

NICHT NEU ERFUNDEN, ABER GRUNDLEGENDE VERBESSERT

Nach 12 Jahren hat die Moser AG, Kipper- und Fahrzeugbau, Steffisburg ihre Betonmulde einem tiefgreifenden Re-engineering unterzogen. Herausgekommen ist ein Arbeitsgerät, in das zahlreiche Anregungen von Anwendern wie Transportunternehmer, Disponenten und Chauffeure eingeflossen sind. Naheliegender, dass von einem kräftigen Innovationsschub gesprochen werden darf!

■ Erwin Kartnaller

Die Ingenieure der Moser AG liessen keinen Stein auf dem anderen, als sie die Neukonzeption ihrer ohnehin schon bewährten Betonmulde anpackten. Als Basis für den Entwicklungsstart diente eine umfangreiche Marktbefragung, bei welcher Unternehmer, Disponenten, Werkstattchefs und Chauffeure die Möglichkeit geboten wurde, nach einem klar definierten Fragenkatalog ihre Anregungen und Optimierungswünsche einzubringen. Ziel der Befragung war es, ein Maximum an direktem Praxisnutzen in die Neukonstruktion einzubauen. Die vielen nützlichen Hinweise aus dem Berufsalltag wurden in ein präzises Anforderungsprofil umgewandelt und sind so automatisch in das neue Produkt eingeflossen. Herausdestilliert haben sich im Wesentlichen:

- Nutzlastgewinn
- Grössere Kippstabilität
- Steigerung der Arbeitssicherheit
- Optimale Kippgeometrie
- Steigerung des Praxisnutzens
- Grössere Festigkeit
- Bessere Verschleissbeständigkeit
- Höherer Beulenwiderstandsfaktor
- Besseres und einfacheres Handling
- Attraktive, dynamischere Formgebung

Knackpunkt Kippgeometrie

Zentraler Punkt der Betonmulde ist der Hochkippdrehpunkt. Er dient dem Materialumschlag auf erhöhtem Niveau, generiert damit aber einen hohen Lastschwerpunkt und reduziert folglich die



Der hintere Unterfahrtschutz lässt sich hochschwenken, um 150 Grad.



Das freut den Chauffeur: Eine Funkfernbedienung, welche ihm «Bewegungsautonomie» verleiht und mit welcher sich alle Funktionen direkt ansteuern lassen.

Kippstabilität. Grund genug, um sich intensiv mit der Kippgeometrie auseinanderzusetzen. Die Konstrukteure der Moser AG taten dies, und geboren ward der so genannte Exzenter-Ansatz. Er liefert im Resultat einen tiefen Hochkippdrehpunkt, der bis 300 Millimeter tiefer angesetzt werden kann. Das entspricht einer Tieferlegung um satte 30 Prozent!

Die Vorteile sind leicht ersichtlich: Die tiefere Schwerpunktlage erhöht die Kippstabilität und gleichzeitig resultiert ein höheres Auskippniveau. Dies ermöglicht ein Abkippen in noch grössere Betonkübel. Grösser wird aber auch der Kippüberhang. Das Beladen von Dumpfern, Asphaltmaschinen und Umschlaggeräten wird dadurch vereinfacht.



Die neue Moser Betonmulde: Attraktiv im Design und mit zahlreichen funktionalen Neuerungen versehen.

Robuster und leichter

Nutzlast ist in des Transporteurs Ohr ein Reizwort. Bei der neuen Betonmulde ersetzt ein festigkeitsoptimierter Volumenkörper die altgediente Stahlrohrkonstruktion. Moser spricht von der «dynamischen Stativkonstruktion». Doch auch die Kippmulde kann mit wesentlichen Neuerungen aufwarten, so mit einer höheren Festigkeit, einer grösseren Verschleissbeständigkeit, einer einzigartigen Auslaufgeometrie und einer idealen Vibrator-Positionierung. Bei der Wahl der Materialien erzielte die Moser AG Festigkeitsreserven, weil anstelle eines 5 Millimeter Baustahles neu ein 4 Millimeter Hardox450 Verschleissstahl zur Anwendung kommt. Die Nutzlast wird mit dieser Massnahme um 300 Kilogramm erhöht. «Gleichzeitig», so betont Christoph Moser, «resultiert ein um 70 Prozent grösserer Beulenwiderstandsfaktor. Auch die Resistenz gegen Verschleiss wird um sagenhafte 80 Prozent erhöht!».

Bedienerfreundliche Funkfernsteuerung

Das einfache Handling ist eine Eigenschaft, die den Chauffeuren im wahrsten Sinne des Worte in die Hände spielt. Die neue Moser Betonmulde setzt auf eine Funkfernsteuerung als zentrales Bedienelement. Die Funkfernsteuerung ist so programmiert, dass sämtliche Funktionen an der Betonmulde angesteuert werden können. Der Aktionsradius beträgt theoretisch 100 Meter und der Chauffeur kann seinen Bedienstandort situativ frei wählen.

Die neue Moser Betonmulde kann auf 2-, 3-, 4-, und 5-achsige Fahrzeuge aufgebaut werden und ist in fünf unterschiedlichen Längen und mit Inhalten von 10 bis 20 Kubikmeter erhältlich. Doch Moser wäre nicht Moser, wenn da nicht bereits wieder fleissig getüftelt würde. In der Pipeline ist ein elektrisches, funkferngesteuertes Planenverdeck, ebenso wie eine Vollisolierung der Betonmulde. ■



Mit der neuen Auslaufgeometrie lassen sich auch Kleinmengen fein dosiert abkippen.