

# JCB A45E / A45EH

## HÖHERE STANDARDS



**JCB** E-TECH

### OBEN AUF MIT GELENK-TELESKOP-ARBEITSBÜHNEN

- Maximale Plattformhöhe von 13,84 m mit 7,47 m maximaler seitlicher Reichweite
- Wahlweise batterieelektrischer oder Diesel-elektrischer Hybrid-Antriebsstrang
- 300 kg Tragfähigkeit
- Allradantrieb und Pendelachse
- Abschaltvorrichtung, nicht-markierende Reifen, Schwenksperre und Notablass
- JCB LiveLink Echtzeit-Fernüberwachung (Telematik)

**JCB Deutschland GmbH**

Europaallee 113a | 50226 Frechen  
tel: 02234 68296 00 | [info@jcb.com](mailto:info@jcb.com)

Erfahren Sie mehr!  
[www.jcb.de](http://www.jcb.de)



**JCB**



Einen Großauftrag der Bundeswehr hat Doll realisiert

# VON A NACH B, BLOSS WIE?

Ohne Transporteinheiten, in welcher Größe auch immer, bleiben alle Räder stehen.  
 Ein Überblick, welche Angebote für die Branche vorhält von Kran&Bühne.

**B**aummaschinen, Turmkrananlagen und Gegengewichte, tonnenschwere Einzelstücke für die Industrie oder über lange Rotorblätter für die Windkraft, alles will an seinen Einsatzort. Und das über die Straßen oder Stock und Stein. Dabei stellt der Alltag die Protagonisten vor immer neuen Herausforderungen. Doch der Markt bietet passende Lösungen.

Die meisten Baummaschinen werden hu-ckepack auf LKWs genommen. Die Um- und Aufbauten führen darauf spezialisierte Unternehmen durch. Vom großen Serienanbieter bis hin zur personalisierten Einzelanfertigung reicht die Palette, die die Redaktion für Sie zusammengestellt hat.

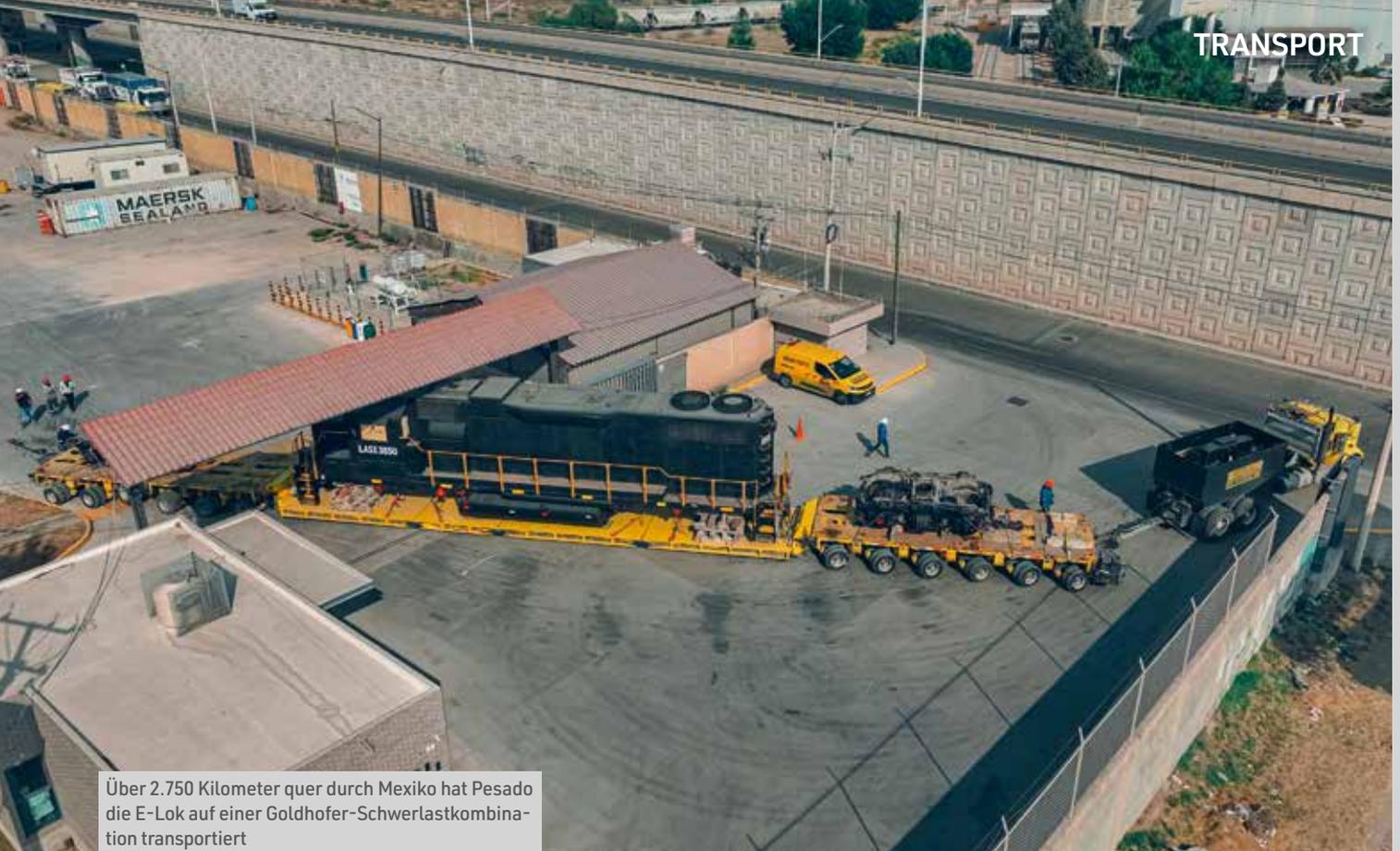
Bei **Doll** in diesem Jahr frisch aufgelegt wurde der „P3H-Z18 rapid“. Mit dem Plattform-Sattelaufleger werden lange und sperrige Güter transportiert. Seine Teleskopierung ermöglicht eine einfache Anpassung an die Länge Ihrer Ladung bis zu 30 Meter. Mit der Funkfernsteuerung kann der Auflieger nachgesteuert werden, um auch enge Passagen zu meistern. Dank der hydraulischen Drehschemellenkung hat der Vario P3H-Z18 einen Lenkwinkel von bis zu 45 Grad. Zudem finden

sich auf dem Auflieger zahlreiche Kombizurrgelenke, Kombizurrgeländer und Rungentaschen im Vorder-, Hinterwagen und Zwischentisch.

Des Weiteren konnte sich das Unternehmen in diesem Jahr über einen Auftrag von der Bundeswehr freuen. „Ein Partner, wie die Doll Fahrzeugbau GmbH, der nicht nur hochwertig und fristgerecht liefert, sondern die Lieferziele sogar unterschreitet, bringt unsere Beschaffung erheblich voran“, betonte Ralph Herzog, der Vizepräsident des Bundesamts für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw). Doll-Geschäftsführer Markus Ehl ergänzt: „Mit Hilfe unseres Partnernetzwerkes, das wir über Jahre in Deutschland und Europa aufgebaut haben, kann unser Unternehmen seine Produktionskapazitäten sehr schnell hochfahren. Das ermöglicht es uns, solche Großaufträge in kürzester Zeit umzusetzen. Unsere Expertise beim *Simultaneous Engineering* erlaubt uns gleichzeitig eine sehr schnelle Produktion. Zudem waren wir bereit, in Vorleistung zu gehen und ein gewisses Risiko zu tragen.“ Die Sattelanhänger werden von der Bundeswehr für den Transport insbesondere des Kampfpanzers Leopard 2 eingesetzt.

## 8-Achs-„Roller“ ohne Bett

Als Teil der **Faymonville**-Gruppe stellt Max-Trailer Fahrzeuge für Spezial- und Schwertransportaufgaben her. Jetzt haben die Entwickler eine Flip-Tail-Rampe vorgestellt. Das Konzept des Telesattels mit hydraulischem Heckbereich bietet dem Kunden nun mehr Möglichkeiten. Das hydraulisch absenkbar Heck bietet dabei die Möglichkeit zur Beladung von Rad- oder Kettenfahrzeugen über das Heck. Die weiterentwickelte Rampe ist hydraulisch absenkbar, kann aber auch bis in eine vertikale Position angehoben werden. Die Kombination aus Sattelzugmaschine und Telesattel bleibt dabei viel kompakter und unvergleichbar wendig für Transporte in der Stadt oder in Gebieten mit wenig Rangierraum. Für größere Maschinen gibt es Verbreiterungen für die Ladefläche sowie die Flip-Tail-Rampe. Die Rampe und die Ladefläche sind mit einem Holzboden ausgelegt. Aber auch im Bereich der Telesattel ist Faymonville gut aufgestellt. So hat das Familienunternehmen Wocken seinen Fuhrpark mit einem 3+5 Combi-Max ergänzt. In Kombination mit dem 7,95 Meter langen Baggerbett, zusätzlich um 5,11 Meter teleskopierbar, entsteht ein Tieflader, der schwerste Rad- und Kettenfahrzeuge



Über 2.750 Kilometer quer durch Mexiko hat Pesado die E-Lok auf einer Goldhofer-Schwerlastkombination transportiert

aufnimmt. Auch als so genannter 8-Achs-„Roller“ ohne Bett sind Einsätze mit der Transporteinheit bei Wocken geplant.

Als deutscher Partner von Faymonville setzt **ES-GE** für seine Kunden auf diese Modelle, konfiguriert diese dann aber gezielt auf deren Wünsche. Einer dieser Kunden ist die Firma Hölldobler, ein seit den 1950er Jahren aktiver Spezialist für Abschlepp- und Bergungsdienstleistungen. So wird Hölldobler einen Mega-Max zukünftig unter anderem für den Langstreckentransport von havarierten Bussen oder anderen Fahrzeugen mit ähnlichen Dimensionen nutzen. Der Tiefbettauflieger wurde mit zahlreichen Sonderausstattungen geliefert. Hierzu zählen eine Seilwinde an der Löffelstielmulde im Fahrwerk, abfahrbare Stahlrampen mit Kletterleisten sowie eine eigens installierte Halterung für eine etwa 2.500 Millimeter lange Abschlepphilfe. Die hydromechanisch zwangsgelenkten Achsen mit hydraulischem Achsausgleich sind auf deutschen Straßen für Achslasten von bis zu jeweils zwölf Tonnen freigegeben. Der Mega-Max ist für den Betrieb mit unterschiedlichen Sattelzugmaschinen in den Konfigurationen 4x2, 6x2 und 6x4 ausgelegt. Neben dem Transport von Fahrzeugen, Maschinen oder vergleichbaren Gütern bietet der herausnehmbare Boden die Möglichkeit, das Tiefbett als Kesselbrücke zu nutzen.



Kübler transportiert einen Scheuerle mittels Scheuerle

Wocken setzt auf Faymonville Max-Trailer





Hänglers Liftmaster mit flacher Rampe



Für Hölldobler hat ES-GE einen MegaMax von Faymonville angepasst

## Von Alu-Hohlprofil bis Zurrpitz

Ein sehr breites Portfolio an Transporteinheiten findet sich bei **Fliegl**, darunter auch Satteltiefloader für den Baumaschinentransport. Eines dieser Modelle ist der Satteltiefloader vom Typ SDS 470 T, der 26,1 Tonnen Nutzlast bietet. Die Ladehöhe beträgt 89 Zentimeter im Tiefbett; in Kombination mit den zweigeteilten 3,6 Meter langen Stahlrampen mit Seilzugstreckung ergibt sich ein flacher Auffahrwinkel. Die Rampen lassen sich hydraulisch einzeln seitlich verschieben. Dank einem weiteren Paar Stahlrampen kann auch der 4.000 Millimeter lange Schwannenhals befahren werden. Auf diesen lassen sich zudem rundum Bordwände aus 400 Millimeter hohen und 25 Millimeter starken Alu-Hohlprofilen aufstecken. Während der Schwannenhals und der Radkastenbereich mit Stahlblech belegt ist, besteht der Boden im Tiefbett aus 70 Millimeter starken Weichholzbohlen aus Lärche, bei denen der Reibwert höher als bei Hartholz ist. Zur Belüftung ist der Boden mit Spalt zwischen den Bohlen verlegt, so trocknet er schneller. Ein enger Querträgerabstand ermöglicht in Kombination mit den starken Bohlen eine besonders hohe Punktbelastung. Für Ladung mit Überbreite lassen sich seitlich am Rahmen Stahl-Verbreiterungen ausziehen, auf die ebenfalls die 70 Millimeter starken Bohlen gelegt werden können – so ergibt sich eine bis zu 3.000 Millimeter breite Ladefläche. Der Tiefloader verfügt über 22 Zurrpitzle mit je zehn Tonnen Zugkraft, die oben und seitlich im Außenrahmen eingelassen sind.



Fliegl präsentierte zuletzt den Satteltiefloader SDS 470 T

Ein umfassendes Angebot an Aufliegern und Tiefladern bietet auch **Broshuis**. Zu den Kunden des Unternehmens zählt unter anderem das Hamburger Transportunternehmen Stange Spezial- und Schwertransport-Logistik. Dieses hat nun einen neuen 10-Achser (3+7) Semi-Tieflader PL2 HD mit Auffahrampen abgeholt. Der neue Auflieger ist mit zehn Pendelachslinien ausgestattet, kann aber auch als 7-Achs-Sattelaufliieger mit schweren Rampen fahren. „Wir haben uns für einen Broshuis entschieden, da für uns Qualität an erster Stelle steht. Der 3+7-Semtieflader bringt alles mit, was wir für unsere Kunden benötigen“, erklärt Inhaber Maik Stange. Mit Sohn Louis ist bereits die nächste Generation mit an Bord. Dieser fügt hinzu: „Unser neuer Semtieflader wird für Schwertransporte im Baugewerbe und in der Industrie eingesetzt. Spezialisiert für Transporte von Bohrgeräten, Straßenbaumaschinen, Kessel, Brückensegmenten, Transformatoren, Kranteilen, Stahlkonstruktionen, Betonteilen und Windkraftanlagen.“ Alle hydraulischen Funktionen sind wie immer über die Funkfernbedienung zu steuern, somit können die Rampen, die Federung und Lenkung sowie der hydraulische Hals bequem bedient werden.

### Bühne rauf leicht gemacht

Ein weiterer Name kommt aus Österreich: **Hangler**. Das Unternehmen hat für den Transport von Bühnen, Staplern oder Baumaschinen einen speziellen Tiefladeraufbau im Portfolio, der sich individuell auf drei- oder vierachsige LKWs montieren lässt. Die Länge des Plateau-Aufbaus beträgt beim Dreiachser 8.550 Millimeter, beim Vierachser ist die Ladefläche noch einmal 1.000 Millimeter länger. Dank des Gewichts von 4.100 beziehungsweise 4.400 Kilogramm bleibt ausreichend Nutzlast erhalten. Hinter der letzten Achse fällt die Ladefläche um acht Grad nach hinten ab; in Kombination mit den langen Rampen ergibt sich ein besonders flacher Auffahrwinkel – ideal für Arbeitsbühnen mit geringer Bodenfreiheit.

Die zweigeteilten Rampen aus Stahl-Gitterrosten sind 3,5 Meter lang und 85 Zentimeter breit; mit einer Tragkraft von 20 Tonnen pro Paar sind sie stabil genug für schwere Baumaschinen. Dank Elektrohydraulik lassen sich die Rampen per Knopfdruck heben, senken und seitlich verschieben; die Rampen werden ebenfalls hydraulisch gestreckt. Da kleine Bühnen eine sehr geringe Spurweite haben können, lassen sich die beiden Rampen auf bis zu 170 Millimeter zusammenschieben. Das Elektrohydraulikaggregat befindet sich in einem abschließbaren Alu-Staukasten. Zwei weiteren Kunststoff-Staukästen befinden sich seitlich unter dem Ladeboden.

Wie der Name vermuten lässt, bietet der Mega-Grip-Boden aus verzinktem Gitterrost sehr viel Halt; die Rampen sind zusätzlich mit einer Gleitschutzverzahnung versehen. Dank Verzinkung ist Rost kein Thema – der komplette Aufbau ist feuerverzinkt und passiviert, das gewährleistet einen besonders hohen Korrosionsschutz. Für die Ladungssicherung bieten die Aufbauten reichlich Zurrmöglichkeiten: 24 Zurringe mit je zehn Tonnen Zugkraft im Außenrahmen, dazu kommen zwölf Zurrösen mit je fünf Tonnen Zugkraft, die mittig in den Boden eingelassen sind. Jeweils ein Zurring ganz vorne und hinten sowie eine

Zurröse hinten mittig zur Befestigung des Seilwindenseils runden das Paket ab.

An der 1.500 Millimeter hohen Stirnwand aus verzinktem Stahlblech sind 24 Aufhängebügel montiert, an die sich die Zurrketten und Spanngurte hängen lassen. Mittig in der Stirnwand eingelassen befindet sich die starke Elektroseilwinde mit 6.350 Kilogramm Zugkraft, damit lassen sich auch defekte Arbeitsbühnen oder Stapler spielend leicht an Bord ziehen. Die Winde samt 35 Meter langem Stahlseil lässt sich per Funkfernbedienung betätigen. ↘



Das Hamburger Unternehmen Stange orderte bei Broshuis einen Semi-Tieflader PL2 HD



Alu-Aufbauten realisiert Tima



Junghanns auf den letzten Platformers' Days



Eine Transporteinheit von Zanner Fahrzeugbau für Beyer Mietservice



Bei Meusburger hat Gushurst diesen Auflieger bestellt

## Sonder- und Schwertransporte

Aber auch Transporteinheiten selbst müssen transportiert werden, was das folgende Beispiel eindrücklich zeigt. So hat Hyundai Heavy Industries fünf Shipyard-Transporter von **TII Scheuerle** gekauft. Die ersten beiden Fahrzeuge beförderte die Spedition Kübler nun vom Werk in Pfedelbach zum Heilbronner Hafen. Die Route führte ausschließlich über Landstraßen. Die zwei knapp 40 Meter langen Züge haben je einen Scheuerle Shipyard-Transporter geladen. Jedes dieser Fahrzeuge misst acht Meter Breite. Einen Sondertransport dieser Dimension, der ausschließlich Landstraßen nutzt, hat es noch nicht gegeben. An einigen Stellen entlang der Route zwischen Pfedelbach und dem Heilbronner Hafen wird es richtig eng. Oft trennt nur eine Handbreit zu beiden Seiten die zwei 25 Meter langen, 1,90 Meter hohen und 151 Tonnen schweren Kolosse von den Hauswänden. So beträgt in der Ortsdurchfahrt Bitzfeld die Breite zwischen den Häusern gerade Mal

8,22 Meter. Aber auch an anderen Stellen der Route ist nicht viel mehr Platz vorhanden. Zum Erfolg der Mission tragen auch die Scheuerle-Intercombi-Achslinien bei. Kübler setzt 18 davon plus eine vierachsige Zugmaschine pro Schiffsektionstransporter ein, um die Transporter die ersten rund 30 Kilometer zu befördern. Vom Werk in Pfedelbach rollt der Konvoi ausschließlich über Landstraßen, da die zu überquerenden Autobahnbrücken abgelastet wurden und einen Transport mit diesem Gewicht über die Autobahnen nicht möglich machen. Nach 7,5 Stunden kommt der Transport sicher am Heilbronner Hafen an.

Eine E-Lokomotive reist mit Diesel, so könnte die Überschrift für den ungewöhnlichen Transport lauten. Das mexikanische Unternehmen Pesado Transport hat mittels einer **Goldhofer**-Schwerlastmodulkombination mit Tiefbettbrücke die rund 2250 Kilometer Reise absolviert. Die rund 180 Tonnen schwere Elektrolok ist 18 Meter lang und

4,70 Meter hoch und ist Teil des Infrastrukturprojektes *Tren Maja*. Die 12-achsige Goldhofer-Schwerlastkombination vom Typ THP/SL mit einer Tiefbettbrücke ist für eine Nutzlast von bis zu 300 Tonnen ausgelegt. Das Tiefbett war notwendig aufgrund der Höhe der Lokomotive. Dadurch war es möglich, das 2.250 Kilometer entfernte Valladolid nahezu auf direktem Weg und überwiegend über Autobahnen zu erreichen. Bereits bei der Ausfahrt aus dem Ladehof musste der 69 Meter lange Gesamtzug sein Können unter Beweis stellen. Doch der hohe Lenkeinschlag von 55 Grad sowie der hydraulische Achsausgleich von +/-300 Millimetern mit Niveauregulierung ließen auch Engstellen wie Kreisverkehre oder Ein- und Ausfahrten problemlos bewältigen.

„Es war eine herausfordernde Fahrt durch touristische Gebiete mit engen Straßen und kurzen Wenderadien; aber mit dem präzisen Lenksystem der Goldhofer THP/SL-Module ist das Manövrieren unter diesen Bedingungen mit großer Sicherheit und Präzision möglich“, erklärt Ramiro Muñoz Martínez, *Specialized Transportation Engineer* bei Pesado. Der insgesamt 69 Meter lange Gesamtzug wurde von zwei Schwerlastzugmaschinen vom Typ *Western Star 690XD 8x6* mit 515 PS gezogen und teilweise geschoben. Das Ziel Valladolid Yucatan wurde nach 14 Tagen erreicht.

## Auflieger mit Tradition

Auflieger sind es, die bei **Nooteboom** reichlich zur Auswahl stehen. Seit 140 Jahren existiert das Familienunternehmen inzwischen. Heutzutage werden Auflieger mit Nutzlasten von 20 bis 200 Tonnen entwickelt und gebaut. Von einfachen Aufliegern über Tiefbettau Ausführungen bis hin zum Telesattel reicht das Portfolio des niederländischen Herstellers.

Was diese Branche auszeichnet, dass sich hier immer wieder auch Spezialisten tummeln, die noch flexibler auf die Vorstellungen des Kunden eingehen können, dennoch stets eigene Ideen parat haben. Gleichwohl von diesen Unternehmen oft nicht viel zu hören ist, lohnt es sich, auch dort vorbeizuschauen. Einige der Namen finden Sie im Internet unter unseren Branchenlinks auf [Vertikal.net](http://Vertikal.net) wie beispielsweise **Beko**, **Bickel-Tec** und **Tima**.

Andere finden sich, wenn man etwas intensiver sucht, wie beispielsweise **Blomenröhr**, **Zanner**, **Junghanns** und **Meusburger**. Viele nutzen die Chance, sich auf etlichen Fachmessen, von der Nordbau über die IAA bis hin zu den Platformers' Days, zu zeigen. Viele der Details lassen sich besser am Objekt vor Ort erläutern.

K&amp;B