

Pressemitteilung Sendung 178, EA 24.04.2009

Bau-Actros

Beim Kauf eines Baustellenfahrzeuges sollte der Verbraucher den besten Kompromiss finden, der sich aus den Faktoren Größe, Preis, Gewicht und Nutzlast errechnen lässt. Für LKW, die häufig auf steinigem oder hügeligem Baustellen eingesetzt werden, ist jedes zusätzlich angetriebene Rad ein Vorteil. Wer allerdings auf überwiegend ebenen Wegen Ladung transportieren muss, der kann sich ein paar angetriebene Achsen sparen und gewinnt dadurch mehr Nutzlast. N24 Transportwelt hat sich den neuen Bau-Actros angeschaut und sagt Ihnen wo die größten Unterschiede zwischen einem Drei- und einem Vierachser liegen.

Gletscherbusse in Kanada

Die kanadischen Rocky Mountains erstrecken sich im westlichen Nordamerika über 4500-5000 km von Mexiko durch die Vereinigten Staaten bis nach Kanada und Alaska. Die großartige Berglandschaft ist ein beliebtes Urlaubsziel. Neben den Wintersportzentren sind vor allem die dortigen Gletscher ein Besuchermagnet. Wer den Athabasca-Gletscher in den kanadischen Rocky Mountains besuchen will, braucht einen Snowcoach. Hierbei handelt es sich nicht um einen Skilehrer, sondern um einen speziellen Bus, der Touristen hinauf zu den einzigartigen Gletscherlandschaften fährt. Ein permanenter Allradantrieb auf 3 Achsen sorgt auch bei vereisten Straßen und schwierigen Witterungsverhältnissen für den notwendigen Antrieb. In den 30 Tonnen schweren und 15 m langen Bus passen insgesamt 56 Passagiere – meistens ist er bis auf den letzten Platz ausgebucht. N24 Transportwelt hat den Off-Road-Omnibus auf einer Tour begleitet.

Rheingold

Im Jahr 1928 wurde der „Rheingold“ als europäischer Fernschnellzug und erster Luxuszug der Deutschen Reichsbahn geboren, um reichen Engländern eine schnelle und angenehme Reiseverbindung von der britischen Insel in die Schweiz zu bieten. Mit der Fähre von Harwich nach Hoek von Holland konnten diese mit dem Rheingold-Express direkt in die Schweiz fahren. Insgesamt 24 Stunden dauerte die Reise von London nach Luzern. Mit den Jahren konnte die Strecke in deutlich kürzerer Zeit zurückgelegt werden, so dass der Rheingold-Express schließlich stillgelegt wurde. Nun soll die Legende wieder auf die Schiene kommen und als Touristenattraktion die ehemalige Strecke am Rhein befahren. Doch dazu müssen erst mal die alten Waggon, die sich mittlerweile in Besitz vieler verschiedener Privatisierer befinden, restauriert werden. Der Transport der 55 Tonnen schweren Waggon ist eine große Herausforderung: Sowohl Mobilkräne, die die Waggon aus dem Gleisbett heben, als auch Spezialtransporter, die anschließend die historischen Zugteile an ihren Zielort befördern, kommen bei diesem Schwertransport zum Einsatz.