

## Pendelachsen und Baggermulde kombinieren

Das patentierte Twin-Axle System des belgischen Herstellers Faymonville, das 12 t Achslast ohne Pendelachsen ermöglicht, ist zwar in der Vergangenheit viel diskutiert worden, hat sich laut Hersteller am Markt aber längst etabliert. Zwar hat sich das System auch in Deutschland schon vielfach bewährt, wenn es zum Beispiel darum geht, ein Fahrzeug mit einer Nutzlast von 85 t bei einem – wie der Hersteller betont – vertretbaren Investitionsvolumen zu realisieren.

Dennoch hat Faymonville darüber hinaus ein Fahrwerk entwickelt, das trotz des Einsatzes von Pendelachsen am hinteren Fahrwerk eine große Baggermulde ermöglicht. Grund für diese Weiterentwicklung war der Umstand, dass Kunden in bestimmten Anwendungsbereichen neben einem großen Lenkeinschlag auch auf die Vorteile einer großen Baggermulde sowie einen hohen Hub des Fahrwerks nicht verzichten können.

Das neue Fahrwerk ist sowohl für die Baureihe Megamax als auch für die Baureihe Variomax als Option zu der auch weiterhin angebotenen Twin Axle verfügbar. Neben den schon erwähnten Vorteilen bietet es einen sehr kleinen Übergang vom Tiefbett zum Fahrwerk von nur circa 450 mm.

Beim Megamax stehen die folgenden Kombinationen zur Verfügung:

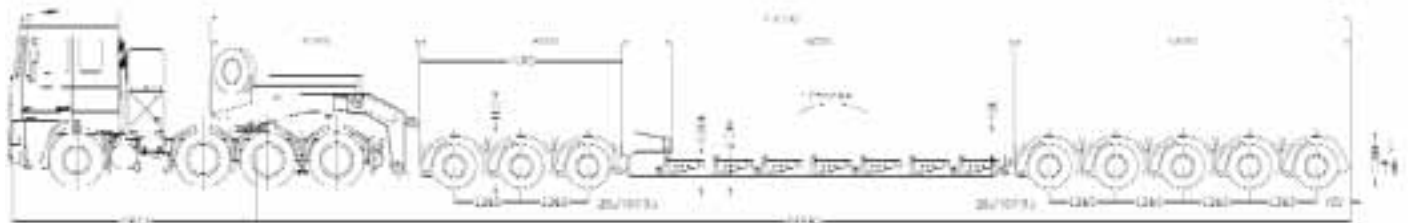
- 3-Achs-Megamax (36.000 kg Achslast),
- 4-Achs-Megamax (48.000 kg Achslast),
- 4-Achs-Megamax (48.000 kg Achslast),

jeweils mit 3-, 4- oder 5-Achs-Sattelzugmaschine. Außerdem kann die Megamax-Baureihe wahlweise ohne oder mit einem 1- beziehungsweise 2-Achs-Freeswing-Dolly kombiniert werden.

Beim Variomax kann der Kunde aus den nachstehenden Kombinationen wählen:

- 2+3 Variomax (60.000 kg Achslast),
  - 2+4 Variomax (72.000 kg Achslast),
  - 2+5 Variomax (84.000 kg Achslast),
  - 3+4 Variomax (84.000 kg Achslast),
  - 3+5 Variomax (96.000 kg Achslast),
- Sattelzugmaschinen wie beim Megamax.

Neben den Vorteilen für den Deutschen Markt ermöglicht die beschriebene Entwicklung auch Vorteile für den europäischen Markt. So wird laut Faymonville zum Beispiel auf niederländischen Straßen mit dem neuen Fahrwerk eine Achslast von 13.200 kg genehmigt.



Skizze einer bereits in Produktion befindlichen 3 + 5 Kombination mit 85 t Nutzlast.

## Mercedes-Benz liefert 100 Actros Lkw nach China

DaimlerChrysler hat Anfang April 100 Mercedes-Benz Lkw vom Typ Actros 2640 an den chinesischen Gasproduzenten Xinjiang Guanghui Liquefied Natural Gas Development Co., Ltd. (Guanghui LNG) in Shenzhen in der Provinz Guangdong übergeben. Zuvor waren die Fahrzeuge auf einer symbolischen „Suche nach den Quellen“ im Konvoi durch acht chinesische Provinzen gefahren.

Guanghui LNG hat sich bereits zum zweiten Mal für den Kauf von Mercedes-Benz Lkw entschieden, um den Anforderungen des schnell wachsenden Marktes gerecht zu werden. So hatte das Unternehmen im Jahr 2003 erstmals 200 Actros 2040 erworben, um den Erfordernissen der Geschäftsentwicklung Rechnung zu tragen.

Thomas Nothdurft, Vice President von DaimlerChrysler China, Ltd.: „Mit den Lkw von Mercedes-Benz erhält der chinesische Markt zuverlässige, sichere und technisch ausgereifte Produkte in Kombination mit optimierten Serviceleistungen und Kundenbetreuung.“

Die 4.500 km lange Reise der 100 Mercedes-Benz Actros 2640 Lkw führte den Konvoi quer durch das Reich der Mitte: Von

Shenzhen im Süden des Landes durch die Provinzen Hunan und Hubei und die Zentralebene Chinas; von der Stadt Zhengzhou aus westwärts entlang der alten Seidenstraße, dem Loess-Plateau und der Wüste Gobi. Sein Ziel erreichte der Konvoi letztlich im Bezirk Shanshan, dem industriellen Zentrum der Flüssigerdgasproduktion von Guanghui LNG.

Diese Fahrt auf der „Suche nach den Quellen“ wurde gemeinsam von DaimlerChrysler und Guanghui LNG organisiert. Seit einigen Jahren

ist Flüssigerdgas als grüne Energiequelle, die sauber, umweltfreundlich und zudem effizient ist, in China im Aufwind. Auch im Reich der Mitte spielt der Umweltschutz eine immer wichtigere Rolle.



100 Actros 2640 hat DaimlerChrysler nach China geliefert.

In Zukunft wird DaimlerChrysler nicht mehr nur Busse mit Hilfe von Joint Ventures in China fertigen. Derzeit werden Vorbereitungen getroffen, um gemeinsam mit den chinesischen Partnern Transporter und Lkw im Land zu fertigen.

Seit ihrer Markteinführung in China erfreuen sich insbesondere die Mercedes-Benz Lkw Actros, Axor, Atego und Unimog eines großen Bekanntheitsgrades.

## T-Modell von Scania sagt goodbye!



Scania-Vabis Truck aus dem Jahre 1917.

Die Haubenwagen von Scania fallen auf – wenn man denn überhaupt mal einen sieht. Denn seit Jahren sind die Produktionszahlen dieses – ästhetisch durchaus ansprechenden – Lkw-Typs stetig rückläufig. Deshalb zieht das Unternehmen in Kürze einen Schlussstrich unter das hundert Jahre alte Designkonzept und stellt die Fertigung zum Oktober dieses Jahres ein. Weiterentwicklung und Fertigung des T-Modells lassen sich laut Hersteller einfach nicht mehr länger rechtfertigen. „Auf sämtlichen Märkten geht der Trend eindeutig in Richtung Frontlenker. Längenvorschriften sowie die Anforderungen an die Produktivität auf einem stark umkämpften Markt haben fast überall auf der Welt dazu geführt, dass der Markt für Haubenwagen stetig kleiner wird. Da in dem neuen Lkw-Programm von Scania bereits robustere Optionen angeboten werden, stellt Scania seinen Kunden Frontlenker zur Verfügung, die schon alle erdenklichen Transportaufgaben genauso effizient erfüllen wie die Haubenwagen“, kommentiert Scania Vize-Präsident Gunnar Rustad, weltweit verantwortlich für Vertrieb und Service. „Weltweit verkaufte Scania im vergangenen Jahr weniger als 1.000 T-Haubenwagen und diese Absatzzahlen sind für uns ausschlaggebend. In Europa sind die Stückzahlen in den letzten zehn Jahren um die Hälfte zurückgegangen, in Südamerika sogar um 90 % eingebrochen. Die Produktion unseres T-Haubenwagens wird daher weltweit bis Oktober auslaufen“, so Gunnar Rustad abschließend. Der ursprüngliche Grund für das Haubenwagen-Konzept liegt auf der Hand: die Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten. Früher brauchten Nutzfahrzeuge mehr oder weniger ständig Wartung und Pflege, um ordnungsgemäß ihren Dienst zu tun. Moderne Lkw dagegen kommen mit sehr geringer Pflege und Wartung aus, und deshalb gibt es auch keinen Grund mehr, das Fahrerhaus zwischen den Serviceintervallen vorzuklappen oder die Haube zu öffnen. Die Zugänglichkeit einer Konstruktion für Wartungsarbeiten spielt keine Rolle mehr, weil nach dem Vorklappen eines modernen Frontlenker-Fahrerhauses die Zugänglichkeit aller Komponenten des Motors und der übrigen Aggregate gewährleistet ist. Seit Anfang der 90er-Jahre war Scania nach eigenen Angaben Marktführer bei Haubenwagen in Europa und Südamerika – und seit den vergangenen 15 Jahren nahezu auch als einziger Anbieter eines Haubenwagens auf dem Markt. Noch in den 70er-Jahren machten Haubenwagen circa 50 % aller von Scania gefertigten Lkw aus, in den 80er Jahren fiel dieser Wert auf ungefähr ein Viertel. Mitte der 90er-Jahre war der Anteil der T-Haubenwagen von Scania auf 20 % gesunken, heute liegt dieser Wert nur noch bei 2 %. Dies bedeutet: 1.000 Fahrzeuge jährlich weltweit.

Scania T143 4x2 Topline 1991 in Deutschland im Einsatz.



## Satteltieflader in Sonderausführung

Eine Tieflader-Sonderanfertigung hat die Fliegl Fahrzeugbau GmbH Ende März an die Raiffeisenwarenzentrale (RWZ) Kurhessen mit Sitz in Thüringen übergeben. Die RWZ will das Fahrzeug hauptsächlich für den Transport von landwirtschaftlichen Maschinen wie zum Beispiel Traktoren einsetzen. Dementsprechend wurde der Tieflader von den Fliegl-Konstrukteuren ausgelegt.

So ist das Fahrzeug vom Typ SZS 370 TT mit Radmulden im Schwanenhals und im Tiefbett ausgestattet. Um möglichst geringe Auffahrwinkel für die teilweise sehr großen zu befördernden Maschinen zu erreichen, weisen die Rampen eine Sonderlänge von 4.200 mm auf. Zusätzlich wurden die Rampen mit einer Sonderbreite von 850 mm ausgestattet.

Die Rampenbetätigung erfolgt hydraulisch von der Zugmaschine. Zusätzliche Alu-Rampen ermöglichen die Auffahrt auf den Schwanenhals. Der Auflieger ist um 3.000 mm teleskopierbar und alle 1.000 mm arretierbar, die Tiefladelänge ist damit von 5.200 mm bis 8.200 mm nutzbar. Mit den Verbreiterbohlen kann die Ladefläche auf 3.000 mm vergrößert werden.



Dieser Satteltieflader von Fliegl wurde auf die Bedürfnisse der RWZ zugeschnitten. Er eignet sich bestens für den Transport von schwerem landwirtschaftlichem Gerät.

Beide Achsen des Aufliegers sind hydraulisch zwangsgelenkt und werden über einen Sattel-Umlenkeil angesteuert. Somit bieten sie eine größtmögliche Rangier- und Wendemöglichkeit. Der Schwanenhals ist mit 400 mm hohen Alu-Bordwänden ausgestattet, die Frontwand ist zusätzlich steckbar ausgeführt.

Die RWZ hat damit ein auf ihre speziellen Anforderungen konstruiertes Fahrzeug im Einsatz. Dabei war ein entscheidender Punkt das geringe Leergewicht des Aufliegers. So konnte trotz der hohen kundenspezifischen Anforderungen das Leergewicht auf circa 9.900 kg beschränkt werden. Die damit verbleibende Nutzlast von circa 27.000 kg ermöglicht auch den Transport großer landwirtschaftlicher Fahrzeuge, die im Maschinenaustausch der Genossenschaften zum Einsatz kommen.

Die Fliegl Fahrzeugbau GmbH ist seit über 14 Jahren als Hersteller von Nutzfahrzeugen international erfolgreich tätig. In den Fliegl-Fabrikationsstätten Triptis und der Fliegl Kft. (Ungarn) sind über 450 Mitarbeiter beschäftigt. Vertriebsstützpunkte in Kastl, Triptis, Töging, Abda (Ungarn), Fliegl s.r.l in Bosca (Rumänien), Fliegl Slovakia in Komárno (Slowakei), Fliegl C.Z. s.r.o in Krnov (Tschechische Republik) und Fliegl Iberica, Barcelona (Spanien) stellen die schnelle Verfügbarkeit von Produkten und Dienstleistungen sicher. Das 1999 eröffnete Agro-Center in Kastl bietet auf 25.000 qm Ersatzteile und Service für alle Fliegl-Nutzfahrzeuge und ein umfangreiches Lager für Hydraulikzubehör. Mit dem Agro-Center und der Bestellmöglichkeit über das Internet ([www.agro-center.de](http://www.agro-center.de)) ist laut Fliegl eine schnelle Versorgung weltweit rund um die Uhr möglich.