



LECTURA
SPECS

+49 (0) 911 430 899 - 0

Das **KOSTENLOSE** Lexikon technischer Daten...



Finden Sie Scherenbühnen und **255**

weitere Maschinenarten auf

www.LECTURA-SPECS.com

Die wahrscheinlich größte Datenbank mobiler Maschinen

...256 Maschinenarten, 1000 Hersteller, 100 000 Typen



Auf und davon

Aufgeladen und weggefahren. Nichts geht ohne sie, den Anhängern und Tiefladern, die Arbeitsbühnen, Turmdrehkrane oder andere Baugeräte an den Einsatzort bringen. Kran & Bühne hat sich nach den Neuheiten umgeschaut.

Die Auswahl ist groß und die Anforderungen so unterschiedlich, wie kaum woanders. Mal soll viel

drauf passen, mal muss es genau passen. Die Tonnagen dürfen nicht überschritten werden und die Zahl der Achsen möglichst gering sein. Bei wenig Eigengewicht soll jedes Gramm, der noch draufpasst, auch mit transportiert werden. Transporteinheiten, sei es als Aufbauten bei 3- oder 4-Achsern oder als Tieflader gleich hinten angehängt, müssen aber dennoch möglichst variabel einsetzbar sein. Ein Spagat, der nicht immer gelingen kann. Dennoch gibt es etliche neue und interessante Ansätze, die mehr als nur einen Blick lohnen.

Bühnenlösungen

So hat sich das Unternehmen Fliegl Gedanken über den sichereren Transport von selbstfahrenden Baumaschinen wie beispielsweise Arbeitsbühnen gemacht und eine neue Runge auf den Markt gebracht. Mit dem Dreiachs-Satteltieflader SDS 410 T hat das Unternehmen ein speziell für den Transport von Arbeitsbühnen konzipiertes Gerät vorgestellt.

Ineinander laufende Teleskoprahmentteile verlängern das Fahrzeug um bis zu drei Meter, je nach Einsatz kann die Teleskopierung alle 500 Millimeter pneumatisch arretiert werden. Die Ladefläche lässt sich nach dem Schwanenhals zur Überfahrt hydraulisch anheben – auf drei Metern Länge und zweieinhalb Metern Breite. Die letzte der drei Achsen ist Nachlaufgelenkt mit Rückfahrsperrüber die Rückfahrcheinwerfer und manueller Sperrfunktion am Auflieger, der weiterhin über eine Luftfederung verfügt. Der Liftmaster besitzt gleich 36 Zurrösenpaare, Verzurrpilze und Klappzurrösen. Auf dem Schwanenhals ist eine Elektroseilwinde mit einer Zugkraft von 5,5 Tonnen und einer Seillänge von 27 Metern montiert. Die Ladehöhe des Tiefbetts beträgt



Blomenröhr hat für seine Transporteinheiten den Minisattel entwickelt



Der STB-T-022AC von Brian James

920 Millimeter mit einem Auffahrwinkel von 7 Grad. Bei einer Achslast von zehn Tonnen steht eine Nutzlast von 29,5 Tonnen zur Verfügung.

Seit über 20 Jahren fertigt Blomenröhr Minisattel in verschiedenen Ausführungen. Ob mit Kofferaufbau, Schiebeverdeck, als Pritsche, Tieflader, absenkbarer Plattform oder mit spezieller Rahmenkonstruktion für Arbeitsbühnen – alle Fahrzeuge werden laut Unternehmen für den speziellen Einsatzfall konstruiert und gefertigt. Für den Transport von Arbeitsbühnen oder Niederflurfahrzeugen hat Blomenröhr einen speziellen Sattel entwickelt. Sie sind so konstruiert, dass die volle Ladelänge in einer Ebene für den Transport von Fahrzeugen zur Verfügung steht. Die hohe Punktlast der Hubarbeitsbühnen wird durch die robuste Rahmenkonstruktion aus Stahl und durch die engen Querverstrebungen problemlos abgefangen. Auch der Boden ist entsprechend stark ausgelegt und mit zwei Spuren aus verzinkten Gitterrosten versehen. Der Auffahrwinkel ist gering, wobei durch die spezielle Konstruktion des Rahmens zusätzlich starke Knickpunkte in der Auffahrt vermieden werden. Somit können die Bühnen problemlos be- und entladen werden. Die 55 Zentimeter breiten und 2,5 Meter langen Auffahrrampen aus Stahl mit verzinkten Gitterrosten sind ebenfalls robust aufgebaut, um der hohen Punktlast der Arbeitsbühnen gerecht zu werden. Die Minisattel werden auf Kundenwunsch gefertigt. Oft nachgefragt – so die Erfahrung des Unternehmens – werden beim Transport von Arbeitsbühnen eine Elektrowinde,

verbreiterte Rampen oder auch ein kompletter Boden aus Gitterrost.

Einen speziell auf den Transport von kleinen Arbeitsbühnen ausgerichtet Anhänger hat das britische Unternehmen Brian James entwickelt. Der STB-T-022AC wird unter anderem von Power-Lift GmbH vertrieben. Der Anhänger ist eine Doppelachsenausführung, zu

« dem es auch eine kleinere Version gibt. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 3.500 Kilogramm und eine Zuladung von 2.800 Kilogramm ist möglich. Die Ladelänge liegt bei drei Meter, die Ladebreite bei 1,52 Meter. Das Besondere jedoch ist die standardmäßige Ausstattung dieses Anhängers. Eine einfach zu bedienende Hydraulik sorgt für problemlose Beladung, zum Beispiel einer Scherenarbeitsbühne. Die Laderampe ist durchgehend über die volle Breite und ist einklappbar, der Boden ist mit zwei Multilochfahrspuren ausgestattet, um auch bei nassem Wetter entsprechende Haftung zu haben. Die Rückleuchten sind vor Beschädigungen geschützt. Ebenfalls standardmäßig dabei ist ein Reserverad, ein verstärktes Stützrad, welches durch ein winziges, aber sehr effektives Detail vor eventuellem Herunterfallen geschützt wird sowie eine manuelle Winde. Entsprechend variable Verzurrösen sind selbstverständlich. Das Chassis ist aus voll verzinktem Stahl.

Seine Palette an Tiefladern hat Zandt Cargo in diesem Herbst erweitert. So sind die Tandem-Anhänger-Tieflader der Modellreihe TAT hinzugekommen. Die Baureihe der Tandem-Anhänger-Tieflader-Bordwand TAT-B 110, TAT-B 135, TAT-B 180 definiert nach Unternehmenssicht den klassischen Maschinentransporter. Das modulare Baukonzept ist neben der mechanischen Federung auch mit Luftfederung möglich und wird dann entsprechend mit einem EBS und RSS / RSP Bremssystem ausgestattet. Die Leistungsklasse TAT-B 110 und TAT-B 135 ist mit der von Zandt entwickelten leicht zu bedienenden Höhenverstellung in liegender Bauweise und serienmäßig mit der Zugöse DIN 40 ausgestattet. Dadurch ist eine Überfahrösung auf das Zugfahrzeug oder bei Entfall der Bordwände eine optimierte Plateaulösung möglich. Optional ist auch eine Schwenkzugöse DIN 40/ DIN 50 lieferbar.



Zandt hat die Tandem-Anhänger-Tieflader ins Programm aufgenommen

Gewichtiges

Ein entscheidender Faktor für das Arbeiten mit Kranen sind die Gewichte. Nur mit ihnen sind zum Teil die Traglastkurven zu erreichen, die der moderne Stahlbau heutzutage zulässt. Doch können diese nicht einfach auf jedem AT-Kran mitgeführt werden, zumindest wenn man die gesetzlich vorgeschriebenen Achslasten einhalten will. Das bedeutet letztendlich, dass die Krangewichte separat auf einem Tieflader sich auf den Weg machen müssen. Derartige Kran-Begleitfahrzeuge hat nun zum Beispiel Scholpp bei Fliegl geordert, drei Stück des Typs SVS 510. Der Vierachser in verstärkter Stahl-Schweißkonstruktion verfügt bei 9,8 Tonnen Eigengewicht über eine Nutzlast von bis zu 46,7 Tonnen. Die vordere der vier scheibengebremsten Zehn-Tonnen-Achsen



Gleich 36 Zurrösenpaare, Verzurrpilze und Klappzurrösen hat der Tieflader von Fliegl

kann um 150 Millimeter angehoben werden und ist mit einer Anfahrhilfe ausgestattet. Eine über den Sattelumlenkhebel gesteuerte mechanische Zwangslenkung erleichtert auch in engen Baustellenbereichen das Rangieren und ermöglicht dem Begleitaufleger schnelles und sicheres Erreichen des Kranfahrzeuges. Festen Stand bei Be- und Entladung gewährleistet die 24-Tonnen-Stützwinde. Für den Transport zusätzlicher Kranausrüstung wurden nach Kundenwunsch im vorderen Teil der Pritsche zwei Paare Containerverriegelungen eingelassen. 22 Rungentaschen, Staufächer und Zurrösen in hoher Anzahl sowie ausziehbare Warntafeln gehören ebenso zur Ausstattung des Auflegers.

Im Bereich des Schwertransportes geht Faymonville mit der Produktpalette Modulmax seinen eigenen Weg. Mit dieser Neuheit der Interoperabilität können die Schwertransportunternehmer weltweit den Lieferanten für ihre Modulfahrzeuge frei wählen und sind nicht mehr nur an eine Marke gebunden. Die Modulmax-Palette beruht auf der Verbindung mehrerer Module mit zwei bis sechs Achslinien. Nutzlasten von 80 Tonnen aufwärts bis hin zu über 1.000 Tonnen sind möglich. In der Tat ist es laut

Faymonville so, dass die Obergrenzen der Fahrzeuge vorwiegend vom Zustand am Einsatzort abhängen. Die Fahrzeuge können sowohl auf öffentlichen als auch auf innerbetrieblichen Verkehrswegen eingesetzt werden. Die gesetzlich festgelegte Obergrenze auf öffentlichen Verkehrswegen – je nach Land oft zwischen 12 und 16 Tonnen je Achsline – liegt weit unter der technischen Höchstlast von 36 Tonnen pro Achsline bei einer Geschwindigkeit von 1 km/h. Es gibt viele verschiedene Kombinationsmöglichkeiten. Man kann die Module einzeln kombinieren, an einen Schwanenhals oder eine Deichsel ankoppeln, Tiefbetten oder Turmadapter integrieren. Außerdem kann in 3-Files oder 4-Files, das heißt parallel ein halbes oder ganzes Modul angekoppelt, gefahren werden. ►►

« Für die Bedürfnisse der Transportunternehmer hat Faymonville indes den Euromax weiterentwickelt. Der Euro-N-4L-AX mit einer Ladeflächenlänge von 9,55 Meter hat eine Ladehöhe von 76 Zentimeter in beladenem Zustand. Dieser Semi-Tieflader ist mit zwei starren Achsen und zwei Nachlaufachsen ausgestattet sowie mit einer 205/65 R 17,5 Bereifung versehen und es gibt ihn in 3 Ausführungen: eine Ausführung mit, eine ohne Verbreiterungen und eine Ausführung mit Radmulden zwischen jeder Achse, jedoch ohne Verbreiterungen. Das Fahrzeug kann optional auf der ersten Achse mit einer pneumatischen Liftachse versehen werden. Diese kann vor allem auch als Anfahrthilfe verwendet werden. Die Anschrägung des Schwanenhalses kann dieses Mal bis zu einer Aufsattelhöhe von 95 Zentimeter in beladenen Zustand beibehalten werden. Das Fahrzeug wiegt in der Basisausführung 8.650 Kilogramm.

Weniger Verschleiß

Zwei neue Satteltieflader hat auch Goldhofer dieser Tage vorgestellt. Beim Fahrzeugtyp STZ-VP 6 handelt es sich um einen von vorne überfahrbaren Satteltieflader mit Pendelachsen. Das Fahrzeug verfügt über einen hohen Achsausgleich von 60 Zentimeter. Ein Lenkeinschlag von 60 Grad hinten und 70 Grad vorne sorgt zudem für weniger Reifenverschleiß, bessere Kurvenlaufeigenschaften und hohe Manövrierbarkeit. Eine sehr breite und tiefe Kessel- beziehungsweise Baggermulde im Fahrwerk schafft viel Platz. Die Breite beträgt 66 Zentimeter, bei einer Fahrzeugbreite von 2,55 Meter beziehungsweise 86 Zentimeter bei einer Fahrzeugbreite von 2,75 Metern. Die zweite Neuheit ist der Satteltieflader STZ-L3. Mit einer Gesamtzuglänge von 16,5 Metern bietet Goldhofer ein innovatives Fahrzeugkonzept für den Transport von Baumaschinen aller Art. Erstmals ist es gelungen, eine hohe Einsatzvariabilität zu gewährleisten, sodass eine sehr große Anzahl an Baumaschinen mit einem Gesamtgewicht bis 38 Tonnen gefahren werden kann. Die leichte Umrüstbarkeit vom Tiefbett- zum Plateaufahrzeug erlaubt auch leicht den Transport von „Standard-Ladungen“. Der Einsatz einer Schmalachse, die im Tiefbett seitlich überfahren werden kann, ermöglicht eine optimale Schwerpunktage. Das verhindert eine Überladung der Zugmaschine und ermöglicht außerdem ein sehr langes Tiefbett für große Kettenfahrzeuge.

Hohe Nutzlast, enge Kurvenradien, große Fahrstabilität und beste Traktion auf der Antriebsachse, das sind die Forderungen der Unternehmen im Schwertransport an die Fahrzeugbauer. Mit seiner „Panther Fahrwerk-

Technology“ geht Doll Fahrzeugbau auf die Forderungen der Branche ein. Jüngstes Beispiel ist die Hegmann Transit mit Sitz in Sonsbeck am Niederrhein. Diese hat nun einen siebenachsigen Teleskop-Semi-Sattelaufleger von der Doll Fahrzeugbau in Oppenau übernommen. Das Fahrzeug ist eines von etwa 20 Doll-Fahrzeugen im Fuhrpark der Sonsbecker. Dieser Vario S7E-S2 ist mit einer hydraulischen Zwangslenkung, einem kompensierenden Schwanenhals und vor allem der Doll Fahrwerk-Technologie mit geteilten und hydraulisch gefederten Achsen ausgestattet. Die Hydraulikfederung arbeitet über doppelt wirkende Zylinder mit 315 Millimetern Gesamthub. Das Fahrwerk zeichnet sich laut Georg Tietz aus der Geschäftsleitung von Hegmann „durch die senkrechte Konstruktion des Hydraulikstempels aus. Das Rad steht immer sauber auf der Straße. Dadurch bewegt sich der Stempel nicht in Fahrtrichtung, hat eine geringe Beanspruchung und ist wartungsfrei.“

Zur Rahmenkonstruktion des neuen „Panther“ meint Tietz: „Der Teleskopauszug des Zentralkastenrahmens ist dank der Einzelradkonstruktion so hoch gebaut, dass es auch beim vollen Auszug von über neun Metern kein Durchhängen oder Verwindungen gibt. Er ist schmal und tief und dadurch leichter. Die Ladehöhe liegt dennoch tief bei immer 850 Millimetern. Die Schaltung der Hydraulikabstützung ist an dem neuen Lenksystem perfekt. Der Zylinder sitzt in einem Rohr und



Der STB-T-022AC von Brian James



Joachim und Georg Tietz vor ihrem neuen Vario S7E-S2 von Doll

ist ganz gegen Steinschlag geschützt, denn beim Tieflader ist Steinschlag die größte Gefahr. Die Reifen und die Radlager werden geschont. Auch die Zentralschmierung trägt dazu erheblich bei. Alle Räder haben einen individuellen Achsausgleich und sind immer höhengleich.“ Der Höhenausgleich zum Schwanenhals verursacht beim Abbiegen einen geringeren Reifenverschleiß. **K&B**