http://www.cargofloor.nl/download/download_cf500sl.html).
- Bei Arbeiten müssen die Pumpe und Elektroanlage jederzeit abgeschaltet sein. Weiterhin müssen die Schläuche und / oder Leitungen zwischen der Pumpe und der Cargo-Floor-Antriebseinheit abgekoppelt worden sein.
- Nach Arbeiten an dem System den Ölstand kontrollieren;
- Bei einem NOTFALL kann das Cargo Floor System durch eine der nachstehenden Maßnahmen sofort abgeschaltet werden:
  - ◆ Betätigen der Nothalt-Taste an der Kabel gesteuerten Fernbedienung;
  - ◆ Alle Schalter auf "0" stellen;
  - ◆ Pumpe ausschalten;
  - ◆ Hauptstromversorgung ausschalten;
  - ◆ Motor oder elektro-hydraulisches Aggregat ausschalten.



FIG. / ABB. 1A

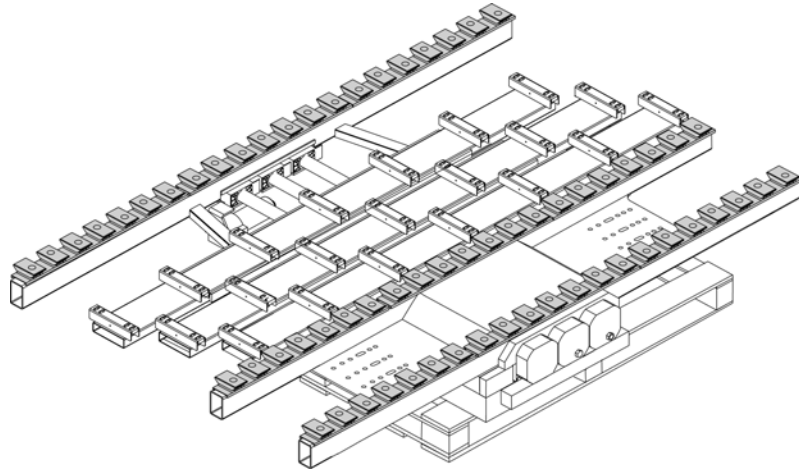


FIG. / ABB. 1B

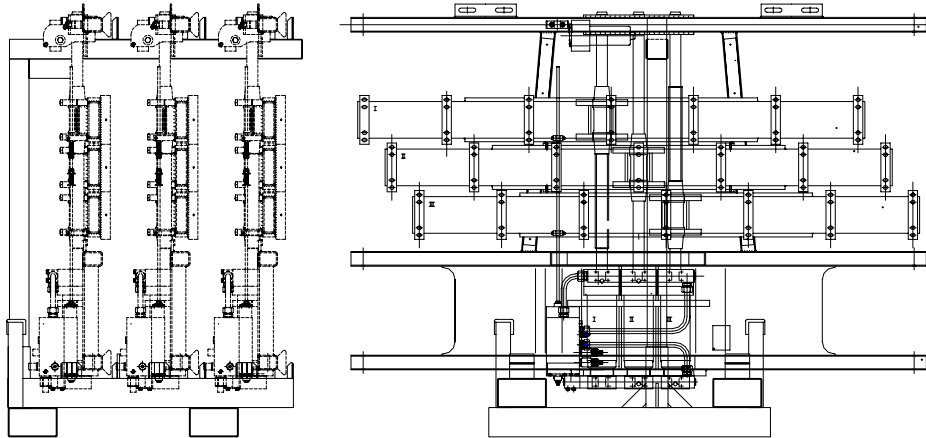
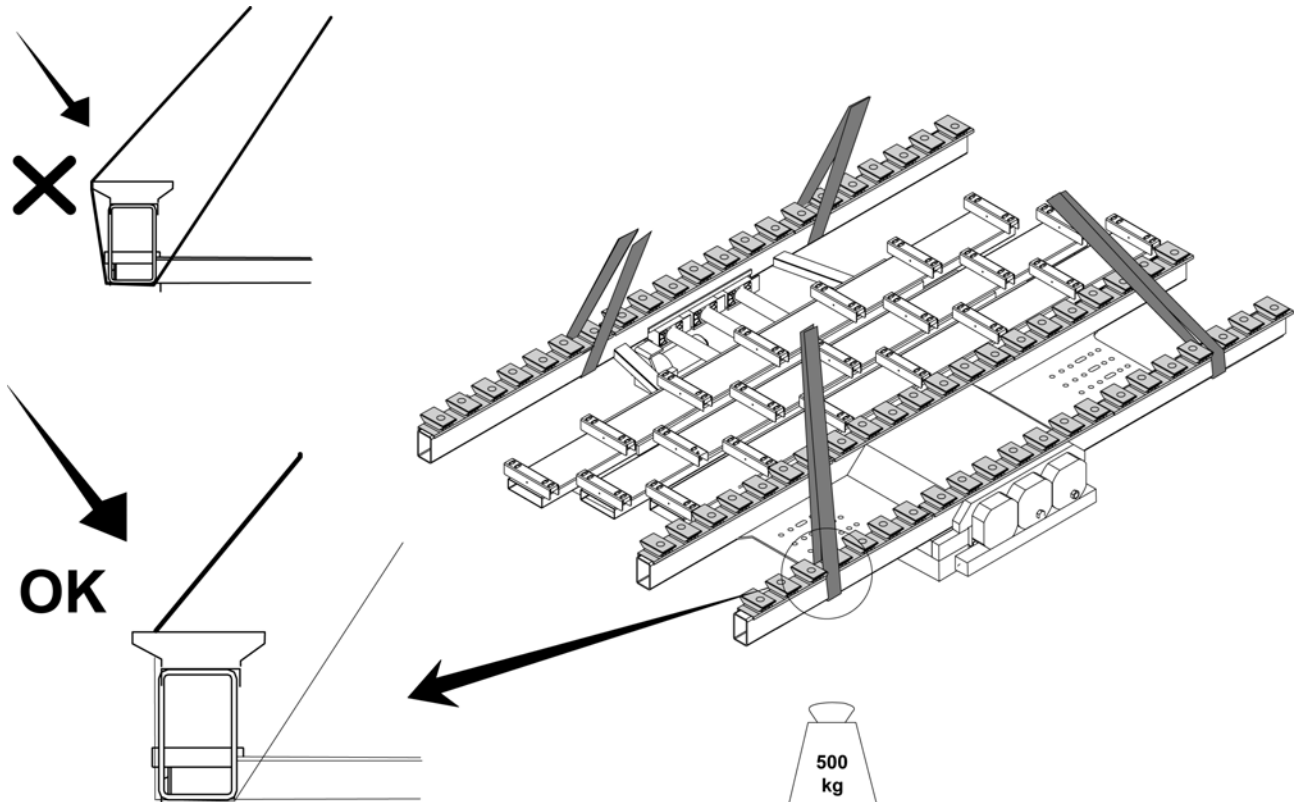


FIG. / ABB. 2



## (NL) **HIJSVOORSCHRIFTEN**

Het Cargo Floor systeem wordt u aangeleverd op deugdelijke pallets, of in de daarvoor speciaal bestemde transportrekken (optioneel, zie hiervoor bladzijde 8, figuur 1B).

De zuigerstangbescherming dient gedurende het gehele montageproces te blijven zitten. De zuigerstang bescherming dient voor aflevering aan de klant te worden verwijderd.

### **BELANGRIJK**

Het is VERBODEN om het Cargo Floor systeem aan de cilinders, ventielen of leidingen op te takelen. Voor het ophijzen van het Cargo Floor systeem dient u de aangegeven hijspunten te gebruiken (zie figuur 2), tijdens het ophijzen dient u er zorgvuldig op te letten dat de eventuele voorgemonteerde kamgeleiding niet wordt beschadigd.

Het Cargo Floor systeem kan direct op het chassis of frame worden geplaatst. Bij het plaatsen of neerzetten van het Cargo Floor systeem dient men er zorgvuldig op toe te zien dat het systeem absoluut niet beschadigd wordt.

**Waarschuwing:** Nooit aan de cilinders takelen!

## (GB) **HOISTING INSTRUCTIONS**

The Cargo floor system is supplied to you on durable pallets, or in the specially designed transport racks (optional, as shown on page 8, fig 1B).

The piston rod shield must remain in place throughout the entire installation process. The piston rod shield must be removed before the system is handed over to the customer.

### **IMPORTANT**

It is FORBIDDEN to lift the Cargo Floor system by the cylinders, valves or pipes. You must use the hoisting points when lifting the Cargo Floor system (as shown in figure 2). You need to pay particular attention during lifting that the cam guide does not get damaged.

The Cargo Floor system can be mounted directly on the chassis or frame. Great care must be taken while placing the Cargo Floor system to ensure that there is absolutely no damage caused to the system.

**Warning:** Do not lift by the cylinders!

## **D HEBEVORSCHRIFTEN**

Das Cargo Floor System wird bei Ihnen auf soliden Paletten oder in speziell dafür bestimmten Transportgestellen (optional) angeliefert (siehe Seite 8, Abb 1B).

Der Saugstangen-Schutz muss während des gesamten Montagevorgangs angebracht bleiben und muss dann vor der Übergabe an den Kunden entfernt werden.

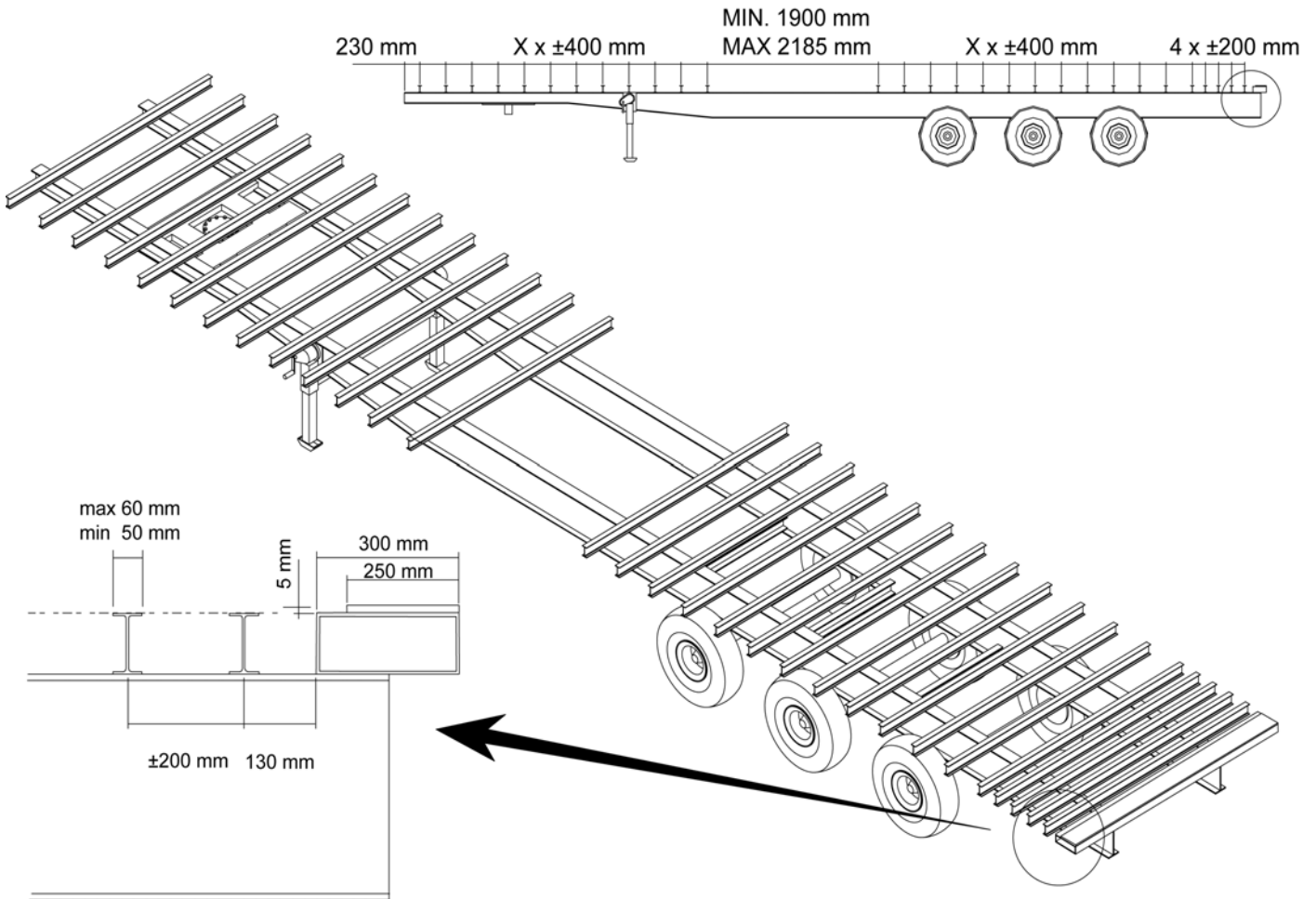
### **WICHTIG**

Es ist VERBOTEN, das Cargo Floor System an den Zylindern, an Ventilen oder Leitungen zu heben. Zum Anheben des Cargo Floor Systems müssen Sie die angegebenen Hebepunkte verwenden (siehe Abb. 2), und beim Anheben muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass die ggf. vormontierte Kammführung nicht beschädigt wird.

Das Cargo Floor System kann direkt auf das Chassis oder auf den Rahmen gesetzt werden. Beim Positionieren oder Absetzen des Cargo Floor Systems muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass das System in keiner Weise beschädigt wird.

**Achtung:** Nie am Zylinder heben!

FIG. / ABB. 3



## (NL) HET CHASSIS

Erg belangrijk voor de inbouw van een Cargo Floor systeem is, dat de dwarsliggers op het chassis vlak zijn. Ook mag er onderling tussen de dwarsliggers geen hoogteverschil zijn, daar dit de juiste wijze van inbouw van het systeem belemmert en zowel de werking als de levensduur van het Cargo Floor systeem niet ten goede komt.

### Bij toepassing van kunststof geleiders op de vierkantkoker 25x25x2

Hierbij mag de bovenflens van de dwarsligger maximaal 60 mm breed zijn en moet deze tenminste 7 mm boven de chassisbalk uitkomen.

### Bij toepassing van de zgn. kunststof kamgeleiding:

Het is hierbij raadzaam een dwarsligger met een bovenflensbreedte van maximaal 60 mm te gebruiken, deze mag niet smaller dan 50 mm zijn. Er kunnen hierbij bredere bovenflensmaten worden toegepast door gebruikmaking van speciaal hiervoor bestemde kunststof kamgeleidingen.

**Nb. bij het gebruik van deze kunststof kamgeleiding adviseren wij u nadrukkelijk om een stabiele dwarstraverse toe te passen.**

Voor de posities van de dwarstraverses verwijzen wij u, voor de diverse Cargo Floor systemen, naar de op pagina 11 getoonde tekening. Let hierbij op dat er in het midden van het chassis een ruimte voor het Cargo Floor systeem vrij blijft.

Let op dat u het door u in te bouwen systeemtype kiest!

CF 500 SL(i)      **H 80** bladzijde S1  
                         **H100** bladzijde S2  
                         **H120** bladzijde S3  
                         **H140** bladzijde S4

CF3 LP                      bladzijde LP3

Verder moet er aan de achterzijde van het chassis een plaat gemaakt worden van 300 mm breed, welke bevestigd dient te worden op gelijke hoogte van de dwarsligger. Op deze plaat moet een kunststof slijtplaat van 2500 x 250 x 5 mm (art.nr. 4101007) gemonteerd worden.

## (GB) THE CHASSIS

It is very important to ensure that, during the installation of the Cargo Floor system, the crossbeams are flat on the chassis. There must be no difference in height between the crossbeams, as this would hinder the installation of the system and adversely affect the operation and the lifetime of the Cargo Floor system.

### When using the plastic guides on the 25x25x2 square tube

In this case the top flange of the crossbeam can be a maximum of 60 mm wide and must protrude at least 7 mm above the chassis beam.

### When using the so-called plastic cam guide:

It is recommended in this case to use a crossbeam with a top flange width of maximum 60 mm, this may not be less than 50 mm. Wider top flange widths may be used when specially designed plastic cam guides are used.

**N.B. We strongly advise you to apply a stable crossbeam when using this plastic cam guide.**

We refer you to the following drawing numbers for the positions of the crossbeams for the various types of Cargo Floor systems. Make sure that there is space free in the middle of the chassis for the Cargo Floor system.

Make sure that you choose the correct system type!

CF 500 SL(i)     **H 80** Page S1

**H100** Page S2

**H120** Page S3

**H140** Page S4

CF3 LP                     Page LP3

A 300 mm wide plate must be made and mounted on the back of the chassis at the same height as the crossbeam. A plastic wear plate of 2500 x 250 x 5 mm must be mounted on this plate.

### D **DAS CHASSIS**

Ganz wichtig für den Einbau eines Cargo Floor Systems ist, dass die Querträger auf dem Chassis plan sind. Auch darf zwischen den Querträgern kein Höhenunterschied bestehen, da dies die korrekte Weise der Installation des Systems beeinträchtigt und der Funktion und der Lebensdauer des Cargo Floor Systems abträglich ist.

Bei Verwendung von Kunststoff-Führungen am Vierkantstab 25 x 25 x 2:

Hierbei darf der Kopfflansch des Querträgers maximal 60 mm breit sein und dieser muss mindestens 7 mm oberhalb des Chassisbalkens hervortreten.

Bei Verwendung der sogenannten Kunststoff-Kammführung:

Hier ist es ratsam, einen Querträger mit einer Kopfflanschbreite von maximal 60 mm zu verwenden, auf keinen Fall aber weniger als 50 mm. Breitere Kopfflanschmaße können in diesem Fall durch die Verwendung von hierfür bestimmten, speziellen Kunststoff-Kammführungen benutzt werden.

**Hinweis: Beim Einsatz dieser Kunststoff-Kammführung empfehlen wir ausdrücklich, einen stabilen Querträger zu verwenden.**

Für die Positionen der Querträger verweisen wir, mit Blick auf die verschiedenen Cargo Floor Systeme, auf die nachstehend aufgeführten Nummern der Abbildungen und Zeichnungen. Bitte beachten Sie hierbei, dass in der Mitte des Chassis Platz für das Cargo Floor System freigehalten wird.

Achten Sie auf die richtige Auswahl des von Ihnen einzubauenden Systemtyps!

CF 500 SL(i)     **H 80** Seite S1

**H100** Seite S2

**H120** Seite S3

**H140** Seite S4

CF3 LP                     Seite LP3

Ferner muss an der Rückseite des Chassis eine Platte von 300 mm Breite angebracht werden. Diese muss auf derselben Höhe wie der Querträger befestigt werden. Auf dieser Platte muss eine abriebfeste Trittplatte aus Kunststoff mit den Maßen 2500 x 250 x 5 mm montiert werden.

FIG. / ABB. 4 A

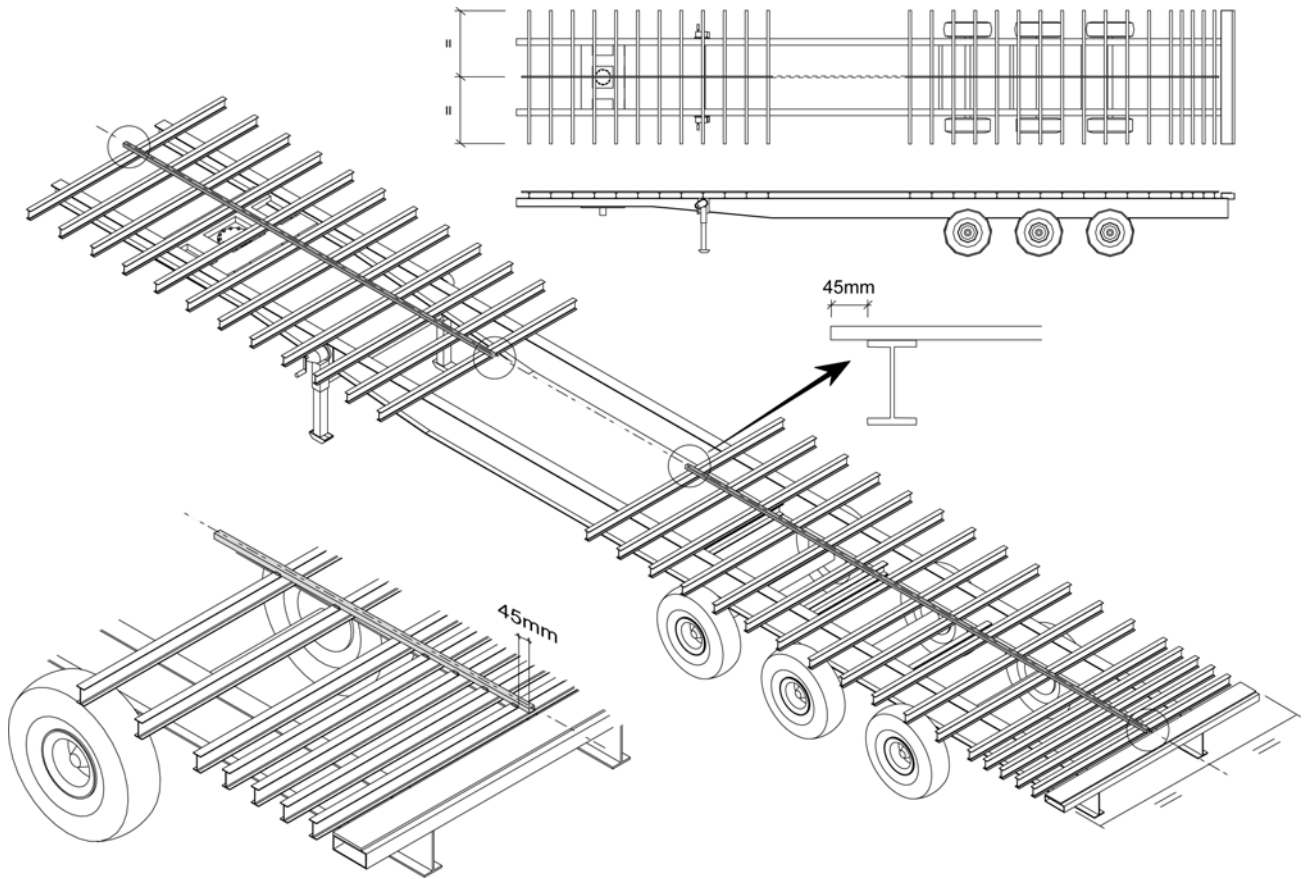
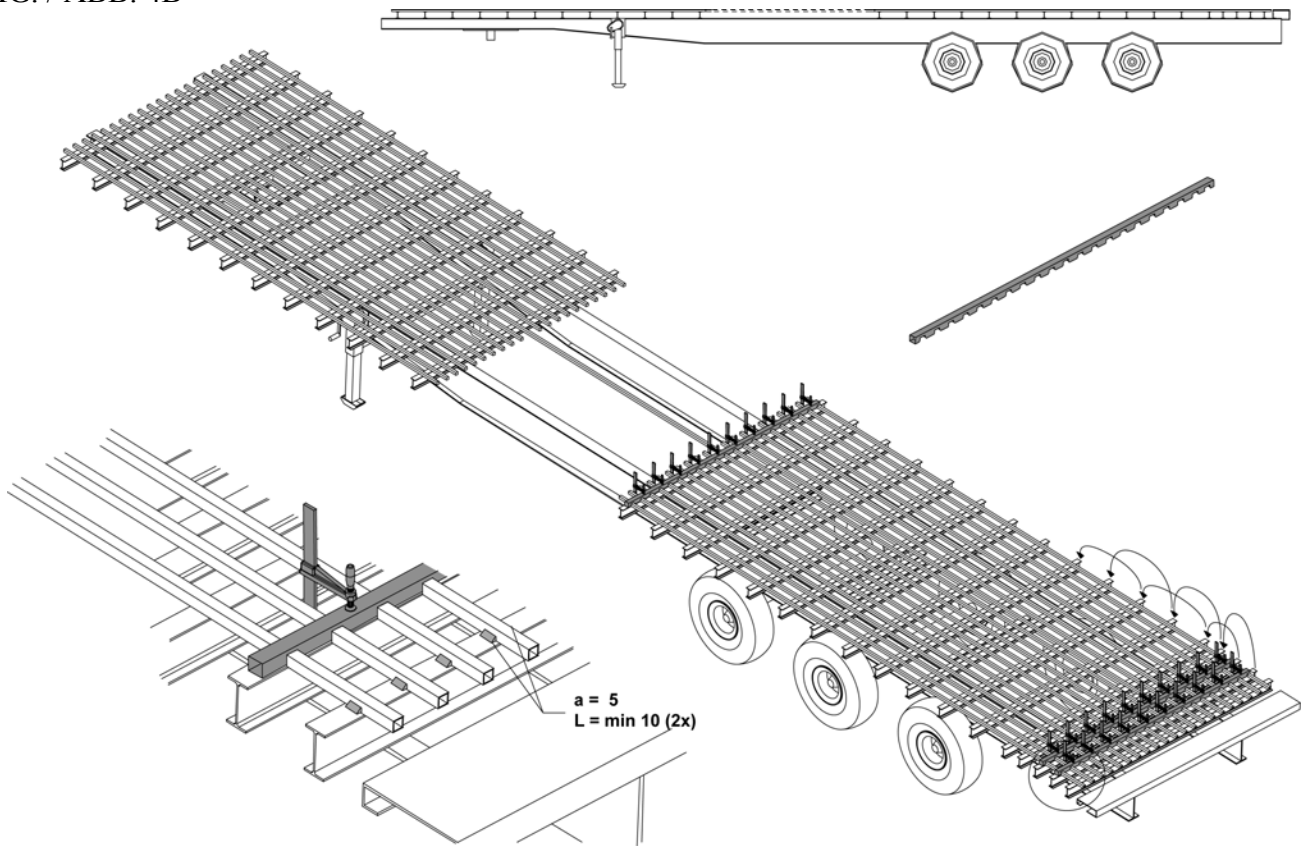


FIG. / ABB. 4B



## **NL MONTAGE VAN DE VIERKANTE KOKERS (25x25x2)**

Er dient in het midden van de dwarstraversen, in de exacte centerlijn, een vierkante koker over de gehele lengte te worden aangebracht. Deze vierkante koker wordt gebruikt als geleiding cq. referentie van de drie meegeleverde lasmallen. De vierkante kokers dienen deugdelijk aan elke dwarstraverse, tweezijdig, te worden vastgelast met een las van tenminste 10 mm lang (zie figuur 4A). Let hierbij op dat de begin- /eindpositie van de kokers juist zijn, dit in verband met de benodigde oversteek voor een juiste montage van de kunststof geleiders (TWISTERS, artikelnummer 4107002).

### Het gebruik van de meegeleverde lasmallen (3 stuks)

Alle vierkante kokers dienen eenzijdig in dezelfde richting te worden aangedrukt in de lasmal. De lasmal dient stevig geklemd te worden op de dwarstraverse, zodat er geen hoogteverschillen tussen de vierkante kokers ontstaan. Voor plaatsing en gebruik van de lasmallen zie figuur 4B.

## **GB MOUNTING THE (25X25X2) SQUARE TUBES**

A square tube needs to be installed, over the full length and along the exact centre line of each of the crossbeams. These square tubes are used as guides and as references for the three (supplied) welding jigs. The square tubes need to be securely welded on both sides to each crossbeam with a weld of at least 10 mm length (as shown in figure 4A) Take care while doing this to ensure that the start and end positions of the tube are correct, with the necessary projection for the correct mounting of the plastic guides (TWISTERS, articlenumber 4107002).

### Use of the supplied welding jigs (3 pieces)

All square tubes need to be pressed into the welding jig on one side and in the same direction. The welding jig needs to be clamped securely onto the crossbeam, so that the square tubes are all at exactly the same height. See figure 4B for the positioning and use of the welding jigs.

## **D MONTAGE DER VIERKANTROHRE (25 x 25 x 2)**

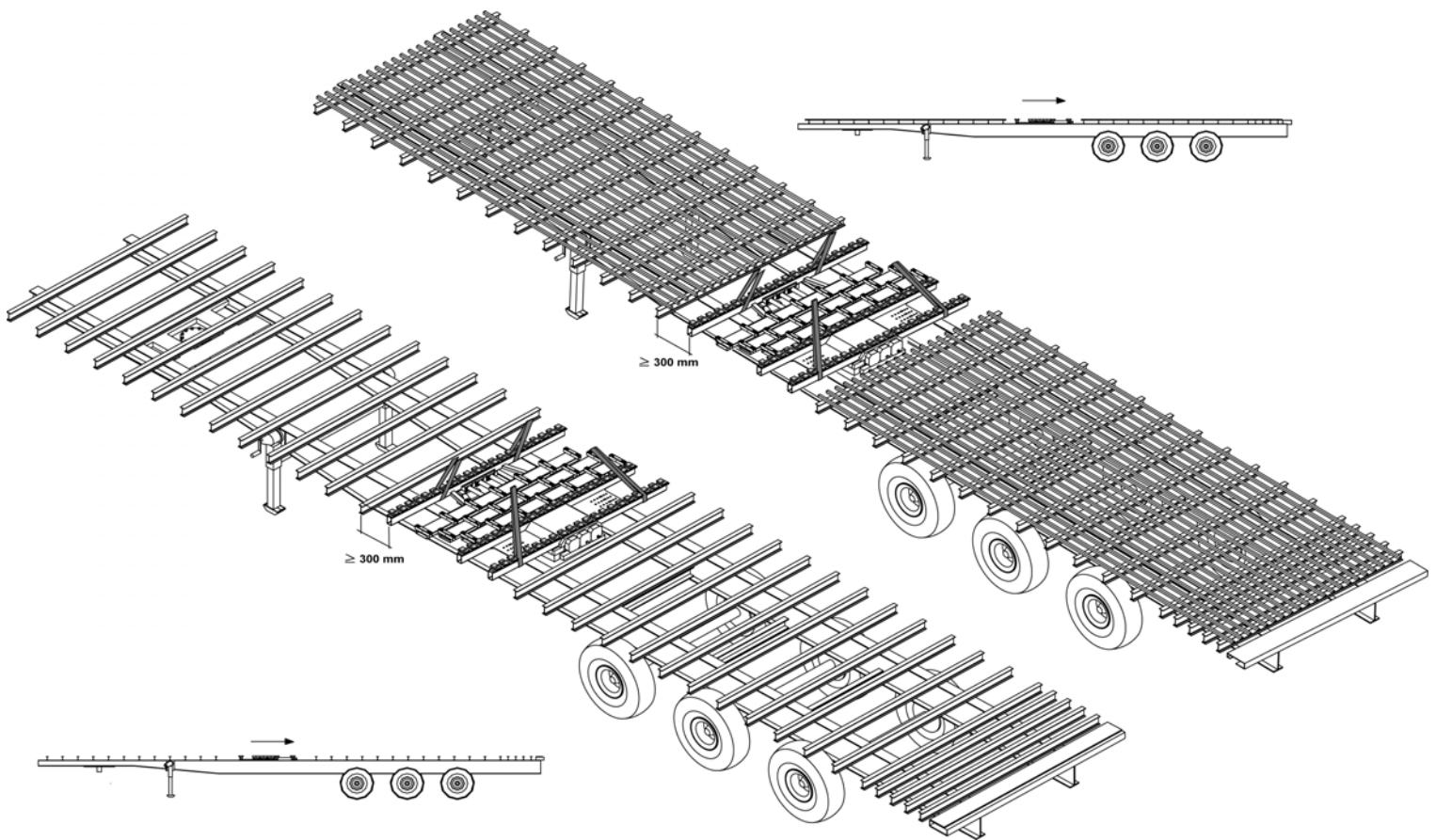
In der Mitte des Querträgers, exakt mittig gefluchtet, muss ein Vierkantstab über die gesamte Länge angebracht werden. Dieser Vierkantstab wird als Führung bzw. als Referenz für drei mitgelieferte Schweißlehren verwendet. Die Vierkantrohre müssen ordnungsgemäß an jedem Querträger, zweiseitig, mit einer Schweißnaht von mindestens 10 cm Länge festgeschweißt werden (siehe Abb. 4A). Achten Sie hierbei auf die richtige Anfangs- und Endposition der Rohre, dies im Zusammenhang mit dem erforderlichen Überstand zur korrekten Montage der Kunststoff-Führungen (TWISTERS, Artikelnummer 4107002).

### Die Verwendung der mitgelieferten Schweißlehren (3 Stück)

Alle Vierkantrohre müssen einseitig in dieselbe Richtung in die Schweißlehre gedrückt werden. Die Schweißlehre muss stabil an den Querträger geklemmt werden, damit kein Höhenunterschied zwischen den Vierkantrohren entsteht. Für die Positionierung und die Verwendung der Schweißlehren siehe Abb 4B.



FIG. / ABB. 5



## (NL) PLAATSING VAN HET SYSTEEM

Alvorens het Cargo Floor systeem te plaatsen, dienen de hijsvoorschriften, zoals vermeld op bladzijde 9, in acht te worden genomen. Het Cargo Floor systeem kan nu in de daarvoor bestemde opening op het chassis / frame worden gelegd, **waarbij de cilinderhuizen altijd in de losrichting moeten wijzen.**

Zie chassistekening op bladzijde C1 / C2

## (GB) POSITIONING THE SYSTEM

The hoisting procedures, as described on page 9, need to be studied before placing the Cargo Floor system. The Cargo Floor system can now be laid in the appropriate opening on the chassis / frame, **noting that the cylinder housings must always point in the unloading direction.**

See chassis drawing on page C1 / C2

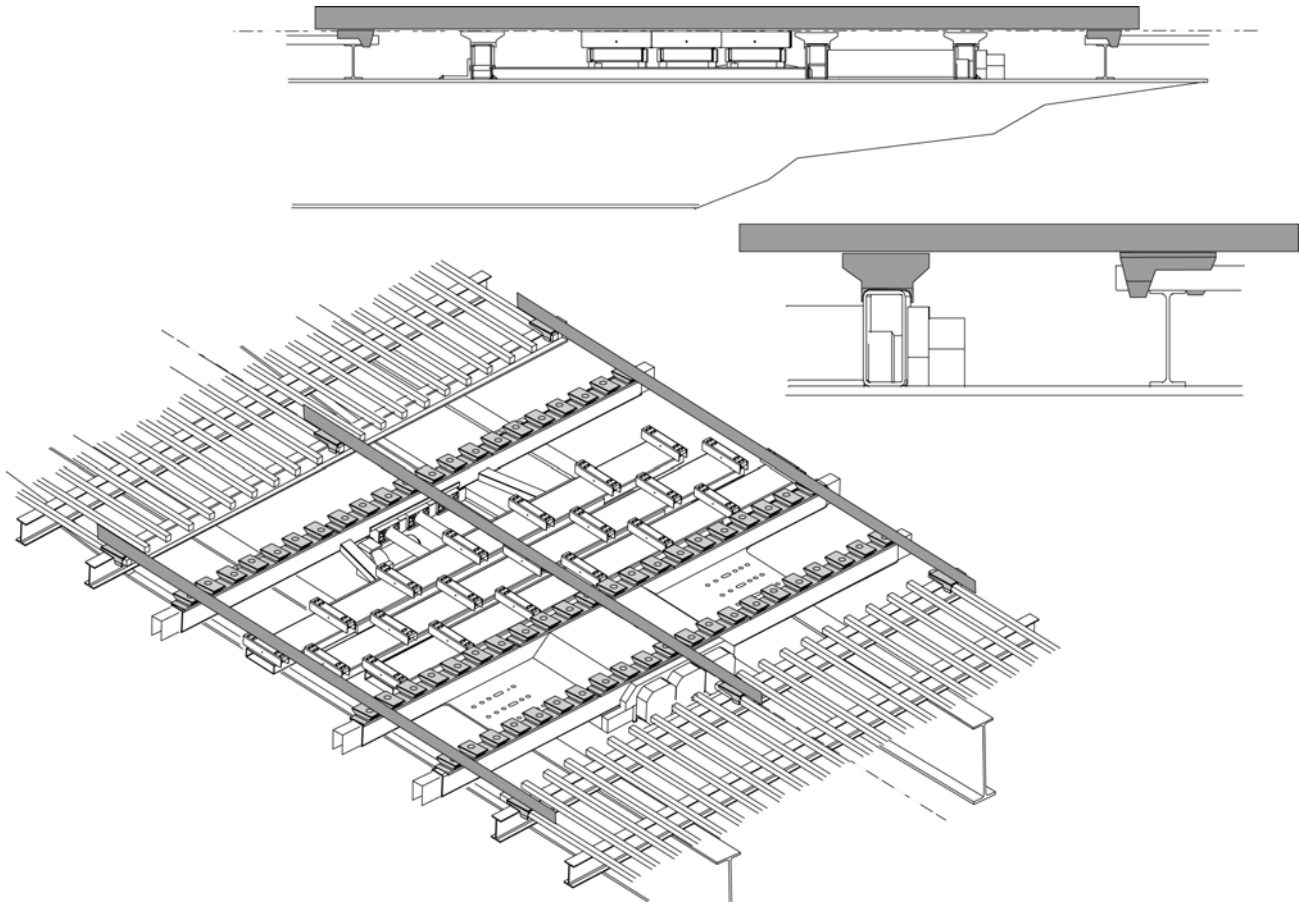
## (D) AUFSTELLEN DES SYSTEMS

Vor dem Aufstellen des Cargo Floor Systems müssen die Hebevorschriften durchgegangen werden (siehe Seite 10). Das Cargo Floor System kann jetzt in die dafür bestimmte Öffnung auf das Chassis bzw. den Rahmen gesetzt werden, **wobei die Zylindergehäuse immer in Schweißrichtung weisen müssen.**

Siehe Chassiszeichnung auf Seite C1 / C2

**(NL) BOVEN AANZICHT, (GB) TOPVIEW, (D) OBENANSICHT**

FIG. / ABB. 6



**(NL) HET OP HOOGTE BRENGEN, EN UITLIJNEN VAN HET CARGO FLOOR SYSTEEM**

Op hoogte brengen

Het Cargo Floor systeem dient op gelijke hoogte van de kunststofgeleiding, welke op de dwarstraversen zijn gemonteerd, komen te liggen. Als referentie hiervoor geldt de bovenzijde van de zogenaamde framevoetvingers (bevestigings-U voor de vloerprofielen). Eventueel ontstane ruimtes tussen het chassis / frame en de onderzijde van het Cargo Floor systeem dienen te worden opgevuld.

Uitlijnen

Het is van essentieel belang dat het systeem exact in lijn ligt met de kunststof geleidingen, waarbij de zuigerstang van de cilinders als referentie dient te worden gebruikt. De hartlijn van de zogenaamde framevoetvinger (bevestigings-U voor de vloerprofielen) moet exact in lijn liggen met de hartlijn van de kunststofgeleidingen, welke op de dwarsliggers zijn gemonteerd.

**Bij gebruik van kunststof geleidingskammen**

Bij de juiste combinatie van het Cargo Floor systeem en de dwarstraverse hoogte – is uitvullen in principe overbodig (met uitzondering gebruik van blauwe / oranje kammen). Er dient echter altijd gecontroleerd te worden of de hoogte van de zogenaamde framevoetvinger (bevestigings-U voor de vloerprofielen) overeenstemt met de hoogte van de kunststofgeleidingen, welke op de dwarstraversen zijn gemonteerd.

Het is raadzaam om het Cargo Floor systeem als het juist is gepositioneerd stevig vast te klemmen.

## **GB HEIGHT ADJUSTMENT AND ALIGNMENT OF THE CARGO FLOOR SYSTEM**

### Height adjustment

The Cargo Floor system needs to be at the same height as the plastic guides that are mounted on the crossbeams. The top of the so-called frame foot fingers (U-fasteners for the floor profiles) is the reference. Any extra spaces that have been created between the chassis / frame and the underside of the Cargo Floor system should be filled.

### Alignment

It is extremely important that the system is exactly lined up with the plastic guides. The piston rod of the cylinders is used as reference for this. The centre line of the so-called frame foot finger (U-fastener for the floor profiles) must be exactly in line with the centre line of the plastic guides mounted on the crossbeams.

### **When using the plastic guides**

Padding is not necessary when the correct combination of Cargo Floor height and crossbeam height is realised (except when blue / orange cams are utilised). You really need to check that the height of the so-called frame foot finger (U-fastener for the floor profiles) lines up with the plastic guides mounted on the crossbeams.

It is advisable to clamp the Cargo Floor system securely once it is correctly positioned.

## **D HÖHE DES CARGO FLOOR SYSTEMS ANPASSEN UND SYSTEM AUSRICHTEN**

### Höhe anpassen

Das Cargo Floor System muss auf gleicher Höhe wie die Kunststoff-Führung positioniert werden, welche auf den Querträgern montiert sind. Als Referenz dient hierfür die Oberseite der sogenannten Rahmen-Stützausleger (Befestigungs-U für die Bodenprofile). Eventuell entstandene Räume zwischen dem Chassis bzw. dem Rahmen und der Unterseite des Cargo Floor Systems müssen ausgefüllt werden.

### Ausrichten

Es ist von größter Wichtigkeit, dass das System mit den Kunststoff-Führungen exakt gefluchtet ist, wobei die Saugstange der Zylinder als Referenz benutzt werden muss. Die Achse der sogenannten Rahmen-Stützausleger (Befestigungs-U für die Bodenprofile) muss exakt mit der Achse der Kunststoff-Führungen gefluchtet sein, welche auf den Querträgern montiert sind.

### **Bei Verwendung der kunststoff Gleitkammern**

Bei der ordnungsgemäßen Kombination des Cargo Floor Systems und der Höhe des Querträgers ist das Ausfüllen im Prinzip überflüssig (Ausnahme: bei Verwendung von blauen / orangefarbenen Kämmen). Es muss allerdings immer geprüft werden, ob die Höhe der sogenannten Rahmen-Stützausleger (Befestigungs-U für die Bodenprofile) mit der Höhe der Kunststoff-Führungen übereinstimmt, welche auf den Querträgern montiert sind.

Es empfiehlt sich, das Cargo Floor System nach erfolgter Ausrichtung stabil festzuklemmen.

FIG. / ABB. 7

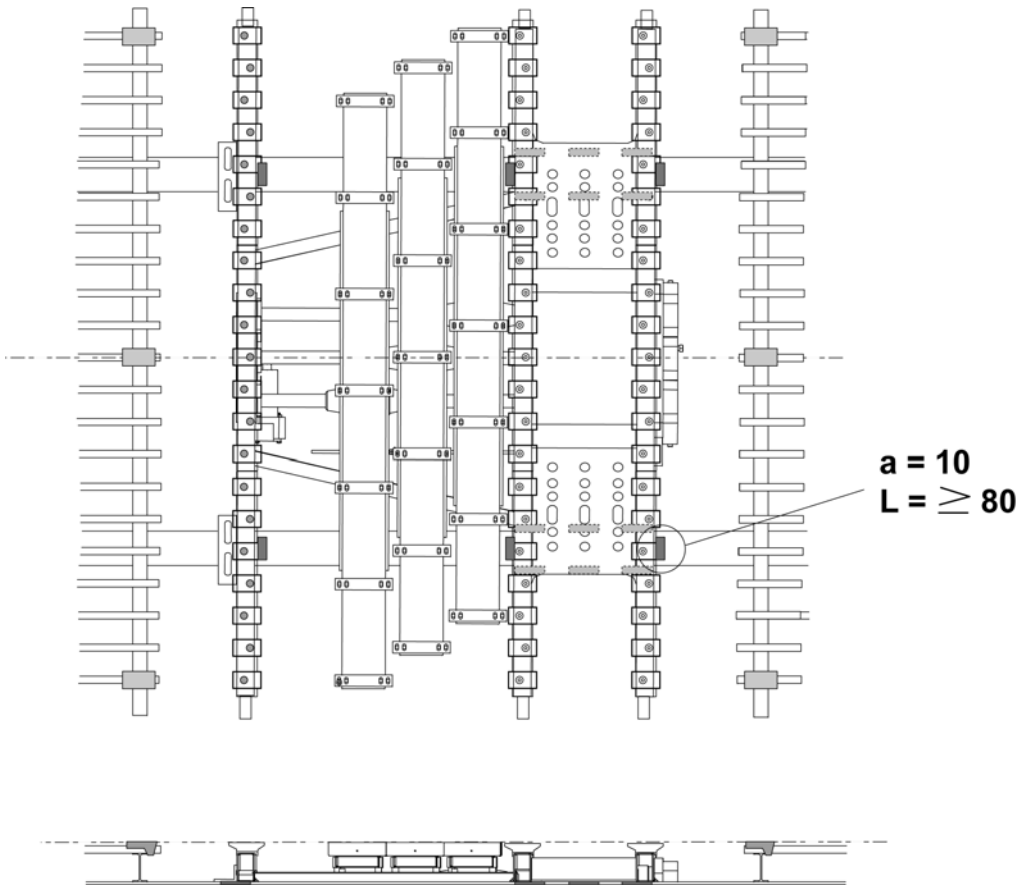
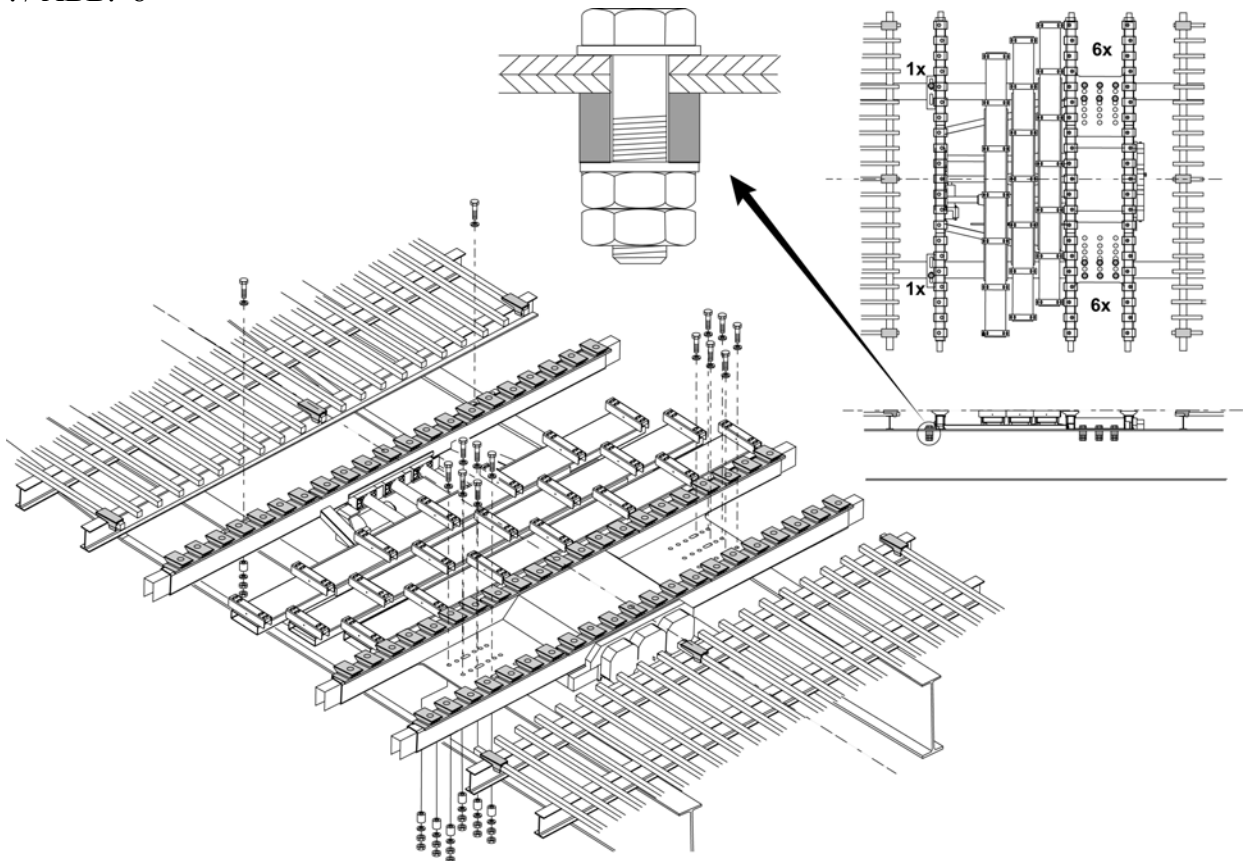


FIG. / ABB. 8



**(NL) VASTZETTEN VAN HET SYSTEEM**

Nadat het Cargo Floor systeem juist is gepositioneerd, kan het worden vastgezet op het chassis / frame door middel van een las- of boutverbinding.

**Lassen**

Er dienen deugdelijke lassen te worden aangebracht op de in de tekening aangegeven plaatsen, met de daarbij behorende lengtes (zie figuur 7).

Pas een lasdikte van  $a = 10$  toe.

Afschoren van het Cargo Floor systeem is niet nodig.

**Boutverbinding**

Het Cargo Floor systeem kan desgewenst door een boutverbinding worden bevestigd aan het chassis / frame. De gaten in het chassis / frame dienen concentrisch te zijn met de gaten in het Cargo Floor systeem. In de achterbrug dienen per zijde 6 bouten te worden gemonteerd (zie figuur 8) en in de zgn. voorbrug dient per zijde 1 bout te worden gemonteerd. Dit resulteert in totaal 14 boutverbindingen. Elke bout dient met een afstandsbuis en twee zelfborgende moeren te worden vastgezet. (Zie figuur 8.)

Alle bouten dienen te voldoen aan onderstaande specificatie:

14 stuks M16x80 ELV (DIN931-10.9)

Kwaliteit 10.9.

28 stuks moer M16 (dubbel, moer met borgmoer)

28 sluitringen  $\varnothing 30 / \varnothing 17$ , dik 3 mm (DIN125)

14 stuks afstandsbuis ST52-3  $\varnothing 30 / \varnothing 17$ , lengte 20 mm

Aandraaimoment 300 Nm

Voor een aluminium chassis kunnen wij adviseren, als alternatief, een RVS strip (dik 20mm) met corresponderend gatenpatroon te gebruiken.

Gereedschapsmaat voor M16 bout: Sleutel 24.

In plaats van het gebruik van afstandsbussen en moeren zoals beschreven in bovenstaande tekst, kunnen wij als vervanging het gebruik van borgringen (zoals van Nord Lock, zie [www.nordlock.com](http://www.nordlock.com)) adviseren. Met behulp van deze borgmethode kunt u het gebruik van afstandsbussen en dubbele moeren voorkomen. Bij het gebruik van deze ringen mogen er geen andere sluit- of veerringen en losse tussendelen toegepast worden. Dit beïnvloedt de betrouwbaarheid van de borging negatief. Voor meer informatie adviseren wij u de homepage of een adviseur van Nord Lock te raadplegen.

**(GB) SECURING THE SYSTEM**

After the Cargo Floor system has been correctly positioned it can be secured to the chassis / frame by welding or by bolting.

**Welding**

Good quality welds, of the appropriate lengths, need to be made at the points indicated in the drawing (see figure 7).

Use a weld width of  $a = 10$ .

Bracing of the Cargo Floor system is not necessary.

**Bolting**

The Cargo Floor system can, if desired, be bolted to the chassis / frame. The holes in the chassis / frame need to be concentrically aligned with the holes in the Cargo Floor system. 6 Bolts per side need to be used on the rear bridge (see figure 8) and 1 bolt per side in the so-called front bridge. This results in a total of 14 bolt connections. Each bolt needs to be secured with a spacer and two self-locking nuts. (See figure 8.)

All bolts must conform to the following specification:

14 pieces M16x80 ELV (DIN931-10.9)

Quality 10.9.

28 pieces nut M16 (double, nut with self-locking nut)

28 pieces washer Ø 30 / Ø 17, dik 3 mm (DIN125)

14 pieces spacer ST52-3 Ø 30 / Ø 17, length 20 mm

Torque 300 Nm

For an aluminium chassis we can advise, as an alternative, to use a stainless steel strip (thickness 20mm) with corresponding hole pattern.

Tool size for M16 bolt: Spanner size 24

Instead if using spacers and nuts as described above, self-locking bolts (such as those produced by Nord Lock, see [www.nordlock.com](http://www.nordlock.com)) may be used.

This method allows you to avoid the use of spacers and double-nuts. When these bolts are used, plain washers, spring washers and the like, may not be used. This has a negative influence on the reliability of the self-locking bolt. For further information, we advise you to consult Nord Lock's homepage or one of their representatives.

### **D BEFESTIGUNG DES SYSTEMS**

Nach der ordnungsgemäßen Ausrichtung des Cargo Floor Systems kann es auf dem Chassis bzw. dem Rahmen mit Hilfe einer Schweiß- oder einer Bolzenverbindung befestigt werden.

#### Schweißverbindung

Es müssen solide Schweißnähte an den auf der Zeichnung benannten Stellen angebracht werden und die zugehörigen Längen müssen eingehalten werden (siehe Abb. 7).

Verwenden Sie eine Schweißnaht-Stärke von  $a = 10$ .

Abstützen des Cargo Floor Systems ist nicht erforderlich.

#### Bolzenverbindung

Falls gewünscht, kann das Cargo Floor System auch mit einer Bolzenverbindung am Chassis bzw. am Rahmen befestigt werden. Die Löcher im Chassis bzw. im Rahmen müssen konzentrisch mit den Löchern im Cargo Floor System übereinstimmen. In der Heckbrücke müssen an jeder Seite 6 Bolzen montiert werden (siehe Abb. 8) und in der sogenannten Bugbrücke muss an jeder Seite 1 Bolzen montiert werden. Damit ergeben sich insgesamt 14 Bolzenverbindungen. Jeder Bolzen muss mit einer Distanzbuchse und zwei selbst sichernden Muttern befestigt werden (siehe Abb. 8).

Alle Bolzen müssen die nachstehende Spezifikation erfüllen:

14 Stück M16x80 ELV (DIN931-10.9)

Qualität 10.9.

28 Stück Mutter M16 (doppelt, Mutter mit selbst sichernde Mutter)

28 Stück Schließring Ø 30 / Ø 17, dik 3 mm (DIN125)

14 Stück Distanzbuchse ST52-3 Ø 30 / Ø 17, Länge 20 mm

Anzugsmoment 300 Nm

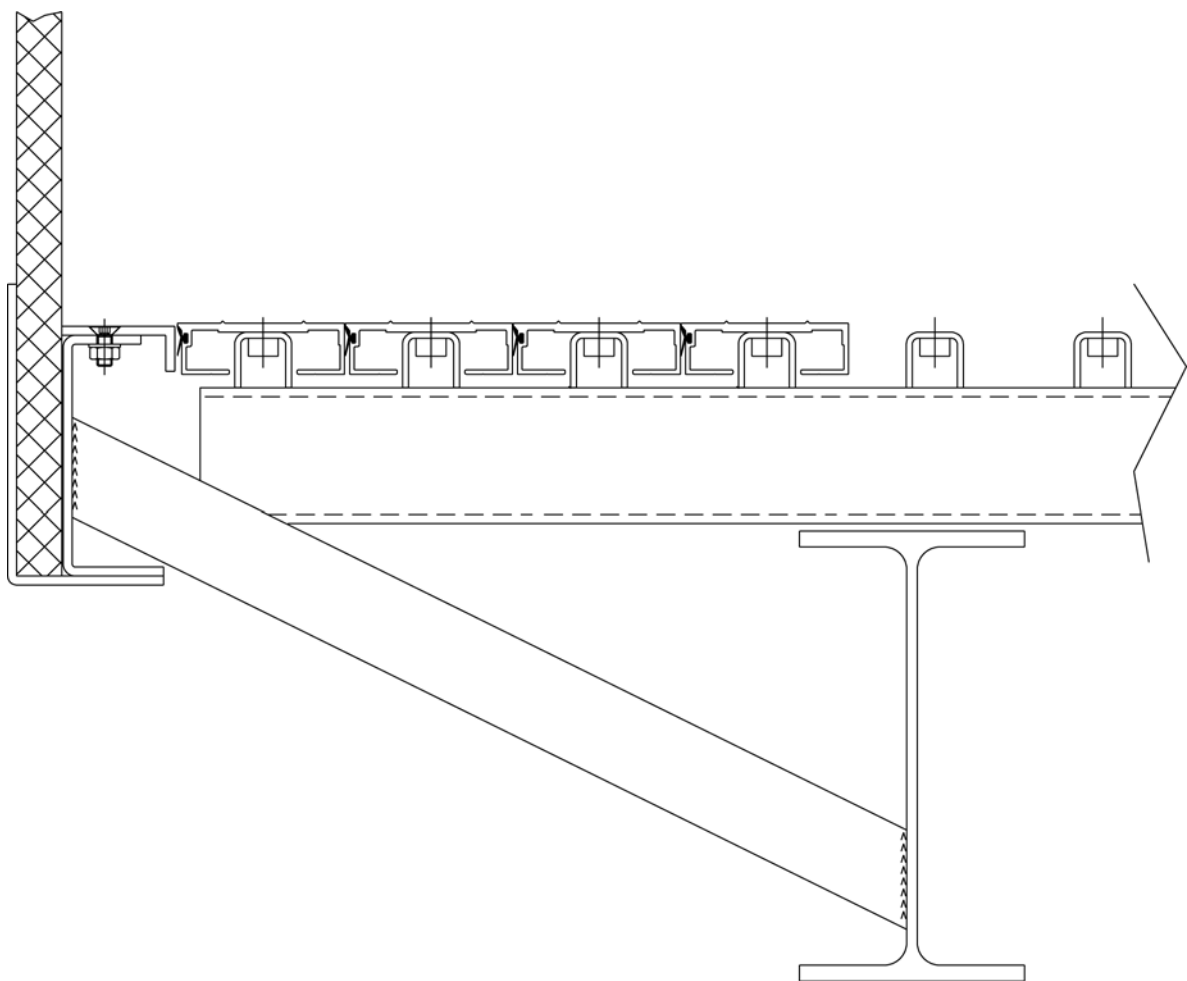
Für einen aluminium Chassis können wir advisieren, als alternative, ein rostfreier Stahl Streifen (Dicke 20mm) mit übereinstimmende Lochmuster zu benutzen.

Werkzeugmaß für M16 Bolzen: Schlüssel 24

Statt der Verwendung von Distanzbuchsen und Muttern, wie im oben stehenden Text beschrieben, können wir ersatzweise Sicherungsringe verwenden (wie z.B. von Nord Lock, siehe [www.nordlock.com](http://www.nordlock.com)).

Mit Hilfe dieser Sicherungsmethode kann die Benutzung von Distanzbuchsen und doppelten Muttern vermieden werden. Beim Einsatz dieser Ringe dürfen keine anderen Schließ- oder Federringe und lose Zwischenteile verwendet werden. Dies beeinflusst die Zuverlässigkeit der Sicherung negativ. Wenn Sie weitere Informationen benötigen, empfehlen wir die Homepage oder einen Berater von Nord Lock zu Rate zu ziehen.

FIG. / ABB. 9





**NL HET AFSCHOREN VAN DE ZIJWANDEN**

Omdat er onder het Cargo Floor systeem geen dwarsliggers zijn aangebracht, hebben de zijwanden daar geen steun. Dit kan tot gevolg hebben dat de zijwanden op die plaats uit gaan bollen wanneer het systeem met zware vracht beladen is. Dit kan men voorkomen door een verbinding te maken tussen de zijwand en het chassis. Figuur 9 toont hoe dit eventueel kan gebeuren.

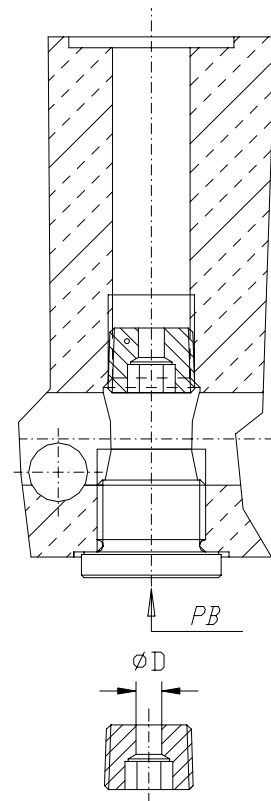
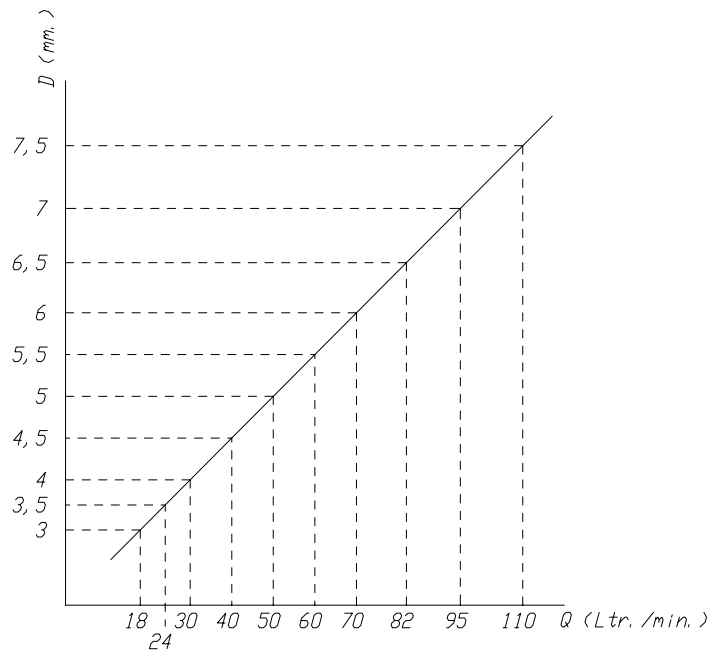
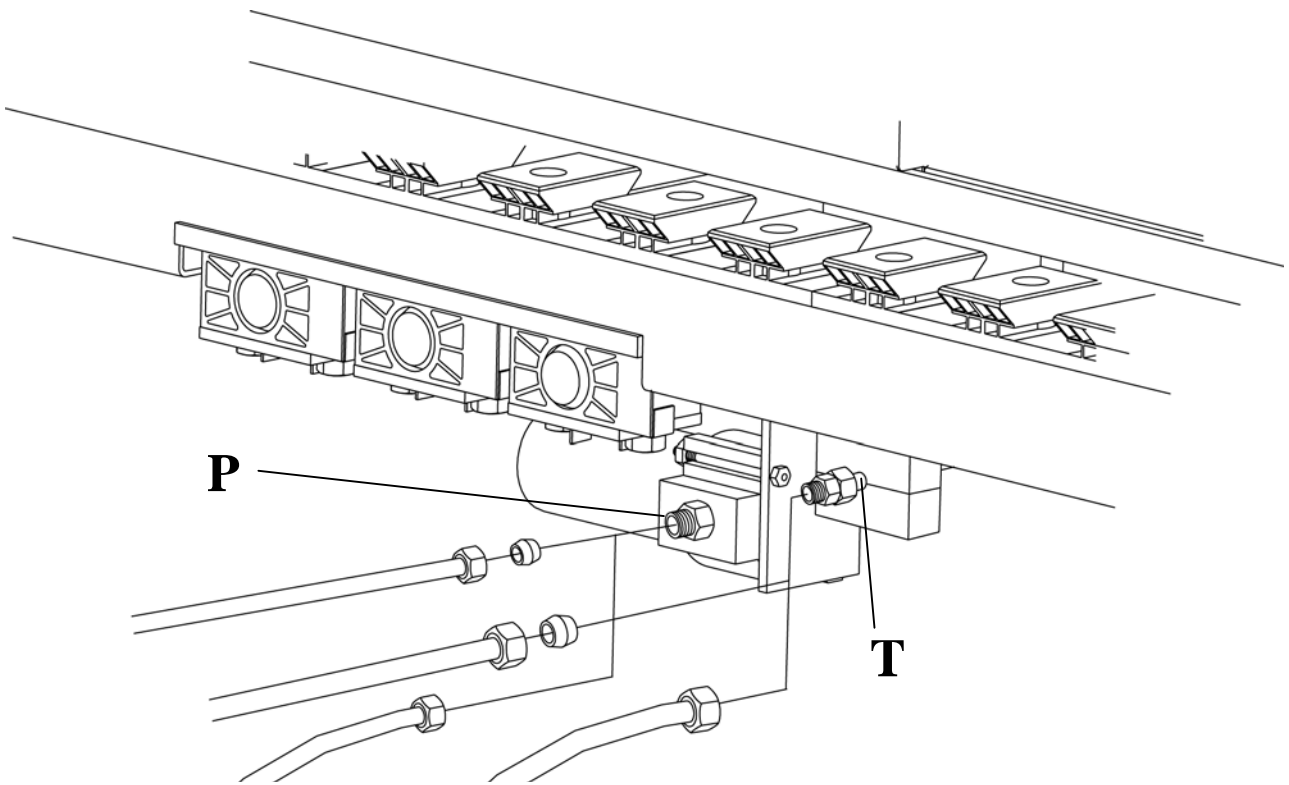
**GB BRACING THE SIDE WALLS**

The sidewalls of the Cargo Floor system are not supported since no crossbeams are used. This can lead to buckling of the sidewalls when the system is heavily loaded. This can be avoided by fastening the sidewalls to the chassis. Drawing 9 shows how this can be done.

**D ABSTÜTZEN DER SEITENWÄNDE**

Da unter dem Cargo Floor System keine Querträger angebracht sind, haben die Seitenwände dort keine Abstützung. Dies kann dazu führen, dass die Seitenwände sich an dieser Stelle auswölben, wenn das System mit schwerer Fracht beladen ist. Durch eine Verbindung zwischen der Seitenwand und dem Chassis kann dies verhindert werden. Zeichnung 9 verdeutlicht, wie dies ggf. bewerkstelligt werden kann.

FIG. / ABB. 10



DIN 906-5. 8-3/8"  
Standard Ø6,5 mm  
Af werk – Ex works – Ab Werk

## **NL AANSLUITEN HYDRAULIEK**

Het Cargo Floor systeem wordt standaard voorzien van een voormonteerde persfilter aan de voorbrug. Er is een hydraulische persleiding (20 x 2,5 mm) vanaf het besturingsventiel naar het persfilter voormonteerde. Het ingangskanaal van het persfilter is voorzien van een ¾" x 20 mm inschroefkoppeling. Daarnaast is er een hydraulische retourleiding (25x2 mm) vanaf het besturingsventiel naar de voorbrug voormonteerde, eindigend met een rechte verbindingkoppeling (25-25 mm). Aan bovenvermelde koppelingen kunt u de desgewenste hydraulische slangen (niet in het leveringspakket) rechtstreeks aansluiten (de meegeleverde wartels en snijringen zijn dan overbodig). Indien u in plaats van een hydraulische slang een hydraulische leiding monteert kunt u de daarvoor meegeleverde wartels en snijringen gebruiken.

### Belangrijk:

Voor het aansluiten van alle hydraulische componenten dienen deze zorgvuldig te zijn gereinigd waarbij met name gelet moet worden op er geen afdichtdoppen / reinigingsproppen achtergebleven zijn. Probeer zo weinig mogelijk bochten / haakse koppelingen te gebruiken (vanwege drukverlies of retourdruk opbouw).

### Drossel:

Om het besturingsventiel juist te kunnen laten functioneren is er een standaard drossel gemonteerd in het PB kanaal van het besturingsventiel, die geschikt is voor een olieflow van 80 tot 110 liter per minuut. Bij afwijkende olieflow opbrengsten kan de functie van het besturingsblok beïnvloed worden. Het olieflow diagram (fig. 11) geeft aan welke opening bij welke olieflow gewenst is. Eventuele aanpassing hiervan is eenvoudig uit te voeren door de diameter van de drossel aan te passen.

Herkenbare gevolgen van verkeerde drosseldiameter zijn:

- te lage olieflow → niet schakelen laad- / losventiel, vloer komt niet in laadstand of blijft in laadstand staan;
- te hoge olieflow → geruis / lawaai in systeem en verhoogde warmteontwikkeling.

## **GB CONNECTING THE HYDRAULICS**

The Cargo Floor system is supplied as standard with a pressure filter already mounted on the front bridge. There is a hydraulic pressure pipe (20 x 2.5 mm) already mounted from the control valve to the pressure filter. The 'in' channel of the pressure filter is provided with a ¾" x 20 mm screw-in adaptor. Next to this is a hydraulic return pipe (25x2 mm) mounted from the control valve to the front bridge, ending in a right-angled connector piece (25-25 mm). You can connect the required hydraulic hoses (not included in delivered package) directly to these connectors (the supplied ducts and split rings are not required then). If you mount a hydraulic pipe instead of hydraulic hoses then you can use the ducts and split rings.

### Important:

All hydraulic components need to be carefully cleaned before being connected, making sure that no sealing caps / cleaning wads are left behind.

Try to use as few (right-)angled connectors as possible (as these cause pressure loss, or build-up of return pressure).

### Choke:

There is a choke mounted as standard in the PB channel of the control valve. This allows the control valve to function correctly. This choke is suitable for an oil flow level of 80 to 110 litres per minute. The function of the control block can be affected by a deviation from this oil flow level. The oil flow diagram (figure 11) shows which level of oil flow is required by which opening. Adjustment of this is possible by simply changing the diameter of the choke.

Known consequences of a wrong choke diameter are:

- Oil flow too low → load/unload valve not switching, floor does not get into loading state, or will not leave loading state;
- Oil flow too high → noise in system and high heat dissipation.

## D ANSCHLUSS DER HYDRAULIK

Das Cargo Floor System ist standardmäßig mit einem vormontierten Druckfilter an der Bugbrücke versehen. Vom Steuerventil zum Druckfilter ist eine hydraulische Druckleitung (20 x 2,5 mm) vormontiert. Der Eingangskanal des Druckfilters ist mit einer 3/4" x 20 mm Einschraubkupplung versehen. Außerdem ist eine hydraulische Rückleitung (25 x 2 mm) vom Steuerventil zur Bugbrücke vormontiert, sie endet mit einer geraden Anschlusskupplung (25 - 25 mm). An die vorgenannten Kupplungen können bei Bedarf direkt Hydraulikschläuche (nicht im Lieferumfang enthalten) angeschlossen werden (die mitgelieferten Drehringe und Schneideringe sind dann überflüssig). Wenn an Stelle eines Hydraulikschlauchs ein Hydraulikrohr montiert werden soll, können Sie die mitgelieferten Drehringe und Schneideringe verwenden.

### Wichtig:

Vor dem Anschließen aller hydraulischen Komponenten müssen diese sorgfältig gereinigt sein, wobei insbesondere darauf zu achten ist, dass keine Dichtkappen / Reinigungsstopfen zurückbleiben. Versuchen Sie, möglichst wenige gebogene / winklige Kupplungen zu verwenden (Grund: Druckverlust bzw. Aufbau des Rückstromdrucks).

### Drossel:

Für die ordnungsgemäße Funktion des Steuerventils wurde eine Standard-Drossel in den PB Kanal des Steuerventils montiert, die für einen Öldurchfluss von 80 bis 110 Liter/Minute ausgelegt ist. Bei einem abweichenden Öldurchfluss kann die Funktion des Steuerblocks beeinträchtigt werden. Das Diagramm für den Öldurchfluss (Abb. 11) zeigt an, welche Öffnung bei welchem Öldurchfluss angezeigt ist. Eine mögliche Anpassung ist leicht durchzuführen, indem der Durchmesser der Drossel geändert wird.

Erkennbare Folgen eines falschen Drossel-Durchmessers sind:

- zu geringer Öldurchfluss → kein Schalten des Lade- und Entladeventils, der Boden kommt nicht in die Ladeposition oder bleibt in der Ladeposition stehen;
- zu hoher Öldurchfluss → Geräusch- oder Lärmbildung im System und erhöhte Wärmeentwicklung.

FIG. / ABB. 13A

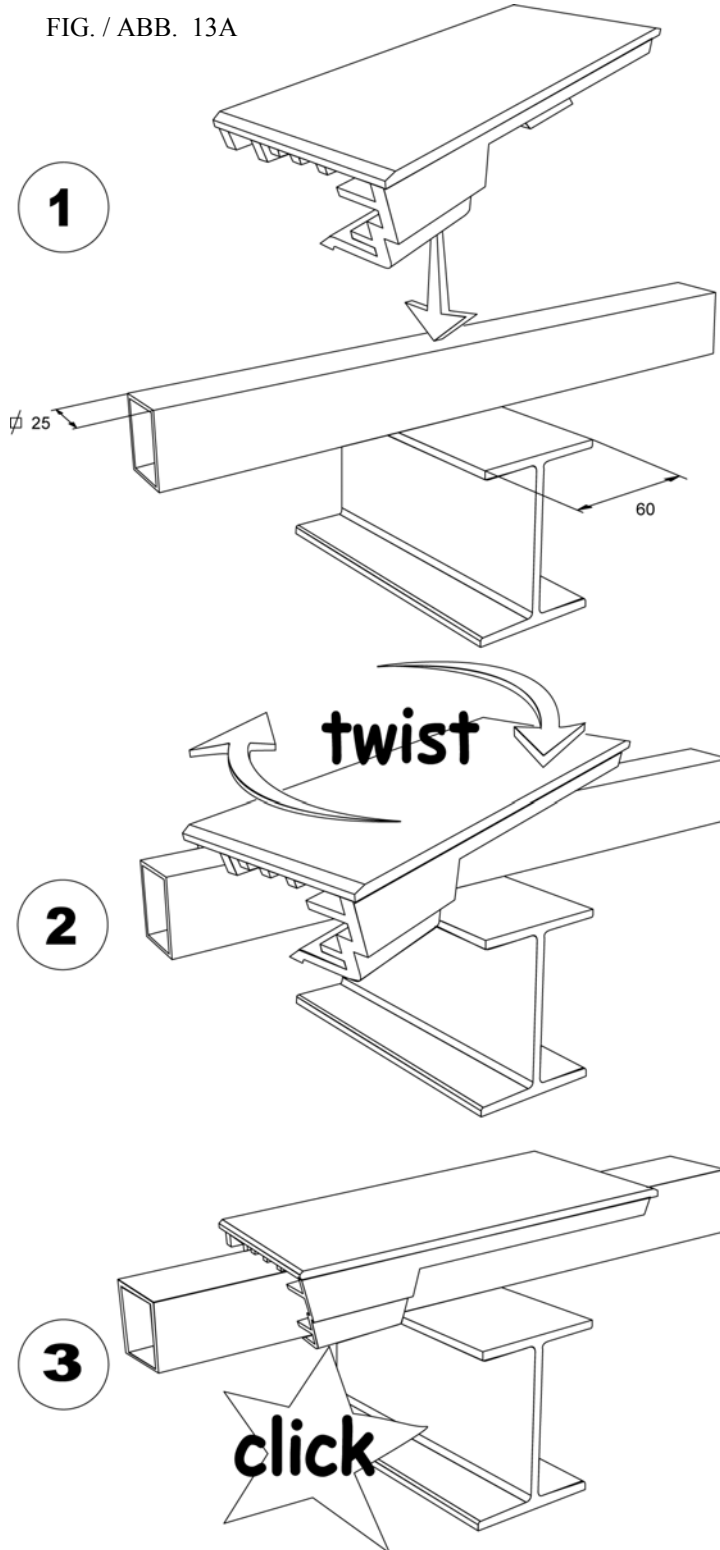


FIG. / ABB. 13B

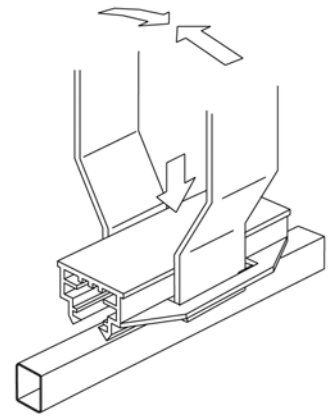
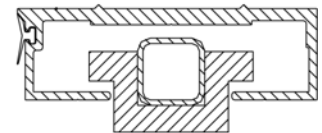


FIG. / ABB. 13C



## **(NL) MONTAGE VAN KUNSTSTOF GELEIDERS “CARGO TWISTER”**

Nadat de vierkante kokers (25x25 mm) gespoten zijn (let hierbij op dat de vierkante kokers niet te dik in de verf gespoten zijn en er zeker geen druppels aan zitten) kunnen de kunststof geleiders gemonteerd worden.

Met de unieke gepatenteerde “CARGO TWISTER” kan dit eenvoudig, zonder gebruikmaking van gereedschappen, met één hand gebeuren.

Men plaatst de “CARGO TWISTER” diagonaal over de vierkante koker en draait (twist) de geleider een kwartslag zodat de zgn. voetjes van de kunststof geleider onder de vierkante koker komen te zitten totdat men klik hoort. (Figuur 13A)

### Kunststof omega profiel

Bij montage van vierkante kokers heeft men de mogelijkheid (niet noodzakelijk) om een kunststof omega profiel tegen het omhoog komen van de aluminium profielen te monteren. Dit dient aan de los- / laadzijde van het voertuig, voorafgaand aan de montage van de aluminium vloerprofielen te worden gemonteerd. (Zie figuur 13C)

### Montage “oude” type kunststof geleider

Daarvoor neemt men twee staalstrippen van 60 x 4 L=±300, zie figuur 13B, waarmee men vervolgens de kunststof geleiders gemakkelijk uit elkaar buigt en over de vierkante koker (25x25 mm) plaatst. Controleer of de kunststof geleiders goed bevestigd zijn. (Figuur 13B)

### Advies:

De overgebleven kunststof geleiders dienen, aan de laad- / loszijde van het chassis, tussen de dwarstraversen over de vierkante kokers, te worden gemonteerd / opgemaakt.

## **(GB) MOUNTING THE PLASTIC GUIDES “CARGO TWISTER”**

The plastic guides may be mounted after the square tubes (25x25 mm) have been sprayed (making sure that the paint layer is not too thick and that there are no paint drops).

This can be easily done with one hand, without any tools, on the unique patented “CARGO TWISTER”. The “CARGO TWISTER” is placed diagonally over the square tube and the guide is rotated (twisted) through a quarter turn so that the so-called feet of the plastic guide move under the square tube and a click is heard. (Figure 13A)

### Plastic omega profile

It is possible (but not necessary) to mount a plastic omega profile while mounting the square tubes. This omega profile keeps the aluminium profiles in place. This should be done on the loading / unloading side of the vehicle, before the aluminium floor profiles have been mounted.

### Mounting “old” type plastic guide

For this two steel strips of 60 x 4 L ≈ 300 are used, see figure 13B. These can be used to spread the plastic guide and hence to slide it over the square tube (25x25 mm). Check that the plastic guides are properly secured. (Figures 13B)

### Recommendation:

The remaining plastic guides need to be mounted between the crossbeams over the square tubes on the loading / unloading side of the chassis.

## **D MONTAGE DER KUNSTSTOFF-FÜHRUNGEN "CARGO TWISTER"**

Nachdem die Vierkantrohre (25 x 25 mm) gespritzt (lackiert) wurden (hierbei ist zu beachten, dass die Vierkantrohre keinen zu starken Farbauftrag aufweisen und auf keinen Fall noch mögliche Resttropfen vorhanden sind), können die Kunststoff-Führungen montiert werden.

Mit dem speziellen und patentierten "CARGO TWISTER" lässt sich dies auf einfache Weise, ohne den Einsatz von Werkzeugen, mit einer Hand durchführen.

Man positioniert den "CARGO TWISTER" diagonal über dem Vierkantstab und dreht (daher: twist) die Führung um eine Vierteldrehung, so dass die sogenannten Stützen (die "Füße") der Kunststoff-Führung sich über dem Vierkantstab befinden, bis man ein "Klick" hört. (Abb. 13A)

### Kunststoff Omega Profil

Bei der Montage der Vierkantrohre besteht die Möglichkeit (das ist kein "Muss"), ein Kunststoff Omega Profil gegen das Hochkommen der Aluprofile zu montieren. Dies muss an der Lade- und Entladeseite des Fahrzeugs, vor der Montage der Aluminium-Bodenprofile geschehen.

### Montage des "alten" Typs von Kunststoff-Führungen

Dazu werden zwei Stahlstreifen mit den Maßen 60 x 4 L = ±300 (siehe Abb. 13B) verwendet, mit denen man anschließend die Kunststoff-Führungen problemlos auseinander biegt und über dem Vierkantstab (25 x 25 mm) anbringt. Prüfen Sie, ob die Kunststoff-Führungen gut befestigt sind. (Abb 13B)

### Hinweis:

Die übrig gebliebenen Kunststoff-Führungen müssen, an der Lade- und Entladeseite des Chassis, zwischen den Querträgern über den Vierkantrohren montiert bzw. aufgebracht werden.

FIG. / ABB. 14A

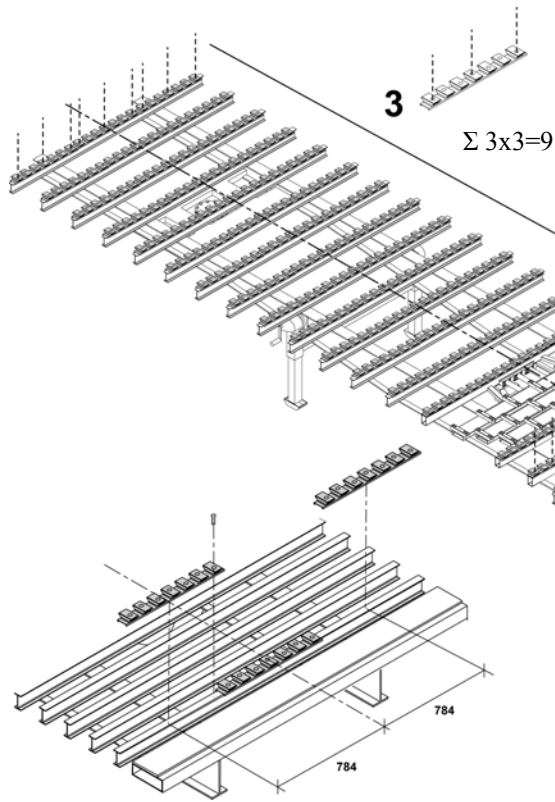


FIG. / ABB. 14B

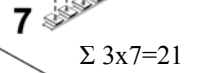
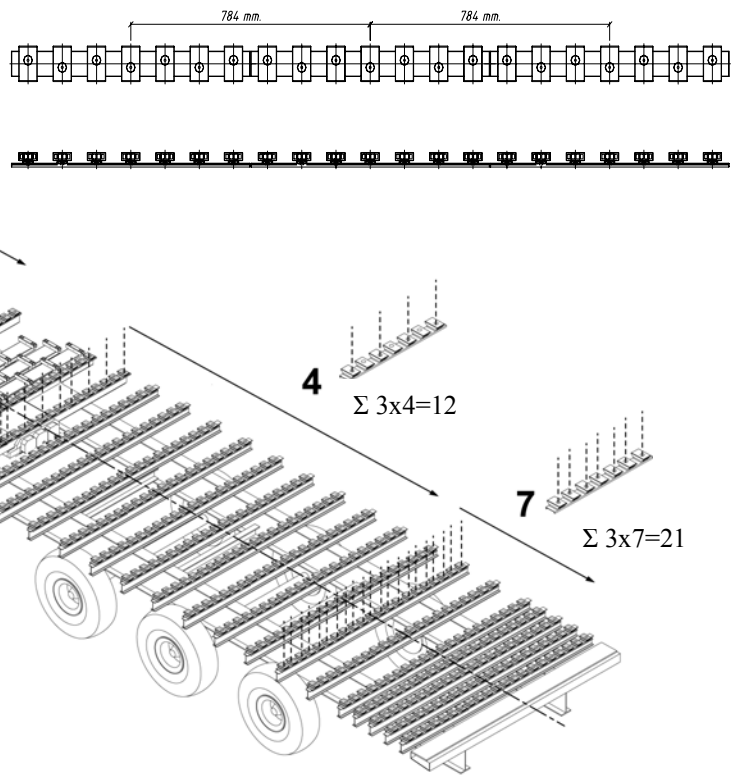
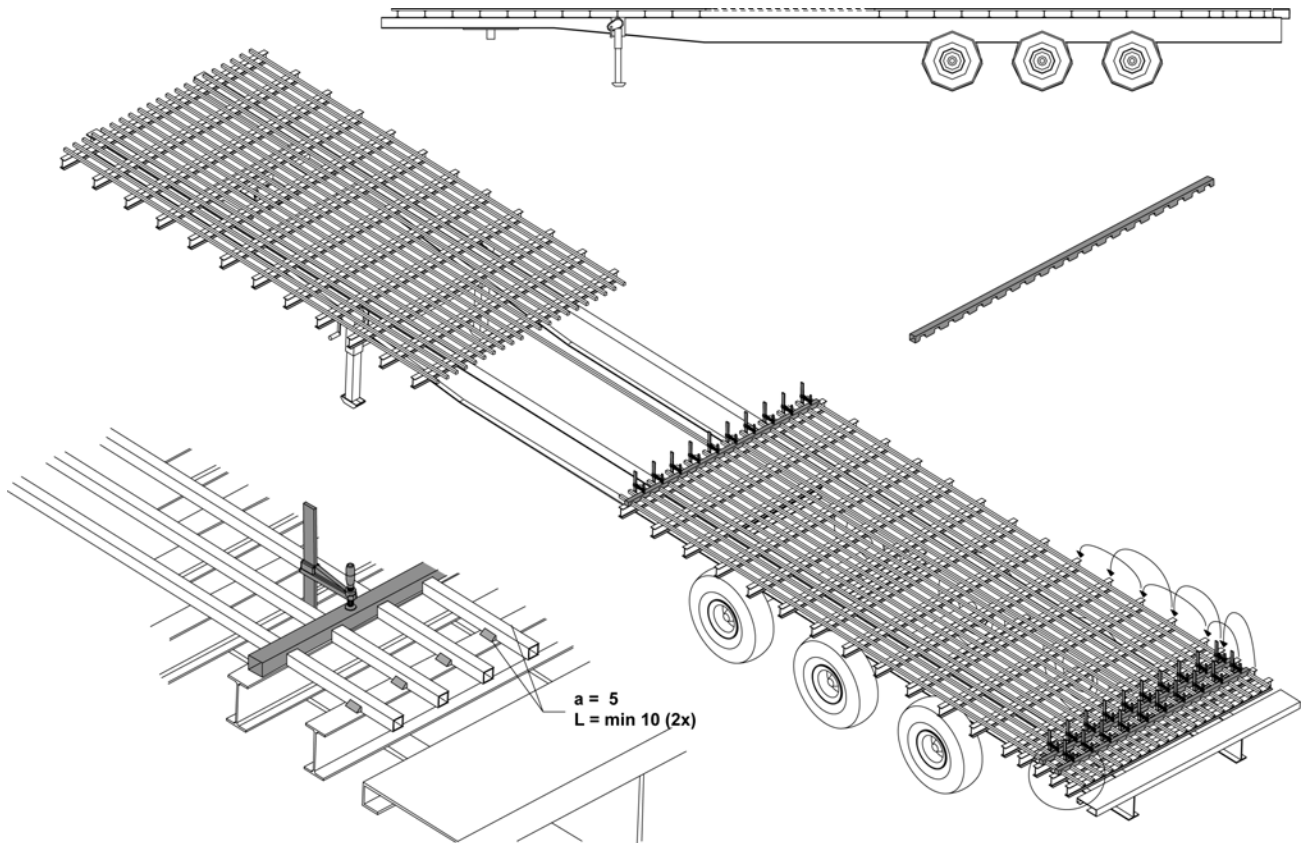


FIG. / ABB. 15





**NL MONTAGE VAN DE SPECIALE KUNSTSTOF GELEIDINGSKAMMEN**

Bij toepassing van de zgn. kunststof kamgeleiding dient men vooraf te controleren of de hoogte van de te gebruiken kamgeleiding overeenstemt met de hoogte van het aandrijfsysteem (zie bladzijde 18, figuur 6). De kamgeleidingen worden normaliter per drie stuks naast elkaar op een dwarstraverse gemonteerd. Hierbij dient het hart van het middelste blok van de kunststof kamgeleiding in de centerlijn van het chassis te worden gemonteerd. Op de kunststof kamgeleiding zijn hartlijnen aangegeven. Bij het monteren van de twee buitenste kamgeleidingen moet er opnieuw vanuit de centerlijn gemeten worden naar het hart van het middelste blok van de kunststof kamgeleiding, zie figuur 14B. Er zijn situaties waarbij het zgn. “zadelprincipe” van de kunststof kamgeleiding niet toegepast kan worden, hiervoor dient / kan men de oranje kunststof kamgeleiding te kiezen. LET OP: dit is alleen toepasbaar bij kunststof kamgeleiding met een hoogte van 35 mm. Door het zgn. “zadelprincipe” van de kunststof kamgeleidingen is het niet noodzakelijk elk bevestigingsgat in deze kunststof kamgeleiding te gebruiken. (Zie figuur 14A.)

**Aantal bevestigingspunten:**

- Vanaf de voorzijde van de oplegger tot aan het aandrijfsysteem dient bij elke kunststof geleidingskam de buitenste gaten en het middelste gat te worden gebruikt (3 per geleidingskam, 9 per dwarstraverse).
- Vanaf het aandrijfsysteem tot circa 2000 mm voor de laad- / loszijde van het frame dient per kamgeleiding elk tweede gat te worden gebruikt, beginnende bij het eerste gat (4 per geleidingskam, 12 per dwarstraverse).
- De laatste twee meter van het frame dienen alle aanwezige gaten te worden gebruikt.
- Bij gebruik van geleidingskammen zonder het zgn. “zadelprincipe” (oranje kamgeleiding) dienen alle aanwezige gaten te worden gebruikt.

Het is hierbij raadzaam een dwarsligger met een bovenflensbreedte van maximaal 60 mm te gebruiken, deze mag niet smaller dan 50 mm zijn. Er kunnen tevens afwijkende maten worden toegepast door gebruikmaking van speciaal hiervoor bestemde kunststof kamgeleidingen.

**Nb. bij het gebruik van deze kunststof kamgeleiding adviseren wij u nadrukkelijk om een stabiele dwarstraverse toe te passen en ervoor te zorgen dat het onderframe sterk genoeg is.**

**GB MOUNTING THE SPECIAL PLASTIC CAM GUIDES**

A check needs to be made, that the heights of the cam guide and the drive system are in agreement before mounting the so-called plastic cam guides (see page 18, fig 6).

The cam guides are normally mounted adjacently in three's on a crossbeam. In this case the centre of the middle block of the middle guide needs to be mounted along the centre line of the chassis. The centre lines are shown on the plastic cam guides.

When mounting the two outer cam guides, one needs again to measure from the chassis centre line to the centre of the middle block in the plastic cam guide, see figure 14B.

There are situations where the so-called “saddle principle” of the plastic cam guides can not be used, in such cases the orange plastic cam guides need to be chosen. ATTENTION: this can only be done with 35 mm high plastic cam guides.

Thanks to the so-called “saddle principle” of the plastic cam guides, it is not necessary to use every mounting hole in the plastic cam guide. (See figure 14A.)

### Number of mounting points:

- The outer and centre hole of each plastic cam guide from the front of the trailer to the drive system need to be used (3 per cam guide, 9 per crossbeam).
- Every second hole, starting at the first hole, of each cam guide from the drive system to about 2000 mm away from the loading / unloading side of the frame needs to be used (4 per cam guide, 12 per crossbeam).
- All of the holes over the last two metres of the frame need to be used.
- When using cam guides that don't use the so-called "saddle principle" one needs to use all mounting holes.

Use of a crossbeam with a top flange width of maximum 60 mm is recommended, it must be wider than 50 mm. Other widths can be used, but only if specially designed plastic cam guides are utilised.

**N.B. We strongly advise you, that if you use these plastic cam guides to ensure that a stable crossbeam is used and that the support frame is strong enough.**

## D MONTAGE DER SPEZIAL-KUNSTSTOFF-GLEITKÄMME

Beim Einsatz der sogenannten Kunststoff-Gleitkämme muss vorher überprüft werden, ob die Höhe der zu verwendenden Kammführung mit der Höhe des Antriebssystems übereinstimmt (siehe Seite 18, fig. 6).

Die Kammführungen werden in der Regel zu je drei Stück nebeneinander auf einem Querträger montiert. Hierbei muss das Herzstück des mittleren Blocks der Kunststoff-Kammführung entlang der Mittelachse des Chassis montiert werden. Auf der Kunststoff-Kammführung sind Achslinien zur Ausrichtung angegeben.

Bei der Montage der zwei äußeren Kammführungen muss erneut ab der Mittelachse zum Herzstück des mittleren Blocks der Kunststoff-Kammführung ausgemessen werden (siehe Abb. 14B).

Es gibt Fälle, bei denen das "Sattelprinzip" der Kunststoff-Kammführung nicht eingesetzt werden kann, dann muss bzw. kann die orangefarbene Kunststoff-Kammführung verwendet werden. ACHTUNG: Dies gilt nur für eine Kunststoff-Kammführung mit einer Höhe von 35 mm.

Durch das sogenannte "Sattelprinzip" der Kunststoff-Kammführungen ist es nicht erforderlich, jedes Befestigungsloch in dieser Kammführung zu verwenden. (siehe Abb. 14A.)

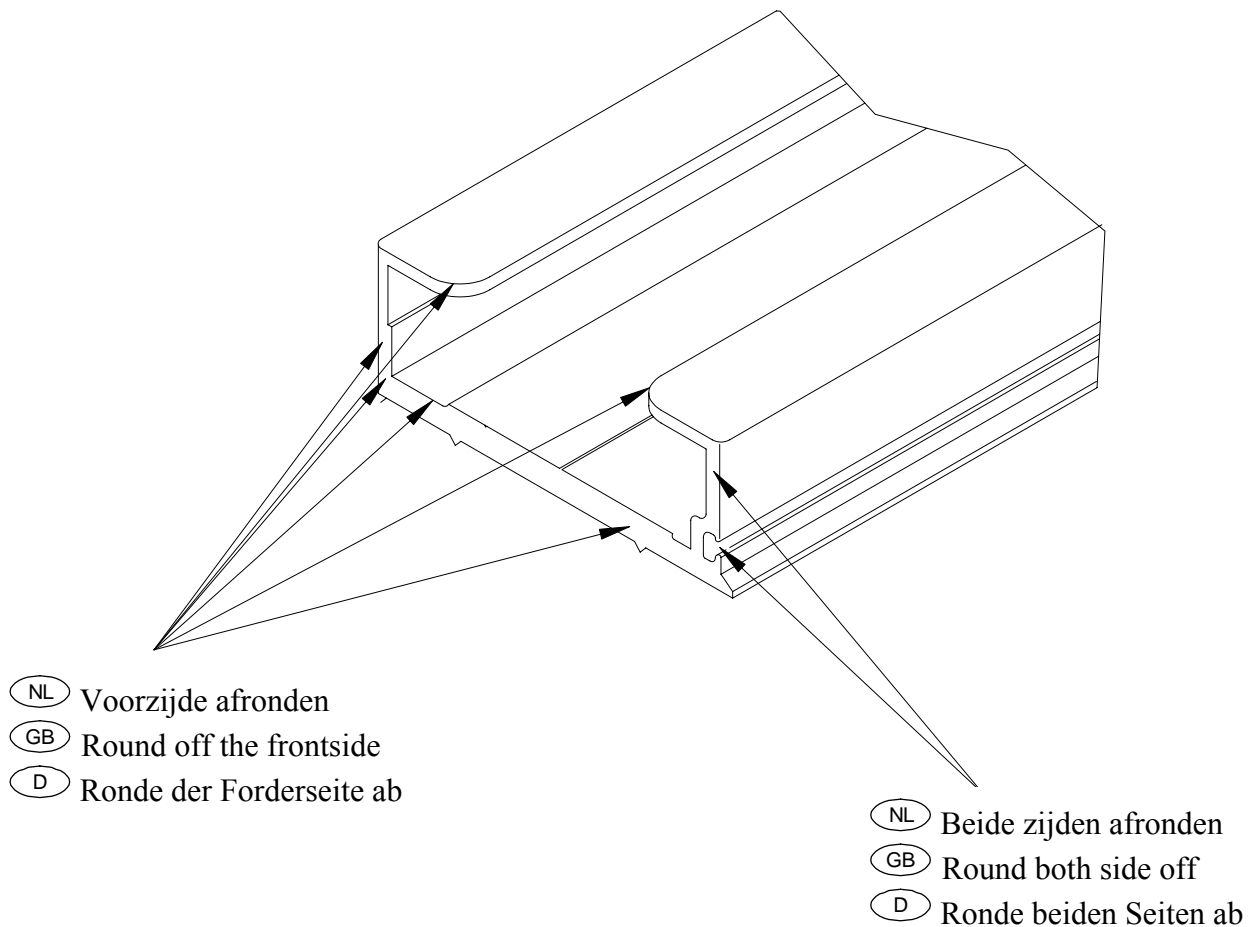
### Zahl der Befestigungspunkte:

- Von der Vorderseite des Auflegers bis zum Antriebssystem müssen bei jedem Kunststoff-Gleitkamm die äußeren Löcher und das mittlere Loch benutzt werden (3 je Gleitkamm, 9 je Querträger).
- Vom Antriebssystem bis ca. 2000 mm vor der Lade- und Entladeseite des Rahmens muss bei jeder Kammführung jedes zweite Loch benutzt werden, jeweils beginnend mit dem ersten Loch (4 je Gleitkamm, 12 je Querträger).
- Bei den letzten zwei Metern des Querträgers müssen alle vorhandenen Löcher benutzt werden.
- Bei Verwendung von Gleitkämmen ohne das sogenannte "Sattelprinzip" (also mit orangefarbener Kammführung) müssen alle vorhandenen Löcher benutzt werden.

Hier ist es ratsam, einen Querträger mit einer Kopfflanschbreite von maximal 60 mm zu verwenden, auf keinen Fall aber weniger als 50 mm. Abweichende Maße können durch die Verwendung von hierfür bestimmten, speziellen Kunststoff-Kammführungen benutzt werden.

**Hinweis: Beim Einsatz dieser Kunststoff-Kammführung empfehlen wir ausdrücklich, einen stabilen Querträger zu verwenden und dafür zu sorgen, dass der Unterrahmen stark genug ausgelegt ist.**

FIG. / ABB. 16



(NL) **VLOERPROFIELEN OP MAAT**

Nadat de kunststof geleidingen zijn gemonteerd, kan men de aluminium vloerprofielen volgens de tabel (zie figuur 17) op maat zagen.

Let hierbij op dat de vloerprofielen korter moeten zijn dan de binnenafmeting van de constructie en let op of de deur binnen of buiten het achterportaal valt. Aan de voor- en achterzijde van de constructie dient er een ruimte van 20 mm per zijde in acht te worden gehouden.

Nadat de vloerprofielen op maat zijn gemaakt dienen deze aan de voorzijde te worden afgerond cq. aangeschuind, conform figuur 16, dit om een goede geleiding van de vloerprofielen tijdens het inschuiven te waarborgen en om te voorkomen dat de kunststof geleidingen beschadigen.

In verband met het montagegemak dient de afgeronde cq. aangeschuinde zijde in de montagerichting van het voertuig te liggen.

Figuur 17

Methode Type	<u>Met</u> Eindkap	<u>Zonder</u> Eindkap
CF500-21-112	Binnenlengte – 280mm	Binnenlengte – 240mm

**GB CUTTING THE FLOOR PROFILES TO SIZE**

The aluminium floor profiles can be cut to size according to the table (see figure 17) after the plastic guides have been mounted.

Pay attention to the fact that the floor profiles must be shorter than the inner measurement of the construction, and take into account whether the door is inside or outside the tailgate. A space of 20 mm should be adhered to at the front and rear of the construction.

After cutting the floor profiles to length they need to be rounded-off (bevelled) at the front according to figure 16, so as to ensure a smooth guiding of the floor profile while sliding in, and to prevent damage to the plastic guides.

To aid mounting, the rounded-off (bevelled) side needs to lie in the mounting direction of the vehicle.

FIG. 17 / ABB. 17

Method Type	<u>With</u> End cap	<u>Without</u> End cap
CF500-21-112	Inside length – 280 mm	Inside length - 240mm

**D BODENPROFILE AUF MASS BRINGEN**

Nachdem die Kunststoff-Führungen montiert sind, kann man die Aluminium-Bodenprofile gemäß der Tabelle (siehe Abb. 17) auf Maß sägen.

Achten Sie hierbei darauf, dass die Bodenprofile kürzer sein müssen als die Innenmaße der Konstruktion, und berücksichtigen Sie, ob sich die Tür innerhalb oder außerhalb der hinteren Öffnung (hintere Tür) befindet. An der vorderen und an der hinteren Seite der Konstruktion muss ein Abstand von 20 mm an jeder Seite kalkuliert werden.

Nachdem die Bodenprofile auf Maß gebracht sind, müssen diese an der Vorderseite gerundet bzw. angeschrägt werden (siehe Abb. 16). Dies ist erforderlich, um einen guten Gleiteffekt der Bodenprofile beim Einschieben zu gewährleisten und um zu vermeiden, dass die Kunststoff-Führungen beschädigt werden.

Zur Erleichterung der Montage muss die abgerundete bzw. angeschrägte Seite in die Montagerichtung des Fahrzeugs weisen.

FIG. 17 / ABB. 17

Methode Typ	<u>Mit</u> Endkappe	<u>Ohne</u> Endkappe
CF500-21-112	Innenlänge – 280 mm	Innenlänge – 240 mm

FIG. / ABB. 18

- (NL) Standaard planken
- (GB) Standard planks
- (D) Normal Bretter

- (NL) Kant planken
- (GB) Side planks
- (D) Seiten Bretter

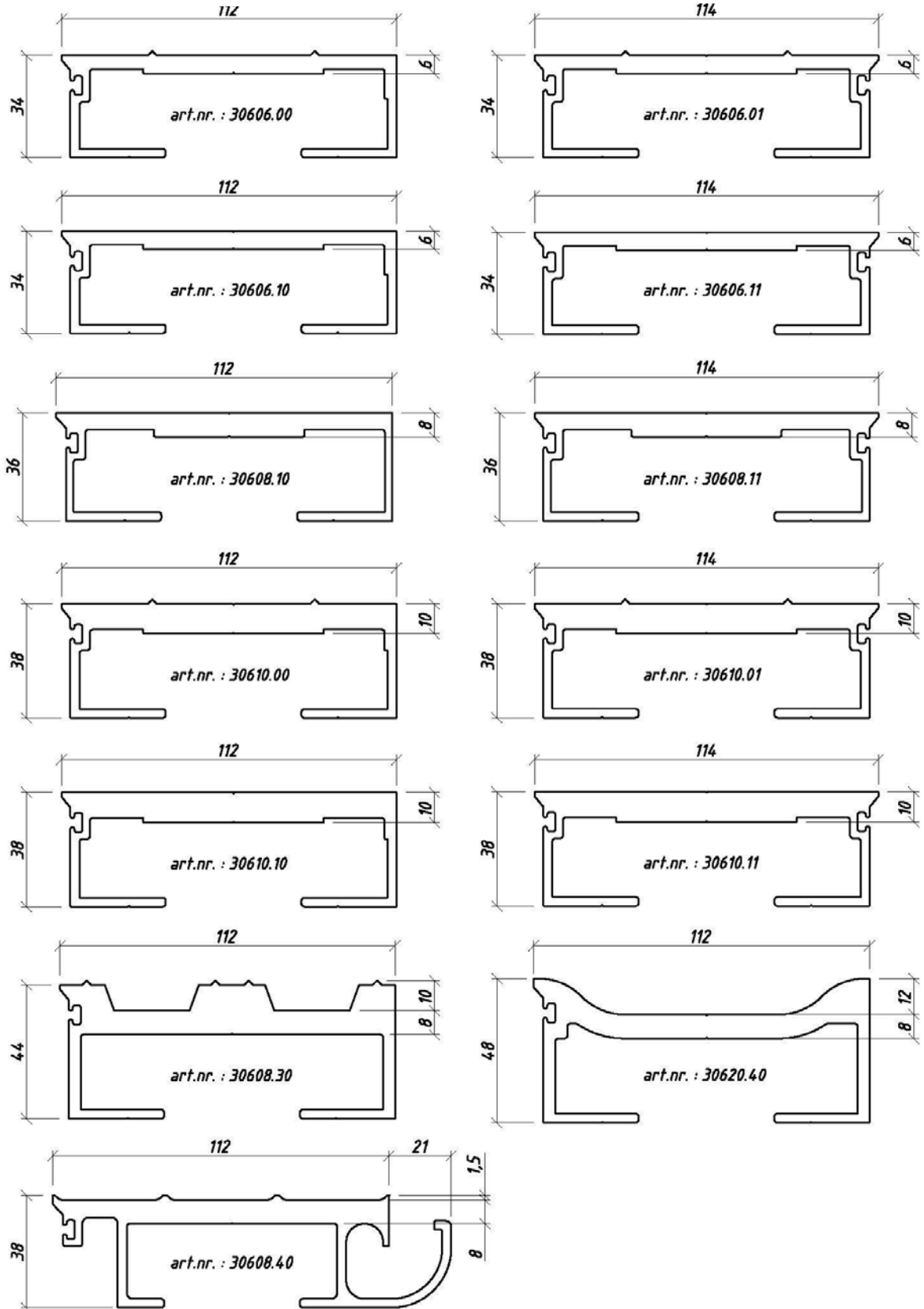
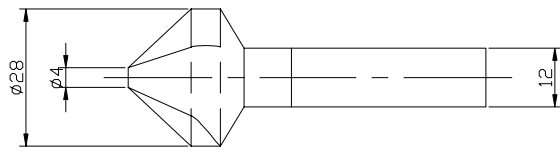
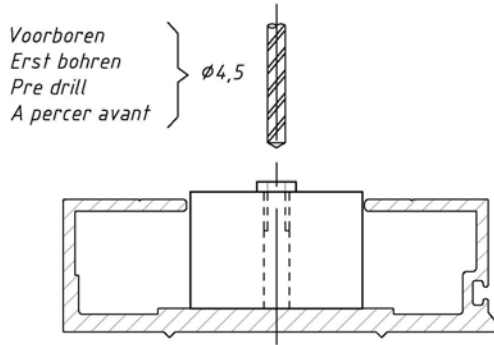


FIG. / ABB. 19



G136HSS DIN 335C



**STANDARD CARGO FLOOR-SYSTEMS**  
4 gaten gebruiken bij standaard CF systemen  
Use 4 holes by standard CF systems  
4 Locher benutzen bei den Standard CF Systeme

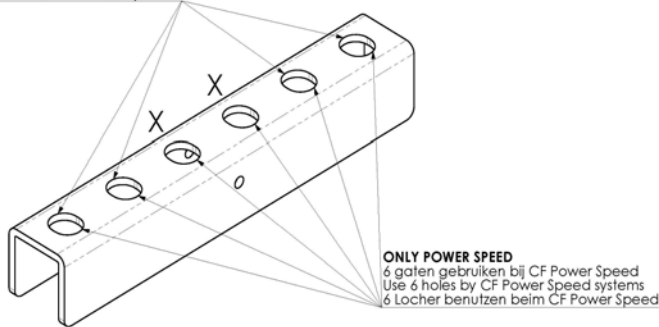
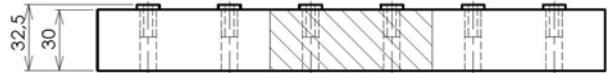
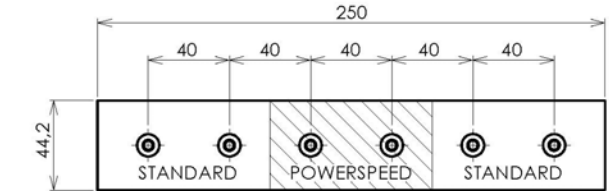
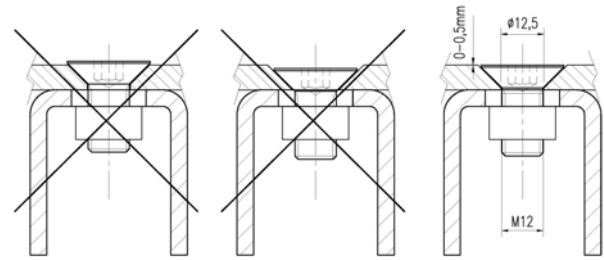


FIG. / ABB. 21



BOORMAL / DRILL JIG / BOHRSCHABLONE  
art.nr. 9111009

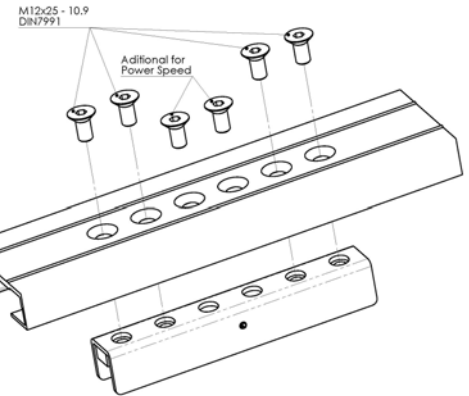
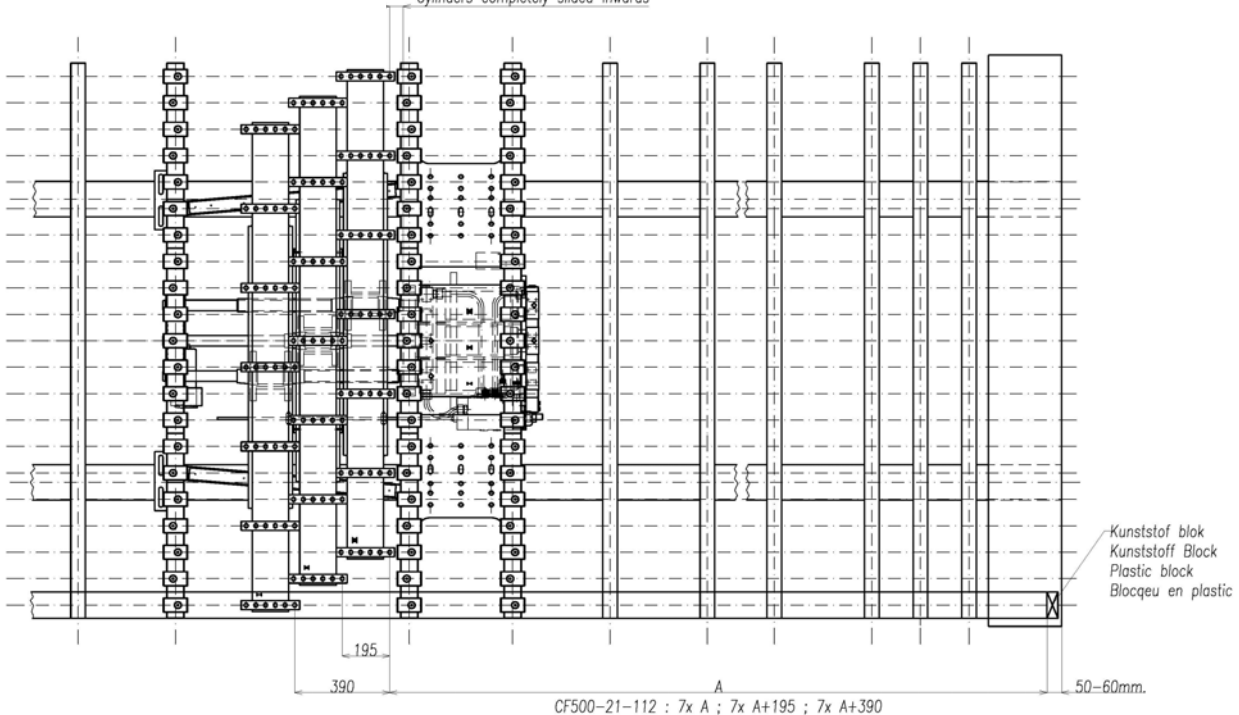


FIG. / ABB. 20

Clinders geheel ingetrokken  
Zylinders ganz eingeschoben  
Cylinders completely slid inwards



CF500-21-112 : 7x A ; 7x A+195 ; 7x A+390

## (NL) HET BOREN VAN DE GATEN IN DE VLOERPROFIELEN

Het boren van de gaten in de vloerdelen dient te gebeuren voordat deze worden geplaatst. Men dient er op te letten dat door de verschillende afstanden van de bewegende framevoeten in het aandrijfsysteem de gaten versprongen moeten worden geboord (zie figuur 20).

Het opmeten van de gaten dient als volgt te gebeuren:

- Controleer of alle 3 de cilinders geheel ingetrokken zijn. U controleert dit als volgt, de uiteinden van de zuigerstangen mogen niet verder dan 5-10 mm uit de kunststof stanggeleiding steken;
- Meet volgens figuur 20 de maat van de binnenzijde achterdeur tot het eerste gat in de vinger die gemonteerd zit op de bewegende framevoet welke het dichtst bij de cilinders zit. Bij gebruik van een Cargo Floor schuine eindkap trekt u 50 tot 60 mm (is 40 mm voor de eindkap + 10-20 mm extra ruimte) van deze maat af. Bij gebruik van een andere eindafdichting voor het vloerprofiel trekt u, de maat van het uitstekende deel van deze eindafdichting + 10 tot 20 mm af.
- Voordat u gaat boren dienen alle vloerprofielen met de afdichtingsgroef in dezelfde richting te liggen. **Let hierbij speciaal op dat het sluitprofiel (figuur 18) met een groef aan twee zijden geboord wordt op de afstand welke overeenkomt met het gatenpatroon van de eerste of laatste bewegende framevoet.**
- Boor vervolgens conform figuur 21 het benodigd aantal vloerprofielen per bewegende framevoet (bij een standaard 21-planks systeem zijn dit 7 vloerprofielen). Gebruik hiervoor de Cargo Floor boormal, artikelnummer 9111009.
- Met de boormal boort u aan de binnenzijde van het vloerprofiel 4 gaten (voor de Power Speed 6 gaten) van  $\varnothing$  4,5 mm voor, waarbij de meegeextrudeerde referentielijn het midden van het boorgat aangeeft. Daarna boort u vanaf dezelfde richting de gaten op tot rond  $\varnothing$  12,5 mm.
- Vervolgens dient men de gaten vanaf de bovenzijde te verzinken. Gebruik hiervoor een goede verzinkboor volgens specificatie G136 HSS DIN 335 C, code G13628.0 (zie figuur 19). Let goed op dat het gat tot op de juiste diepte verzonken wordt, de kop van de bout mag nooit boven het vloerprofiel uitsteken. Zie figuur 21.

## (GB) DRILLING THE HOLES IN THE FLOOR PROFILES

The holes in the floor parts need to be drilled before these are placed. One needs to pay attention to the fact that the holes must be drilled staggered due to the differing distances of the moving frame feet in the drive system (see figure 20).

The positions of the holes need to be measured as follows:

- Check that all 3 cylinders are completely retracted. You check this by seeing that the ends of the piston rods protrude no more than 10 mm out of the plastic rod guides;
- Measure according to figure 20 the length from the inside of the rear door to the first hole in the finger that is mounted on the moving frame foot that is closest to the cylinders. If a bevelled Cargo Floor end cap is used you need to subtract 50 to 60 mm (40 mm for the end cap + 10-20 mm extra space) from this measurement. If another form of end cap is used for the floor profile then you need to subtract the protruding length of the end cap plus 10 to 20 mm.
- Place all of the floor profiles with the sealing grooves in the same direction before you start drilling. **Pay special attention to ensuring that the end profiles (with a groove, figure 18) are drilled on both sides at a distance that agrees with the pattern of holes for the first or last moving frame foot.**

- Then drill according to figure 21 the necessary number of floor profiles per moving frame foot (this is 7 floor profiles for a standard 21-plank system), using the Cargo Floor drill jig, article number 9111009.
- Drill 4 holes (for the Power Speed 6 holes) of  $\varnothing$  4.5 mm with the aid of the drill jig on the inside of the floor profile ensuring the centre of the holes line up with the extruded reference line. Then bore out the holes, from the same direction, to about  $\varnothing$  12.5 mm
- Next the holes need to be countersunk from the top side using a good countersink bit according to the specification G136 HSS DIN 335 C, code 13628.0 (fig. 19) Make sure that the hole is countersunk to the right depth; the bolt head must not stick out above the floor profile. See figure 21

### D LÖCHER IN DIE BODENPROFILE BOHREN

Das Bohren der Löcher in die Bodenteile muss durchgeführt werden, bevor diese installiert werden. Es ist zu beachten, dass durch die verschiedenen Abstände der sich bewegenden Rahmenstützen im Antriebssystem bedingt, die Löcher versetzt gebohrt werden müssen (siehe Abb. 21).

Das Ausmessen der Löcher hat wie folgt zu geschehen:

- Kontrollieren Sie, dass alle 3 Zylinder komplett eingezogen sind. Dabei dürfen die Enden der Saugstangen nicht mehr als 10 mm aus der Kunststoff-Stangenführung ragen;
- Nehmen Sie gemäß Abb. 21 das Maß von der Innenseite der Hintertür bis zum ersten Loch im Ausleger, der auf derjenigen sich bewegenden Rahmenstütze montiert ist, die sich am nächsten beim Zylinder befindet. Bei Verwendung einer abgeschrägten Cargo Floor Endkappe ziehen Sie 50 bis 60 mm von diesem Maß ab (das ist der 40 mm für die Endkappe + 10-20 mm extra Raum). Bei Verwendung einer anderen Endabdichtung für das Bodenprofil ziehen Sie das Maß des herausragenden Teils von dieser Endabdichtung + 10 bis 20 mm ab.
- Bevor Sie mit dem Bohren beginnen, müssen alle Bodenprofile mit der Dichtungsnut in derselben Richtung verlegt werden. **Beachten Sie hierbei insbesondere, dass das Schließprofil (Abb. 18) mit einer Nut an zwei Seiten in dem Abstand gebohrt wird, der dem Lochmuster der ersten oder der letzten sich bewegenden Rahmenstütze entspricht.**
- Bohren Sie anschließend gemäß Abb. 21 die erforderliche Anzahl von Bodenprofilen je sich bewogender Rahmenstütze (bei einem Standardsystem mit 21 Planken sind das 7 Bodenprofile). Verwenden Sie hierzu die Cargo Floor Bohrschablone, Artikelnummer 9111009.
- Bohren Sie mit der Bohrschablone an der Innenseite des Bodenprofils 4 Löcher (für der Power Speed 6 Locher) mit einem  $\varnothing$  von 4,5 mm vor, wobei die erhabene Referenzlinie die Mitte des Bohrlochs bezeichnet. Bohren Sie anschließend in derselben Richtung die Löcher auf ca.  $\varnothing$  12,5 mm auf.
- Danach müssen die Löcher von der Oberseite her versenkt werden. Benutzen Sie hierzu einen guten Senkbohrer gemäß der Spezifikation G136 HSS Din 335 C, Kode G13628.0 Achten Sie sorgfältig darauf, dass das Loch bis zur richtigen Tiefe versenkt wird, der Kopf des Bolzens darf nie aus dem Bodenprofil ragen. Siehe Abb 21.



FIG. / ABB. 22A

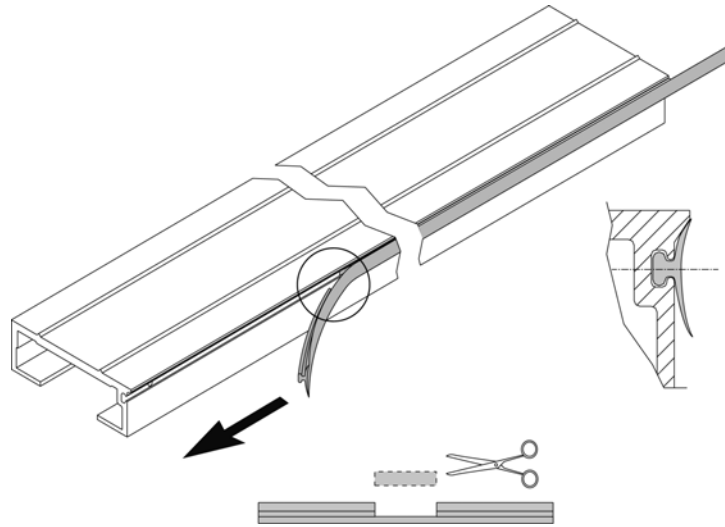


FIG. / ABB. 22B

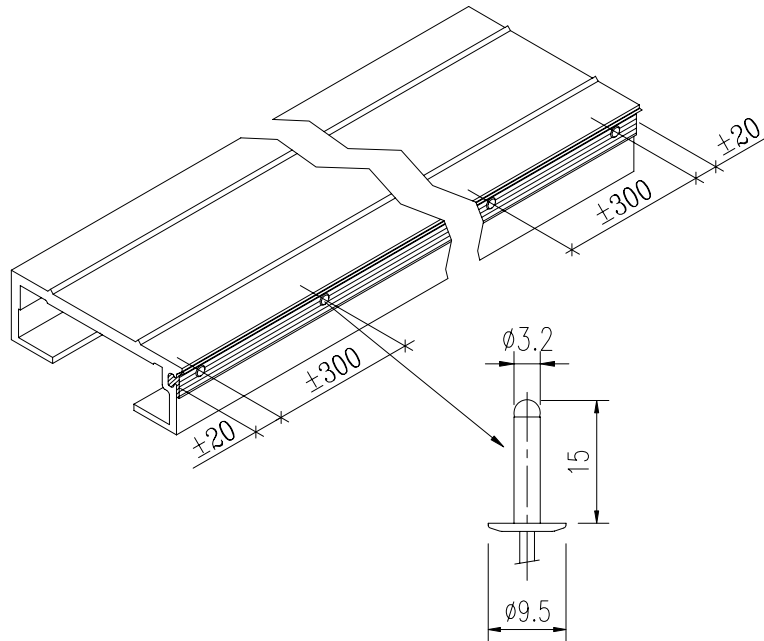
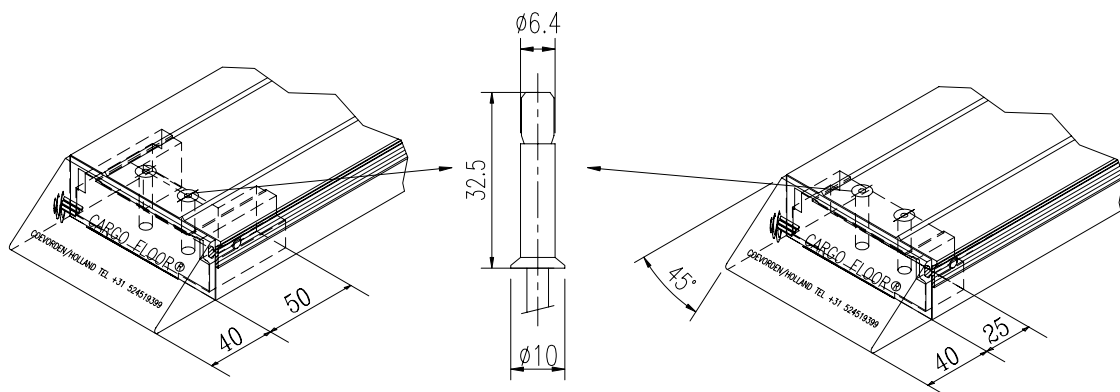


FIG. / ABB. 23

EINDKAP – ENDCAP - ENDKAPPE

(NL) Kunststof – (GB) Plastic - (D) Kunststoff      (NL) Aluminium – (GB) Aluminium - (D) Aluminium



## (NL) MONTEREN AFDICHTINGSPROFIEL (SEAL) & EINDKAPPEN

U legt alle vloerprofielen op de zijkant tegen elkaar, met de groef naar boven. Voordat het afdichtingsprofiel (seal) gemonteerd kan worden dient de hiervoor bestemde groef in het vloerprofiel schoon te zijn (eventueel doorblazen met lucht). Omdat het afdichtingsprofiel (seal) op een rol aangeleverd wordt, dient men, om eenvoudig af te kunnen rollen, de positie te bepalen vanaf welke zijde het afdichtingsprofiel (seal) in de groef dient te worden getrokken. De korte lip van het afdichtingsprofiel (seal) dient altijd naar boven en de lange lip naar beneden te wijzen (zie figuur 22A). Om het afdichtingsprofiel (seal) eenvoudig te monteren knipt / snijdt u, na circa 100 mm (wordt handvat), uit het T-stukje 10 mm materiaal (zie figuur 22A). Vervolgens plaatst u het T-gedeelte van het afdichtingsprofiel (seal) in de groef en trekt door middel van het handvat het afdichtingsprofiel (seal) in het vloerprofiel. U stopt 300 mm voor het einde van het vloerprofiel en snijdt het afdichtingsprofiel (seal) vervolgens aan de beginzijde af. Vervolgens plaatst u, afhankelijk van de beginzijde van het vloerprofiel en de plaats van de eindkap, de eerste popnagel (zie figuur 22B). Hierna spant u het afdichtingsprofiel (seal) op door deze tenminste 500 tot 1000 mm (afhankelijk begin verhoogd weerstandsgevoel en de lengte van het voertuig) uit te trekken, dit houdt in circa 6 / 10 kg trekkracht. Na het spannen plaatst u conform figuur 22B de overige popnagels. Nu kunnen de eindkappen gemonteerd en vastgezet worden met twee stalen popnagels, (zie figuur 23).

**Let op: indien u de eindkappen wenst vast te lassen dient dit voor de montage van het afdichtingsprofiel (seal) gedaan te worden.**

## (GB) MOUNTING THE SEAL AND END CAPS

Lay all of the floor profiles on their sides against one another, with the groove facing upwards. The groove in the floor profile needs to be clean (if necessary blown through with compressed air) before the seal can be mounted. The seal is supplied on a roll. In order to install it simply, one needs to determine from which side of the groove the seal needs to be pulled. The short lip of the seal always needs to point upwards and the long lip needs to point downwards (See figure 22A). To aid the mounting of the seal, snip / cut about 10 mm out of the T-form at about 100 mm from the start (this will form a handgrip, see figure 22A). Next, place the T section of the seal in the groove and, using the handgrip, pull the seal into the groove in the floor profile. Stop 300 mm before the end of the floor profile, and cut off the seal on the start end. Next, depending on the start end of the floor profile and the position of the end cap, place the first pop-rivet. (See figure 22B.) Then tension the seal by stretching it by at least 500 to 1000 mm (until you start to feel higher resistance and the length of the vehicle), this means about 6 to 10 kg. pulling force. After tensioning the seal place the remaining pop-rivets according to figure 22B. When this is done the end caps can be mounted and secured with two steel pop-rivets, (see figure 23).

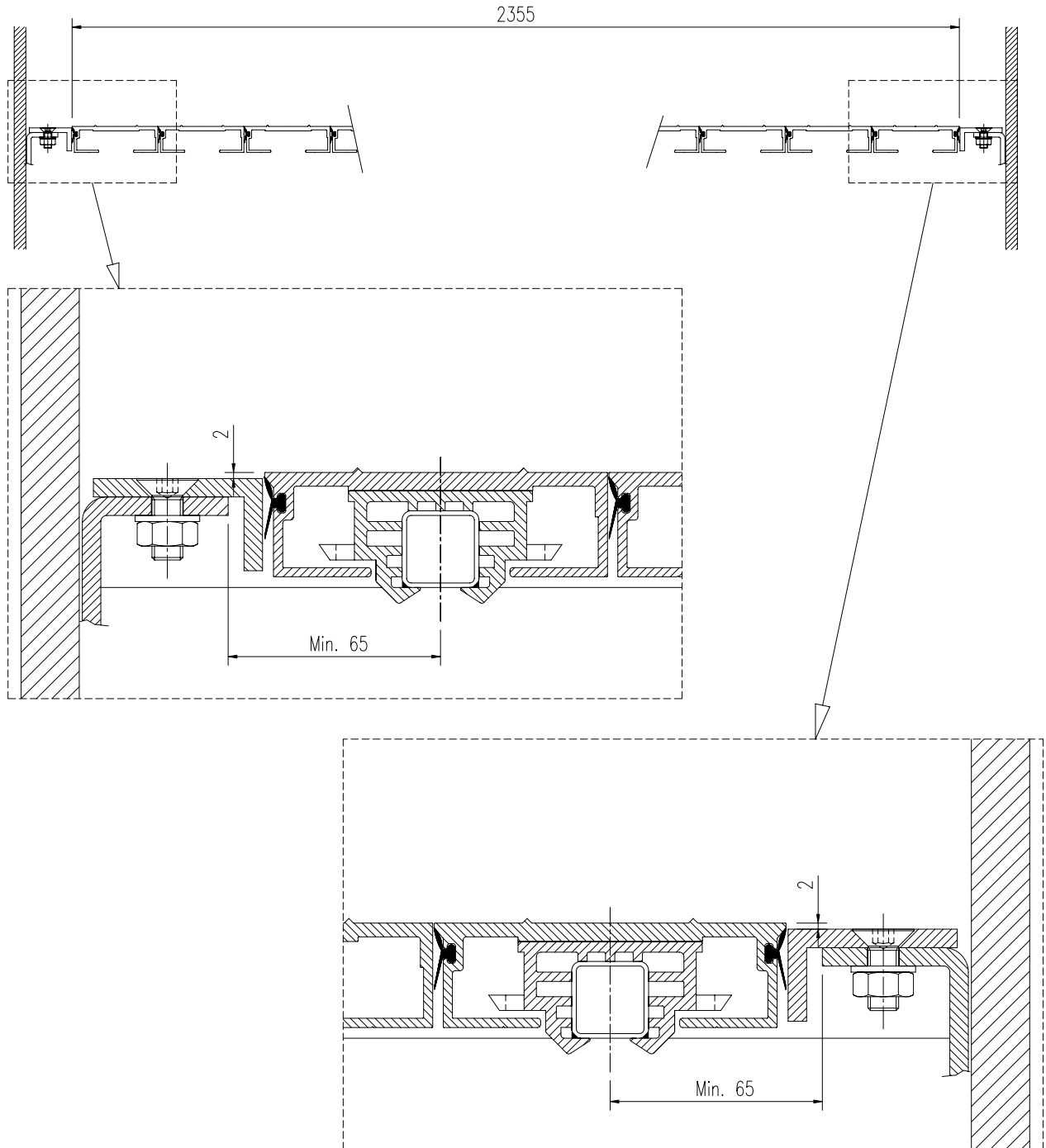
**Attention: If you want to secure the end caps by welding, then this needs to be done before mounting the seal.**

## D **DICHTUNGSPROFIL (SEAL) UND ENDKAPPEN MONTIEREN**

Legen Sie alle Bodenprofile auf die Seite, gegeneinander, so dass die Nut nach oben weist. Bevor das Dichtungsprofil (Seal) montiert werden kann, muss die hierfür bestimmte Nut im Bodenprofil gereinigt sein (ggf. mit Pressluft durchblasen). Da das Dichtungsprofil (Seal) auf einer Rolle geliefert wird, muss zur Erleichterung des Rollvorgangs die Position bestimmt werden, von welcher Seite das Dichtungsprofil (Seal) in die Nut gezogen wird. Die kurze Lippe des Dichtungsprofils (Seal) muss dabei immer nach oben und die lange Lippe nach unten zeigen (siehe Abb. 22A). Um das Dichtungsprofil (Seal) leicht montieren zu können, kneifen bzw. schneiden Sie nach ca. 100 mm (wird ein Griff) aus dem T-Stück 10 mm Material ab (siehe Abb. 22A). Anschließend setzen Sie das T-Stück des Dichtungsprofils (Seal) in die Nut und ziehen mit dem Griff das Dichtungsprofil (Seal) in das Bodenprofil. Hören Sie damit 300 mm vor dem Ende des Bodenprofils auf und schneiden Sie das Dichtungsprofil (Seal) anschließend an der Startseite ab. Danach bringen Sie, abhängig von der Startseite des Bodenprofils und der Position der Endkappe, die erste Hohlните an (siehe Abb. 22B). Spannen Sie anschließend das Dichtungsprofil (Seal), indem Sie es auf mindestens 500 bis 1000 mm ausziehen (bis zum Eintreten eines spürbaren Widerstands und die Länge des Fahrzeugs), dies bedeutet etwa 6 bis 10 kg. Ziehkraft. Nach dem Spannen bringen Sie gemäß Abb. 22b die anderen Hohlните an. Jetzt können die Endkappen aufgesetzt werden. Befestigen Sie diese mit zwei Hohlните aus Stahl (siehe Abb. 23).

**Achtung: Wenn Sie die Endkappen schweißen wollen, dann muss dies vor der Montage des Dichtungsprofils (Seal) durchgeführt werden.**

FIG. / ABB. 24



## (NL) HET BEVESTIGEN VAN DE VLOERPROFIELEN AAN DE AANDRIJFUNIT

Nadat de vloerprofielen op maat zijn gemaakt, afgerond zijn, voorzien zijn van gaten, afdichtingsprofiel (seal) en eindkappen kunnen deze op de daarvoor bestemde plek (afstand gatenpatroon ten opzichte van de bewegende framevoet) over de kunststof geleidingen geschoven worden. U dient de vloerprofielen tijdens de montage goed te geleiden. Vervolgens dienen de meegeleverde gegalvaniseerde M12 bouten met verzonken kop (inbussleutel nr. 8) gemonteerd te worden. Het aanhaalmoment bedraagt 100 - 140 Nm. Dit kan door één persoon vanaf de bovenzijde uit gevoerd worden en de bouten dienen goed vastgedraaid te worden. **Elke bout dient te worden voorzien van loc-tite (Loc-tite® 243 cat. o. 23286 schroefdraadborging).**

Zie figuur (pagina 37, figuur 21).

## (NL) VASTZETTEN VAN DE STILSTAANDE KANTPROFIELEN

Het stilstaande kantprofiel dient te allen tijde 2 mm lager dan de bewegende vloerprofielen te worden gemonteerd (zie figuur 24). Voordat de stilstaande kantprofielen kunnen worden vastgezet dienen deze goed tegen de bewegende vloerprofielen te worden aangedrukt. Vervolgens dienen de stilstaande kantprofielen elke 1500 tot 2000 mm te worden vastgezet met zogenaamde stalen monobolts, met verzonken kop, welke niet boven het stilstaande kantprofiel uit mogen steken (zie figuur 24). Daarna dient men de opening tussen de zijwand en het stilstaande kantprofiel met een flexibele siliconenkit af te dichten.

De stilstaande kantprofielen kan men beter niet aan de zijwand vastlassen. Het kan zijn, dat de vloer op een later moment nagespannen moet worden waarvoor de kantplanken losgemaakt moeten worden

## (GB) SECURING THE FLOOR PROFILES TO THE DRIVE UNIT

After the floor profiles have been cut to size, rounded-off, drilled, and had the seals and end caps mounted, they can be slid over the plastic guides at the required position (matching up the hole pattern with respect to the moving frame foot). You need to carefully guide the floor profiles during the mounting procedure. Next, mount the provided galvanised M12 bolts with countersunk head using (Allen No. 8). A torque of 100 – 140 Nm should be used to tighten the bolts. One person can do this from above, and the bolts need to be well tightened. **Each bolt needs to have Loc-Tite (Loc-tite® 243 cat. o. 23286) applied to it.** (Page 37, fig. 21.)

## (GB) SECURING THE STATIONARY EDGE PROFILES

The stationary profiles always need to be mounted 2 mm lower than the moving floor profiles (see figure 24). The stationary edge profiles need to be pushed firmly home against the moving floor profiles before the stationary profiles are secured. Next the stationary edge profiles need to be secured every 1500 to 2000 mm with so-called mono-bolts, with countersunk heads, which are not permitted to stick out above the edge profile (see figure 24). The opening between the sidewall and the stationary profile needs to be filled with a flexible silicone sealant.

It is better not to weld the stationary edge profiles to the sidewalls, since at a later stage the floor may need to be retensioned, and to do this the side planks need to be loosened.

## D BODENPROFILE AM ANTRIEBSPUNKT BEFESTIGEN

Nachdem die Bodenprofile auf Maß gebracht und abgerundet sind und mit den Löchern, dem Abdichtungsprofil (Seal) sowie den Endkappen versehen sind, können diese an der dafür vorgesehenen Stelle (Abstand Lochschablone in Bezug auf die sich bewegende Rahmenstütze) über die Kunststoff-Führungen geschoben werden. Sie müssen die Bodenprofile bei der Montage sorgfältig führen. Anschließend müssen die mitgelieferten galvanisierten M12 Bolzen mit Senkkopf (Inbusschlüssel Nr. 8 ) montiert werden. Das Anzugsmoment beträgt 100 – 140 Nm. Dies kann von einer Person von oben durchgeführt werden und die Bolzen müssen gut angezogen werden. **Jeder Bolzen muss mit Lock-Tite (Loc-tite® 243 cat. o. 23286 ) versehen werden** (S. 37, Abb. 21).

## D NICHT BEWEGLICHE RANDPROFILE BEFESTIGEN

Das nicht bewegliche Randprofil muss immer 2 mm tiefer als die sich bewegenden Bodenprofile montiert werden (siehe Abb. 24). Bevor die nicht beweglichen Randprofile befestigt werden können, müssen diese gut gegen die sich bewegenden Bodenprofile angedrückt werden. Anschließend müssen die nicht beweglichen Randprofile alle 1500 bis 2000 mm mit sogenannten stählernen Monobolzen (Stahlblock-Bolzen) mit Senkkopf befestigt werden, die nicht über das nicht bewegliche Randprofil hinausragen dürfen (siehe Abb. 24). Danach muss der Spalt zwischen der Seitenwand und dem nicht beweglichen Randprofil mit elastischem Silikonkitt abgedichtet werden.

Die nicht beweglichen Randprofile sollte man lieber nicht an der Seitenwand festschweißen. Es ist möglich, dass der Boden zu einem späteren Zeitpunkt nachgespannt werden muss und in einem solchen Fall müssen die Seitenplanken gelöst werden

FIG. / ABB. 25A

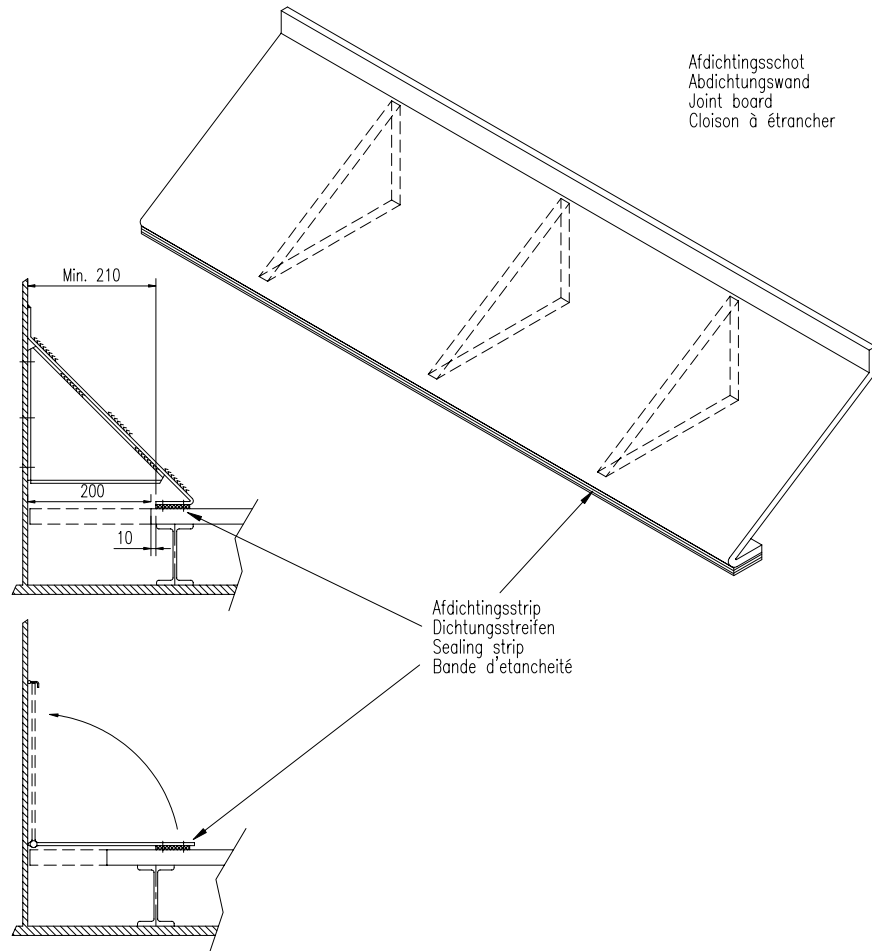
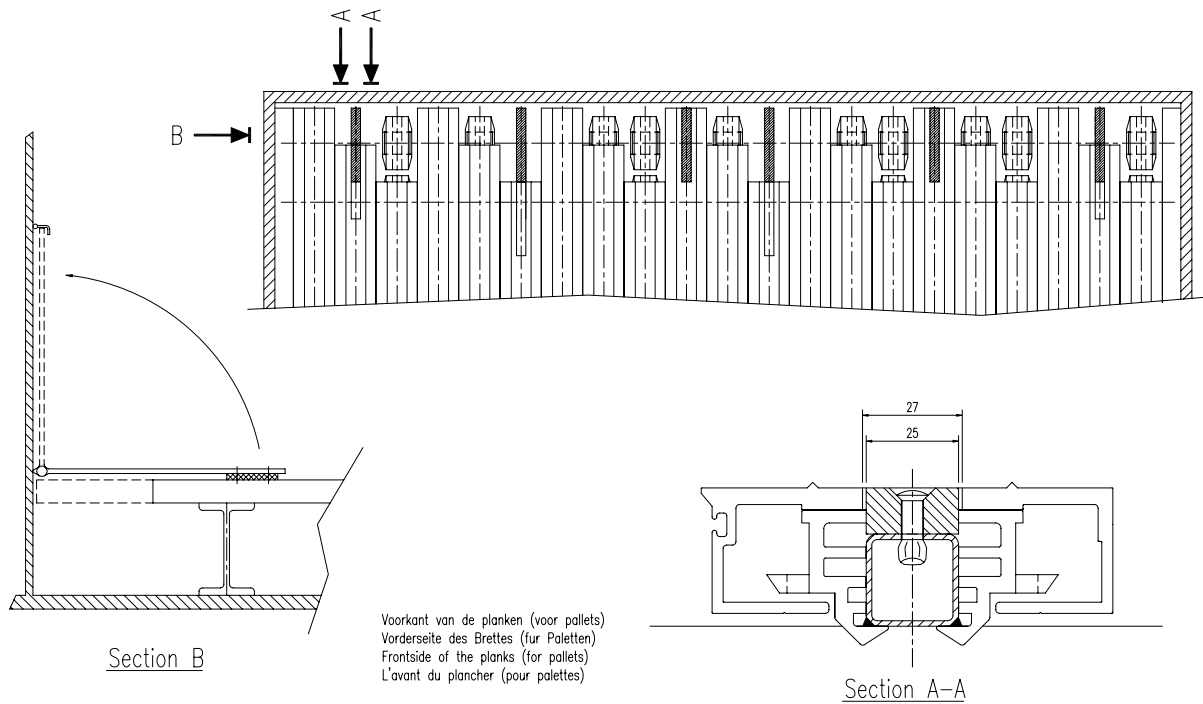


FIG. / ABB. 25B



**(NL) AFDICHTEN VAN DE VOOR- / ACHTERZIJDE VAN DE VLOER.**

Voorzijde

Om de opening ten gevolge van de arbeidsslag van het systeem af te kunnen dichten kan men een verstevigde vlakke plaat (lengte minimaal 250 mm, breedte afhankelijk van de binnenzijde van de bak) scharnierbaar monteren aan de voorwand van de bak. Om slijtage te voorkomen en een goede afdichting te waarborgen dient aan de onderzijde van het voorste gedeelte van de afdichtplaat de meegeleverde kunststof strip (2500x75x5 mm) te worden gemonteerd. Om een optimale afdichting te realiseren, dienen bij de vloerprofielen met ribbel, de ribbel over een lengte van circa 250 mm te worden glad geslepen. Let hierbij op dat het gebruikte bevestigingsmateriaal verzonken in de kunststof strip wordt gemonteerd zodat deze niet in contact komt met de vloer.

Vervoert men veel pallets, of verliest men met bovenstaande constructie te veel ruimte, dan kan men kiezen voor de methode volgens figuur 25B. Hierbij worden 6 vloerprofielen van de vloer voorzien van een inkeping. De ruimtes die hierdoor ontstaan worden opgevuld met kunststof stroken, die op de vierkante pijpjes worden gemonteerd. Deze dienen 1 mm boven de bewegende vloerprofielen uit te steken. Plaats bij deze oplossing de voorste dwarstraverse van uw constructie iets verder naar voren. Voor wagens waarbij men producten met de vloer wil laden / comprimeren dient men een zwaar verstevigde, onder een hoek van 45° geplaatste, afdichtingsplaat te monteren, zie figuur 25A. De constructie dient erg stevig te zijn, zodat deze niet kan vervormen of omhoog kan komen.

Achterzijde

Om een optimale afdichting te verkrijgen en slijtage te voorkomen dient er aan de loszijde van de vloer een kunststof of aluminium plaat, aanliggend te worden gemonteerd tussen de onderzijde van de vloerprofielen en het achterbordes. Lengte van de plaat tenminste 250 mm, breedte en dikte afhankelijk van uw constructie. Om deze plaat eenvoudig te kunnen wisselen dient deze binnen het vrije gedeelte van de arbeidsslag van het systeem te worden vastgezet met verzonken bevestigingsmaterialen, zodat deze niet in aanraking komen met de bewegende vloer.

**(GB) SEALING THE FRONT AND REAR SIDES OF THE FLOOR**

Front

A hinged reinforced flat plate (length minimum 250 mm, width dependent upon the inside of the container) mounted on the front wall of the container can be used to cover the opening created by the operational stroke of the system. The provided plastic strip (2500x75x5 mm) needs to be mounted on the bottom of the front of this cover plate to avoid wear and to provide a good seal. In order to achieve an optimal seal when using ribbed floor profiles, the ribs need to be cut away leaving a smooth surface. Ensure here that the fasteners countersunk in the plastic strip are mounted so that they do not come in contact with the floor.

If many pallets are to be transported, or there is not enough construction room above, then an alternative method is shown in figure 25B or this, 6 floor profiles of the floor are provided with a notch. The spaces created by this are filled with plastic strips, which are mounted on the square tubes. These strips need to protrude 1 mm above the moving floor profiles. For this solution you need to place the front crossbeam further to the front.

A heavily reinforced cover plate needs to be mounted at an angle of 45° for trucks that are used for loading / compressing, see figure 25A.

The construction needs to be very sturdy, so that it won't buckle or rise up.



## Rear

A plastic or aluminium plate needs to be mounted between the bottom of the floor profiles and the rear steps at the unloading side of the floor, in order to achieve an optimal seal and to avoid wear. The length of the plate is at least 250 mm; the width and thickness are dependent upon your construction. In order to ensure that this plate can be changed easily, it must be fastened with countersunk screws within the free section of the operational stroke of the system, so that the screws cannot make contact with the moving floor.

## D **VORDER- UND RÜCKSEITE DES BODENS ABDICHTEN**

### Vorderseite

Um die auf Grund der Funktionsweise (Arbeitstakte) des Systems auftretenden Fugen abdichten zu können, kann eine verstärkte, ebene Platte (Länge mindestens 250 mm, die Breite ist abhängig von der Innenseite des Behälters) mit Scharnieren klappbar an der Vorderwand des Behälters montiert werden. Um eine Abnutzung zu vermeiden und um eine gute Abdichtung zu gewährleisten, muss an der Unterseite des vordersten Teils der Abdichtungsplatte der mitgelieferte Plastikstreifen (2500 x 75 x 5 mm) angebracht werden. Für eine optimale Abdichtung muss bei geriffelten Bodenprofilen die Riffelung über eine Länge von ca. 250 mm glatt geschliffen werden.

Achten Sie hierbei darauf, dass das verwendete Befestigungsmaterial in den Plastikstreifen eingesetzt angebracht wird, so dass es nicht mit dem Boden in Kontakt kommt.

Wenn man sehr oft Paletten transportiert oder mit der oben stehenden Konstruktion zu viel Platz verloren geht, dann kann man sich auch für eine Methode gemäß Abb. 25B entscheiden. In diesem Fall werden 6 Bodenprofile des Bodens mit einer Einkerbung versehen. Die hierbei entstandenen Fugen werden mit Plastikstreifen aufgefüllt, die auf den Vierkantrohren angebracht werden. Diese müssen 1 mm gegen die sich bewegenden Bodenprofile heraus ragen. Positionieren Sie bei dieser Lösung den vordersten Querträger Ihrer Konstruktion etwas weiter nach vorn.

Für Wagen, bei denen die Produkte mit dem Boden geladen bzw. zusammengepresst werden, muss eine solide verstärkte, in einem Winkel von 45° anzusetzende Abdichtungsplatte montiert werden (siehe Abb. 25A).

Die Konstruktion muss sehr stabil sein, damit eine Verformung oder mögliches Hochkommen ausgeschlossen wird.

### Rückseite

Um Abnutzung zu vermeiden und um eine optimale Abdichtung zu gewährleisten, muss an der Schweißseite des Bodens eine Kunststoff- oder Aluminiumplatte, anliegend zwischen der Unterseite der Bodenprofile und der hinteren Rampe, montiert werden. Die Länge dieser Platte muss mindestens 250 mm betragen, die Breite und die Stärke sind abhängig von Ihrer Konstruktion. Damit diese Platte leicht ausgewechselt werden kann, muss sie im freien Bereich des arbeitenden Systems mit versenktem Befestigungsmaterial fixiert werden, so dass eine Berührung mit dem sich bewegenden Boden ausgeschlossen ist.

FIG. / ABB. 26A

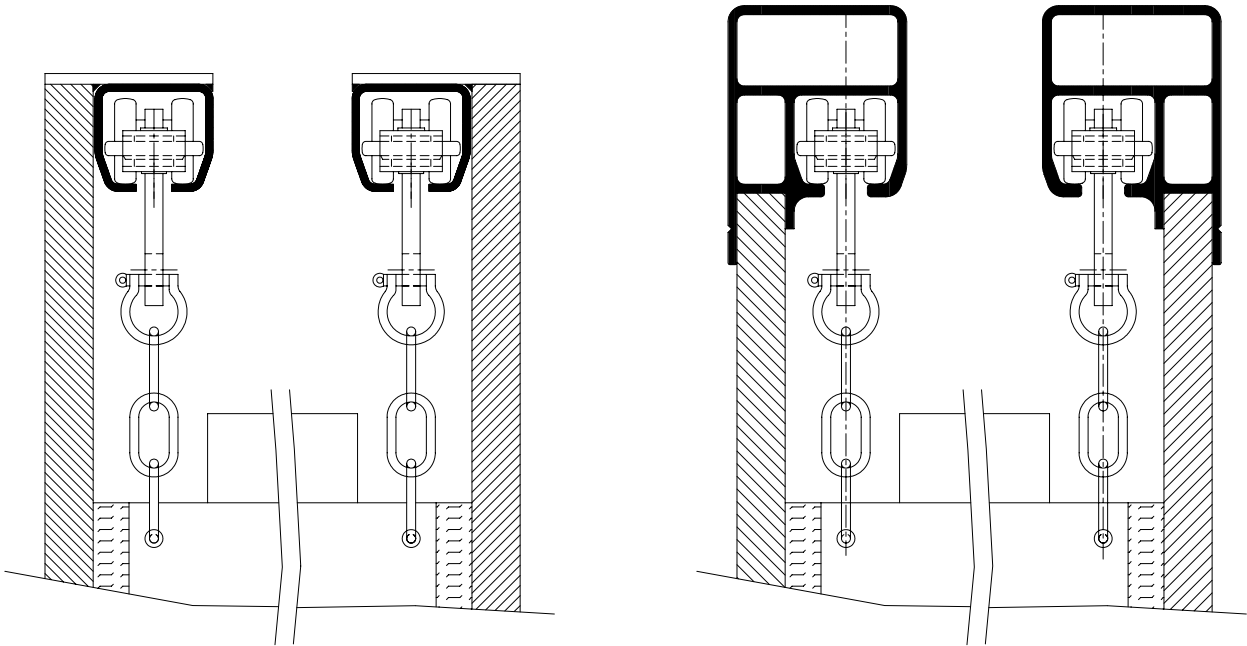
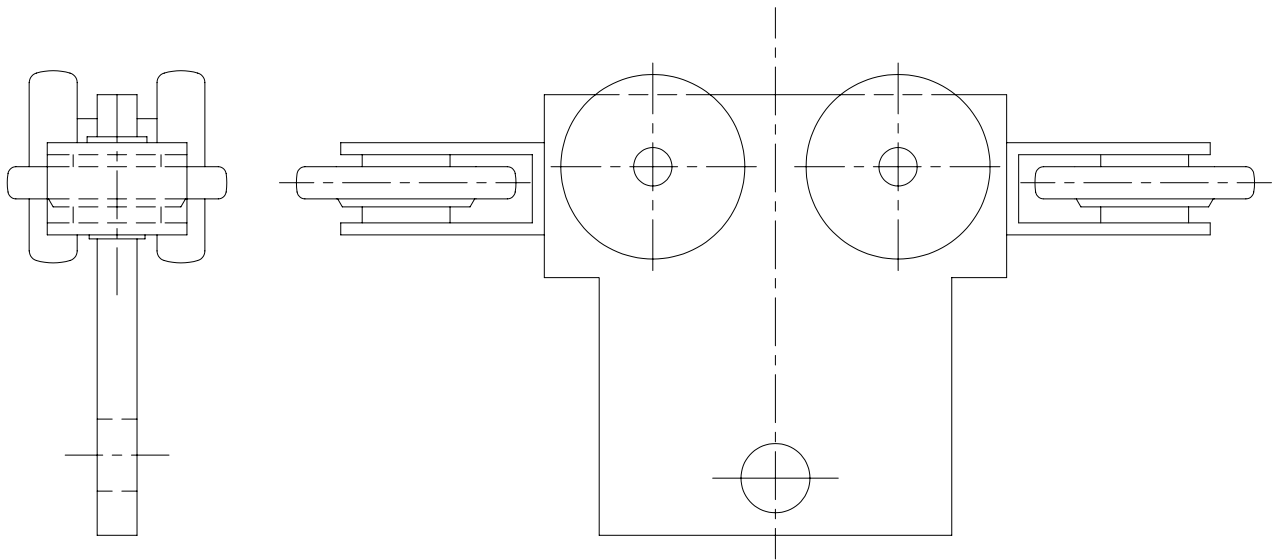


FIG. / ABB. 26B



Type 5000 RSE  
Typ 5000 RSE  
Type 5000 RSE  
Model 5000 RSE

### **NL HET MEELOPEND KOPSCHOT**

Het meelopend kopschot kan worden gemaakt van zijwandprofielen versterkt met een randprofiel. Daarnaast is het ook mogelijk een frame met daarin een gespannen doek als meelopend kopschot te gebruiken. Het kopschot kan het beste met twee loopkatten 5000RSE (art.nr. 5165002), zie figuur 26B, in rails, welke aan de bovenrand van de bak dienen te worden gemonteerd, worden opgehangen. Veel aluminium bovenranden hebben deze rail reeds geïntegreerd in het bovenrandprofiel. Bijvoorbeeld rail 'COMODOR' 5000 of een vergelijkbaar type.

Monteer de rails evenwijdig met de vloer van de wagen. De bevestiging van het schot aan de loopkatten dient te bestaan uit drie kettingschakels, zodat het schot zich vrij kan bewegen en de loopkatten 5000 RSE niet vast kunnen lopen. Tussen het kopschot en de zijwanden kan men borstels of rubber flappen aanbrengen tegen eventuele lekkage en om de zijwanden schoon te houden.

Schot aan weerszijden ca. 25-30 mm vrij laten lopen van de zijwanden. Zijwanden ontdoen van obstakels (zoals lassen ed.).

### **GB THE SLIDING BULKHEAD**

The sliding bulkhead can be made from sidewall profiles reinforced by an edge profile. It is also possible to use a frame with a taut tarpaulin as a sliding bulkhead. It is best to hang the bulkhead from two runners in rails (art.No. 5165002) mounted on the top edge of the container. Many aluminium top edges have this rail already integrated (for example the 'COMODOR' 5000 rail or a similar type).

Mount the rails at the same width as the width of the carriage. The bulkhead needs to be fastened to the runners via lengths of chain (3 links), so that the bulkhead can move freely and the runners won't jam. Brushes or rubber flaps can be mounted between the bulkhead and the sidewalls to avoid leakage and to keep the sidewalls clean.

Let the head run free on both sides of the side walls, about 25-30 mm. take obstacles (like welding ed) of the sidewalls

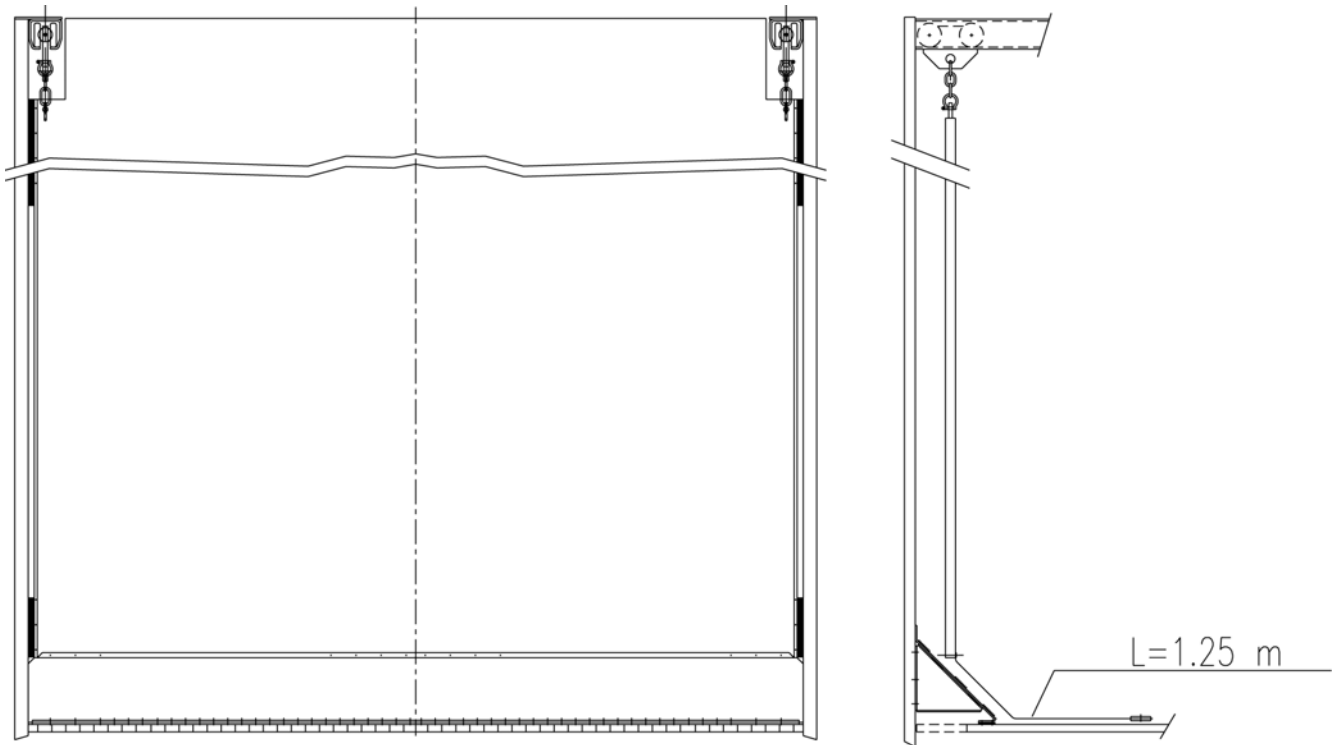
### **D MITLAUFENDE STIRNWAND**

Die mitlaufende Stirnwand kann aus Seitenwandprofilen, verstärkt mit einem Randprofil, hergestellt werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, einen Rahmen mit einem darin gespannten Tuch als mitlaufende Stirnwand einzusetzen. Die Stirnwand kann am besten mit zwei Laufkatzen (Art.nr. 5165002) in Schienen aufgehängt werden, die an der Oberkante des Behälters montiert werden müssen. Viele Aluminium-Oberkanten weisen diese in das Oberrandprofil integrierte Schiene bereits auf. Beispiele sind das Schienensystem COMODOR 5000 oder vergleichbare Typen.

Montieren Sie die Schienen parallel zum Boden des Wagens. Die Befestigung der Stirnwand an den Laufkatzen muss aus drei Kettengliedern bestehen, so dass sich die Stirnwand frei bewegen kann und die Laufkatzen (5000 RSE) nicht festgehen können. Zwischen der Stirnwand und den Seitenwänden können Borsten oder Gummilappen als Sicherung gegen mögliches Auslaufen (Lecks) angebracht werden. Außerdem werden die Seitenwände so sauber gehalten.

Lass der Wand frei laufen von den Seitenwände, etwa 25-30 mm. Hindernisse wie Verschweißungen von die Seitenwände entfernen.

FIG. / ABB. 27



**NL HET MEELOPEND KOPSCHOTZEIL**

Om het kopschot met de lading mee te laten lopen, bevestigt men aan de onderzijde van het meelopend kopschot een zeil waarvan een gedeelte van ca. 1250 mm plat op de vloer dient te kunnen liggen. Dit platliggende gedeelte dient eventueel te worden voorzien van één of meerdere vurenhouten planken. Het zeil wordt geklemd tussen deze planken. Hierbij dienen de bevestigingsbouten / schroeven goed verzonken te worden zodat deze niet in aanraking komen met de bewegende vloer.

**Let op:** dat deze plank(en) circa 20 mm smaller is (zijn) dan de kleinste inwendige breedte van de laadruimte bak.

**GB THE SLIDING BULKHEAD TARPAULIN**

In order to allow the bulkhead to move with the load, a tarpaulin is fastened to the underside of the bulkhead. A section of this tarpaulin (about 1250 mm) needs to lie on the floor. This section of the tarpaulin needs to be fitted with one or more pine (wood) planks. The tarpaulin is clamped between these planks. The fastening bolts/screws need to be well countersunk so as to ensure that they do not come in contact with the moving floor.

**Attention:** These planks are about 20 mm narrower than the smallest internal width of the loadingspace of the container.

**D MITLAUFENDE STIRNWANDPLANE**

Um die Stirnwand bei der Ladung mitlaufen zu lassen, befestigt man an der Unterseite der mitlaufenden Stirnwand eine Plane, von der ein Teil von ca. 1250 mm flach auf dem Boden liegen kann. Dieser flach liegende Teil muss ggf. mit einer oder mehreren Planken aus Fichtenholz versehen werden. Die Plane wird zwischen diese Planken geklemmt. Hierbei müssen die Befestigungsbolzen bzw. -schrauben gut versenkt werden, damit diese nicht mit dem sich bewegenden Boden in Berührung kommen.

**Achtung:** Diese Planke(n) muss/müssen ca. 20 mm schmaler sein als die kleinste Innenbreite des ladenflaches des Behälters.

FIG. / ABB. 28

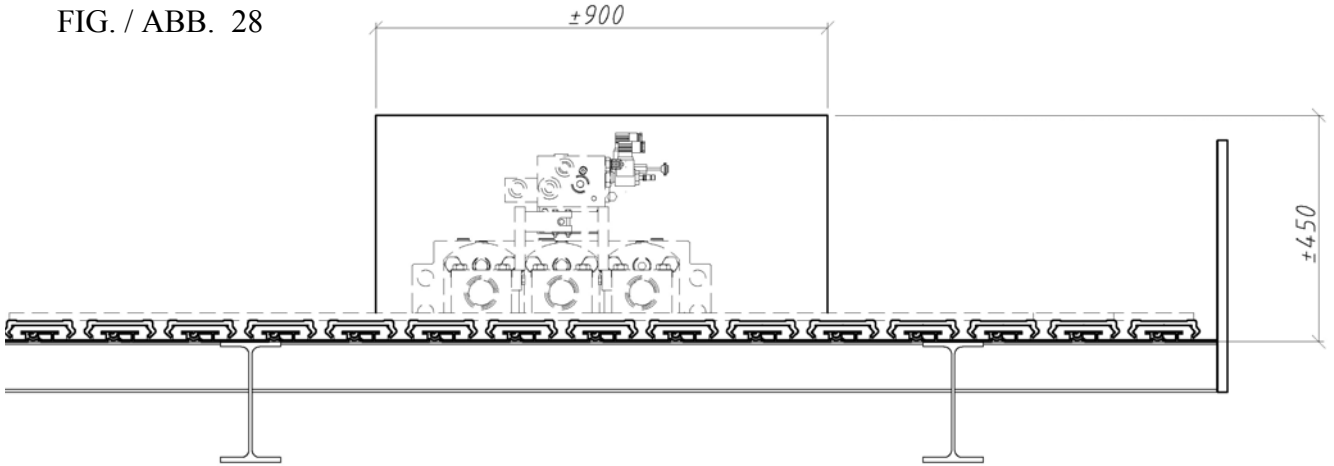


FIG. / ABB. 29

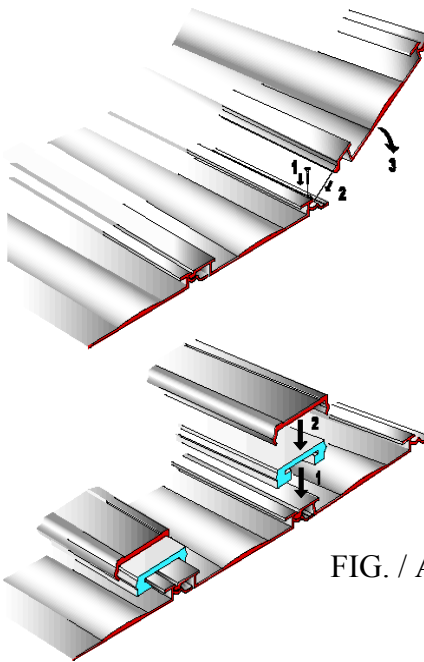
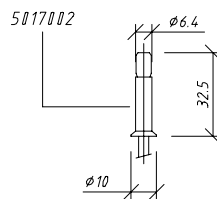
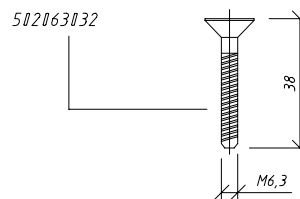


FIG. / ABB. 30

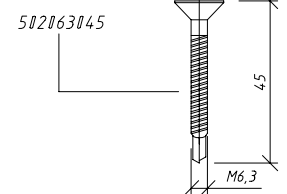
Popnagel/Blindniete  
Blind rivet/Rivet pop



Zelf-tapper/Blechschaube  
Self-tapping screw/  
Vis auto-taraudeuse



Zelfborende schroef  
Self-drilling screw  
Bohrschaube  
Vis auto-perceuses



Kit 4,2 liter lflexibel, gekleurd & zuurvrij  
Kitt 4,2 liter lflexibel, gefärbt, sauer beständig  
Cement 4,2 liter lflexible, colored, acid durable  
Colle 4,2 litre lflexible, coloré, acide durable

FIG. / ABB. 31

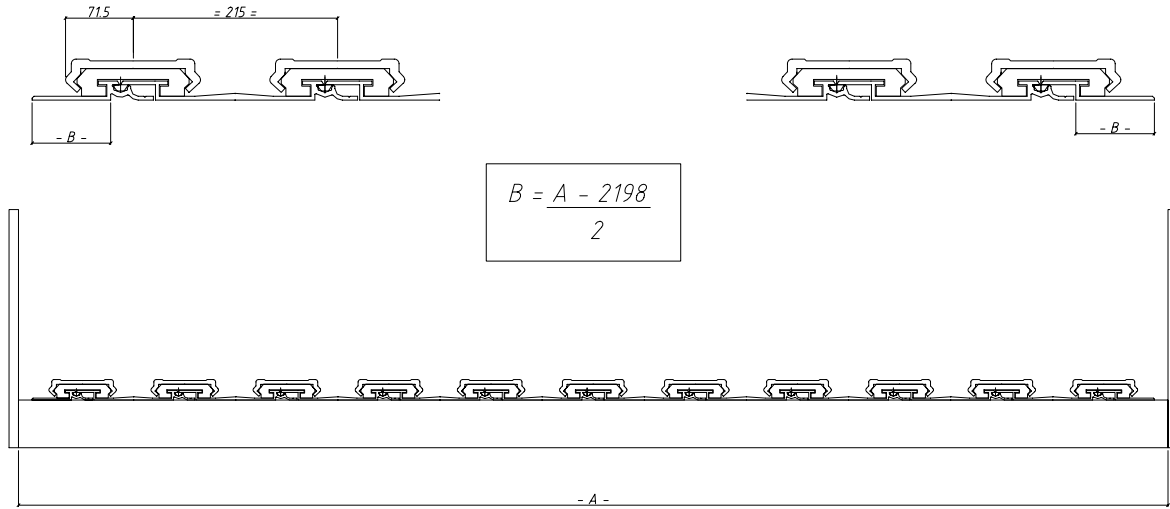


FIG. / ABB. 32A

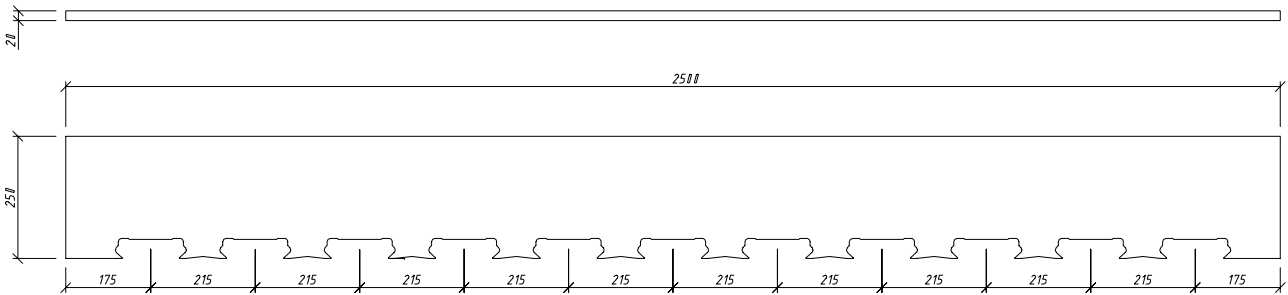
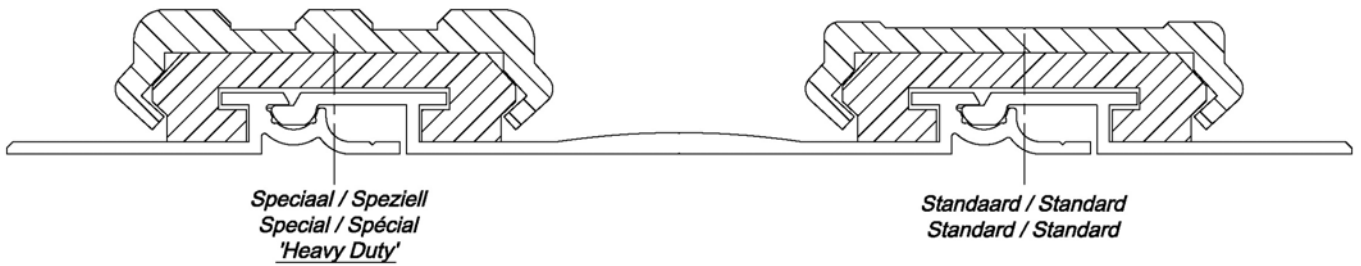


FIG. / ABB 32B



## (NL) MONTAGE VAN HET CF3 LP-11-215 “LEAK PROOF”

Het “Leak Proof” CF3 LP systeem wordt aan de voorzijde van de oplegger gemonteerd binnen de zogenaamde kopstraal. Hiervoor dient er een uitsparing in de voorwand te worden gemaakt (zie figuur 28) die na montage van het systeem vloeistofdicht afgewerkt dient te worden.

Om de aandrijffunit te bevestigen aan het chassis dient er een stevige verbinding te worden gemaakt vanuit de zogenaamde kopstraal naar het chassis van de oplegger, die eventueel extra dient te worden afgeschoord naar de zijwanden. Raadzaam is het om een bevestigingsframe, voorzien van twee keer vier gaten Ø21 mm, in de kopstraal van de oplegger te hebben voormonteerd zodat u het systeem eenvoudig kunt vastzetten met acht M20x55 bouten (kwaliteit 10.9, aanhaalmoment 580Nm) (zie bladzijde LP4).

Onder het systeem dient een vlakke plaat te worden gemonteerd van circa 2 mm dik, welke vloeistofdicht dient te worden gemonteerd aan het zijwandprofiel. Op deze plaat wordt het meegeleverde subdeck gemonteerd. Deze dient te worden vastgelast aan de vlakke plaat en te worden afgekit.

Daarnaast dienen aan de voorzijde de openingen te worden afgedicht, waarbij deze afdichting tevens dient te worden gebruikt als borging voor de massieve kunststof geleiding.

### Opbouw van het subdeck

Het subdeck bestaat uit een linker en een rechter kantprofiel en tussenprofielen. Alvorens u tot montage van het subdeck overgaat dient u aan de hand van de nuttige inwendige breedte van de laadbak de breedte van de kantprofielen te bepalen en deze in verhouding te verdelen in lijn met het gatenpatroon van het aandrijfsysteem (zie figuur 31). De profielen kunnen eenvoudig worden vastgezet aan zowel een aluminium als stalen onderframeconstructie door gebruikmaking van de montagelip aan het ondervloerprofiel (zie figuur 29). Deze profielen zijn eenvoudig in elkaar te klikken waarbij de groef voor montage moet worden voorzien van voldoende flexibele siliconen afdichtingskit. De kit mag niet boven de in het profiel aanwezige indicatieranden uitkomen.

**Let op: ieder profiel dient vooraf te worden vastgezet aan de onderframeconstructie voordat het volgende profiel erin geklikt wordt (zie figuur 29).**

De kantprofielen moeten vloeistofdicht aan de zijwand bevestigd worden.

Over het zogenaamde ontstane T-profiel van het subdeck kan de massieve kunststof geleiding geschoven worden. Aan de achterzijde dienen de openingen vloeistofdicht te worden afgedicht, waarbij deze afdichting tevens dient te worden gebruikt als borging voor de massieve kunststof geleiding.

Nadat de vloerprofielen op lengtemaat zijn gezaagd / gecontroleerd, kunnen deze over de massieve kunststof geleiding worden geschoven.

### Het aandrijfsysteem plaatsen

Nadat de vloerprofielen zijn gemonteerd kan het aandrijfsysteem op haar plaats worden gelegd en bevestigd in het voorbereide bevestigingsframe (vastzetten met 8 keer M20x55, aanhaalmoment 580 Nm, deze dienen om loslopen te voorkomen met een hechtlas van boven te worden vastgezet). De gaten M12 kunnen nu door de vloerprofielen worden geboord, waarbij het gatenpatroon van de bewegende framevoeten tevens als boormal fungeert (4x M12). Gebruik voor het vastzetten de meegeleverde draadstrippen en bouten, waarbij de bouten, voorzien van lock-tite, Loc-tite® 243 cat. o. 23286, dienen te worden vastgezet.



### Afwerking van de vloer

Nadat de vloer is ingebouwd, afgewerkt en op werking getest is, kan het deel waar het aandrijfsysteem ligt worden afgewerkt.

Om de bewegende framevoeten en zuigerstangen voor directe invloeden van vuil en vocht te beschermen dient u een afdekplaat boven de bewegende framevoeten te monteren. Deze afdekplaat dient demontabel te worden gemonteerd waarbij het bovengedeelte van de afdekplaat een hoek van circa 45° moet hebben (zie bladzijde LP4).

Om een goede afdichting tussen subdeck, bewegende vloerprofielen en afdekplaat te kunnen realiseren bevat onze levering een kunststof afdichtingskam, welke aan de afdekplaat gemonteerd dient te worden (zie figuur 32).

Na montage van de afdekplaat, dienen alle naden, met behulp van flexible siliconen kit vloeistofdicht te worden gemaakt.

De uitsparing in de voorwand, waardoor de cilinders steken, dient door middel van een afdekkap vloeistofdicht te worden afgedicht (zie bladzijde 75).

Om een goede toegang voor inspectie en onderhoud te verkrijgen adviseren wij u een deur in de voorwand te monteren welke toegang geeft tot de ruimte onder de afdekplaat.

### GB MOUNTING THE CF3 LP-11-215 “LEAK PROOF”

The “Leak Proof” CF3 LP system is mounted on the front of the trailer in the area between the cabin and the trailer. An opening needs to be made for this in the front wall (see figure 28); this opening needs to be sealed (watertight) after mounting.

In order to secure the drive unit to the chassis, a sturdy joint needs to be made from the area between the tractor and the trailer to the chassis of the trailer, which may need extra bracing to the sidewalls. It is advisable to have already mounted a mounting frame, drilled with two times four holes of Ø21 mm, in the area between the tractor and the trailer, so that you can fasten the drive unit simply with eight times M20x55 (quality 10.9, tightening torque 580 Nm) bolts (see page LP4).

A flat plate of about 2 mm thickness needs to be mounted under the system. This needs to be mounted (watertight) to the sidewall profile. The supplied sub-deck will be mounted on this. The sub-deck needs to be welded to the flat plate and to be sealed. The openings on the front need to be sealed. This seal also serves as an anchor for the solid plastic guiding.

### Assembly of the sub-deck

The sub-deck consists of a left and right profile and profiles that go in between. You need to determine the width of the profiles based on the usable inner width of the loading container, and to spread the profiles according to the hole pattern on the drive system before you start to mount the sub-deck (see figure 31). The profiles can be mounted with the mounting clips on the subfloor profile on either a steel or aluminium under-frame (see figure 29). These profiles click easily together. You should ensure before mounting that there is sufficient flexible silicone sealant in the groove. The sealant may not come above the profile indicator marks.

**Attention: each profile must first be secured to the under-frame before the following profile is clicked in (see figure 29).**

The edge profiles must be secured watertight to the sidewalls.

The solid plastic guiding can be slid over the so created T-profile of the sub-deck. The openings on the rear side need to be sealed (watertight). This seal also serves as an anchor for the solid plastic guiding.

After sawing the floor profiles to the correct length and checking them, they can be slid over the solid plastic guiding.

### Placing the drive system

After the floor profiles have been mounted the drive system can be put in place and secured in the prepared fixing frame (secure with 8 times M20x 55 tightening torque 580 NM), these need to be secured from the top with a weld to prevent them from loosening). The M12 holes may now be drilled through the floor profiles, using the pattern of holes of the moving frame foot as a drill jig (4x M12). Use the provided wire strips and bolts to secure the drive unit, applying Lock-Tite, type Loc-tite® 234 cat. 23286

### Finishing the floor

The section where the drive system is can be finished once the floor has been assembled, finished and tested in operation.

You need to mount a cover plate above the moving frame feet to protect them and the piston rods from direct effects of dirt and moisture. This cover plate must be removable. The upper part of the cover plate needs to be mounted at an angle of 45°(see page LP4).

We provide a plastic seal cam that needs to be mounted on the cover plate to ensure a good seal between the sub-deck, moving floor profiles and the cover plate (see figure 32).

All seams need to be sealed, after mounting the cover plate, with flexible silicone sealant.

The openings in the front wall, through which the cylinders protrude, need to be covered by a watertight cover (see Page LP4).

We advise you to mount a door in the front wall to provide easy access to the space under the cover plate.

## **D MONTAGE VON CF3 LP-11-215 "LEAK PROOF" (FLÜSSIGKEITSDICHT)**

Das "Leak Proof" CF3 LP System wird an der Vorderseite des Auflegers innerhalb des sogenannten Kopfradius montiert. Hierzu muss eine Aussparung in der Vorderwand angebracht werden (siehe Abb. 28), die nach der Montage des Systems flüssigkeitsdicht, d.h. gegen flüssige Einwirkungen geschützt, fertiggestellt werden muss.

Um den Antrieb am Chassis zu befestigen, muss eine solide Verbindung vom sogenannten Kopfradius zum Chassis des Auflegers hergestellt werden, die ggf. zusätzlich gegen die Seitenwände abgestützt werden muss. Es empfiehlt sich, einen Befestigungsrahmen im Kopfradius des Auflegers vormontiert zu haben, der mit 2 x 4 Löchern mit einem Ø von 21 mm versehen ist, um so das System einfach mit 8 Bolzen M20x55 Anzugsmoment 580 Nm, Qualität 10.9 (siehe S. LP4) befestigen zu können.

Unter dem System muss eine ebene Platte von ca. 2 mm Stärke, die gegen flüssige Einwirkungen geschützt ist, an das Seitenwandprofil montiert werden. Auf dieser Platte wird das mitgelieferte Unterdeck (Subdeck) montiert. Das Unterdeck muss an der ebenen Platte angeschweißt und abgekittet werden. Anschließend müssen an der Vorderseite die Öffnungen abgedichtet werden, wobei diese Abdichtung gleichzeitig als Schutz für die massive Kunststoff-Führung verwendet wird.

### Aufbau des Unterdecks

Das Unterdeck besteht aus einem linken und einem rechten Randprofil sowie aus Zwischenprofilen. Vor dem Beginn der Montage des Unterdecks muss an Hand der nutzbaren Innenbreite des Ladebehälters die Breite der Randprofile bestimmt werden, und diese werden in einem Verhältnis verteilt, das durch die Lochschablone des Antriebssystems vorgegeben wird (siehe Abb. 34). Die Profile lassen sich einfach an einer Unterrahmenkonstruktion aus Aluminium oder aus Stahl durch die Verwendung der Montagelippe befestigen an der Unterboden Profil (siehe Abb. 29). Diese Profile kann man einfach ineinander klicken, wobei die Nut für die Montage mit genügend elastischem Silikon-Dichtkitt versehen werden muss. Der Kitt darf nicht über die im Profil vorhandenen Begrenzungsmarken gelangen.

**Achtung: Jedes Profil muss an der Unterrahmenkonstruktion befestigt sein, bevor das nächste Profil eingeklickt wird** (siehe Abb. 29).

Die Randprofile müssen, gegen flüssige Einwirkungen geschützt, an der Seitenwand befestigt werden. Über das sogenannte entstandene T-Profil des Unterdecks kann die massive Kunststoff-Führung geschoben werden. An der Rückseite müssen die Öffnungen abgedichtet werden, so dass sie gegen flüssige Einwirkungen geschützt sind, wobei diese Abdichtung gleichzeitig als Schutz für die massive Kunststoff-Führung verwendet wird.

Nachdem die Bodenprofile auf Länge gesägt und überprüft wurden, können diese über die massive Kunststoff-Führung geschoben werden.

### Antriebssystem aufstellen

Nach der Montage der Bodenprofile kann das Antriebssystem in seine Position gebracht und in dem vorbereiteten Befestigungsrahmen fixiert werden (die Befestigung erfolgt mit 8 Bolzen M20x55 Anzugsmoment 580Nm, und um mögliches Lösen zu vermeiden, können diese mit einer Haftschweißung von oben arretiert werden). Jetzt können die Löcher M12 durch die Bodenprofile gebohrt werden, wobei die Lochschablone der sich bewegenden Rahmenstützen zugleich als Bohrschablone verwendet wird (4x M12). Benutzen Sie zum Befestigen die mitgelieferten Gewindeplatten und Bolzen. Die Bolzen müssen mit Lock-Tite, Typ Loc-tit 243m /Kat. O. 23286, fixiert werden.

### Fertigstellen des Bodens

Nachdem der Boden eingebaut, endbearbeitet und auf Funktion geprüft wurde, kann der Bereich, in dem sich das Antriebssystem befindet, fertiggestellt werden.

Um die sich bewegenden Rahmenstützen und Saugstangen vor der direkten Einwirkung von Schmutz und Feuchtigkeit zu schützen, müssen Sie eine Schutzplatte über den sich bewegenden Rahmenstützen montieren. Diese Schutzplatte muss abnehmbar eingerichtet werden, wobei das Oberteil der Schutzplatte einen Winkel von ca. 45° aufweisen muss (siehe S.LP4).

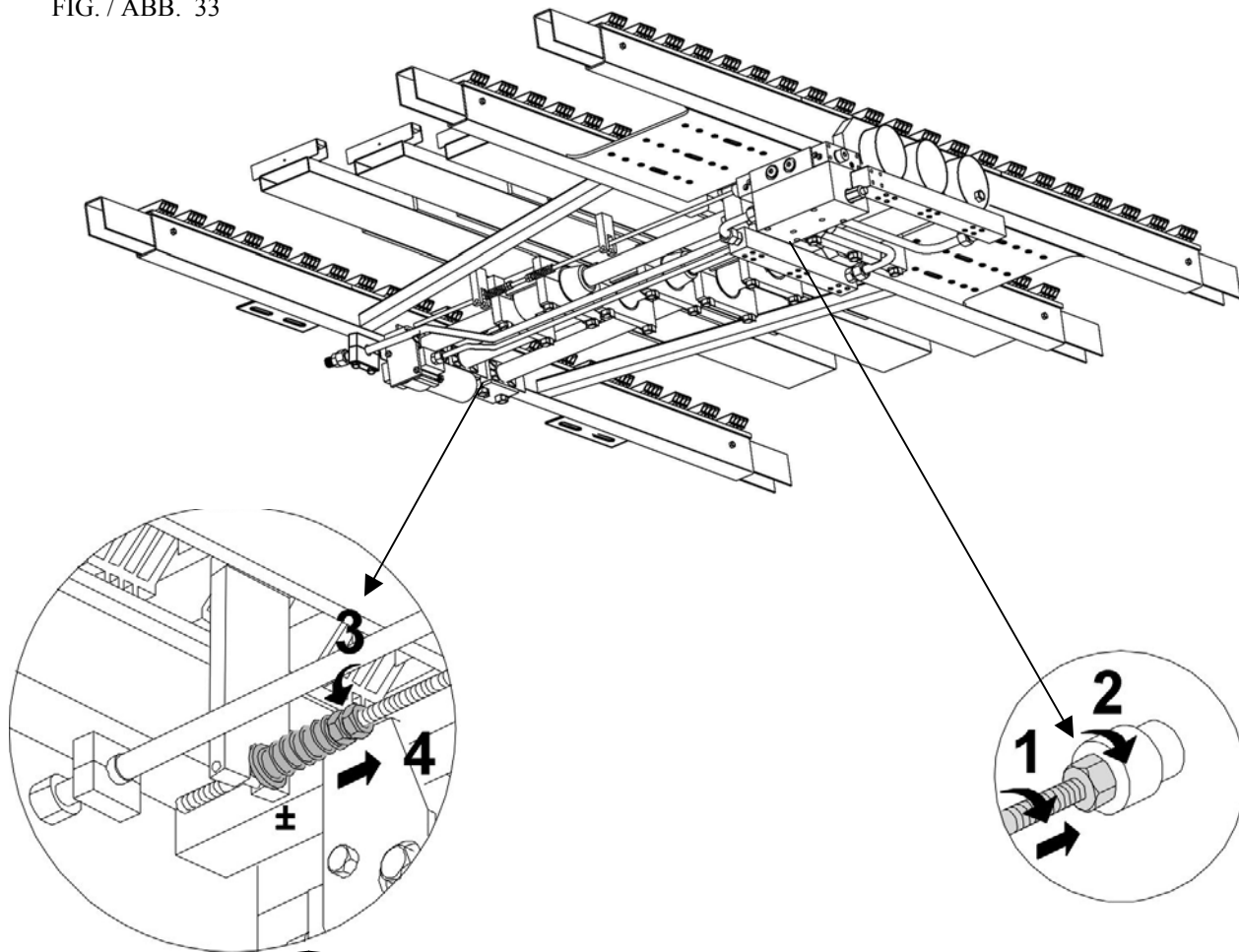
Um eine gute Abdichtung zwischen dem Unterdeck, den sich bewegenden Bodenprofilen und der Schutzplatte zu erzielen, enthält unsere Lieferung einen Dichtungskamm aus Plastik, der an die Schutzplatte montiert werden muss (siehe Abb. 32).

Nach dem Anbringen der Schutzplatte müssen alle Fugen mit elastischem Silikonkitt gegen flüssige Einwirkungen geschützt werden.

Die Aussparung in der Vorderwand, durch die die Zylinder ragen, muss mit Hilfe einer Schutzkappe gegen flüssige Einwirkungen abgedichtet werden (siehe Abb. S. LP4).

Für den problemlosen Zugang bei Wartungsarbeiten und Inspektionen empfehlen wir, eine Tür in der Vorderwand anzubringen, durch die der Zugang zum Bereich unter der Schutzplatte möglich gemacht wird.

FIG. / ABB. 33



**(NL) HET AFSTELLEN VAN HET BESTURINGSVENTIEL.**

Bij werkzaamheden dienen de pomp en elektrische installatie altijd uit te staan, daarnaast dienen de slangen en / of leidingen tussen pomp en de Cargo Floor aandrijfunite te zijn losgekoppeld. Na werkzaamheden aan het systeem, oliepeil controleren;

De Cargo Floor systemen zijn uitvoerig getest en afgesteld als u ze ontvangt. U hoeft ze daarom niet meer af te stellen.

Onder sommige omstandigheden (bijvoorbeeld een verplaatst besturingsventiel) kan het nodig zijn de afstelling te controleren, dit doet u als volgt:

Benodigde gereedschappen:

- 2x steeksleutel 17;
- Kruipolie;
- Kopervet;
- Staalborstel.

Controleer of de draadstang goed in de plunjer van het omschakelventiel bevestigd is, slag exact 12 mm. (zie figuur 33). Zo niet, draai dan de draadstang (1) zo ver mogelijk in de plunjer en zet deze met de contraoer (2) (steeksleutel 17) vast.

Draai nu de moeren 3 en 4 (steeksleutel 17) los en verplaats deze  $\pm 3$  cm richting het omschakelventiel. Schakel nu de pomp in, het systeem stopt nu op de plaats waar de commandolip het omschakelventiel niet bediend. Schakel de pomp uit.

Druk nu de draadstang 1 in totdat de afstandsring 2 tegen het omschakelventiel komt.

Draai moeren 3 en 4 nu zover in dat de veer volledig gespannen is en zet ze vast door ze tegen elkaar in te draaien. Herhaal deze procedure ook voor de andere zijde.

**N.B. het verdient aanbeveling om de draadstang 1 in te smeren met een beetje kopervet.**

### (GB) ADJUSTMENT OF THE CIRCULATION VALVE.

The pump and electrical installation must always be switched-off when working on the system; in addition, the hoses and/or pipelines between the pump and the Cargo Floor should also be disconnected. Check the oil level after when the work on the system is done;

The Cargo Floor systems are already adjusted and tested when you take them over. In certain circumstances (moved combination valve) it may be necessary to check the adjustment. You can do this as follows:

#### Necessary tools:

2x spanner 17;  
High viscosity oil;  
Copper grease;  
Steel brush.

Check that the wire rod is fastened securely to the switchover valve plunger, stroke exactly 12 mm (see figure 33). If not, then screw the wire rod (1) as far as possible into the plunger and secure this with the contra nut (2) (spanner size 17).

Loosen nuts 3 and 4 (spanner size 17) and move these about 3 cm in the direction of the switchover valve. Now switch the pump on. The system will stop now at the point where the command lip no longer operates the switchover valve. Switch off the pump.

Now push the wire rod 1 in until the spacer ring 2 touches the switchover valve.

Tighten nuts 3 and 4 so that the spring is fully tensioned, and secure them by tightening them against one another.

Repeat this procedure for the other side.

**N.B. It is worthwhile spreading some copper grease on the wire rod 1.**

### (D) ABSCHALTVENTIL EINSTELLEN

Bei Arbeiten müssen die Pumpe und Elektroanlage jederzeit abgeschaltet sein. Weiterhin müssen die Schläuche und / oder Leitungen zwischen der Pumpe und der Cargo-Floor-Antriebseinheit abgekoppelt worden sein. Nach Arbeiten an dem System den Ölstand kontrollieren;

Die Cargo Floor Systeme sind bei der Auslieferung geprüft und eingestellt. Unter bestimmten Umständen (versetztes Kombiventil) kann es erforderlich sein, die Einstellung zu überprüfen. Diese Arbeiten werden wie folgt ausgeführt:

#### Benötigtes Werkzeug:

2x Steckschlüssel 17;  
Kriechöl;  
Kupferfett;  
Stahlbürste.

Überprüfen Sie, ob die Gewindestange gut in der Aufnahme (Achse) des Umschaltventils befestigt ist, Hub exakt 12 mm. (siehe Abb. 33). Ist dies nicht der Fall, dann drehen Sie die Gewindestange (1) so weit wie möglich in die Aufnahme ein und arretieren Sie die Stange mit der Kontermutter (2) (Steckschlüssel 17). Drehen Sie jetzt die Muttern 3 und 4 (Steckschlüssel 17) los und versetzen Sie diese um  $\pm 3$  cm in Richtung des Umschaltventils. Schalten Sie dann die Pumpe ein. Das System stoppt jetzt an der Stelle, wo die Steuerlippe das Umschaltventil nicht bedient. Schalten Sie die Pumpe aus.

Drücken Sie nun die Gewindestange ein, bis der Distanzring 2 gegen das Umschaltventil stößt.

Drehen Sie die Muttern 3 und 4 jetzt so weit ein, dass die Feder vollständig gespannt ist und arretieren Sie diese, indem Sie sie gegeneinander eindrehen.

Wiederholen Sie diesen Vorgang auch für die andere Seite.

**Hinweis: Wir empfehlen, die Gewindestange 1 mit etwas Kupferfett einzuschmieren.**

**(NL) TECHNISCHE GEGEVENS CARGO FLOOR**

- Werking** : volledig hydraulisch, met drie dubbelwerkende cilinders.  
**Besturing** : volledig hydraulisch mechanisch.  
**Bediening** : volautomatisch laden – stop – lossen.

	<b>CF500 SL(i)</b>	<b>CF 3 LP (leak proof)</b>
Slag (mm)	200	150
Boring (mm)	100/45	125/60
Cilinder volume (ltr.)	2.82	3.26
Olievolume per cyclus (ltr.)	8.46	9.77
Max. werkdruk (bar)	225	150
Overdrukventiel afstelling (bar)	225	150
Slagen per minuut	13	11
Snelheid in meters per min. (mtr. / min. bij geadviseerde pompcapaciteit)	2.6	1.7
Geadviseerde pompcapaciteit:		
Flow (ltr./min)	110	110
Druk (bar)	250	175
Maximale Pompcapaciteit		
Flow (ltr./min)	130	170
Druk (bar)	250	175
Snelheid	3,1	2,6

- Bedieningsventielen** : 24V DC  
**Doseerbaarheid** : volledig variabele snelheid d.m.v. olie flow bepaald door het toerental van de motor of d.m.v. meerdere pompen.
- Aandrijving** : d.m.v. PTO op de vrachtwagen, een elektro-hydraulisch aggregaat of een aggregaat met externe verbrandingsmotor.
- Filter** : persfilter type: hoge druk 20 micron. (Artikel nummer 7072004)  
**Persleiding** : Ø 20 x 2 doorlaat 16 mm  
**Retourleiding** : Ø 25 x 2,5 doorlaat 20 mm  
**Olie ISO VG 32** : Shell Tellus T32 of BP HL2-32 of ESSO Unavis 32 (of equivalent).  
Biologische olie alleen i.o.m. Cargo Floor gebruiken  
**Biologische olie** : Voor de CF500 geldt dat een biologische olie van het type synthetisch ester (HEES) standaard gebruikt kunnen worden. **Het gebruik van andere soorten biologische olie raden wij af.**  
**Olietemperatuur** : max. 70 ° C

## Vloer

- Aluminium vloerprofielen** : - planklengte in overleg  
- vloerdikte 3, 6, 8, 10, HDI 8/18 mm, HD 8/20 mm, Semi Leak Proof  
- plankbreedte 111,9 mm  
- bewegende vloerbreedte standaard 2355 mm tbv 2500 mm  
binnenbreedte
- Extrusie legering** : hoogwaardige Aluminium-legering, lasbaar, zeer slijt- en trekvast
- Composit vloerprofielen** : - door het specifieke karakter van deze toepassing worden deze vloervarianten alleen in overleg met Cargo Floor B.V. geleverd
- Materiaal** : hoogwaardig vezelversterkt kunststof
- Geleiding** : de aluminium vloerprofielen worden gedragen door slijtvaste kunststof geleiders (TWISTER) of door kunststof geleidingskammen.
- Geleidingsoppervlak** : het totale draagvlak van elke geleider (TWISTER) is 87 cm<sup>2</sup>  
Totale draagvlak van elk geleidingsblok van de kunststof kamgeleiding is 60 cm<sup>2</sup>  
Totale geleidingsoppervlak wordt bepaald door het totaal aantal geleidingen welke naar wens te variëren is.
- Ondervloer** : zowel staal, aluminium als composit, t.b.v. kunststof geleiding te voorzien van vierkante kokers 25x25x2 of direct montage van de kunststof kamgeleidingen op de ondervloer.

## OPTIES:

- (i) module ter aansluiting op Blackbox
- Variabele slaglengte van 10 mm tot 200 mm
- Aansluitmogelijkheden op een PLC
- Bedieningsventielen 12 V of 220 V (24 V=standaard).
- Stalen vloerdelen, vloerdelen met staalbeplating.
- Vloerbreedte en lengte in overleg, op elke gewenste breedte.
- Aluminium eindkappen t.b.v. vloerprofielen
- T.b.v. speciale producten zijn volledig gladde profielen leverbaar. Vloerdikte 6, 8 en 10 mm (zie blz. 32);
- Beschermings-oprolkleed;
- Draadloze afstandbediening voorzien van laad en los functie (art.nr. 6104006);
- Cargo Floor in combinatie met andere laad/los systemen;
- Stationaire toepassingen in alle varianten
- Extra kunststof geleiders.
- Elektro- / hydraulische aggregaten
- Diesel hydraulische aggregaten
- Meerder Kopschotten ivm deelladingen

**(GB) CARGO FLOOR TECHNICAL SPECIFICATIONS**

- System Operation** : completely hydraulic, with three double-action cylinders.  
**System Control** : completely hydraulic mechanical.  
**Operation Control** : fully automatic loading – stop - unloading.

	<b>CF500 SL(i)</b>	<b>CF 3 LP (leak proof)</b>
Stroke (mm)	200	150
Bore (mm)	100/45	125/60
Cylinder volume (ltr.)	2.82	3.26
Oil volume per cycle (ltr.)	8.46	9.77
Max. operational pressure (bar)	225	150
Over pressure valve threshold (bar)	225	150
Strokes per minute	13	11
Speed, in meters per minute (mtr. / min with advised pump capacity)	2.6	1.7
Advised pump capacity:		
Flow (ltr./min)	110	110
Pressure (bar)	250	175
Max. pump capacity:		
Flow (ltr./min)	130	170
Pressure (bar)	250	175
Speed	3,1	2,6

- Control valves** : 24V  
**Throughput variation** : Completely variable speed by use of oil flow determined by the revs of the motor or by various pumps.  
**Drive** : use of the PTO on the truck; an electro-hydraulic aggregate or an aggregate with an external combustion engine.  
**Filter** : pressure filter type: high-pressure 20 micron.  
(Artikelnnummer 7072004)  
**Pressure piping** : Ø 20 x 2 feed through 16 mm  
**Return piping** : Ø 25 x 2,5 feed through 20 mm  
**Oil ISO VG 32 b.v.** : Shell Tellus T32 or BP HL2-32 or ESSO Unavis 32 (or equivalent).  
Only use biological oil after agreement by Cargo Floor  
**Biological oil** : A biological oil of the type synthetic ester (HEES) can be used as standard with the CF500. **We advise you not to use other types of biological oil.**  
**Oil temperature** : max. 70 ° C



## **Floor**

- Aluminium floor profiles** : - plank length negotiable  
- floor thickness 3, 6, 8, 10, HDI 8/18 mm. HD 8/20 mm; Semi Leak Proof  
- plank width 111.9 mm  
- moving floor width standard 2355 mm for an inner width of 2500 mm
- Extrusion alloy** : high quality Aluminium-alloy, weldable, very wear-proof and tensile
- Composite floor profiles** : these floor variants are only available in consultation with Cargo Floor B.V. due to the specific nature of this type of application
- Material** : high quality fibre reinforced plastic
- Guiding** : The aluminium floor profiles are borne by wear-free plastic guides (TWISTER) or by plastic guide cams.
- Guide bearing surface** : the total bearing surface of each guide (TWISTER) is 87 cm<sup>2</sup>  
Total bearing surface of each guiding block of the plastic cam guide is 60 cm<sup>2</sup>  
Total guide surface area is determined by the total number of guides, which can be varied as required.
- Under floor** : Steel, aluminium and composite. The plastic guiding can be provided with square tubes 25x25x2 or the plastic cam guides can be mounted directly on the under floor.

## **OPTIONS:**

- (i) module for connecting to Blackbox
- Variable stroke from 10 mm to 200 mm
- Can be connected to PLC
- Control valves 12 V or 220 V (24 V=standard).
- Steel floor parts, Steel clad floor parts.
- Floor width and length in consultation, can be any width required.
- Aluminium end caps for floor profiles
- Completely flat profiles are available for special products. Floor thickness 6, 8 and 10 mm See page. 32);
- Protective roll-up cover;
- Wireless remote control with load and unload functions (art. no. 6104006);
- Cargo Floor in combination with other loading/unloading systems
- Stationary applications in all versions
- Extra plastic guides.
- Electro- / hydraulic aggregates
- Diesel hydraulic aggregates
- Multiple bulkhead for partial loads

**D** **TECHNISCHE DATEN CARGO FLOOR**

- Funktionsweise : komplett hydraulisch, mit drei doppelt wirkenden Zylindern  
Steuerung : komplett hydraulisch-mechanisch  
Bedienung : vollautomatisch laden - stop - entladen

	<b>CF500 SL(i)</b>	<b>CF 3 LP (leak proof)</b>
Hub (mm)	200	150
Bohrung (mm)	100/45	125/60
Zylinder-Volumen (Liter)	2.82	3.26
Ölmenge je Zyklus (Liter)	8.46	9.77
Max. Betriebsdruck (bar)	225	150
Einstellung Überdruckventil (bar)	225	150
Umdrehungen pro Minute (Arbeitstakt)	13	11
Geschwindigkeit in Meter/Minute (m/min. bei angeratene Pumpenkapazität)	2.6	1.7
<b>Angeratene Pumpenleistung</b>		
Durchfluss (Liter/Min.)	110	110
Druck (bar)	250	175
<b>Max. Pumpenleistung</b>		
Durchfluss (Liter/Min.)	130	170
Druck (bar)	250	175
Geschwindigkeit	3,1	2,6

- Steuerventile** : 24 V  
**Dosierbarkeit** : Vollkommen variable Einstellung der Geschwindigkeit durch den Ölfluss, bestimmt durch die Drehzahl des Motors, oder durch mehrere Pumpen
- Antrieb** : mit Hilfe des PTO (Power Take Off – Abnahmepunkt für die Motorleistung) am LKW, durch ein elektro-hydraulisches Aggregat oder durch ein Aggregat mit externem Verbrennungsmotor.
- Filter** : Druckfilter Typ: Hochdruck 20 Micron. (Artikelnummer 7072004)  
**Druckleitung** : Ø 20 x 2 Durchlass 16 mm  
**Rückleitung** : Ø 25 x 2,5 Durchlass 20 mm  
**Öl, z.B. ISO VG 32** : Shell Tellus T32 oder BP HL2-32 oder ESSO Unavis 32 (oder gleichwertiges Öl).  
Biologisches Öl nur nach Rücksprache mit Cargo Floor verwenden
- Biologisches Öl** : Beim CF500 können standardmäßig Öle des Typs Synthetisch Ester (HEES) verwendet werden. **Vom Einsatz anderer biologischer Öle raten wir ab.**
- Öltemperatur** : max. 70 °C

## **Boden**

- Aluminium-Bodenprofile** : - Plankenlänge nach Absprache  
- Bodenstärke 3, 6, 8, 10, HDI 8/18, HD 8/20 mm; Semi Leak Proof  
- Plankenbreite 111,9 mm  
- bewegliche Bodenbreite Standard 2355 mm bei 2500 mm Innenbreite
- Extrusionslegierung** : Hochwertige Aluminium-Legierung, schweißbar, sehr resistent gegen Abnutzung und zugfest.
- Composit Bodenprofile** : Auf Grund des speziellen Charakters dieser Lösung werden diese Bodenvarianten nur nach Rücksprache mit Cargo Floor B.V. geliefert.
- Material** : Hochwertiger faserverstärkter Kunststoff  
Composit Bodenprofile / Kämme
- Führung / Gleiter** : Die Aluminium-Bodenprofile werden von verschleißfesten Kunststoff-Führungen (TWISTER) oder von Gleitkämmen aus Kunststoff getragen.
- Fläche der Führung** : Die gesamte Tragfläche beträgt für jede Führung (TWISTER) 87 cm<sup>2</sup>. Die gesamte Tragfläche für jeden Führungsblock der Gleitkämmen aus Kunststoff beträgt 60 cm<sup>2</sup>. Die Gesamtgröße der Gleitfläche wird durch die Anzahl der Führungen bestimmt, deren Menge variabel sein kann.
- Unterboden** : Stahl und Aluminium als Composit, um die Kunststoff-Führung mit Vierkantrohren 25 x 25 x 2 zu versehen oder direkte Montage der Gleitkämmen aus Kunststoff auf dem Unterboden.

## **OPTIONEN:**

- (i) Module zum Anschluss an die Blackbox
- Variable Hublänge von 10 mm bis 200 mm
- Anschlussmöglichkeiten an einen PLC
- Steuerventile 12 V oder 220 V (24 V = Standard)
- Bodenelemente aus Stahl, Bodenelemente mit Stahlbelag
- Bodenbreite und Länge nach Absprache, für jede gewünschte Breite möglich
- Aluminium-Endkappen für Bodenprofile
- Für Spezialprodukte sind absolut ebene Profile lieferbar. Bodenstärken 6, 8 und 10 mm. (siehe Seite 32);
- Aufrollbare Schutzlage;
- Kabellose Fernbedienung mit Lade- und Entlade-Funktion (Art.-Nr. 6104006);
- Cargo Floor in Kombination mit anderen Lade-/Entlade-Systemen
- Stationäre Lösungen in allen Varianten
- Zusätzliche Führungen/Gleiter aus Kunststoff
- Elektro-/hydraulische Aggregate
- Diesel-hydraulische Aggregate
- Mehrere Stirnwände für Teilladungen

## ONDERHOUDSVOORSCHRIFTEN

### Controle na ontvangst van het nieuwe voertuig:

Controleert u de verbinding tussen de aluminium vloerprofielen en het Cargo Floor systeem. Mocht daar speling in aanwezig zijn, vervang de schroeven. Controleer dit enkele dagen na ontvangst van de oplegger, na tien ladingen / lossingen en vervolgens na één maand.

Specificatie schroeven:

M12 x 25 verzonken schroef met binnenzeskant kl.10.9 galv. verz. DIN 7991.

De bouten dienen te worden voorzien van loc-tite (Loc-tite® 243 cat. o. 23286 schroefdraadborging).

Het aanhaalmoment bedraagt 100 - 140 Nm.

### Regelmatige controles:

Om een hoge mate van bedrijfszekerheid en een lange levensduur te verkrijgen van uw Cargo Floor systeem, dient u regelmatig de volgende aspecten – nauwkeurig – te controleren:

- De kwaliteit van de olie; deze dient regelmatig verschoond te worden (controle elk ½ jaar)
- Filterelement elk jaar vervangen;
- Olie elke 2 jaar vervangen, of frequenter indien nodig;
- De hoeveelheid aanwezige olie in de tank. Er dient constant min. 150 ltr. olie aanwezig te zijn om warmteontwikkeling te onderdrukken. Gebruikt een goede hydraulische olie volgens ISO VG 32

### Controleren en eventueel reinigen van de volgende onderdelen:

- Schroeven/bouten: zitten ze nog vast, indien nodig natrekken of vervangen!
- Wartels en koppelingen van alle hydraulische componenten controleren en indien nodig natrekken!
- Olietank;  
Door het verwijderen van het tankdeksel, kunt u achtergebleven resten (condens, vuil enz.) van de bodem verwijderen.
- Retour-/persfilter  
Door het verwijderen van het filterdeksel/-pot kunt u de filterelementen controleren of, eventueel, na ca. 1 jaar vervangen.

Dit alles is noodzakelijk om inwendige slijtage te voorkomen (van bv. pomp/cilinders enz.).

Nieuwe elementen zijn verkrijgbaar bij uw carrosseriebouwer. Voor de keuze van het juiste type verwijzen wij u naar de “exploded views” op [www.cargofloor.nl/download](http://www.cargofloor.nl/download).

Wij willen hierbij benadrukken dat de vrij geringe kosten van vervanging van vervuilde onderdelen of olie niet opwegen tegen de kosten en ongemak die hieruit kunnen voortvloeien.

- Omschakelventiel;  
Afstelling van het omschakelventiel. Het is van belang dat het omschakelventiel goed is afgesteld en dat de schakeling plaats vindt volgens de voorschriften. Zie blz. 21

Ook het reinigen van de vloerdelen met een stoomcleaner behoort tot het regelmatige preventieve onderhoud.

## MAINTENANCE INSTRUCTIONS

### Check after receipt of the new trailer:

Check the join between the aluminium floor profiles and the Cargo Floor-system. If there is play then either tighten the bolts or replace them. Check this a couple of days after receipt of the trailer, after 10 loads / unloads and after one month.

Specifications of the screws:

M12 x 25 countersunk screws with hexagon socket, class 10.9, galvanized. DIN 7991

Loctite must be applied to the threaded surfaces of the bolts (Loctite® 243 cat. o. 23286 thread locking).

A torque of 100 – 140 Nm should be used to tighten the bolts.

### Regular checks:

To ensure that your Cargo Floor system operates reliably and has a long life, it is important that you regularly perform careful checks on the following aspects:

- The quality of the oil; this must be cleaned regularly (check every ½ year)
- Replace the filter element every year;
- Change the oil every 2 years, or more frequently if required;
- The level of oil in the tank. The oil should be kept at a level of at least 150 litres to prevent overheating. Use a good quality, hydraulic oil in accordance with the ISO VG 32 norm.

### Check and, if necessary clean the following components:

- Screws/bolts: are they still tight, tighten or replace if necessary!
- Check the ducts and joints of all hydraulic components, and adjust if necessary!
- Oil tank;  
By taking the lid off the tank, you can remove any remains (condensation, dirt etc.) from the bottom.
- Return-/pressure filter  
You can check the filter elements or replace. You gain access by removing the filter lid/ chamber.

This is all necessary to avoid internal wear (of the pump/cylinders etc., for example).

New filter parts are available at your system builder. For the right type we refer you to our “exploded views” which you can find on our website: [www.cargofloor.nl/download](http://www.cargofloor.nl/download).

We want to emphasize that the minimal costs of replacing dirty parts or oil do not match the costs and discomfort that can proceed out of this.

- Circulation valve;  
Adjustment of the circulation valve. It is important that the circulation valve is correctly adjusted and that the switchover moment occurs according to the procedures. See page 21.

Cleaning the floor parts with a steam cleaner is also part of the regular preventative maintenance.

## VORSCHRIFTEN FÜR WARTUNG UND PFLEGE

### Kontrolle nach Empfang des neuen Auflegers:

Überprüfen Sie die Verbindung zwischen den Aluminium-Bodenprofilen und dem Cargo Floor System. Bei vorhandenem Spiel ziehen Sie die Bolzen an oder wechseln Sie diese aus. Kontrolliere dies einigen Tagen nach Empfang des Auflegers, nach Zehn Be- / Entladungen und nach einem Monat.

#### Spezifikation Schrauben:

M12 x 25 Senkschraube mit Innensechskant, Kl.10.9 galv. verz. DIN 7991.

Die Bolzen müssen mit Loc-tite versehen werden (Loc-tite® 243 cat. o. 23286 Schraubgewinde-Sicherung). Das Anzugsmoment beträgt 100 – 140 Nm.

### Regelmäßige Kontrollen:

Um eine hohe Betriebssicherheit und eine lange Lebensdauer Ihres Cargo Floor Systems zu gewährleisten, ist es erforderlich, die folgende Punkte – sorgfältig und genau – zu überprüfen:

- Die Qualität des Öls; dieses muss regelmäßig gewechselt werden (Kontrolle alle 6 Monate)
- Das Filterelement, muss jährlich ausgetauscht werden;
- Ölwechsel alle 2 Jahre, bei Bedarf häufiger;
- Der Ölstand im Tank. Es müssen konstant mindestens 150 Liter Öl vorhanden sein, um eine Wärmeentwicklung zu unterdrücken. Verwenden Sie ein gutes Hydrauliköl gemäß ISO VG 32.

### Kontrolle und bei Bedarf Reinigung folgender Komponenten:

- Schrauben/Bolzen: Auf festen Sitz prüfen, ggf. nachziehen oder auswechseln!
- Drehringe und Kupplungen aller hydraulischen Komponenten überprüfen und ggf. nachziehen!
- Öltank;  
Durch das Abnehmen des Tankdeckels können Sie mögliche Rückstände (Kondensat, Schmutz usw.) vom Boden entfernen.
- Rücklauf-/Druckfilter  
Durch das Herausnehmen des Filterdeckels bzw. des Filtertopfes können Sie die Filterelemente kontrollieren bzw. austauschen.

Diese Maßnahmen sind allesamt erforderlich, um den Verschleiß der Innenteile zu minimieren (z.B. von der Pumpe, an den Zylindern usw.).

Neue Filterelemente erhalten Sie bei Ihrem Karosseriebauer. Der richtige Typ können Sie nachsehen in unserem „Exploded Views“, diese können Sie finden auf unserem Website:

[www.cargofloor.nl/download](http://www.cargofloor.nl/download).

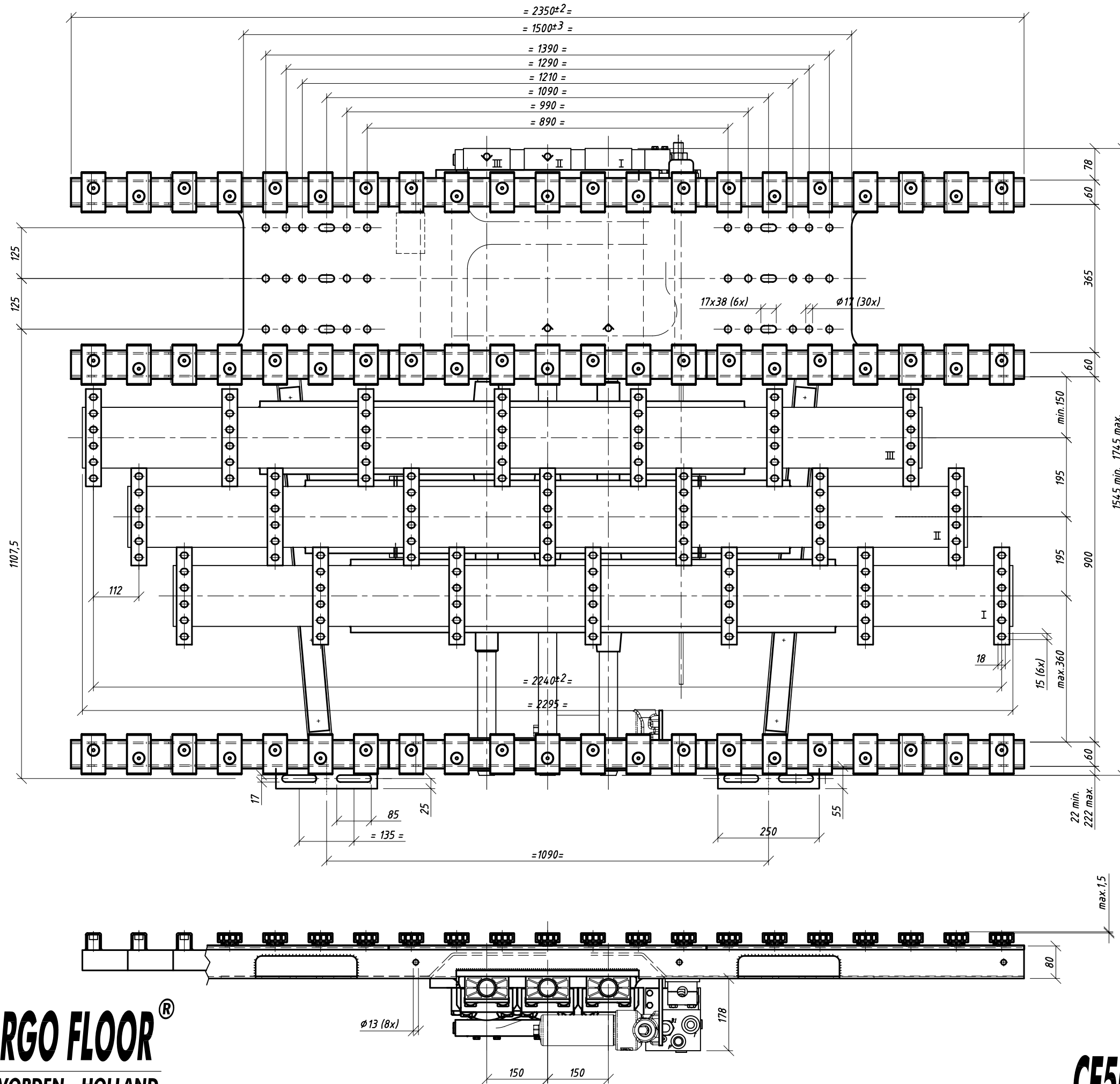
Wir möchten an dieser Stelle mit Nachdruck betonen, dass die relativ geringen Kosten für den Austausch von verschmutzten Komponenten oder des Öls nicht aufwiegen gegen den Kosten und Unbequemlichkeiten die dies verursachen können.

- Abschaltventil;  
Einstellung des Abschaltventils. Es ist wichtig, dass das Abschaltventil gut eingestellt ist und dass die Schaltung vorschriftsmäßig verläuft (siehe Seite 21).

Auch die Reinigung der Bodenelemente mit einem Dampfreiniger gehört zu den regelmäßig auszuführenden, präventiven Wartungsaufgaben.

**NL BELANGRIJKE AANWIJZINGEN**

- Voorkom dat, bij het afkoppelen van de snelkoppeling of bij het navullen van de olietank, vuil in het leidingsysteem komt.
- Pas de werksnelheid aan bij bijvoorbeeld het lossen of laden van zware massieve producten waarbij het systeem de maximale werkdruk benodigd (zie bladzijde 61), dit om hoge belastingen te vermijden.
- Het is raadzaam om de maximale werkdruk (zie pagina 61) niet te overschrijden. Toch komt het voor dat bij bijvoorbeeld het laden en lossen van natte zware en massieve materialen, overschrijding van de maximale werkdruk plaatsvindt. Raadzaam is om b.v. iets minder te beladen, dit komt de levensduur ten goede.
- Vermijd het laden en lossen van scherpe producten zoals glas. Dit geeft onnodige slijtage van de afdichting. Mocht deze afdichting versleten zijn, dan is deze eenvoudig te vervangen. Nieuw afdichtingsprofiel is verkrijgbaar bij uw carrosseriebouwer. (Artikelnummer 4008006. 300 mtr) Mocht u deze producten toch veilig willen vervoeren dan adviseren wij u een beschermingsoprolkleedmechanisme te gebruiken.
- Overschrijdt nooit het maximale aantal slagen per min. bij een maximale slag (zie bladzijde 61). Een groter aantal slagen brengt enorme krachten over in het systeem en het chassis en daarbij wekt het veel warmte in het hydraulische systeem op.
- Bij het lossen van de lading zet u het systeem langzaam en rustig in beweging, tot de lading los komt van de wanden. Daarna verhoogt u de snelheid
- Bij het laden en lossen van pallets is het van belang dat men een goede en vlakke pallet op de vloer plaatst. Zo niet, dan is de kans aanwezig dat de pallets blijven staan, plaats zonodig onder de pallet een houten plank van ca. 300 x 18 x 2350 mm multiplex (zacht hout gebruiken).
- Controleert u de afdichting tussen de 2 vaste vloerprofielen en de bewegende profielen. Indien zich daartussen speling bevindt, stel deze vaste profielen dan bij, zodat de afdichting optimaal blijkt en lekkage via de zijwanden wordt voorkomen.
- Controleert u de verbinding tussen de aluminium vloerprofielen en het Cargo Floor systeem. Mocht daar speling in aanwezig zijn, draai dan de bouten aan of vervang ze.

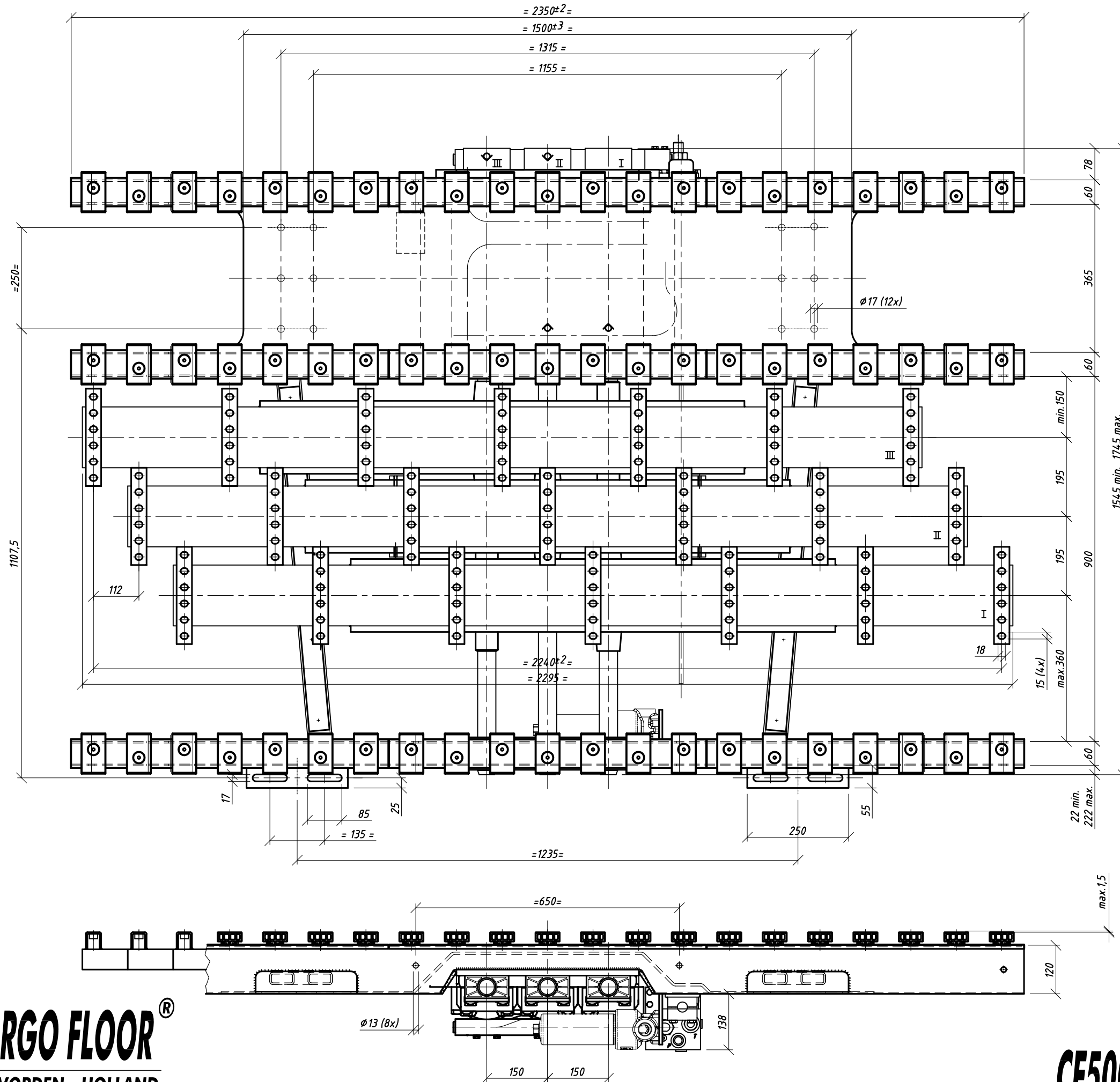


**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>  
COEVORDEN - HOLLAND

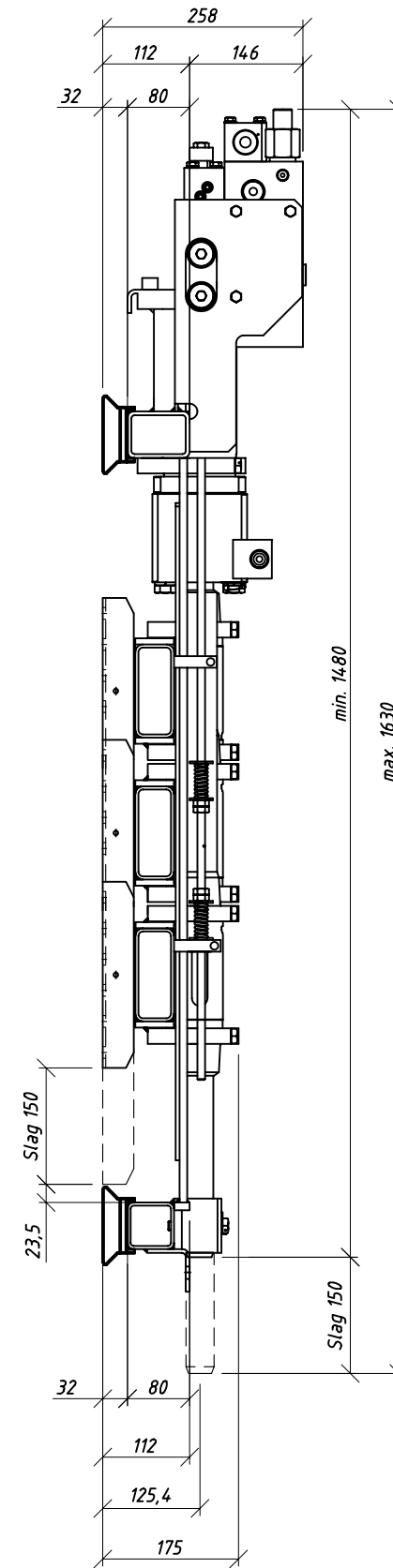
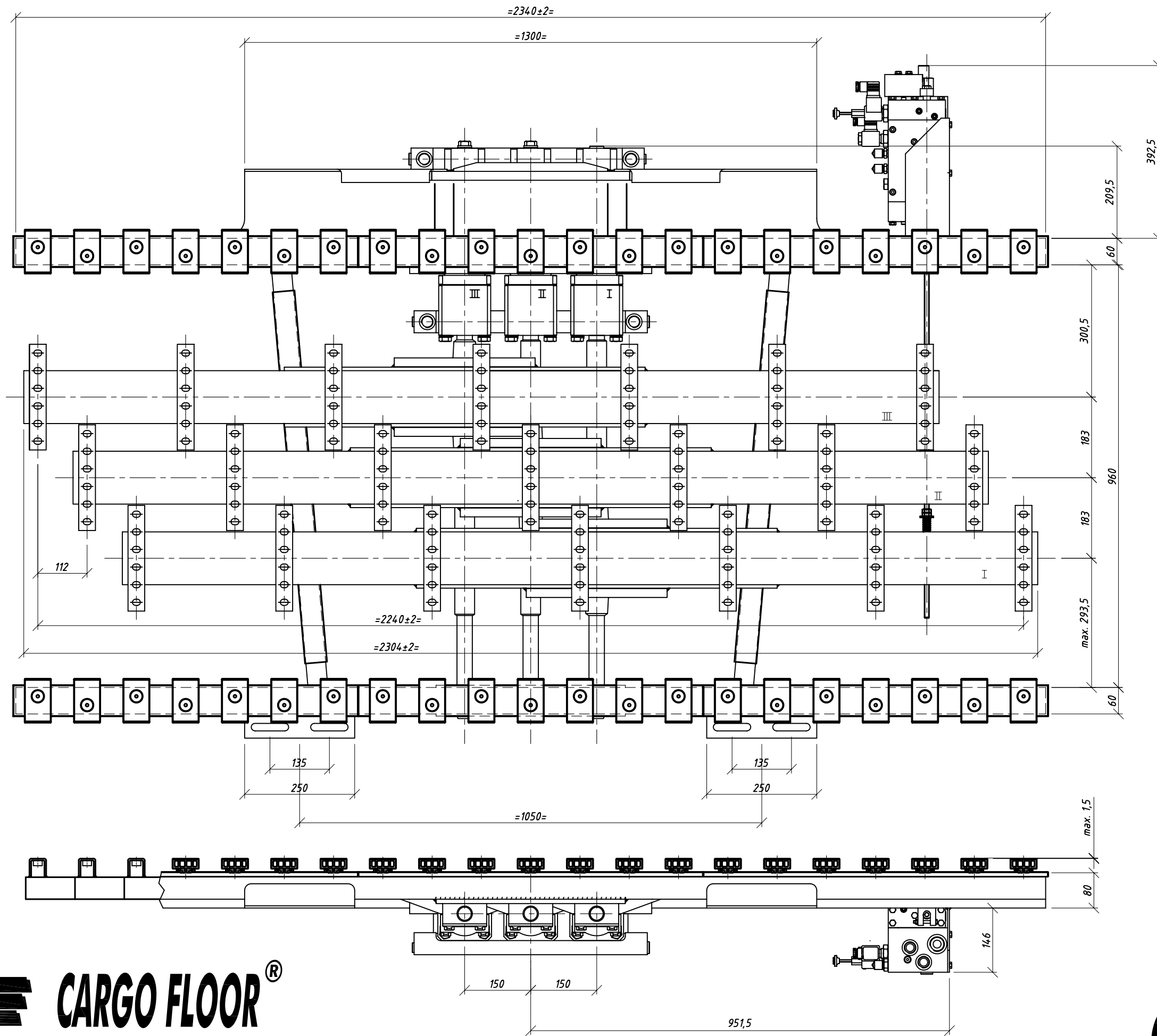
**CF500-H80 SL-21/112**





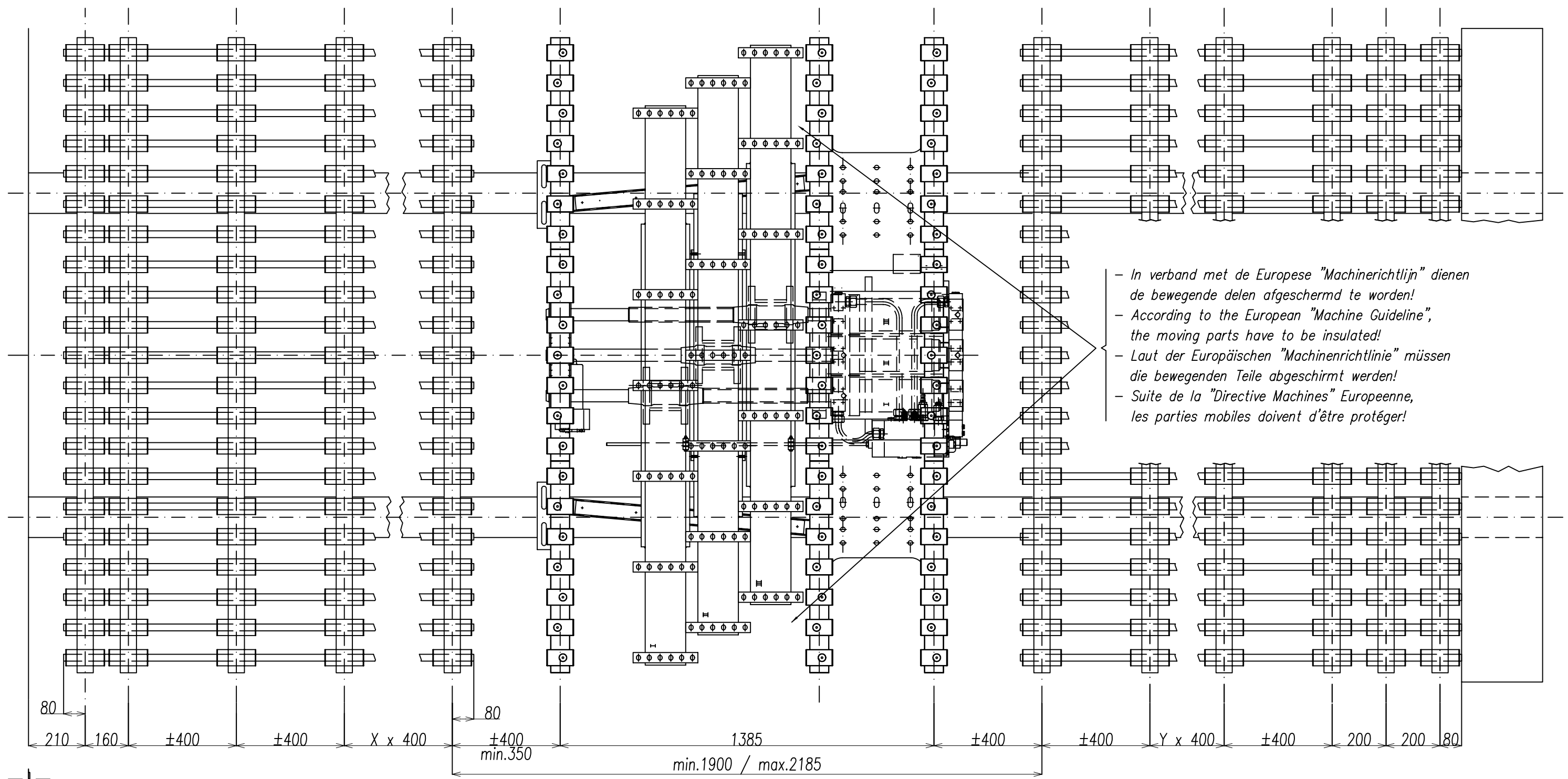






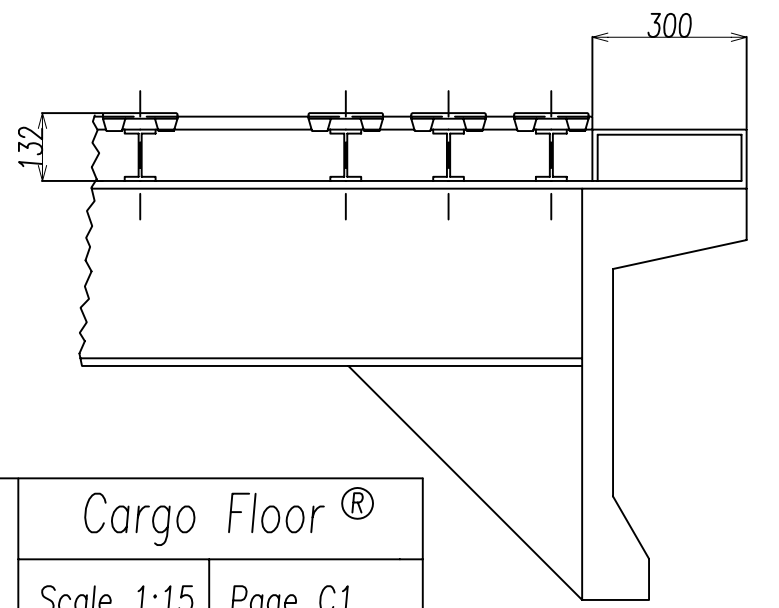
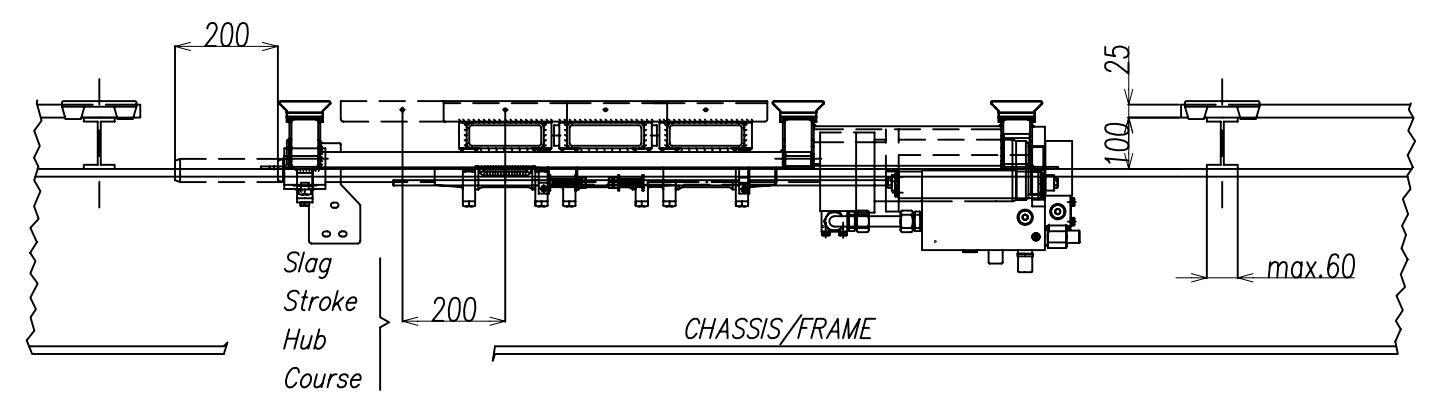
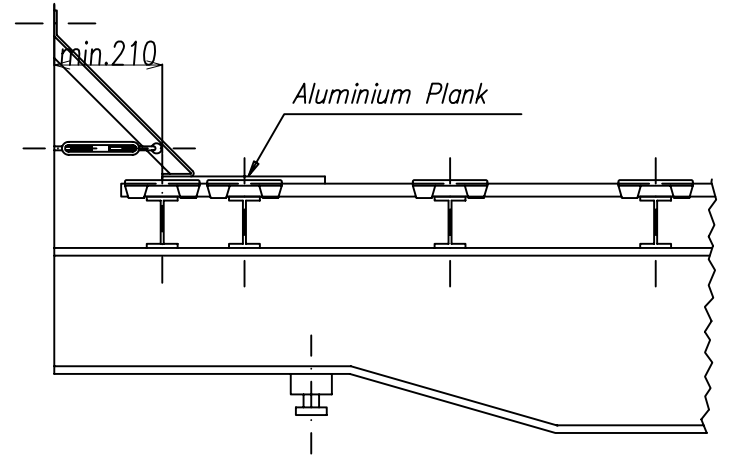
**CARGO FLOOR®**  
COEVORDEN - HOLLAND

**CF100-H80 SL-21/112**

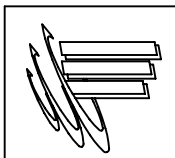


- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!
- According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!
- Laut der Europäischen "Machinenrichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgeschirmt werden!
- Suite de la "Directive Machines" Européenne, les parties mobiles doivent d'être protégées!

80 210 160 ±400 ±400 X x 400 80 ±400 min.350 1385 min.1900 / max.2185 ±400 ±400 Y x 400 ±400 200 200 80

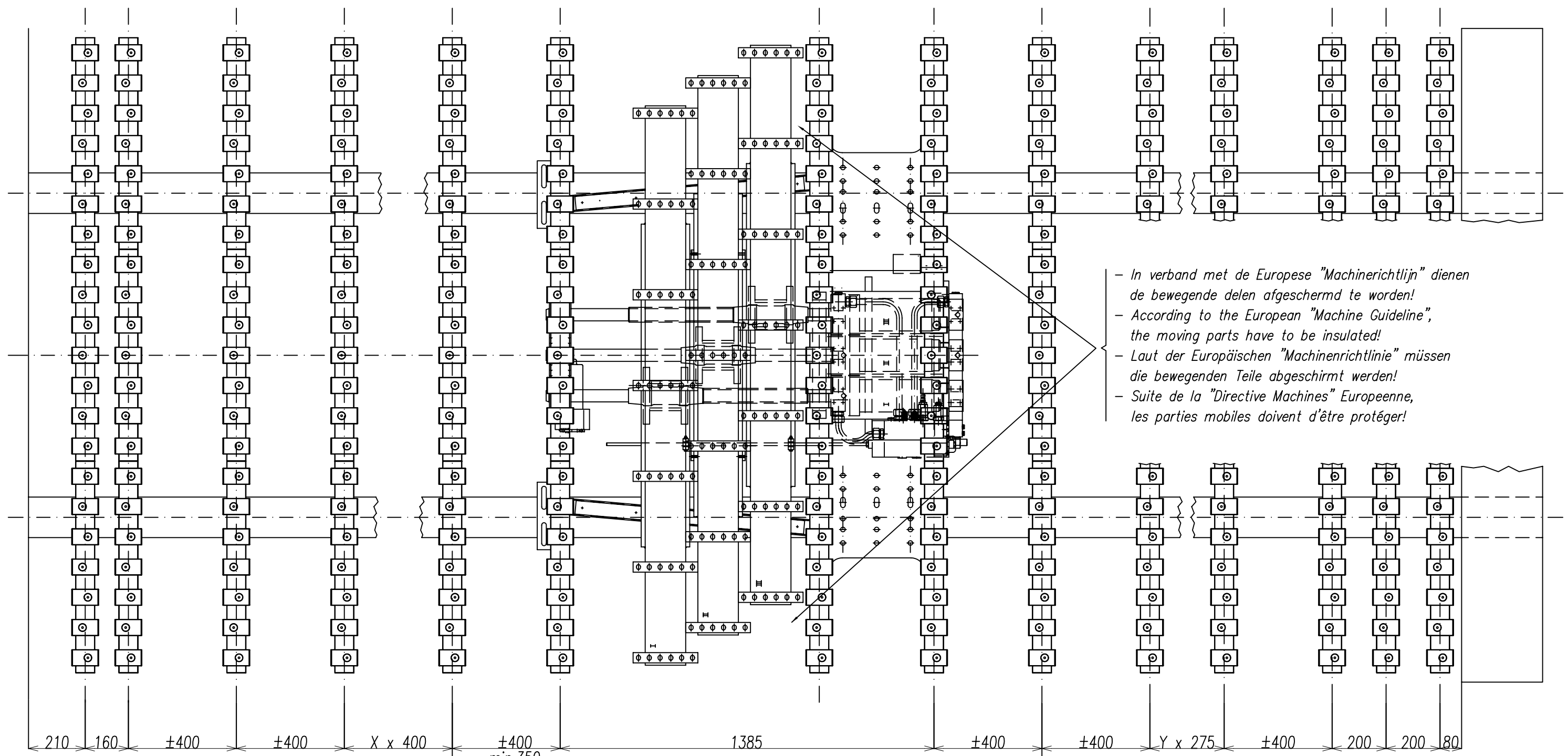


CARGO FLOOR®  
Type: CF 500-H100



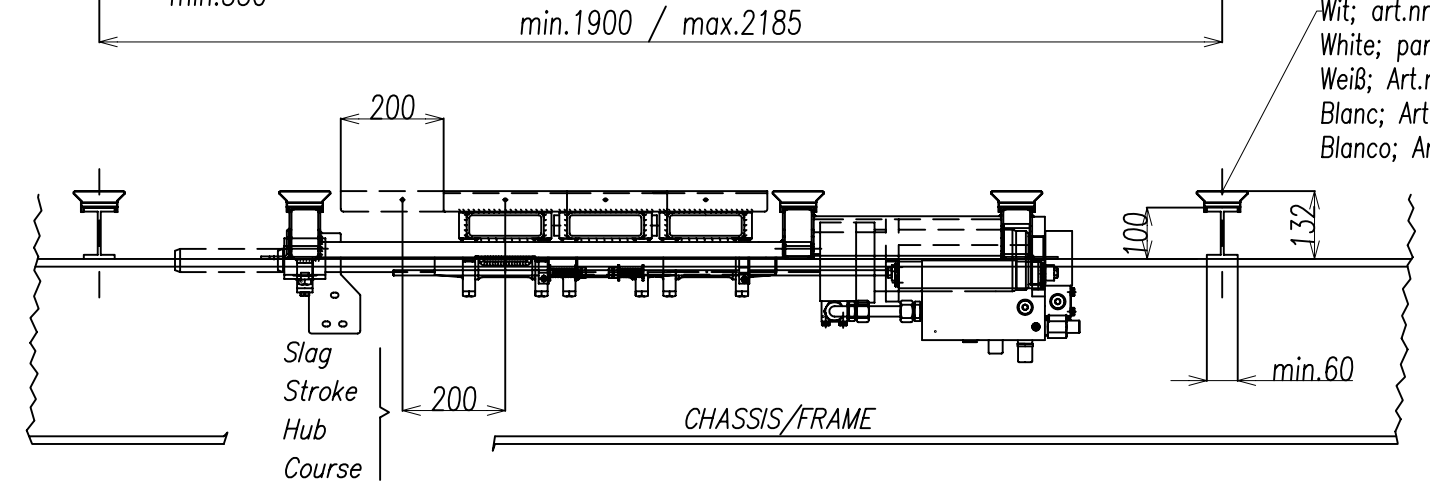
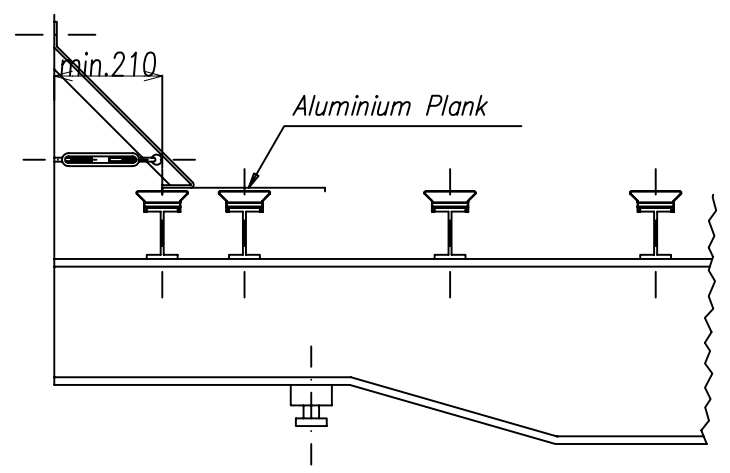
Cargo Floor b.v.  
P.O. Box 271  
NL-7740 AG Coevorden  
Phone: +31-524-593900  
FAX: +31-524-593999

Cargo Floor®  
Scale 1:15 Page C1



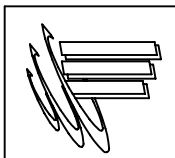
- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!
- According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!
- Laut der Europäischen "Machinenrichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgeschirmt werden!
- Suite de la "Directive Machines" Européenne, les parties mobiles doivent d'être protégées!

210 160 ±400 ±400 X x 400 ±400 min.350 1385 ±400 ±400 Y x 275 ±400 200 200 80  
 min.1900 / max.2185



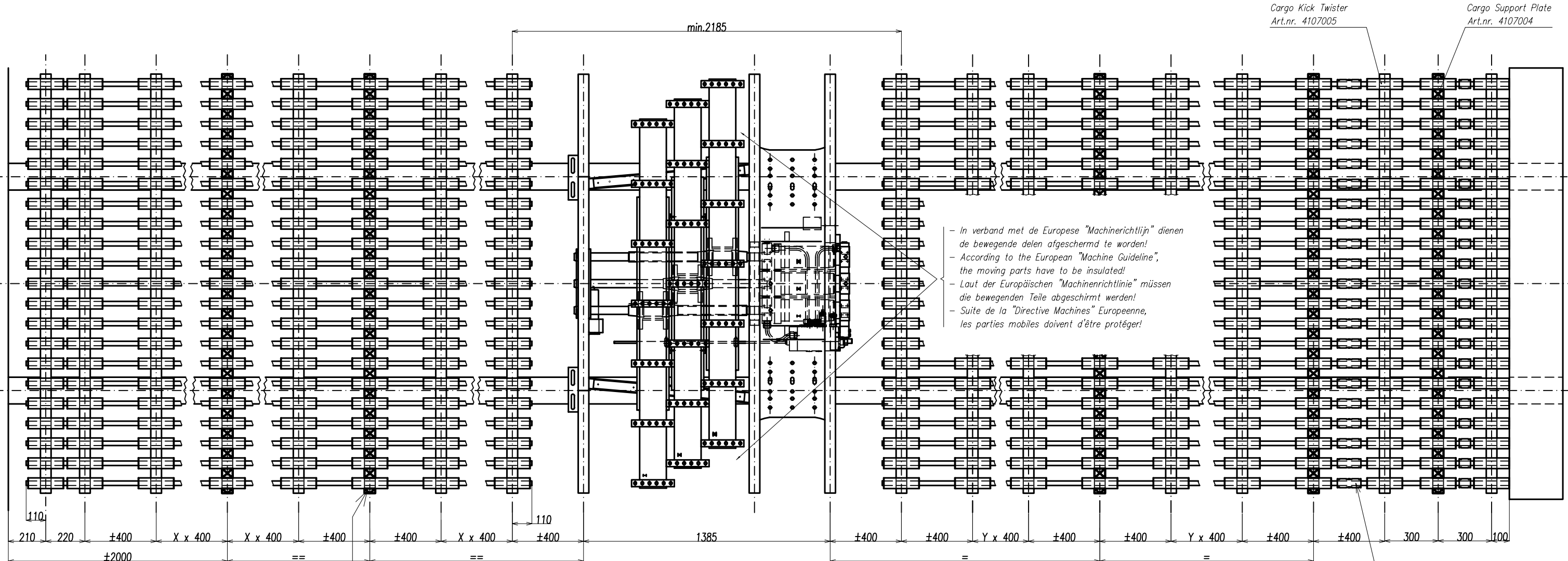
Wit; art.nr. 4103010  
 White; part.no. 4103010  
 Weiß; Art.no. 4103010  
 Blanc; Art.no. 4103010  
 Blanco; Art.no. 4103010

**CARGO FLOOR®**  
 Type: CF 500-H100

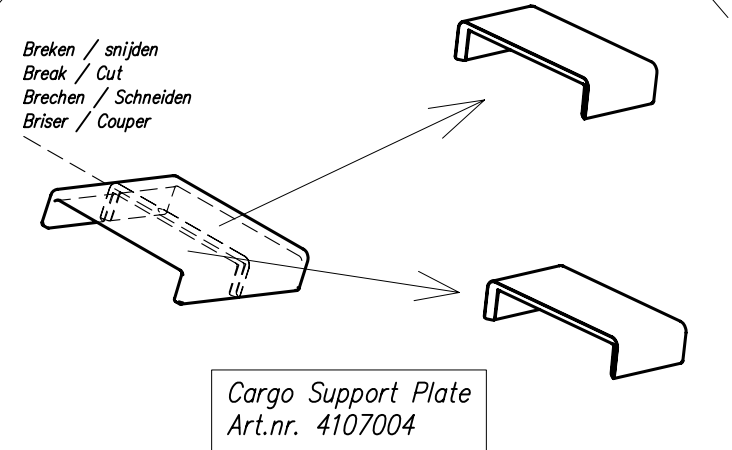
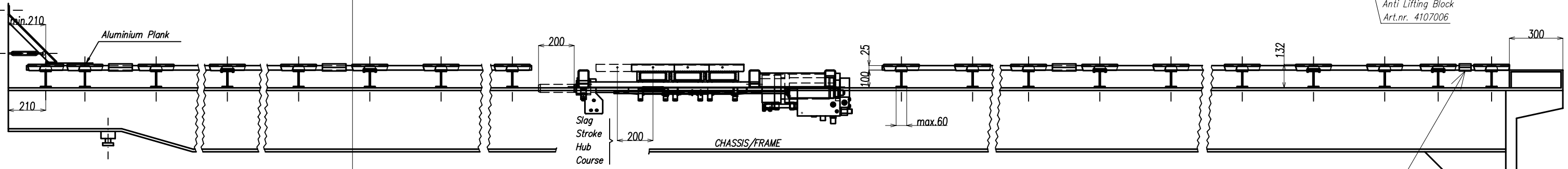


Cargo Floor b.v.  
 P.O. Box 271  
 NL-7740 AG Coevorden  
 Phone: +31-524-593900  
 FAX: +31-524-593999

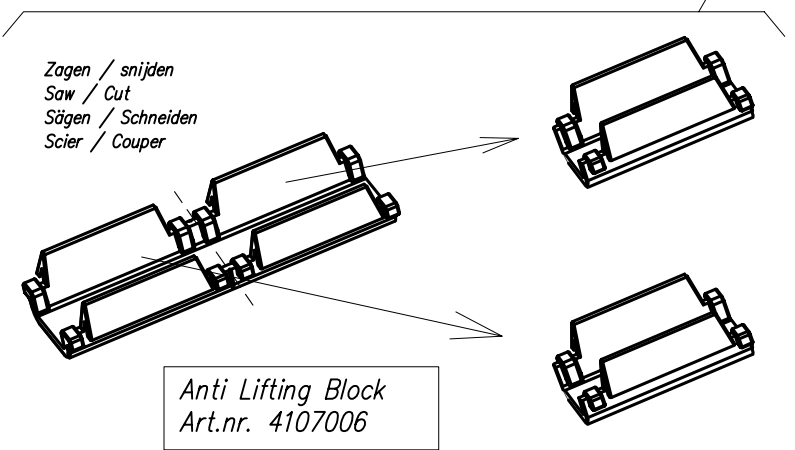
**Cargo Floor®**  
 Scale 1:15 Page C2



- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!  
 - According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!  
 - Laut der Europäischen "Machinerichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgesichert werden!  
 - Suite de la "Directive Machines" Européenne, les parties mobiles doivent être protégées!




Cargo Support Plate  
Art.nr. 4107004



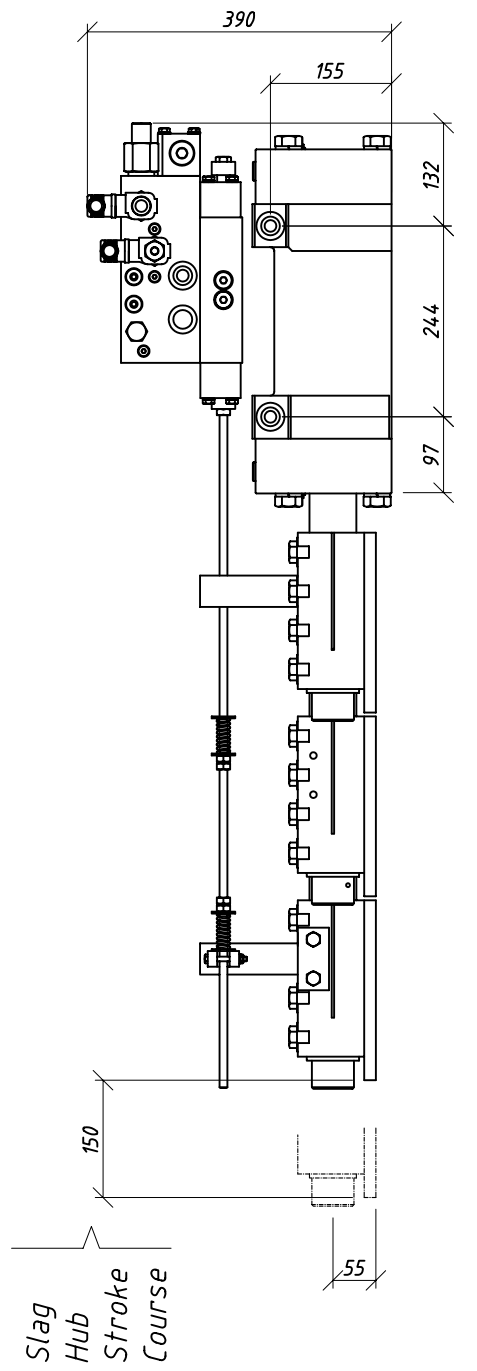
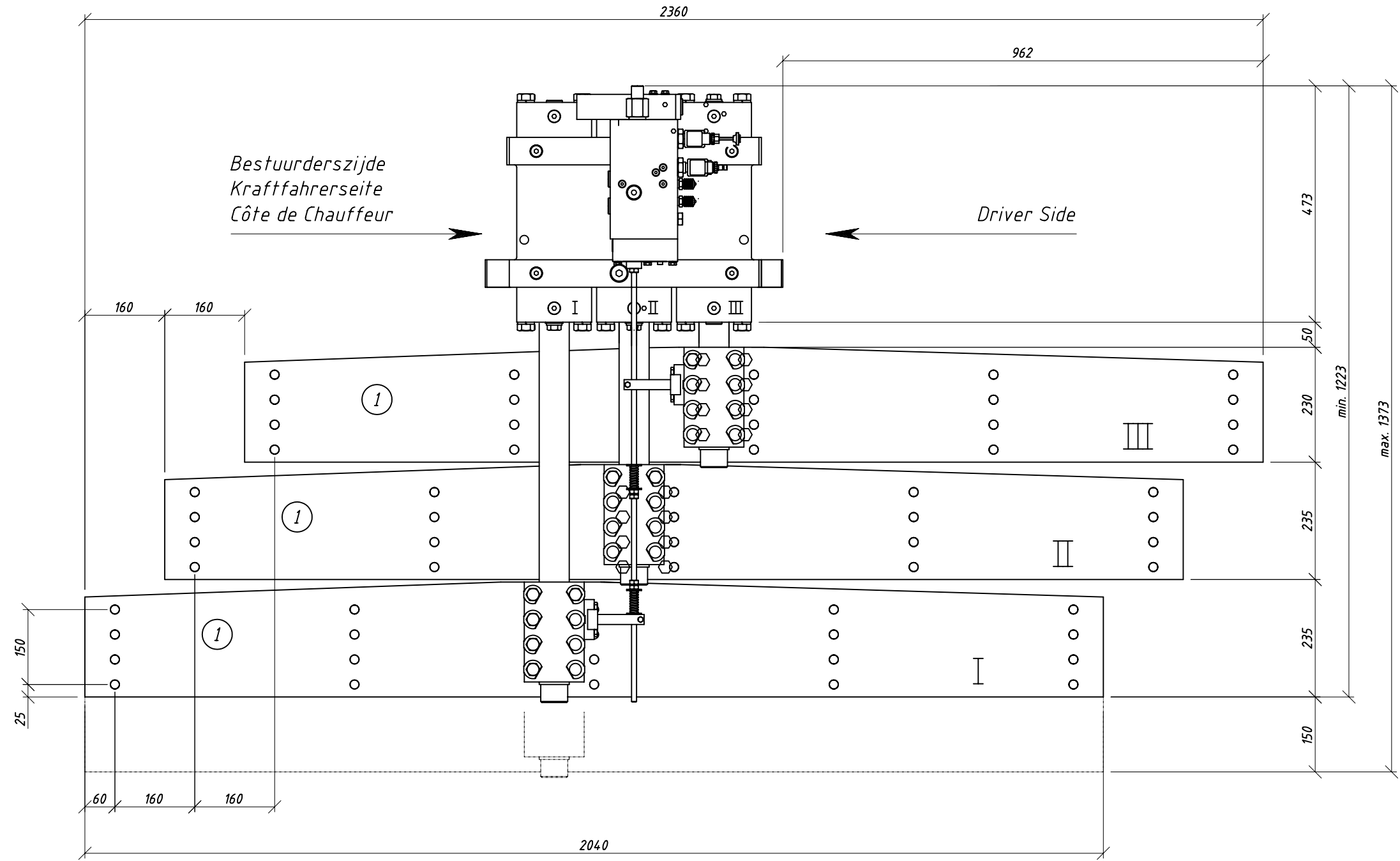
Anti Lifting Block  
Art.nr. 4107006

CARGO FLOOR®  
Type: CF 500-H100

 Cargo Floor b.v.  
P.O. Box 271  
NL-7740 AG Coevorden  
Phone: +31-524-593900  
FAX: +31-524-593999

Cargo Floor®  
No Scale Page C3

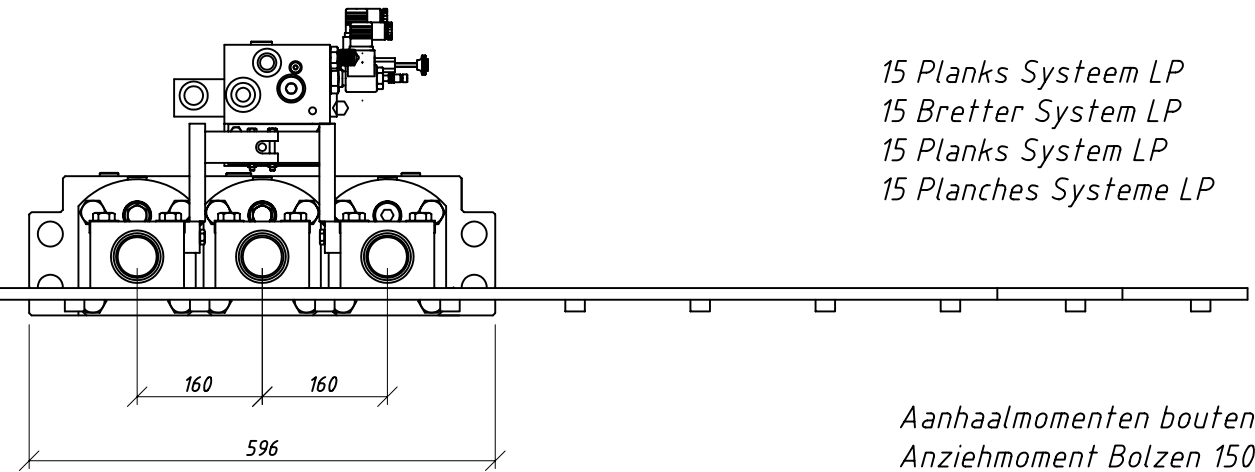
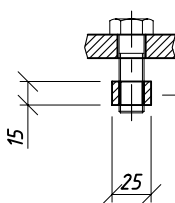
© 2004 Cargo Floor B.V. Coevorden, Holland



Montagestrip  
Montagestreif  
Mounting strip  
Bande de montage

15 Planks System LP  
15 Bretter System LP  
15 Planks System LP  
15 Planches Systeme LP

Massa  
Gewicht  
Weight  
Poids } 460 Kg

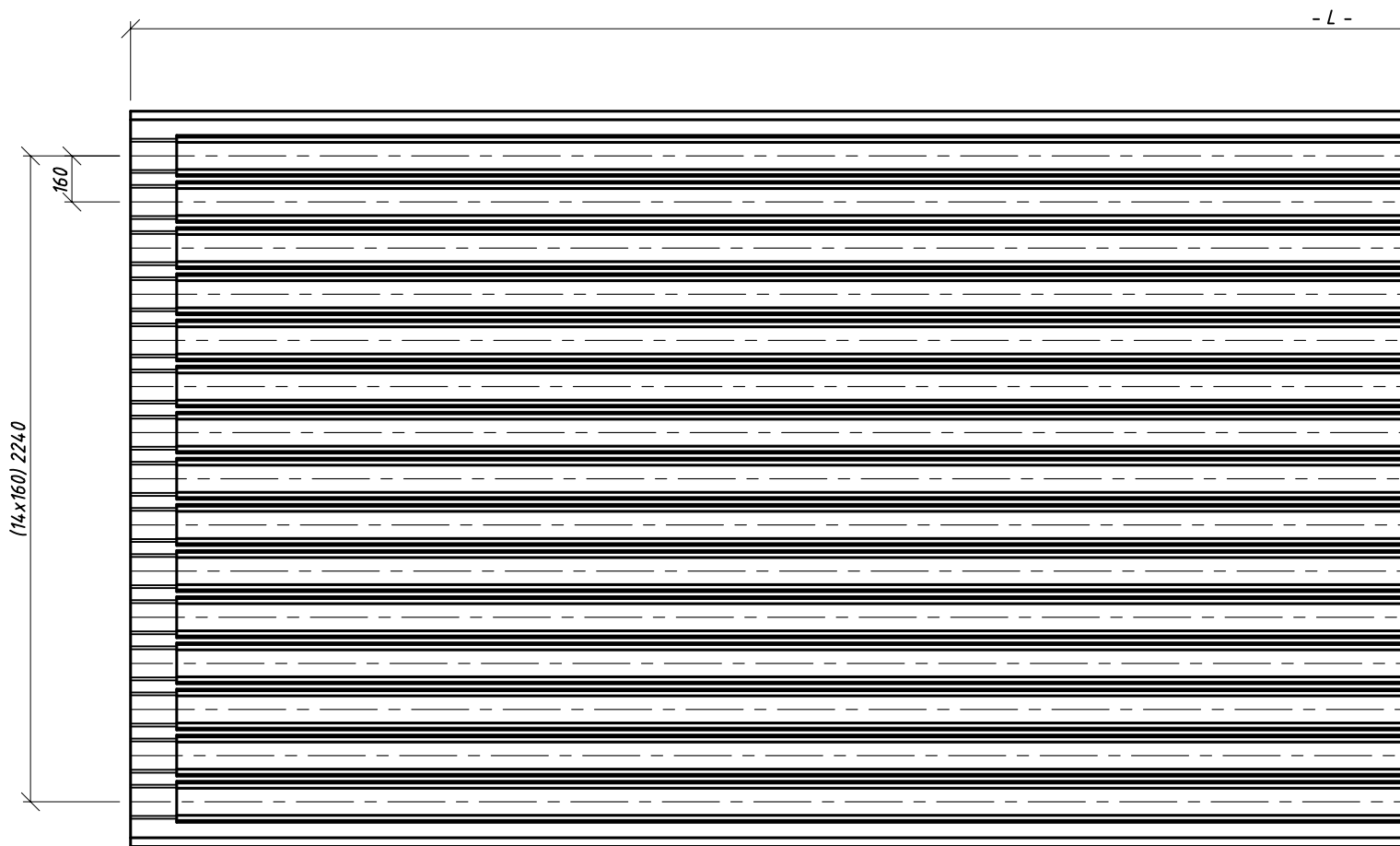


Aanhaalmomenten bouten 150Nm tenzij anders aangegeven  
Anziehmoment Bolzen 150Nm ausser wenn anders angegeben  
Tightening moment bolts 150Nm unless otherwise indicated  
Couple de serrage boulons 150Nm sauf indication contraire

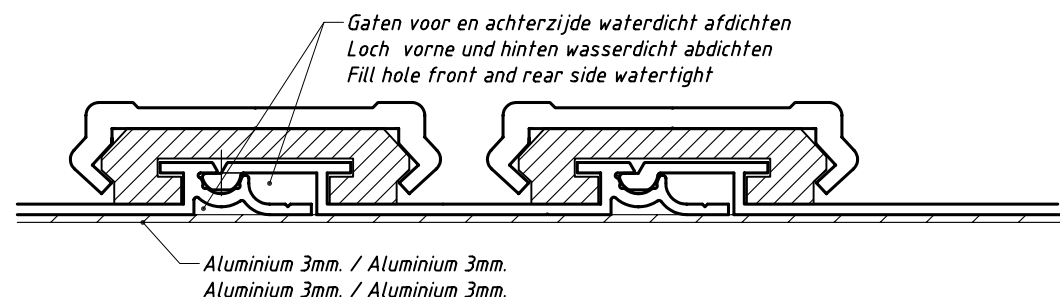
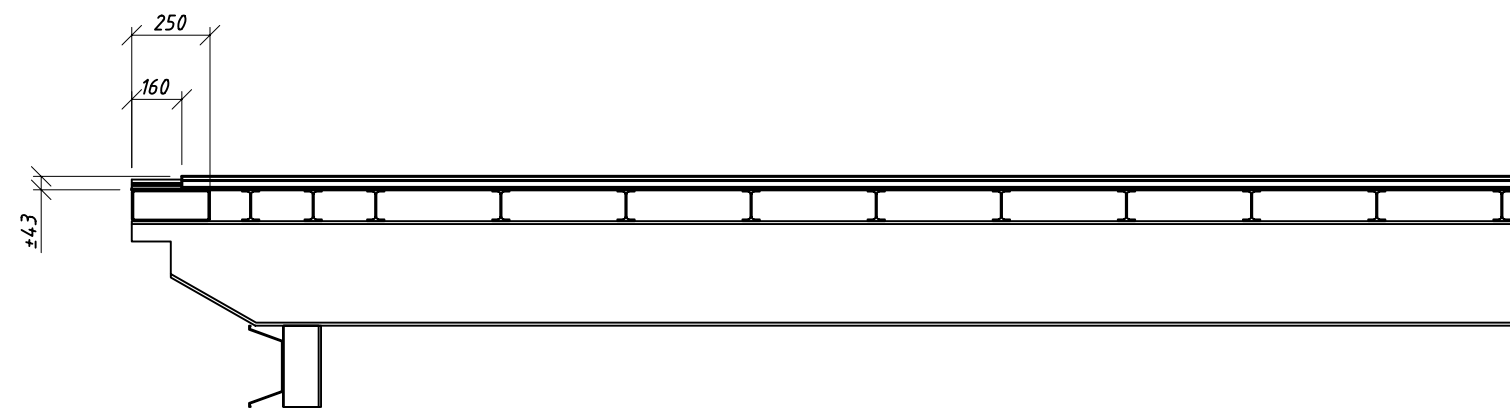
**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>  
Type : CF3 LP15/160

© Cargo Floor b.v. - Coevorden, Holland

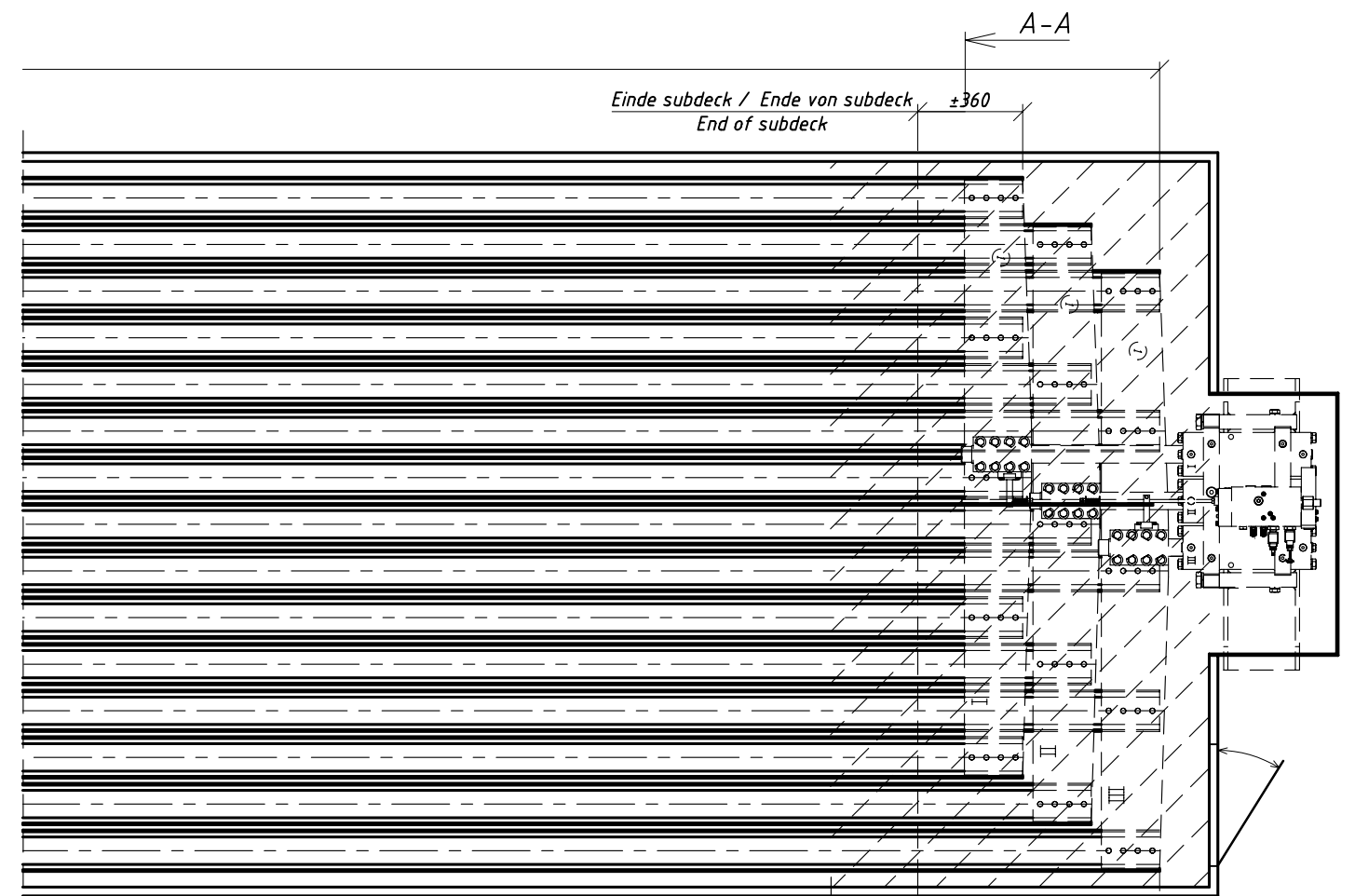




Maat planken groep 1 / Mass Bretten gruppe 1 / Length planks group 1 = L - 160 mm. (5x)  
 Maat planken groep 2 / Mass Bretten gruppe 2 / Length planks group 2 = L - 395 mm. (5x)  
 Maat planken groep 3 / Mass Bretten gruppe 3 / Length planks group 3 = L - 630 mm. (5x)  
 Maat subdeck / Mass subdeck / Length subdeck = L - 830 mm. (15x)  
 Maat kunststof / Mass Kunststoff / Length plastic = L - 830 mm. (15x)

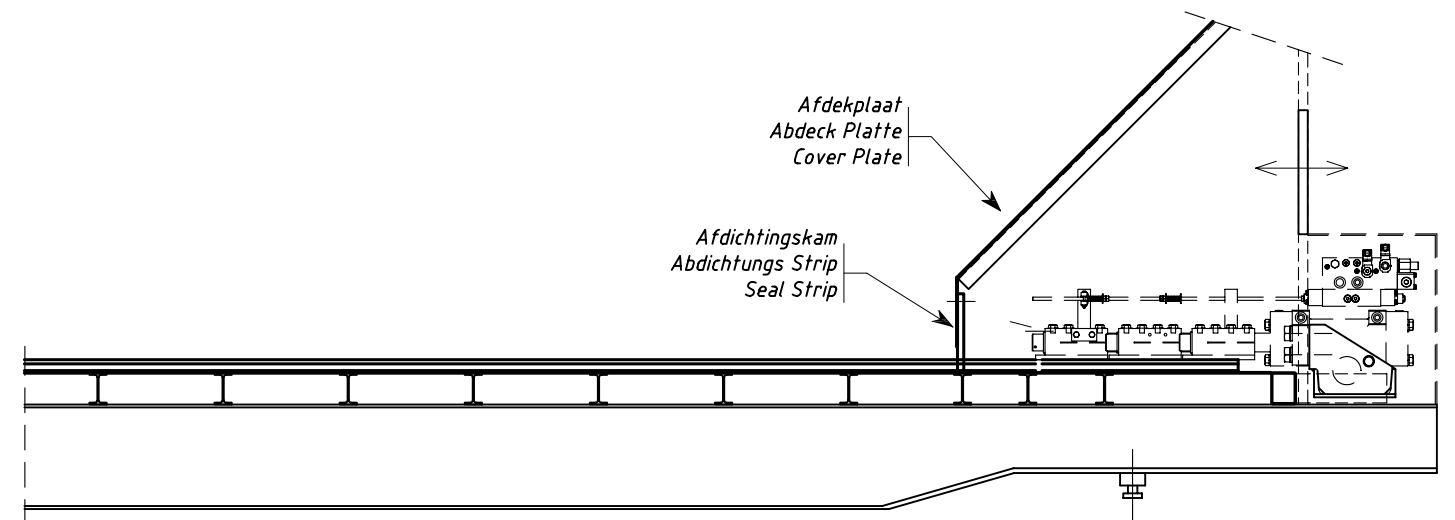


VIEW A-A



300mm. onder subdeck / 300mm. unter subdeck  
 300mm. unther subdeck

Aluminium 3mm. / Aluminium 3mm.  
 Aluminium 3mm. / Aluminium 3mm.



**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>

Type : CF3 LP15/160

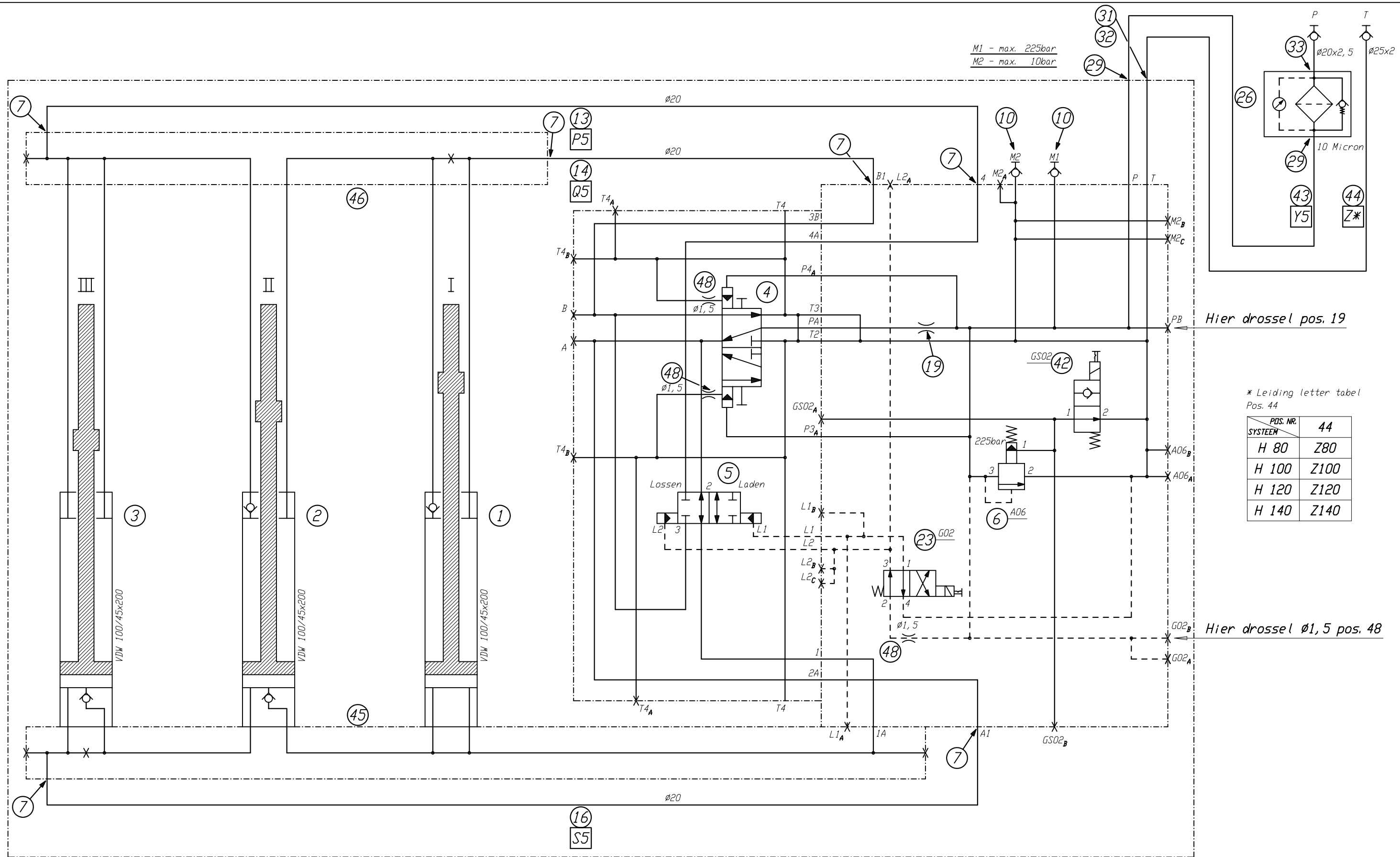
**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>

Cargo Floor B.V.  
 P.O. Box 271  
 NL-7740 AG Coevorden  
 Phone: +31-524-593900  
 Fax: +31-524-593999  
 E-mail: info@cargo-floor.nl

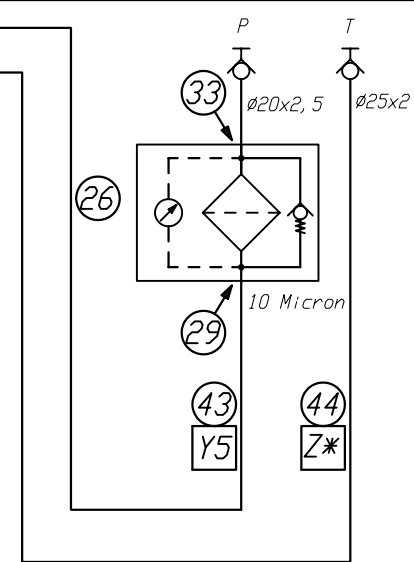


PAGE :

LP4



M1 - max. 225bar  
M2 - max. 10bar



Hier drossel pos. 19

\* Leiding letter tabel  
Pos. 44

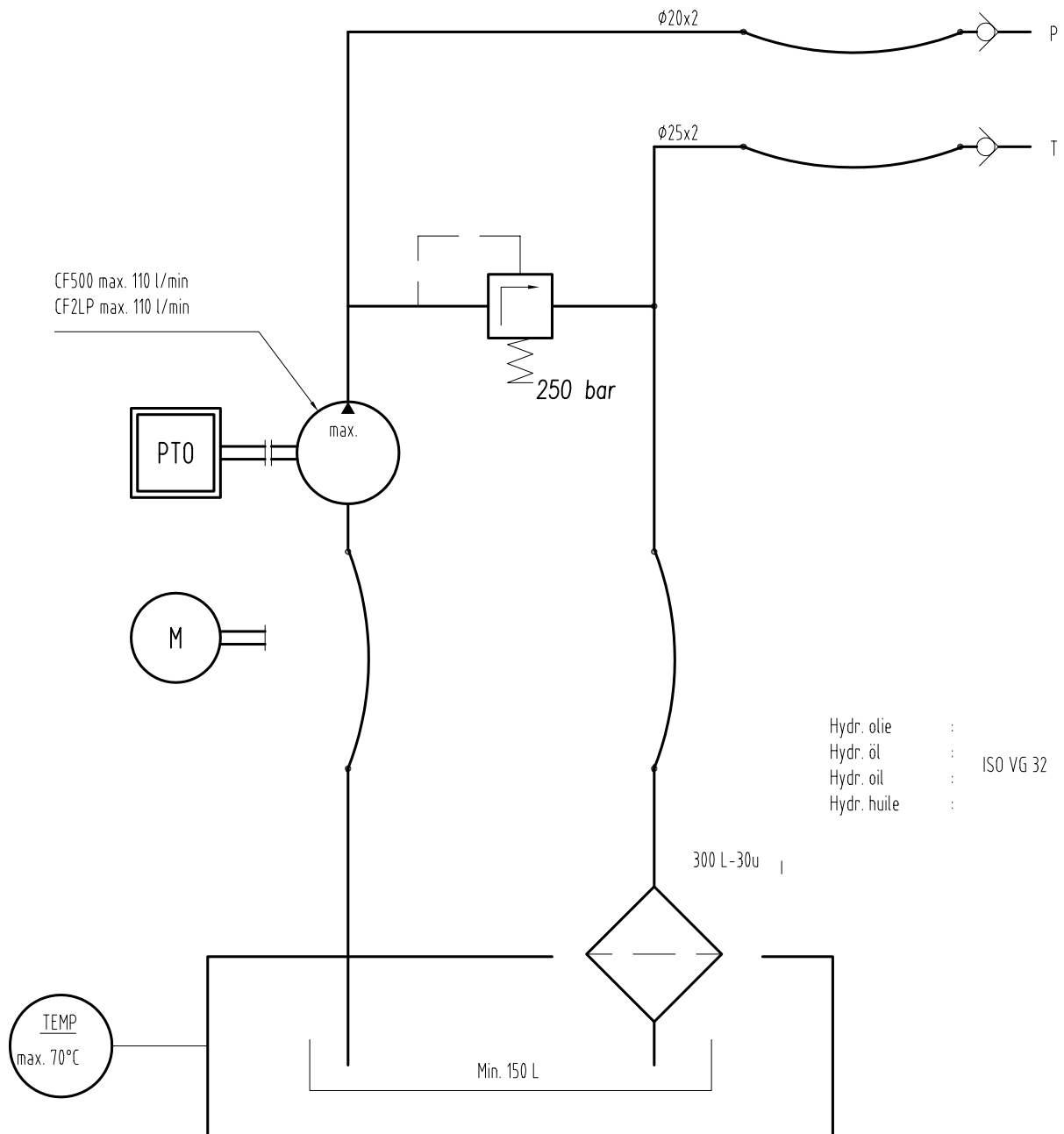
POS. NR.	44
SYSTEEM	Z80
H 80	Z100
H 100	Z120
H 120	Z140
H 140	Z140

Hier drossel  $\phi 1,5$  pos. 48

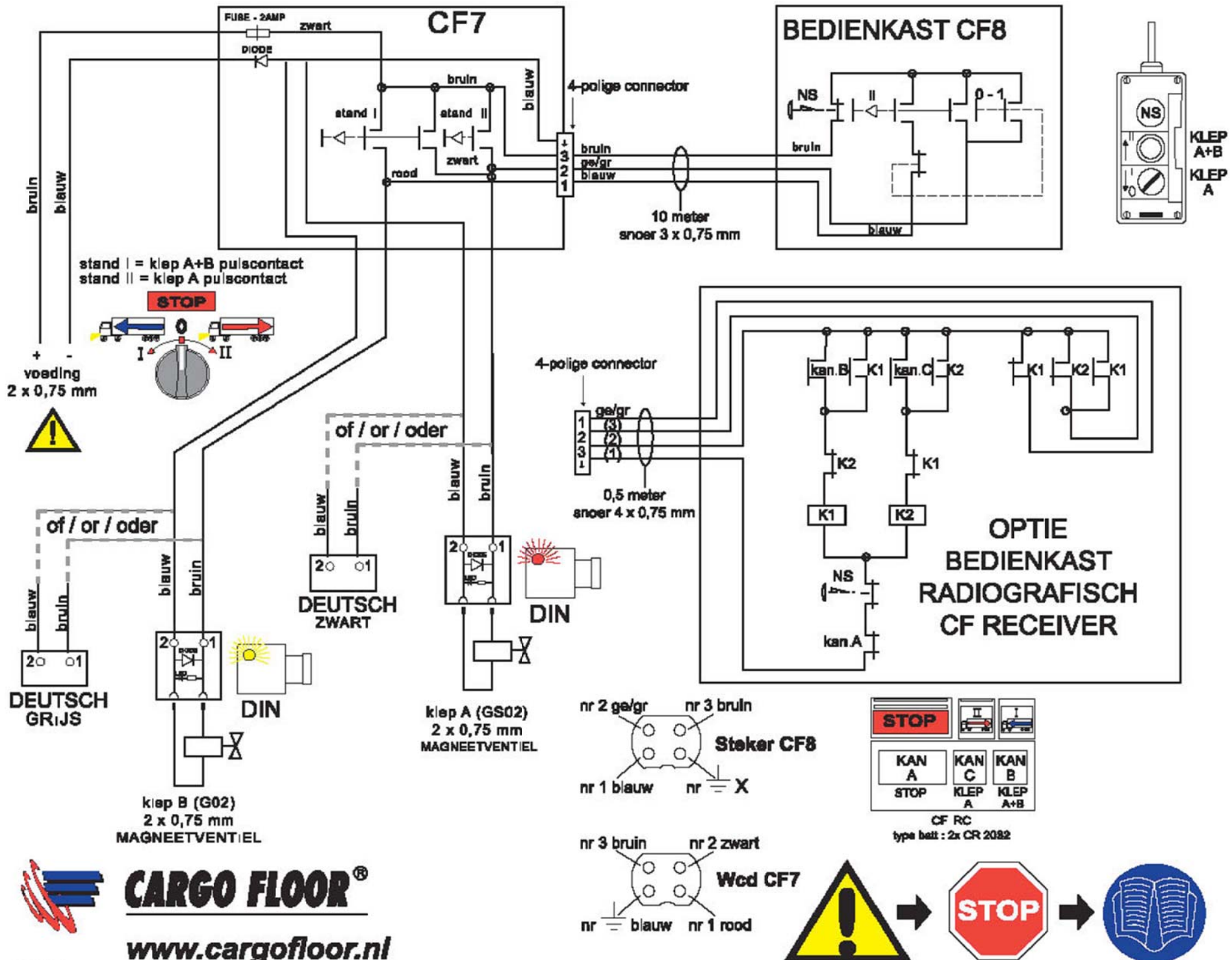
ACHTERZIJDE CHASSIS  
RUCKSEITE CHASSIS  
BACKSIDE FRAME  
DERRIERE DE CHASSIS

ONDERAANZICHT  
UNTERANSICHT  
BOTTOM VIEW  
VUE DESSOUS

# CF500-SL



**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>  
COEVORDEN - HOLLAND



**CARGO FLOOR®**

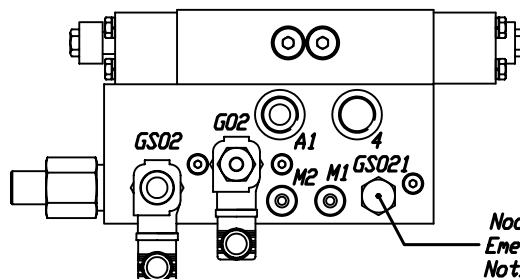
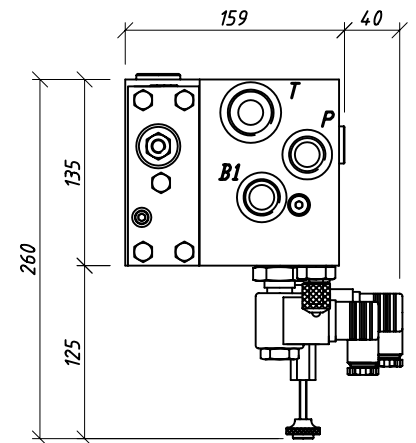
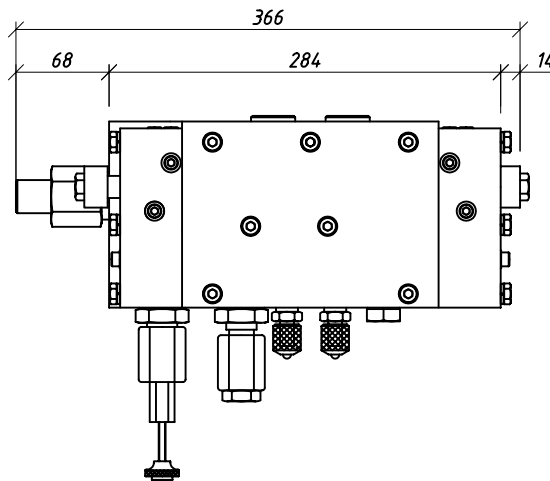
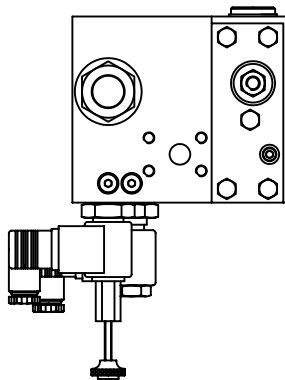
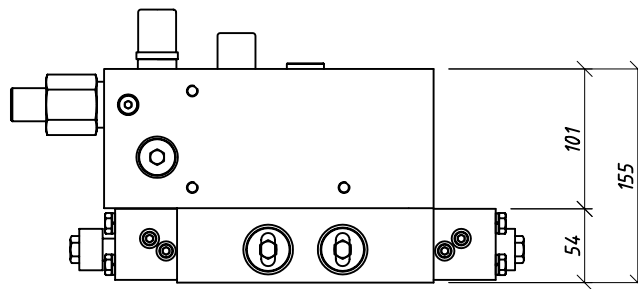
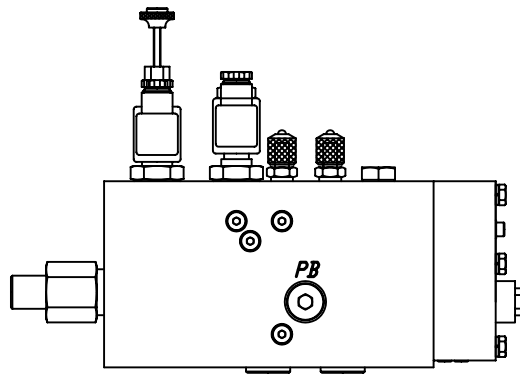
[www.cargofloor.nl](http://www.cargofloor.nl)





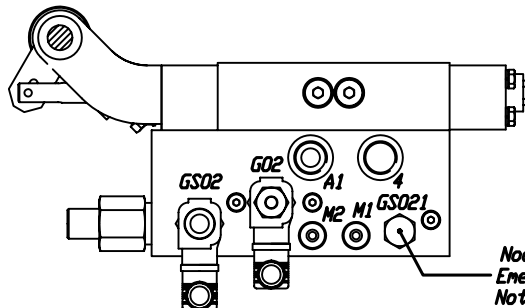
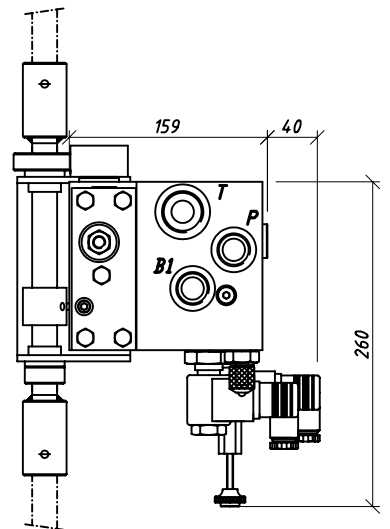
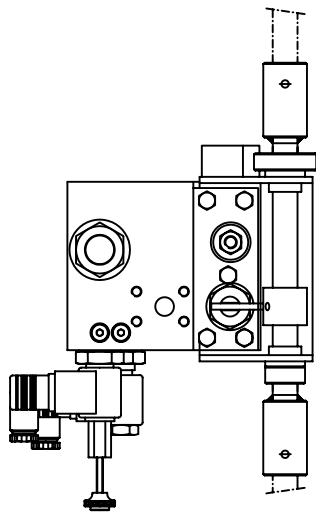
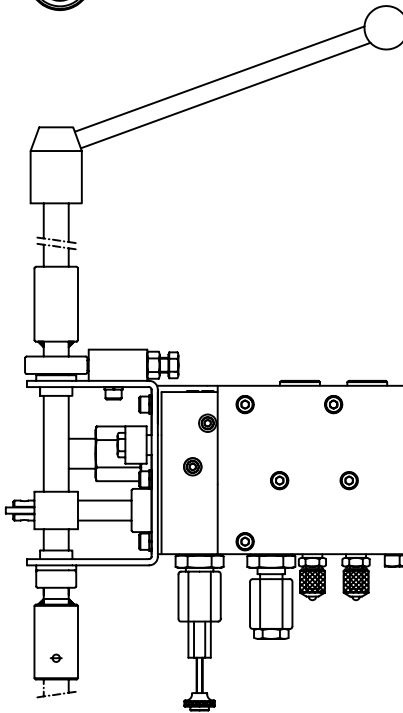
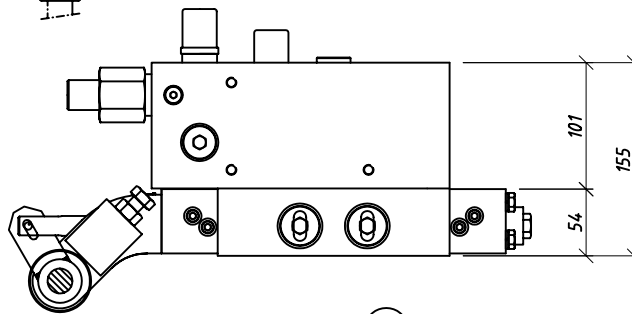
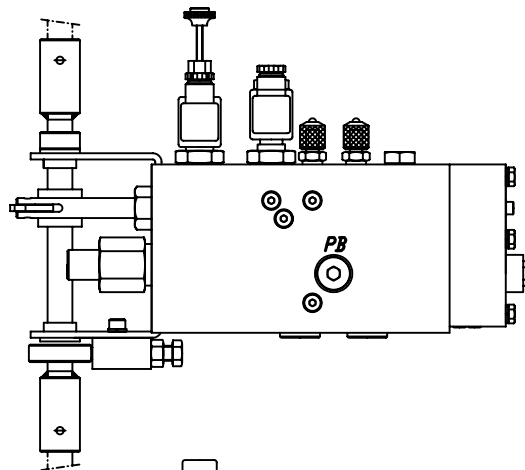
**CARGO FLOOR®**

COEVORDEN - HOLLAND



Noodplug voor GS02  
Emergency plug for GS02  
Notstopfen für GS02

**CF500-SL**



*Noodplug voor GS02  
Emergency plug for GS02  
Notstopfen für GS02*

**GB** **IMPORTANT INSTRUCTIONS**

- Avoid letting dirt get into the hydraulic system when disconnecting the connectors or when topping up the oil tank.
- Adjust the work speed when, for example, heavy massive products are being loaded or unloaded when using full power (see page 63), so as to avoid overloading.
- It is recommended that the maximum operational pressure not be exceeded (see page 63). It can happen when loading and unloading wet, heavy and massive materials, for example, that the maximum operational pressure is exceeded. It is then advisable to decrease the load slightly, for the benefit of the system lifetime.
- Avoid loading and unloading sharp objects such as glass. Such objects cause unnecessary wear of the seals. If the seals are worn they can easily be replaced. New seal strips are available at your system builder. (Article code 4008006, 300 mtr)  
If you want to transport such materials safely, then we advise you to use a protective roll-up cover mechanism.
- Never exceed the maximum number of strokes per minute when using the full stroke (see page 63). A greater number of strokes causes enormous forces in the system and chassis, and causes a lot of heat to be generated in the hydraulic system.
- When unloading a load, start the system slowly and gently, until the load comes free of the walls, then you can increase the speed.
- When loading and unloading pallets it is important that good, flat pallets are placed on the floor. If this is not the case there is the possibility that the pallets won't move. If necessary place a softwood plank multiplex (of about 300 x 18 x 2350 mm).
- Check the join between the 2 stationary floor profiles and the moving profiles. If there is play between these, then adjust the stationary profiles so that the join appears optimal and there is no leakage via the sidewalls.
- Check the join between the aluminium floor profiles and the Cargo Floor-system. If there is play then either tighten the bolts or replace them.

## **D** WICHTIGE HINWEISE

- Vermeiden Sie, dass beim Öffnen der Schnellkupplung oder beim Nachfüllen des Öltanks Schmutz in das Leitungssystem kommt.
- Passen Sie die Arbeitsgeschwindigkeit z.B. beim Laden und Entladen von schweren, massiven Produkten an, bei denen das System den maximalen Arbeitsdruck benötigt (siehe S. 65), und vermeiden Sie so hohe Belastungen.
- Es wird dringend empfohlen, den maximalen Arbeitsdruck (siehe S. 65) nicht zu überschreiten. Dennoch kommt es z.B. beim Laden und Entladen von feuchten schweren und massiven Materialien vor, dass eine Überschreitung des maximalen Arbeitsdrucks stattfindet. Wir empfehlen hier, die Ladelast etwas zu senken, das kommt der Haltbarkeit des Systems zu Gute.
- Vermeiden Sie das Laden und Entladen von scharfkantigem Material, wie z.B. Glas. Die Abdichtung wird dabei unnötig stark angegriffen. Wenn die Abdichtung verschlissen ist, dann lässt diese sich einfach auswechseln. Neue Dichtungsprofile sind bei Ihrem Karrosseriebauer erhältlich. (Artikelnummer 4008006, 300 Mtr.)  
Wenn Sie solche Produkte trotzdem sicher transportieren müssen, dann empfehlen wir den Einsatz eines Aufrollmechanismus mit einer Schutzlage.
- Überschreiten Sie niemals die Höchstzahl der zulässigen Arbeitstakte je Minute (siehe S. 65). Eine höhere Taktzahl stellt eine enorme Belastung für das System und das Chassis dar und erzeugt große Wärme im hydraulischen System.
- Beim Entladen des Transportguts setzen Sie das System langsam und ruhig in Bewegung, bis die Ladung sich von den Wänden löst. Danach können Sie die Geschwindigkeit steigern.
- Beim Laden und Entladen von Paletten ist es wichtig, dass gute und ebene Paletten auf dem Boden abgestellt werden. Wenn das nicht der Fall ist, besteht die Möglichkeit, dass die Paletten stehen bleiben. Im Bedarfsfall sollten Sie deshalb unter der Palette eine Holzplanke mit den Maßen von ca. 300 x 18 x 2350 mm Schichtholz anbringen. (Verwenden Sie dabei weiches Holz.)
- Überprüfen Sie die Abdichtung zwischen den 2 festen Futterprofilen und den sich bewegenden Profilen. Wenn sich dazwischen Spiel befindet, justieren Sie diese festen Profile nach, so dass die Abdichtung optimal ist und eine Leckage über die Seitenwände vermieden wird.
- Überprüfen Sie die Verbindung zwischen den Aluminium-Bodenprofilen und dem Cargo Floor System. Bei vorhandenem Spiel ziehen Sie die Boltzen an oder wechseln Sie diese aus



## (NL) STORINGEN

Mocht het Cargo Floor systeem ondanks het nauwkeurig opvolgen van de bedieningsinstructies niet juist, of geheel niet functioneren, controleer dan de volgende punten:

1. Is de PTO/pomp ingeschakeld?
  - 1a. Staat het licht aan zodat er elektriciteit is?
2. Is er oliedruk? Dit dient u te meten op de daarvoor aanwezige meetpunten M1 (pagina BV1) (max. druk volgens bladzijde 61) en M2 (retourdruk max. 15 bar) op het omschakelventiel.  
Zo ja, controleer dan de punten 3, 4, 5 en 6.  
Zo nee, controleer dan de punten 7 en 8.
3. Controleer of de snelkoppelingen goed zijn aangesloten en de poorten goed zijn geopend.
4. Controleer of de schakelaar op laden of lossen staat en niet in de STOP stand.
- 4a. Controleert bij het systeem of de LED indicatoren in de stekerkapjes bij inschakeling branden.  
LOSSEN: Schakelaarpositie II, LED rood dient alleen te branden.  
LADEN: Schakelaarpositie I, LED rood + LED geel dienen beiden te branden. (Bladzijde BV1.)
- 4b. Indien de LED-indicatoren wel branden, haal dan de stekerkapjes van de spoel en reinig de stekervoetjes en probeer of de functie nu wel werkt;  
Indien de LED-indicatoren niet branden, dient u eerst de zekering in de vrachtwagen en de CF8 schakelaar en dan eventueel de spanning m.b.v. een multimeter in het stekerkapje te controleren.  
Treff u dan nog geen spanning aan, kan dit impliceren dat een kabelbreuk, oxidatie, verkeerd aansluiten van het systeem de oorzaak van de storing is.
5. Controleer of er een elektro-magneet niet functioneert. Om de handbediening van de stift van het aan/uit-ventiel (GS02) te testen, dient u de schroef achter op de stift in de stift te draaien (**let op! Na het testen weer goed terugdraaien in de oorspronkelijke positie**). Om de handbediening van de stift van het laad/los ventiel (G02) te testen, dient u de knop uit te trekken en vervolgens de achterliggende borgring ertegen aan te trekken (**Let op! Na het testen weer terugduwen in de oorspronkelijke positie**).
6. Controleer de afstelling van het omschakelventiel (blz. 59).
7. Controleer het olie-niveau in de tank.
8. Controleer het systeem op olie lekkage.

Mocht geen van de punten enige uitkomst bieden, neem dat contact op met uw carrosseriebouwer, of Cargo Floor B.V.

**(GB) MALFUNCTION**

If, in spite of the fact that the operating instructions have been followed completely, the Cargo Floor system does not function correctly or at all, the following points should be checked:

1. Is the PTO/pump switched on?
  - 1a. Is the light on, indicating that there is an electrical supply?
2. Is the oil pressure at the correct level? You must measure this at the designated measuring points (page BV1) M1 (max. pressure according to page 63) and M2 (return pressure max. 15 bar) at the switchover valve.

If yes, go ahead with points 3, 4, 5 and 6.

If no, check points 7 and 8.

3. Check that the quick connectors are correctly connected and that the gates are fully opened.
4. Check that the switch (systems A and B) is in the loading or unloading position and not in the STOP position.
- 4a. Check whether the LEDs in the plug caps light-up when the system is turned on  
UNLOADING: Switch position II, only red LED should light-up  
LOADING: Switch position I, red LED and yellow LED should both light-up. (Page BV1)
- 4b. If the LEDs are on, remove the plug caps from the coil and clean the plug, and then check whether the function is working now;  
If the LEDs are not on, you must check the fuses in the truck and the CF8 switch first, and then measure the voltage on the plug cap using a multimeter.  
If there is no voltage, this may indicate that the malfunction is caused by a break in the cable, or oxidation, or incorrect connection of the system.
5. Check whether one of the electro-magnets is not operating. To test manual control of the pin of the on/off-valve (GS02), you need to screw the screw, which is behind the pin, into the pin (Attention! Unscrew correctly after testing). To test manual control of the loading/unloading valve (G02), you need to pull out the knob and then to pull on the now exposed retaining ring (Attention! Push back after testing).
6. Check the adjustment of the switchover valve (page 59)
7. Check the oil level in the tank.
8. Check the system for an oil leak.

If none of the above helps to solve the problem, contact your trailer builder or Cargo Floor B.V.

## D STÖRFÄLLE

Wenn das Cargo Floor System trotz der genauen Einhaltung der Bedienungsvorschriften nicht richtig oder überhaupt nicht funktioniert, überprüfen Sie bitte die nachstehenden Punkte:

1. Ist der PTO/die Pumpe eingeschaltet?
  - 1a. Brennt das Licht, ist die Stromversorgung vorhanden?
2. Ist Öldruck vorhanden? Dies können Sie an den dafür bestimmten Messpunkten (Seite BV1) M1 (max. Druck gemäß S. 65) und M2 (Rückstromdruck max. 15 bar) und am Umschaltventil

Wenn alles ok ist, überprüfen Sie bitte die Punkte 3, 4, 5 und 6.

Wenn ein Fehler vorliegt, setzen Sie die Überprüfung bitte bei den Punkten 7 und 8 fort.

3. Überprüfen Sie, ob die Schnellkupplungen ordnungsgemäß angeschlossen sind und ob die Eingänge richtig geöffnet sind.
4. Überprüfen Sie, ob der Schalter (Systeme A und B) auf Laden oder Entladen stehen und nicht in der Stellung STOP steht.
  - 4a. Überprüft am System, ob die LED-Anzeigen in den Steckerkappen beim Einschalten leuchten.  
ENTLADEN: Schalterstellung II, nur LED Rot muss leuchten.  
LADEN: Schalterstellung I, LED Rot + LED Gelb müssen leuchten. (Seite BV1)
  - 4b. Wenn die LED-Anzeigen leuchten, die Steckerkappen von der Spule ziehen, Steckschuhe reinigen und überprüfen, ob die Funktion jetzt richtig arbeitet;  
Wenn die LED-Anzeigen nicht leuchten, muss zuerst die Spannung im LKW und der CF8-Schalter kontrolliert werden und dann muss gegebenenfalls die Spannung mit einem Multimeter in der Steckerkappe geprüft werden.  
Ist dann immer noch keine Spannung vorhanden, so kann dies bedeuten, dass ein Kabelbruch, Oxidation oder falscher Anschluss des Systems die Ursache der Störung darstellt.
5. Überprüfen Sie, ob ein Elektromagnet nicht funktioniert. Um die manuelle Bedienung des Stiftes des Ein-/Aus-Ventils (GS02) zu testen, müssen Sie die Schraube hinten auf dem Stift in den Stift drehen (Achtung! Nach dem Test wieder gut in die ursprüngliche Stellung zurückdrehen!). Um die manuelle Bedienung des Stiftes für das Laden-/Entladen-Ventil (G02) zu testen, müssen Sie den Knopf herausziehen und anschließend den dahinter liegenden Schutzring dagegen anziehen (Achtung! Nach dem Test wieder in die ursprüngliche Position zurückschieben!).
6. Überprüfen Sie die Einstellung des Umschaltventils (S. 59).
7. Überprüfen Sie den Ölstand im Tank.
8. Überprüfen Sie das System auf mögliche Öllecks.

Wenn sich der Fehler durch die oben genannten Punkte nicht abstellen lässt, nehmen Sie bitte Kontakt mit Ihrem Karosseriehersteller oder mit Cargo Floor B.V. auf.

(NL) **GARANTIEBEPALINGEN**

De garantievoorwaarden, zoals verwoord in de laatstelijke tekst van de algemene leverings- en betalingsvoorwaarden van Cargo Floor, onder nummer 1436 gedeponereerd bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Meppel, zijn onverkort van toepassing. Deze zijn op aanvraag beschikbaar.

Een kort uittreksel volgt onderstaand;

Op alle door ons geleverde materialen behorende bij het Cargo Floor-systeem geldt een garantieperiode van 12 maanden ingaande direct na de montage. In geval van storingen en/of fabrikagefouten zijn wij slechts gehouden tot het kosteloos verstrekken van vervangende onderdelen, indien:

- Het Cargo Floor systeem overeenkomstig onze inbouwvoorschriften door uw bouwer is ingebouwd.
- Onze onderhouds- en bedieningsvoorschriften zijn nageleefd.
- In geval van een storing, de carrosseriebouwer, of Cargo Floor hiervan omgaand in kennis werd gesteld

Niet onder garantie vallen:

- Storingen aan, of veroorzaakt door, niet door ons geleverde apparatuur.
- Storingen veroorzaakt door vervuiling en/of verkeerde olie.
- Storingen veroorzaakt door overbelading of onoordeelkundig gebruik.
- Storingen veroorzaakt door reparaties, uitgevoerd door derden.
- Filterelementen en slijtdelen.
- Defecten aan elektrische delen, t.g.v. slechte aansluitingen en/of verkeerde elektrische spanningen
- Gevolgschades

De garantie vervalt indien:

- Het systeem wordt gebruikt voor doeleinden die niet door Cargo Floor zijn aanbevolen.
- Het Cargo Floor systeem niet op de juiste wijze door uw carrosseriebouwer is ingebouwd, voorzover dit de werking van het systeem negatief beïnvloedt.

**GB** **GUARANTEE CONDITIONS**

The guarantee conditions, as specified in the most recent Cargo Floor general terms and conditions for supply and payment, deposited under number 1436 by the Registrar of Commerce and Manufacturing (Kamer van Koophandel en Fabrieken) in Meppel, are applicable in unabbreviated form. On request available.

A short extract of these conditions follows:

A guarantee period of 12 months (starting directly after installation) applies for all Cargo Floor system materials supplied by us. In the case of malfunction and/or manufacturing faults we are only responsible for the costless supply of replacement parts, if:

- The Cargo Floor system is installed by your trailer builder according to our installation procedures.
- Our maintenance and control procedures have been followed.
- In the case of a malfunction, the system builder, or Cargo Floor have been informed

The following components are not covered by the guarantee:

- Malfunction of equipment, or caused by equipment, which was not supplied by us.
- Malfunction caused by the use of dirty oil, or oil of the wrong type.
- Malfunction caused by overloading or injudicious use.
- Malfunction caused by repair work, which is carried out by third parties.
- Filter elements and components, which are subject to wear-and-tear.
- Defects in electrical components due to incorrect connection and/or incorrect voltage levels.

The guarantee is void if:

- The system is used for purposes, which have not been recommended by Cargo Floor.
- The Cargo Floor system has not constructed correctly by your trailer builder, insofar as this has a negative influence on the operation of the system.

## D GARANTIEBESTIMMUNGEN

Die Garantiebestimmungen, mit dem entsprechenden Wortlaut der aktuellen Version der Allgemeinen Liefer- und Zahlungsbedingungen von Cargo Floor, hinterlegt unter der Nummer 1436 bei der Industrie- und Handelskammer (Kamer van Koophandel en Fabrieken) in Meppel, sind uneingeschränkt gültig. Auf Anfrage erhältlich.

Nachstehend finden Sie einen kurzen Auszug aus diesen Bestimmungen:

Auf alle von uns gelieferten Materialien, die zu dem Cargo Floor System gehören, leisten wir eine Garantie von 12 Monaten, deren Dauer unmittelbar nach der Montage beginnt. Bei Störungen und/oder Fabrikationsfehlern sind wir nur dann für die kostenlose Stellung von Ersatzteilen verpflichtet, wenn:

- das Cargo Floor System gemäß unseren Einbauvorschriften durch Ihren Karosseriehersteller eingebaut wurde;
- unsere Wartungs- und Bedienungsanweisungen eingehalten wurden;
- im Fall einer Störung, der Installateur oder Cargo Floor diesbezüglich umgehend unterrichtet wurden.

Nicht von der Garantie abgedeckt sind:

- Störungen an oder verursacht durch nicht von uns gelieferte(n) Anlagen und Geräten;
- Störungen auf Grund von Verschmutzung und/oder falschem Öl;
- Störungen, die durch Überladung oder unsachgemäßen Gebrauch verursacht wurden;
- Störungen, die durch von Dritten vorgenommenen Reparaturen verursacht wurden;
- Filterelemente und Verschleißteile;
- Defekte an elektrischen Komponenten, infolge von schadhafte/falschen Anschlüssen und/oder falschen elektrischen Spannungen.

Die Garantie erlischt, wenn:

- das System für andere als die von Cargo Floor empfohlenen Zwecke eingesetzt wird;
- das Cargo Floor System von Ihrem Karosseriehersteller nicht richtig eingebaut wurde, dies insoweit, wie dadurch die Funktionalität des Systems negativ beeinflusst wird.

**(NL) Bijlagen:**

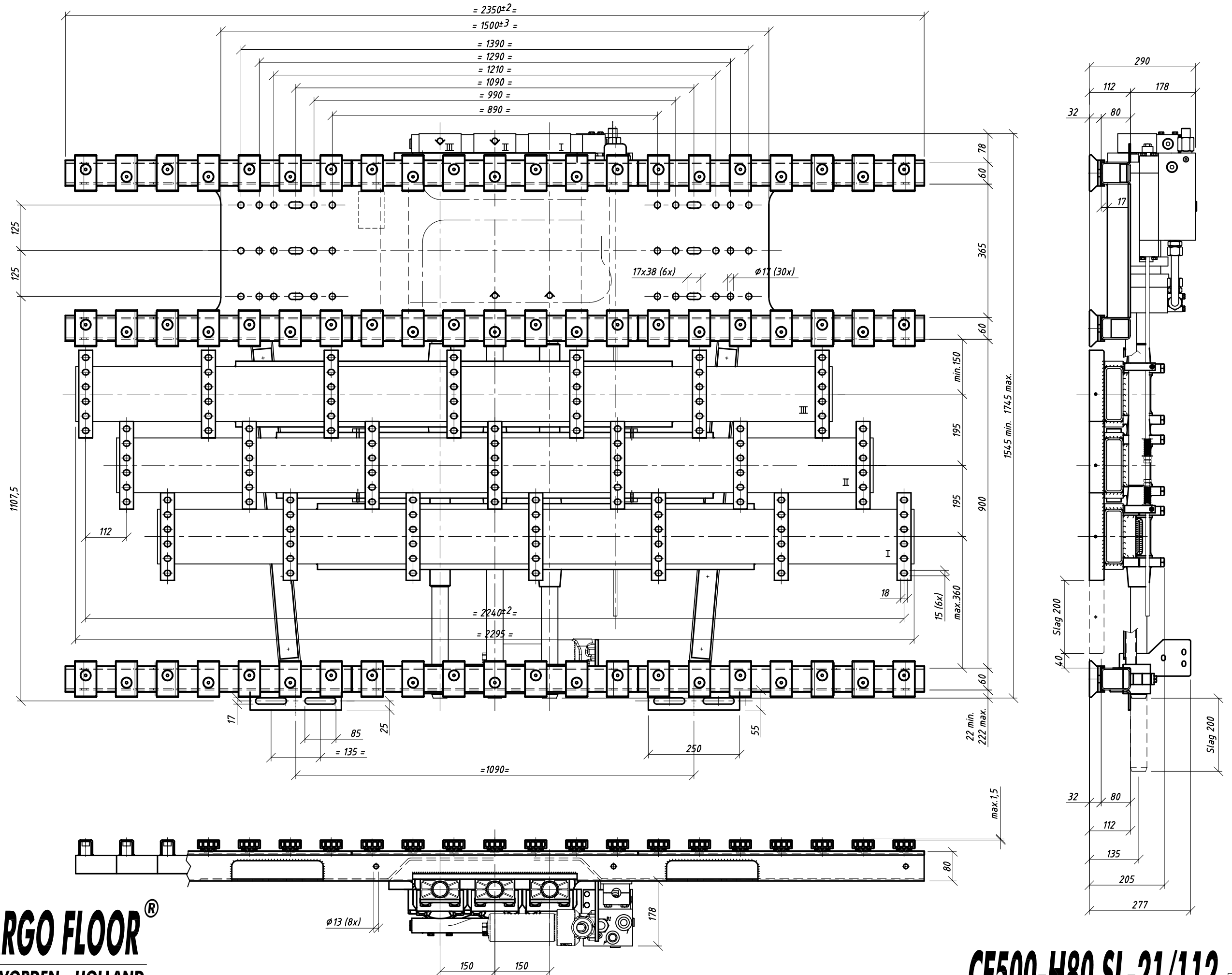
Systeemtekening CF500 H80-21-112  
Systeemtekening CF500 H100-21-112  
Systeemtekening CF500 H120-21-112  
Systeemtekening CF500 H140-21-112  
Systeemtekening CF100 H80-21-112  
Chassistekening CF500 H100-21-112 geleider  
Chassistekening CF500 H100-21-112 kamgeleider  
Chassistekening CF500-21-112 Twister  
Standaard systeem CF2LP  
Chassistekening CF2LP  
Hydr. Schema CF500  
Voorstel schema hydraulische aansluitingen  
Elektrische schema's  
Besturingsventiel  
Exploded view  
Bedieningshandleiding

**(GB) Enclosed:**

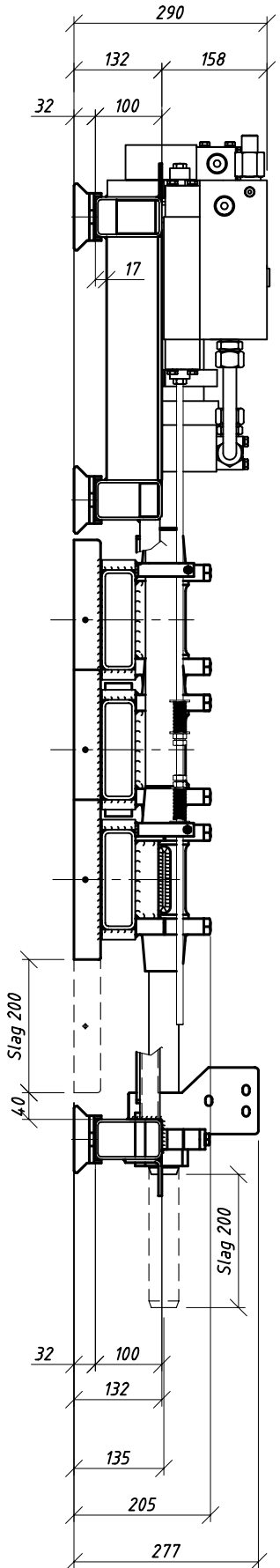
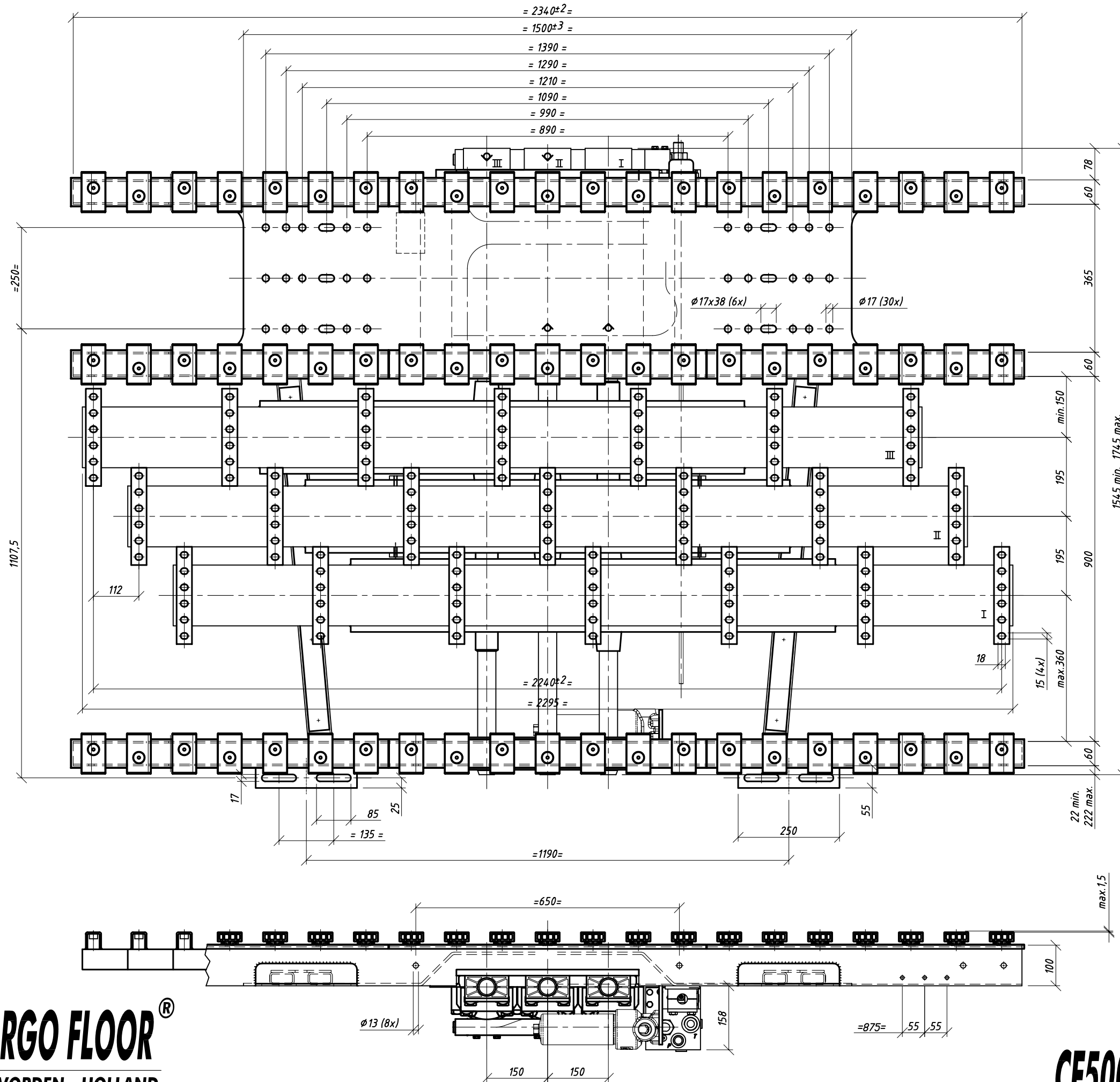
System drawing CF500 H80-21-112  
System drawing CF500 H100-21-112  
System drawing CF500 H120-21-112  
System drawing CF500 H140-21-112  
System drawing CF100 H80-21-112  
Chassis drawing CF500 H100-21-112 Guidage  
Chassis drawing CF500 H100-21-112 Plastic Cam Guides  
Chassisdrawing CF500-21-112 Twister  
Standard system CF2LP  
Hydr. drawing CF500  
Preposal drawing hydr. Connections  
Electric drawing  
Operation valve  
Exploded view  
Instruction manual

**(D) Anlagen:**

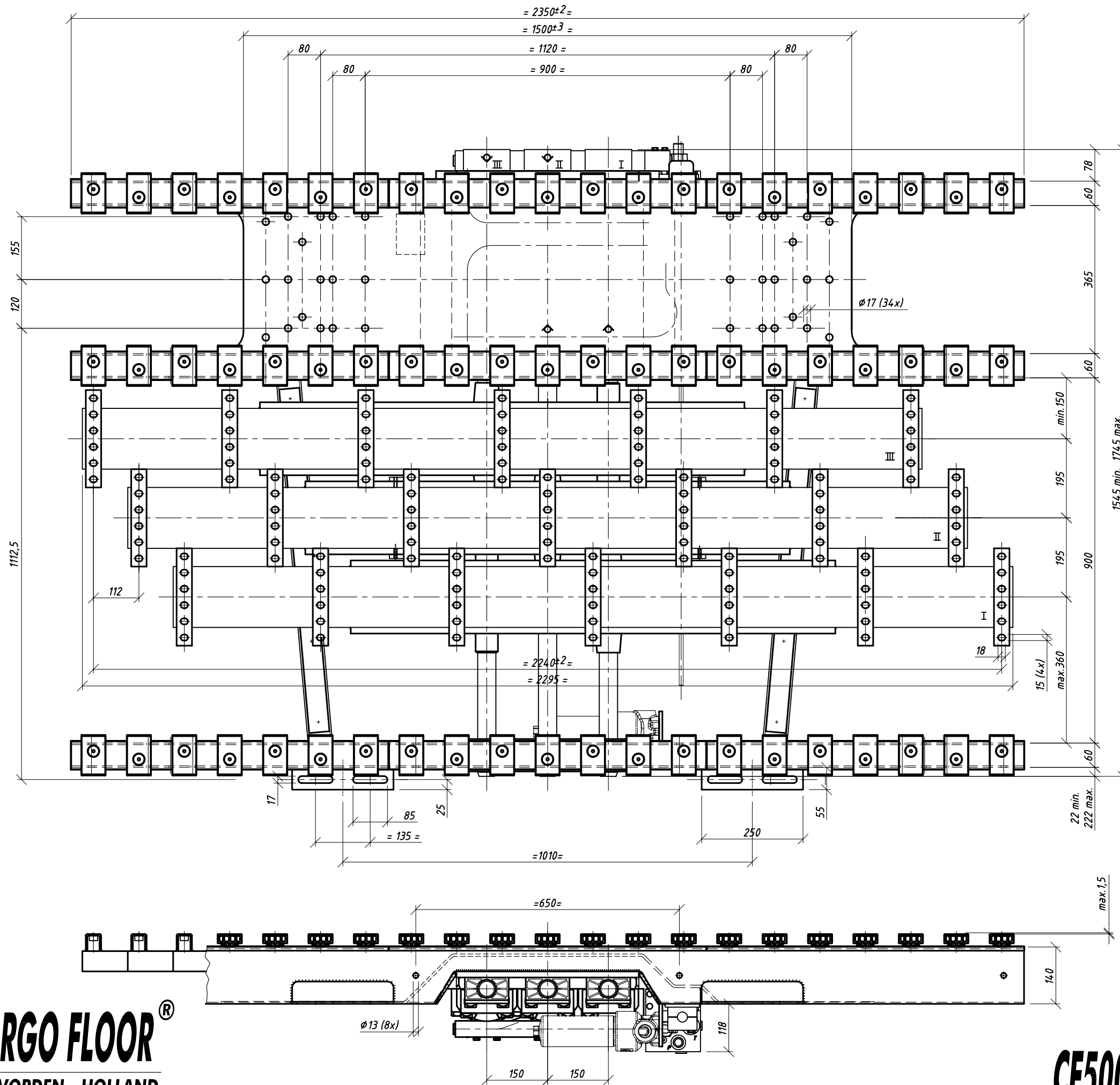
Systeemzeichnung CF500 H80-21-112  
Systeemzeichnung CF500 H100-21-112  
Systeemzeichnung CF500 H120-21-112  
Systeemzeichnung CF500 H140-21-112  
Systeemzeichnung CF100 H80-21-112  
Chassiszeichnung CF500 H100-21-112 Führung  
Chassiszeichnung CF500 H100-21-112 Kunststoff-Gleitkämme  
Chassiszeichnung CF500-21-112 Twister  
Standard System CF3 LP  
Hydr. Zeichnung CF500  
Vorschlagzeichnung hydr. Anschlüsse  
Zeichnung Elektrik  
Bedienungsventil  
Exploded view  
Bedienungsanleitung



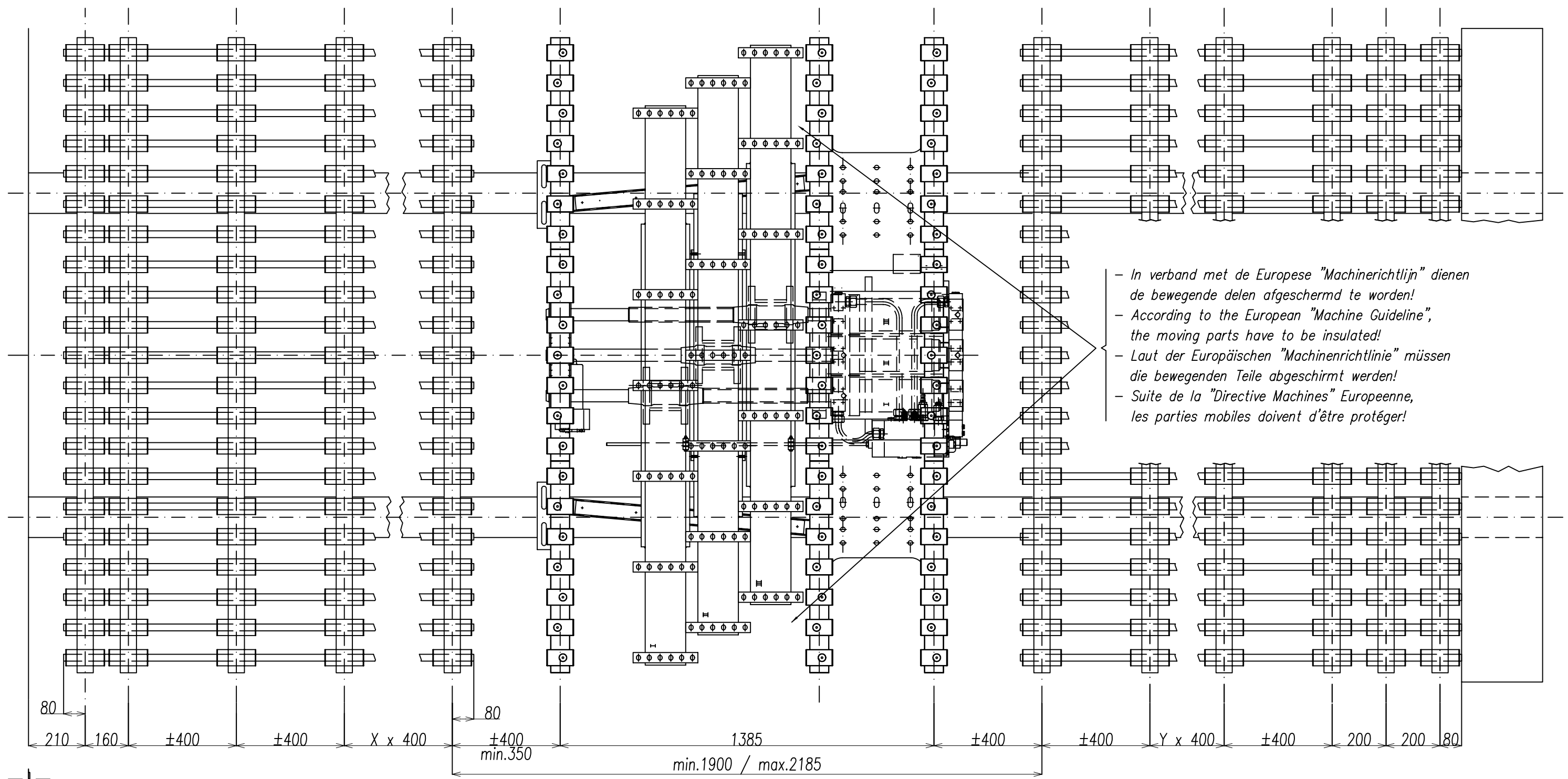






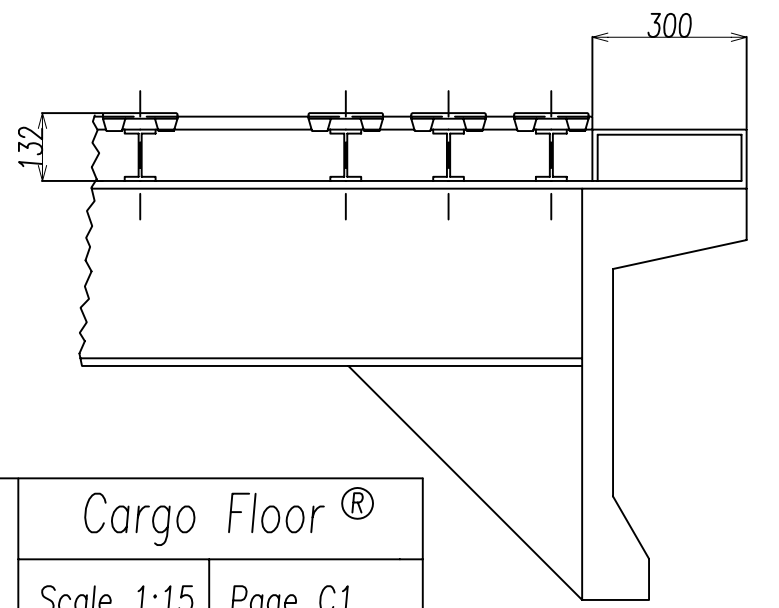
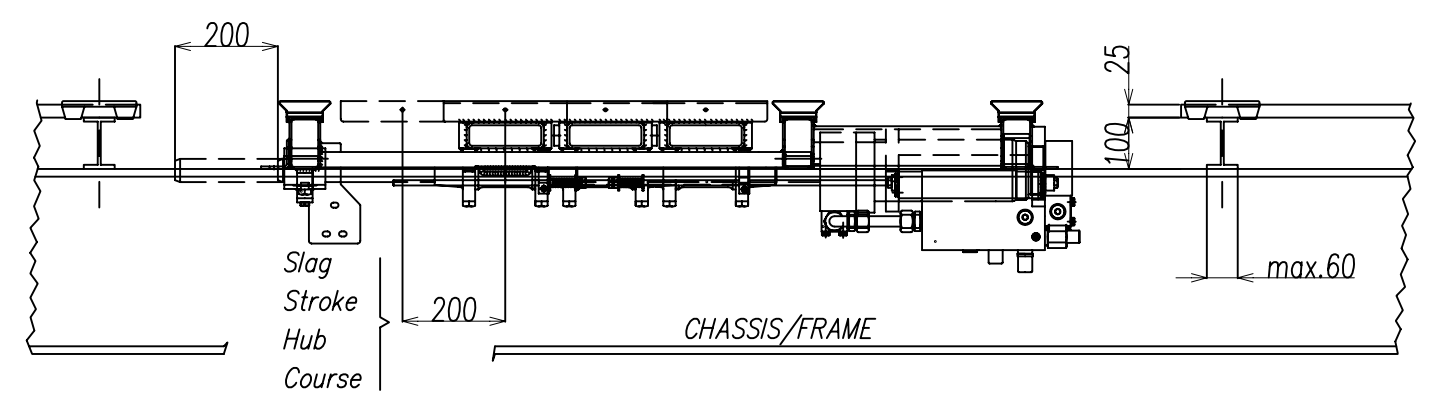
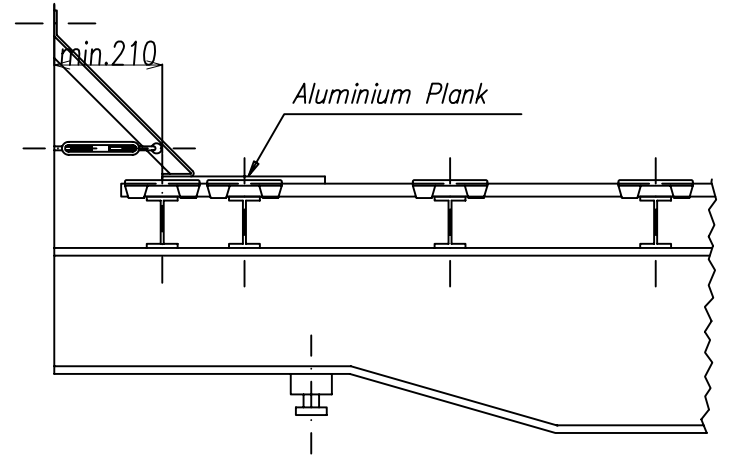




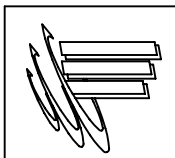


- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!
- According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!
- Laut der Europäischen "Machinenrichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgeschirmt werden!
- Suite de la "Directive Machines" Européenne, les parties mobiles doivent d'être protégées!

80 210 160 ±400 ±400 X x 400 80 ±400 min.350 1385 min.1900 / max.2185 ±400 ±400 Y x 400 ±400 200 200 80

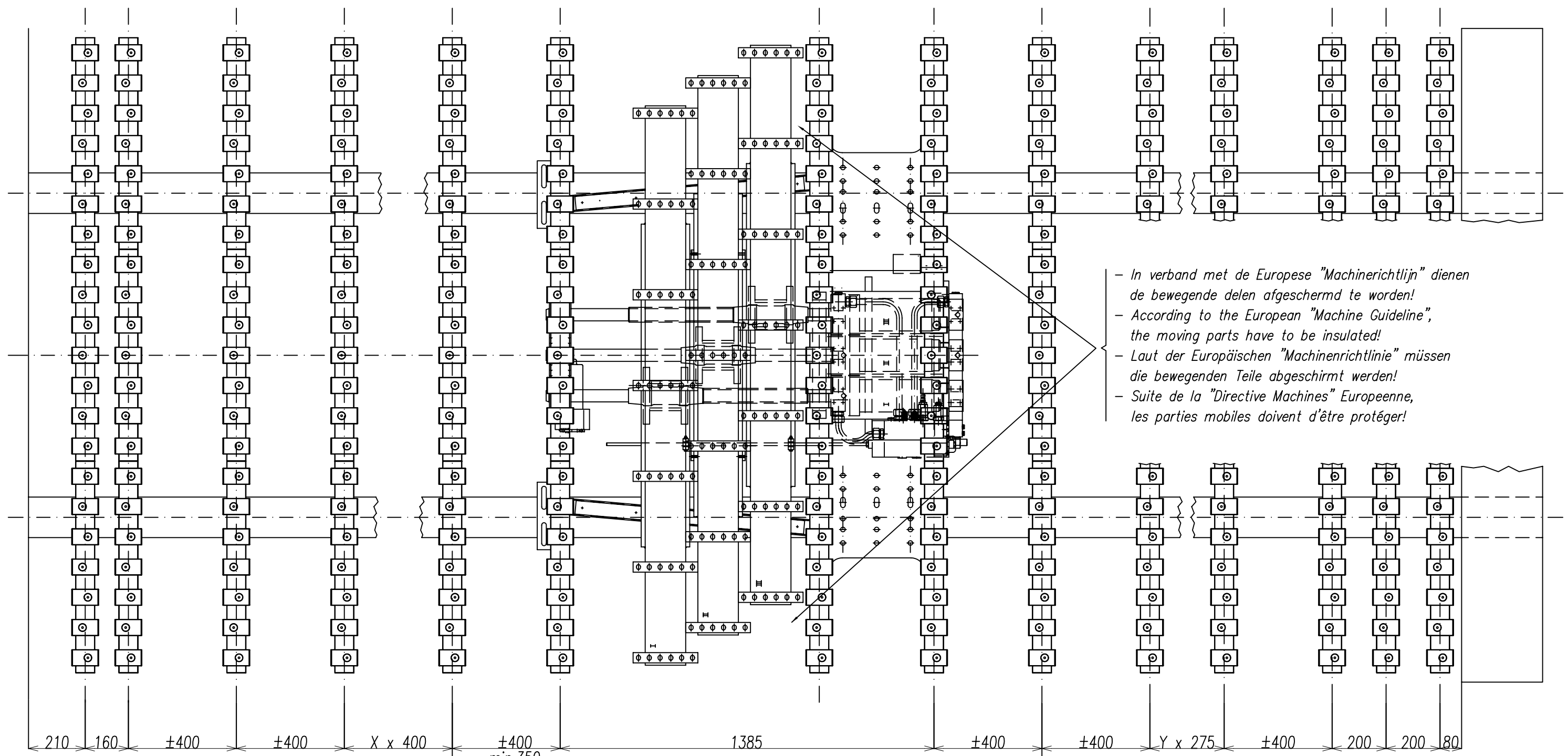


CARGO FLOOR®  
Type: CF 500-H100

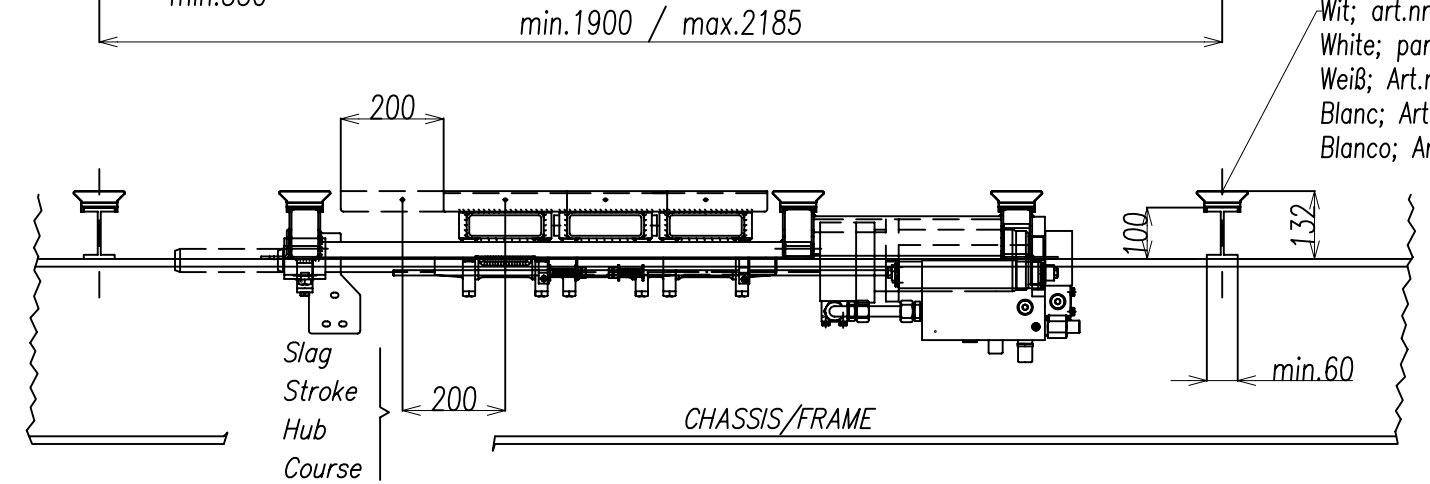
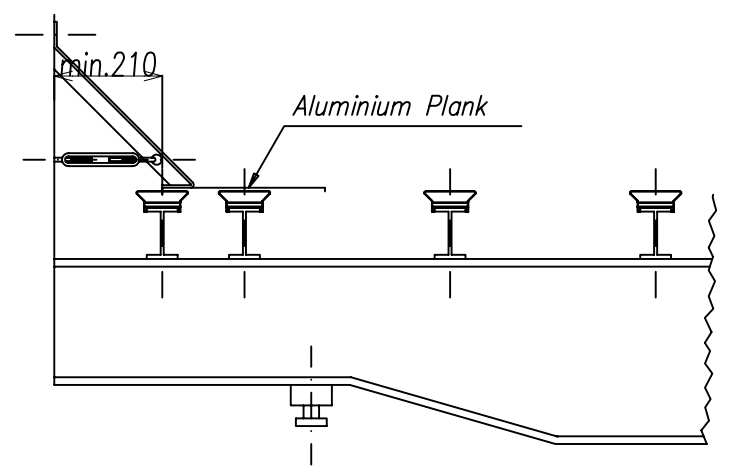


Cargo Floor b.v.  
P.O. Box 271  
NL-7740 AG Coevorden  
Phone: +31-524-593900  
FAX: +31-524-593999

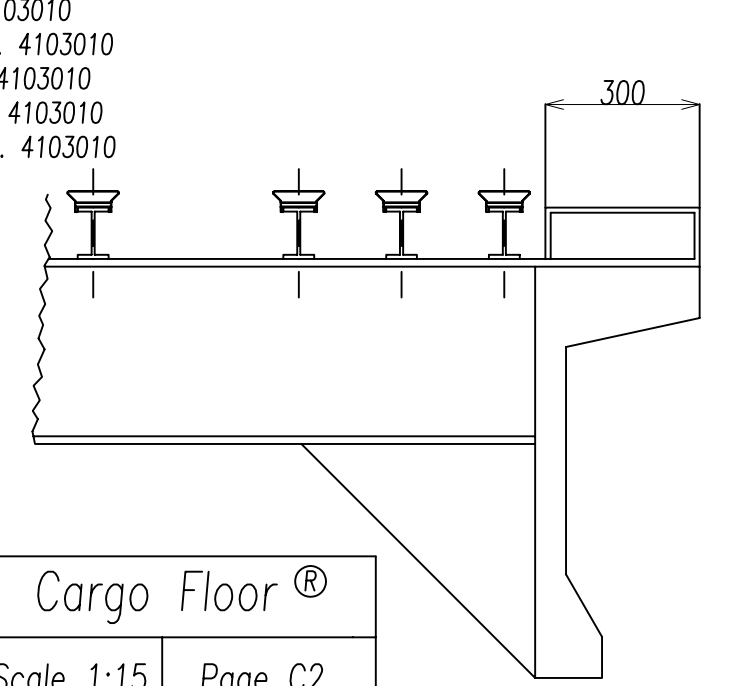
Cargo Floor®  
Scale 1:15 Page C1



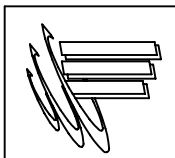
- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!
- According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!
- Laut der Europäischen "Machinenrichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgeschirmt werden!
- Suite de la "Directive Machines" Europeenne, les parties mobiles doivent d'être protégées!



- Wit; art.nr. 4103010
- White; part.no. 4103010
- Weiß; Art.no. 4103010
- Blanc; Art.no. 4103010
- Blanco; Art.no. 4103010

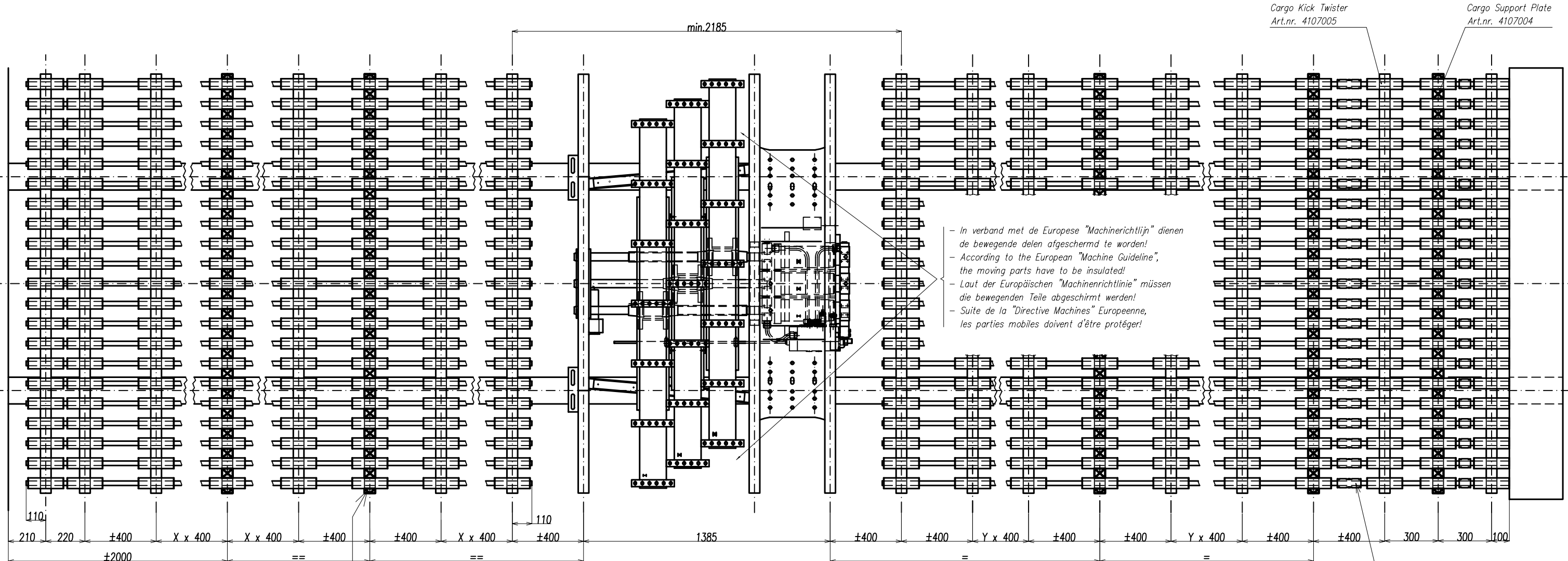


CARGO FLOOR®  
Type: CF 500-H100

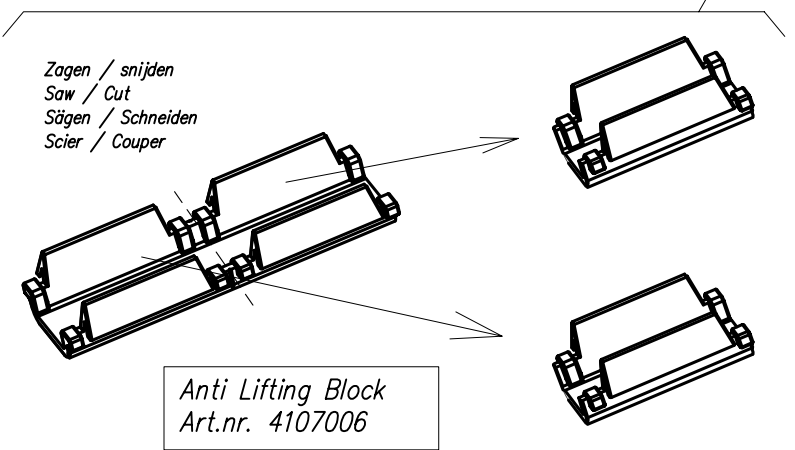
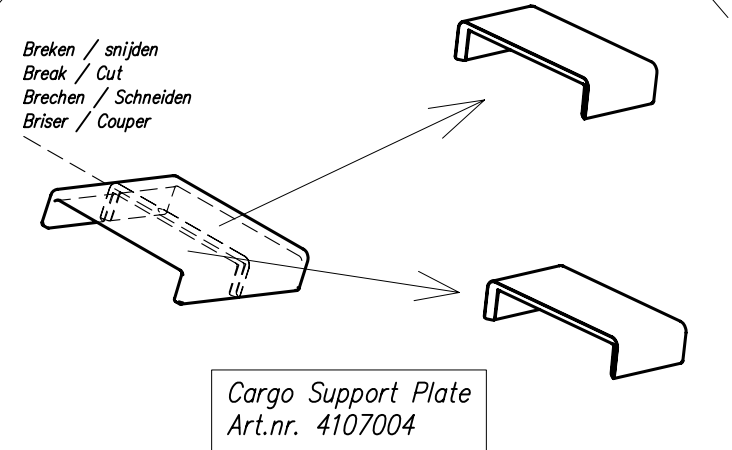
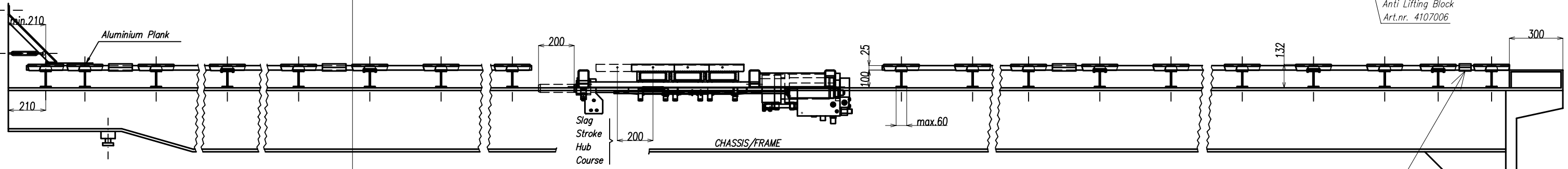


Cargo Floor b.v.  
P.O. Box 271  
NL-7740 AG Coevorden  
Phone: +31-524-593900  
FAX: +31-524-593999

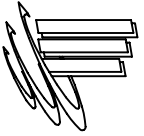
Cargo Floor®  
Scale 1:15 Page C2



- In verband met de Europese "Machinerichtlijn" dienen de bewegende delen afgeschermd te worden!  
 - According to the European "Machine Guideline", the moving parts have to be insulated!  
 - Laut der Europäischen "Machinerichtlinie" müssen die bewegenden Teile abgesichert werden!  
 - Suite de la "Directive Machines" Européenne, les parties mobiles doivent être protégées!

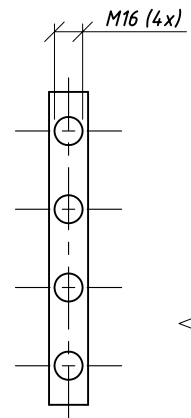
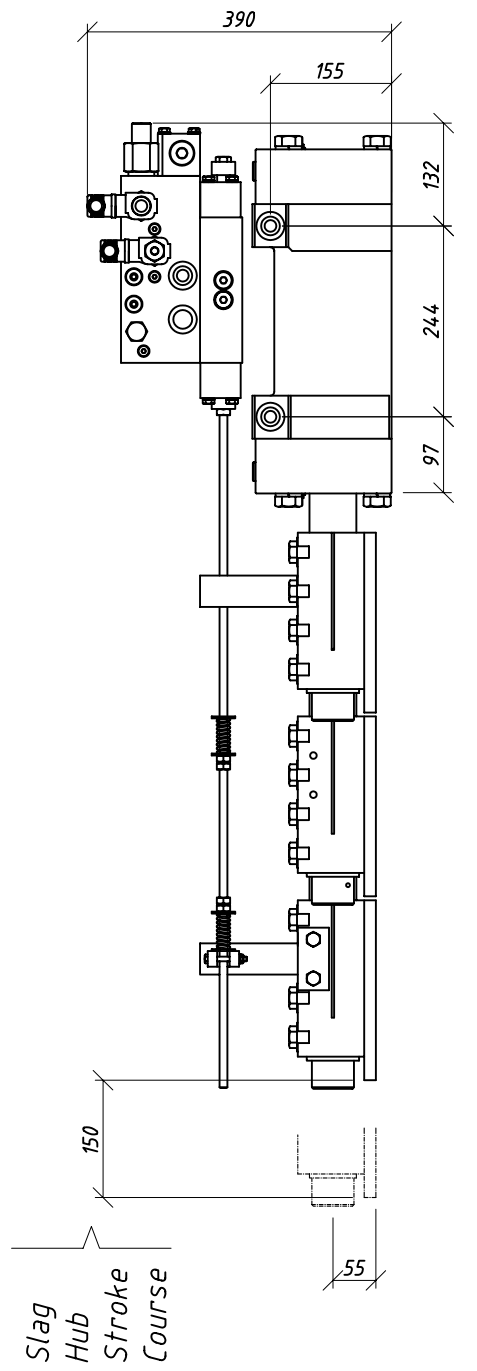
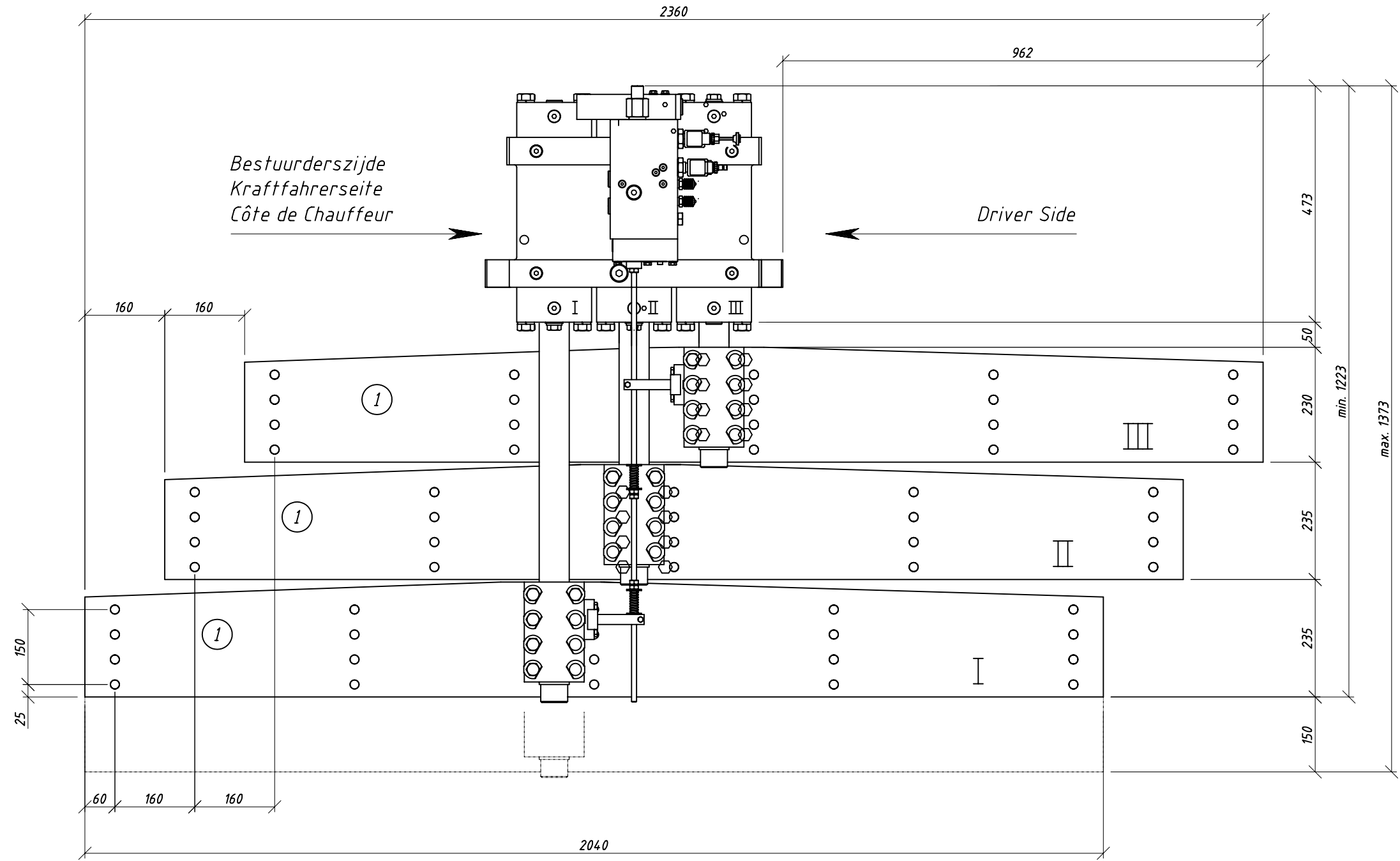


CARGO FLOOR®  
 Type: CF 500-H100

 Cargo Floor b.v.  
 P.O. Box 271  
 NL-7740 AG Coevorden  
 Phone: +31-524-593900  
 FAX: +31-524-593999

Cargo Floor®  
 No Scale Page C3

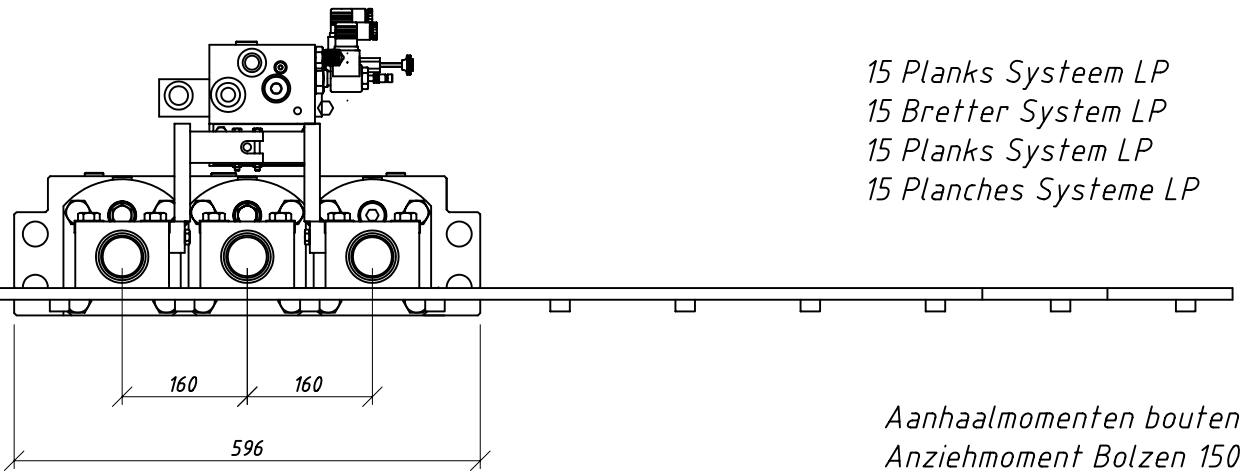
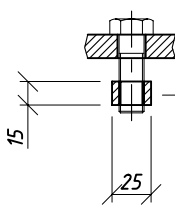
© 2004 Cargo Floor B.V. Coevorden, Holland



Montagestrip  
Montagestreif  
Mounting strip  
Bande de montage

15 Planks System LP  
15 Bretter System LP  
15 Planks System LP  
15 Planches Systeme LP

Massa  
Gewicht  
Weight  
Poids } 460 Kg



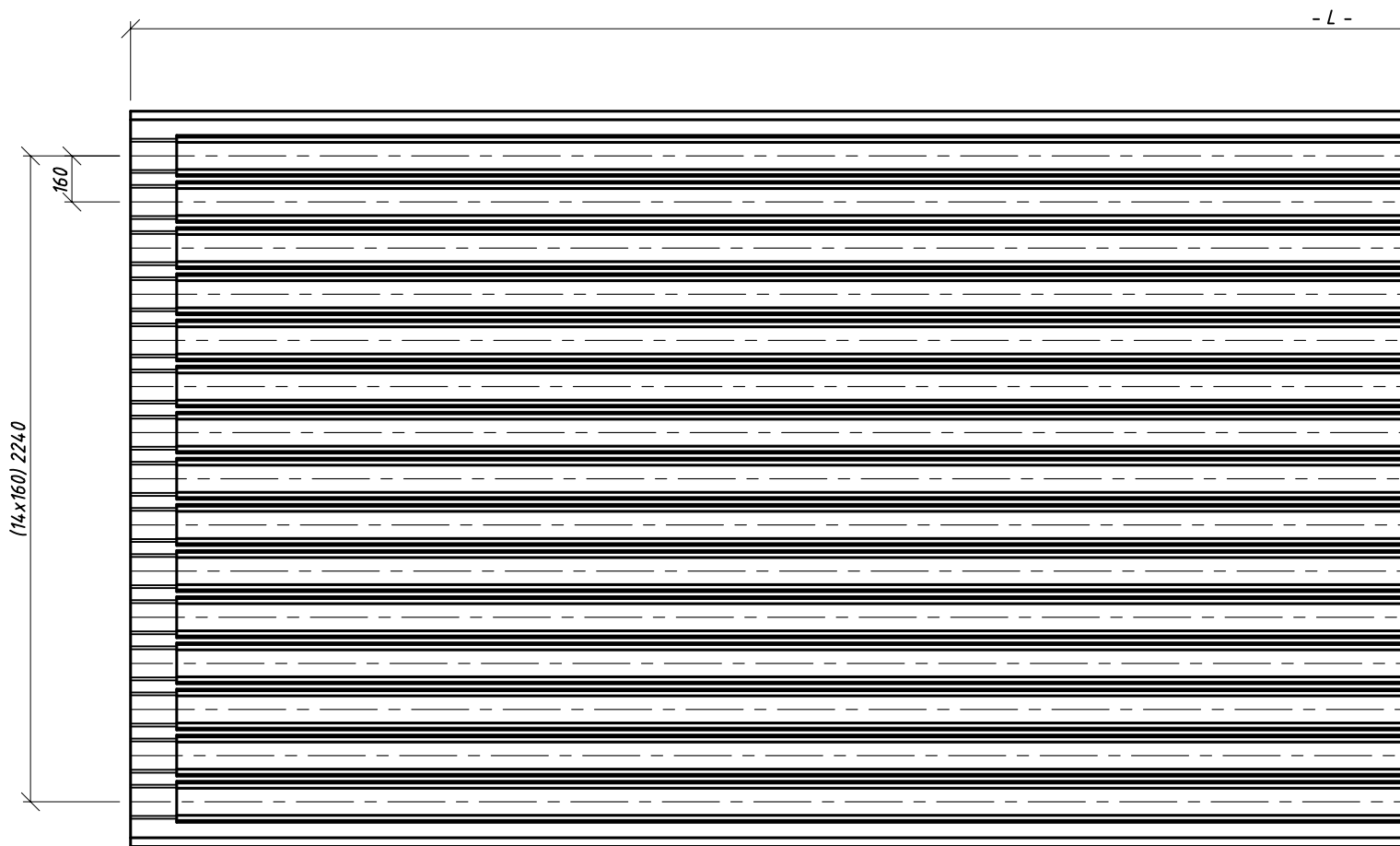
Aanhaalmomenten bouten 150Nm tenzij anders aangegeven  
Anziehmoment Bolzen 150Nm ausser wenn anders angegeben  
Tightening moment bolts 150Nm unless otherwise indicated  
Couple de serrage boulons 150Nm sauf indication contraire

**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>  
Type : CF3 LP15/160

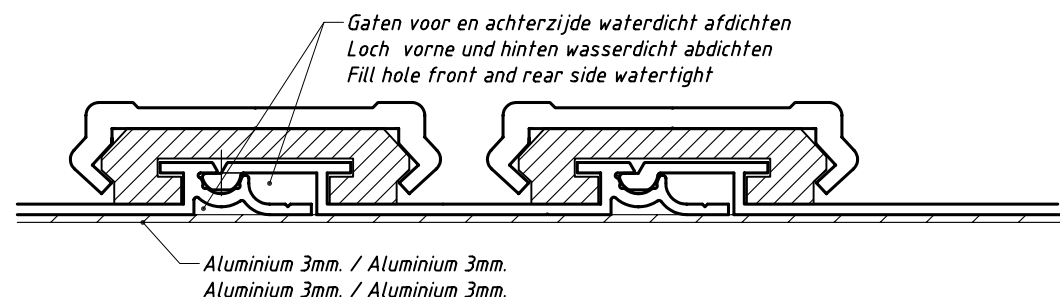
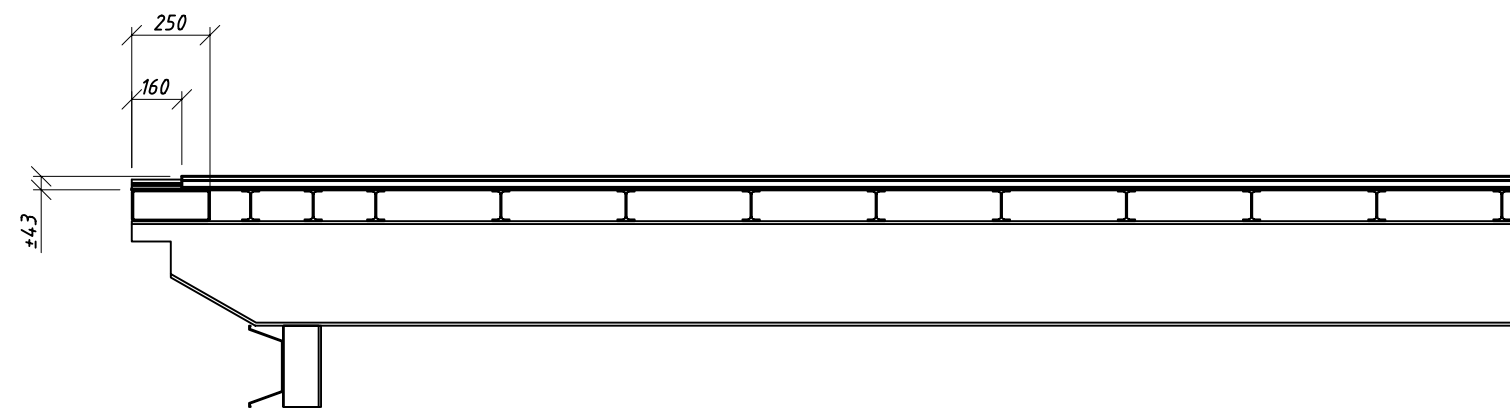
<b>CARGO FLOOR</b> <sup>®</sup>	Cargo Floor B.V. P.O. Box 271 NL-7740 AG Coevorden Phone: +31-524-593900 Fax: +31-524-593999 E-mail: info@cargo-floor.nl		PAGE :
This drawing is the property of Cargo Mac b.v. and must not be copied or reproduced without their written authority			

© Cargo Floor b.v. - Coevorden, Holland

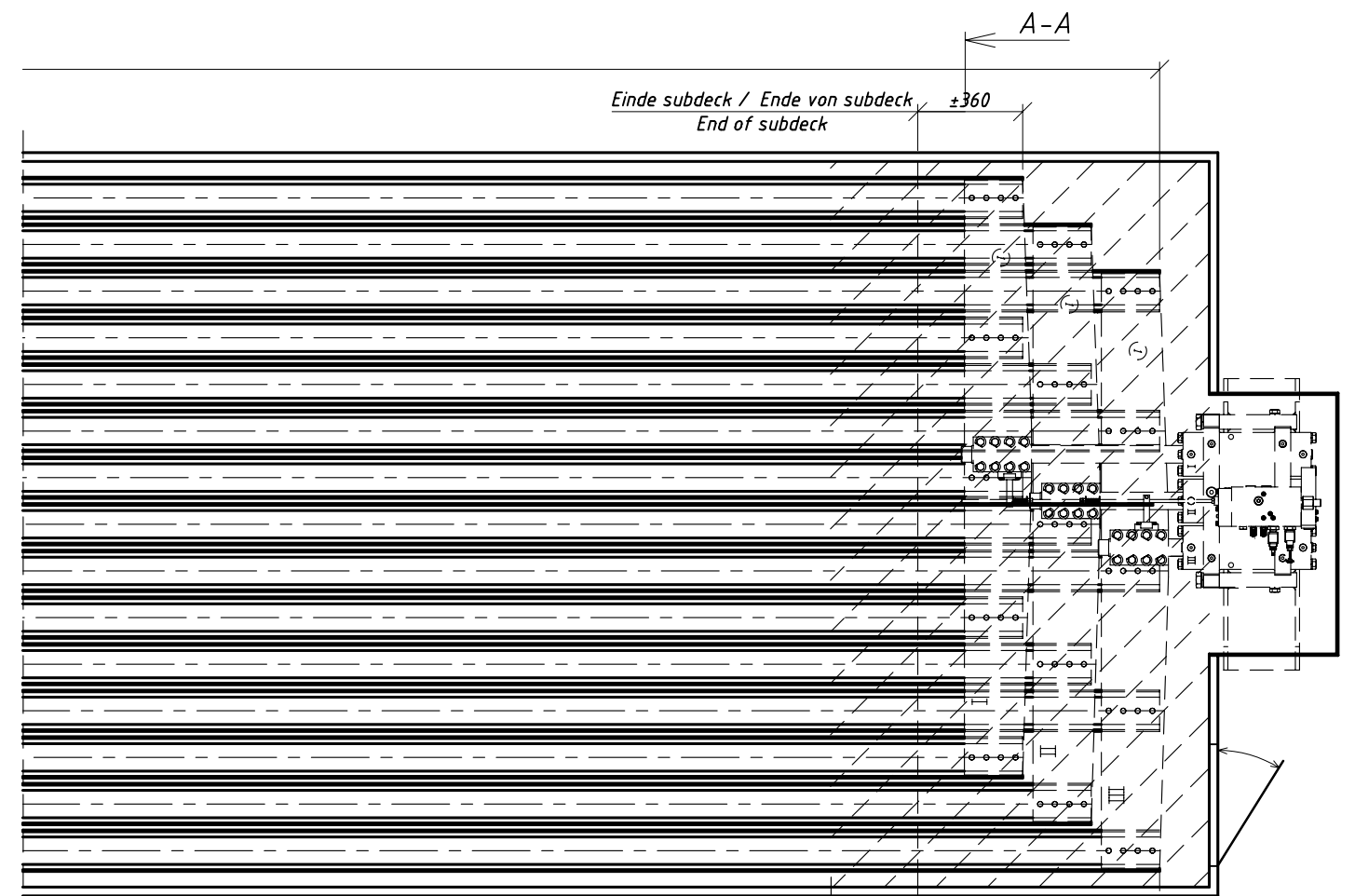




Maat planken groep 1 / Mass Bretten gruppe 1 / Length planks group 1 = L - 160 mm. (5x)  
 Maat planken groep 2 / Mass Bretten gruppe 2 / Length planks group 2 = L - 395 mm. (5x)  
 Maat planken groep 3 / Mass Bretten gruppe 3 / Length planks group 3 = L - 630 mm. (5x)  
 Maat subdeck / Mass subdeck / Length subdeck = L - 830 mm. (15x)  
 Maat kunststof / Mass Kunststoff / Length plastic = L - 830 mm. (15x)

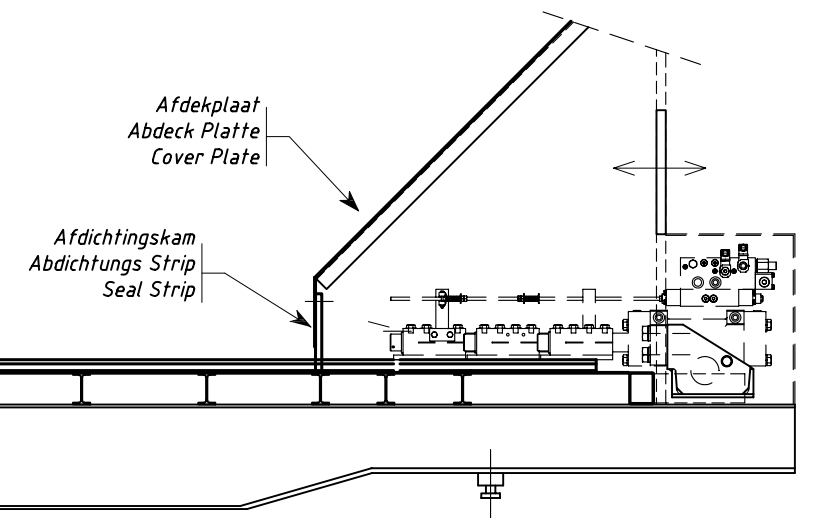


VIEW A-A



300mm. onder subdeck / 300mm. unter subdeck  
 300mm. unther subdeck

Aluminium 3mm. / Aluminium 3mm.  
 Aluminium 3mm. / Aluminium 3mm.



**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>

Type : CF3 LP15/160

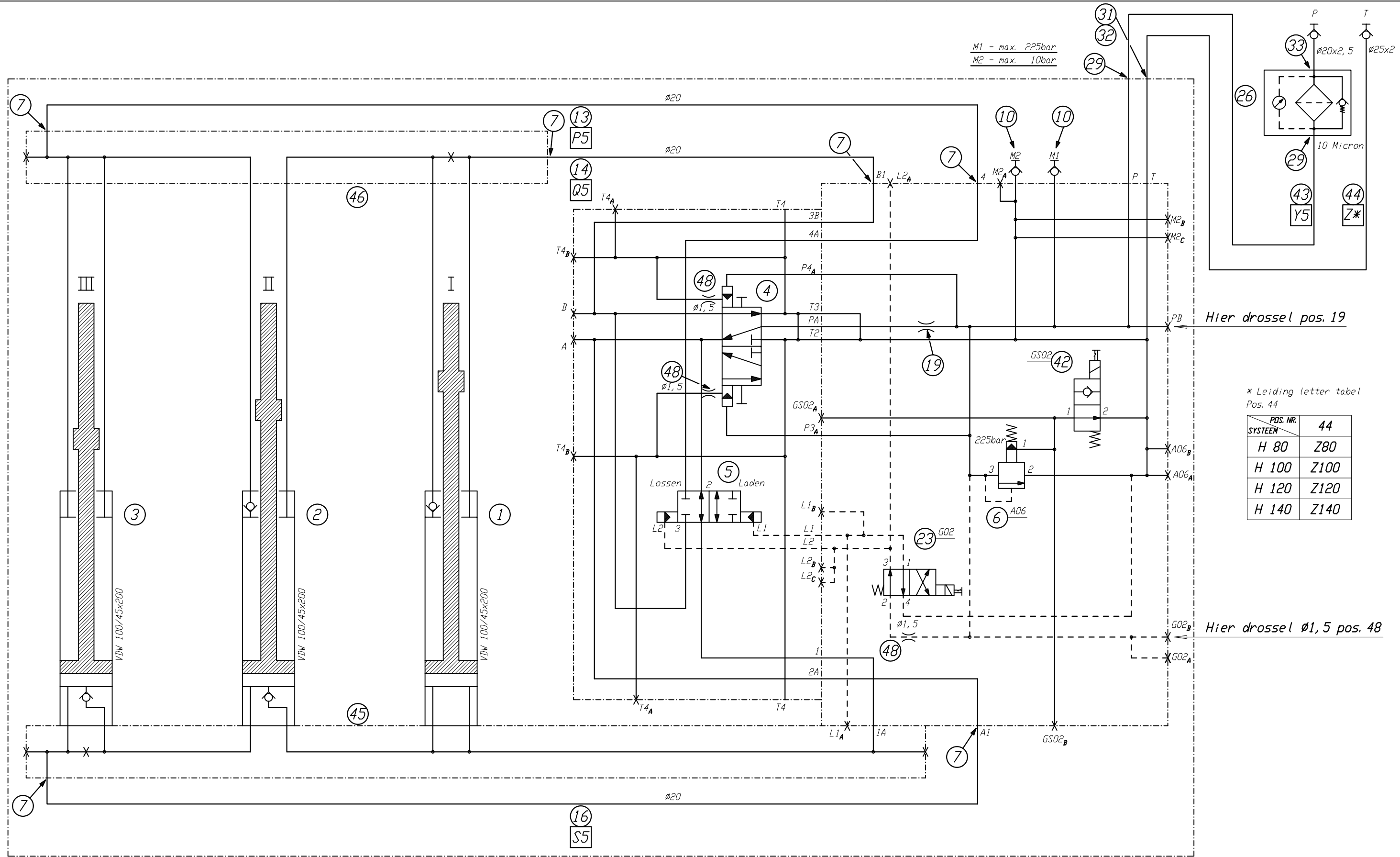
**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>

Cargo Floor B.V.  
 P.O. Box 271  
 NL-7740 AG Coevorden  
 Phone: +31-524-593900  
 Fax: +31-524-593999  
 E-mail: info@cargo-floor.nl



PAGE :

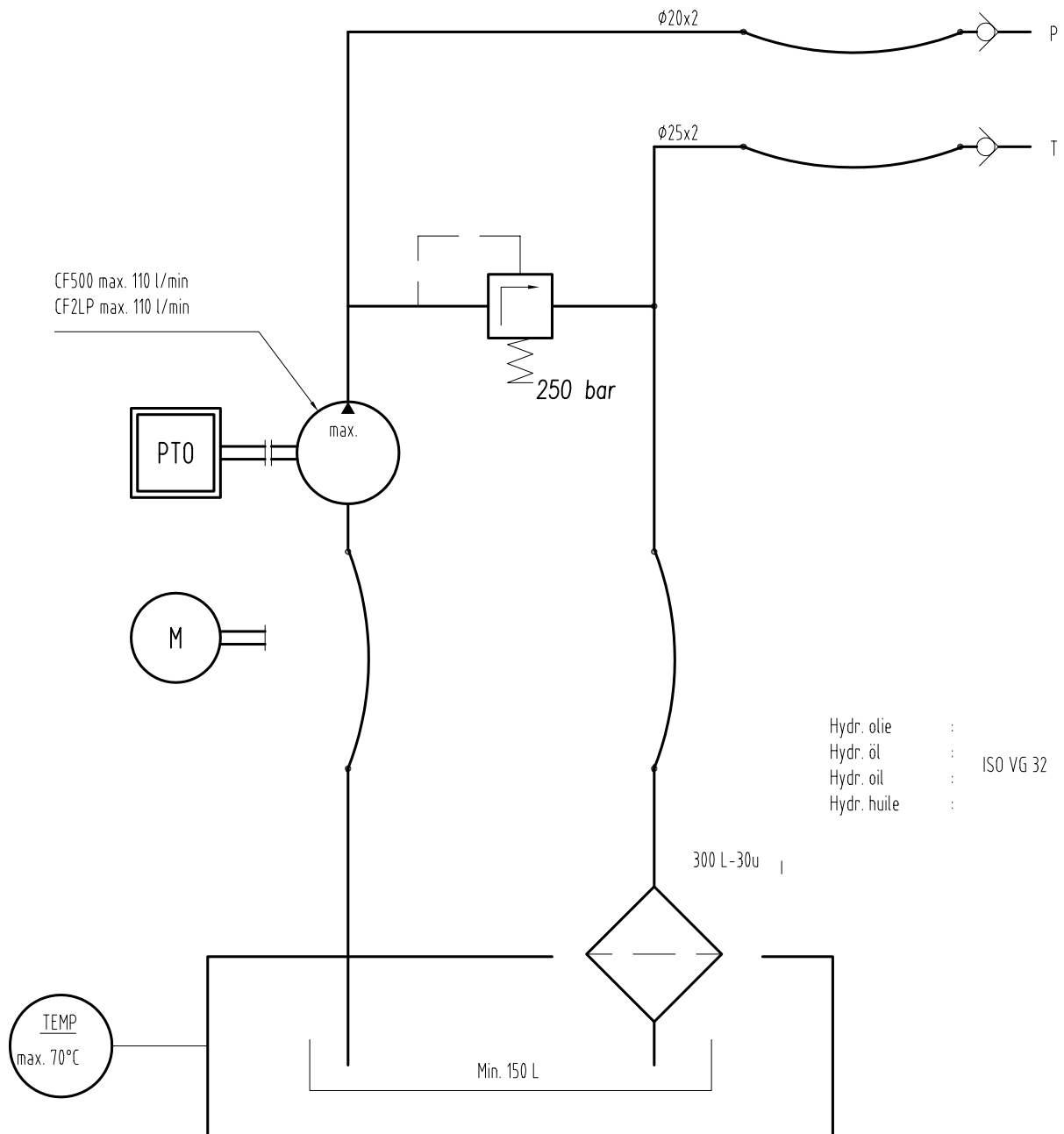
LP4



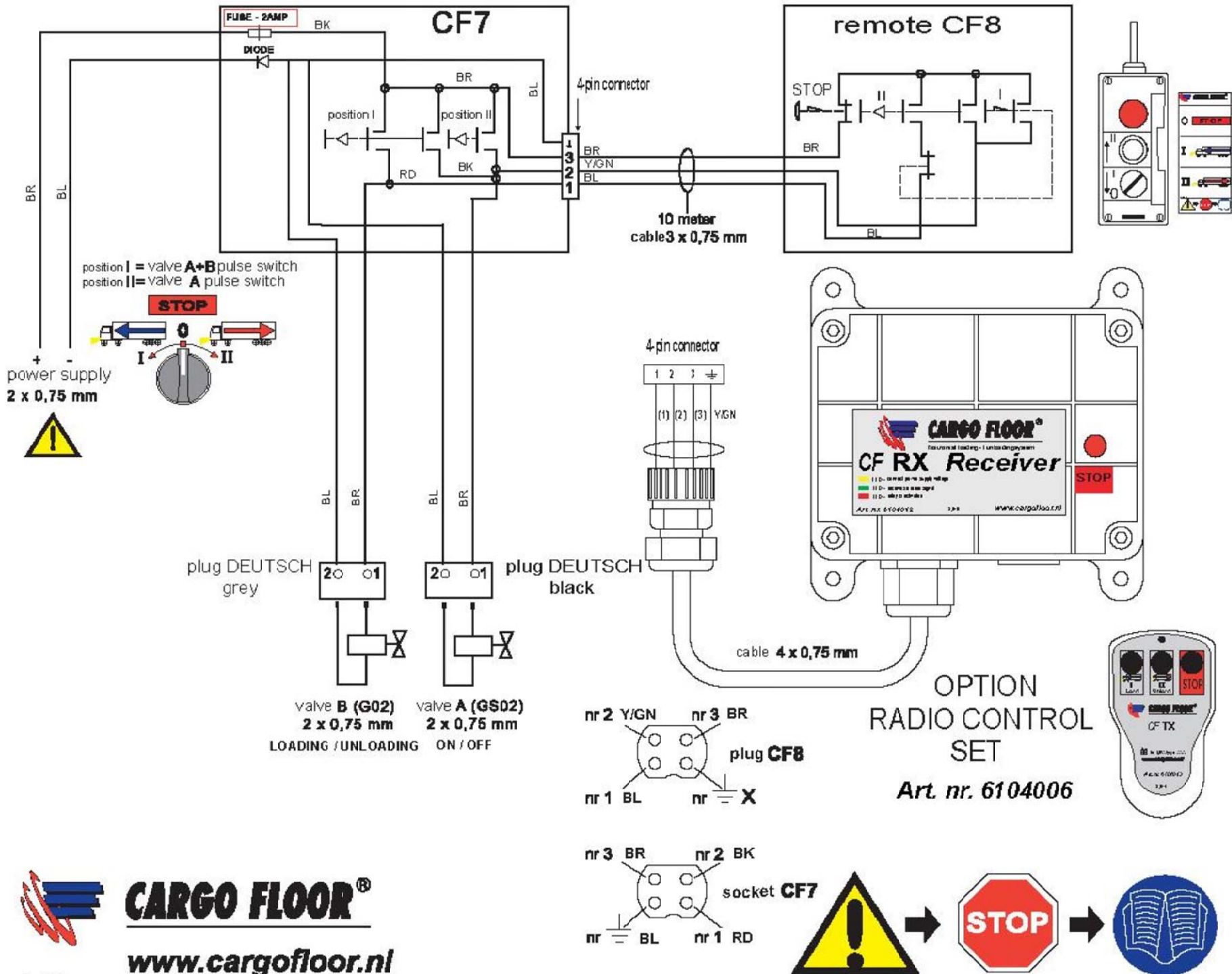
ACHTERZIJDE CHASSIS  
RUCKSEITE CHASSIS  
BACKSIDE FRAME  
DERRIERE DE CHASSIS

ONDERAANZICHT  
UNTERANSICHT  
BOTTOM VIEW  
VUE DESSOUS

# CF500-SL

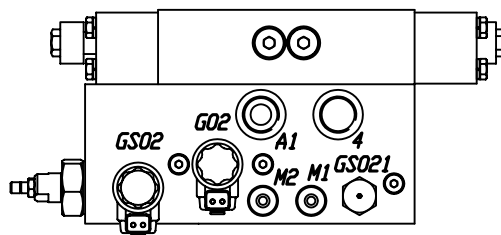
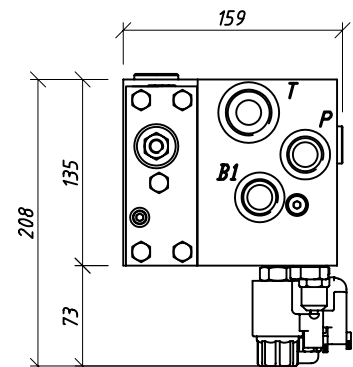
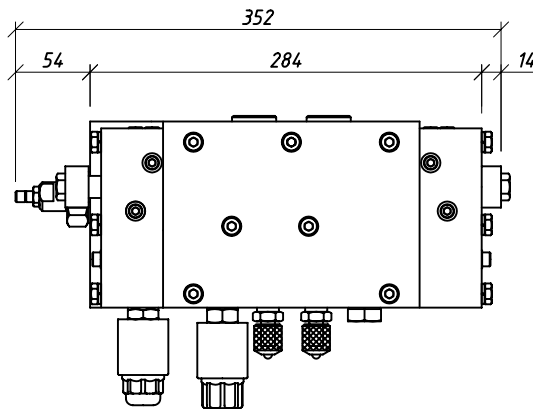
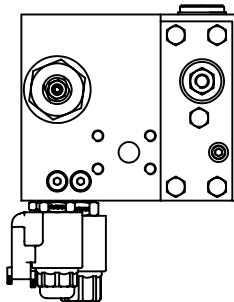
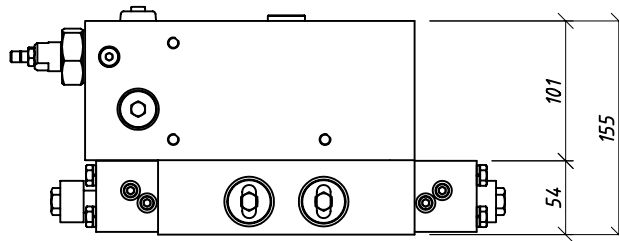
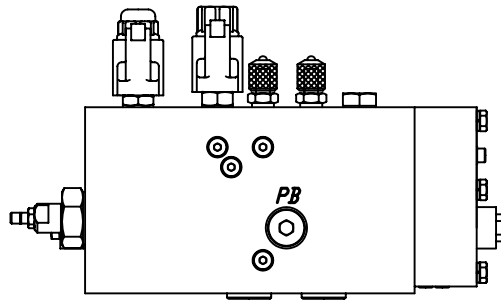


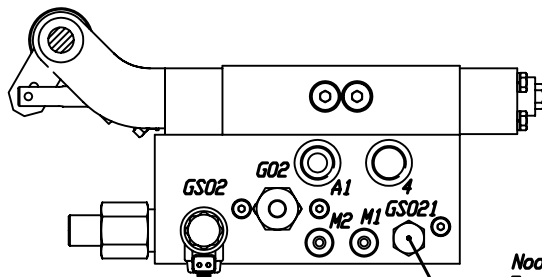
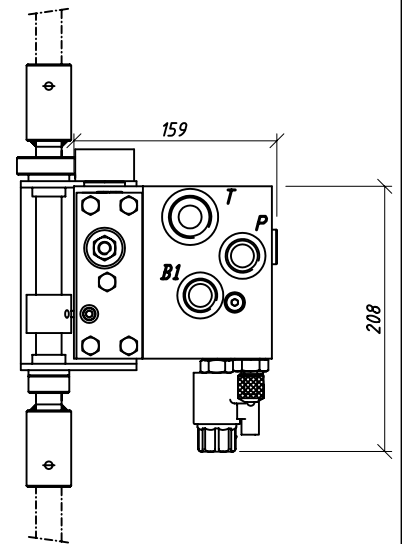
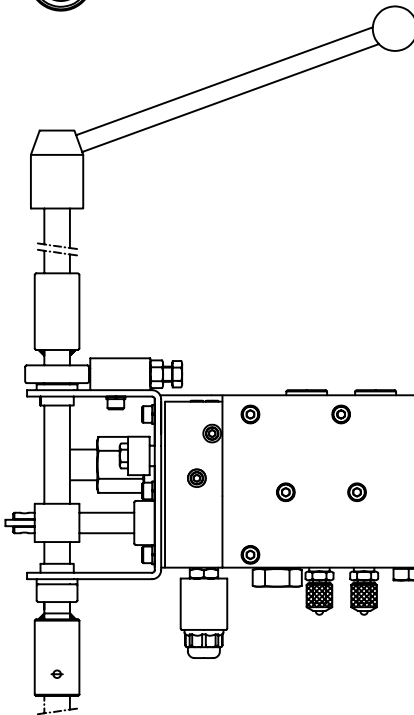
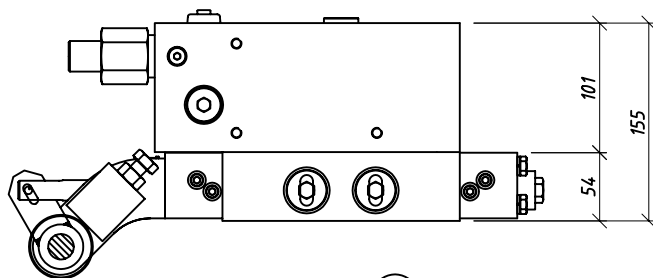
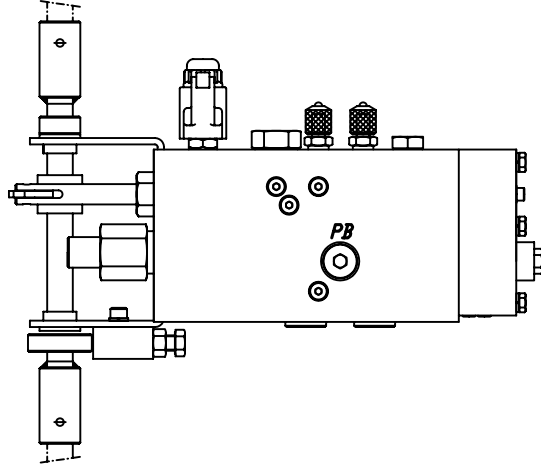
**CARGO FLOOR**<sup>®</sup>  
COEVORDEN - HOLLAND



**CARGO FLOOR®**

[www.cargofloor.nl](http://www.cargofloor.nl)





Noodplug voor GS02  
Emergency plug for GS02  
Notstopfen für GS02