

Auf Hochtouren ...

... laufen die Vorbereitungen für die zweite Auflage des Renault Trucks Adventure. Die Expedition mit dem Namen Cape-to-Cape soll am 1. März 2009 am Nordkap (Norwegen) starten und am 1. Juli 2009 in Kapstadt (Südafrika) enden. 16 Wochen lang werden sechs Renault Kerax und sechs Renault Sherpa drei Kontinente mit extremen Klimabedingungen durchqueren und dabei über 30.000 km zurücklegen.



Der Renault Sherpa tritt zusammen mit dem Kerax auf die „Cape-to-Cape“-Expedition an.

+++

Offiziell eröffnet ...

... haben Knorr-Bremse und der russische Lkw-Hersteller Kamaz das Werk des gemeinsamen Joint Ventures im russischen Nabereznije Chelny. Kamaz hat in das Joint Venture seine Trommelbremsenproduktion eingebracht und will bis Jahresende im neuen Werk eine Kapazität von 35.000 Trommelbremsen pro Monat erreichen. Knorr-Bremse wird in Nabereznije Chelny eine Produktion für Scheibenbremsen, Drehschwingungsdämpfer sowie für weitere Komponenten aufbauen.

+++

Neuer Katalog erhältlich

Der neue Evers-Katalog ist da. Auf 544 Seiten präsentiert das Unternehmen sein Hauptsortiment rund um die Themen Heben, Sichern, Fördern und Verpacken.



Der Katalog ist auch als pdf auf CD erhältlich.

EEV-Motoren für alle Baureihen

Als einziger Lkw-Hersteller, wie das Unternehmen in einer Pressemeldung betont, bietet DAF für seine Fahrzeug-Baureihen LF, CF und XF105 schadstoffarme Dieselmotoren an, die die Abgasgrenzwerte der Emissionsnorm EEV (Enhanced Environmental Friendly Vehicle) erfüllen. Wer in die neuen Motoren investiert, kommt derzeit in den Genuss von Fördermitteln. Im Rahmen des staatlichen Innovationsprogramms gibt es für die Anschaffung neuer emissionsarmer Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht finanzielle Unterstützung, wenn die Lkw die EEV-Norm erfüllen. Während die Frist für Förderanträge von Euro 5-Fahrzeugen bereits im Juni 2008 verstrichen ist, können Zuschüsse für EEV-Fahrzeuge weiterhin beantragt werden. Die Unternehmen haben die Wahl zwischen einem zinsgünstigen Kredit oder einem einmaligen Direktzuschuss zwischen 2.550 und maximal 4.250 Euro pro Fahrzeug.

Die EEV-Norm ist derzeit der strengste Abgasstandard für Verbrennungsmotoren in der EU und schreibt extrem niedrige Stickoxid- und Feinstaubwerte vor. Durch ein intelligentes Hochdruck-Einspritzsystem in Kombination mit SCR-Abgasnachbehandlung und einem passiven

Rußfilter stoßen die EEV-Motoren von DAF nach Unternehmensangaben nur halb so viel Partikel aus, wie es die Emissionsnorm Euro 5 zulässt. Dabei erreichen die Motoren in allen Gewichtsklassen Emissionswerte, die lange Zeit nur bei Gasmotoren für möglich gehalten wurden.

Der Verteiler-Lkw DAF LF45 erzielt in seiner 160 PS-Version die niedrigen EEV-Emissionswerte sogar ohne Rußfilter. Im DAF CF75 sind EEV-Varianten vom 9,2 l-Motor Paccar PR in den Leistungsstufen von 250 bis 360 PS erhältlich. Im CF85 und im XF105 kann der 12,9 l-Motor Paccar MX mit einem Leistungsbereich von 360 bis 510 PS in EEV-Version bestellt werden.



Die Spedition Schnaus hat vom staatlichen Investitionsprogramm Gebrauch gemacht und Zuschüsse für fünf neue DAF XF105 mit besonders schadstoffarmen EEV-Motoren beantragt.

EEV ab Herbst 2009

Mercedes-Benz will ab Oktober 2009 Lkw in EEV-Ausführungen anbieten. Das Angebot an BlueTec EEV-Fahrzeugen umfasst dann Straßenfahrzeuge



Ab Oktober 2009 gibt es den Actros auch in BlueTec EEV-Ausführung.

der Lkw-Baureihen Mercedes-Benz Actros in den Leistungsklassen 300 kW (408 PS), 320 kW (435 PS) und 335 kW (456 PS) sowie Mercedes-Benz Axor in den Leistungsklassen 210 kW (286 PS) und 240 kW (326 PS). Die Technik zur Erfüllung des freiwilligen Abgasstandards EEV basiert auf der neuen Dieseltechnologie BlueTec 5 von Mercedes-Benz. Eine zusätzliche Abgasnachbehandlung ist nicht erforderlich. Die ab 2005 schon ausgelieferten Mercedes-Benz Actros BlueTec 5 – Lkw sind für die EEV – Ausstattung vorbereitet. Sie können ab Oktober 2009 in Mercedes-Benz Werkstätten nachgerüstet werden und erhalten ein EEV-Zertifikat. Für die Lkw Mercedes-Benz Atego ab 12 t mit den Motoren der Baureihe 900 sind ebenfalls EEV-Lösungen auf der Basis von BlueTec 5 in Planung.

Abbiegeassistent soll Unfälle vermeiden

MAN und Knorr-Bremse Systeme haben auf der IAA-Nutzfahrzeuge einen gemeinsam entwickelten Abbiegeassistenten vorgestellt, der das Risiko von Unfällen bei Abbiegevorgängen im Stadtverkehr reduzieren soll. Das System soll ab Ende 2009, Anfang 2010 als Zusatzausstattung zunächst in der schweren Fahrzeugreihe von MAN erhältlich sein.

Bei dem Abbiegeassistenten nehmen Ultraschallsensoren, die in der Stoßstange und in der rech-

ten Fahrzeugseite integriert sind, bei Fahrzeugstillstand ein Umgebungsbild auf. Ein Steuergerät kombiniert diese Informationen mit Daten aus dem Motor, aus anderen Fahrzeugsensoren und aus der Blinkanlage. Dringt ein Fußgänger oder Fahrradfahrer während des Fahrzeugstillstands in den Bereich vor oder rechts neben dem Lkw ein, macht der Abbiegeassistent – sobald das Fahrzeug anfährt – den Fahrzeuglenker durch optische und akustische Signale auf die potenzielle Gefahrensituation aufmerksam.

Neues Equipment für Abnormal

Der Name ist Programm: die Abnormal Load Engineering Ltd., kurz ALE, mit Hauptsitz in Hixon, England, hat sich auf die Durchführung von Schwer- und Schwerstransporten spezialisiert. Mittlerweile ist die ALE-Firmengruppe weltweit an 22 Standorten vertreten.

Mit einer für das Unternehmen bisher ungewöhnlichen Investition macht die zur Gruppe zählende ALE Ltd. jetzt von sich reden: Erstmals überhaupt in der Firmengeschichte investiert ALE Ltd. in Know-how von Goldhofer: Seit Kurzem fahren

insgesamt 64 Goldhofer-Schwerachslinien vom Typ THP/SL, eine Flachbettbrücke, Schwanenhals und ein Kesselbett unter der ALE-Flagge.

Bei den 64 Achslinien handelt es sich um eine modulare Schwerlastkombination mit einer technischen Achslast von 36 t je Achslinie. Die Achslinien können beliebig hintereinander oder parallel miteinander kombiniert werden. Darüber hinaus lassen sich die Module nicht mit diversen Zubehörteilen kombinieren, sondern sie können ohne Höhenversatz auch um selbstfahrende Module vom Typ PST mit mechanischer und elektronischer Lenkung erweitert werden.



Abnormal hat erstmals in Fahrzeuge von Goldhofer investiert.

„Vorausschauender“ Lkw

Ein Lkw, der Gefahrensituationen früher entdeckt als sein Fahrer, könnte bereits in den nächsten zehn Jahren Wirklichkeit werden. Ende Oktober präsentierte das „Car 2 Car Consortium“, dem auch der Lkw-Hersteller Volvo angehört, verschiedene Lösungen dafür, wie sich in Zukunft die Verkehrssicherheit durch innovative Kommunikation zwischen Fahrzeug und Umgebung verbessern lässt.

Im „Car 2 Car Communications Consortium“ (C2C-CC) haben Fahrzeughersteller, Systementwickler und Forscher zusammen Technologien konzipiert, die die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Umfeld ermöglicht.



Dank neuer Kommunikationstechnologien soll der Lkw Gefahrensituationen frühzeitig erkennen.

Den 100.000sten Standard-container ...

... haben die Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH und die Deutsche Binnenreederei AG (DBR) Ende September mit dem Binnenschiff zwischen dem O'Swaldkai und anderen Hamburger Terminals umgefahren. Unikai, eine Tochter der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), und BDR nutzen die „nasse Umfuhr“ bereits seit 2001. Auf den HHLA-Terminals ist das Binnenschiff schon im dritten Jahr hintereinander der am stärksten wachsende Verkehrsträger. Im 1. Halbjahr 2008 wuchs die Menge aller umgeschlagenen Binnenschiff-Container um etwa 50 % auf ca. 80.000 TEU.



Am O'Swaldkai der 100.000ste TEU auf Binnenschiff verladen.

+++

Eine neue Niederlassung ...

... hat PacLease in Frankfurt eröffnet. Sie befindet sich auf dem Gelände der DAF Trucks Frankfurt GmbH. Von dort aus haben Kunden des Rhein-Main-Gebiets schnellen Zugriff auf das vollständige Service- und Dienstleistungsangebot von PacLease. Auf dem weitläufigen Gelände stellt PacLease eine große Auswahl aus dem breiten Mietprogramm zur Verfügung – auch für kurzfristige Anmietungen.

SPECIAL TRAILERS

→ INNOVATION | EXPERIENCE | FLEXIBILITY

FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE MAX



NEU - MEGAMAX mit LIGHT Pendelachsen



Optimale Lösungen für den Spezialtransport



FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG

ZI Eselborn-Lentzweiler | Op Der Sang 10 | L - 9779 LENTZWEILER
T +352 26 90 04 155 | F +352 26 90 04 425 | sales@faymonville.com

www.faymonville.com



BSK I

Die BSK bemüht sich um eine Überarbeitung der bereits 15 Jahre alten Richtlinien zu § 70 StVZO. In die Richtlinien aufgenommen werden müssten 5-achsige Sattelzug- beziehungsweise Zugmaschinen und die wieder zum Einsatz kommenden Durchschwenkdollys. Außerdem müssten die offenen Fragen die im Zusammenhang mit Fahrzeugkombinationen, die aus einem Sattelkraftfahrzeug und einem Nachläufer gebildet werden, geklärt werden.

+++

Testlauf für Hybrid-Lkw

Die Entwicklung von Hybrid-Lkw wird weiter vorangetrieben. Ab Juli 2009 wollen Renault Trucks und Coca-Cola gemeinsam den Renault Premium Distribution Hybrys Tech testen. Das Testfahrzeug wird dabei für Auslieferungen der Coca-Cola Entreprises Belgien in Brüssel eingesetzt. Renault will die Entwicklung der Hybrid-Technologie bis zur Markteinführung Ende 2009 unter realen Bedingungen abschließen. Der Hybrys Tech wurde auf Basis des Premium Distribution mit DXi7 Dieselmotor und Optidriver+-Getriebe entwickelt.

Die Renault-Hybrid-Technik reduziert den CO₂-Ausstoß um bis zu 20 %. Die kinetische Energie des Fahrzeugs wird während der Brems- und Verzögerungsphasen zurückgewonnen und in Elektrizität umgewandelt.



MACHT AUCH IN IHRER BILANZ EINE GUTE FIGUR DER NEUE VOLVO FH

BSK II

Ab dem 29.04.2009 werden laut EG-Typgenehmigung selbstfahrende Arbeitsmaschinen auf Lkw-Chassis nicht mehr als solche, sondern als „Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung“ klassifiziert. Durch die Einführung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sind Fragen der Zulassung im Sinne des ehemaligen § 18 StVZO dort in § 3 geregelt. Damit ist auch die DA zu § 18 mit der Auflistung der zugelassenen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen aufgehoben worden. Die BSK will sich dafür einsetzen, dass diese Liste für die Zulassung als Hilfestellung weiterhin verwendet wird.

2.500sten Euro 5-Lkw mit EGR geliefert

Scania hat seinen 2.500sten Euro 5-Lkw mit EGR-Technologie ausgeliefert. Das Jubiläumsfahrzeug, ein R 440, ergänzt nun den Fuhrpark der Friedrichsdorfer Spedition Meyer Logistik. Scania verzichtet bei seinen Euro 5 EGR-Fahrzeugen auf Abgasnachbehandlung und Additive und setzt stattdessen auf eine innermotorische Lösung.



Meyer Logistik nahm den 2.500sten Scania-Lkw mit Euro 5-Motor und EGR-Technologie in Empfang. V.l.n.r.: Markus Bappert, Geschäftsführer Ludwig Meyer GmbH & Co. KG, Matthias Strehl, Geschäftsführer Meyer Quick Service Logistics GmbH & Co. KG, Heinz Meyer, Geschäftsführer Ludwig Meyer GmbH & Co. KG und Christian Teichmann, Direktor Verkauf Lkw Scania Deutschland Österreich.

Dabei reduzieren Scania EGR (Abgasrückführung) und Scania VGT (Turbolader mit variabler Geometrie) die Stickoxid-Emissionen. Scania XPI (extra high pressure injection) mit hohem Einspritzdruck reduziert die Partikelemissionen, um die Euro 5-Norm ohne Nachbehandlung zu erreichen.

„Wir haben den direkten Vergleich, da wir sowohl SCR- als auch EGR-Fahrzeuge von Scania im Einsatz haben“, erläutert Heinz Meyer, Geschäftsführer der Ludwig Meyer GmbH Meyer. „Beim Scania XPI-Motor, also der Euro 5-Version ohne AdBlue, können wir einen deutlich günstigeren Kraftstoffverbrauch verzeichnen.“ Markus Bappert, ebenfalls Geschäftsführer der Ludwig Meyer GmbH, verweist darauf, dass beim Scania Euro 5 mit EGR mehr als nur die reinen AdBlue-Kosten gespart werden: „Die ganze AdBlue-Logistik fällt zudem weg: Kein Einkauf, keine Verteilung, keine Lagerung. Unsere Fahrer tanken wie gewohnt Diesel und fertig.“

Neue Achslinien für Schwerlastbereich

Die in Homburg ansässige Spedition Schindler & Schlachter hat im Schwerlastbereich ihren Fuhrpark um Goldhofer-Schwerlastachsen des Typs THP / ST erweitert. „Um flexibel auf Kundenanforderungen reagieren zu können, haben wir uns für zwei Stück 3-Achs-Fahrwerke und 2 Stück 4-Achs Fahrwerke entschieden“, so Geschäftsführer Heiner Schlachter. Zusätzlich wurden ein Uni-

Schwanenhals sowie zwei Zuggabeln mit einer Länge von 3 m und eine zusätzliche Zuggabel von 5 m angeschafft.

Somit lassen sich die Goldhofer THP / ST in gesattelter wie in auch gezogener Version ab 3 bis 14-Achsen einsetzen. Bei einer Achslast von maximal 34 t und einem Leergewicht von 51 t wird bei gezogener Version somit eine maximale Nutzlast von 425 t erreicht.

Im Sommer 2009 werden die Goldhofer THP / ST-Achsen um ein 6-Achs Fahrwerk erweitert.



Schindler & Schlachter hat im Schwerlastbereich seinen Fuhrpark um Goldhofer-Achslinien erweitert.

BSK III

Die BSK hat ein erstes Gespräch mit der IHK Pfalz geführt, wie die von der Branche angestrebten Ausbildungsmaßnahmen für das Schwertransportfahrpersonal in die Wege geleitet werden können. Ziel ist es, eine Weiterbildungsmaßnahme zu schaffen, die auch bundesweit Anerkennung finden soll.

+++

Umsatzsteigerung

Der Logistikdienstleister Gefco hat im 1. Halbjahr 2008 gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr seinen Umsatz um 6 % auf 1.904 Millionen Euro gesteigert.

Der neue Volvo FH kann sich nicht nur sehen lassen, er rechnet sich auch. Denn er ist Teil einer individuellen Geschäftslösung, die darauf ausgelegt ist, die Effizienz und Rentabilität Ihres Unternehmens zu steigern. Als Ihr kompetenter Partner sorgen wir mit maßgeschneiderten Dienstleistungen für den wirtschaftlichen Betrieb Ihres Trucks und kümmern uns um alle Belange – von der Finanzierung über den kompletten Werkstattservice bis hin zur Schulung Ihrer Fahrer. So können Sie sich über die gesamte Lebensdauer Ihres Volvo FH auf das Wesentliche konzentrieren: Ihr Business. Sprechen Sie mit Ihrem Volvo Trucks Partner. Er ist immer für Sie da.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.de



Lennart Svenson erhält „Europäischen Sicherheitspreis für Nutzfahrzeuge“

Lennart Svenson, langjähriger Leiter der Lkw-Unfallforschung von Volvo, ist von der DEKRA AG mit Sitz in Stuttgart, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU) mit dem renommierten „Europäischen Sicherheitspreis für Nutzfahrzeuge“ ausgezeichnet worden. Svenson begann seine berufliche Laufbahn 1966 bei der Volvo Truck Corporation in Göteborg als Entwicklungsingenieur für Sonderfahrzeuge und Busse. 1969 nahm die Lkw-Unfallforschung von Volvo ihre Arbeit auf, in der Lennart Svenson schon bald aktiv wurde. Hier beschäftigte er sich mit der Erforschung des realen Unfallgeschehens, der Auswertung von Unfalldaten und der Festlegung von Sicherheitszielen. Außerdem entwickelte Svenson neue Testmethoden für die Sicherheit von Lkw.

Im Jahr 1985 wurde Svenson Leiter der Gruppe Fahrerumfeld und Fahrzeugsicherheit. Im Jahr 1996 wurde er zudem Cheffingenieur Fahrzeugsicherheit bei der Volvo Truck Corporation. Im Alter von 60 Jahren ging Lennart Svenson am 31. Dezember 2002 in den Ruhestand.



Lennart Svensons Arbeiten zur Lkw-Unfallforschung wurden vor allem im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge zum Vorbild für eine ganze Generation von Unfallforschern und Fahrzeugsicherheits-Experten in den 1980er und 1990er Jahren.

Ganzjährig für die Stadt

Continental Truck Tires hat mit dem neuen HSU 1 M+S einen neuen Pneu für die Rundumbereifung im Stadtverkehr vorgestellt. Der HSU 1 M+S schließt die bisherige Lücke zwischen dem HSU 1 und dem HSW Scandinavia und ist in der Größe 275/70 R 22,5 148/ 145 J (152/ 148 E) als Neureifen und als Premium Runderneuerung ContiRe erhältlich.

+++

19,44 | Diesel ...

... hat jüngst ein Mercedes Benz-Actros unter Idealbedingungen durchschnittlich auf 100 km verbraucht. Daimler hatte einen 40 t-Sattelzug auf eine 12.728 km lange Teststrecke geschickt.

+++

Bis zu 520 | Diesel ...

... lassen sich laut Michelin pro Jahr und Lastzug mit dem neuen Lkw-Reifen Michelin X Energyt Savergreen sparen. Außerdem soll er bereits im ersten Reifenleben die Treibhausgase um circa 1,4 t reduzieren.

+++

Im Internet ...

... kann man jetzt das Volvo Ocean Race verfolgen, das am 11. Oktober in Alicante gestartet ist. Das Segelboot-Rennen dauert über neun Monate, fast 37.000 Seemeilen müssen dabei bewältigt werden. Infos unter: www.volvotrucks.de

+++

Österreich ...

... entbürokratisiert Gefahrguttransporte: Ab 2009 werden die Schriftlichen Weisungen (Unfallmerkbblätter), die Hinweise für die Lenker für Notfälle enthalten, in einem Standarddokument vereinheitlicht. Bisher wurden Schriftliche Weisungen für die nach 4.000 UN-Nummern gegliederten gefährlichen Stoffe und Güter jeweils stoffbezogen erstellt. Zudem muss die neue Standardunfallanweisung nur noch in einer Sprache mitgegeben werden, die jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung (Lenker) lesen und verstehen kann. Bisher musste dieses Dokument zusätzlich in den Sprachen der Herkunfts-, Transit- und Bestimmungsländer mitgeführt werden.

+++

Western Star zieht um

Im Juni 2010 wird Daimler Trucks North America das Lkw-Werk in Portland, Oregon, stilllegen. Die Produktion von Nutzfahrzeugen der Marke Western Star wird in das Werk in Santiago, Mexiko, verlagert.

Fuhrpark-Erweiterung

Das tschechische Unternehmen Hanys hat in seine Fahrzeugflotte investiert. Der Fuhrpark wurde um acht Goldhofer-Achslinien vom Typ THP/SL erweitert. Hanys wurde 1991 in Prag zunächst als Kranvermietunternehmen gegründet, übernahm aber sehr bald auch Schwertransportaufgaben. Von Anfang an setzte das Unternehmen dabei auf Fahrzeuge von Goldhofer. Zu den bereits bestehenden 31 bestehenden Schwerlastachslinien vom Typ THP/SL orderte der Transportspezialist nun weitere acht Schwerlastachslinien bei Goldhofer. Neben Schwerlastachslinien setzt Hanys im Fuhrpark Ballastanhänger, Semitrailer, Satteltiefbettfahrzeuge, Pritschenaufleger, Rohradapter, diverse Schwanenhäule und Ladebrücken von Goldhofer ein.



Transport einer Nostalgie-Lokomotive auf einer 13-achsigen Schwerlastkombination. Foto: Hanys



Einsatz einer Goldhofer Schwerlastkombination im Nachläuferzug beim Transport eines circa 40 m langen und circa 4,5 m Durchmesser umfassenden Kessels. Foto: Hanys

Verstärkung für Formel 1-Team

Das ING Renault F1 Team hat Verstärkung bekommen: Sechzehn 500 PS-starke Renault Magnum der neuesten Generation wurden an das Formel 1-Team ausgeliefert. Die Trucks sind die ersten der neuen Baureihe, die ausgeliefert wurden. Die Team-Trucks, die zu den Fahrerlagern fahren, legen circa 15.000 km pro Jahr zurück. Auf ungefähr 40.000 km pro Jahr kommen jene Lkw die noch an zusätzlichen Werbeveranstaltungen teilnehmen.

Ein Teil der Flotte transportiert die Einsitzer, die Ersatzteile für Fahrgestell und Karosserie, Motoren und Motorteile. Der andere Teil transportiert das Aufbaumaterial für die Stände oder ist dem technischen Support, dem Empfang des Teams, den Büros oder der Verpflegung während der Rennwochenenden vorbehalten.

Wenn ihre Formel-1 Karriere vorbei ist, kommen die Magnum Trucks wieder in einen anderen Kreislauf – im normalen Fernverkehr mit ihren Original-Fahrgestellen und speziellen Verkleidungen. Die Nachfrage für diese einmaligen Fahrzeuge ist laut Renault sehr groß.



Die Magnum Trucks des ING Renault F1-Teams sind in den Farben des französischen Teams (gelb und blau) und denen des Partners ING (blau, weiß und orange) lackiert.

Nicht nur fahren, sondern auch heben

Um einen neuen 5-achsigen, teleskopierbaren Semitiefelader von Broshuis hat die Van Rijn Kranvermietung aus Elspeek, Niederlande, ihre Flotte erweitert. Neben der Erweiterung der Transportabteilung wollte Piet van Rijn sen. mit der Neuanschaffung auch sein Krangeschäft erweitern.

So sollte sich das neue Fahrzeug zum einen für den Transport von schweren Caravans mit festem Standplatz, Wohnwagen und Chalets (bis circa 75 t) eignen und zum anderen für die Installation von Brückenwaagen und das Versetzen von schweren Maschinen.

Diese Aufgaben werden von jetzt an mit einer 6 x 6-GINAF-Zugmaschine in Kombination mit einem hydraulisch gefederten 5-achsigen Broshuis-Semitiefelader bewältigt.

Der Auflieger hat einen extra schwer konstruierten beweglichen Schwanenhals, der an eine Hydrofederung angeschlossen ist, wodurch ein stets flacher Ladeboden erreicht wird.

Das Tiefbett hat eine Breite von 2.750 mm und kann bis auf 3.250 mm verbreitert werden. Ferner ist der Semitiefelader mit diversen Zurrpunkten ausgerüstet, die der deutschen TÜV-Norm entsprechen. Das Chassis ist außerdem mit einem Anschluss für 20, 40 und 45 ft ISO-Container ausgestattet. Hinten auf dem Fahrgestell finden sich

vier Paar Twistlocks. Diese Position wird zum Anbringen des demontierbaren Ladekrans verwendet. Daneben ist der Schwanenhals für eine abnehmbare Winde vorgesehen.

Die Wahl zugunsten der fünf hydraulisch gelenkten Achsen einschließlich der Funkfernbedienung wurde getroffen, um die Wendigkeit beim Manövrieren auf Campingplätzen, Chaletparks und Fabrikgeländen zu vergrößern. Die hydraulische Federung wurde gewählt, um bei Ladungen mit einem hohen Schwerpunkt und/oder extrem breiten Ladungen eine maximale Stabilität zu erzielen. Regelmäßig werden Chalets befördert, die mehr als 10 m breit oder die so konstruiert sind, dass der Schwerpunkt weit außerhalb der Mitte liegt. Überdies will Van Rijn den orangefarbenen 5-achsigen Semitiefelader so einsetzen können, dass er selbst seine Ladung mittels der hydraulischen Federung aufnehmen kann, die standardmäßig mit einem Hub von circa 280 mm ausgerüstet ist.

Alle Achsen sind als Hubachsen ausgeführt, was auch der Wendigkeit und Einsetzbarkeit wiederum zugute kommt. Ferner ist die hydraulische Federung mit einer automatischen Fahrhöhen-einstellung versehen, was die Einsetzbarkeit erleichtert.



Fertigung verkauft

MAN Nutzfahrzeuge hat die Kabelbaumfertigung im polnischen MAN-Werk Starachowice an die finnische PKC Gruppe verkauft. Künftig wird PKC die Kabelstränge für MAN in Starachowice herstellen. Die Busproduktion von MAN am Standort Starachowice bleibt vom Verkauf der Kabelbaumfertigung unberührt.

+++

Dieter Graml ...

... ist seit Anfang Oktober 2008 neuer Beauftragter des Vorstandes der Iveco Magirus AG für die Betreuung von Verbänden.

+++

Western Star zieht um

Im Juni 2010 wird Daimler Trucks North America das Lkw-Werk in Portland, Oregon, stilllegen. Die Produktion von Nutzfahrzeugen der Marke Western Star wird in das Werk in Santiago, Mexiko, verlagert.

+++

Lkw-Maut

Der Bundesrat hat mit knapper Mehrheit der Erhöhung der Lkw-Maut zum 1. Januar 2009 zugestimmt. Durchschnittlich ist für schwere Lastwagen mit einer Erhöhung von 13,5 auf fast 19 Cent je Kilometer zu rechnen. Deutlich teurer wird es bei älteren Fahrzeugen mit schlechteren Abgaswerten.



NOOTEBOOM

TRENDSETTERS IN TRAILERS





WWW.NOOTEBOOM.COM

MULTITRAILER - TELETRAILER - BALLASTTRAILER - EUROTRAILER - MODULARTRAILER

ROYAL NOOTEBOOM TRAILERS B.V.
Nieuweweg 190 - Wijchen - Niederlande
+31 (24) 6488864 - info@nooteboom.com