

Jungheinrich
1952
1963/1964

*Aus der Zeitschrift Lastauto-Omnibus,
 1964 01 004-005:*

Jungheinrich-Hublaster

Ein neues Verkehrsmittel für die Güterverteilung

Die Sorge um die Zukunft unseres motorisierten Verkehrs auf der Straße beflügelt Wissenschaftler und Techniker immer wieder zu neuen Ideen und Fahrzeugentwicklungen, die den Verhältnissen auf unseren Orts- und Landstraßen in größerem Maß Rechnung tragen als es bisher der Fall war. Aber nicht nur die Anpassungsfähigkeit der Fahrzeuge an den Verkehr ist eine Forderung unserer Zeit. Auch die Verschärfung des Wettbewerbes auf dem Markt zwingt zu neuen Taten.

Im Straßengüterverkehr nehmen vor allem im Ortsverkehr die Fragen wirtschaftlicher, rationeller und aufenthaltsloser Güterverteilung eine Vorrangstellung ein. Die Mittel, mit denen man diesen Problemen in der Praxis bisher begegnet ist, heißen Paletten und Großraumbehälter, die auf Spezialpritschen aufgesetzt werden und ein schnelleres Be- und Entladen der Transportfahrzeuge erlauben. Leider steht der Palettenverkehr, wie er z. B. in Amerika mit Erfolg betrieben wird, bei uns erst am Anfang seiner Entwicklung. Die Einführung in größerem Umfang ist mit immensen Investitionen verbunden.

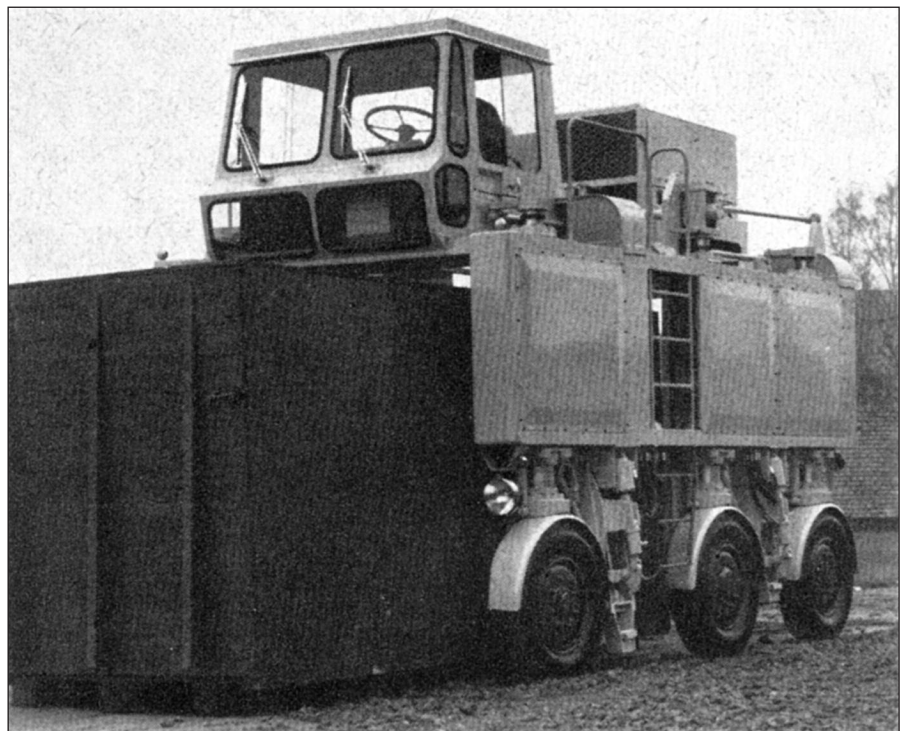
Daß der Behältertransport aber auch bei uns in Zukunft immer größere Bedeutung gewinnen wird und eine Möglichkeit darstellt, um Stückgüter wirtschaftlich vom Erzeuger zum Konsumenten zu befördern, unterstreicht der Eifer, mit dem die Konstrukteure und

Fahrzeugbauer diesem Gedanken nachgehen. Ein praktischer Beweis hierfür ist ein Hublaster, der von der Firma Jungheinrich in Hamburg in technisch-wissenschaftlicher Zusammenarbeit mit dem Präsidenten des Comité de Liaison de la Manutention, Dipl.-Ing. Carl Röger, entwickelt worden ist und im Nahverkehr, aber auch im Werkverkehr und im innerbetrieblichen Transport Aufgaben der Güterverteilung übernehmen soll. Der Jungheinrich-Hublaster verkörpert den Typus eines neuen Fahrzeugs, das Spedi-

teuren und der verladenden Wirtschaft neue Perspektiven der innerörtlichen Güterversorgung eröffnet. Das als Prototyp vorgestellte Fahrzeug ist für eine Nutzlast von 6 t ausgelegt und verfügt über einen Geschwindigkeitsbereich von Schrittempo bis 60 km/h. Der herausragende Vorteil der Konstruktion ist die völlige Trennung des Fahrzeugs vom Lastenteil und die damit verbundene Vermeidung von Wartezeiten beim Be- und Entladen. Antriebsteil und Fahrwerk wurden von der Ladepritsche vollkommen gelöst. Das



Jungheinrich Elektro-Lieferwagen 1952



Jungheinrich 1963: Lastenverteiler

Äußere des Hublasters kennzeichnet eine hohe, stützenbeinartige Bauweise mit oben angeordnetem Fahrerhaus vorn und dem Antriebsmotor dahinter. Je nach Bedarf kann das Fahrzeug mit mehreren Pritschen oder Großkästen beladen werden. Zu diesem Zweck fährt man mit dem Fahrzeug „breitbeinig“ direkt über die Last, bedient vom Fahrersitz aus die hydraulisch gesteuerten Klammern und hebt mit ihnen die Ladung an. Eine zusätzliche Verriegelung trägt dafür Sorge, daß bei einem eventuellen Ausfall der Hydraulik ein Absinken der Behälter oder Pritschen vermieden wird. Unfälle sind also so gut wie ausgeschlossen, und während noch der Hublaster mit einer Ladung unterwegs ist, können am Verladeplatz bereits neue Pritschen oder Behälter be- oder entladen werden, so daß Standzeiten des Fahrzeugs auf ein Minimum reduziert werden und größtmögliche Rentabilität erreicht wird. Voraussetzung für diesen Wechselbetrieb sind aber genormte Kästen oder Behälter mit Standardbaumaßen.

Für die unterschiedlichen Belange im Güternahverkehr, im Werkverkehr und im innerbetrieblichen Transport plant Jungheinrich den Bau des Hublasters in einer Typenreihe unterschiedlicher Tragfähigkeit.

Die technische Konzeption dieser neuen Entwicklung basiert auf einem Portalfahrwerk mit sechs luftgefederten Rädern der Größe 8,25-20 MAX, die einzeln aufgehängt, gefedert und hydraulisch gedämpft sind. Vorder- und Hinterräder werden zwangsweise mit Unterstützung einer hydraulischen Lenkhilfe gelenkt. Zum Ausgleich großer Bodenunebenheiten sind die Mittel- und Hinterräder zusätzlich durch Waagebalken miteinander verbunden. Außerdem erreicht man auf diese Weise guten Bodenkontakt der Räder. Als Bremsanlage wurde eine Innenbackenbremse vorgesehen, die auf die beiden äußeren Räderpaare wirkt und vorn als Duplex- und hinten als Duo-Servo-System ausgebildet ist.

Der Antrieb des Fahrzeugs erfolgt über Ausgleichsgetriebe, Kardanwellen und Ketten durch das mittlere Radpaar. Als Motor wird eine 6-Zylinder-Dieselmachine verwendet, die 125 PS ent-

wickelt und auf dem Fahrzeugheck, hinter der Fahrerkabine montiert ist. Der Kraftanschluß wird durch eine Einscheibentrockenkupplung herbeigeführt. Das 5-Gang-Getriebe ist voll synchronisiert und besitzt einen Rückwärtsgang.

Die wichtigsten Abmessungen des zunächst gebauten Prototyp betragen: Gesamtlänge 4,50 m, Breite 2,50 m, größte Höhe 3,70 m. Als Wendekreisdurchmesser werden 16,5 m genannt. Bei einer Lasthöhe von 2,20 m können die Ladebehälter 4,50 m lang und 1,70 m breit sein.