

# »Liftmaster«

Der Tiefladerspezialist für den Transport von Arbeitsbühnen



Fliegl Fahrzeugbau GmbH • D-07819 Triptis



Jetzt informieren:

Telefon: +49 (0) 3 64 82/830-0

E-Mail: [triptis@fliegl.com](mailto:triptis@fliegl.com)

[www.fliegl.com](http://www.fliegl.com)

## HUBARBEITSBÜHNEN / KRANE

Marktübersicht – Preise – Bewertung

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



erfolgreich verhandeln –  
sicher und gut entscheiden!



LECTURA  
Fachverlag

# FAYMONVILLE

TRAILERS TO THE **MAX**



## ZUVERLÄSSIGER FORTSCHRITT

Mit den Schwerlastsystemen und Spezialaufliegern von Faymonville erleben Sie **fortschrittliche** Technik, mit der Sie **sicher** und **schnell** jede Transportaufgabe lösen.

TRAILERS  
TO THE MAX

FAYMONVILLE DISTRIBUTION AD

Dauerfeldstr. 19 | D-9990 WEISWAMPACH

T: +352 26 90 04 155 | F: +352 26 90 04 425 | [sales@faymonville.com](mailto:sales@faymonville.com)

[www.faymonville.com](http://www.faymonville.com)

# Es bewegt sich was

Sie sind dauernd im Einsatz und immer unterwegs: Anhänger und Tieflader. Was es im Transport-Business an Neuheiten gibt, fasst *Kran & Bühne* für Sie zusammen.

Die Anforderungen können nicht unterschiedlicher sein. Mal sollen tonnen-schwere Maschinen zum Kunden oder zur Baustelle gelangen, mal sind es weniger schwere, als sperrige Materialien, die ihren Weg in die verwinkeltesten Ecken des Landes suchen. Dementsprechend ist die Auswahl an Transporteinheiten groß und reicht vom Anhänger bis zum selbstfahrenden Schwertransporter.

Im Sektor der 2- bis 4-Achser ist Beko aus Vaihingen an der Enz zu Hause. Das Familienunternehmen hat zuletzt mit den Modellen Beko ST 160 H im Bereich der 26-Tonner und mit dem ST 160 H4 bei den 32-Tonner nachgelegt. Die Ladefläche mit Tiefbett hat eine Ladehöhe von 85 Zentimeter über die gesamte Fahrzeugbreite. Auch höhere Baumaschinen, wie beispielsweise Stapler oder Regalkommissionierer mit einer Bauhöhe von 3,2 Metern, lassen sich damit transportieren. Zudem sind auch Radmulden



Durch die verwinkelten Straßen von Granville schlängelte sich dieser Nicolas-Tieflader von „Leqoc“

vorhanden, dank derer weitere zehn Zentimeter gewonnen werden können. Gerade der Aufbau ST 160 H4 für 4-Achs-Fahrgestelle bietet eine Nutzlast von 22 Tonnen. Der Streckmetallbelag ist durchgehend verschweißt.

Speziell zum Befahren und Abfahren von Geräten mit geringer Bodenfreiheit wurde das Heckteil leicht abgeschrägt. Für optimale Zurrpunkte ist die Seitenplanke durchgehend mit integrierter Lastösenrinne und

Sicherheitsrand ausgestattet worden. Mit dem ST 160 H steht eine Version für den Aufbau auf 3-Achser zur Verfügung. Deren Nutzlast liegt bei 18 Tonnen.

Die Transportbranche kennt nichts, was nicht transportiert werden soll, warum also nicht auch einen Hubschrauber. Den dazugehörigen Spezialtieflader hat Zanner Fahrzeugbau mit Sitz im oberfränkischen Himmelskron realisiert. Wie aber kommt ein Hubschrauber auf den Tieflader? Einfach darauf landen ist nicht. Die Lösung für den Kunden, die Spedition Ebeling, war ein Curtainsider-Auflieger, dessen Heckportal soweit verbreiterbar ist, dass Ladungen von bis zu 4,50 Metern Breite von hinten einfach eingehoben werden können, mit mechanischem Hubdach, bewegli- ➤

Mit einer Scheuerle SMPT-Einheit transportiert Eisele dieses 33 Meter lange Silo durch eine Offenbacher Chemieanlage



« chen Rungen und einem teleskopierbaren Tiefbett von bis zu 9,60 Metern Länge. Das Unternehmen hat bereits verschiedenste Spezialaufbauten in die Tat umgesetzt. Doch auch Tieflader als Aufbauten für 2- bis 4-Achser zum Transport von Baumaschinen stehen im Programm.

Zwei Achsen und Anhänger, das sind die Markenzeichen von Blumenröhr. Die Auswahl reicht hier vom Minisattel bis hin zum Überfahrtieflader. Aus dem Blick lässt das Unternehmen dabei nicht solche weichen Faktoren wie Mautpflicht oder Versicherungsbeiträge und bietet eben solche Anhänger, die hier die Kosten klar senken.

Vor zwei Jahrzehnten hat sich Helmut Fliegl aufgemacht, ein Unternehmen in der Transportindustrie aufzubauen. Stand heute mischt Fliegl inzwischen unter den ganz Großen der Branche mit. Dabei werden Serienfahrzeuge wie Sattelkipper und Tieflader ebenso produziert wie Geräte, die auf die speziellen Wünsche beispielsweise der Arbeitsbühnenbranche eingehen. 2010 hat Fliegl ein überarbeitetes Modell seines SDS 410 T vorgestellt, in das Wünsche und Vorgaben von Kunden

eingeflossen sind. So entstand der Liftmaster – eine durchdachte Lösung speziell für den Transport von Arbeitsbühnen. Um Arbeitsbühnen auch in innerstädtischen Verkehrssituationen zuverlässig ans Ziel zu bringen, ist der Tieflader mit einer Nachlauflenkung ausgestattet: Die letzte seiner drei Achsen macht den Trailer wendig. Rückfahrsperr, Rückfahrcheinwerfer und manuelle Sperrfunktion am Auflieger runden das Konzept ab. Auf Wunsch kann der Auflieger auch mit einer Zwangslenkung versehen werden. Der Liftmaster besitzt ganze 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 – inklusive Funkfernbedienung, Rollenseilfenster und abnehmbare Führungsrolle.

In Sachen Tieflader hat Nooteboom zuletzt mit dem PX-2 Euro Tieflader nachgelegt. Das Nachfolgemodell der erfolgreichen Serie erhielt einen verbesserten Höhenausgleich von 600 Millimeter. So ist unter anderem das Wechseln von Innenrädern leichter. Der Tieflader ist mit einem komplett neuen Kniegelenk-Lagersystem ausgestattet. Hierbei ist die teilbare Kniegelenkachse durch eine einteilige ersetzt worden. Eine längere Lebensdauer des Kniegelenklagers ist laut Hersteller dadurch garantiert. Zudem wurden alle Lufttanks im Zentralrahmen des Fahrgestells integriert und die

Hydraulikschläuche auf komplett andere Weise montiert. Hierdurch kann Nooteboom nach eigenem Bekunden eine viel längere Lebensdauer der Hydraulikschläuche garantieren und damit eine viel höhere Transportsicherheit bieten.

Trailer für die unterschiedlichsten Einsätze stehen bei Faymonville zur Auswahl. Da das Unternehmen im Bereich der modularen Fahrzeugtechnik zwei Baureihen anbietet, die in gemischten Fahrzeugkombinationen mit den Modulen je eines anderen Hersteller eingesetzt werden können, hat sich beispielsweise die Ernst-Udo Müller Internationale Spedition GmbH in Werl auch in diesem Fahrzeugsegment für Faymonville entschieden.



Der Liftmaster von Fliegl ist speziell auf den Transport von Arbeitsbühnen ausgerichtet



Zuletzt hat Beko mit dem ST 160 H sein Programm erweitert

Bei dem abgeschlossenen Auftrag handelt es sich um 24 Achslinien der G-Module Serie in UT-Ausführung, sowie Schwanenhäuse, Kesselbrücken, Spacer und anderen Zusatzbauteilen und Zubehören. Der Bewährungstest fand kürzlich von Ennigerloh nach Krefeld im kombinierten Transport Straße-Wasser statt. Ein Kristaller mit einem Gewicht von 102 Tonnen, sechs Metern Durchmesser und einer Länge von 25,3 Metern musste über eine kurvenreiche Strecke durch kleine Dörfer transportiert werden. Die Ladung musste sogar an einer Brücke mit zu niedriger Durchfahrthöhe mittels zweier Autokrane über die Brücke gehoben werden. »

« In der vierten Generation baut nun Doll Fahrzeugbau Transportlösungen. In Sachen Schwertransport ist zuletzt das Modell Panther auf gute Resonanz gestoßen, so auch bei Dornseiff. Nachdem die Dornseiff-Gruppe bereits einen teleskopierbaren 3-Achs-Sattelaufleger von Doll im Einsatz hat, verstärkt seit Oktober 2011 ein Panther den Fuhrpark des Unternehmens. Es handelt sich um einen Semi-Sattelaufleger vom Typ S6E/25 mit einer Tiefbettlänge von elf Metern. Heinz Dornhöfer, der technische Leiter der Dornseiff-Gruppe, sieht klar die zahlreichen Vorteile des Doll-Auflegers:

„Da ist unter anderem die hohe Achslast von zwölf Tonnen, die aufgrund der Einzelradaufhängung möglich ist. Diese ermöglicht mit ihren getrennten Hydraulikkreisläufen auch einen seitlichen Höhenausgleich, was gerade in unebenen Baustellen zur Sicherheit beiträgt. Ein weiterer Vorteil im Vergleich zur Luftfederung besteht in der Bodenfreiheit, die sich beim Ausheben des Fahrwerks nicht verringert.“

Ein außergewöhnlicher Transport ging zuletzt auf den „Schultern“ eines Tiefladers von Nicolas durch französische Lande. Für die Beförderung des neuen Passagierschnellbootes „Jolie France“ setzte die Schwerlastspedition „Lecoq“ eine Fahrzeugkombination des französischen Fahrzeug-



Auf einen 25-achsigen Schwerlasttransporter von Goldhofer wurde dieser 235 Tonnen Schneidradantrieb durch Oberitalien transportiert

herstellers ein. Im beschaulichen Städtchen Granville in der Normandie werden diese Schiffe bei Marine Concept gebaut. Von der Fertigungsstätte bis an das fünf Kilometer entfernte Ufer wurde das 55 Tonnen schwere Passagierschiff von einer Fahrzeugkombination mittels modularem Plattformwagen des Typs MDEL-TP, 3 + 5 Achslinien mit Flachbettbrücke von Nicolas bewegt. 29 Meter lang, 7,5 Meter breit und 7,5 Meter hoch ist das neue Passagierboot, welches bis zu 280 Passagiere von der Küste Granville bis zu den Chaousey-Inseln befördern wird. Per Kran wurde das Schiff bugseitig nach oben bewegt, sodass die Nicolas-Fahrzeugkombination es unterfahren konnte. Dank der niedrigen Bauhöhe der Plattformwagen von 875 Millimeter wurde das Boot sicher aufgenommen. Die 35 Meter lan-

ge Gesamtkombination schlängelte sich fünf Kilometer durch kleine Ortschaften und enge Baumalleen. Die Plattformwagen wurden dabei während 90 Prozent des Transports per Fernsteuerung nachgelenkt. Der Lenkeinschlag der Achsen von 60 Grad garantierte hierbei maximale Wendigkeit in engen Kurven.

In der „Schwerlastliga“ ist unter anderem Goldhofer unterwegs. Auf eine 25-achsige Schwerlastkombination des Herstellers im Einsatz für das italienische Unternehmen Pasquinelli wurde für den Transport eines Schneidradantriebs für eine Tunnelbohrmaschine gesetzt. Mit seinen 235 Tonnen Gewicht und einem Durchmesser von 8,7 Metern ging es von Ravenna bis zur Baustelle nach Di Pian Del Voglio, eine Strecke von rund 130 Kilometern. Der Konvoi mit seinen 63,5 Metern Gesamtzuglänge, 8,7 Metern Breite, 4,4 Metern Höhe und einem Gesamtgewicht von etwa 450 Tonnen setzte sich dann in der Nacht von Samstag auf Sonntag in Bewegung. Insgesamt drei Tunnel, eine Steigung von 13 Prozent, eine Brücke mit zu geringer Traglast sowie enge Kehren mussten bewältigt werden. Bei der Durchfahrt der Tunnel war fahrerisches Können und Präzision gefordert. Lediglich einen handbreiten Spielraum zu jeder Tunnelwand hatte der Transport zur Verfügung. Dank der präzise geradeaus laufenden Schwerlastmodule konn-

ten diese Hindernisse zügig bewältigt werden. Auf Grund der steilen und engen Ausfahrt beim Verlassen der Autobahn musste der Schneidradantrieb auf eine 20-achsige Selbstfahrkombination umgeladen werden. Anschließend wurde der Schneidradantrieb wieder auf so genannte Elefantenfüße gestellt, damit die 25-achsige Goldhofer Schwerlastkombination diesen problemlos über ihren hydraulischen Achsausgleich aufnehmen und ihre Fahrt zum Autobahnabschnitt zwischen Bologna und Florenz fortsetzen konnte.

Ein anderes Beispiel in Sachen Schwerlasttransport zeigt ein Einsatz, den jüngst die Eisele AG mit SPMT-Fahrzeugen von Scheuerle durchgeführt hat. SPMT steht für Self-Propelled Modular Transporter oder kurz Selbstfahrer. Beim Transport von 33 Meter langen Silos kamen zwei SPMT-Einheiten mit jeweils zehn Achsen zum Einsatz. So wurden die Silos über die komplette Länge gestützt, sodass die Gefahr des Auseinanderbrechens minimiert war. Die Modulfahrzeuge wurden hintereinander, also „in Reihe“ geschaltet – das war nötig, um im engen Gelände einer Offenbacher Chemiefabrik mit den großen Silos manövrieren zu können. Weil die Silos jedoch breiter waren als die SPMT-Einheiten, mussten die Eisele-Mitarbeiter besonders darauf achten, dass die Silos nicht kippen.



Die Ernst-Udo Müller Internationale Spedition GmbH setzt auf Faymonville