



umblättern

Möchten Sie **Kran & Bühne** in gedruckter Version regelmäßig erhalten?

Abonnieren Sie es einfach hier online. Dann haben Sie zu jeder Tages- und Nachtzeit Zugriff auf die neuesten Nachrichten und Hintergrundinformationen rund um die Hebeindustrie.

www.Vertikal.net/de/journal_subscription.php



Suchen Sie mehr Informationen über den britischen und irischen Markt?

Mit **Cranes & Access** erhalten Sie Informationen aus erster Hand. Holen Sie sich Ihren Vorteil nach Hause. Abonnieren Sie gleich hier online.

www.Vertikal.net/en/journal_subscription.php

www.Vertikal.net/Vermieter.

Ihre Vermieter aus Deutschland, der Schweiz und Österreich finden Sie ohne langes Suchen in unserem Verzeichnis. Einfach Region auswählen und Sie erhalten schnell eine Übersicht der Kran- und Arbeitsbühnenvermieter vor Ort.

www.Vertikal.net/Vermieter

Unser Gratisangebot:

Der Newsletter von Vertikal.net. Neueste Nachrichten aus der Branche erhalten Sie sofort per Email zugesandt. Damit Sie auch nur die Nachrichten erhalten, die Sie interessieren, wählen Sie ihre Bereiche selbst aus.

Loggen Sie sich noch heute ein.

www.Vertikal.net/de/newsletter.php

Die gesamte Ausgabe von Kran & Bühne erhalten Sie auch online als eine PDF-Datei. Laden Sie sich das komplette Heft gleich hier online herunter.

ACHTUNG: Die Datei umfasst rund 4-5 Mb.

www.Vertikal.net/de/journal.php



Fahrzeug- und Maschinentransport - Aufbau



THORRY
Metalltechnik GmbH

Im Gewerbegebiet 2 77855 Achem
Tel. 07841/209514 Fax 209515
info@thorry.com www.thorry.com

BEKO Transportfahrzeuge
Stapler-Transport-Fahrzeuge Vaihingen/E

Tel. 07042 /98025 Fax. 98020

www.staplertransporter.de



**Fahrzeugaufbau für
Arbeitsbühnen- und Staplertransporte**

Rufen Sie noch heute ein zertifiziertes Schulungsunternehmen in Ihrer Nähe an.

**Sind Ihre Mitarbeiter
richtig ausgebildet ?**

Riskieren Sie nichts!

Bundesweit



STEIGER®
LKW Hubarbeitsbühnen

RUTHMANN
HIGHquality

Tel.: 02863/204-338 Fax: 02863/204-212

Email: vertrieb@ruthmann.de

www.ruthmann.de



Bundesweit

**ARBEITSSICHERHEIT
& ARBEITSMEDIZIN**

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. H.
DIEMER

Tel.: (0 63 21) 96 81 42 · Fax (0 63 21) 96 81 43

Email: info@diemer-ing.de

www.diemer-ing.de



Bundesweit

WUMAG

Tel.: 03586 7809 20 · Fax: 03586 7809 54

E-Mail: hummler@wumag.de

www.wumag.de



Netherlands/Germany/Belgium and Luxembourg

OMNITALENT



international IPAF training centre

Netherlands/Germany/Belgium and Luxembourg

Omnitalent trainings for tele-reacher/forklifts/mini-cranes

Go to the best WWW.OMNITALENT.INFO

Riskieren sie nichts! Buchen Sie noch heute einen Kurs!

All diese Trainingszentren bieten IPAF anerkannte und geprüfte Kurse für Anwender von Arbeitsbühnen an.
Die Europäische Direktive verlangt adäquat ausgebildetes Personal bei der Bedienung von Maschinen.

Sollte Ihre Firma auf dieser Seite mit aufgelistet werden, dann wenden Sie sich bitte an den Vertikal Verlag » www.Vertikal.net

Vollständige Liste auf
www.ipaf.org

Trends in Transit und Transport

Alles andere als schwerfällig geben sich die Transportkünstler für Baumaschinen. Im Gegenteil: Zur IAA und zur bauma warten die Hersteller mit neuen Modellen und Raffinessen auf. Alexander Ochs hat die Neuheiten inspiziert.



Dolls T2H-S3 bietet maximale Ladelänge durch kurzes Fahrwerk und außenliegenden Schwanenhals-Haupttrahmen

Die Transporte und Transite in Europa nehmen weiter zu, die Bahn bleibt quasi auf der Strecke, und so richtet sich das Augenmerk der Transport- und Logistikbranche unvermindert auf die Straße. Neben den LKWs selbst stehen die Anhänger und Tieflader im Fokus.

Seit Jahren kann die Firma Doll aus Oppenau die meisten Zulassungen bei den Plattform-Sattelaufliegern für sich beanspruchen. Die Plattformaufführung, wie zum Beispiel beim Vario P3H, gilt bei Vielen als Klassiker unter den Sattelaufliegern. Diese Klasse zeichnet sich bei Doll durch niedriges Eigengewicht und robuste Verarbeitung aus.

Als 18-Tonner-Variante mit außenliegendem Haupttrahmen am abfahrbaren Schwanenhals zeigte Doll seinen Tiefladesattelaufleger T2H-F-S3/18 erstmals auf der IAA. Markant: das sehr kurze Fahrwerk samt 5,50-Meter-Teleskop. So kommt das Fahrzeug von zusammengeschoben 6,70 Meter auf eine Länge von 12,20 Metern, vom Königszapfen bis zum Heckabschluss. Wem das nicht lang

Faymonvilles jüngster multifunktionaler Semi-Tieflader, der Euromax



Alles im Lack bei Goldhofer: die neue Lackieranlage

genug ist, der kann zum Beispiel auf den Vario S5H-T zurückgreifen, einen Semitiefliader mit Doppelteleskop, der es auf eine Gesamtlänge von 22,3 Metern bringt. Pfiffiges Detail sind die gekröpften Achsen, welche einen tiefer liegenden Zentralrahmen ermöglichen und dem Fahrzeug eine Ladehöhe von 880 Millimeter bescheren. Diese für die Industrie gedachte Variante wiegt in der Basisausführung unter 17 Tonnen. Zehn dieser Exemplare hat die Big Move-Gruppe kürzlich geordert.

Ein weiterer Hersteller aus Süddeutschland ist ebenso ein Schwergewicht in der Schwerlastbranche: Goldhofer aus Memmingen. Das Unternehmen hat bislang über 30000 Fahrzeuge ausgeliefert. Nicht auf die Giganten, sondern auf die Kompaktvarianten hat die Firma auf der jüngsten IAA ihr Augenmerk gerichtet. In der Fahrzeugklasse von 25 bis 110 Tonnen haben die Bayern den kompakten Tieflader XLE am Start. Auch dieser weist ein ausgeklügeltes Auszugssystem auf, der es dem Transporteur ermöglicht, bei einer Leerfahrt mit einer kurzen Gesamtzuglänge unterwegs zu sein. Dichte Bauweise, sehr niedriges Eigengewicht, hohe Achslast sowie eine tiefe und breite Baggermulde im Fahrwerk gibt der Hersteller als weitere Charakteristika des XLE an.

Trotz rückläufiger LKW-Zulassungszahlen in den vergangenen Monaten – die (Schwer-)Transporte nehmen zu, und die „besonders schwere“ Brummibranche brummt. Die Auftragslage bei Goldhofer ist hoch. So stehen die Zeichen auf Expansion. Kürzlich hat die Firma eine neue Fertigungshalle für die Endmontage der Schwerlastmodule fertiggestellt. Die Memminger verweisen stolz auf ihre neue „bisher wohl erste und europaweit einzige“ 4-Komponenten-Lackieranlage, in der die Fahrzeuge seit Anfang des Jahres ihre neue Farbgebung erhalten. „Unsere neue Lackieranlage ist ein gutes Beispiel dafür, dass sich trotz hoher deutscher Umweltschutzstandards sehr wohl Kosten sparen lassen“, meint Vorstandsvorsitzender Stefan Fuchs. Die neue Farbgebung soll nicht nur Material und Kosten sparen, sondern auch noch umweltfreundliche Wirkung haben, indem sie den Verbrauch von Lösungsmitteln und die Menge des Sondermülls reduziert.





Modultransporter von Scheuerle und Kamag transportieren eine 11300 Tonnen schwere Förderanlage. Insgesamt 14 Fahrzeugkombinationen, 418 Achslinien und 1627 Reifen waren im Einsatz.

« Auf Pendelachse eingependelt

Auch der Fahrzeugbauer Scheuerle, im schwäbischen Pfenninghausen beheimatet, setzt auf modulare Plattformwagen. Kürzlich wurde die neueste Generation der Combi-Serie enthüllt. Die Fahrzeuge dieser Baureihe zeichnen sich unter anderem durch Wendigkeit, Kombinierbarkeit und die etwas paradox klingende „robuste Leichtbauweise“ aus. Ihr Kernstück ist die hydraulisch abgestützte Pendelachse, im Moment allgemein sehr en vogue. Combi – der Name verrät es bereits: 2- bis 8-achsige Fahrwerke lassen sich mit den verschiedensten Ladebrücken, Zuggabeln oder Schwanenhälsen zu quasi individuellen Schwerlastzügen kombinieren. Als „Highlight“ sieht der Hersteller den in Kooperation mit dem französischen Schwesterunternehmen Nicolas entwickelten EuroCompact-Tiefladesattelanhänger. Ein Dutzend solcher Maschinen sicherte sich allein die Big Move-Gruppe. Der Anhänger ist speziell auf den Transport von Baumaschinen zugeschnitten. In der üppigsten Variante bewältigt der EuroCompact gut 80 Tonnen Nutzlast und schafft 80 km/h und bis zu 60 Grad Lenkeinschlag.

In der Namensgebung und im Typ nicht ganz unähnlich sind der Euromax und der Pendelmax von Faymonville. Der Euromax ist ein multifunktionaler Semi-Tieflader in Leichtbauweise, dessen Prototyp auf der IAA vorgestellt wurde. Als Hauptvorteil bietet die Einheit das Ladevermögen von geteilten Ladungen bis etwa 25 Tonnen innerhalb der 40 Tonnen Gesamtgewicht. Kunden, die eine große Baggermulde und hohen Hub des Fahrwerkes benötigen, werden mit dem Pendelmax bedient. Je nach Geschwindigkeit erreicht die 2+4-Ausführung Werte von 140 Tonnen Gesamtgewicht und

bis zu 110 Tonnen Nutzlast. Generalüberholt wurde der schon seit zwölf Jahren am Markt etablierte Auflieger vom Typ Prefamax. Im Frühjahr soll die Serienfertigung anlaufen. Nach wie vor meldet der Hersteller für dieses Modell steten Zuwachs. Allein 2006 wurden rund hundert Prefamax produziert. Verbessert hat der belgische Hersteller die Stabilität, die Kombinierbarkeit – Stichwort Modularität – sowie den Schutz vor Wetterverschleiß. „Metallisierung durch Lichtbogenspritzten“ lautet Faymonvilles Zauberformel in der Oberflächenversiegelung. Zwei drahtförmige Spritzzusätze, Zink und Aluminium, werden in einem Lichtbogen abgeschmolzen und mittels Druckluft auf die vorbereitete Werkstückoberfläche geschleudert. Dort erstarrt das Ganze und bildet allmählich eine Schicht aus. Diese bildet den Haftgrund für die anschließende Lackierung. So will Faymonville dem allgemeinen und dem Reibverschleiß vorbeugen wie auch der Korrosion – dem Hauptfeind Nummer eins einer Transporteinheit.

Ein weiterer Vertreter aus dem Benelux-Raum ist Nootboom, das dieses Jahr sein 125-jähriges Bestehen feiert. 2005 wurde der laut Eigeneinschätzung „revolutionäre“ Eurotieflader Pendel-X eingeführt. Hierfür hat der Anbieter eigens eine neue Pendelachse konstruieren lassen, für die ein europäisches Patent beantragt wurde. Seine Vorteile sind mehr Nutzlast, längere Ladefläche, bessere Manövrierfähigkeit, größere Flexibilität und laut Unternehmen günstige Betriebskosten. Der Pendel-X kann auch als Semitieflader eingesetzt werden. Hierzu wird ein 3-achsiges Interdolly und ein 5-achsiges Pendel-X-Fahrwerk direkt hintereinandergeskuppelt – fertig ist der 8-Achs-Semitieflader. 93 Tonnen Nutzlast kann die Maschine in

Broshuis' Modell 6 ABSD-85/3: Ein ausziehbarer Triple Semi-Tieflader ging an Spezialspediteur Combex



Der Nootboom-Trailer ist eine Kombination aus 5-Achs-Pendel-X und 3-Achs-Interdolly

deutschen Ländern so transportieren. Im Semitieflader-Segment haben die Niederländer ihrem OSDL eine Frischzellenkur verpasst. Der Neue, OSDS genannt, vereint geringe Ladehöhe mit robustem Chassis. Speziell auf den Transport von Baumaschinen ist die EB-Version ausgelegt. Diese Varianten verfügen zusätzlich über eine Heckab-schrägung und hydraulisch bedienbare Auffahrampen. Analog der Entwicklung bei den PKW sind die OSDS-Modelle mit dem neuesten EBS-Bremssystem sowie dem Stabilitätsprogramm RSS ausgestattet.

Das volle Programm des Anhänger- und Aufliegereinsatzes hat Broshuis zu bieten. Ob ausziehbarer Semitieflader mit unbelasteter Ladehöhe von 90 Zentimetern oder superniedrige



« Semitieflieder mit einer unbelasteten Ladehöhe von nur 55 Zentimetern, ob zwei oder acht Achsen – alles ist machbar, bis hin zu einer Ladekapazität von maximal 90 Tonnen und einer Länge von bis zu 34 Metern. Broshuis hat eigenen Angaben zufolge mehr als 5000 Fahrzeuge dieses Typs im In- und Ausland auf die Straße gebracht. Als Spezialität haben die Niederländer den „Triple Trailer Semi“ auf Lager. Ein hydraulisch gelenkter Semitieflieder, der in Kombination mit der Zugmaschine maximal 16,5 Meter lang ist und sich in drei Phasen bis zu einer Gesamtaufliedlerlänge von 32 Metern ausziehen lässt. Seit 2005 wird darüber hinaus der E-2130/27 angeboten, ein 3-achsiger Semitieflieder, der eigens für den Transport von Bau- und Landwirtschaftsmaschinen entwickelt wurde.

Nationalheld und Rüsseltier

Mit soliden Eigenproduktionen, originellen Lösungen und teilweise kleineren Stückzahlen können die folgenden Unternehmen aufwarten. Oder es handelt sich um Unternehmen, die unter anderem Anhänger und Tieflader produzieren, ihr Hauptaugenmerk aber auf andere Geräte gerichtet haben.

Seit kurzem hat die Essener ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH einen 7-achsigen Tele-Semitieflieder im Programm. Diese neue Konstruktion geht auf 5- und 6-Achser zurück, die das Unternehmen bereits seit Ende der 70er Jahre fertigt. Das Gesamtgewicht des Kolosses liegt bei 95 Tonnen, die Nutzlast bei rund 80 Tonnen. Leer bringt der 7-Achser somit etwa 15 Tonnen auf die Waage.

In der Schweizer Hebeindustrie keine Unbekannte ist die Firma Schuler & Schlömmner. In Lizenz stellt die Gesellschaft den – nach dem Nationalhelden Wilhelm Tell und einem intelligenten, rüsseltragenden Lasttier benannten – „TELLefant“ her. Dieser ist in vier Ausführungen erhältlich, mit ein oder zwei Achsen; und neuerdings auch als TL60 mit einem Gesamtgewicht von sechs Tonnen und einer Nutzlast von 4,4 Tonnen sowie als TL 28 mit einer Ladebreite von 1,50 Meter und 2,5 Tonnen Nutzlast bei 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Alle verfügen über Blattfederaufhängung und hydraulische Hebe-

einrichtung. Der 6-Tonner kann im Gegensatz zu den anderen mit ABS und ALB, also automatisch-lastabhängiger Bremse, aufwarten sowie mit dem elektro-hydraulischen Bremssystem Trailerstop. Als Korrosionsschutz haben die Schweizer Spritzverzinkung sowie Pulverbeschichtung zu bieten.

Wer's bühnespezifischer liebt, kann die Produkte von Blumenröhrl ins Visier nehmen, welche insbesondere auf den Transport von Arbeitsbühnen zugeschnitten sind. Vom Durchfahr- über den Tandem- bis hin zum Minitieflieder hat das Unternehmen mit Sitz im nordrhein-westfälischen Geseke ein breites Angebot an Anhängertechnik parat.

Die österreichische Tima GmbH hat unverändert den Stahl-Tandem-Tieflieder Typ GT 450/10,5 im Programm. Seine Nutzlast liegt bei 8,4 Tonnen und sein Gesamtgewicht beläuft sich auf 10,5 Tonnen. Darüber hinaus bietet Tima einen 2-achsigen Alu-Sattelanhänger sowie einen 2-Achs- und einen 3-Achs-Sattelaufliedler an. Der 3-Achser kann bis zu 26,5 Tonnen Nutzlast aufnehmen.

Zum Spektrum von Langendorf gehören der 2- bis 5-achsige Tiefladeanhänger vom Typ TUE sowie der Satteltieflieder SAT für die unterschiedlichsten Einsatzbereiche im Nutzlastbereich bis zu 80 Tonnen. Diverse Ausführungen sind erhältlich – vom überfahrbaren Satteltieflieder über den abfahrbaren Schwanenhals bis hin zum heb- und senkbaren Tiefbett und ausziehbaren Versionen.

Das im badischen Achern angesiedelte Unternehmen Thorry bietet Plattform- und Rampenaufbauten für 2-, 3- oder 4-Achser – in allerlei Varianten. Zuletzt wurden drei Fahrzeuge mit Plattform-/Rampenaufbauten und Ladekran an Felbermayr geliefert, mit Nutzlasten zwischen 7,5 und 14,7 Tonnen. Das Hauptaugenmerk hat Thorry in letzter Zeit auf das Thema Ladungssicherung gelegt, indem zum Beispiel die serienmäßig vorhandenen Zurrpunkte in 5-Tonnen-Ausführung überarbeitet wurden. Ebenso hebt das Unternehmen die Möglichkeit hervor, Ladung über beliebig im Boden einsetzbare Anschlagkeile oder mit Spanngurten in jedem der rund 1800 Löcher zu sichern. Beim Korrosionsschutz setzt Thorry auf Verzinkung, KTL-Beschichtung (KTL = kathodische Tauchlackierung) und anschließende Lackierung in der gewünschten Farbe. „Schon in der Konstruktion wird darauf geachtet, dass keine Blechdoppelungen vorkommen, um ein ‚Hervorstreten‘ zu vermeiden“, versichert Anja Hauß von Thorry.

Mit einem so genannten City-Sattelaufliedler für den Auto- oder Maschinentransport kann Heimann aufwarten. Der Einachser mit Luftfederung liegt unter der 7,5-Tonnen-Grenze und schultert Nutzlasten bis zu fünf Tonnen.

Auf mehr als 25 Jahre Erfahrung im Sonderfahrzeugbau kann Beko aus Vaihingen zurückblicken. Das Unternehmen produziert zwar keine reinen Anhänger, aber dafür insbesondere für den Arbeitsbühnen-Transport geeignete LKW-Aufbauten ST 160 in vier Varianten, allesamt am Markt etabliert.



Nationalheld und Rüsseltier in einem: der TELLefant von Schuler & Schlömmner aus der Schweiz



Thorry-Chef Harry Hauß (li.) und Felbermayr-Fuhrparkleiter Helmut Toferer bei der Übergabe einer Transporteinheit, ausgestattet mit zusätzlichen Containerverriegelungen, Bordwänden und Palfinger-Ladekran.