

Lem311Du RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU jusqu'au troisième niveau

Beaucoup de vélos, peu de place : La solution!



www.orion-bausysteme.de





Stationnement pour vélos à DEUX NIVEAUX

En Allemagne, ORION fait partie des pionniers dans le secteur du stationnement pour vélos sur double niveau. Nous mettons ainsi en avant notre vocation première de faire partie des fabricants majeurs de systèmes fonctionnels de stationnement pour vélos.

Les RACKS DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU complètent notre gamme depuis plus de 20 ans! Ce matériel renforce notre position en Allemagne et dans 6 pays.

Nous produisons exclusivement en Allemagne sur nos deux sites à Biebesheim (64584) et Neustadt in Sachsen (01844). Notre RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU intègre un système d'assistance au levage par amortisseur à gaz, ce dernier a été testé et certifié par l'ADFC selon la norme TR 6102 et est fabriqué en conformité avec la DIN 79008 « Systèmes stationnaires pour parking cycles ».

Le marché du vélo est soumis à des changements constants, les cycles d'innovation sont plus courts, la multiplication des géométries avec des domaines d'application spéciaux augmente. Aujourd'hui, il nous faut intégrer dans nos études de nouveaux modèles de « vélos », tels que City Bikes, Trekking Bikes, Mountainbikes, Lifestyle

Bikes, Retro Bikes, Urban Bikes, etc. et chacun en version femme et homme, adolescent ou adulte, avec respectivement des tailles de cadre S, M, L, XL et des dimensions de roues par ex. de 26 pouces, 27,5 pouces, 28 pouces, 29 pouces...

Et pour tous ces vélos, il faut trouver un dénominateur commun servant de base au développement d'un système de stationnement pour vélos le plus parfait possible.

Une mission parfois délicate!

Depuis presque 40 ans, nous nous attaquons à ce défi. Pour chaque nouveau développement, plusieurs séries de mesure et d'essais pratiques sont nécessaires jusqu'à ce que nous nous rapprochions du but recherché.

Jusqu'à présent, nous avons toujours réussi. Également avec le RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU.

Mais cela ne signifie pas pour autant la fin de nos développements : par exemple on développe un TROISIÈME NIVEAU en complément d'un système de stationnement pour vélos à double niveau.

Nous avons la solution!



RACKS DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU en 3 versions :	Page
5R+ TOP	4
Texte d'appel d'offres 5R+TOP	25
5R COMPACT	26
Texte d'appel d'offres 5R COMPACT	29
4R START	30
Texte d'appel d'offres 4R START	33
Comparatif des systèmes	34
Rack de stationnement pour vélos DreiPlus pour le troisième niveau	38
Texte d'appel d'offres Drei Plus	39

Ce qui suit s'applique à tous les produits représentés dans nos catalogues :

Sous réserve de modifications techniques. Les illustrations ne correspondent pas en principe au programme standard. En cas de doute, nous vous renseignons sur demande. Les références et les prix correspondent au programme standard. Nous nous réservons le droit d'effectuer des ajustements tarifaires. Par conséquent, ce qui suit s'applique à toutes les données publiées : Sous réserve d'erreurs. Sous réserve de modifications. Prix départ usine, TVA en sus



Rack de stationnement pour vélos à double niveau 5R+ TOP. Utilisation optimale de l'espace en 3D

Espace requis minimal !

Les vélos sont rangés avec un décalage les uns par rapport aux autres sur la hauteur (positionnement bas/haut) afin d'éviter que les guidons se touchent. Espacement par défaut : 400/500 mm; en option, il est possible d'adapter l'empattement aux conditions requises.

On descend !

Limiteur de basculement pour un abaissement contrôlé du rail de positionnement. Le recouvrement en plastique sert en même temps de parechoc.

Statique !

Une structure solide permet par défaut des espacements entre les supports allant jusqu'à 3 m ! L'ancrage au sol n'est pas nécessaire pour la stabilité; il est toutefois recommandé pour fixer la position.

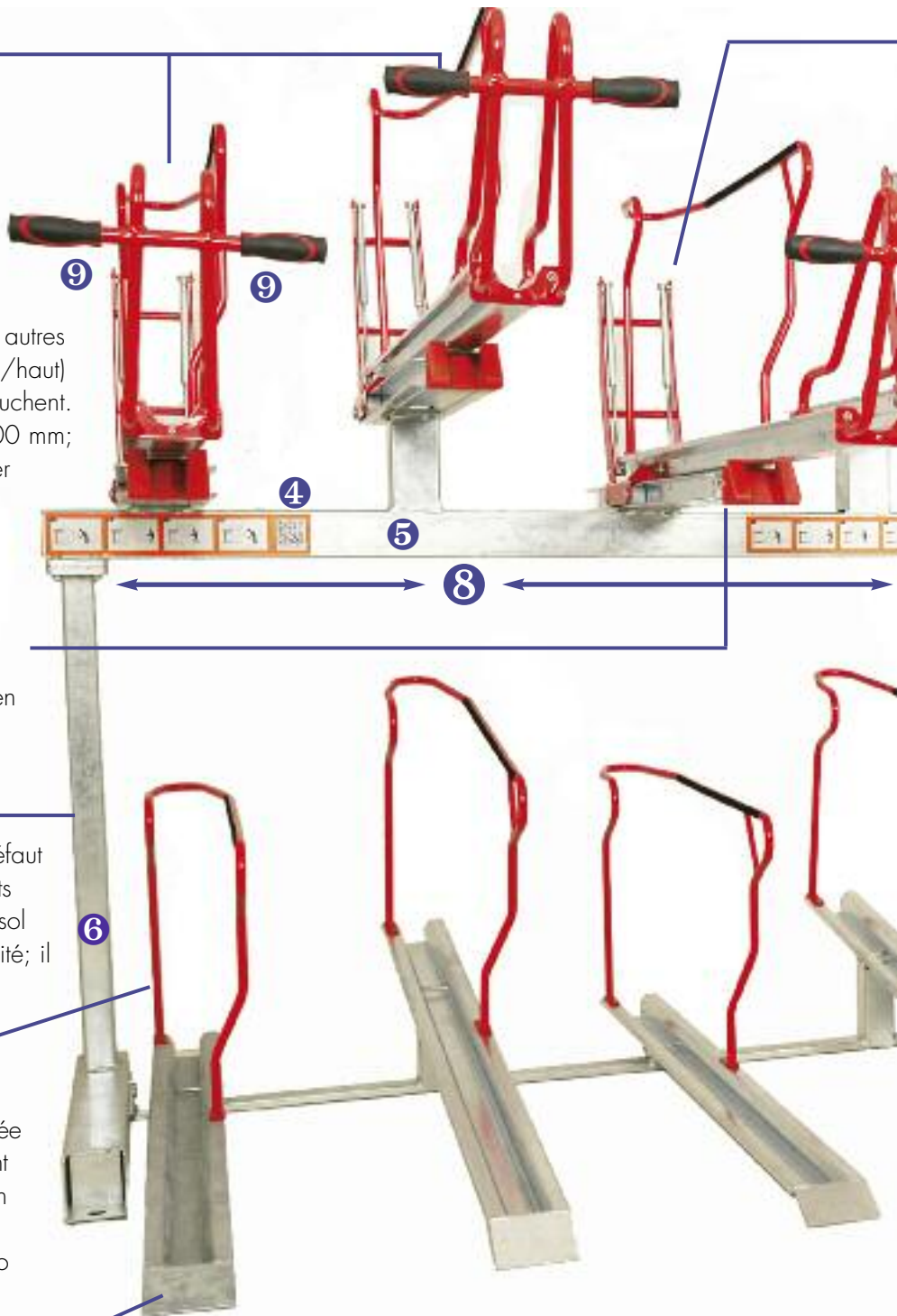
Sécurité !

La prévention contre le vol est assurée par l'arceau de maintien, également optimisé pour la stabilité du vélo, en option, un revêtement de protection permet de protéger le cadre du vélo des rayures.

La géométrie des rails guide le vélo lors de la poussée.

Information :

Idéalement lorsque le rail de positionnement est sorti et abaissé, le vélo est attaché à l'aide d'un câble antivol ou d'un antivol en U dans l'étage supérieur. Cela facilite énormément la manipulation. Le vélo peut être attaché en tout point sur l'arceau de maintien. La cinématique rend impossible que la pédale s'accroche dans l'arceau de maintien, pour autant qu'il soit correctement utilisé.





+ fabriqué selon les exigences de la DIN 79008.

Typ 5R+TOP



Effort minimal !

Grâce au principe du levier, le relèvement du rail sorti et chargé avec un vélo est (presque) un jeu d'enfant. À cela s'ajoute l'assistance de l'amortisseur à gaz !

Confort !

Un système de 5 roulettes à glissement souple permet de faire descendre et remonter facilement le rail de positionnement au niveau supérieur. Le rail s'encliquette dans la « position de stationnement ».

Modularité !

La structure se compose de modules de série que l'on peut élargir autant que l'on veut.

Anti-recul !

Le vélo est stationné en toute sécurité dans le rail de positionnement grâce au dispositif de réception.

Garde au sol !

L'espacement entre le dispositif de réception lorsque le rail de positionnement est sorti est de 35 cm que la position finale du vélo à l'étage soit haute ou basse. Il n'est pas nécessaire de soulever davantage le vélo ! À la condition d'un revêtement de sol de plain-pied.

- ① Dispositif de réception
- ② Rail de positionnement

③ Arceau de maintien ④ Notice d'utilisation ⑤ Traverse ⑥ Support en L (chargement sur 1 côté), support en T (chargement sur 2 côtés) ⑦ Film de glissement anti-rayures (en option) ⑧ Espacement des supports en standard 3 m. Informations sur le nombre de positionnements des vélos voir page 19. ⑨ Poignée en caoutchouc pour une préhension agréable. Convient aux droitiers et gauchers ou pour une manipulation à deux mains !



1 Respecter la notice d'utilisation, si nécessaire scanner le QR-code avec un smartphone et visionner la vidéo.



Lancer le processus de stationnement...



... En sortant le rail de positionnement.



Que l'utilisation soit faite avec la main droite...

2

Les rails de positionnement supérieurs mobiles s'abaissent d'une manière contrôlée. L'abaissement assisté par l'amortisseur à gaz. Ce qui évite une chute soudaine des rails !

Un véritable aspect sécuritaire !



... La main gauche...

... Ou les deux mains, cela n'a aucune importance !

Choisissez la position de maintien la plus confortable pour vous.

La sensation des poignées en caoutchouc est agréable.

3 Soulever la roue avant et la déposer dans la zone du dispositif de réception dans le rail de positionnement.



4 Saisir le guidon et la selle...



Une hauteur de soulèvement de 350 mm* env. offre un confort optimal !

Cette hauteur a été déterminé pour des raisons d'ergonomie, en effet, une position plus basse impliquerait de trop se pencher et donc de solliciter extrêmement le dos. Par ailleurs, la longueur de dégagement serait agrandie par un rail plus long.

* s'applique à un revêtement de sol/terrain plat.

- 5** ... Et pousser vers le haut jusqu'à ce que la roue arrière soit stable dans le dispositif de réception. L'avant du vélo repose contre l'arceau de maintien qui peut être revêtu en option d'un « film de glissement de protection » disponible en option pour protéger contre les rayures.



6

Le vélo est attaché à l'aide d'un câble antivol ou d'un antivol en U, disponibles dans le commerce, idéalement pendant la phase du processus de stationnement, lorsque le rail de positionnement est incliné en biais vers le bas. Grâce aux œillets intégrés dans l'arceau de maintien, le retrait de l'antivol impossible !

Un autre aspect sécuritaire



- 7** Les amortisseurs à gaz intégrés veillent à ce que l'effort nécessaire pour soulever le rail de positionnement soit si faible que deux doigts suffisent pour ramener le rail abaissé en position horizontale de stationnement lorsqu'un vélo est stationné.



Assistance au levage sous la forme de deux amortisseurs à gaz en parallèle.

- facilite considérablement le processus de levage d'un rail de positionnement chargé d'un vélo.
- empêche la descente incontrôlée du rail de positionnement sorti.
- autorise seulement un processus volontaire, que ce soit pour stationner ou sortir un vélo de la place de stationnement.
- empêche une chute brutale d'un rail de positionnement chargé lorsqu'il est sorti.



La valeur mesurée en hauteur de 7,38 kg fait référence à : Vélo pour femme de 28 pouces, longueur 180 cm, poids env. 16 kg.



Peu importe que la position soit haute ou basse, la hauteur de soulèvement* est toujours de 35 cm env.

* Hauteur de soulèvement : = espacement entre le revêtement de sol et le dispositif de réception dans lequel la roue avant doit d'abord être déposée pour lancer le processus de stationnement. La roue avant doit par conséquent être soulevée de 35 cm env. La condition préalable est un revêtement de sol plat.

Stationner avec (et sans) accessoires volumineux sur les vélos



Même les sièges pour enfants ou les paniers ne sont pas un problème.
Afin de ne pas bloquer l'abaissement du rail de positionnement supérieur, les vélos avec des sièges pour enfants devraient être déposés dans l'étage supérieur.

- 1** Le retrait du vélo est tout aussi simple :
Tirer complètement le rail de positionnement jusqu'à la butée. Même si on relâche maintenant la poignée, le rail de positionnement ne bascule pas vers le bas d'une manière incontrôlée grâce à l'action des amortisseurs à gaz !



- 3** Lorsque le rail de positionnement est abaissé et en biais, c'est la position la plus confortable pour retirer l'antivol.

Sortir de la place de stationnement

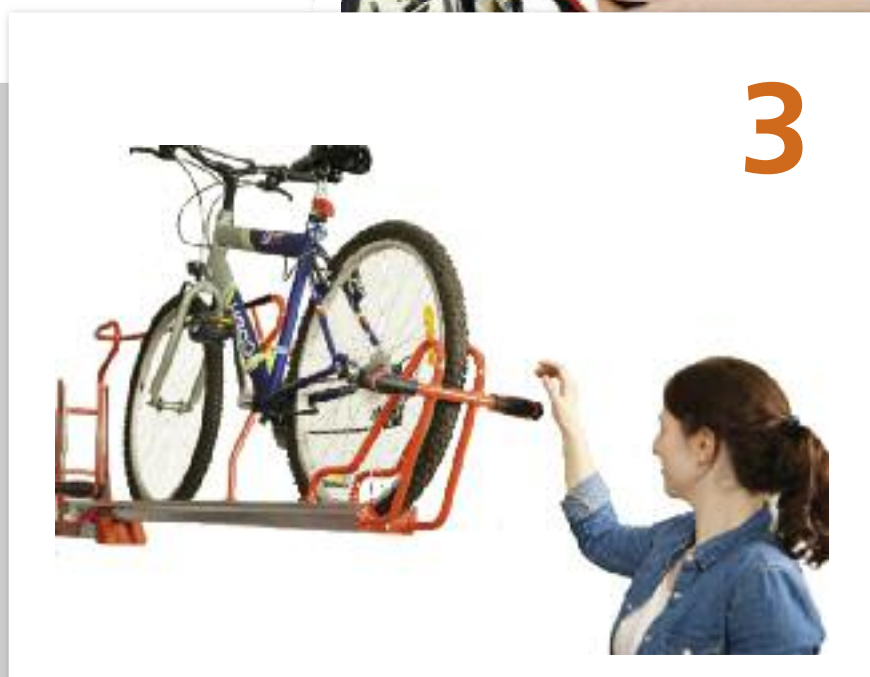
- 2** Abaisser fermement le rail de positionnement sorti vers le bas à l'aide de la poignée. La descente s'effectue ainsi d'une manière complètement contrôlée !



- 4** Retirer le vélo du rail de positionnement et remettre le rail de positionnement abaissé en position de stationnement.



- 1** Parechoc en plastique. Lors de l'utilisation du positionnement des vélos au niveau inférieur, cet élément d'équipement protège, en particulier la zone sensible de la tête.



Grâce aux amortisseurs à gaz intégrés, le rail de positionnement reste à l'horizontale lorsqu'il est sorti. Pour l'abaissement un faible effort de l'utilisateur est nécessaire ce qui induit une descente sous son contrôle.

- 2** L'arceau de maintien garantit un maintien latéral stable du vélo stationné. Par ailleurs, le film de glissement de protection apposé en option garantit que ni le cadre du vélo ni l'arceau de maintien ne soient rayés par le chargement mécanique lors du stationnement ou du retrait.



- 4** Pour attacher et détacher le vélo, l'utilisateur n'a pas besoin de se faufiler dans un espace étroit entre la structure. Au contraire, le rail de positionnement abaissé en biais offre une position idéale pour attacher parfaitement la roue. Pour ce faire, on utilise les œillets d'attache intégrés dans l'arceau de maintien. À l'aide d'un antivol de vélo disponible dans le commerce, il est possible d'attacher à la fois la roue avant et le cadre du vélo stationné.



Formule de calcul du nombre de places vélos lors de l'étude des racks de stationnement à double niveau ¹⁾:

$$RE_{es} = \frac{IM - 650}{a} + 1 = (\text{résultat arrondi !}) \times 2$$

$$RE_{dps}^{1)} = \frac{IM - 650}{0,5 \times a} + 1 = (\text{résultat arrondi !}) \times 2$$

un côté	= es
sur deux côtés	= dps
Positionnements des vélos	= RE
Entraxe :	= a
Hauteur libre	= IM
Dimensions en mm	

¹⁾ Le calcul du nombre de positionnements des vélos avec cette formule n'est possible qu'approximativement pour les racks de stationnement à double niveau avec un positionnement des vélos bilatéral (RE_{dps}). Si vous avez besoin de données précises, nous vous accompagnons dans la détermination.

Caractéristiques techniques

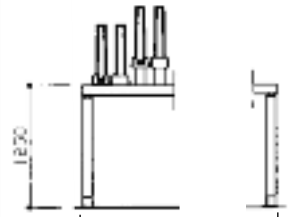
Les racks de stationnement pour vélos à deux niveaux ORION peuvent être prévus pour un chargement unilatéral ou bilatéral.

Entraxe des emplacements :
Longueur de la structure :

Espacement des supports
de la structure porteuse

400 mm ou supérieur*
grâce au système de construction modulaire, il est possible en théorie de créer des rangées d'une longueur infinie
Standard: max. 3,00 m

Structure spéciale : après concertation ou selon les conditions du site

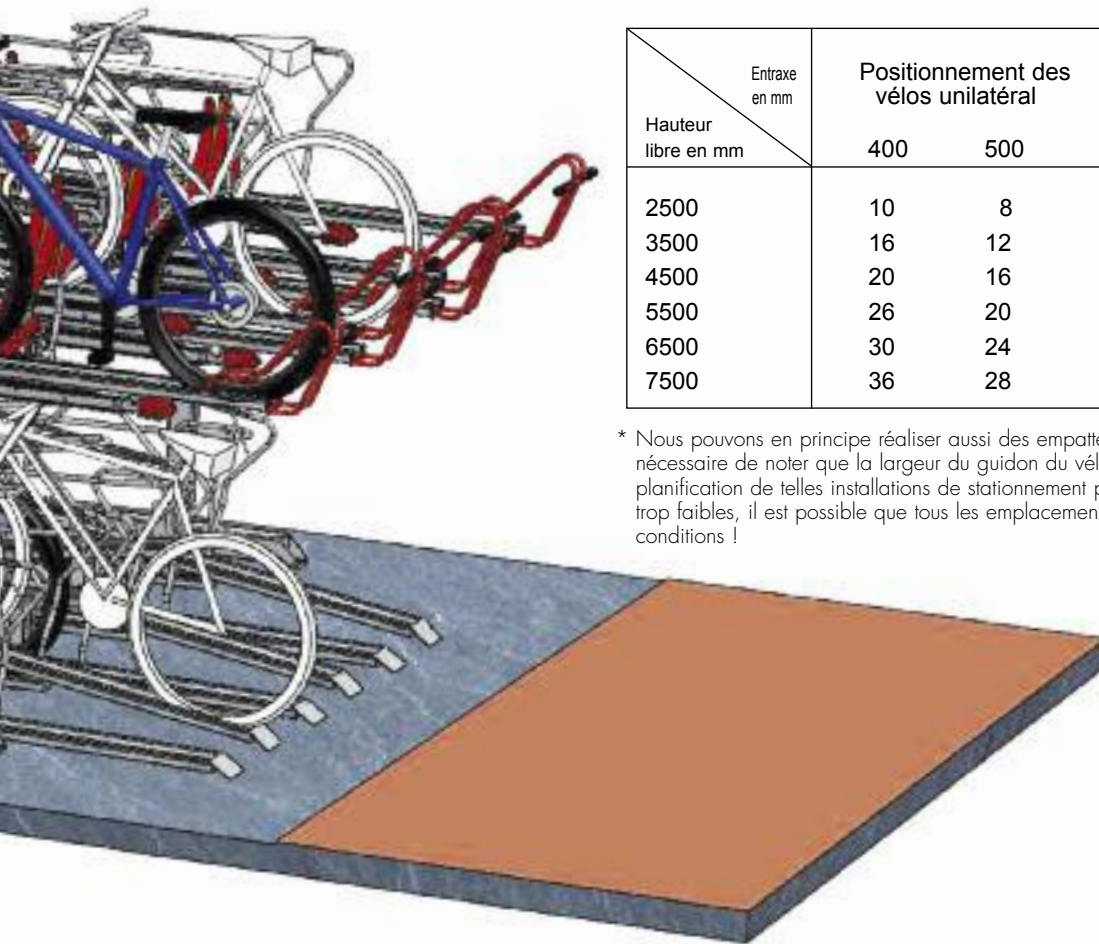


Espacement des supports max. : env. 3 000 mm

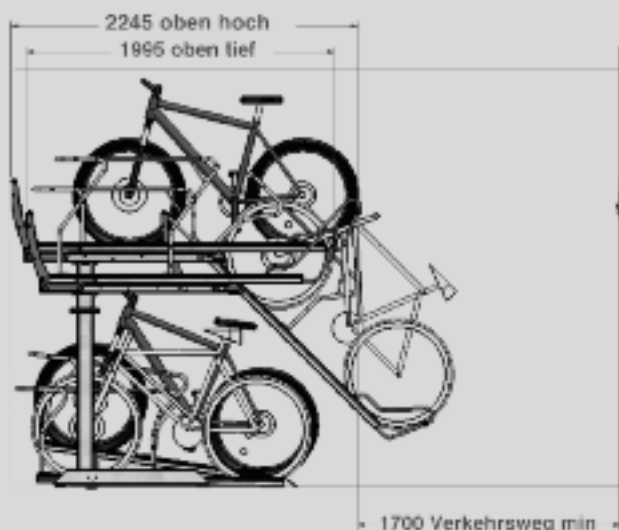
Tableau avec des exemples de détermination de la masse avec différents entraxes

Hauteur libre en mm	Entraxe en mm		Positionnement des vélos unilatéral		Positionnement des vélos bilatéral	
	400	500	400	500	400	500
2500	10	8	20	16		
3500	16	12	28	24		
4500	20	16	38	32		
5500	26	20	48	40		
6500	30	24	58	46		
7500	36	28	68	54		

* Nous pouvons en principe réaliser aussi des empattements inférieurs à 400 mm. Il est toutefois nécessaire de noter que la largeur du guidon du vélo représente le facteur restrictif lors de la planification de telles installations de stationnement pour vélos. En cas d'empattements choisis trop faibles, il est possible que tous les emplacements ne puissent être utilisés dans certaines conditions !



Chargement unilatéral



Chargement bilatéral





L'innovation est un élément essentiel de notre culture d'entreprise

C'est pourquoi le perfectionnement constant est pour nous tout à fait normal. En définitive, nous ne souhaitons que le meilleur pour nos clients ! Pour cela, nous échangeons régulièrement avec des associations professionnelles, analysons le marché des fournisseurs à la recherche de nouveautés afin de continuer à optimiser les détails structurels et tirons profit du réservoir de ressources propre à l'entreprise enrichi par la créativité de nos collaborateurs !

Le **RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 5R+TOP** en est un bon exemple. Ce système dépasse en termes de fonctionnement et de design largement la plupart des produits de la concurrence disponibles sur le marché. Dès l'introduction sur le marché, nos clients ont montré un grand intérêt pour le 5R+TOP. Ce n'est pas pour rien que la ville de Francfort/Main a choisi spontanément d'acquérir justement ce système et de le placer à des endroits de choix au cœur du centre-ville. Directement à l'entrée de la rue commerçante qui génère le plus de chiffres d'affaires en Allemagne, la Zeil, nous avons livré sur com-

mande de la ville des abris **Type OPTURA** et des **RACKS DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU Type 5R+TOP**. Nous avons publié des communiqués de presse à ce sujet sur la page suivante en indiquant les sources.

Même dans la ville de Spire historiquement significative, on trouve déjà le **RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 5R+TOP**

Communiqué de presse voir :

https://www.morgenweb.de/schwetzingen-zeitung_artikel,-speyer-fahrraeder-parken-jetzt-doppelstoeckig-_arid,1121234.html



À mi-chemin environ entre la capitale régionale bavaroise Munich et la ville des Fuggers Augsburg, l'installation expérimentale a été mise en service à Kaufering.

Communiqué de presse voir :

<https://www.kreisbote.de/lokales/landsberg/neue-parkplaetze-kauferinger-radlfahrer-6961891.html>



Nous avons illustré d'autres références ci-après.

96 Plätze auf zwei Ebenen

Abstellanlage für Fahrräder an der Konstablerwache eröffnet

Die erste doppelstöckige Fahrradabstellanlage der Stadt ist gestern an der Konstablerwache von Oberbürgermeister Peter Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (beide SPD) eröffnet worden. Sie bietet auf zwei Ebenen Platz für 96 Fahrräder und hat rund 49 000 Euro gekostet.

Die Anlage steht gegenüber der Tramhaltestelle an der Kurt-Schumacher-Straße. Zwei separate Edelstahlstrukturen sind rechtwinklig angeordnet und zum Schutz der Räder überdacht. Um ein Fahrrad auf der oberen Ebene abzustellen, können Nutzer eine Schiene ausfahren, in die Diagonale kippen, das Fahrrad auf dieser platzieren und die Schiene wieder in die obere Ebene einfahren. Eine Hydraulikanlage hilft dabei. Die Anlage ist für Räder bis zu einem Gewicht von 25 Kilogramm geeignet, also auch für die relativ schweren E-Bikes.

Die Anregung für die Anlage sei vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club gekommen, sagte der Oberbürgermeister. Sie sei „ein guter Schritt zu mehr Fahrradfreundlichkeit in Frankfurt“. Seit Jahren bemühe sich die Stadt, mehr Radfahrern geordnete Abstellplätze zu bieten. Das Durcheinander an der Konstablerwache werde fortan der Vergangenheit angehören.

Die Nachfrage nach Fahrradstellplätzen an dieser Stelle sei mit einer einstöckigen Anlage nicht zu decken gewesen, fügte Oesterling hinzu. In Frankfurt gibt es nach Angaben der Stadt 8400 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, 1000 davon seien



Kein Kraftakt: Die Räder werden mit Hydraulikhilfe angehoben.

Foto: Wenge Bergmann

überdacht. Man bemühe sich, vor allem in der Innenstadt und an Verkehrsknotenpunkten weitere Fahrradabstellplätze einzurichten, so der Dezernent. Es werde außerdem überprüft, welche Anlagen aufgestockt werden könnten.

Feldmann sieht außer genügend Abstellmöglichkeiten auch Mieträder als ein wichtiges Element, um Fahrradmobilität zu fördern. Er habe sich auch in den Partnerstäd-

ten Frankfurts nach Anregungen für den Radverkehr umgesehen, berichtete Feldmann. Vorbildlich sei Tel Aviv, das bei einer geringeren Einwohnerzahl als Frankfurt mit 200 Mietradstationen etwa doppelt so viele wie Frankfurt habe. Dort sei die Nutzung in der ersten halben Stunde unentgeltlich. In Frankfurt gebe es knapp 100 Stationen von „Call a Bike“, dem Mietradsystem der Deutschen Bahn. klei

Vous trouverez d'autres communiqués de presse sous les liens suivants :

<http://www.fr.de/rhein-main/verkehr/radverkehr-in-frankfurt-rad-parken-im-zweiten-stock-a-1327923>

<http://www.metropolnews.info/mp274496/frankfurt-erste-doppelstockige-fahrradabstellanlage-fuer-frankfurt-am-main>



Quelle: BILD Frankfurt vom 8. 8. 2017
Foto: Vincenzo Mancuso

Neu an der Konsti Diese Anlage bietet Platz für 96 Fahrräder

Innenstadt - Frankfurts erste doppelstöckige Fahrradanlage

ist einsatzbereit! Gegenüber der Haltestelle Kurt-Schumacher-Stra-

ße an der Konstablerwache kann man nun 96 Fahrräder unterbrin-

gen, sogar 25 Kilo schwere E-Bikes. Kosten: 49 000 Euro.

So funktioniert der Doppelstockparker: Ständer runter ziehen, Fahrrad drauf schieben und das Ganze wieder zurück klappen. Geht sogar mit einer Hand.

Übrigens: Auch an der U-Bahn Station Kalbach gibt es bald 32 Fahrradabstellplätze mehr. Weitere Anlagen sind in Planung. k/c



Oberbürgermeister Peter Feldmann und Verkehrsdezernent Klaus Oesterling während der Anlage



Die erste doppelstöckige Fahrradabstellanlage in Frankfurt





RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 5R 5R+ TOP

- Largeur de pneu : jusqu'à 70 mm
- Empattement : Recommandation ADFC 500 mm praticable à partir de > 400 mm
- Profondeur totale : env. 2 245 mm pour un chargement unilatéral /env. 3 530 mm pour un chargement unilatéral
- Hauteur de plafond recommandée : 2 700 mm
- Matériau : Acier, galvanisé par immersion à chaud selon DIN EN ISO 1461 et donc adapté sans restriction à une utilisation en extérieur avec une exposition durable aux intempéries
- Fixation : par ancrage au sol recommandée pour le maintien en position
- Livraison : en composants individuels, prémontés
- vis et matériel de fixation inclus pour le montage de la structure d'acier et notice d'utilisation
- avec amortisseurs à gaz pour l'assistance au levage
- adapté à une utilisation durable dans l'espace public
- stationnement peu encombrant des vélos par un positionnement alterné en position basse/haute
- extension illimitée, car modulaire
- adapté à presque toutes les dimensions de pneus et de cadres classiques



+ fabriqué selon les exigences de la DIN 79008.

Texte d'appel d'offres

RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 5R+ TOP

Pos.	Description	Unité	Prix unitaire	Prix total
		Positionnements de vélos		
1	<p>RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 5R + TOP Angle de positionnement □ 90° / □ 45° Entraxe des emplacements : 500 mm. Il est impératif que le rack de stationnement à double niveau soit fabriqué conformément aux exigences de DIN 79008- Afin d'optimiser l'exploitation de la surface au sol disponible, les vélos doivent être rangés avec un décalage entre eux sur la hauteur (positionnement bas/haut). Ce qui doit permettre d'éviter que les guidons se touchent.</p> <p>Modularité : La construction doit se composer de modules de série permettant de créer des rangées de n'importe quelle longueur. Une extension ultérieure de l'installation avec des modules identiques doit être garantie. La structure autoportante en acier avec un espacement maximal des supports de 3 000 mm sert à la réception des positionnements supérieurs des vélos. Elle doit être fabriquée à partir de profilés tubulaires agencés à l'horizontale et à la verticale, en fonction des exigences de la statique. Les profilés tubulaires longitudinaux doivent être équipés de consoles de raccordement dans l'agencement en position basse/haute pour la réception des positionnements supérieurs des vélos. Les profilés tubulaires verticaux doivent être en L (pour la version à chargement d'un seul côté) ou en T (pour la version à chargement sur deux côtés) par rapport à la jonction au sol. Il est nécessaire de prévoir dans les profilés en forme de L ou de T des options de fixation pour ancrer la position sur la dalle du sol. La sous-structure doit être réalisée de sorte qu'il soit possible d'effectuer, sans ancrage dans la fondation, une attestation statique de la stabilité de tout le système de racks de stationnement à double niveau. Une notice d'utilisation doit être collée sur la poutrelle.</p> <p>Dans l'étage supérieur, un rail de positionnement guidé par un tube porteur avec un galet de guidage en nylon à l'avant et interne doit être intégré dans les consoles de raccordements agencées en position basse/haut. Le tube porteur doit être équipé de deux rails de guidage externes et d'un limiteur d'inclinaison stable orienté dans le sens du côté utilisateur. Dans le niveau inférieur, le limiteur d'inclinaison stable en acier est recouvert d'un raccord en plastique visant à prévenir les blessures (à la tête) en cas de déplacement involontaire. Le raccord en plastique doit être fabriqué en PA6.6 résistant aux UV et aux chocs, dans un coloris similaire à RAL 3020, il doit garantir un angle d'inclinaison de 45° maximum du rail de positionnement. Le chariot de guidage du système 5R+TOP doit être doté de quatre galets en nylon ne nécessitant pas d'entretien, montés sur roulement et protégés de la poussière.</p> <p>Les rails de positionnement doivent être conçus sous la forme de coques profilées gaufrées en forme de cuvette, de sorte que des vélos de 24" - 29" s'y dirigent seuls. Les rails de positionnement et le chariot de guidage doivent être reliés entre eux d'une manière rotative, mais non autobloquante.</p> <p>La construction doit garantir une sortie mécanique facile des rails supérieurs d'introduction jusqu'à leur position inclinée, ainsi qu'un retour facile à la position de stationnement. Le rail de positionnement extractible doit s'encliqueter dans la position de stationnement. Le rail de positionnement abaissé doit présenter un angle d'inclinaison de 45° afin de permettre un stationnement et une sortie de la place de stationnement simple du vélo. En position abaissée, le rail de positionnement ne doit pas toucher le sol afin d'éviter des détériorations sur le revêtement de sol, le rail de positionnement ainsi que des blessures à l'utilisateur.</p> <p>Sur le côté utilisateur, le rail de positionnement est doté d'un dispositif de réception peint par poudrage en RAL 3020 (rouge signalisation), destiné à la roue arrière avec des poignées antidérapantes apposées latéralement, qui permettent l'utilisation du rail de positionnement autant par les droitiers que par les gauchers. Le dispositif de réception doit être impérativement fixé ponctuellement par des liaisons permanentes, afin de créer une unité avec le rail de positionnement non démontable avec des outils classiques. Grâce au dispositif de réception sur le rail de positionnement, il est possible de réduire l'espacement entre le sol et le rail de positionnement à 350 mm ce qui correspond ainsi à la DIN 79008-1, point 6.8. Afin de simplifier l'utilisation du rail de positionnement supérieur, celui-ci peut être équipé dans la partie avant d'une assistance au levage sous la forme de 2 amortisseurs à gaz. Ceux-ci doivent être conçus de sorte qu'un soulèvement facile d'un vélo stationné (par ex. un vélo électrique) d'un poids de 25 kg env. soit possible et que le rail de positionnement à l'état sorti ne s'abaisse pas d'une manière autonome. Cela constitue un aspect sécuritaire essentiel.</p> <p>L'assistance au levage et le dispositif de réception doivent être entièrement fabriqués à partir de pièces de structure en acier galvanisé par immersion à chaud conformément à DIN EN ISO 1461.</p> <p>Les rails de positionnement du niveau inférieur aussi doivent être conçus sous la forme de coques profilées gaufrées en forme de cuvette, de sorte que des vélos de 24" - 29" s'y dirigent seuls. Dans les rails de positionnement configuration haute, des anti-reculs doivent être intégrés. Les rails de positionnement doivent également exister en configuration position basse/haute. Les rails de positionnement doivent être adaptés à la réception de presque tous les vélos 24" - 29" classiques avec une largeur de pneu jusqu'à 70 mm.</p> <p>Les rails de positionnement doivent impérativement être composés d'un arceau de maintien avec œillets d'attache intégrés et d'une longueur de 1 000 mm env. Dans le même temps, l'arceau de maintien doit impérativement s'étendre sur environ la moitié de la longueur du rail de positionnement, afin de garantir que des vélos 24"-29" puissent être attachés à la fois sur le cadre et sur 1 roue, et être ainsi sécurisés contre le vol. L'arceau de maintien décrit ci-dessus doit être impérativement fixé ponctuellement par des liaisons dites « permanentes », afin de créer une unité avec le rail de positionnement non démontable avec des outils classiques. Cela représente une caractéristique incontournable en matière de sécurité !</p> <p>Le rack de stationnement à double niveau doit être fabriqué entièrement à partir de pièces de structure en acier impérativement galvanisé par immersion à chaud conformément à DIN EN ISO 1461 afin de garantir une protection anticorrosion parfaitement durable. L'utilisation combinée de profilés en acier et en aluminium n'est pas autorisée afin d'exclure le risque de corrosion de contact. Cet aspect représente un réel danger, car dans des conditions météorologiques adéquates, la structure entre en contact avec de l'eau ou une humidité salée, par ex. due à l'eau qui s'égoutte du vélo stationné.</p>			
2	Supplément pour la peinture par poudrage supplémentaire du chariot de guidage avec profil de flanc de l'assistance au levage en coloris RAL 3020 - rouge signalisation.			
3	Supplément pour la peinture par poudrage supplémentaire de l'arceau de maintien en coloris RAL 3020 - rouge signalisation.			
4	Supplément pour la configuration supplémentaire d'un arceau de maintien avec un film de glissement de protection à l'intérieur de la zone d'appui du cadre de vélo.			
5	Supplément pour attestation vérifiable de la statique concernant le rack de stationnement à double niveau. L'attestation de stabilité sans ancrage supplémentaire au sol doit impérativement être remise. Contrôle de la statique sur site ou contre supplément par l'intermédiaire d'un bureau d'ingénierie indépendant mandaté par notre entreprise.			
	<p>Information rédactionnelle : Par dérogation à la DIN 79008, il est également possible de réaliser les emplacements de □ 400 mm ou □ 450 mm pour le positionnement alterné en position basse/haute. Le nombre d'emplacements de vélos réalisable peut ainsi être augmenté. La hauteur du plafond doit être de 2,70 m env. pour le positionnement alterné en position basse/haute.</p>			
	Produit : ORION, type RACK DE STATIONNEMENT DOUBLE NIVEAU 5R+ TOP de qualité visuelle et fonctionnelle absolument identique.			
	Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications techniques.			

Sujet « dégagement »

Lorsque cela devient étroit à l'arrière.



1 Poignée rigide avec anti-recul par l'utilisation combinée d'une cale d'arrêt **1a** et d'une cavité **1b** dans le rail de positionnement, dans lequel la roue arrière plonge dans une position stable.



Le système 5R COMPACT met en avant des accents avantageux en cas de configurations spatiales étroites. En association avec notre abri à vélo sécurisé sur toute la circonférence BIKE-HOSTEL, nous recommandons par conséquent le modèle de rack de stationnement à double niveau 5R COMPACT !



3 En option : Les amortisseurs à gaz intégrés veillent à ce que l'effort nécessaire pour soulever le rail de positionnement chargé d'un vélo soit si faible que deux doigts suffisent pour ramener le rail abaissé en position horizontale de stationnement.



4 Chariots guidés sur des galets en nylon externes, souples et durables et donc faciles à entretenir et à nettoyer le cas échéant.



2 En option : Poignée télescopique

Elle rend l'utilisation du rack de stationnement à double niveau 5R COMPACT encore plus confortable. La poignée extensible réduit l'écartement par rapport au sol lorsque le rail de positionnement est abaissé et minimise ainsi la hauteur de soulèvement de la roue avant nécessaire pour la déposer dans la poignée saillante. Afin de réduire le volume sonore généré par l'utilisation de pièces d'acier mobiles, la poignée télescopique est équipée d'une insonorisation.

Poignée télescopique, en position rentrée, avec insonorisation intégrée à l'avant **2a** ; en position sortie, avec insonorisation intégrée à l'arrière **2b**

RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 5R COMPACT

- Largeur de pneu : jusqu'à 58 mm
- Empattement : Recommandation ADFC 500 mm praticable à partir de > 400 mm valeur limite 375 mm, toutefois réalisable uniquement avec positionnement des vélos unilatéral
- Profondeur totale : env. 1 950 mm pour un chargement unilatéral /env. 3 180 mm pour un chargement bilatéral
- Hauteur de plafond recommandée : 2 700 mm
- Matériau : Acier, galvanisé par immersion à chaud selon DIN EN ISO 1461 et donc adapté sans restriction à une utilisation en extérieur avec une exposition durable aux intempéries
- Fixation : par ancrage au sol recommandée pour la fixation de la position
- Livraison : en composants individuels, prémontés
- vis et matériel de fixation inclus pour le montage de la structure d'acier et notice d'utilisation
- avec amortisseurs à gaz pour l'assistance au levage (en option)
- adapté à une utilisation durable dans l'espace public
- stationnement peu encombrant des vélos par un positionnement alterné en position basse/haute
- extension illimitée, car modulaire
- adapté à presque toutes les dimensions de pneus et de cadres classiques



+ fabriqué selon les exigences de la DIN 79008.

RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 5R COMPACT

Pos.	Description	Unité	Prix unitaire	Prix total
		Positionnements de vélos		
1	<p>RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 5R COMPACT Angle de positionnement □ 90°/□ 45° Entraxe des emplacements : 500 mm.</p> <p>Il est impératif que le rack de stationnement à double niveau soit fabriqué conformément aux exigences de DIN 79008- Afin d'optimiser l'exploitation de la surface au sol disponible, les vélos doivent être rangés avec un décalage entre eux sur la hauteur (positionnement bas/haut). Ce qui doit permettre d'éviter que les guidons se touchent.</p> <p>Modularité : La construction devrait se composer de modules de série permettant de créer des rangées de n'importe quelle longueur. Une extension ultérieure de l'installation avec des modules identiques doit être garantie.</p> <p>La structure autoportante en acier avec un espacement maximal des supports de 3 000 mm sert à la réception des positionnements supérieurs des vélos. Elle doit être fabriquée à partir de profilés tubulaires agencés à l'horizontale et à la verticale, en fonction des exigences de la statique.</p> <p>Les profilés tubulaires longitudinaux doivent être équipés de consoles de raccordement dans l'agencement en position basse/haute pour la réception des positionnements supérieurs des vélos. Les profilés tubulaires verticaux doivent être angulaires (pour la version à chargement d'un seul côté) ou en T (pour la version à chargement sur deux côtés) par rapport à la jonction au sol. Il est nécessaire de prévoir dans les profilés en forme d'angle ou de T des options de fixation pour ancrer la position sur la dalle du sol. La sous-structure doit être réalisée de sorte qu'il soit possible d'effectuer, sans ancrage dans la fondation, une attestation statique de la stabilité de tout le système de racks de stationnement à double niveau. Une notice d'utilisation doit être collée sur la poutrelle.</p> <p>Dans l'étage supérieur, un rail de positionnement guidé par un tube porteur avec un galet de guidage en nylon à l'avant et interne doit être intégré dans les consoles de raccordements agencées en position basse/haute. Le tube porteur doit être équipé de deux rails de guidage externes et d'un limiteur d'inclinaison stable orienté dans le sens du côté utilisateur. Le limiteur d'inclinaison est doté latéralement de guidages en plastique. Le chariot de guidage du système 5R COMPACT doit être doté de quatre galets en nylon ne nécessitant pas d'entretien, montés sur roulement et protégés de la poussière.</p> <p>Les rails de positionnement doivent être conçus sous la forme de coques profilées gaufrées en forme de cuvette. Les rails de positionnement et le chariot de guidage doivent être reliés entre eux d'une manière rotative, mais non autobloquante.</p> <p>La construction doit garantir une sortie mécanique facile des rails supérieurs d'introduction jusqu'à sa position inclinée, ainsi qu'un retour facile à la position de stationnement. Le rail de positionnement extractible doit s'encliqueter dans la position de stationnement.</p> <p>En position abaissée, le rail de positionnement ne doit pas toucher le sol afin d'éviter des détériorations sur le revêtement de sol, le rail de positionnement ainsi que des blessures à l'utilisateur.</p> <p>Sur le côté utilisateur, le rail de positionnement est doté d'une poignée d'extraction à construction télescopique. La poignée d'extraction permet de minimiser l'espacement entre le sol et le rail de positionnement conformément à DIN 79008-1, point 6.8.</p> <p>La poignée d'extraction de conception télescopique doit permettre, sur le plan constructif, d'obtenir un effet de levier particulièrement efficace pour une utilisation simple du rail de positionnement supérieur. La poignée d'extraction doit être insonorisée afin de permettre une réduction du niveau sonore résultant de l'utilisation.</p> <p>Les rails de positionnement du niveau inférieur aussi doivent être produits à partir de coques profilées gaufrées en forme de cuvette. La géométrie des rails doit être conçue afin de permettre le guidage du vélo lors de la poussée. Dans les rails de positionnement configuration haute, des anti-reculs doivent être intégrés. Les rails de positionnement doivent également exister en configuration position basse/haute.</p> <p>Les rails de positionnement doivent impérativement être composés d'un arceau de maintien d'une longueur de 1 300 mm env. L'arceau de maintien doit dans ce contexte impérativement s'étendre sur les 2/3 env. de la longueur du rail de positionnement, afin de garantir que les vélos puissent être attachés à la fois sur le cadre et 1 roue et sécurisés ainsi contre le vol.</p> <p>Le rack de stationnement à double niveau doit être fabriqué entièrement à partir de pièces de structure en acier impérativement galvanisé par immersion à chaud conformément à DIN EN ISO 1461 afin de garantir une protection anticorrosion parfaitement durable. L'utilisation combinée de profilés en acier et en aluminium n'est pas autorisée afin d'exclure le risque de corrosion de contact. Cet aspect représente un réel danger, car dans des conditions météorologiques adéquates, la structure entre en contact avec de l'eau ou une humidité salée, par ex. due à l'eau qui s'égoutte du vélo stationné.</p>			
2	<p>Supplément : Afin de simplifier l'utilisation du rail de positionnement supérieur, celui-ci peut être équipé dans la partie avant d'une assistance au levage sous la forme de 2 amortisseurs à gaz. Ceux-ci doivent être conçus de sorte qu'un soulèvement facile d'un vélo stationné (par ex. un vélo électrique) d'un poids de 25 kg env. soit possible et que le rail de positionnement à l'état sorti ne s'abaisse pas d'une manière autonome. Cela constitue un aspect sécuritaire essentiel. L'assistance au levage et le dispositif de réception doivent être entièrement fabriqués à partir de pièces de structure en acier galvanisé conformément à DIN EN ISO 1461 et peintes par poudrage en rouge signalisation RAL 3020.</p>			
3	<p>Supplément pour la configuration supplémentaire d'un arceau de maintien avec un film de glissement de protection à l'intérieur de la zone d'appui du cadre de vélo.</p>			
4	<p>Prix abaissé pour la configuration avec une poignée rigide</p>			
5	<p>Supplément pour l'exécution avec une poignée télescopique avec un revêtement en plastique au toucher agréable</p>			
6	<p>Prix plus bas support de roue avant (suppression de l'arceau de maintien !)</p>			
7	<p>Supplément élément d'attraction. Sert à la stabilisation du vélo en position de stationnement.</p>			
8	<p>Supplément pour la peinture par poudrage supplémentaire de l'arceau de maintien en coloris RAL 3020 - rouge signalisation.</p>			
9	<p>Supplément pour attestation vérifiable de la statique concernant le rack de stationnement à double niveau. L'attestation de stabilité sans ancrage supplémentaire au sol doit impérativement être remise. Contrôle de la statique sur site ou contre supplément par l'intermédiaire d'un bureau d'ingénierie indépendant mandaté par notre entreprise.</p>			
	<p>Information rédactionnelle : Par dérogation à la DIN 79008, les emplacements peuvent aussi être inférieurs à 500 mm pour le positionnement alterné en position basse/haute. Le nombre d'emplacements de vélos réalisable peut ainsi être augmenté. La hauteur du plafond doit être de 2,70 m env. pour le positionnement alterné en position basse/haute.</p>			
10	<p>Produit : ORION, type RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 5R COMPACT ou de qualité visuelle et fonctionnelle absolument identique.</p>			

Le modèle d'entrée de gamme

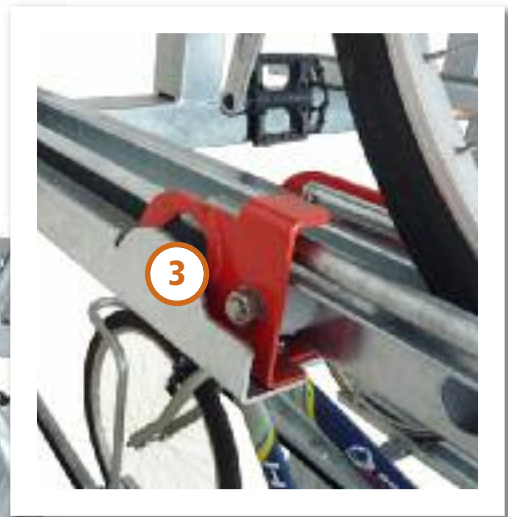


Modèle standard :



1 Poignée rigide
soudé sur rail de positionnement

2 Support de roue avant



3 Limiteur d'inclinaison

4 Anti-recul combiné composé de 4a cale d'arrêt et 4b cavité de butée de la roue arrière.

En option (5-7) :

5 Arceau de maintien garantit la stabilité d'un vélo stationné et offre une possibilité d'attache optimale pour câble antivol ou antivol en U.

6 Film de glissement de protection pour éviter les rayures sur le cadre du vélo.



7 Poignée télescopique

Ce qui rend l'utilisation du rack de stationnement à double niveau 4R START encore plus confortable. La poignée extensible réduit l'écartement par rapport au sol lorsque le rail de positionnement est abaissé et minimise ainsi la hauteur de soulèvement de la roue avant nécessaire pour la déposer dans la poignée saillante. Afin de réduire le volume sonore généré par l'utilisation de pièces d'acier mobiles, la poignée télescopique est équipée d'une insonorisation. Poignée télescopique, à l'état rentré, avec insonorisation intégrée à l'avant 7a ; à l'état sorti, avec insonorisation intégrée à l'arrière 7b

RACK DE STATIONNEMENT 4R START

- Largeur de pneu : jusqu'à 58 mm
- Empattement : Recommandation ADFC 500 mm praticable à partir de > 400 mm valeur limite 375 mm, toutefois réalisable uniquement avec positionnement unilatéral
- Profondeur totale : env. 1 950 mm pour un chargement unilatéral /env. 3 180 mm pour un chargement bilatéral
- Hauteur de plafond recommandée : 2 700 mm
- Matériau : Acier, galvanisé par immersion à chaud selon DIN EN ISO 1461 et donc adapté sans restriction à une utilisation en extérieur avec une exposition durable aux intempéries
- Fixation : par ancrage au sol recommandée pour la fixation de la position
- Livraison : en composants individuels, prémontés
- vis et matériel de fixation inclus pour le montage de la structure d'acier et notice d'utilisation
- adapté à une utilisation durable dans l'espace public
- stationnement peu encombrant des vélos par un positionnement alterné en position basse/haute
- extension illimitée, car modulaire
- adapté à presque toutes les dimensions de pneus et de cadres classiques_

Le modèle répond aux critères de contrôles de la TR6102 et a obtenu sous Q0505 I 12/2005 l'évaluation qualité ADFC recommandée

+ fabriqué selon les exigences de la DIN 79008.

RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 4R START

Pos.	Description	Unité	Prix unitaire	Prix total
		Positionnements de vélos		
1	<p>RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU ORION 4R START</p> <p>Angle de positionnement □ 90°/□ 45° Entraxe des emplacements : 500 mm. Il est impératif que le rack de stationnement à double niveau soit fabriqué conformément aux exigences de DIN 79008-</p> <p>Afin d'optimiser l'exploitation de la surface au sol disponible, les vélos doivent être rangés avec un décalage entre eux sur la hauteur (positionnement bas/haut). Ce qui doit permettre d'éviter que les guidons se touchent.</p> <p>Modularité : La construction doit se composer de modules de série permettant de créer des rangées de n'importe quelle longueur. Une extension ultérieure de l'installation avec des modules identiques doit être garantie. La structure autoportante en acier avec un espacement maximal des supports de 3 000 mm sert à la réception des positionnements supérieurs des vélos. Elle doit être fabriquée à partir de profilés tubulaires agencés à l'horizontale et à la verticale, en fonction des exigences de la statique. Les profilés tubulaires longitudinaux doivent être équipés de consoles de raccordement dans l'agencement en position basse/haute pour la réception des positionnements supérieurs des vélos. Les profilés tubulaires verticaux doivent être angulaires (pour la version à chargement d'un seul côté) ou en T (pour la version à chargement sur deux côtés) par rapport à la jonction au sol. Il est nécessaire de prévoir dans les profilés en forme d'angle ou de T des options de fixation pour ancrer la position sur la dalle du sol. La sous-structure doit être réalisée de sorte qu'il soit possible d'effectuer, sans ancrage dans la fondation, une attestation statique de la stabilité de tout le système de racks de stationnement à double niveau. Une notice d'utilisation doit être collée sur la poutrelle.</p> <p>Dans l'étage supérieur, des rails de guidage sont intégrés dans les consoles de raccordements agencées en position basse/haute. Quatre roulements en nylon complexes, multifonctionnels, sans entretien, montés sur roulement et protégés contre la poussière sont intégrés sur la face avant. L'unité de guidage doit être entièrement fabriquée à partir de pièces de structure en acier galvanisé par immersion à chaud conformément à DIN EN ISO 1461 et peinte par poudrage en rouge signalisation RAL 3020. Les galets de roulement en nylon dans les unités de guidage servent également de roulements de renvoi.</p> <p>Les rails de positionnement doivent être conçus sous la forme de coques profilées gaufrées en forme de cuvette. Des rails de positionnement équipés de galets de roulement en nylon montés sur roulements à billes protégés de la poussière sont également intégrés dans les rails de guidage. Le couvercle de tête et les unités de guidage déterminent la limitation de la course de poussée et l'angle optimal d'inclinaison des rails de positionnement. Pour utiliser le rail de positionnement télescopique, celui-ci doit être équipé sur la face avant d'une poignée de forme ergonomique. La construction doit garantir une sortie mécanique facile des rails supérieurs d'introduction jusqu'à leur position inclinée, ainsi qu'un retour facile à la position de stationnement. Le rail de positionnement extractible doit s'encliqueter dans la position de stationnement. En position abaissée, le rail de positionnement ne doit pas toucher le sol afin d'éviter des détériorations sur le revêtement de sol, le rail de positionnement ainsi que des blessures à l'utilisateur. Sur le côté utilisateur, le rail de positionnement est doté d'une poignée d'extraction à construction télescopique. La poignée d'extraction permet de minimiser l'espacement entre le sol et le rail de positionnement conformément à DIN 79008-1, point 6.8. La poignée d'extraction de conception télescopique doit permettre, sur le plan constructif, d'obtenir un effet de levier particulièrement efficace pour une utilisation simple du rail de positionnement supérieur. La poignée d'extraction doit être insonorisée afin de permettre une réduction du niveau sonore résultant de l'utilisation. Les rails de positionnement du niveau inférieur aussi doivent être produits à partir de coques profilées gaufrées en forme de cuvette. La géométrie des rails doit être conçue afin de permettre le guidage du vélo lors de la poussée. Dans les rails de positionnement configuration haute, des anti-reculs doivent être intégrés. Les rails de positionnement doivent également exister en configuration position basse/haute.</p> <p>Les rails de positionnement doivent être équipés d'un support de roue avant. Le rack de stationnement à double niveau doit être fabriqué entièrement à partir de pièces de structure en acier impérativement galvanisé par immersion à chaud conformément à DIN EN ISO 1461 afin de garantir une protection anticorrosion parfaitement durable. L'utilisation combinée de profilés en acier et en aluminium n'est pas autorisée afin d'exclure le risque de corrosion de contact. Cet aspect représente un réel danger, car dans des conditions météorologiques adéquates, la structure entre en contact avec de l'eau ou une humidité salée, par ex. due à l'eau qui s'égoutte du vélo stationné.</p>			
2	Supplément pour l'exécution des rails de positionnement avec un arceau de maintien, sur le côté, d'une longueur de 1 300 mm env. L'arceau de maintien doit dans ce contexte impérativement s'étendre sur les 2/3 env. de la longueur du rail de positionnement, afin de garantir que les vélos puissent être attachés à la fois sur le cadre et 1 roue et sécurisés ainsi contre le vol.			
3	Supplément pour la configuration supplémentaire d'un arceau de maintien avec un film de glissement de protection à l'intérieur de la zone d'appui du cadre de vélo.			
4	Supplément pour la peinture par poudrage supplémentaire de l'arceau de maintien en coloris RAL 3020 - rouge signalisation.			
5	Prix abaissé pour la configuration avec une poignée rigide			
6	Supplément pour l'exécution avec une poignée télescopique avec un revêtement en plastique au toucher agréable			
7	Supplément élément d'attraction. Sert à la stabilisation du vélo en position de stationnement.			
8	Supplément pour attestation vérifiable de la statique concernant le rack de stationnement à double niveau. L'attestation de stabilité sans ancrage supplémentaire au sol doit impérativement être remise. Contrôle de la statique sur site ou contre supplément par l'intermédiaire d'un bureau d'ingénierie indépendant mandaté par notre entreprise.			
	<p>Information rédactionnelle : Par dérogation à la DIN 79008, les emplacements peuvent aussi être inférieurs à 500 mm pour le positionnement alterné en position basse/haute. Le nombre d'emplacements de vélos réalisable peut ainsi être augmenté. La hauteur du plafond doit être de 2,70 m env. pour le positionnement alterné en position basse/haute.</p>			
9	Produit : ORION, type RACK DE STATIONNEMENT À DOUBLE NIVEAU 4R START ou de qualité visuelle et fonctionnelle absolument identique.			



Équipement

Type 5R+TOP

Positionnement bas/haut	✓
Parechoc	✓
Arceau de maintien	✓
Film de glissement de protection pour arceau de maintien	●
Support de roue avant	✗
Poignée rigide	✗
Poignée télescopique	✗
Dispositif de réception avec poignée multifonction	✓
Garde au sol/hauteur de soulèvement en mm	350
Amortisseur à gaz/assistance au levage	✓
Modularité	✓
Anti-recul	✓
Poignée en caoutchouc	✓
Entraxe standard 400/500mm	✓
Largeur de pneu max. en mm	70
Profondeur totale de la structure en mm un seul côté/deux côtés	2245/3530
Hauteur de plafond recommandée 2 700 mm	✓
Matériau : Acier, galvanisé par immersion à chaud	✓
Fixation pour ancrage de la position	✓
Taille de pneus et cadres	jusqu'à 29 pouces, tailles classiques
Bedienungsanleitung auf Unterkonstruktion	✓
Recommandation ADFC	✓
fabriqué selon les exigences de la DIN 79008	✓

✓ = Standard

● = en option

✗ = non configurable



Type 5R COMPACT



Type 4R START

✓	✓
✗	✗
✓	●
●	●
●	✓
●	●
✓ ¹⁾	✓ ¹⁾
✗	✗
400 ²⁾ / 470 ³⁾ / 670 ⁴⁾	400 ²⁾ / 470 ³⁾ / 670 ⁴⁾
●	✗
✓	✓
✓	✓
●	●
✓	✓
58	58
1950/3180	1950/3180
✓	✓
✓	✓
✓	✓
jusqu'à 28 pouces, tailles classiques	jusqu'à 28 pouces, tailles classiques
✓	✓
✓ ⁵⁾	✓ ⁵⁾
✓	✓

1) sur le modèle avec poignée rigide, le prix est réduit
 2) Hauteur de soulèvement avec poignée télescopique
 3) Hauteur de soulèvement avec poignée rigide, positionnement bas
 4) Hauteur de soulèvement avec poignée rigide, positionnement haut
 5) dans la configuration avec arceau de maintien et poignée télescopique

La sélection de certaines options peut exclure certaines caractéristiques d'aménagement. Informations sur demande.

Sous réserve de modifications techniques ! Les illustrations ne correspondent pas exclusivement à l'aménagement standard ! Sous réserve d'erreurs !





Utilisation optimale de l'espace en hauteur, longueur et largeur

DREI PLUS

Rack de stationnement pour vélos

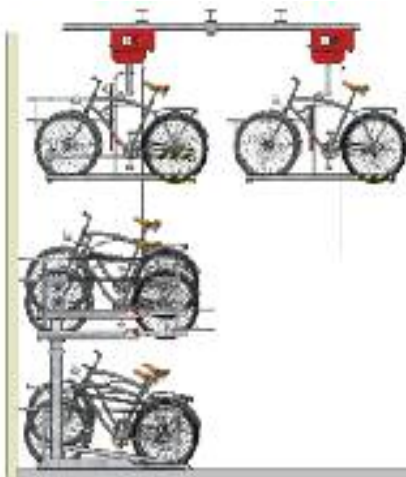
Afin d'optimiser la capacité de stationnement des stations pour vélos disposant d'une hauteur sous plafond importante, nous proposons le **système de stationnement pour vélos « DreiPlus »**, qui offre en association avec les racks de stationnements pour vélos à double niveau un espace de stationnement pour vélos peu encombrant, sûr et rentable sur plus de deux niveaux. Le principe utilisé ici de l'agencement alterné en position haute/basse des vélos permet par conséquent une optimisation maximale des places de stationnement. Les espaces supérieurs des pièces hautes étaient jusqu'à présent inutilisés. Le système de stationnement pour vélos ORION « DreiPlus » augmente de 50 % la capacité de stationnement dans les locaux disposant de hauteurs supérieures à 4,20 m, avec un même besoin en superficie, simplement par l'utilisation d'un troisième niveau de stationnement.

La nouveauté du système de stationnement pour vélos ORION « DreiPlus » réside dans le fait que les vélos peuvent être stationnés grâce un système de levée et de poussée actionné par moteur électrique dans un troisième niveau complètement inaccessible et donc en position de stationnement, inatteignable pour les autres utilisateurs ou passants.



En association avec les racks de stationnement à double niveau, le système de stationnement pour vélos ORION « DreiPlus » est intégré dans la structure porteuse existante. Ainsi peu importe la hauteur ou l'inclinaison du plancher, ou son utilisation.

« DreiPlus » est également parfaitement opérationnel en tant que système autonome de stationnement pour vélos et peut être installé directement sur les planchers existants, donc indépendamment des racks de stationnement à double niveau.



Texte d'appel d'offres

Système de stationnement pour vélos « DreiPlus »

Pos.	Description	Unité Positionnements de vélos1	Prix unitaire	Prix total
	<p>L'idée de base lors de la conception du système de stationnement pour vélos « DreiPlus » est l'intention de positionner les vélos sur plusieurs niveaux les uns au-dessus des autres.</p> <p>Avec l'utilisation du « DreiPlus » visant à optimiser la capacité d'emplacement en lien avec le corps de ventilation de pièces plus hautes, il est important de garder à l'esprit que pour le chargement du 3e niveau, une hauteur de plafond d'au moins 4,20 m soit disponible. Lors de la concrétisation de l'aménagement structural, il est possible de choisir entre les alternatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Chargement du 1er (couloir) et 2e niveaux avec des racks de stationnement à double niveau (détails à ce sujet cf. page 4-34). <input type="checkbox"/> Chargement à partir du 3e niveau avec le système de stationnement pour vélos « DreiPlus » fixé sur le plafond de la pièce avec des éléments d'ancrage agréés en matière d'urbanisme. Le bâti et la capacité de charge requis des plafonds concernés doivent être à cet égard garantis sur site. <input type="checkbox"/> Chargement à partir du 3e niveau avec le système de stationnement pour vélos « DreiPlus » raccordé directement sur la structure porteuse (dimensionnée en conséquence statiquement) du rack de stationnement à double niveau implanté en dessous, indépendamment du plafond. <p>Pour les structures représentées de a) à c), nous recommandons des empattements de 700 mm pour le _ positionnement exclusivement en configuration basse des vélos et de 500 mm pour le _ positionnement alterné en configuration haute/basse afin d'obtenir une utilisation confortable</p> <p>Description de la structure :</p> <p>Tout le système « DreiPlus » soulève et pousse les vélos dans une position de stationnement dans l'étage supérieur ou sur le plafond d'étages/du hall. Il se compose d'un système de rails/chariots installé au-dessus du parc de stationnement pour vélos, il se déplace facilement et est monté sur roulement avec un treuil à sangle actionné par moteur électrique. Pour des raisons de sécurité, le treuil à sangle soulève une charge maximale de 40 kg. En cas de surcharge, le moteur se désactive automatiquement par ce qu'on appelle une « coupure de surcharge ». Ce qui permet d'éviter que des personnes ou d'autres objets lourds ne soient abusivement transportés.</p> <p>Le système de réception du vélo est fixé à la sangle de transport du treuil à sangle. Le système de réception est toujours dirigé dans la même position grâce à la direction intégrée par sangle.</p> <p>Le système de réception se compose ici d'un rail au sol au déplacement horizontal avec un longeron en tube d'acier relié verticalement avec patte courbée. Le rail au sol doit être fabriqué en tôle d'acier galvanisé par immersion à chaud et être doté de 2 cavités dimensionnées en conséquence pour la réception de la roue avant et arrière. Ce qui définit la position de stationnement du vélo.</p> <p>Le longeron sert d'une part d'arceau de maintien pour le vélo déposé et doit être équipé en plus à cette fin d'un ruban velcro à l'endroit approprié. Par la fixation du ruban velcro sur le cadre du vélo, celui-ci est stationné dans une position stable grâce à la fixation à 3 points, ce qui permet de poursuivre sans danger le processus de stationnement en « position inversée » à l'aide d'un ascenseur électrique. Le cadre du vélo peut être attaché sur un œillet de l'arceau de maintien avec un câble antivol ou un antivol en U. D'autre part, le longeron sert à l'aide de la patte courbée de point d'attache du dispositif anti-rotation qui assiste la fonction d'ascenseur. Des charges inégales sur les vélos (par ex. sacoches de selle remplies) ou des mouvements d'oscillation du vélo pendant la montée et la descente sont en grande partie compensés par le système de retenue à guidage forcé.</p> <p>Tous les vélos déposés dans la position de stationnement « DreiPlus » sont automatiquement alignés uniformément.</p> <p>Les déplacements « haut » et « bas » sont commandés à l'aide d'un panneau facile à utiliser composé de 3 boutons.</p> <p>Des diodes lumineuses signalent la fonction actuelle. La commande protégée contre les éclaboussures d'eau, avec des touches de commande et un interrupteur d'arrêt d'urgence dans un coffret sécurisé contre le vol viennent s'ajouter à la commande à 3 boutons. La commutation de fin de course automatique dans le point le plus bas et le plus haut doit être dotée d'un interrupteur de fin de course réglable. La position de stationnement stable du vélo avec anti-recul est obtenue grâce à un mécanisme de basculement agissant sur les rails de roulement. L'utilisateur du DreiPlus décale les chariots de roulement à l'aide d'une barre de remorquage. Le décalage du chariot de roulement est nécessaire pour déplacer tout le système de réception hors de la position de stationnement et pour atteindre en position chargement et simultanément déchargement la position de fin de course. Dès que la position est atteinte, le système de réception peut être relâché sans collision. La barre de remorquage est compensée par ressort et peut être pivotée, de sorte que la timonerie complète est abaissée uniquement en cas d'utilisation à partir d'une hauteur accessible. Après l'utilisation, la timonerie remonte « automatiquement » par l'effet de ressort. Ce qui permet d'éviter des blocages pour les utilisateurs des deux niveaux de stationnement inférieurs.</p> <p>Le cas échéant, le remplacement de tous les composants individuels, des composants électroniques qui y sont encapsulés, est possible sans problème sur site.</p> <p>Nous nous réservons le droit d'apporter des modifications techniques.</p>			



Mitglied im
adfc
Förderkreis
adfc
Aktion für den
Touren-Club

+
klimaaktiv
Partner



Waldstraße 2 • D-64584 Biebesheim
Tél.: (0 62 58) 55 52-0 • Fax: 55 52-36
E-Mail: info@orion-bausysteme.de
www.orion-bausysteme.de