

Dynamische Stützlastreduzierung

●●● Neues Krone-Feature sorgt für mehr Sicherheit

TRAILER. Wie kann ein Überschreiten der zulässigen Achslast der Hinterachse des Zugfahrzeuges verringert werden? Die Krone-Antwort auf diese Fragestellung heißt „dynamische Stützlastreduzierung“, kurz DWC (Dynamic Wheel Base Control). Mit dem Einsatz des DWC-Tools verfügen Drei-Achs-Sattelaufleger über annähernd gleichwertige Funktionen, für die sonst Lift- und oder Nachlaufenkachsen verbaut

werden müssen. „Wir haben das DWC-Tool auf der IAA vorgestellt und die Resonanz der Kunden war enorm“, so Krone-Marketingleiter Dr. Frank Albers.

Mit dem innovativen DWC-Tool auf Basis einer elektronischen Luftfederung reduziert sich der Radstand durch Entlasten des Luftbals an der dritten Achse des Sattelauflegers automatisch. Dadurch wird die Sattelplatte entlastet und das

Aggregat des Sattelanhängers höher belastet. Die dynamische Stützlastreduzierung regelt automatisch die Belastung der am Boden verbleibenden Achsen bis auf die

Anzeige

www.legalschwarzfahren.de

zulässige Achslast. Über die im Lieferumfang enthaltene Anzeige- und Bedienkonsole (SmartBord von Wabco) kann die

Leichtgängiger Kurvenläufer

Plateau-Sattelanhängen von M&V Trailer

STAHL. Zu den Spezialitäten des im Erzgebirge ansässigen Fahrzeugherstellers M&V Trailer gehören unter anderem gelenkte Plateausattelanhängen. Der NPSG31-TDX beispielsweise ist ein einfach bedienbares Fahrzeug, das für den harten Einsatz beim Stahltransport entwickelt wurde. Leichtgängiges Fahren durch enge Kurven und beste Achslastverteilung bei überlanger Ladung und auch bei Teillast machen das Fahrzeug zu einem wirtschaftlichen Leistungsträger im Fuhrpark.

Die Basis für nutzlaststarke Sattelanhängen wie den NPSG31-TDX bilden ein stabiler Fahrzeugrahmen mit ausziehbarer Hecktraverse und ein Achsaggregat mit „Trident“-Lenkung, bei dem die erste und dritte Achse gelenkt ist. Der Lenkeinschlag, der an der Sattelplatte abgenommen wird, erfolgt automatisch, sowohl in der Vorwärts- als auch während der Rückwärtsfahrt. Durch die Lenkung folgt der Sattelanhängen einem optimalen Kurvenlauf, was zu weniger Reifenverschleiß und geringerem Kraftstoffverbrauch beiträgt. Der vergrößerte Achsabstand auf 1800 mm unterstützt die Kurvengängigkeit zusätzlich und sorgt gleichzeitig für eine höhere Fahrstabilität. Besonders bei überlangen Ladungen zeigt sich diese Achskonfiguration des Plateausattelanhängers durch ein ausgezeichnetes Nachlaufverhalten vielen anderen Lösungen deutlich überlegen. Durch die Beweglichkeit des NPSG31-TDX lassen sich enge Kreisverkehre und Baustelleneinfahrten problemlos meistern.

Das Ladungssicherungspaket des NPSG31-TDX umfasst Zurrwinden für 2 t Zurrkraft, Zurr-Ringe für 4 t Zurrkraft und stabile Schwerlaststeckerungen für einen sicheren Halt der Ladung. Für den Transport von Langmaterial kann eine stabile Hecktraverse mit einem Pneumatikzylinder bis zu 1500 mm ausgeschoben werden. Zwei Verriegelungspositionen stehen dabei zur Wahl. Die Traverse bietet auch bei vollem Ausschub eine Auflagelast bis zu 10 t an.



Spezialist für Stahl: Der dreiachsige Plateausattelanhängen NPSG31-TDX von M&V Trailer.

Foto: M&V