

## **TECHNISCHE BESCHREIBUNG** **ABSPERRPOLLER TYP ASP-E**

### **ALLGEMEINES**

Der nachfolgend beschriebene HEDA-Absperrpoller dient zur Begrenzung/Absperrungen von Straßen-Einfahrt/ Park- und Ladezonen etc. gegenüber widerrechtliches Benutzen durch Fremdfahrzeuge.

Die Pollereinheit ist in Kompaktbauweise aufgebaut und wird in den bauseitig vorbereiteten Erdaushub eingesetzt, ausgerichtet und mittels Magerbeton vergossen .

Die elektrische Verbindung des Hubzylinders, der Steuereinheit, sowie des Funkempfängers (Sonderausstattung) erfolgt über bauseitig vorbereitete Kabelkanäle. Die Installation ist wasserdicht ausgeführt.

<b>Abmaße:</b>	0,70	m	Ausfahrhub
	1,53	m	Einbautiefe
	0,15 - 0,30	m	Pollerdurchmesser
	20 KN - 200	KN	Anprallkraft

### **KONSTRUKTIONSAUFBAU**

#### **Der kompakte Absperrpoller gliedert sich in folgende Baueinheiten:**

#### **AUSSENROHR**

Das Außenrohr ist eine stabile, mechanisch bearbeitete Stahlschweißkonstruktion und dient zur Aufnahme der Führungsbuchsen, Distanzbuchsen, Abstreifringe und Lagerstellen des eigentlichen Pollerrohres .

Das Außenrohr enthält im unteren Teil wasserdichte Kabelverschraubungen zur Ansteuerung des E-Zylinders, sowie die Anschlußmöglichkeit eines Dränagerohres.

Im Fußbereich ist das Außenrohr mittels eines Deckels dicht verschweißt. Im oberen Teil befindet sich ein Stahlflansch zur Installation eines Edelstahlabschlußringes. Der Stahlflansch ist mit dem Außenrohr verschweißt.

Alle Führungsbuchsen, Distanzbuchsen sind aus wartungsfreien Gleitlagerwerkstoffen bzw. aus Edelstahl hergestellt.

Das Außenrohr selbst ist durch eine Verzinkung gegenüber Korrosion geschützt.

## **POLLERROHR**

Das Pollerrohr besteht aus einer Aluminiumlegierung und kann je nach Kundenwunsch in unterschiedlichen Farben eloxiert werden. Im oberen Teil des Pollerrohres ist ein abschraubbarer Leichtmetalldeckel verschraubt. Die Konstruktion ist so ausgelegt, daß zu Wartungszwecken das komplette Pollerrohr einschl. des E-Zylinders, sowie alle Führungsbuchsen vor Ort ausgebaut, bzw. ausgetauscht werden können. Dies ist nur durch Spezialwerkzeug möglich.

Auftretende Anfahrlasten (Rangiergeschwindigkeit) an den einzelnen Pollern werden über die Pollerrohre in den Beton weitergeleitet.

## **E-STEUERUNG**

Die Steuerung der Pollereinheit ist in einem separaten Schaltschrank untergebracht. Die Steuerung ist als Relaissteuerung, bzw als freiprogrammierbare Steuerung aufgebaut. Die Netzeinspeisung 220 V ist bauseits zu installieren.

Alle notwendigen Steuerkabel (zB. Funkempfänger, E-Zylinder, Endschalter werden diesem Schrank zugeführt.

Die Bedienung einer Pollereinheit wird jeweils mit einem 1-Kanal Handsender vorgenommen. Auf Wunsch ist eine Mehrkanalsteuerung möglich. Die Steuereinheit ist auf mehrere Pollereinheiten erweiterbar.

Die Elektrosteuerung besteht im Wesentlichen aus folgenden Baugruppen:

- \* Edelstahlschrank oder Kunststoffschrank
- \* Trafo
- \* Gleichrichter
- \* Relais
- \* Klemmleisten
- \* Notaus
- \* Hauptschalter
- \* Handsteuerung zu Servicearbeiten

## **E-ZYLINDER**

Der E-Zylinder ist im im Kopfbereich mit dem Pollerrohr, im Fußbereich über Gelenklager mit dem Außenrohr verbunden.

Der Zylinder ist in selbsthemmender Ausführung und für 24VDC ausgelegt. Motorbremse und einstellbare Hubbegrenzungsschalter sind Bestandteil der Zylindereinheit.

Die Ausfahrgeschwindigkeit beträgt ca. 40 mm/sek., d.h. bei einem Hub von 700 mm fährt der Poller in ca. 18 sek. in seine Endstellung (Sperrstellung-Durchfahrtstellung).

## **KORROSIONSSCHUTZ**

Alle Stahlteile (außer Edelstahlqualitäten) sind nach SA 2,5 gestrahlt und verzinkt. Befestigungsteile (Schrauben /Bolzen / Federinge) sind in Edelstahlausführung.