



Flexibler Lade-Schluss: Die Onboard-Ladetechnik ermöglicht flexibles Laden von Staplern.

Foto: Linde

Die neuen Strom-Schnellen

► Linde sieht steigende Nachfrage nach Onboard-Ladegeräten

ELEKTROSTAPLER. Onboard-Ladegeräte scheinen sich in Flurförderzeugen steigender Beliebtheit zu erfreuen. Bei Stapler-Hersteller Linde wird nach Unternehmensangaben mittlerweile knapp jeder fünfte Elektrostackler mit dieser Ausstattungsvariante geordert.

Seit etwa einem Jahr bietet Linde Elektro-Stapler mit integriertem Ladegerät

an. „Damit werden die Betreiber unabhängig von zentralen Laderäumen oder Batteriestationen“, erläutert Emil Schneider, Leiter Marketing Deutschland, einen wesentlichen Vorteil.

„Es genügt eine CEE-Steckdose und der Ladevorgang kann beginnen. Dazu kommt, dass Bedienungsfehler durch die Wahl eines falschen oder ungeeigneten

Ladegerätes ausgeschlossen sind.“ Interessant für Mietstackler- oder Einschicht-einsätze ist zudem die Möglichkeit des Zwischenladens. „Hier gewinnen die Betreiber deutlich an Flexibilität“, so Schneider. Der Hochfrequenz-Lader befindet sich im Gegengewicht des Stacklers. Dort, wo früher die Elektronik saß, die nun direkt in die neue Kompaktachse integriert ist, wodurch Platz für den Onboard-Lader geschaffen wurde. Das Ladegerät ist exakt auf die eingesetzte Batterie abgestimmt.

Ein Temperatursensor sorgt für schonendes Laden. Dank des hohen Wirkungsgrades der Hochfrequenztechnik geht das Laden nicht nur schnell vonstatten, sondern führt auch zu deutlichen Energieeinsparungen. Die Palette seiner Elektro-Gegengewichtstackler von Linde wird ab Anfang Dezember um einen Drei-Rad-Stackler mit 2 t Tragfähigkeit erweitert. Insgesamt umfasst die Baureihe dann 16 Modelle und ermöglicht Betreibern eine noch gezieltere Auswahl des jeweils benötigten Fahrzeugs. Mit zwei neuen Lager-technik-Fahrzeugen erweitert Linde außerdem sein Angebot an Speziallösungen für Lager und Produktion.

Schnelle Sonderlösung

Jungheinrich entwickelt Pkw-Transporter



Opel-wohl ist mir am Abend: Der Pkw-Transporter von Jungheinrich bewegt die Fahrzeuge schadstoff-frei durch die Hallen.

Foto: Jungheinrich

HUBWAGEN. General Motors Powertrain hat ihren Sitz in Rüsselsheim. Hier ist die Entwicklung von Motoren und Getrieben angesiedelt. Um diese zu testen, wird täglich eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen mit den unterschiedlichsten Motoren- und Getriebevarianten auf der Straße und auf Rollenprüfständen gefahren. In Werkstätten und Hallen darf aus gesundheitlichen Gründen nicht gefahren werden. Zum schadstoff-freien Verfahren der Autos hat Jungheinrich auf der Basis eines Niederhubwagens einen Pkw-Transporter entwickelt. Das Antriebsteil stammt von einem herkömmlichen Jungheinrich-Niederhubwagen vom Typ EJE Baureihe 2. Mit dem neu entwickelten Sonderlastteil ist es möglich, einen Pkw, egal ob von vorn oder hinten, mittig zu unterfahren, beide Räder zu fixieren und das Fahrzeug zum Transport anzuheben. Mittels einer hydraulischen Längenverstellung lässt sich das Sonderlastteil des EJE 218 an nahezu alle gängigen Pkw und Kleintransporter anpassen.