

Asphaltschraube TSM A

Asphaltschraube TSM A

Material

- Korrosionsschutzbeschichteter Stahl nach Korrosivitätskategorie C5-I mittel TOGE-KORR - TSM B/BC

Untergrund

- alle gängigen Asphaltarten

Produkteigenschaften

- schnelle Montage
- Übertragung der Kräfte im Asphalt durch die Hinterschnitttechnik
- hohe Kraftübertragung bei wiederholter Schockbelastung
- keine Übertragung von ständigen Zuglasten auf Grund der Fließeigenschaften des Asphalts

Anwendungsbeispiele

- Befestigung von passiven Rückhaltesystemen
- Befestigung von Schutzeinrichtungen
- Befestigung von Verkehrsschildern

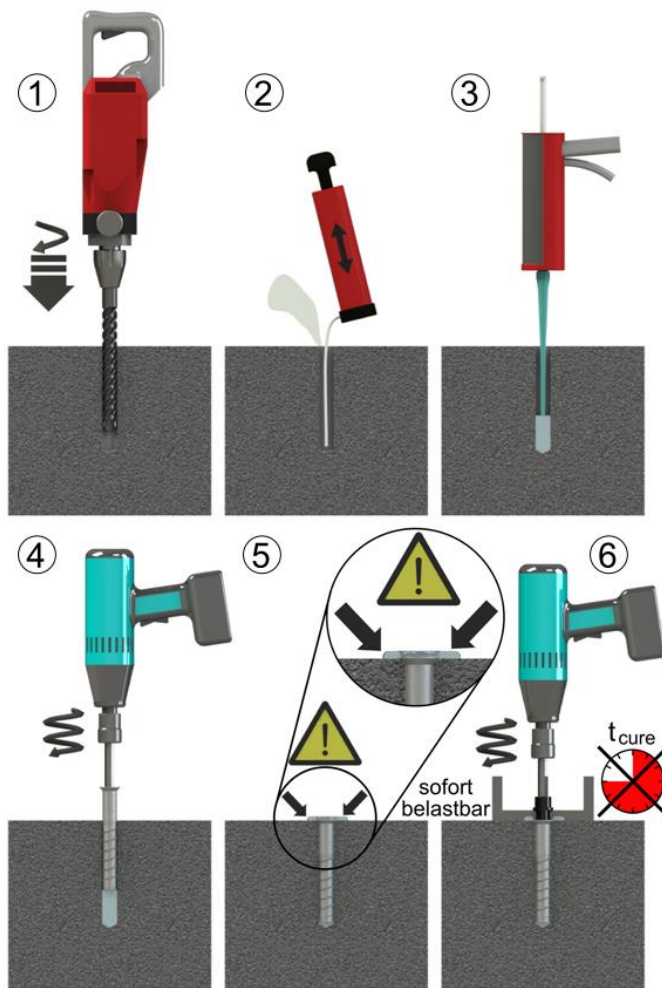


Asphaltschraube TSM A

Technische Kennwerte			TSM A		
			16x100	22x100	22x155
Bohrerdurchmesser	d_0	[mm]	16	22	22
Bohrlochtiefe	h_1	[mm]	110	110	165
minimale Asphaltstärke	$h_{\min} \geq$	[mm]	150	150	200
Einschraubtiefe	h_{nom}	[mm]	100	100	155
verwendete Befestigungsschraube			M 10x30	M16x40	M16x40
Höhe ATA 2004			1	1-2	2-3
Kartusche reicht für Bohrungen			27	25	17
maximale Schocklast	F	[kN]	40	50	80



Asphaltschraube TSM A



Montagehinweis

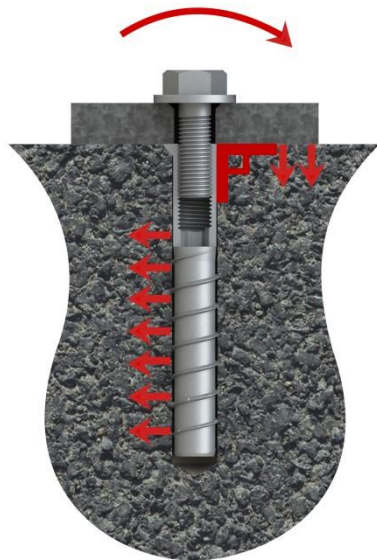
- 1) Bohrloch erstellen (Hammer- oder Diamantkernbohrverfahren)
- 2) Bohrloch vom Grund aus reinigen
- 3) Verbundmörtel injizieren
- 4) Asphaltschraube eindrehen
- 5) Nach Erreichen der Einschraubtiefe muss der Verbundmörtel an der Asphaltoberfläche austreten
- 6) Die Montage der Anbauteils kann sofort erfolgen. Die Aushärtezeit des Verbundmörtels muss nicht beachtet werden.

Temperatur der Verarbeitungsrundes	Verarbeitungszeit	Aushärtezeit
≥ 0°C	180 min	72h
≥ 10°C	120 min	24h
≥ 20°C	30 min	10h
≥ 30°C	20 min	6h
≥ 40°C	12 min	4h



Asphaltschraube TSM A

Funktionsprinzip der Verankerung



1. Das 90° Prinzip

Der Kragen des Ankers wird gegen die Fußplatte unter einem Winkel von 90° verspannt. Beim einwirkenden Moment wird das Gesamtsystem gekippt, was durch den Untergrund jedoch verhindert wird. Ein senkrechtcs Herausziehen des Ankers aus dem Untergrund ist nicht möglich.

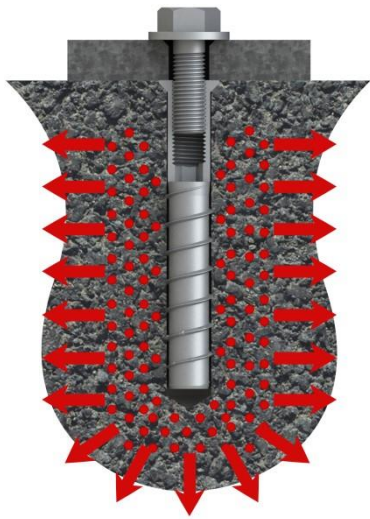


2. Der Hinterschnitt

Beim Eindrehen des Schraubankers wird im Untergrund ein gewindeförmiges Hinterschnitt erstellt. Dadurch entsteht ein Formschluss zwischen dem Untergrund und dem Gewinde der Asphaltschraube.



Asphaltschraube TSM A



3. Der Verbundmörtel

Die im Asphalt vorhandenen Luftporen werden durch den Endrehprozess von der TSM A wie durch ein „Hydraulikzylinder“ mit dem Verbundmörtel verpresst. Dadurch entsteht im Kraftangriffsbereich ein festerer und homogenerer Untergrund.

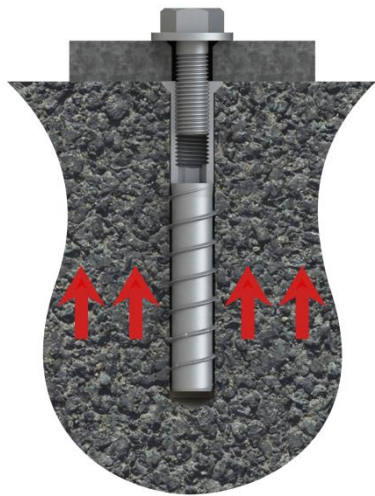


4. Vorlasfreie Verankerung

Der Kragen der TSM A ist größer als das Durchgangsloch im anzuschließenden Anbauteil. Die Fußplatte wird zwischen Kragen und dem Kopf der Befestigungsschraube verspannt. Dadurch bleibt die TSM A unbelastet.



Asphaltschraube TSM A



5. Große Fläche

Bei einer Schockbelastung entsteht nicht wie im Beton ein begrenzter Ausbruch. Es wird eine viel größere Fläche aktiviert.

6. Keine auskragenden Lasten

Das Verankerungssystem ist für eine permanente Zugbelastung nicht geeignet

