



BDF-1 LOGISTIK

Zuverlässige Wechselsysteme

Robuste Führung: Die Aufnahme der Wechselbehälter wird so deutlich erleichtert.

Mit dem rasanten Wachstum der Paketlogistik haben auch die Wechselbrückenverkehre in den letzten Jahren deutlich zugelegt. Zentrale Herausforderungen in diesem Transportsegment sind Zuverlässigkeit und ein extrem hohes Maß an Pünktlichkeit.

Um Verkehre nach getakteten Fahrplänen durchführen zu können, ist zuverlässiges Equipment notwendig. Das gilt nicht nur für die eigentliche Fahrzeugtechnik, sondern auch für

die Aufbauten. Das Equipment muss in der Wechselbrückenlogistik im Regelfall mehrere Ladezyklen täglich bewältigen.

Das Bielefelder Unternehmen SDG-Modultechnik hat sich auf die Entwicklung und Produktion von Wechselsystemen spezialisiert. Der Qualitätsanspruch der Bielefelder ist hoch, wie schon ein Blick auf die Webseite des Unternehmens zeigt. Dort wird Booker T. Washington zitiert: „Qualität bedeutet, etwas Gewöhnliches auf außergewöhnliche Weise zu tun.“ Genau das tut man bei SDG-Modultechnik, wobei „außergewöhnlich“ für außergewöhnlich einfach

steht. Einfach die passende SDG-Ausführung wählen und einfach das Fahrgestell konfigurieren. Und auch der Fahrer kann einfach auf- und abbrücken. Die BDF-Wechselsysteme werden in Modulbauweise gefertigt und sind für alle Fahrgestelle und jeden Transportbedarf geeignet. SDG bietet fundierten Service: von der Bestellung einsatzbereiter Komplettfahrzeuge direkt bei den Fahrgestellherstellern sowie punktgenaue Bausatzlieferungen zur eigenen Montage.

Auf der Straße gelingt es SDG, mit über 1000 Einheiten pro Jahr, die Kunden zu überzeugen. Auf der IAA wird das Unternehmen wie-

der einige Innovationen vorstellen. Dazu gehören beispielsweise Guss-Mittensstützungen und Einweisführungen, deren anspruchsvolles und markantes Design die Aufnahme von Wechselbehältern deutlich erleichtert.

Neu im Programm sind auch die Multifunktions-BDF-Wechselsysteme für Wechselbrückenaufnahme von 7,45 und 7,82 m Länge mit Abstellhöhen von 970 bis zu 1320 mm. Die maximale Behälterhöhe beträgt 3150 mm. Das System ist extrem robust ausgelegt und im Vergleich zu hydraulischen Systemen leichter und weniger wartungsintensiv.

Foto: SDG-Modultechnik

Rekord-Bremsleistung mit neuer Motorbremse

Die Betriebskosten von Nutzfahrzeugen, die TCO, werden eines der beherrschenden Themen auf der bevorstehenden IAA Nutzfahrzeuge sein. Um diese Kosten zu reduzieren, leisten auch verschleißfreie Bremsen einen wichtigen Beitrag. Mit einer neu entwickelten Motorbremse wird sich der Zulieferer Jacobs Vehicle Systems® in Hannover präsentieren. Der Hersteller von Bremssystemen für Hochleistungsdieselmotoren und Ventilsteuerungsmechanik wird seine neue High-Power-Density-(HPD)-Motorbremse vorstellen.

Ein Vorführertruck mit der HPD-Motorbremse ist seit April 2016 in Europa auf Teststrecken sowie bei Fahrzeug- und Motorenherstellern auf Tour. Die HPD-Motorbremse von Jacobs erreicht über den gesamten Betriebsbereich des Motors eine 50 Prozent höhere Bremsleistung als herkömmliche Dekompressionsbremsen und bei niedrigen Drehzahlen erzielt sie sogar eine um 100 Prozent höhere Bremsleistung. Die HPD-Motorbremse bietet bei 1400 U/min die gleiche Bremsleistung wie bisherige

Motorbremsen bei 2100 U/min. Jacobs neue Kalibrierung mit überarbeiteter Nockenauslegung liefert ein Bremsmoment von mehr als 2000 Nm bei über 1300 U/min und eine Verzögerungsleistung von 611 kW bei 2500 U/min mit einem 13-l-Motor, verglichen mit 416 kW bei 2100 U/min mit einem identischen Motor. Damit erhalten Diesel- und Erdgasmotoren mit kleinem und mittlerem Hubraum die Bremsenergie großer Hubräume. Die Jacobs-HPD-Motorbremse wandelt den Viertaktzyklus des Motors in eine Zweitaktverzögerungsmaschine um. Eine spezielle Ventilkonstruktion macht den Auslasstakt (Viertakt) ebenfalls zu einem Verdichtungsstakt mit anschließender Dekompression. So finden zwei Verzögerungen der Kurbelwelle in vier Motortakten statt. Während eine herkömmliche Motorbremse lediglich einen Kompressions- und Entspannungsvorgang sowie eine Druckluftrückführung pro Nockenumdrehung hat, erreicht die innovative und patentierte HPD-Zweitakttechnologie zwei Bremsvorgänge pro Nockenrotation.

SCHLAU KOMBINIERT

TRANSPORTLÖSUNGEN MIT DEM MPA-K-BAUKASTEN

Mit der preisgekrönten MPA-Achstechnologie hat Goldhofer im Transport von Schwerlastgütern neue Maßstäbe gesetzt: 1 Querlenker, 1 Federbein, 1 Radträger. Kombinieren Sie jetzt mit dem MPA-K-Baukastensystem.

Besuchen Sie uns: Halle 25, C07
Ideen sind unser Antrieb

Goldhofer – Das Original.

WWW.GOLDHOFER.DE