



Scanias neues Flaggschiff: R 730 mit kraftvoller V8-Motorisierung

Alter Schwede

Scanias „King of the Road“ der nächsten Generation, der S 730 V8, konnte beim Test in allen Kategorien begeistern.



Komfortabel: bequemes Ein- und Aussteigen aus der Fahrerkabine

Der Ruf „alter Schwede“ ist nicht nur in Skandinavien bekannt. Er kommt beim Blick auf den Scania S 730 V8 als neuer „King of the Road“ zurecht als Ausdruck des Erstaunens über die Lippen. Der 16,4-l-V8-Motor DC16 hat als leistungsstärkste Version im S 730 immerhin eine Power von 730 PS bei 1.900/min und vor allem ein urwüchsiges maximales Drehmoment von sagenhaften 3.500 Nm bei 1.000 bis 1.400/min zu bieten. Dazu kommt, dass der Scania S 730 als Bolide aus der Super-Truck-Klasse vergleichsweise sparsam über die Testrunde kam.

Beim neuen „King of the Road“ stehen für den Fahrer in erster Linie das völlig neu entwickelte S-Fahrerhaus und das elitäre Gefühl als Beherrscher des 16,4-l-V8-Aggregats im Fokus. Beeindruckend sind vor allem Durchzugsstärke und Standfestigkeit schon bei knapp über Leerlaufdrehzahl, das direkte Ansprechen, die bemerkenswerte Laufruhe sowohl im Leerlauf als auch in allen Betriebsituationen und das superleise Geräuschniveau in der Kabine. Pas-



Drehmomentstärkster Straßen-LKW mit perfekter Aerodynamik: Scania S 730 V8; das Interieur ist luxuriös (Bild unten)

send zum drehmomentstärksten Straßen-LKW der Welt auch das martialische Outfit und das luxuriöse V8-Edelinterieur.

Perfekte Aerodynamik

Der S 730 macht mit seinem riesigen, knapp 4,0 m hohen Highline-Fahrerhaus und einem kantigen Erscheinungsbild mächtig Eindruck. Bei dieser wuchtigen Kulisse lässt sich kaum vermuten, dass der Kabinenkubus im Windkanal als aerodynamisch optimierte Form entwickelt wurde. Außerdem hat Scania bei der Next-Generation auch das Zubehör sorgfältig in eine günstige Aerodynamik für komplette LKW sowie Sattelzüge integriert. So sind spezielle Windleitteile wie Dachspoiler in drei unterschiedlichen Höhen für jede Fahrerhauskategorie im Programm.

Für Sattelzugmaschinen mit häufigem Aufliegerwechsel gibt es die Dachspoiler jetzt auch mit manueller Kurbelverstellung. Hinzu kommen Kabinen-Endkantenspoiler in vier unterschiedlichen Längen, um Freiräume zwischen Kabinen und Aufbauten beziehungsweise Sattelzugmaschinen und Aufliegern aerodynamisch zu verkleiden. In diesem Zusammenhang sind auch die neuen, dreiteiligen Seitenverkleidungen am Fahrgestell von enormer Bedeutung.

Beindruckende Motorpower

Es war schon ein Erlebnis wie flott der S 730 als 40-t-Sattelzug vom Stand weg mit wenigen Gangsprüngen in Fahrt kommt. Immerhin stehen dem Fahrer auch ein Leistungsverhältnis von über 18 PS/t und vor allem ein urwüchsiges maximales Drehmomentniveau von knapp 88 Nm/t zur Verfügung. Dabei steht das maximale Drehmoment praktisch schon bei Leerlaufdrehzahlen von 1.000/min an und das Triebwerk gibt seine Nennleistung bei

1.900/min ab. Das urwüchsiges maximale Drehmoment und die riesige Power des Testfahrzeugs beeindruckten vor allem auf dem schwierigen Autobahnabschnitt mit einigen knackigen langgezogenen Steigungen in der Größenordnung um fünf Prozent, die das Testfahrzeug im zehnten Gang bei 1.500/min und mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von rund 74 km/h bewältigte.

Insgesamt gesehen harmonisiert die innovative Scania-Antriebsstrangauslegung des Testfahrzeugs mit dem gewal-



IQ gesteigert

Bemerkenswert auch die geniale Kombination mit Opticruise in 2-Pedal-Technologie, GPS-gestütztem Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction) und zusätzlicher Ecoroll-Funktion. Scania hat auch hier nochmals mit den zwei Active-Prediction-Updates „Pulse and Glide“ (Verlängern der Ecoroll-Phase) sowie „Minimum set speed“ zum Feinschliff angesetzt – die wir erstmals im S 730 testen konnten. Pulse and Glide aktivierte sich ab und an je nach Topografie und Fahrwiderstände um die Marschgeschwindigkeit zu erhöhen oder auch um das Getriebe auf Neutral zu schalten. Nach einem Gefälle ermöglichte das neue Update das längere rollen oder bei leicht abfallender Topographie einer Strecke das sogenannte „Segeln“. Das System lässt dabei einen Tempoabfall – wenn es sich lohnt – auch unterhalb der gesetzten Marschgeschwindigkeit zu. Danach wird der passende Gang eingelegt und wieder auf Marschtempo beschleunigt. Beim neuen „Minimum set speed“ (verschiedene Mindestgeschwindigkeiten einstellbar) ist jetzt der Unterschwing im Eco-Mode auf

ein Minus zur gesetzten Marschgeschwindigkeit von 12, 10 und 8 Prozent sowie im Standard-Mode von 6, 4, und 2 Prozent wählbar. Die Beschleunigung im Berg bleibt jedoch unverändert (0 Prozent im Eco- und 4 Prozent im Standard-Mode), Ebenso die „Schwung-Dipps“ (über Bergab-Bremsgeschwindigkeit) von 2 km/h in Eco und 1 km/h in Standard. Kundenfahrzeuge werden ab Juli 2107 mit diesem Active-Prediction-Update ausgerüstet.

Auch beim Automatikschaltgetriebe Opticruise in 2-Pedaltechnologie mit Fahrprogrammregelung wurde mit Software-Neuerungen und einer Vorgelegewellenbremse für bis zu 45 Prozent kürzere Zugkraftunterbrechungen bei erhöhtem Schaltkomfort weitere Entwicklungsarbeit geleistet.

Neben dem möglichen Unterschwing wurde auch das Kartenmaterial erweitert. So ist jetzt auch der Mischstreckenabschnitt bekannt. Der natürlich überwiegend mit aktiviertem CCAP gefahren wurde. Diese Maßnahmen bieten weiteres Potenzial für reduzierte Verbrauchswerte. Somit war der S 730 auch hier mit bestmöglicher Wirtschaftlichkeit unterwegs.

Technische Daten: Scania S 730 V8

Maße und Gewichte

Scania S 500	
Truck Länge/Breite	5,96/2,55 m
Truck Höhe Kabinendach	3,84 m
Sattelzug (L/B/H)	16,50/2,59/4,00 m
Radstand	3,75 m
Wendekreisdurchmesser	14,90 m
Tankvolumen Diesel/Adblue	400/47 l
Truck Leergewicht Testwagen ca.	8,05 t
Zul. Achslast vorn/hinten	7,5/11,5 t
Zul. Gesamtgewicht	18 t
Zul. Zuggesamtgewicht	40 t

Antriebsstrang

Motor: Scania DC16 103 730 Euro 6: flüssigkeitsgekühlter V8-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader und Ladeluftkühlung; Abgasnachbehandlung: AGR, SCR-Technologie und Adblue, Oxikat, DPF und Amonium-Schlupf-Kat (ASC); Common-Rail-Hochdruck-Direkteinspritzung „Scania XPI“; Hubraum: 16,4 l; Leistung: 730 PS (537 kW) bei 1900/min; maximales Drehmoment: 3.500 Nm bei 1.000 bis 1.400/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung; elektrohydraulische Automatikbetätigung; selbstnachstellend

Getriebe: Scania Opticruise, verstärktes Getriebe GRSO 925 R Overdrive: Automatik-Schaltgetriebe mit Fahrprogrammregelung in 2-Pedaltechnologie; 12 Fahrgänge (Spreizung: 9,16:1 bis 0,80:1) plus 2 Kriechgänge (10,63:1 und 13,28:1) und 2 Rückwärtsgänge (9,56:1 und 11,95:1)

Antriebs-Hinterachse: einfach übersetzte Hypoid-Starrachse mit Achseinsatz und Differenzialsperre; Übersetzung: 2,92:1; Gesamtauslegung: 1.007/min bei 80 km/h

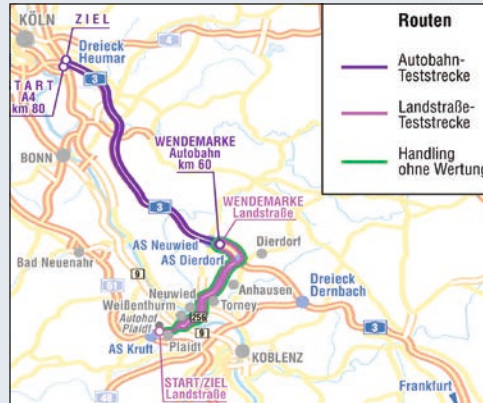
Fahrwerk

Vorne: starre 7,5-t-Achse; Luftfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator

Hinten: starre 11,5-t-Antriebsachse; 4-Balg-Luftfederung, Stoßdämpfer, Hebe- und Senkfunktion

Bremsen: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage und Scheibenbremsen rundum; EBS mit integrierten ABS/ASR-Funktionen; Motorbremse (Leistung 435 PS/320 kW); Hilfs- und Feststellbremse: über Federspeicher auf Hinterachse wirkend; weitere Ausstattung: Scania-Freilauf-Retarder (Leistung: 680 PS/500 kW); ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm); AEB (Notbremsystem), LDW (Spurwächter), CCAP + Ecoroll mit Pulse and Glide, TPR (Reifendrucküberwachung)

Reifen: Zugfahrzeug: vorn und hinten 315/70 R 22,5 Goodyear Fuelmax; vorn: S, hinten: D; Auflieger: 385/65 R 22,5 Michelin X Multi



**Anspruchsvoll:
181 km lange
Testrunde KFZ-
Anzeiger Süd**

Testergebnis

Autobahn

gefahrte km: 115,6 km
Verbrauch Ø: 29,1 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 80,4 km/h
davon 50% schwieriger Abschnitt:
Ø 34,3 l/100 km bei 80,3 km/h
und 50% einfacher Abschnitt:
Ø 23,4 l/100 km bei 80,4 km/h

Mischstrecke

55% Landstr.; 29% Schnellstr.
16% Autobahn
gefahrte km: 65,4 km
Verbrauch Ø: 39,21 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 64,0 km/h

Bergwertung

gefahrte km: 8,5 km
Verbrauch Ø: 114,3 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 73,6 km/h

Gesamt

65% Autobahn, 35% Mischstrecke
gefahrte km: 181,0 km
Verbrauch Ø: 32,8 l/100 km
Geschwindigkeit Ø: 73,5 km/h
Adblue-Verbrauch Ø: 3,1 % je l Diesel/100 km

Wetter

sonnig/heiter; Wind 7 aus SO; Böen 9 km/h, +11 bis +16°C

Fahrstil-Test S 730 V8			
Tempomat-Einstellung	km/h	82	85
Autobahn gesamt 181,0 km	Ø l/100 km	29,1	32,9
	Ø km/h	80,4	83,7
Autobahn einfach Anteil ca. 53 %	Ø l/100 km	23,4	24,6
	Ø km/h	80,4	83,6
Autobahn schwierig ca. 47 %	Ø l/100 km	34,3	41,9
	Ø km/h	80,3	83,8

Was unser Tester sagt

Adelbert Schwarz



Fahrerhaus

- + Exzellente Ergonomie; perfekte Instrumentierung; hervorragendes Interieur; günstige Einstiegssituation; in Alleinfahrerversion überdurchschnittlicher Komfort im internationalen Fernverkehr mit ebennem Fußboden; ausreichend Stauraum, großen Außenstauflächen und günstig platzierten Ablagen; ebener Überstieg zu Motortunnel und Beifahrertür.
- Umständliches Aufklappen der Fahrer-Sonnenblende

Antrieb

- + Extrem hohe Motorelastizität; auf hohe Fahrharmonie ausgelegter Leistungsüberschuss; GPS-gestützter Tempomat PPC und Eco-Roll mit weiterentwickelter Software Puls and Glide für sehr sparsame Verbrauchswerte.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr zielgenaue, direkte und leichtgängige Lenkung; komfortabel, jedoch auch auf hohe Fahrstabilität abgestimmte Vollluftfederung; Automatik-Schaltgetriebe mit 2-Pedal-Opticruise; Klimaautomatik und Standklimaanlage; neben Scania AEB (Notbremsassistent) und LDW (Spurassistent) weitere Assistenzsysteme mit ACC (Abstandsregelung), GPS-gestütztem Tempomat CCAP (Cruise Control with Active Prediction), Eco-Roll, Aufmerksamkeits-Assistent und Reifendruck-Kontrollsystem auch LED-Scheinwerfer, Front- und Seiten-Airbags verfügbar.

Wartung/Service

- + Elektronische Überwachung aller wichtigen Betriebsmittelstände und nach Belastungsprofil errechnete Wartungsintervalle; flächendeckendes Servicenetz; umfassendes Dienstleistungs-Portfolio von Reparatur- und Wartungsverträgen über Finanzen bis Pannenhilfe.

Kostenrechnung

Sattel-KFZ; Gewerblicher Güter-Fernverkehr	
Hubraum [Liter]/Leistung [PS]	16,4 / 730
Zulässiges Gesamtgewicht [kg]	40.000
Bruttogewicht der Ladung im Test [kg]	25.000
Rahmenbedingungen	
Fahrzeug-Leasing [Euro/Monat] (1)	1.850,00
Einsatztage [Tage/Jahr]	240
Nutzungsdauer [Monate]	48
Laufleistung Fahrzeug [km/Jahr]	125.000
Laufleistung Autobahn mautpflichtig [km/Jahr]	100.000
Reifen [Euro/Monat] (2)	56,25
Testverbrauch Diesel, [l/100 km] (3)	32,80
Verbrauch „Adblue“, [l/100 km] (3)	1,00
Verbrauch Diesel und „Adblue“, preisgewichtet [lEuro/100 km]	33,20
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km]	13,50
Preis Diesel [Euro/l]	1,10
Preis „Adblue“ [Euro/l]	0,45
Variable Kosten	
Kosten Diesel [Euro/100 km = ct/km]	36,08
Kosten „Adblue“ [Euro/100 km = ct/km]	0,45
Autobahnmaut [Euro/100 km = ct/km] (3)	10,80
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,33
Feste Kosten	
Fzg.-Leasing [Euro/Jahr]	22.200,00
Reifen [Jahr]	675,00
Versicherung, Steuer [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste Kosten [Euro/Jahr]	30.801,00
Feste Kosten [Euro/Tag]	128,34
Auswertung 1: Kosten/Jahr	
Fzg.-Full-Service-Leasing [Euro/Jahr]	22.200,00
Reifen [Euro/Jahr]	675,00
Kraftstoffe (Diesel und Adblue) [Euro/Jahr]	45.662,50
Maut [Euro/Jahr]	13.500,00
Steuer + Versicherung [Euro/Jahr]	7.926,00
Feste und variable Kosten [Euro/Jahr]	89.963,50
Auswertung 2: Kosten/100 km	
Feste Kosten [Euro/100km = Cent/km]	24,64
Variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	47,33
Feste und variable Kosten [Euro/100 km = ct/km]	71,97

Der Kostenberechnung zu Grunde gelegte Fahrzeugausstattung: Fernverkehrskabine mit Hochdach, automatisiertes Schaltgetriebe, Sekundärretarder, ESP, LDW und AEBs gem. gesetzl. Vorgaben; Tank 800 l, Sattelkupplung, Energiespar-Bereifung 6-fach 315/70-22,5

(1) Quelle: Annahme auf Basis eigener Marktbeobachtungen

(2) 6 Reifen à 450,- € nach 24 Monaten oder 250.000 km; Umlage auf 48 Monate

(3) Verbrauch ermittelt auf der Teststrecke Süd des KFZ-Anzeiger

(4) Maut je km, bezogen auf 80 % der jährlichen Gesamtfahrleistung

Der Musterfuhrpark besteht aus 80 Fahrzeugen von zwei Marken. Der Kostenberechnung zu Grunde liegt die jährliche Neubeschaffung von 20 Fahrzeugen sowie ein Ersatzbedarf von 120 Neureifen. Kostenrechnung: Hans-Jürgen Wildhage

tigen Durchzugsvermögen und der enormen Standfestigkeit des R 730 in idealer Weise. So musste das Opticruise trotz Overdrive-Getriebe und niedrigem Drehzahlniveau erstaunlich wenig Schaltarbeit auf dem ziemlich schwierigen Autobahnabschnitt leisten.

Überraschend wirtschaftlich

Scania hat beim V8-Triebwerk DC16 103 730 Euro 6 nochmals nachgelegt und für einen noch fülligeren Verlauf des an sich schon außergewöhnlichen maximalen Drehmoments gesorgt. Damit konnte die Motordrehzahl bei ausgezeichneter Fahrharmonie abgesenkt und gleichzeitig der bei 40 t Gesamtzuggewicht schon gewaltige Leistungsüberschuss in gemäßigte Bahnen für noch geringere Verbrauchswerte gelenkt werden.

Das zeigte sich auch am überraschend wirtschaftlichen Gesamtergebnis des Testfahrzeugs mit einem Durchschnittsverbrauch von 32,8 l/100 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 73,5 km/h. Auf der Autobahn waren es sogar nur 29,1 l/100 km bei 81,5 km/h. Damit hat der V8-Bolide von Scania auch auf dem Autobahnabschnitt mit einem Diesel-Durchschnittsverbrauch von deutlich unter 30 l/100 km Bestwerte vorgelegt. Auffällig war weiterhin der geringe Adblue-Verbrauch von 3,1 Prozent je l Diesel/100 km. Kostengewichtet, in einem Verhältnis von 1,10 Euro/l Diesel zu 0,45 Euro/l Adblue hinzugerechnet, ergeben sich ein Gesamtergebnis von 33,3 l/100 km und ein Autobahnverbrauch von 29,5 l/100 km.

Beim Thema Umweltverträglichkeit zählt jedoch nur der Dieselverbrauch, weil sich Adblue in der CO₂-Bilanz weitestgehend umweltneutral verhält. Der Adblue-Verbrauch ist jedoch am Ende wichtig für die Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage (siehe Kasten Kostenrechnung).

Unterschiedliche Fahrstile

Mit Boliden, wie dem R 730, wollen die Fahrer auch voll ausgelastet Tempo machen. Innerhalb eines festgelegten Rahmens lassen sich unterschiedliche Fahrstile und Marschgeschwindigkeiten wählen. Die Schaltstrategie ist dabei

in erster Linie vom gewählten Fahrprogramm (Economy, Standard oder Power) abhängig. Hinzu kommen weitere Faktoren wie die gewählte Geschwindigkeit und das Lastzugsgesamtgewicht.

Beim Test wurde der R 730 mit seinem üppigen Leistungsüberschuss im Eco-Fahrprogramm mit einer Einstellung von 82 km/h bei 8 Prozent Unterschwingung (etwa 75 km/h) und einem Überschwingung von 90 km/h bewegt. Möglich ist auch die Einstellung eines Unterschwingungs von 12 Prozent (etwa 72 km/h), was nochmals 1,4 Prozent Kraftstoffeinsparung bringen könnte, die Durchschnittsgeschwindigkeit jedoch um etwa 2,1 Prozent reduziert. Und wer will schon so mit einem V8 über die Autobahnkuppen schleichen.

Auf der 2. Runde beim Fahrstiltest ging es darum, auf dem Autobahnabschnitt mit einer CCAP-Einstellung von 85 km/h im Standardprogramm bei minus 2 Prozent (83 km/h) Unterschwingung und einem Überschwingung von ebenfalls 90 km/h Tempo zu machen. Damit war der R 730 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,7 km/h und einem Durchschnitts-Dieserverbrauch von 32,9 l/100 km zwar ein wenig schneller, aber auch deutlich teurer unterwegs (siehe Kasten Fahrstilvergleich). So ergab sich im Vergleich zum 82er-Fahrstil ein Mehrverbrauch von immerhin 13 Prozent bei einer Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um nur etwa 4,1 Prozent: Ob dieser Zeitgewinn den Kraftstoffeinsatz rechtfertigt?

Am Ende erwies sich die 82er Vorgabe mit 6 Prozent Unterschwingung am wirtschaftlichsten. Damit konnte die Tempovorgabe zu 98 Prozent bei sparsamen Verbrauchswerten erreicht werden.

Faszinierende Eindrücke

Immer wieder erstaunlich, wie CCAP die durchzugsstarke Charakteristik des V8-Kraftwerkes auf den Punkt trifft und bergauf im Eco-Modus das maximale Drehmoment bis zur Neige ausreizt.

Insgesamt gesehen hat die Next-Generation von Scania Faszinierendes zu bieten. Hinzu kommt die neue Vorderachse mit Luftfederung, die sich beim Test bei hoher Fahrstabilität



Edle Optik, hochwertige Materialien, intuitiv bedienbare Fahrzeugsysteme



tät komfortabel abgestimmt zeigte. Vor allem die neuen um 50 mm verlängerten Radstände haben zu einer weiter verbesserten Geradeauslaufstabilität beigetragen. Damit rollte der S 730 beim Test wie auf Schienen. Einfach ein fantastisches Fahrgefühl mit perfektem Lenkverhalten, bester Rundumsicht, flüsterleisem Geräuschniveau in der Kabine und einem mächtigen Powerantrieb für Gelassenheit in allen Lebenslagen.

Außerdem hat die völlig neu entwickelten S-Kabine einen bequemen treppenartigen Aufstieg, ein erstklassiges Interieur und als besonderes Komfortmerkmal einen völlig ebenen Fußboden zu bieten. Hinzu kommen Scheinwerfer und Beleuchtung mit LED-Technologie, 16 cm mehr Stehhöhe und ein um 6,5 cm nach vorn und 2 cm zu den Seiten vergrößerter nutzbarer Innenraum. Außerdem wurden die Staufächer vorne über der Windschutzscheibe um bis zu 57 Prozent vergrößert.

Bemerkenswert auch die neue Alleinfahrerversion des Testfahrzeugs mit großzügigen Staufächern an der Kabinenrückwand. Neu ist auch die integrierte Standklimaanlage. Und, erstmalig überhaupt im LKW, lassen sich neben den Fahrer- und Beifahrer-Airbags jetzt auch Seiten-Airbags ordern.

Exklusiver Club

Die V8-Riege von Scania liegt nach wie vor gut im Kurs, auch wenn sich die Sinnfrage bei einer Motorisierung mit 730 PS und 3.500 Nm im 40-t-Eurostandard-Bereich stellt. Im Heimatland Schweden sieht das schon anders aus, dort sind Zuggesamtgewichte im Güterverkehr bis 60 t und in der Forstwirtschaft sogar bis 76 t erlaubt. Doch in Europa und vor allem in Deutschland kann Scania auf eine treue V8-Fangemeinde bauen. Vor allem dann, wenn überwiegend anspruchsvolle Transportaufgaben oder Einsätze in sehr hügeliger Topografie zu meistern sind. Scania kann dann sein V8-Programm DC16 mit 16,4 l Hubraum und Leistungsversionen von 520, 580 und 730 PS sowie maximalen Drehmomentwerten von 2.700, 2.950 und 3.500 Nm ins Spiel bringen.

Zumindest hat der Test mit dem S 730 V8 gezeigt, warum auch die neue V8-Euro-6-Riege mit ihrer souveränen Kraftentfaltung bei den Kunden so gut im Kurs liegt. Und das zu einem durchaus erschwinglichen Preis, wie die Kostenrechnung von Hans-Jürgen Wildhage mit einem Ergebnis von 71,97 Euro-Cent/km zeigt.

Adelbert Schwarz

Für 14,4 t Gesamtgewicht
ausgelegt: HL-TA 14,4



Müller-Mittelal

Jetzt mit Palfinger- Abrollkipper

Besonders im Garten- und Landschaftsbau stehen ständig wechselnde Aufgaben in der Materiallogistik an. Der Maschinentransport zur Baustelle, die Entsorgung von Aushub, die Zufuhr von Schüttgut und Baumaterial gehören zum Tagesablauf. Meist müssen sogar zwei oder noch mehr Baustellen gleichzeitig bedient werden.

Hier zeigt ein universelles Transportgerät in Verbindung mit wechselbaren Transportbehältern seine Stärke: Der HL-TA 14,4 von Müller-Mittelal ist für ein Gesamtgewicht von 14,4 t ausgelegt und verfügt über ein stabiles Breitspurfahrwerk. Zusätzlich sind die Fahrzeuge mit einem Telescopic-Abrollkipper von Palfinger mit 15 t Hubkraft ausgestattet.

Der hydraulisch bedienbare Hakenarm mit einer Hakenhöhe von 1.570 mm entspricht der DIN 30722 Teil I für Standard-Abrollcontainer. Behälter bis zu einer Länge von 5,5 m lassen sich damit aufziehen, abrollen und abkippen. Der niedrige Aufzugswinkel ermöglicht eine noch höhere Flexibili-

tät beim Transport unterschiedlich beladener Behälter.

Die Telescopic-Abrollkipper von Palfinger verfügen über viele Komfortfunktionen wie Eilgangschaltung und Soft-Stop-System. Die Bediener können dank der ergonomischen Fernsteuerung den gesamten Arbeitsbereich einsehen.

Künstliches Tageslicht

Messbare Vorteile für LKW-Fahrer

Bringt biologisch wirksames Licht positiven Einfluss auf Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit von LKW-Fahrern? In der finnischen Polarnacht ging ein Daimler-Forschungsteam dieser spannenden Frage nach.

Insgesamt acht Daimler-Testfahrer simulierten deshalb am Standort Rovaniemi zwei typische Trucker-Arbeitswochen. Jeweils eine Woche fuhren die Trucker im Wechsel in einer LKW-Kabine mit herkömmlicher Beleuchtung beziehungsweise mit einem „Daylight-Modul“, das während der Fahrt und in Pausen für zusätzliches Tageslicht in der Kabine sorgt.

Die Idee zu Daylight-Plus entstand im Lauf einer Versuchsreihe im Schlaflabor der Uni Regensburg. Die Resultate einer ersten Versuchsreihe mit Ingenieuren aus der Abteilung Fahrversuch waren eindeutig. Das subjektive Befinden aller Probanden verbesserte sich unter dem Einfluss einer zusätzlichen Lichtdosis signifikant, egal zu welchen Tageszeiten.

Überraschend war ein weiteres Ergebnis: Die Testfahrer fuhren mit mehr Tageslicht in der Kabine wirtschaftlicher.

STI

Frischer Salat für Europa

Frischer Salat ist immer und überall verfügbar – ob an der Supermarktheke, im Restaurant oder im Tankstellen-Shop. Hinter der durchgängigen Versorgung mit erntefrischem Salat steht eine ausgeklügelte Lieferkette. STI-Scandinavia AB, eine Tochter von STI Freight Management, steuert vom Vortransport bis zur Lieferung an Handel und Gastronomie die Lieferkette für geschnittene Salate des Lebensmittelproduzenten Dole.

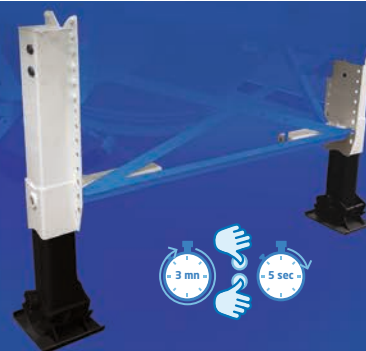
STI-Multitemperatur-LKW mit sensorgesteuerten Kühlsystemen und durchgehender Temperaturüberwachung bringen die frisch geernteten Salate aus den Anbaugebieten in Italien und Spanien ins schwedische Helsingborg. Hier steht die hochmoderne Produktionsstätte von Dole Fresh Cuts.

Für die täglichen Lieferungen nutzt STI-Scandinavia sogenannte Nordic Road Trains. Das sind 25 m lange, zweistöckige LKW mit einer Ladehöhe von über 3 m. Die Kühl-LKW können somit über 100 Euro-Paletten laden. Die Mega-Trucks, die nur in Skandinavien zum Einsatz kommen, sind im Winter außerdem mit Schneeketten und -schaufeln ausgestattet.


POMMIER
innovative solutions for trucks

Pneumatische Stützbeine

Müheloses Aus- und Einfahren
innerhalb weniger Sekunden



NEU



www.pommier.de