

„Auf geht's, pack mer's“

Ohne Transporte geht heute nichts mehr. Was sich bei den Herstellern von Anhängern und Tiefladern so regt, fasst Kran & Bühne für Sie zusammen.



Über 100 Tonnen Nutzlast sind mit dem neuen STZ-H10 von Goldhofer realisierbar

„Lieber schlecht gefahren, als gut gelaufen“. In diesem etwas spöttischen Spruch steckt dennoch viel Wahrheit. Dass ein Transport heutzutage nichts mehr mit einem Dauerrütteln auf dem Leiterwagen zu tun haben, verdeutlichen die Geräte, die es inzwischen am Markt gibt, und deren Einsätze. So hat manches dieser Geräte schon mehr Elektronik an Bord als die erste Mondfähre.

Doch erst mal „klein“ angefangen, was auch schon bedeutet, dass Nutzlasten ab zwölf oder mehr Tonnen von A nach B wollen. Auf den Transport von Arbeitsbühnen und anderen selbstfahrenden Arbeitsgeräten hat sich das oberfränkische Unternehmen Zanner spezialisiert. „Momentan ist aber ein gewisser Trend zu vierachsigen Fahrzeugen nicht zu übersehen. Diese Fahrzeuge mit 32 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht haben natürlich noch mehr Nutzlast und sind aufgrund der zweiten Vorderachse



Rampen mit „Schwimmstellung“ bietet Thorry seit jüngstem an

vorne nicht ständig überladen“, meint Klaus Seifert, Geschäftsführer der Zanner Fahrzeugbau. „Mit Ausnahmegenehmigungen können diese vierachsigen Fahrzeuge für unteilbare Einzellasten dann bis zu 35 Tonnen zulässige Gesamtmasse beantragen, was einer Nutzlast von bis zu 20 Tonnen entspricht.“ Das Unternehmen stellt Transportaufbauten für alle gängigen LKWs ab 11,99 Tonnen her und setzt dabei auf komplett feuerverzinkte Aufbauten. Ein Gitterrost-

boden gewährleistet Rutschfestigkeit auch bei schlechter Witterung und ermöglicht gleichzeitig hohe Radlasten der zu transportierenden Arbeitsbühnen. Der Auffahrwinkel ist für Maschinen mit kleiner Bodenfreiheit optimiert und entsprechend gering.

Seit zehn Jahren sind Harry Hauß und Thomas Heyse mit ihrem Unternehmen Thorry Metalltechnik auf dem Markt der LKW-Plattformaufbauer tätig. Auch sie haben den Trend zum Vierachser gespürt und deutlich mehr Einheiten in diesem Segment verkauft. Das Unternehmen legt nach eigenem Bekunden großen Wert auf Ladungssicherung. Es wird bei allen Aufbauten der bewährte Thorry Schwerlastlochboden verwendet, in den beliebig Thorry Anfahrkeile eingesetzt werden können. Jeder dieser Keile kann eine Last von drei Tonnen auffangen. Es können aber auch Spanngurte in die rund 1800



Der Semitieflader OSD-73-04 von Nooteboom

« Löcher des Lochbodens eingehakt werden. Bei den Rampen kommt die so genannte Schwimmstellung zum Einsatz, das heißt alle Zylinder und Ventile können drucklos gemacht werden, so dass sich beim Überfahren der Rampen keine Drücke aufbauen können und somit eine längere Lebensdauer garantiert ist. Bisher bot Thorry die komplett zusammenschiebbaren Rampen in den Ausführungen 750 und 900 Millimeter Breite an. Seit neuestem wird auch eine komplette Rampe angeboten. Im kommenden Jahr plant Thorry den Bau von Sattelaufliegern speziell für den Transport von Arbeitsbühnen, mit allen Ausstattungen, die bereits beim Plattformaufbau eingesetzt werden.

Neuer Rekord

Eine Kategorie obendran gaben sich die Teilnehmer gleichfalls rege. So kann Goldhofer einen neuen Rekord feiern. Mit dem neuen zehnachsigem Sattelanhänger STZ-H10 überschreitet das Unternehmen erstmals mit einem Sattelanhänger die Grenze der 100-Tonnen-Nutzlast. „Mit einer Achslast von 11,2 Tonnen ist unser neuer STZ-H10 der ideale Roadrunner für schwere Nutzlasten“, sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG. Gerade für den Transport der neuen Großkran-Generation, aber auch für Anlagen aller Art sei der STZ-H10 von Goldhofer prädestiniert. Der STZ-H10 verfügt über einen hydraulischen Achsausgleich von 400 Millimeter (+/- 200) und einer hohen Bodenfreiheit, was ihm in der Geländegängigkeit echte Vorteile gegenüber einem handelsüblichen Achtsachser beschert. Der STZ-H10 verfügt über zwei Fahrstellungen. Er lässt sich entweder mit dem Ausgleich von +/-200 oder +300/-100 Millimeter fahren. Auch beim Zugfahrzeug zeigt sich der STZ-H10 ganz flexibel. Er kann sowohl von Drei-, als auch Vier-Achs-Sattelzugmaschinen gezogen werden. Möglich macht es die integrierte Differenzialschaltung im Schwanenhals. Die ersten vier Achsen des STZ-H10 sind hydraulisch anhebbar, gebremst wird im STZ-H10 mit einer EBS-Anlage. Wer beim Transport Gewicht sparen muss, der kann die Verbreiterungen des Hängers herausnehmen.

Faymonville stellte bei der diesjährigen IAA-Ausstellung in Hannover einen Megamax mit einer bedeutenden Weiterentwicklung vor: einen Megamax mit zwei Pendelachsen. Die Ladehöhe auf dem hinteren Fahrwerk ist dadurch niedriger und liegt bei 1,05 Meter in der Ausführung mit 17,5 Zoll Felgen. Dabei ist das Fahrzeug nur 500 Kilogramm schwerer als ein Tieflader mit zwei Lenkschenkelachsen. Aufgrund der Belastung der Pendelachsen mit zwölf anstatt zehn Tonnen bei der Lenkschenkelachse werden rund 3,5 Tonnen Nutzlast gewonnen. Der

Nutzer kann sich daher für einen Auflieger mit zwei Pendelachsen anstelle eines Aufliegers mit drei Lenkschenkelachsen entscheiden und hat nach wie vor die gleiche Nutzlast. Zudem ist mit den Pendelachsen vor allem der Lenkeinschlag besser und der Fahrwerkshub ist größer.

Wie auch der Pendelmax ist der Pendel-Megamax automatisch mit einer kombinierten Prismenbaggermulde ausgestattet. Die neue Entwicklung von Faymonville umfasst noch weitere Vorteile wie die Einhaltung der maximal zugelassenen Gesamtzuglänge von 16,5 Meter bei einem Auflieger oder auch einen robusteren abfahrbaren SNT Schwanenhals, der es erlaubt, an eine 8x4 Sattelzugmaschine anzukoppeln.



Der neueste Zuwachs in der Nootboom-Familie der hydraulisch gesteuerten Ballastrailer ist der sehr kompakte Fünfsachsige ausziehbare Ballastrailer. Die Kombinationslänge von Zugmaschine und eingeschobenem Ballastauflieger kann innerhalb der gesetzlichen 16,5-Meter-Grenze bleiben. Genau wie die anderen hydraulisch gesteuerten Ballastrailer ist der kompakte fünfachsige ausziehbare Ballastrailer von Nootboom speziell für den Transport schwerer, kompakter Ladungen wie zum Beispiel Kranballast konstruiert worden. Dabei ist ein hohes teilbares Gewicht auf einer relativ kleinen Oberfläche möglich. Mit einer, je nach Ausnahmegenehmigung, möglichen Zuladung von zwölf Tonnen pro Achse verfügt dieser kompakte Ballastrailer über ein sehr hohes technisches Gesamtgewicht und damit über eine Nutzlast von 75 Tonnen.

Nootboom stattet seine Ballastrailer standardmäßig mit vier hydraulisch zwangsgelenkten Achsen aus, optional kann eine Handsteuerung geliefert werden. Die erste Achse des neuen Nootboom Ballastrailers ist starr und kann als Liftachse ausgeführt werden. Die Ladefläche kann auf 21,5 Meter ausgezogen werden.

Für ganz Schweres

Energie aus Windkraft ist heute eine der wichtigsten Quellen regenerativer Energie. Der Pfedelbacher Schwerlast- und Spezialfahrzeugbauer Scheuerle bietet für den Transport der Anlagenteile ein breites Fahrzeugprogramm. Von schweren



Durch ein Ablegen der Rampen des Zugfahrzeugs von Zanner im gefalteten Zustand auf die Anhängerfront kann der komplette Zug von hinten über die einteiligen Rampen des Anhängers beladen werden.

« Sattelplattformwagenkombinationen für Turmsegmente über Maschinenhäuser bis zu selbstfahrenden Schwerlastfahrzeugen für den internen Transport. Auch als Trägerfahrzeug für Mobilkrane kommen Schwerlastfahrzeuge von Scheuerle zum Einsatz. Der Transport von Turmsegmenten erfolgt heute durch unterschiedliche Fahrzeugkonzepte. Segmente für Windkraftanlagen weisen meist einen großen Durchmesser auf. Hier kommt in der Regel eine Transportkombination zum Einsatz, die aus einer Satteltieflader-Kombination mit Kesselbrücke besteht. Bei kleineren Rohrdurchmessern werden spezielle Rohradapter an die Schwerlasteinheiten für die Aufnahme des Turmsegmentes gekoppelt. Scheuerle bietet hierzu Schwerlastfahrzeuge aus dem Combi-Programm an. Schwerlastkombinationen mit 20 beziehungsweise 36 Tonnen Achslast stehen ebenso zur Verfügung wie Einheiten mit niedriger Ladehöhe.

Bei den Maschinenhäusern steht vor allem das Gewicht von bis zu 80 Tonnen im Vordergrund.

Auch hier bietet der Hersteller gleich ein ganzes Paket an. Aus Schwanenhals-Vorlaufwerk, Tiefladebrücke und Nachlaufwerk werden hierzu nutzlaststarke Schwerlastkombinationen konfiguriert. Große Gewichte bedingen in der Regel auch längere Transportkombinationen. Der große Lenkeinschlag bis zu 60 Grad, über den alle Fahrzeuge aus der Scheuerle Combi-Serie verfügen, sorgt dafür, dass auch große Transportkombinationen wendig sind, eine Grundvoraussetzung, um die meist abgelegenen Baustellen zu erreichen.

Als Trägerfahrzeug für Mobilkranaufbauten finden FlatCombi-Fahrwerke Anwendung. Transporte von Mobilkrane mit einer Hakenhöhe von 140 Metern wurden bereits realisiert.

In Sachen Schwertransporte hat Goldhofer in diesem Jahr eine Neuheit präsentiert, das Schwerlast-Modul-System Typ PST/ES-E. Das neuartige Modul-System weist eine Achslast von 50 Tonnen pro Achsline auf. Darüber hinaus wurden im Vergleich zu konventionellen Modulen mit hydrostatischem Antrieb alle praxisrelevanten Baumerkmale wie zum Beispiel Biegemoment des Rahmens, maximale Fahrgeschwindigkeit, Zugkraft des hydrostatischen Antriebs wesentlich verbessert, um einen Transport von konzentrierten Schwerlastgütern auf möglichst wirtschaftlicher Basis zu ermöglichen.

Ausgezeichnet

Zehn europäische Fachzeitschriften haben zur IAA Nutzfahrzeuge die Trailer Innovation 2009 gewählt. Über 70 Hersteller aus acht europäischen Ländern bewarben sich in den fünf Kategorien Safety, Body, Chassis, Components und Concept. Unter sechs Bewerbern im Bereich Chassis konnte sich der Faymonville Megamax Tieflader mit „Light Pendelachsen“ durchsetzen und wurde mit der begehrten Trophäe ausgezeichnet.



Konzepte für Schwertransporte kommen aus dem Hause Scheuerle

Die Lenkung basiert auf dem bewährten System des Fahrzeugtyps PST/SL-E mit einem Lenkeinschlag von +/- 135 Grad, um alle in der Praxis notwendigen Lenkprogramme, das heißt Drehen der Plattform auf einem Punkt, Hundegang, 90 Grad Querfahrt unter Berücksichtigung eines optimierten Reifenverschleißes, zu gewährleisten. Das Modulsystem wird von Power Packs mit einer Leistung von bis zu 490 PS angetrieben. **K&B**



Auf satte 50 Tonnen Achslast ausgelegt, der Goldhofer PST/ES-E