

Kontakt: Liebherr-Stavební Stroje CZ s.r.o., Vintrovna 17, CZ - 664 41 Popůvky u Brna, tel: +420 547 425 330, fax: +420 547 425 331, e-mail: info.lsc@liebherr.com, www.liebherr.com ♦ GB Liebherr Presents "Sixth Generation" New Loaders

Liebherr představuje nové nakladače „šesté generace“

Úspěšná série velkých nakladačů Liebherr o překlopném zatížení větším než 15 tun byla roku 2006 nahrazena nově vyvinutou, tzv. „šestou generací“. Kolové nakladače L 564^{2plus2'}, L 574^{2plus2'} a L 580^{2plus2} jsou nahrazovány novými modely L 566^{2plus2'}, L 576^{2plus2'} a L 580^{2plus2'}. „Šestá generace“ je uváděna na trh zároveň se zavedením zpřísněných norem hluku a emisních limitů motorů stavebních strojů.

V porovnání s předešlými modely se nové kolové nakladače vyznačují vyšším výkonem motoru, vylepšeným jízdním komfortem a dodatečným bezpečnostním vybavením. Převzata byla klíčová část dosavadní modelové řady, kterou tvoří pohon pojezdu Liebherr s inovační technologií 2plus2,

ktej byl dlouholetou praxí prověřen a představuje neekonomičtější a neekologičtější koncept kolových nakladačů.

Opticky nejnápadnějším znakem „šesté generace“ je nová designová linie, která charakterizuje všechny nové stavební stroje Liebherr, včetně hydraulických rypadel a buldozerů.



Nové motory, zlepšený výkon

Ve středu nového vývoje stála optimalizace dosavadního konceptu stroje s cílem dosáhnout ještě vyšší produktivity kolových nakladačů v reálném nasazení.

Klíčovým komponentem jsou nové dieselové motory LIEBHERR. Výrobní závod Liebherr Machines Bulle S.A. ve Švýcarsku vyvinul nové motory, které plní přísné emisní limity podle směrnice 97/68. Tyto motory o výkonu 130 kW až 560 kW jsou již ve stavebních strojích Liebherr standardně používány.

Další novinkou kolových nakladačů „šesté generace“ je optimalizovaný chladičový systém, který velmi efektivně pokrývá zvýšené nároky chlazení nových dieselových motorů. Přesto, že došlo ke zvýšení chladičové plochy a k zabudování přídatného chladiče paliva, zůstávají rozměry chladičového systému velmi kompaktní.

Elektronický systém nových nakladačů se opírá o vlastní firemní koncept, vyvinutý společností Liebherr-Elektronik GmbH v Lindau, který je využíván v celé řadě stavebních strojů Liebherr.

Dalším příspěvkem ke zvýšení produktivity je zlepšení stability nové generace kolových nakladačů. Těto změny bylo mimo jiné dosaženo optimalizací pracovní kinematiky.

Nakladače „šesté generace“ nabízejí v porovnání se svými předchůdci o 28 % zvětšený vnitřní prostor kabiny. Ten nabízí nejen více volného prostoru a komfortu pro řidiče, ale i dodatečné odkládací prostory.

Díky zřetelně zvýšenému výkonu sériově dodávané klimatizace spolu s optimalizovaným vedením vstávaného vzduchu, si kabina strojníka i za extrémních povětrnostních podmínek zachovává požadovanou vnitřní teplotu a nabízí tak obsluhu vysoce komfortní a příjemné pracovní prostředí. Nová klapková regulace

¹ Ing. David Křivánek, marketingový manager společnosti Liebherr-Stavební Stroje CZ s.r.o.

umožňuje pohodlnou čtyřzónovou ventilaci.

Pohodlnějším se stal také optimalizovaný přístup při provádění údržby: kryt chladiče a kapotu motoru je nyní možné otevřít současně, čímž se výrazně zjednodušuje čištění chladiče.

Mnoho detailů pro lepší aktivní a pasivní bezpečnost

Sériově dodávané vybavení nových kolových nakladačů bylo rozšířeno o několik bezpečnostních prvků. Mezi ně patří jednodílné bezpečnostní přední

sklo, zvětšená zpětná zrcátka, čtyři přední pracovní světlomety a široké nástupní schůdky dimenzované pro bezpečný přístup do kabiny. Kromě toho byla do zadní části stroje (zátěže) zabudována ochrana proti najetí. Zadní světla jsou zapuštěna tak, aby se předcházelo jejich poškození.

Palivovou nádrž nových nakladačů, zvětšenou na 400 litrů, je nyní možno tankovat přímo ze země. Spolehlivou ochranu proti úrazu během ručního mytí předního skla poskytuje madlo dodatečně umístěné na střeše kabiny. □



AKTUALITY

V Poděbradech začíná rekonstrukce silničního mostu přes Labe

V Poděbradech na Nymbursku začíná rekonstrukce jediného tamního silničního mostu přes Labe, která má zajistit dostatečnou podjezdovou výšku, a zlepšit tak podmínky pro lodní dopravu. Investice s odhadovanými náklady téměř 129 milionů korun by měla být kompletně dokončena v roce 2008. Stavební povolení potřebné k zahájení tohoto projektu nabylo již právní moci. ČTK to 24. 1. oznámili zástupci investora, společnosti Ředitelství vodních cest ČR. Investice pokryje ze 43 % dotace EU a zbylých 57 % uhradí z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Projekt přestavby mostu je součástí komplexního záměru zabezpečení dostatečných podjezdových výšek na Labi až do přístavu Pardubice. Poděbradský projekt zajistí zvýšení podjezdové výšky mostu ze současných 3,90 metru na sedm metrů, což je cílový parametr podjezdové výšky na celém Labi. Demolice nynější železobetonové konstrukce mostu se uskuteční takzvanou vodní

cestou, tedy nosníky budou rozpojeny na menší velikost a hmotnost a v lodích se celá konstrukce odveze až k místu uložení odpadu. Pro urychlení výstavby bude nový most budován na provizorních podpěrách nad korytem Labe, a to na návodní straně stávajícího mostu. Pro nový most se využijí kamenné opěry a střední pilíř z původního ocelového mostu z roku 1889. Po demolici starého mostu a úpravě mostních podpor bude nová konstrukce příčně zasunuta na jeho místo. Nad středním pilířem bude v obou směrech instalován moderní radarový odražeč pro zvýšení bezpečnosti lodního provozu, který dosud zajišťovaly pouze bóje. Labská vodní cesta má reálnou šanci stát se do roku 2010 významnou konkurenceschopnou dopravní trasou. Do této doby dokončí firma poslední stavby splavnění Labe do Pardubic, včetně nového plavebního stupně v Přelouči, a lodě tak budou zajíždět až do nového přístavu v Pardubicích. Součástí těchto plánů je také chystané zvýšení či rekonstrukce mostů v Nymburku a Kolíně a výstavba nového silničního mostu ve Valech u Přelouče.

Vlaky mezi Olomoucí a Přerovem budou jezdit rychleji

Vlaky mezi Olomoucí a Přerovem budou jezdit od začátku února rychleji. Díky modernizaci místní trati, kterou dnes oficiálně ukončila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), se jízdní doba souprav jezdících mezi oběma městy bez zastávky zkrátí z 15 na zhruba 10 minut. Investice, která začala v dubnu 2004, si vyžádala 2,7 miliardy korun. Novinářům to dnes řekl zástupce Českých drah (ČD) a SŽDC. Železniční spojka mezi Olomoucí a Přerovem je součástí jedné z nejvýznamnějších tratí v Česku mezi Prahou a Ostravou. „Dnešní dokončení modernizace trati Olomouc – Přerov je dalším významným krokem ke zkrácení jízdních dob mezi Prahou a Ostravou v případě nejrychlejších spojů na dvě hodiny 55 minut. Spojí SC Pendolino trasu už dnes jezdí tři hodiny devět minut,“ řekl mluvčí ČD Aleš Ondrůj. Pro ilustraci uvedl, že nejrychlejší vlaky Československých státních drah zvládly

na konci 80. let minulého století cestu z Prahy do Ostravy za čtyři hodiny 40 minut. K naplnění plánu ČD je podle Ondrůje potřeba zejména dokončit modernizaci trati mezi Olomoucí a Zábřehem na Šumpersku. „Dále je třeba zmodernizovat železniční uzel Kolín, kde je v současné době průjezdová rychlost asi 50 kilometrů za hodinu,“ doplnil Ondrůj. Karel Janků z olomoucké stavební správy SŽDC novinářům řekl, že se díky modernizaci zvýšila mezi Olomoucí a Přerovem traťová rychlost až na 160 kilometrů za hodinu. Součástí investice, kterou financoval Státní fond dopravní infrastruktury, byla mimo jiné sanace železničního spodku, rekonstrukce železničního svršku, vybudování nového trakčního vedení a nástupišť v železničních stanicích Grygov a Brodek u Přerova a opravy železničních nadjezdů na okraji Olomouce a Grygově. Po železniční trati mezi Olomoucí a Přerovem projede denně asi 180 vlaků. Trať byla otevřena před více než 160ti lety, její historie vychází z historie severní dráhy císaře Ferdinanda. (Vladimír Onderka fcz)