



Ahern Deutschland ist der neue Direktverkaufs- und Service-Unternehmensbereich für Snorkel-Hubarbeitsbühnen und Xtreme-Teleskopstapler für den deutschen und österreichischen Markt.

Weitere Informationen erhalten Sie von Ahern Deutschland unter

**Tel. 0800 0005654**

oder schicken Sie eine E-Mail an [info@aherndeutschland.de](mailto:info@aherndeutschland.de).

[www.aherndeutschland.de](http://www.aherndeutschland.de)



**HOHE  
QUALITÄT**

**BREITES SORTIMENT  
STARKER SERVICE**



November 2015 TVH® und TotalSource® sind eingetragene Handelsmarken. TVH ist Lieferant von Ersatzteilen und Zubehör für Gabelstapler, Hubarbeitsbühnen und Teleskopstapler. TVH-Vertrieb und Reparatur von Gabelstaplern sind die Kernkompetenzen der TVH-Gruppe. © 2015 TVH.



**TVH PARTS NV**

Brabantstraat 15 · 8790 Waregem · Belgium

T +32 56 43 42 11 · F +32 56 43 44 88 · [info@tvh.com](mailto:info@tvh.com) · [www.tvh.com](http://www.tvh.com)

**TVH PARTS**

# Leicht ist angesagt

Vom Dreiachser bis zu Moduleinheiten, das Eigengewicht steht im Vordergrund. Rüdiger Kopf fasst die Abnahmestrategien und Neuheiten zusammen.



Transport eines rund 250 Tonnen schweren Minenbaggers auf einer THP/SL-L (1-1) Kombination

Immer vor Weihnachten wird jedem Fernsehzuschauer per Werbung nahegelegt, auf sein Gewicht zu achten. Ein Thema, das sich auch bei Transporteinheiten immer deutlicher herauskristallisiert. Das allerdings unabhängig von der Jahreszeit. Einiges hat sich hier getan. So hat beispielsweise Zanner nach eigenem Bekunden einen neuen „superleichten und kostengünstigen“ Tiefflader-Stufensattel im Programm. Um das Ziel zu erreichen, wurde kräftig abgespeckt. Unter Verzicht auf übliche Ausstattungen wie Mittelrampe, Faltrampen am Heck und gelenkte Achsen hat Zanner auf der Grundlage des Schrägsattelkonzepts ein modifiziertes Stufensattelkonzept entwickelt. Der neue Tiefflader hat nun eine starre Auffahrmöglichkeit zum Hals hin. Die Tiefbettlänge ist nur unwesentlich kürzer als bei einem „echten“ Stufensattel. Die Tiefbetthöhe im Achsbereich ist mit 800 mm rund 100 mm tiefer als in der bisherigen Stufensattelausführung. Auf eine Zwanglenkung wird verzichtet, dafür wird die hinterste Achse nachlaufgelenkt. Und anstatt faltbarer Heckrampen sind einfache Heckrampen eingesetzt. Das Ergebnis: eine Gewichtseinsparung von zwei Tonnen und ein Kaufpreis, der laut Unternehmen in etwa 30 Prozent unter dem eines „echten“ Stufensattels liegt. Auch hat Zanner das komplette Tieffladeraufbauten-Programm hinsichtlich Gewicht, Bauhöhe, Fertigung und Montage weiter optimiert. Mit den Tieffladern können bis zu 20 Tonnen transportiert werden. Bei einem gängigen Modell mit 8,50 Meter Ladeflächenlänge werden rund 50 bis zu je fünf Tonnen belastbare Zurr-Ringe verbaut. Der Auffahrwinkel liegt bei rund zehn Grad. Auch bei der Rampe hat Zanner nachgelegt und viele Details umgesetzt.

Ebenfalls in punkto Gewicht allerdings in einer „schwereren Liga“ proklamiert Goldhofer für seine Schwerlastmodule den Leichtbau. Die Module der Baureihen THP/SL-S und THP/SL-L sind die leichtesten voll kombinationsfähigen Schwerlastmodule der Welt, heißt es seitens Goldhofer. So ist das Eigengewicht dank eines neuartigen Rahmenkonzepts in Verbindung mit hochwertigen Feinkornstählen auf unter 2,5 Tonnen je Achslinie reduziert worden. Da gleichzeitig das Biegemoment der Module sehr hoch ist, sind sie extrem stabil und belastbar. Das jedoch ist nicht das Einzige. Fast genauso wichtig sind die vielfältigen Kombinationsmöglichkeiten der Module trotz unterschiedlicher technisch maximaler Achslasten. Dank ihnen können Investitionsgüter mit einem Gewicht von mehr als 1.000 Tonnen transportiert werden. Nicht allein die Achslinien der Typen THP/SL-L und THP/SL-S sind untereinander kompatibel, sondern können auch mit denen des Schwerlastmoduls THP/SL kombiniert werden, das eine Achslast von bis zu 45 Tonnen ermöglicht. Alle THP-Module sind mit sämtlichen Goldhofer-Komponenten – wie Schwanenhälse, Drehschemel-, Tiefbett-, Kessel oder Baggerbrücken – kombinierbar. „Aufgrund dieser Vielzahl an Optionen haben Goldhofer-Kunden die Möglichkeit, für jede Transportaufgabe exakt die Kombination zusammenzustellen, die am wirtschaftlichsten ist“, sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG. „Und damit haben sie im immer härter werdenden Konkurrenzkampf die besseren Argumente.“

Faymonville „goes Bayern“ und auch dort ist das Gewicht ein Entscheidungsgrund. Das Familienunternehmen Karl aus Innernzell im Bayrischen

Der neue Nicolas Euroflex



Zanner hat einen neuen Schrägsattel im Programm

Wald hat sich für einen 2-Achs-Megamax-Tiefbettauflieger von Faymonville entschieden. Die Aktivitäten der Firmengruppe Karl umfassen den Erwerb, Verkauf, Sanierung und Abwicklung von Projekten in den Bereichen Bau, Energie, Industrie und Immobilien. Im Straßen-, Erd- und Kanalbau und bei Groß- und Spezialabbrüchen übernimmt dabei die Karl Bau-Abteilung die Durchführung. Spezifische Aufgabengebiete, bei der die bayrische Firma auch für seine Transportaufgaben auf echte Spezialisten zurückgreifen möchte. Und da fiel die Wahl nun auf den belgischen Tieflader-Hersteller Faymonville. Der Megamax-Tiefbettauflieger ist komplett ausgestattet und dennoch ein absolutes Leichtgewicht. Denn das Eigengewicht von 10.460 Kilogramm ermöglicht eine legale Gesamtnutzlast von rund 31.100 Kilogramm. Die breite Baggerstiellmulde eignet sich ideal für die Ansprüche des Bauunternehmens. Zudem ist der Auflieger nicht nur von vorne, sondern auch von der Seite befahrbar – ein weiterer praxisorientierter Vorteil. Als Neukunde zeigte sich Karl Bau sogleich angetan und überzeugt von der hochmodernen Fertigungsweise und der herausragenden Qualität des Faymonville-Produktes.

## Höhe gewinnen

Ein anderes Sportthema ist die Höhe der Transporteinheiten, respektive der „übrig“ bleibende Rest für die Last. So hat Nootboom einen neuen Semitiefklärer vorgestellt: den „Manoovr“. „Mit 780 mm Ladeflächenhöhe haben wir im Vergleich zum gegenwärtigen Multi-PX 70 Millimeter gewonnen. Im Spezialtransport, wo jeder Zentimeter zählt, ist das ein großer Fortschritt. Kein anderer Hersteller bietet 70 Grad Lenkeinschlag. Mit einem Ausgleichshub von 500 Millimeter sind wir die besten am Markt“, hebt Stefan Salari, Produktmanager bei Nootboom, hervor. Um die optimale Lenkbarkeit zu gewährleisten – sowohl eingeschoben als auch teleskopiert – kann die Lenkung einfach angepasst werden. Zum Verstellen der Lenkung muss der Fahrer nicht mehr unter das Fahrzeug. Die Steckbolzen sind von oben erreichbar. Ein Umsetzen gibt vor, ob die vorderen Achsen des Trailers mit der Sattelzugmaschine mitlenken – erwünscht bei eingeschobenem Trailer, also entgegengesetzt zu den hinteren Achsen –, starr bleiben oder mit den hinteren Achsen des Trailers mitlenken. Bei der Verwendung eines Multidollys bietet der Multi-PL darüber hinaus die Möglichkeit, die Lenkung des Multidollys hydraulisch anzupassen, um das optimale Lenkschema in allen Kombinations Kategorien zu gewährleisten. Die „Manoovr MPL Generation“ weist laut Hersteller eine Vielzahl von neuen Details auf. So kann das Verhältnis zwischen Sattelast und Achslast auf die vorderen Achsen des Trailers einfach hydraulisch verstellt werden. Ein 30-Tonnen-Schwanenhals lässt sich stufenlos von 18 Tonnen für eine 6x4 Sattelzugmaschine bis zu 30 Tonnen für eine 8x4 Sattelzugmaschine regeln, bei zwölf Tonnen pro Achslinie auf dem Dolly.

## Neues aus Frankreich

Neues wurde in diesen Tagen in Frankreich auf der Messe „Solutrans“ in Lyon von Nicolas vorgestellt. Zu sehen waren die die neuen Modelle Euroflex und Eurolight. „Mit den achsschenkelgelenkten Satteltiefklädern Nicolas Euroflex und Nicolas EuroLight stellen wir flexible, robuste und effiziente Qualitätsfahrzeuge vor“, erklärt Sebastien Porteu, Geschäftsführer bei Nicolas und fügt an: „Sie ergänzen das umfangreiche Produktportfolio der TII Group für den Straßentransport und erweitern es nach unten.“ Der mit drei bis sieben Achsen erhältliche Nicolas Euroflex punktet mit einem optimierten Leergewicht, einer breiten Baggermulde und verschiebbaren Verbreiterträgern, die eine Anpassung der Ladefläche an verschiedene Lasten ermöglichen. Selbstpositionierende Stützen, ein flexibler Königszapfen für die Anpassung an 2-, oder 3-Achs-Zugmaschinen und ein innovativ angeordnetes Bremssystem für mehr Bodenfreiheit sind nur einige der technischen Merkmale, die das Fahrzeug zum idealen und praktischen Allrounder machen. Mit dem „Drop-Deck-Trailer“ Eurolight stellt die TII Group ein weiteres leichtes und kosteneffizientes Fahrzeug für den Transport von Lasten unter 100 Tonnen im öffentlichen Straßenverkehr vor, das in einer Vielzahl von Varianten viele Nutzlast- und Einsatzbereiche abdeckt.

Neu im Programm bei Nootboom: der „Manoovr“, der vor allem Ladehöhe gewonnen hat

Der Euro-light mit seiner integrierten Tiefbettbrücke erweitert das Programm des französischen Nicolas um einen Drop-Deck-Trailer mit allen Vorteilen und elektronischen Optionen, die auch der „größere Bruder“, der Scheuerle-Nicolas Eurocompact, bietet. Erhältlich ist der das Gerät mit zwei bis fünf Achsen und 2,5 bis 2,75 Metern oder drei Metern Breite. Beim Schwanenhals kann der Kunde zwischen einer aktiven und einer fest verschweißten Variante wählen. Der Eurolight ist mit starren, nachlaufenden, lift- oder achsschenkelgelenkten Achsen erhältlich. Optional sind eine einfach oder doppelt ausziehbare Ladeplattform, ein kurzes oder langes hydraulisches Hebebett, eine elektrische oder hydraulische Winde, eine Twin-Zentralschmieranlage und viele weitere Extras erhältlich. >>

Der Liftmaster verfügt über seitlich verschiebbare Auffahrampen sowie abnehmbare Bordwände



Große Flexibilität verspricht HBV mit dem Multitruck

# Flexibel, stabil und leicht

Vor rund zwei Jahren hat Bickel-Tec den Fahrzeugbau der Firma Thorry samt Team und Entwicklung übernommen. Rüdiger Kopf sprach mit Geschäftsführer Gerd Körber über seine Intentionen und Pläne.

„Mein Wunsch war es, Fahrzeugbau im eigenen Haus zu haben“, erklärt Gerd Körber seinen Schritt, den Fahrzeugbau der Thorry Metalltechnik zu übernehmen samt den Mitarbeitern rund um Harry Hauß. Thorry auf der anderen Seite hat sich auf sein Kerngeschäft – den Metall- und Stahlbau – fokussiert. So kam es, dass der Name Bickel-Tec im Segment der Fahrzeugbauer in der Sparte Transporttechnik auftauchte, allerdings mit durchaus jahrzehntelanger Erfahrung rund um den Fahrzeugbau. Das neue Geschäft der Plattformaufbauten und Sattelaufleger ist zu den bestehenden wie unter anderem der Fahrerhausänderungen, Radstands- und Rahmenänderungen sowie Lackier- und Airbrush-Arbeiten hinzugekommen.

Am Standort von Bickel-Tec im badischen Rheinau-Helmlingen hat Körber speziell für den neuen Fahrzeugbau eine neue Montagehalle mit Deckenkränen, Lager und – nicht unbedingt alltäglich – Fußbodenheizung errichtet. Die Etablierung der Produktion ist nun abgeschlossen, so dass Körber für kommendes Jahr zuversichtlich sein Ziel ausgibt: „Wir haben hier die Kapazität, bis zu 50 Plattaufbauten und 15 Auflieger zu produzieren.“ Auch was für ihn am wichtigsten bei seinen Produkten ist, hebt er klar hervor: „Da kommt es auf die richtige Balance zwischen Stabilität auf der einen Seite und dem geringen Eigengewicht auf der anderen Seite an.“ Stabil und leicht eben in einem. Als mittelständisches Unternehmen ist Bickel-Tec zudem flexibler, wenn es auf Kundenwünsche ankommt, zumal mit den bisherigen Geschäftsfeldern bereits gerade hier jahrelange Erfahrung im Haus vorhanden ist.

Für die Aufbauten wird bei Bickel-Tec weiterhin auf das patentierte Lochblech von Thorry gesetzt. Hier wird die Stabilität mit der Flexibilität verbunden. Das Lochblech erlaubt die Verzerrung an schier unendlich vielen Stellen. Zudem hält es der Punktbelastung, die gerade Arbeitsbühnen erzeugen, gut stand. Klingt gut, heißt aber nicht, dass es nicht noch Dinge gibt, die verbessert werden können. So wurde auf den Platformers' Days ein Plateau-Aufbau mit Neuerungen vorgestellt. An den Rampen wurden neue Schlauchführungen eingesetzt, die besser geschützt sind. Darüber hinaus können an den Aufbauten auch Abstützzyylinder mit beweglichen Tellern angebracht werden, die für das Be- und Entladen noch mehr Stabilität bieten. Die Möglichkeiten besteht auch bei den Aufbauten zwei verschiedene Rampenbreiten von 750 und 900 Millimeter zu wählen. Und nächstes Jahr werden wir wieder Interessantes auspacken“, ist sich Körber, dreifacher FIA-Truck-Race Europameister, sicher. <<



Geschäftsführer Gerd Körber (r.) ist in der Welt der Trucks aufgewachsen



In der neuen modernen Halle werden die Geräte von Bickel-Tec produziert



Das Gesamtteam von Bickel-Tec



Die Schlauchführung an den Plateaufbauten wurde optimiert

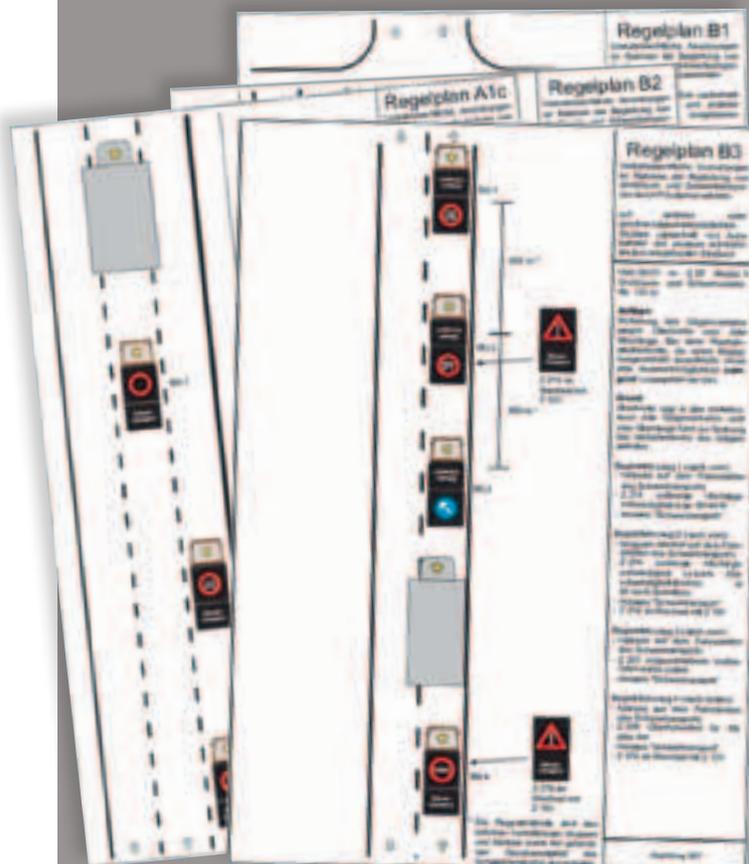
» Frank Sommer, Geschäftsführer des Vermietunternehmens HBV, wollte weg vom Standard. Herausgekommen sind inzwischen zwei Fahrzeuge. Zum einen ein „Minisattel“ im 7,5-Tonnen-Bereich, welcher in Kombination als Tieflader eine Nutzlast von bis zu elf Tonnen bietet. Das Fahrzeug ist mit dem alten PKW-Führerschein Klasse 3 fahrbar. Als Neuerscheinung wird im Februar 2016 der erste „HBV-Maxload 26“ vorgestellt, welcher zum Transport sämtlicher Maschinen sowie insbesondere der im eigenen Vermiet-Fuhrpark neu befindlichen Genie SX 180 konstruiert wurde. Der Auflieger zeichnet sich dadurch aus, dass er mit einer Standard 2-Achs-Sattelzugmaschine gezogen werden kann und ohne jegliche Sondergenehmigungen eine Nutzlast von bis zu 26 Tonnen besitzt. Die Kombination bringt laut Sommer voll ausgeladen 40 Tonnen auf die Waage. Mit einer 41,8 Tonnen Dauergenehmigung kann sogar der Superlift JLG 1850 SJ auch auf deutschen Straßen ohne lange Vorlaufzeiten für etwaige Sondergenehmigungen in den alltagstauglichen Einsatz gebracht werden.

Den Namen Liftmaster hat Fliegl seinem Tieflader gegeben, um hervorzuheben, dass er für den Transport von Arbeitsbühnen konzipiert wurde. Der Liftmaster verfügt über seitlich verschiebbare Auffahrampen sowie abnehmbare Bordwände. Beides erleichtert das Be- und Entladen. Zur Überfahrt auf den Schwanenhals kann das Tiefbett durch einen hydraulischen Hubtisch in einem Winkel von etwa sechs Grad angehoben werden. Den gleichen Winkel hat Fliegl für das Heck konstruiert, die Ladehöhe des Tiefbetts liegt bei 900 Millimetern. Der Tieflader ist zudem nachgelenkt. Darüber hinaus werden etliche Optionen angeboten, wie zum Beispiel ein Planenaufbau. Die Nutzlast liegt bei 30 Tonnen. Dazu ist der Liftmaster mit 30 Zurrösenpaaren und einer Elektroseilwinde mit einer Zugkraft von 5,5 Tonnen ausgestattet. Neben dem Liftmaster hat Fliegl noch weitere Trailer für die Höhenzugangstechnik im Programm, darunter Plateausattel, die Kontergewichte für Krane aufnehmen und Tandemtiefbettanhänger zum Transport von Arbeitsbühnen.



Das Familienunternehmen Karl aus Innernzell im Bayrischen Wald hat sich für einen 2-Achs-Megamax-Tiefbettauflieger von Faymonville entschieden

## Privatisierung der Polizeibegleitung – BSK-Info



Mit der Verkehrsblattverlautbarung Nr. 178 vom 09.10.2015 sind die Regelpläne für die Begleitfälle auf der Autobahn mit Hilfe des BF3plus und für die Begleitfälle abseits der Autobahn mittels BF4 veröffentlicht worden. Die Regelpläne stellen dabei Beispiele für die Visualisierung der erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen dar, die für das Fahrpersonal, die als so genannter Verwaltungshelfer unterwegs sein werden, ein strikt zu beachtendes Verhalten vorschreiben. Diese sind als kleinster gemeinsamer Nenner anzusehen, auf den sich die 16 Bundesländer haben einigen können. Sie sind maßgebend für den Einsatz von BF3plus-Fahrzeugen bei der Einhaltung von Absenkaufgaben, bei der auf der Autobahn stehend die Fahrhöhe der Schwertransportkombination abgesenkt werden muss. Nach Passieren des Überführungsbauwerkes geschieht dieser Vorgang in umgekehrter Reihenfolge erneut. Dieser Begleitfahrzeugtyp kommt auch bei der Geschwindigkeitsaufgabe „5 km/h“ zum Einsatz, bei dem der Schwertransport mit eben dieser Geschwindigkeit über ein Brückenbauwerk fahren muss.

Abseits der Autobahn werden bis zu drei vorausfahrende BF4-Begleitfahrzeuge zum Einsatz kommen, die, wenn bei einem Begegnungsverkehr ein Passieren möglich ist, einen Geschwindigkeitstrichter aufbauen und für den Fall, dass dieses Passieren nicht möglich ist, den Gegenverkehr wie den Einmündungsverkehr sperren werden. Damit ist bundesweit der 2. Schritt in Richtung Privatisierung bindend geregelt. Der noch fehlende 3. Schritt zur Privatisierung der Polizeibegleitung beinhaltet die Schaffung der rechtlichen Voraussetzung zur Anordnung dieser Maßnahmen. Bis zur Schaffung dieser rechtsverbindlichen Erlasslage kann ein Bundesland diese Anordnung durchaus auch auf Pilotstrecken mittels Ausnahmeregelung zulassen. Es kommen auf diesen neuen Begleitfahrzeugen die so genannten Verwaltungshelfer als verlängerter Arm der jeweils für den Streckenabschnitt zuständigen Verwaltungsbehörde zum Einsatz. Der Verwaltungshelfer ist je Bundesland zu verpflichten und ist bei seinem Einsatz nur sich selbst und der zuständigen Verwaltungsbehörde unterstellt.