

# BE-SATTELZUG

DACHSCHLAFKABINE

VERDUNKELUNG FAHRERHAUS



ANSCHLÜSSE DES  
AUFLIEGERS



AUSZIEHBARER  
UNTERFAHRSCHUTZ

VERSCHIEBBARE  
ACHSE DIREKT AUS  
DEM FAHRERHAUS

LN Louis Neukirch

Neumöbellogistik aus Bremen

...unterwegs mit einem **EGGERS**-Sattelzug (Führerschein BE)  
ausgestattet mit stufenloser Fahrwerksverstellung!  
Nutzlast bis 3000 kg bei 7000 kg zGG.

Vom Fahrerplatz werden...

- **Leerfahrten** - insbesondere bei **Schlechtwetter** - stabilisiert
- **Rangier- und Kurvenfahrten** verbessert
- **Lasten optimal verteilt**
- **die Traktion erhöht!**

1250 mm

**E**ggers Fahrzeugbau stellte diesen Sattelzug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7.000 Kilogramm für die

Firma Neukirch in Bremen her. Die Besonderheit ist, dass der Zug mit der Führerscheinklasse BE gefahren werden darf und, völlig unüblich im Transporterbereich, über eine verschiebbare Aufliegerachse verfügt.

Zum Fahren des Sattelzugs werden also keine voll ausgebildeten Berufskraftfahrer mit Lkw-Führerschein benötigt. Der Zug unterliegt keinen Fahrverboten und erfährt keine Einschränkung durch die Maut, er ist 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche einsetzbar. Zudem, so die Aussage von Klaus Overbeck, Geschäftsführer von Neukirch, sind große Lkw für diese Einsätze zu teuer in den Unterhaltskosten und oft überdimensioniert.

So hat die Spedition Neukirch aus Bremen in Zusammenarbeit mit Eggers Fahrzeugbau diesen neuen Logistikansatz für den Möbelspeditionsbereich entwickelt. Ein Aufliegerzug mit einem Gesamtgewicht von sieben Tonnen, ausgelegt als Volumentransporter mit einer Nutzlast von bis zu drei Tonnen je nach Ausstattung. Bei diesem Zug mit Dachschlafkabine, Ladebordwand und verschiebbarer Aufliegerachse ergibt sich eine Nutzlast von 2.400 Kilogramm.

**IN KÜRZE:** Die Besonderheit dieses Sattelzugs liegt in der erforderlichen Führerscheinklasse BE und der verschiebbaren Aufliegerachse





Abgekoppelt könnte der Auflieger vorkonfektioniert werden, während die Zugmaschine schon wieder unterwegs ist



Über die Kontrollanzeige im Fahrerhaus kann der Fahrer das Verteilungsverhältnis zwischen Zugmaschine und Auflieger kontrollieren. Oben optimal, unten liegt eine falsche Verteilung vor, die korrigiert werden sollte



Die Achse lässt sich um 1,25 Meter verschieben, der Unterfahrschutz verkürzt oder verlängert sich automatisch mit



Das Ladevolumen liegt bei immerhin 39 Kubikmetern. Die Basis bildet dabei ein Mercedes-Benz Sprinter Doppelkabinen-Fahrgestell mit Sattelkupplung, ausgerüstet mit Druckluftbremse für den Auflieger. Der GFK-Sandwich-Sattelkofferaufbau bietet eine Ladefläche von 7.350 x 2.210 Millimetern, eine gigantische Größe, die es auch erlaubt, sehr langes Ladegut zu bewegen.

„Ein Fuhrpark mit diesen Fahrzeugen bietet ein enormes Renditepotenzial“, so Ulrich Weihe, Produktmanager bei Eggers.

Zur Be- und Entladung ist am Heck eine Sörensen X1A Ladebordwand montiert. Ausgelegt als Leiseläufer kann sie ohne Bedenken in Wohngebieten eingesetzt werden, verfügt über eine Tragkraft von 750 Kilogramm und bringt kein hohes Eigengewicht mit. Im Koffer können die Waren wie üblich formschlüssig oder durch Sperrstangen gesichert werden. Gerade bei Teilladungen entsteht oft ein ungleichmäßiger Ladezustand, der Fahrer müsste nach jeder Entladung die verbleibende Ware neu positionieren und sichern – macht keiner!

Hier und beim Rangieren kommt die um 1,25 Meter verschiebbare Aufliegerachse zum Einsatz. Am Rahmenfahrgestell aus Aluminium ist die verschiebbare BPW-Achse mit EBS-Scheibenbremsen, Wabco-SmatBoard und -Luftfederung montiert.

Im Gegensatz zum Lkw-Bereich, wo die Achse per Hand gelöst und wieder verriegelt werden muss, funktioniert das bei diesem Auflieger automatisch. Vom Fahrerhaus aus kann die Aufliegerachse gelöst werden, durch Zurücksetzen oder Vorfahren die Position der Aufliegerachse verschoben und wieder verriegelt werden. Alles, ohne unter dem Auflieger herumzuturnen, sich die Hände dreckig zu machen und das Ganze auch noch stufenlos. Der Aufwand ist also wesentlich geringer als üblich und könnte deshalb auch öfter und leichter ausgeführt werden. Der Clou ist die perfekte Kontrolle im Fahrerhaus. Über ein Anzeigensystem kann der Fahrer den jeweiligen Gewichtsverteilungsstatus von Zugmaschine und Auflieger ablesen - nicht in



Die Luftfederung bietet Komfort und kann die Ladekantenhöhe anpassen. Der Kompressor liefert den Druck für die Druckluftbremsen des Aufliegers



Die Sörensen X1-Ladebordwand hat eine Tragkraft von 750 Kilogramm bei einem geringen Eigengewicht



Da bei den Auslieferungstouren auch mal übernachtet werden muss, wurde bei diesem Zug eine Dachkabine und ein Bett im hinteren Teil der Doppelkabine eingebaut



Kilogramm, sondern in Prozent. So kann sehr einfach ein gutes Verhältnis durch Verschieben der Achse hergestellt werden. Hat sich beispielsweise durch Teilladung das Verteilungsverhältnis weg von 100/100 Prozent bewegt, verschiebt der Fahrer die Achse und gleicht das Verhältnis wieder aus. Dabei verändert sich jedes Mal der Radstand, was natürlich beispielsweise zum Rangieren auf engen Ladehöfen genutzt werden kann. Durch eine Verkürzung des Radstands kann der Fahrer seinen Wenderadius verkleinern.

Bei Fahrten im Winter, wenn der Druck auf die Antriebsachse verstärkt werden soll, kann der Fahrer bewusst durch Verschieben der Achse ein Ungleichgewicht herstellen.

Sehr schön gelöst ist der ausziehbare seitliche Unterfahrschutz. Er wird mit dem Verschieben der Achse ebenfalls automatisch verkürzt oder verlängert und bietet dadurch immer den geforderten Schutz.

Die Fahrzeugvorstellung findet im Rahmen der Logistikmesse MöLo vom 18. bis 20. Juni in Kassel statt. Es wird erwartet, dass der Koffersattelzug eine Hauptattraktion sein wird. Δ



Weitere Informationen:

Eggers Fahrzeugbau  
Ulrich Weihe  
Brunnenweg 3  
D-28816 Stuhr  
Tel.: +49 (0)421/899090  
www.eggers-fahrzeugbau.com

Louis Neukirch GmbH  
Klaus Overbeck  
Neidenburg Straße 21  
D-28207 Bremen  
Tel.: +49 (0)421/434220  
www.neukirch.com