

NUTZFAHRZEUGE:
EFFIZIENT, FLEXIBEL, ZUKUNFTSSICHER.



IAA
23.-30. SEPTEMBER 2010
IN HANNOVER

www.iaa.de VDA IAA

MAN-Absetzkipper mit Palift
Hammer-Aufbau – vorzugsweise mit
schweren Behältern unterwegs



FAHRBERICHT MAN TGS 18.400 4X4H BL MIT PALIFT PAK 13H-ABSETZER

Der schwere Absetzkipper ist keine gewöhnliche Handelsware. Der 18-Tonner von MAN rollt auf einem luftgefederten Fahrgestell mit Hydrodrive, der Hammer-Absetzer von Palfinger arbeitet mit einer eigenen Kinematik.

Technische Schmankerl aus dem Süden

Und wieder guckt keiner – obwohl sich der rote Münchner nach Kräften müht. Nur die Spezialisten des Recycling-Unternehmens Dehner am Westrand von München scharen sich um das Produkt der bayerisch-österreichi-

schen Zusammenarbeit. Noch glänzt das MAN-Vorführfahrzeug wie ein italienischer Sportwagen in alfa-rotom Lack – das harte Deponiegeschäft, in dem Behälter gehoben, gekippt oder geschoben werden, hat es noch vor sich. Die Dehner-

Fahrer blicken zuerst auf den Aufbau, der MAN ist dort eine bekannte Größe, doch der Palfinger-Absetzer zeigt neuartige Seiten. Dass der Fahrer beim Kippen auf der Deponie im Fahrerhaus bleiben darf, macht den Palift-Aufbau besonders attraktiv – der Fahrer kann den Absetzprozess schon vor dem Aussteigen einleiten. „Hammer“ nennen ihn die Österreicher und fügen kleingedruckt „System Meier“ dazu. Denn der Aufbau kommt aus Dessau, wo er bei Meier-Ratio komplett entwickelt und gefertigt wird. Für die nötige überregionale Aufmerksamkeit und den Vertrieb dafür sorgen die europaweit aktiven Palfinger-Strategen, der „System Meier“-Absetzer passt recht gut in das Sortiment der Österreicher. Zumal das Hammer-Sortiment vom praktischen 12-Tonner mit maximal 9 t Hublast bis zum schweren Dreiachser reicht, der bis zu 16 t stemmen kann.

Mit uns leichter ans Ziel



- Kipp-Aufbauten, Kipp-Anhänger, Kipp-Auflieger
- mit Alukippbrücken
- mit Zellenradschleuse und Gebläse
- Sonderfahrzeuge
- Kranaufbauten
- Zusatzgeräte
- Laserschneiden
- Stahl- und Aluschweißen
- Sandstrahlen
- Spritzverzinken
- Lackieren
- Service



HGE Fahrzeugbau
GmbH & Co. KG

Info@HGE-Fahrzeugbau.de
www.HGE-Fahrzeugbau.de

Werk Waldkirch-Kollnau
Bergstraße 8
79183 Waldkirch
Telefon (0 76 81) 49 39 75-0
Telefax (0 76 81) 49 39 75-4



Luftfederung und Hydrodrive

MAN liefert für das Absetzgerät PAK 13H das passende Fahrgestell, der TGS-Zweiachser schultert ein Behältergewicht von knapp 8 t, wir haben es auf der Waage überprüft. Wobei es der MAN hier nicht mit einem schnöden Kipperfahrgestell bewenden lässt: Die gerade Vorderachse federt klassisch mit Dreiblatt-Parabelfedern und wird (optional) per Hydrodrive angetrieben. Der hydrostatische Vorderachs Antrieb, den es bislang nur bei MAN gibt, sorgt bei gelegentlichen Geländeeinsätzen kurzzeitig für zusätzliche Traktion an der Vorderachse, ohne sich mit den systembedingten Nachteilen eines klassischen Allradlers zu belasten. An der

Hinterachse kommt die bekannte Bau-luftfederung zum Einsatz, die beruhigende Reserven bietet – bis zu 13 t Achslast erlaubt der Hersteller. Bei beladener Fahrt sinkt das Heck selbst bei hohen

Transportgewichten nicht ein, beim Kippen entlüften die vier Bälge schon beim Ausfahren der Stützen – der MAN steht trotz hoher Heckbelastung unbeirrbar fest auf dem Boden.



Das Kernstück des Meier-Systems – der Kettenspanner namens Hammer

Yes, we can!!! CARNEHL FAHRZEUGBAU

Carnehl Vollaluminium Kippauflieger, 53 m³ 5.300 kg, in komplett neuer Bauweise



Carnehl Vollaluminium Schubbodenauflieger, 93 m³, 7.300 kg, mit Cargo-Floor-System

Besuchen Sie uns auf der IAA Halle 27, Stand C02



Carnehl Fahrzeugbau Pattensen GmbH & Co. KG
 Johann-Koch-Straße 13 · D-30982 Pattensen
 Tel. +49(0)51 01 91 98-0 · Fax +49(0)51 01 91 98-33
 E-Mail fahrzeugbau@carnehl.eu · www.carnehl.eu



TECHNISCHE DATEN

Motor

MAN-Reihensechszylinder Typ D2066, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Einspritzung, Turbo, Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Abgastechologie

Hubraum: 10.520 cm³

Leistung: 400 PS (294 kW) bei 1.900/min

Max. Drehmoment: 1.900 Nm bei 1000 bis 1.400/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit Druckluftunterstützung, manuelles 16-Gang-Getriebe ZF 16S 221 mit Comfortshift-Schaltunterstützung

Fahrgestell

Vorn: Starre Faustachse 9,0 t Traglast, Parabelfederung, Stabilisator; hinten: Außenplanetenachse, 13,0 t Traglast, Luftfederung, ECAS- Luftfederung; EBS- Bremsssystem, ABS, ASR, Motorbremse; Bereifung Goodyear Omnitrac Duraseal, Format 315/70 R22.5

Palift-Aufbau PAK 13 H

Max. Hublast 12.000 kg, Aufbaugewicht ca. 2.870 kg, geeignet für Behältergrößen bis 20 m³, Hydraulikanlage mit max. 300 bar Betriebsdruck

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe (mit Aufbau) ca. 6.080 x 2.540 x 3.520 mm

Radstand 3.600 mm

Leergewicht 10.850 kg

Gewicht Testfahrzeug 18.500 kg

Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg

Im Fahrbetrieb

Unterwegs wartet der MAN-Absetzer mit den markenspezifischen Qualitäten auf. Das M-Fahrerhaus ist geräumig, bequem und sauber verarbeitet, auch wenn der Fahrer beim Ein- und Aussteigen drei ziemliche hohe Stufen überwinden muss. Der 400 PS starke Sechszylinder entschädigt, er präsentiert sich mit 18 t Transportgewicht als allzeit williger Gefährte und macht auch mit einem 18-Tonnen-Hänger nicht viel Federlesen. Er läuft wie ein Glöckerl, wie Bayern und Österreicher so sagen, bei niedrigen Drehzahlen flüsterleise, aber auch höheren Drehzahlen nicht abgeneigt. Zu diesen wird er bei schwerer Topografie genötigt, mit maximal 1.900 Nm ist der D20-Sechszylinder kein Motor vom Typ Dampfhammer. Mit dem 16-Gang-Schaltgetriebe (von ZF) ist der MAN-Zweiachser für jeden Einsatz gewappnet. Gerade mal 1.300 Umdrehungen dreht die Kurbelwelle bei Tempo 80 im großen achten Gang, der erste und der Rückwärtsgang sind langsam genug für zentimetergenaue Rangierfahrten. Auch wenn ein automatisiertes Getriebe das Nonplusultra wäre – ambitionierte Fahrer fühlen sich mit den vielen Gängen sogar motiviert. Jedenfalls flutscht der griffige Schaltstock dank Servoshift-Unterstützung exakt und ohne Kraftaufwand durch die Gassen, dass es eine Freude ist.

Fällt die Tour mal ein paar Kilometer länger aus, freut sich der Fahrer. Denn sein MAN schont mit leisen Fahrge-



Einfacher Umstieg aus dem Fahrerhaus mit Trittstufe und Dachreling

räuschen die Nerven. Er federt, leer oder beladen, manierlich und läuft trotz kurzem Radstand befriedigend geradeaus. Dafür zeigt sich der kurze MAN überaus wendig, er setzt die Lenkmanöver spontan und präzise um, wie es jeder Fahrer schätzt. In zügig passierten, engen Kurven neigt er sich mit hohem Schwerpunkt spürbar zur Seite, hält aber stets sicher

Auch die klassischen Tugenden eines Absetzers beherrscht der MAN-Hammer.

die Spur. Auf weichem Untergrund, auf der Deponie oder bei einem aufgeweichten Fahrweg schaltet der Fahrer mit dem praktischen Drehknopf für alle Traktionshilfen den Hydrodrive zu. Auch unter Last, ohne Zugkraftunterbrechung, bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h zieht zusätzlich die Vorderachse mit. Mit zugeschaltetem Hydrodrive wirkt die Motorbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert das Fahrzeug – der Zweiachser kommt stets sicher voran.

Sicher mit allen Mulden

Der MAN-Hammer beherrscht auch die klassischen Tugenden eines Absetzers. Der von der Berufsgenossenschaft vorgeschriebene hochgezogene Auspuff sitzt rechts, der Bediener des Fahrzeugs steht



Getrennte Hydraulik für Aufbau und Hydrodrive

**Hammer-Spezialität:
Recycling-Mulden
werden in große
Sammelcontainer
geleert.**



**Bedienung auf Knopfdruck – die Logik der Fernbedien-
ung verlangt nur wenig Einarbeitung.**

nicht im Abgasstrom des Euro-5-Motors. Flach duckt sich die ebene Plattform des Hammer-Aufbaus auf den MAN-Rahmen. Er ist reinigungsfreundlich, gut begehbar und kann ohne Mulde auch für einen Baumaschinentransport genutzt werden – drei stabile Zurrösen an jeder Seite sichern schwere Teile. Die Mulden werden wie üblich mit Spannkettens aufgenommen, die langen Teleskoparme fischen die Behälter noch aus dem hintersten Eck. Der Bediener arbeitet mit einer handlichen Fernbedienung und einer fast narrensicher logischen Tastatur. Gesichert werden sie auf der Plattform per Knopfdruck, der Hammer-Arm

spannt die Ketten mit 700 kg zwischen den Aufnahmezapfen der Container. Auf den Boden gedrückt stehen die Mulden fest, ganz ohne die üblichen Haken und

Anschläge. Jetzt stört auch kein Kettengerassel während der Fahrt. Fürs Kippen braucht der Hammer-Aufbau keinerlei Kipphebel, mit gespannten Ketten

**Kippen ohne
Kipphebel –
dem Hammer-
Aufbau sind
auch alte Stan-
dardmulden
recht.**



**WIR LIEFERN IHNEN
100.000 SPEZIALITÄTEN.**



**TRUCK
SCOUT24**

ein AutoScout24 Service

Besuchen Sie Truck-
Scout24, Europas großen
Nutzfahrzeugmarkt. Stei-
gen Sie gleich ein unter:

www.trucksout24.de



Profis mit Herz – Verkäufer im Portrait (12)

Manfred Vöst,
Palfinger Deutschland GmbH

Absetzkipper- und Enduro-Experte

Name: Manfred Vöst

Ich arbeite für: die Palfinger Deutschland GmbH

Meine genaue Funktion: Vertriebsleiter Absetz- und Abrollkipper

Meine Berufserfahrung in der NFZ- und Aufbaubranche: 20 Jahre

Was mir an meinem Job Spaß macht: Menschen von den Vorteilen unserer Top-Produkte überzeugen zu können; dass ich selbständig und kreativ in einem tollen Team arbeiten kann; die Tatsache, dass ich viele Menschen kennenlerne und dadurch ständig neue persönliche Erfahrungen sammeln darf.

Mein persönlicher Tipp: Beim Kauf eines Absetzkippers immer auf den aktuellen Stand der Technik und der gültigen Normen achten und lieber ein paar Euro mehr in die Sicherheit investieren.

Wenn ich mal abschalten möchte, dann ... setze ich mich auf mein Motorrad und mache eine ausgiebige Enduro-Tour.

Zu Hause erwarten mich ... eine liebe und rücksichtsvolle Frau und zwei tolle Kinder.

Diesen Job würde ich auch gut machen:
Organisator von Enduro-Reisen



Was ich außer dem KFZ-Anzeiger lese:
Tageszeitung und Fachzeitschriften

Wer mich erreichen will: m.voest@palfinger.de

Wo man mich in absehbarer Zeit treffen kann: IAA Nutzfahrzeuge 2010

Bei unserer neuen Serie „Profis mit Herz – Verkäufer im Portrait“ kann jeder – natürlich kostenlos – mitmachen, der in der Nutzfahrzeugbranche im Verkauf tätig ist. Eine kurze E-Mail an lutz.gerritzen@stuenings.de oder ein Anruf (0 21 51/51 00-1 18) genügen, um alles Nötige im Vorfeld abzuklären.

stemmt der Teleskoparm den Behälter nach oben und neigt ihn nach hinten. Die Höhe reicht, um die Absetzermulden in große Behälter zu leeren – ein USP (Unique Selling Point) des Palfinger/Meier-Systems. Über Kopf gestellt werden die Mulden vollständig geleert – und weil es auf die Kippbacken nicht ankommt, arbeitet der Hammer mit alten oder neuen Mulden, Müllpressen und anderen Behältern.

Der Fahrer darf beim Kippen im Fahrerhaus bleiben, der Schmutz von Deponien bleibt seinem Fahrerhaus erspart. Und weil ein bisschen mehr immer noch geht, empfiehlt Palfinger sein kleines GS-Paket. Das enthält zusätzliche Auftritte und Griffe, Schutzhüllen für alle Hydraulikschläuche und einen Not-Aus-Taster

Den famosen Hydrodrive erhält der Kunde, sofern er zum TGS greift.

auf beiden Seiten. Damit konfektioniert, wird der Hammer von der Berufsgenossenschaft mit dem GS-Siegel belohnt, die DIN-Norm 30723 und die Bedingungen der VDI 2700 Blatt 17 erfüllt der Hammer ohne Einschränkung. Und weil der Hammer ein Palfinger-Gerät ist, wird der Absetzer KTL-lackiert und so gegen die grobe Behandlung und anschließende Korrosion gesichert. Trotz hoher Qualität halten die Österreicher beim Preis den Ball flach: „Gleichauf mit den wesentlichen Wettbewerbern“, sagen sie und veranschlagen gegenüber simpleren Systemen einen Mehrpreis von bis zu 7.000 Euro.

Eine Start-Stop-Regelung für den Motor per Fernbedienung gibt es seit der

Bauma, jetzt lässt sich die Motordrehzahl passend zum Arbeitsvorgang anpassen – das senkt die Geräusche und trägt auf Dauer zu einer Kraftstoffeinsparung bei. Ein paar Wünsche bleiben noch offen: beispielsweise ein Wiegesystem zum Schutz gegen das Überladen, das auch über die ECAS-Luftfederung des Fahrgestells beigesteuert werden könnte. Oder ein SilentBelag für die Plattform, der den Aufschlag der Behälter dämpft. Etwas

Gewicht sparen die Betreiber mit dem leichteren TGM-Fahrgestell von MAN, das mehr als eine Tonne spart. Der leichtere D08-Sechszylinder reicht im Nahverkehr und bei leichter Topografie, das automatisierte Tipmatic-Getriebe bringt mehr Sicherheit, spart Kraftstoff und schützt die Kupplung. Den famosen Hydrodrive erhält der Kunde allerdings nur, wenn er zum TGS greift.

WOLFGANG TSCHAKERT

CLICK: NEUAUFLAGE 2011

2 TRÜMPFE FÜR SIE

Heft 50.000 Exemplare
Internet 20.000
Page Impressions monatlich

**BUCHUNGEN NEHMEN
WIR BEREITS ENTGEGEN**

Seitungs Medien 2,50 € Auflage: 50.000 - 11. Jahrgang

CLICK

TRUCK · BUS · BAU · WORKSHOP

2011

Die besten
Internet-Adressen
rund ums
Nutzfahrzeug



ÜBER 350 RUBRIKEN VON A BIS Z

 www.click-a-truck.com
 www.click-a-bus.com
 www.click-bau.com
 www.click-a-workshop.com

www.click-a-workshop.com

www.click-a-truck.com

11. AUFLAGE - NEUERSCHEINUNG FEBRUAR 2011

