



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



Platformers' Days 2006!

Mit
Vertikal
Check

Am 25. und 26.8
in Hohenroda

Heben und Bewegen — dafür sind die Platformers' Days auch 2006 wieder wichtigstes Informationsforum.

Am 25. und 26. August präsentieren Aussteller aus dem In- und Ausland im Hessen Hotelpark Hohenroda alles rund um mobile Hebertechnik und mobile Höhenzugangstechnik.

Weitere Informationen unter:

Internet www.platformers-days.de

E-Mail 2006@platformers-days.de

Telefax +49(0)50 31.97 28 38

Platformers'
DAYS



Grosse Vielfalt

„ Es gibt viel zu transportieren, laden wir's auf...“, so könnte man einen bekannten Werbespruch abwandeln, wenn es um Transporte mit Anhängern und Tiefladern geht. Eine Marktbeobachtung von Jürgen Hildebrandt.

Eine schier unendliche Vielfalt tut sich auf, wenn man den Markt für Anhänger und Tieflader betrachtet. Egal, ob es dabei um Transporte von Arbeitsbühnen und Kranen geht oder um andere Güter und Maschinen, die möglichst schnell und wirtschaftlich von A nach B befördert werden sollen. Dabei sind die Anforderungen der Kunden an die Hersteller im Prinzip ähnlich: so kurz und so leicht wie möglich sollen sie sein, die angebotenen Lösungen. Und dabei eine möglichst hohe Nutzlast bieten – versteht sich. Die Palette beginnt hier bei PKW-Anhängern, deren Ladefläche zum Transport abgesenkt werden kann. So bietet Heimann Fahrzeugbau, Notuln, zwei Typen mit 1800 und 3500 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht an, deren Ladefläche manuell oder elektrohydraulisch abgesenkt und nach Auffahren des entsprechenden Transportgutes wie zum Beispiel einer kompakten Scherenbühne wieder in die Anfangsstellung hochgepumpt werden kann. Hierzu muss der Anhänger, der zudem mit hydraulischen Stoßdämpfern sowie Einzelradaufhängung ausgestattet ist,



Goldhofer-Anhänger mit ausziehbarem Tiefbett



Euro-Tieflader „Pendel-X“ von Nooteboom

nicht einmal vom Zugfahrzeug abgekoppelt werden.

Vergleichbare Lösungen in dieser Klasse bietet die seit Jahren bekannte „Tellefant“-Reihe der Schweizer Schuler & Schlömmer Transporttechnik. Hier wurde aktuell ein Anhänger mit sechs Tonnen Gesamtgewicht bei 4,4 Tonnen Nutzlast sowie ALB und einer Druckluftbremse mit ABS eingeführt, dessen Ladefläche ebenfalls absenkbar ist und damit den Einsatz von Ladeschienen oder Auffahrampen überflüssig macht.

Immer größere Maschinen und Geräte

Aus wirtschaftlichen Gründen werden immer mehr industrielle Produkte in möglichst großen Teilen oder einteilig ausgeführt. Das erspart mehrfache Transporte und aufwändige Montagen vor Ort. Diesem Trend müssen die Anbieter



Unter Kontrolle

Mit Modultransportern können heute Lasten von 15000 Tonnen und mehr bewältigt werden, bei solchen Lastfällen müssen manchmal mehr als 1000 Pendelachsen kontrolliert gesteuert werden. Diese Dimension zeigt auf, welche Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit die Bordrechner der Fahrzeugeinheiten garantieren müssen. Um diese Leistung sicherzustellen, hat man bei Scheuerle eine eigene Fahrzeugelektronik, die „STEPS.3“ entwickelt, ein vollelektronisches, digitales Lenk- und Fahrsystem für industrielle Einsätze.

Eine Vielzahl von Steuerungselementen überwachen den Fahrzeugensatz: Potentiometer mit direkter Messung kontrollieren den Lenkeinschlag, die elektronische ASR (Antischlupfregelung) stellt sicher, dass kein Hydraulikmotor seine zulässige Drehzahl überschreitet. Drucksensoren überwachen den Schwerpunkt der oft sehr hohen Lasten, um eine Überlastung der Räder zu vermeiden. Für den Fall der Fälle steht eine separat konfigurierte Elektronik zusätzlich für den Notbetrieb bereit.



Für schwerste Lasten werden oft selbstfahrende Transport-Module eingesetzt, die vernetzt gesteuert werden müssen.



Semitieflader der Eurocompact-Serie, gemeinsam entwickelt von Nicolas und Scheuerle

« von Transportequipment durch immer intelligentere Lösungen Rechnung tragen. So bietet Nooteboom mit der Neuvorstellung der „Pendel-X-Euro“-Tieflader nun zwölf Tonnen Achslast pro Achslineie, der in zwei- bis fünfschiger Ausführung lieferbar ist. Die Fahrhöhe ist von 960 bis 1360 Millimeter einstellbar und ermöglicht so viele Transporte innerhalb der maximal genehmigten Höhen. Das kann teure, da zeitraubende Umwege und Umfahrungen von niedrigeren Brücken und Tunnels ersparen. Die Breite der neuen Tiefladerserie ist 2540, 2740 oder 2840 Millimeter. Das Achsgestell ist laut Anbieter kompakt ausgeführt und 260 Millimeter kürzer als die bisherigen herkömmlichen Ausführungen. Zudem schließt das Gestell vorne vertikal zur Ladefläche ab und bietet mehr Netto-Ladelänge im Tiefbett bei gleicher Gesamtzuglänge, so Johan van de Water, Marketingleiter des niederländischen Herstellers. Die Robustheit soll ein Über-

fahren ermöglichen, zu diesem Zweck werden Rampen in die werksseitig eingelassenen U-Profile eingehängt.

Tieflader auch als Anhänger

Goldhofer, Memmingen, stellt eine neue drei- und Vierachs- Satteltiefladerserie als Anhänger vor, die sich mit einer dreiachsigen Zugmaschine innerhalb von 16,5 Metern Gesamtzuglänge bewegen lässt. Das Besondere an diesem Konzept ist, dass sich die Anhänger um jeweils drei oder auch vier (beim Vierachser) Meter ausziehen lassen, was die Ladefläche auf dem Tiefbett auf über zehn Meter erhöht. Dies wird laut Hersteller durch den Einsatz von gekröpften Achsen erreicht, dadurch kann die Mittelröhre zwischen den Rädern bis zum Ende des Fahrwerks geführt werden. Die Ladehöhe beträgt in mittlerer Fahrstellung 460 Millimeter bei einer verbleibenden Bodenfreiheit von »



Brohuis zeigt seine sieben- und achtschigen Modelle auf internationalen Messen

Goldhofer – die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben. Sattelfahrzeuge für die unterschiedlichsten Transportaufgaben und Spezialeinsätze in einem Nutzlastbereich bis 150 t.

Für weitere Information:
www.goldhofer.de

SATTELANHÄNGER

Goldhofer

Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de



Spedition Kübler gewann mit dem Transport von Airbus A 380- Teilen den 3. Platz beim „Job of the year“

◀ 110 Millimetern. Mit Hilfe von zum System passenden Überbrückungsschienen können auch die Auszugsstufen zu einem ebenen Tiefbett ausgebildet werden. Das neue Konzept wurde nach Angaben des Herstellers zum Patent angemeldet und unterliegt bereits dem Gebrauchsmusterschutz.

Ebenfalls eine Serie Tieflader in Anhänger Ausführung entwickelt das französische Unternehmen Nicolas in Zusammenarbeit mit dem Pfedelbacher Schwerlastfahrzeugbauer Scheuerle. Nach Herstellerangaben „ist die Eurocompact-Serie das größtmögliche Tiefbettfahrzeug hinsichtlich Nutzlast und Ladelänge, das im vereinfachten Genehmigungsverfahren betrieben werden kann“, so Marketingleiter Lothar Rieseneberger. Die BigMove-Gruppe, ein Zusammenschluss von zwölf selbständigen Schwerlastunternehmen in Deutschland und Österreich, hat aktuell einen Auftrag zur Lieferung von acht „Eurocompact“-Tiefladern erteilt. Die Gesamtzuglänge der bestellten siebenachsigen Eurocompact (vierachsige Sattelzugmaschine, zweiachsiger Schwanenhalsdolly, Tiefbett eingeschoben mit fünf Meter nutzbarer Ladefläche und fünfachs-

sigem Pendelachs-Fahrwerk) beträgt lediglich 22,2 Meter bei 80,7 Tonnen Nutzlast und möglichen 80 km/h. Das Tiefbett ist mit dem Schwanenhalsdolly durch einen kurz bauenden „Bajonett-Verschluss“ verbunden. Die nutzbare Ladefläche im Tiefbett und beträgt beim siebenachsigen Eurocompact eingeschoben fünf Meter und kann (stufenweise um 0,5 Meter) auf maximal 7,7 Meter ausgezogen werden.

Das hintere fünfachsige Pendelachsfahrwerk stellt nach Herstellerangaben ein Novum in der Tiefladertechnik dar. Das vom TÜV Hessen ermittelte Ausschermaß bleibt unter 1,1 Metern, dadurch kann bei Leerfahrten ohne Beifahrer gefahren werden.

Eine kompakte Bauweise des Hinterwagens ist auch bei Doll Voraussetzung für eine Verlängerung des Tiefbettes, der vor allem die Bemühungen der Techniker um eine Weiterentwicklung gelten. Auch ein außen liegender Schwanenhals kann hierzu beitragen. Dieser Hersteller hebt zudem hervor, dass trotzdem der 45 Grad Lenkeinschlag der letzten Achse beibehalten werden kann.

Dem Trend nach immer größeren und auch schweren Lasten folgend, hat der niederländische Hersteller Broshuis einen achtachsigen, einfach ausziehbaren Semitiefloader mit



Doll-Tiefsattelanhängers



Der erste Pendel-X-Tieflader in Deutschland wurde vor kurzem von der Firma Hegman, Mitglied des „Big Move“- Verbunds, in Betrieb genommen. Geliefert wurde ein so genannter „Euro 107-25IDP“, ein Tieflader mit fünf Achsen hinten, einer Baggerbrücke und zwei Achsen vorn mit einer Nutzlast von fast 80 Tonnen gesamt.

niedriger Ladefläche entwickelt und gebaut. Das zulässige Gesamtgewicht kommt bei diesem Modell auf 105 Tonnen, zwischen Schwanenhals und dem Tiefbett können zur Verlängerung zusätzliche Träger montiert werden. Weiterentwicklungen finden permanent statt auch auf dem Sektor der Siebenachser, hier wurde vor kurzem eine Spezialanfertigung für das niederländische Verteidigungsministerium präsentiert, das im zivilen Verkehr als Chassis für Containertransporte genutzt wird.