

WACA

Gurtschoner für den Ernstfall

Bei einer Vollbremsung oder scharfer Kurvenfahrt kann es passieren: Die Ladung rutscht und prallt gegen die Fahrzeugwand, dabei reißen die Transportgurte ab. Der LKW gerät womöglich aus der Balance und stürzt um. Bilanz: Hohe Bergungs- und Reparaturkosten, eine beschädigte Ladung.



Schonender Transport dank Waca-Kantenschoner

Das Problem beim Niederzurren ist, dass sich Zurrgurte in die Ladung einschneiden können, wenn sie fest angezogen werden. Durch das Einschneiden können sich anfangs straff gespannte Gurte wieder lockern. Abhilfe können hier spezielle Gurtschoner und Kantenschutzsysteme der Firma Waca aus Schalksmühle schaffen. Zwei unterschiedliche Kunststoffoberflächen sorgen für eine bessere Verteilung des Auflagedrucks und somit für eine schonende und dennoch sichere Befestigung der Ladung. Der Waca-Kantenschutz verfügt über einen extra Schlitz zum Befestigen des Transportgutes. Geeignet ist der Waca-Gurtschoner für Gurtbreiten bis 60 mm. Das hochwertige Kunststoffprodukt ist temperaturbeständig von -20 bis $+140^{\circ}$ Celsius.

EGGERS

Bis zu 7.000 kg Nutzlast

Nachdem Eggers Mitte 2004 den Unimog-Triebkopf wieder zum Leben erweckt hat, legt das Unternehmen aus Stuhr bei Bremen jetzt nach: Neuester Spross der Produktfamilie ist ein ebenfalls selbst ent-

wickelter Niederflrhubwagen mit einer Nutzlast von bis zu 7.000 kg.

Da Fahrzeuge dieser Bauart im Mehrschichtbetrieb eingesetzt werden, entschieden sich die qualitätsbewussten Fahrzeugbauer aus Stuhr für eine Seilhebekonstruktion, wie sie von Gabelstaplern bekannt ist. Das System ist mit großzügigen Sicherheiten ausgelegt; das Fahrzeug hat die uneingeschränkte Straßenzulassung. Zurzeit erfolgt die Bedienung aus dem Fahrerhaus, eine Bedienung per Funk ist optional erhältlich.

Besonders gefällt das zügige Verfahren des Aufbaues, der immerhin vom ebenerdigen Bodenniveau bis zu einer Rampenhöhe von 1.600 mm im Parallelhub nach oben gefahren werden kann. Bei einer lichten Innenbreite von rund 1.700 mm lassen sich bequem zwei gängige Rollcontainer auf der Ladefläche nebeneinander positionieren und mit den vorhandenen Zurrschienen auch bei Teilbeladung komfortabel und schnell sichern.



Auf Basis des jetzt entwickelten Aufbaues sind weitere Varianten in Planung. Ein besonderes Augenmerk liegt hierbei auf dem Bereich der Wechselcontainer und Sonderaufbauten. Die Adaption vorhandener Hinterwagen an einem Unimog-Triebkopf ist aus technischer Hinsicht theoretisch möglich, aber da die Einhaltung der Vorgaben der StVZO zum Beispiel den Einbau und die Anpassung einer ABS Anlage am Hinterwagen erfordern, ist ein neuer Hinterwagen von Eggers in der Regel die wirtschaftlichere Lösung. Für einige interessante Varianten gibt es – so die Information aus Stuhr – bereits Anfragen aus dem In- und Ausland.

Neuer Eggers-Spross: Niederflrhubwagen mit bis zu 7.000 kg Nutzlast