# Mehr Ladefläche innerhalb des 16,5 m-Limits

*Die Kombination aus Flex-Hals und dem neuen 2-achsigen Tieflader von Nooteboom ...*

**Speziell für krangestützt geladenes Frachtgut – wie zum Beispiel Kessel, Kisten und Boote – hat Nooteboom für 2- und 3-achsige Tieflader eine neue Baureihe hydraulikgesteuerter Flex-Hälse entwickelt.**

Ein neues Konzept, in dem bewährte und zuverlässige Komponenten des hydraulisch abnehmbaren Schwanenhalses Eingang gefunden haben. Die Verwendung bewährter Technik soll eine lange Lebensdauer und geringe Wartungskosten gewährleisten. Im Vergleich zu einem hydraulisch abnehmbaren Schwanenhals bietet der neue Flex-Hals innerhalb derselben Gesamtlänge des Tiefbettauflieg-ers eine um 46 cm netto verlängerte Ladefläche. Im Fall eines doppelt teleskopierbaren Tiefladers mit Kesselbrücke kommt diese Lösung sogar auf 140 cm zusätzliche Ladefläche. Gerade im Rahmen der 16,5 m Längenvorgabe für Lastzüge bietet diese Lösung mit ihrer zusätzlichen Ladefläche natürlich Vorteile.

Der hydraulik-gesteuerte Flex-Hals von Nooteboom gestattet es, die Ladung bis dicht an den Schwanenhals zu platzieren – ohne dass dies die Funktion des Flex-Halses beeinflusst. Die spezielle Nooteboom-Auslegung macht es möglich, die Ladefläche mit Hilfe des Flex-Halses komplett anzuheben oder abzusenken, ohne dabei die Ladung zu berühren.

Die Kippstellung des Flex-Halses erschließt nach Herstellerangaben ungeachtet eines relativ geringen Zylinderhubs in einem kleinen Winkel enorm viel Hub- und Absenk-Leistung. Die ausgesprochen geringe Winkelveränderung zwischen Truck und Schwanenhals stellt sicher, dass auch für den Aufliegersattel keinerlei Einschränkungen entstehen. Eine große Hub-/Absenk-Leistung ist insbesondere bei langen und doppelt teleskopierbaren Kesselbrücken unverzichtbar – ob mit oder ohne Verlängerungselementen.

Die spezielle Konstruktion des Flex-Halses – Abschrägung des Schwanenhalses an der Rückseite – gestattet die optimale Ausnutzung des zwischen den Trägern des Schwanenhalses vorhandenen Raums. Dieser Raum kann unter Wahrung des Freischwenkradius' der Zugmaschine für den Einsatz eines kürzeren Schwanenhalses genutzt werden. Andererseits bietet dieser offene Raum die Möglichkeit, die Vorderseite für überstehendes Frachtgut zu nutzen. Der offene Raum zwischen den Außenträgern des Schwanenhalses kann mit abnehmbaren Abdeckplatten abgedeckt werden.

## Flex-Hals + superkurzes Achspaar = circa 1 m mehr Ladefläche

Auf der IAA war der Flex-Hals an einem neuen 2-achsigen Tieflader von Nooteboom ausgestellt, der alleine schon rund 50 cm netto zusätzliche Ladebettlänge bietet, so dass es diese Kombination auf etwa 1 m zusätzliche Ladefläche bringt. Ungeachtet der kompakten Bauweise bleibt die breite und tiefe Mulde über das gesamte Achspaar erhalten. Und ungeachtet der Luftfederung oder hydraulischen RB-Federung konnte die Höhe des Achspaares um 4 cm abgesenkt werden. Auch beim ausgestellten 2-achsigen Tiefbettauflieger ging es also darum, innerhalb des Limits von 16,5 m für die Lastzuglänge zusätzliche Ladefläche zu gewinnen: er weist eine Netto-Ladebettlänge von 7,1 m auf. Mit einer doppelt teleskopierbaren Ladefläche kann das Ladebett in der Mulde auf bis zu 17 m ausgefahren werden.

Im Interesse einer Vereinfachung der Verladung selbstfahrender Maschinen wurde das Achspaar hinten und vorne abgeschrägt. Für das Einhängen der Aluminium-Auffahrrampen wurde das Achspaar an der Vorderseite mit einem integrierten U-Profil und an der Rückseite mit einem serienmäßigen U-Profil ausgestattet. Unterhalb des Achspaares befinden sich außerdem die UB-BL-Seitenmarkierungstafeln.

## Neueste Bindevorrichtungen zur Ladungssicherung

Dieses superkurze Achspaar ist mit den neuesten Bindevorrichtungen ausgestattet. Mit diesen speziell entwickel-

... bietet etwa 1 m zusätzliche Ladefläche.

ten 8 t-Bindeösen greift Nooteboom den demnächst in Kraft tretenden deutschen Bestimmungen vor. Jedes Achspaar verfügt über sechs dieser zertifizierten Bindevorrichtungen.

### Die Teleskop-Plane

Die neueste Nooteboom-Entwicklung im Bereich justierbarer Schiebeplan-Aufbauten, einem Nooteboom-Patent, ist die doppelt verschiebbare Plane, die unlängst an die schweizerische Firma Waldvogel und die Firma Preymesser aus Deutschland an einem Nooteboom-Auflieger ausgeliefert wurde.

Im zusammengeschobenen Zustand genügt der Auflieger sämtlichen internationalen Vorschriften und Bestimmungen. In voll teleskopierter Form kommt der Auflieger auf eine Ladebettlänge von nahezu 26 m und wird über die komplette Länge durch die mit ausfahrende Plane geschützt. Darüber hinaus besitzt dieser Teletrailer ein ebenfalls teleskopierbares Ladebett. Das bietet die Gewähr einer über die gesamte Länge von 26 m geschlossenen Ladefläche. Beide Auflieger werden im Bereich des trockenen und sauberen Transports von langen Stahlprofilen eingesetzt.

*SM*

# Eine Gruppe, ein Stand, drei Marken

**Der Name Scheuerle steht zweifelsohne für hydraulisch abgestützte und gelenkte Pendelachsfahrzeuge. Diese Fokussierung treibt das Unternehmen konsequent voran, wie auch auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover auf dem Gemeinschaftsstand der Firmen Scheuerle, Nicolas und Kamag – alle drei Unternehmen gehören zur Otto Rettenmaier-Gruppe – zu sehen war.**

Das Kernstück der Produktpalette für den Schwerlastverkehr auf öffentlichen Straßen bildet die Familie der hydraulisch abgestützten und gelenkten Pendelachsfahrzeuge mit den Typen Inter Combi, Flat Combi und Euro Combi. Ein Fahrzeug der Euro Combi-Baureihe ist in den Breiten 2.430 mm, 2.500 mm und 2.750 mm verfügbar.

Die Fahrhöhe beim beladenen Inter Combi beträgt 1.190 mm, der Achsausgleich in dieser Fahrhöhe ist ±325 mm. Die Höhe der Plattform, das heißt des Hauptträgers, beträgt 815 mm.

Der Flat Combi ist eine besonders niedrige Version des bewährten Inter Combi Plattformwagen, bei Bedarf können die Fahrzeuge beider Baureihen ohne Adapter gekuppelt werden. Die Fahrhöhe in Mittelstellung liegt bei geringen 1.030 mm, der Achsausgleich beträgt 500 mm. Das Fahrzeug wird in einer Breite von 3,0 m und 2,75 m geliefert. Die maximale Achslast beträgt 23 t je Achslinie. Die Fahrwerke sind mit 2 bis 6 Achslinien verfügbar und

*Plattformwagen Inter Combi, der Transport schwerster Lasten ist das Geschäft solcher Transporteinheiten. Und natürlich war auch in Hannover ein Inter Combi-Exponat dabei.*

*Universell einsetzbar für Wechselbehälter, Anhänger und Sattelanhänger, geeignet zur Aufnahme von Wechselbehältern mit Abstellhöhen von 1.000 mm bis 1.320 mm und Längen von C 715 bis C 813: der Kamag „Wiesel", Typ WBH 25 P, mit EURO 3-Motor, des Auftraggebers Deutsche Post AG als Ausstellungsfahrzeug auf der IAA 2004.*

können mit den Baureihen Inter Combi und Euro Combi gekuppelt werden. Zudem sind wichtige Anbauteile zu den Baureihen Inter Combi und Euro Combi kompatibel.

Durch die ständige Weiterentwicklung der Fahrzeuge hat das Unternehmen die modularen Baukästen erweitert und bietet dem Kunden damit eine noch vielfältigere Auswahl an standardisierten Kombinationsmöglichkeiten. Die Brücken und Lasttragemittel wurden allesamt überarbeitet, und auch die Schwanenhälse wurden technisch weiterentwickelt, das Eigengewicht wurde reduziert und das Design modernisiert.

Das Baukastensystem der Fahrzeuge beinhaltet auch zwei Varianten angetriebener Plattformwagen. Bei der ersten Variante, dem Inter Combi, steht ein permanenter hydrostatischer Antrieb mit einer ankuppelbaren Antriebseinheit (Power Pack Unit = PPU) zur Verfügung. Diese 6-Achs-Einheit kann wie gewohnt längs und quer mit weiteren Fahrwerken gekuppelt und zu großen Transportplattformen zusammengebaut werden. Die Transportgeschwindigkeit beträgt beladen bis zu 6 km/h und ist insbesondere für kürzere Strecken geeignet.

Bei der zweiten Version handelt es sich um eine voll elektronische, gelenkte Antriebseinheit, die als 4- und 6-Achser (140 t beziehungsweise 210 t Nutzlast) betrieben werden kann.

Die angetriebenen Plattformwagen eröffnen dem Schwerlastspediteur, insbesondere auch im innerbetrieblichen Werksverkehr, neue Perspektiven und Aufgabenfelder für den Nutzlastklassenbereich bis 1.000 t. Für Nutzlasten über 15.000 t bietet Scheuerle selbstangetriebene Modultransporter an.

Mit zahlreichen technischen Verbesserungen präsentierte die Kamag Fahrzeugtechnik GmbH & Co. KG ihren Wechselbrückenhubwagen „Wiesel".

Vor kurzem erhielt die Kamag Transporttechnik GmbH & Co. KG den Zuschlag für den Löwenanteil des Postauftrags. Seit dem Beginn der Fertigung des Wiesels im Jahre 1994 hat die Deutsche Post AG damit fast 100 „Wiesel" gekauft.

Der „Wiesel" leistet seine Dienste in modernen Logistikzentren, Speditionshöfen und bei Paketdienstleistern. Mit dem Fahrzeug können die logistischen Abläufe auf dem Speditionshof oder im Werksverkehr nach Herstellerangaben jetzt noch effizienter gestaltet und die Umschlaggeschwindigkeit nochmals erhöht werden. Denn nicht nur die neue

*Nicolas präsentierte auf der IAA einen neuen „Dollyneck Semi-Trailer.*

pneumatische Sattelkupplung macht dem Fahrer in Zukunft das Leben leichter. Das „Wiesel" ist jetzt auch für sämtliche Varianten von elektrischen Steck- und Luftanschlüssen (zum Beispiel Duomatic) ausgelegt. Für mehr Vielseitigkeit in der Hoflogistik sorgt die neue Ausstattung, die jetzt zusätzlich für tiefgekuppelte Zentralachsanhänger ausgelegt ist.

Das „Wiesel", so hebt man bei Kamag hervor, ist das einzige Umsetzfahrzeug dieser Art, das eine Straßenzulassung für alle Ausstattungsvarianten erhalten kann. Seine Einsatzmöglichkeiten enden damit nicht am Werkstor oder an der Hofeinfahrt. Selbst eine Rückfahrkamera ist lieferbar.

*SM*