

Semi-Tieflader: Nootboom setzt auf Pendelachsen!



Mit dem MCO-PX bietet Nootboom jetzt einen Semi-Tieflader mit Pendelachsen.

Im Vorfeld zur BAUMA hatte sich Nootboom noch vornehm zurückgehalten, was die Bekanntgabe der großen Innovation des „Trendsetters in Trailers“ (Anzeigenslogan) sein würde. Seit München ist klar: Es ist ein Semi-Tieflader mit Pendelachsen.

Bezüglich Konstruktion und Komponenten basiert der MCO-PX auf dem PX2-Tieflader. Einige Monate vor der Präsentation des Fahrzeugs hat der Hersteller mit verschiedenen Kunden aus unterschiedlichen europäischen Ländern Konzeptversionen des MCO-PX abgestimmt und geplant. Offensichtlich haben die Fahrzeugbauer aus dem niederländischen Wijchen so den „Geschmack“ der Sondertransportbranche getroffen, denn nach Nootboom-Angaben konnten schon vor der eigentlichen Premiere in München mehrere Fahrzeuge verkauft werden.

Die Idee, Semi-Tieflader mit Pendelachsen auszustatten,

liegt eigentlich nahe. Nur umgesetzt werden muss sie halt. Und das haben die Niederländer jetzt getan. Nootboom wird ein komplettes Programm an MCO-PX Semi-Tiefladern anbieten, zurzeit ist der MCO-PX aber lieferbar mit drei bis acht Achslinien und Fahrzeugbreiten von 2.520, 2.740 und 2.990 mm. Die Ladefläche kann fest oder einfach, doppelt sowie dreifach teleskopierbar gewählt werden. Die Achsabstände betragen 1.360 oder 1.510 mm, als Bereifung sind 245/70R17.5- oder 285/70R19.5-Pneus möglich.

Einer der wichtigsten Vorteile des MCO-PX ist die extrem hohe Nutzlast. Dies wird einer-

seits durch die Verwendung der Pendelachsen ermöglicht und andererseits durch eine Gewicht sparende und dennoch torsionssteife Konstruktion. Ein 6-achsiger MCO-PX Multitrailer reicht damit nahe an die Nutzlast eines 8-achsigen Semi-Tiefladers mit Achsschenkelenkung heran.

Im eingeschobenen Zustand bietet der MCO-PX dabei nach Herstellerangaben noch eine viel kürzere Kombinationslänge. Das heißt unter anderem: Bessere Manövrierbarkeit und niedrigere Betriebskosten durch geringeren Reifenverschleiß sowie weniger Genehmigungen und Begleitung.

Die letztendliche genehmigungsfähige Nutzlast ist vom verwendeten Reifen und landesspezifischen Bestimmungen abhängig. Bei Reifen der Größe 245/70R17.5 und 80 km/h sind das 12 t pro Achsline und 14 t pro Achsline bei Reifen der Größe 285/70R19.5 in einigen Ländern. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten erhöht sich die technische Nutzlast auf bis zu 17 t pro Achsline.

Wie die PX2-Tieflader bieten auch die MCO-PX-Semis mit der hydraulischen Federung einen Hub von bis zu 600 mm und einen Lenkeinschlag von bis zu 60°. Die Ladeflächenhöhe des MCO-PX im voll abgesenkten

60° Lenkeinschlag – dank der Pendelachsen ist der MCO-PX äußerst gut zu manövrieren.



Zustand liegt mit 285er Reifen bei 960 mm. Mit 245er Reifen beträgt die Höhe nur noch 850 mm. Es macht dabei keinen Unterschied, ob die Ladefläche fest oder teleskopierbar ausgeführt ist.

Die gewählte Ladeflächenhöhe des MCO-PX hat keinen Einfluss auf die Lenkungsgeometrie. Damit ist der Reifenverschleiß stets auf ein Minimum beschränkt. Der Hub von 600 mm bietet andererseits die Möglichkeit, Verkehrshindernisse zu überfahren, er erleichtert das Ro-Ro-Verfahren im kombinierten Verkehr Wasser-Straße oder ermöglicht die Be- beziehungsweise Entladung von Gütern ohne Kran beispielsweise mit Hilfe von Elefantenfüßen.

Zwischen den Achsen teleskopierbar!

Für den MCO-PX ist ein komplettes Programm an Schwanenhälsen erhältlich. Abhängig vom Typ des Semi-Tiefladers kann zwischen festem Schwanenhals, hydraulisch verstellbarem oder hydraulischem Ausgleichsschwanenhals gewählt werden. Die Schwanenhäse gibt es in unterschiedlichen Abmessungen für 6x4- oder 8x4-Sattelzugmaschinen mit 25 t Sattellast in Deutschland oder 30 t Sattellast in anderen Ländern.

Neben dem normalen Multitrailer MCO-PX-Programm wird Nooteboom noch im Laufe dieses Jahres spezielle Varianten vorstellen, bei denen sich die teleskopierbare Ladefläche zwischen den Achsen befindet. Eingeschoben sieht die Kombination wie ein normaler Semi-Tieflader aus, die Ladefläche kann aber zwischen den Achsen teleskopiert werden. Damit ist es zum Beispiel möglich, einen 8-achsigen Semi hinter der dritten Achse auszuschieben. Nooteboom kündigt verschiedene Ausschubvarianten an.

Ganz klar zielen die schwersten Varianten des MCO-PX-Programms auf zulässige Gesamtgewichte an die 120 t. Ein 8-achsiger MCO-PX bietet im Rahmen der deutschen Gesetzgebung eine Nutzlast von fast 93 t bei 80 km/h. Die technische Nutzlast gibt der Hersteller mit 116 t bei 80 km/h und 153 t bei 25 km/h an. Damit zielen die MCO-PX-Semis auf das Modulsegment, bieten den Modulen gegenüber aber die Vorteile der einfachen Bedienbarkeit, der teleskopierbaren Ladefläche, den geringeren Wartungskosten und natürlich den geringeren Investitionskosten.

Bei Nooteboom zeigt man sich fest davon überzeugt, dass dieses Konzept bei den Schwertransportdienstleistern großen Zuspruch finden wird. Darum hat das Unternehmen die Produktionskapazität für den MCO-PX deutlich erhöht, um kurze Lieferzeiten darstellen zu können. **STM**

Wir richten uns nach Ihnen!



Für jeden Einsatz das richtige Fahrzeug!

Besser mieten bei PacLease!



Seit 20 Jahren:

- **schnell**
- **flexibel**
- **zuverlässig**

Rufen Sie uns an: Freecall 0800 PACLEASE (0800 72 25 32 73)

20 Jahre



PacLease
Truck & Trailer Rental

PacLease.de

Nooteboom-Statement zur BAUMA 2010

Philippe Chavernac ist Sales Director bei Nooteboom. STM wollte von ihm wissen, wie sein Fazit zur BAUMA 2010 ausfällt.

STM: Mit welchen Erwartungen sind Sie zur BAUMA gefahren?

Philippe Chavernac: Wir sind mit sehr hohen Erwartungen nach München gefahren, was die Resonanz unserer Kunden – und des Wettbewerbs – auf unsere fünf Innovationen betrifft. Vor allem waren wir gespannt auf die Reaktionen auf unsere beiden Weltpremieren, den MCO-PX unseren Semi-Tieflader mit Pendelachsen sowie dem ersten 4-fach teleskopierbaren Auflieger, unseren Quattrotrailer.

STM: Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Flugverbot der ersten Tage auf den Verlauf der BAUMA ausgewirkt?

Philippe Chavernac: Das Flugverbot hat uns viele Besucher gekostet, vor allem natürlich die Besucher aus Übersee blieben aus. Auch die Besucher aus Europa und den EU-Staaten haben zum Teil große Mühen auf sich genommen, um Nooteboom besuchen zu können. Das spricht für die große Anziehungskraft der BAUMA. So sind unsere Kunden zum Beispiel mit dem Motorrad aus Finnland gekommen und per Auto aus Russland und Griechenland. Die Gäste aus den USA, Afrika und Asien haben uns leider nicht oder noch mühsamer erreichen können.

STM: Wie ist Ihr Fazit zur BAUMA 2010?

Philippe Chavernac: Trotz des Ausbleibens vieler Besucher aus Übersee war es für Nooteboom eine gute Messe. Wir haben wieder einmal zeigen können, dass Nooteboom die innovative Kraft bei den straßengebundenen Schwertransporten ist.

STM: Was würden Sie sich vom Veranstalter hinsichtlich der nächsten BAUMA wünschen?

Philippe Chavernac: Wir hätten uns gewünscht, dass der Veranstalter stärker die Lärm- und Schmutzaspekte bei Vorführungen im Auge gehabt hätte. Abbruch- und Recyclingvorführungen verursachen erheblich Lärm und Staub. Solche Vorführungen sollten auf einem dafür eingerichteten Areal stattfinden, dann können wir auch saubere Fahrzeuge zeigen und uns in Ruhe mit unseren Kunden unterhalten – dafür sind wir ja da.