

Optimiert durchladen

Rohr Spezialfahrzeuge hat die neue Generation DLE 31-A seines bewährten Durchlade-Systems vorgestellt, jetzt auch mit ATP-Zertifizierung. Der Fahrzeugbauer verspricht höhere Produktivität durch Optimierung im Detail.

Die Weiterentwicklung des Durchlade-Systems DLE 31-A ist die Antwort des Straubinger Fahrzeugbauers Rohr auf die unterschiedlichsten Anforderungen der Lebensmitteldistribution. Hauptkomponenten der Serie DLE 31-A sind die schwenkbare Frontklappe des Anhängers, in Verbindung mit einer manuellen oder vollautomatisch ausfahrbaren Deichsel. Der Motorwagen verfügt über eine stehende Ladebordwand, die das Überfahren zwischen den beiden Ladungsträgern ermöglicht. Diese Ladebordwand ist bis zu 2,4 Meter lang und benötigt daher keine Gegenklappe. Durch diese Konstruktion konnte Rohr die Anzahl der Bauteile gegenüber bisherigen Lösungen reduzieren und damit Ladezeiten und Wartungsaufwand weiter verringern, so das Unternehmen.

Die Bedienung für den Fahrer gestaltet sich äußerst einfach: Er streckt nach dem Andocken an die Laderampe den Zug. Bei automatischer Steuerung geschieht dies über vordefinierte Bewegungsabläufe vom Fahrerhaus aus. Doch auch bei manueller Verstellung kann der Fahrer die Anhängervorrichtung sicher und einfach ausfahren. Anschließend öffnet er ferngesteuert über pneumatisch unterstützte Zylinder die Stirnwand-Frontklappe des Anhängers und senkt die als Überfahrbrücke ausgeführte Ladebordwand des Motorwagens ab. Eine Zweihand-Sicherheitsbedienung soll Fehlbedienungen ausschließen. Die Bedienung des Durchladesystems geschieht komplett vom Boden aus – der bislang nötige Wechsel zwischen Motorwagen, Anhänger und Freiem entfällt. Nach Anbringung eines kurzen Überfahrbleches ist der Durchladezug innerhalb von weniger als drei Minuten bereit zum Be- oder Entladen. Das bedeutet laut Rohr gegenüber bisherigen Systemen eine deutliche Zeitoptimierung – vor allem auch, weil das oft zeitraubende Trennen von Motorwagen und Anhänger entfällt.

Als zusätzlichen Vorteil verfügt das System über eine Fernsteuerung der Ladebordwand vom Anhänger aus. Damit kann der Fahrer nach erfolgter Beladung des Motorwagens diesen ohne Verlassen der Ladefläche verschließen. Das bedeutet nicht nur eine Optimierung der Arbeitsabläufe, sondern auch die Möglichkeit, den Laderaum schneller abschließen zu können und das Kühlaggregat zu aktivieren.

Als weiteren Vorteil des neuen 31-A Durchladesystems nennt Rohr den geringen Platzbedarf. Durch die neu entwickelte Schwenklappe lasse sich der Durchladezug auch bei begrenzter Rampenkapazität einsetzen. Die Mechanik und Betätigung der Bauteile wurde so optimiert, dass der Fahrer ohne große Rangiertätigkeiten oder Abkuppeln seines Anhängers auf geringer Verkehrsfläche rangieren und andocken kann. Die Ausführung der Frontwandklappe des



Der Durchladezug von Rohr.

Anhängers als Schwenklappe schützt den Fahrer außerdem vor den Unbilden des Wetters sowie die Ladung vor Witterungseinflüssen wie Nässe oder übermäßige Sonneneinstrahlung.

Eine Zusatzausstattung ist das neue Fernsteuerungssystem für die Bedienung der Ladebordwand vom Fahrerhaus aus. Damit erübrigt sich das bisher vielfach nötige Verlassen der Kabine. Ein Monitor am Armaturenbrett ermöglicht zielgenaues Rangieren. Hat der Fahrer den Zielkorridor anvisiert und seine Endposition erreicht, so kann die Plattform der Ladebordwand ohne auszusteigen absenkt werden. Nach erfolgtem Ladevorgang lässt sich die Plattform auch wieder automatisch schließen. Das Kamera-Monitor-System sorgt auch in diesem Fall für eine zuverlässige Überwachung des Sicherheitsbereiches.

Als weitere Option bietet der Hersteller für alle Durchladezüge »Tailguard«, ein automatisches Rückfahr-Bremssystem von Wabco. Nach Erhebungen der Berufsgenossenschaft resultieren 40 Prozent aller tödlichen Unfälle sowie rund 35 Prozent aller Sachschäden an Nutzfahrzeugen aus Unfallszenarien beim Rückwärtsfahren. Bei Tailguard ermitteln fünf Sensoren alle statischen sowie sich bewegende Personen oder Hindernisse. Wird in der vom Nutzer definierten Entfernung etwas erkannt, löst das System vollautomatisch eine Bremsung aus. Infolge der Vermeidung von Schäden und Reparaturzeiten sei die Amortisation des Rückfahr-Bremssystems bereits nach kurzer Zeit erreichbar, so Rohr. Der Fahrer hat zur Überwachung eine akustische und optische Anzeige im Fahrerhaus. Die ermöglihe ihm neben der Rückraumüberwachung außerdem problemloses Andocken an die Laderampe.

Im März wurde laut Rohr die ATP-Prüfung des Zuges erfolgreich absolviert. ◀