

Das Gerät kann mit verschiedenen „Modulen“ bestellt werden. So passt das Modul „Bodentopologie“ die Geschwindigkeitsprofile den Bodenverhältnissen im Schmalganglager an und bremst nur an den Stellen, an denen auch wirklich langsam gefahren werden muss. Das Modul „Resttragfähigkeit plus“ ergänzt das Fahrzeug hingegen um zwei aktive Stabilisatoren, die beim Ein- und Ausstapeln automatisch ausfahren.

■ **Linde**

Ein Elektrostapler mit der Performance eines Dieselstaplers – dieses ehrgeizige Ziel hat sich Linde mit den neuen Gegengewichtsstaplern E12 bis E20 (Tragkraft: 1,2 bis 2,0 Tonnen) gesetzt. Nach Angaben von Linde wurden dazu rund 80 Prozent des Staplers (bezogen auf seinen Wert) neu konstruiert. Neu sind ein Energiemanagement mit exakter Batterie-Entladeanzeige, ein integriertes Ladegerät, fünf Optionen für schnellen Batteriewechsel sowie eine wartungsfreie gekapselte Antriebsachse. Bis zu 25 Prozent Energieeinsparung gegenüber anderen Staplern dieser Kategorie werden versprochen. Die Höchstgeschwindigkeit bei den Vierradmodellen liegt bei 20 km/h, die Hubgeschwindigkeiten sind um 20 Prozent erhöht. Bei den verbrennungsmotorischen Staplern wird die Angebotspalette um eine Modellreihe erweitert. Der neue H14 bis H20 im Traglastbereich 1,4 bis 2,0 Tonnen rundet die Baureihe 39x nach unten ab. Ende dieses Jahres will Linde auch eine Erdgas-Variante für diesen Traglastbereich verfügbar haben.



Linde Ezo

■ **Mitsubishi**

Neu bei Mitsubishi ist – neben dem Ende 2006 erfolgten Aufbau einer eigenen Deutschlandniederlassung – vor allem der RBN-Schubmaststapler. Besonderen Wert legen die Entwickler auf die Drehstromtechnik in Verbindung mit der elektronischen Steuerung, die gleichmäßige und präzise Bewegungen mit Last und bei der Fahrt ermöglichen. Der Mast ist dreistufig und kommt ohne sichtbaren hydraulischen Zylinder aus. Das verbessert die Sicht für den Fahrer und erhöht zusätzlich die Stabilität. Zehn Modelle, von 1,4 bis 2,5 Tonnen stehen zur Wahl, die neue RBN-Serie hat eine um 40 Prozent gesteigerte Resttragfähigkeit.



Mitsubishi RBN

■ **OM**

Bei OM verspricht der Schmalgangstapler XNA_ac in der Man-up-Version eine um 25 Prozent erhöhte Umschlagsdynamik im Hochregallager. Erreicht werden soll dies mit neuer Technik für hohe Fahr- und Hubgeschwindigkeiten. Die Anwenderanforderungen können bei OM in Modulbauweise zusammengestellt werden. Elektronisch-technische Assistenten nehmen dem Fahrer viel Arbeit ab. So werden über die optionale Hubhöhenvorwahl verschiedene Palettenebenen gezielt angefahren, die Gabeln justieren sich automatisch passgenau. Über Gewichtssensoren wird eine von Last und Hubhöhe abhängige Fahrgeschwindigkeitsregelung realisiert. Die Hubhöhe des XNA reicht bis 15.800 Millimeter, die Tragkraft bis 1,5 Tonnen.



OM XNA_ac

■ **Still**

Wert auf sparsamen Verbrauch und intelligente Antriebstechnik legt Still. Bereits Ende 2006 stellten die

Hamburger ihren besonders verbrauchsarmen Hybrid-Stapler RX 70 vor. Für dessen 2,5-Tonnen-Version wurde ein Verbrauch von 2,5 Litern pro Stunde gemessen. Hybrid bedeutet bei Still im Übrigen, dass ein Verbrennungsmotor (Diesel oder Treibgas) einen Generator antreibt und dieser wiederum über eine intelligente Steuereinheit einen Elektromotor. Noch innovativer sind die beiden Brennstoffzellen-Schlepper, die Still auf dem Hamburger Flughafen in Betrieb hat.



■ **Toyota**

Star bei Toyota ist immer noch der flinke Traigo. Der wendige Dreirad-Elektrostapler ist mit drei Tragfähigkeiten erhältlich und für Hubhöhen bis 6,5 Metern einsetzbar. Toyota legt Wert auf Sicherheit am Arbeitsplatz. Die Baureihe ist mit Toyotas System für aktive Stabilität (SAS) mit Hubgerüststeuerung, Neigewinkelbegrenzung und Geschwindigkeitskontrolle in Abhängigkeit vom Lenkwinkel ausgestattet.

Tobias Schweikl



Toyota Traigo