

ANDERE GEGEND GLEICHES KONZEPT



Der Ort wechselt aber das Konzept
bleibt unverändert.

Die **Vertikal Days 2017** ziehen um.

Merken Sie sich schon jetzt den
24. & 25. Mai 2017 vor.

**Vertikal
days**
www.vertikaldays.net

WEITERE INFORMATIONEN FOLGEN IN KÜRZE.

Anhängen oder selbst fahren?

Alltägliches oder Besonderes – wenn es um Transport geht, ist die Auswahl gewaltig.
Ein Überblick über die unterschiedlichen Kategorien von Kran & Bühne.

Von der Scherenbühne bis zu ganzen Industrieanlagen, alles will von A nach B. Die Anforderungen unterscheiden sich allerdings im wahrsten Sinne des Wortes gewaltig. Wo fängt man da am besten an? Unten? Oben? Individuell? Vielleicht letzteres, denn die zu transportierenden Maschinen werden immer ausgereifter, gehen an ihre Grenzen, sodass auch die Ansprüche weiter steigen und die Nische für individuelle Lösungen entsteht.

Für seine Unternehmen hebt Frank Sommer, Geschäftsführer von **HBV**, durchaus hervor, dass „sich alle von uns bisher verkauften Transportlösungen durch sehr intensive Kundengespräche im Konstruktionsstadium auszeichnen“. Es sind dies somit auf den Kunden zugeschnittene Einzelanfertigungen, bekräftigt Sommer. Ein Beispiel dafür ist der Maxload26, der jüngst vorgestellt wurde. Mit dem befahrbaren Baumaschinenaufleger können sich „auch gerade Großgeräte wie die Genie SX-180 oder die JLG 1500 AJ sauber innerhalb eines Zuggesamtgewichtes von 40 Tonnen und somit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben europaweit transportieren lassen“, bestätigt er und berichtet weiter: „Die Genie SX-180 brachte mit einer acht Tonnen schweren Standard-Zwei-Achs-Sattelzugmaschine 39.960 Kilogramm auf die Waage.“ Bei der JLG 1850SJ liegt das Gespann bei 41,8 Tonnen und benötigt in Deutschland eine Dauergenehmigung. Der Tieflader verfügt über Doppelklapp-Auffahrampen, eine 20-Tonnen-Seilwinde, Nachlaufenkachse und Radmulden für Großgeräte inklusive Abdeckungen. Damit können nicht nur Großbühnen transportiert werden, sondern natürlich auch entsprechende kleinere Geräte. Mit dem „Multitruck“ hat HBV schon länger ein Grundfahrzeug mit verschiedenen Aufbaukombinationen im Programm. Hierbei handelt es sich um ein „leicht zu bedienendes, starkes und extrem kompaktes Verteilerfahrzeug, welches zudem auch noch mit Fahrpersonal im Besitz der alten PKW Führerscheinklasse 3 oder neuen Klasse C1E besetzt werden kann“, wird seitens HBV hervorgehoben. Die Nutzlast liege bei elf Tonnen auf Basis eines 7,49 Tonnen Zugfahrzeuges mit einer Tiefladerlänge von bis zu zehn Metern.

Auch bei **Blomenröhr** kennt man die Nöte der Kunden. Mal reicht die Zentralachs-Anhängelast am Zugfahrzeug nicht aus, oder es ist eine extreme Ladeflächenlänge für den Transport von Langgut gefragt. „Dann sind Zweiachs-Tieflader für den Kunden die richtige Alternative zum Tan-

dem-Tieflader – und zwar nicht nur für ein Transportgut, sondern für die vielfältigsten Einsatzzwecke“, hebt das Unternehmen mit Sitz in Geseke südlich von Paderborn hervor. Ein Beispiel für die individuellen Lösungen ist ein Zweiachser mit geneigtem Heck und Klapprampe. So konnte ein Auffahrwinkel von 12,5 Prozent realisiert werden. Die Zweiachs-Anhänger von Blomenröhr sind mit modernem Bremssystem EBS mit TEM-Parkbremse ausgestattet. Die sehr engen Querträgerabstände und der doppelte Holzboden lassen den Transport von relativ hohen Punktlasten zu. Auch bei den Minitiefladern bietet das Unternehmen individuelle Lösungen an. Hohe Bodenfreiheit ist für Blomenröhr ein wichtiger Aspekt, damit die Tieflader auch in unebenem Gelände oder über Bordsteine hinweg gezogen werden können. Die Nutzlast liegt bei 2.930 Kilogramm.

Ein anderes Bild zeichnet sich bei **Humbaur** ab. Hier kann man davon sprechen, dass Transportlösungen am Fließband gefertigt werden – 50.000 Hänger jedes Jahr. Für den Transport von Baumaschinen jüngst präsentiert wurde der Baumaschinentransporter 3,5-Tonnen-HS-Tandemachser. Niedrige Ladehöhe und geringer Auffahrwinkel zeichnen den Anhänger für den Transport von leichten bis mittelschweren Baumaschinen aus. Das Gesamtmaß beispielsweise vom Modell HS 303016 beträgt rund 4,96 auf 2,2 Meter bei einem Auffahrwinkel von 13 Grad. Das Gesamtgewicht beträgt circa drei Tonnen bei einer Nutzlast von rund 2.390 Kilogramm und einer Ladehöhe von 370 Millimeter. Wer es größer mag, kann auf die HTD-Baureihe zurückgreifen. Damit hält Humbaur Tieflader von 24 bis 50 Tonnen parat.

In diesem Frühjahr ist **Broshuis** mit dem ersten hydraulisch gelenkten Auflieger mit luftgefederter Einzelradaufhängung auf den Markt gekommen. Der „SL-Air 5“ ist ein nachlaufgelenkter Semitieflader. Es ist ein Auflieger geworden mit Einzelradaufhängung, was wiederum eine Nutzlast von 70 Tonnen ermöglicht. Dieses neue Konzept kombiniert zwei eigenständige Welten, wodurch ein optimaler Lenkeinschlag und das beste Ladevermögen zusammenkommen, hebt Broshuis hervor. Die Lenkkonfiguration ist variabel einstellbar. Eine Luftfederung sorgt für ein komfortables Fahren bei anspruchsvollen Ladungen, bei denen der Schwerpunkt auch außermittig liegen kann, betont das Unternehmen. Der SL-AIR könne durch die Einzelradaufhängung auch links und rechts unabhängig einfedern. Das Eigengewicht liegt bei 13 Tonnen. ... weiter S. 37 >>



Der Multimax von Faymonville



In Pfedelbach fest verankert ist die Firma Scheuerle



Der Stahlbau ist ein entscheidender Teil beim Bau von Tieflader und Selbstfahrern



Der K25 mit Niveaueausgleich



Scheinbar nichts ist den SPMT zu schwer

Keine leichten Aufgaben

Schweres ist das Geschäft der TII Group, richtig schweres. Jüngstes Mitglied der Unternehmensgruppe ist „Tiiger“. Impressionen des Unternehmens von Rüdiger Kopf.

Über eine Tonne mehr oder weniger wird schon gesprochen, sie fällt aber bei manchen Lasten, die von den Produkten der TII Group gefahren werden, wahrlich nicht so ins Gewicht. Zu der Gruppe gehören die Marken Nicolas, Kamag, Scheuerle und seit jüngstem auch „Tiiger“. Die neue indische Tochterfirma wird das Hauptaugenmerk auf den asiatischen Markt legen, denn auch dort werden die zu transportierenden Einheiten immer größer – besser gesagt: gewaltiger. Ein Grund mehr, mal die TII Group und sein Zugpferd „Scheuerle“ näher zu betrachten.

Von Kompaktfahrzeugen für den Straßentransport über modulare Einheiten mit und ohne Straßenzulassung reicht die Auswahl. Aus dem TII-Konglomerat mit seinen rund tausend Mitarbeitern arbeitet rund die Hälfte bei Scheuerle, darunter 32 Auszubildende. Die Spezialität der Pfedelbacher sind modulare selbstfahrende Transporter (SPMT). Damit lässt sich (fast) alles transportieren. Und modular sind die Geräte wahrlich. Nicht nur die Anzahl der Achsen in Längsrichtung ist flexibel, auch quer zur Fahrtrichtung sind zwei oder eben mehr Achslinien machbar. Es gibt zwar Standardgeräte, aber letztendlich bestimmt der Kunde, was er braucht. Das allerdings geht nur, wenn zwei Faktoren stimmen. Zum einen das System, in dem Fall der tatsächlich modulare Aufbau der Einheiten. Salopp gesagt, kann der Kunde sich sein Wunschfahrzeug selbst schnitzen. Wie viele Achsen längs? Wie viele quer? Mit oder ohne Antriebseinheit? Und das Ganze in Hausfarbe oder Rosa? Der zweite Faktor ist die Fertigungstiefe. Bei den Ausmaßen der Transporteinheiten sind keine großen Toleranzen möglich. Auf dem 70.000 Quadratmeter großen Areal von Scheuerle im Nordosten Baden-Württembergs wird noch reichlich Stahlbau betrieben. Und wer sich schon mal mit dem Thema beschäftigt hat, weiß, wie leicht hier mal ein Millimeter verrutscht. Passiert vielleicht auch bei Scheuerle, weswegen interne Kontrollen gang und gäbe sind. So bleibt gerade, was sich nicht verziehen soll.

Wenn es richtig schwer werden soll, können auch mal Anlagen mit über 10.000 Tonnen Eigengewicht aufgenommen und transportiert werden. Und es ist schon ein eigener Anblick, ein U-Boot über Land fahren zu sehen.

Wer über derartige Großgeräte spricht, wie es das Tagesgeschäft für Scheuerle ist, lässt den Service nicht unerwähnt, denn solche Achslinien sollen laufen. Kein Wunder also, dass das Unternehmen auch eine umfangreiche Serviceleistung im Portfolio hat, denn die Maschinen sind nicht für einen einzigen Einsatz konzipiert. Die Pflege der Hydraulik, Elektronik und des Fahrgestells gehört mit dazu. Der Invest in das Gerät war zweifelsohne nicht gering. Dass es sich lohnt, dies zu tun, zeigt ein Beispiel, bei dem einem Kunden eine solche Einheit im wahrsten Sinne des Wortes abgefackelt ist. Scheuerle setzt das, was den Brand überlebt hat, wieder in stand. Klingt unglaublich, aber es scheint sich für den Kunden zu lohnen.





Das Gespann Maxload von HBV und der Superbühne SX-180 von Genie kommt auf ein Transportgewicht von unter 40 Tonnen



Neu in diesem Jahr: der Brohuis SL-AIR 5

» Bei seinem „Multimax“ hat **Faymonville** jetzt nochmals einen draufgesetzt. „Der Multimax Plus ist ganz deutlich auf eine gewichtsoptimierte Bauweise hin ausgerichtet“, erläutert Produktmanager Rainer Noe den Hintergrund. Bei einer Sattellast von 18 Tonnen bringt der Multimax Plus trotz eines verschlankten Chassis weiterhin eine Achslast von 10,5 Tonnen mit sich. Der Schwanenhals wird wahlweise in 150 oder 220 Millimeter Bauhöhe angeboten. Ebenfalls besteht die Möglichkeit einer nachlauf- oder zwangsgelenkten Ausführung. „Der modulare Baukasten um diesen Fahrzeugtyp herum ermöglicht zahlreiche Varianten. So gibt es den Multimax Plus als 3-Achser, wahlweise mit Auszug und Radmulden, der den sehr erfolgreichen Euromax Semi-Tieflader im Programm ersetzt. Dieses Fahrzeug ist universell einsetzbar und dient dem Transport von Radladern, Baumaschinen, hohen Gütern oder auch teilbarer (Rück-)Ladungen“, erklärt Noe.

Plus nicht nur beim Plus

Ein ständiges Thema in der Transportbranche ist die Ladehöhe. Um diese auf den Niedrigwert von 760 Millimeter zu bekommen, ist der Multimax Plus ebenfalls mit 205/65R 17.5-Zoll-Niedrigbereifung verfügbar, und dies zwischen drei und fünf Achsen. Ideal für den Arbeitsbühnen-transport ist die Version des Multimax Plus mit speziellen Rampen, Hebebett und Gitterrosten. „Bei dieser Variante des Multimax Plus wurden die einzeln verschiebbaren Rampen verbessert und eine Kai-Ablage sowie Stützen integriert. Die hydraulischen Rampen lassen sich zudem vollhydraulisch – ohne Seilzug oder Umlenkstangen – komplett ausfahren.

Optimierte Überfahrbleche an der Heckkante sorgen zudem für einen reibungslosen Beladevorgang. Dazu verfügt dieser Multimax Plus über ein hydraulisches Hebebett mit einer Belastbarkeit bis zu neun Tonnen, das die Beladung bis auf den Schwanenhals ermöglicht“, so der Faymonville-Verantwortliche. Eine Funkfernsteuerung für verschiedene Hydraulikfunktionen, der Schnellverschluss bei der Rampenverspannung und zahlreiche weitere Verzurpunkte vereinfachen die Arbeit des Fahrers. Ein weiteres signifikantes Plus beim „Plus“: Das Aufbaumaß der Rampe im zusammengeklappten Zustand beläuft sich auf weniger als 300 Millimeter. Dadurch zählt die Doppelrampe nach EU-Verordnung 1230/2012 nicht zur Gesamtzuglänge. »



Ein Humbaue HS-Tandemachser

Blumenröhre Minitieflader 441-3500 mit 350 Kilogramm Stützlast und 2.930 Kilogramm Nutzlast





Nootaboos Manoovr mit Baggermulde



Wasel unterwegs mit 290 Tonnen schwerem Transformator auf einem „Addrive“ von Goldhofer



Greiner Fahrzeugbau in Neuenstein

»» **Nootaboos** ist mit seinem „Manoovr“ vor rund einem Jahr an den Start gegangen und aktualisiert sein Modell für die unterschiedlichsten Einsätze. Jüngstes Beispiel ist die Baggerstielmulde für den Semi-Tieflader. Bagger und andere Baumaschinen können hier ihren Auslegerarm ablegen und so die Transporthöhe reduzieren. Gerade die Ladeflächenhöhe, die auf 780 Millimeter abgelassen werden kann, ist ein genannter Pluspunkt des Modells. Weitere sind der Federweg von 500 Millimeter und ein Lenkwinkel.

Für schwere Aufgaben

Wenn die Transportgewichte jenseits des Alltagsgewichtes liegen, wird in der Regel auf selbstfahrende Module zurückgegriffen, wie sie unter anderem **Scheuerle** in einer großen Bandbreite anbietet. Dabei finden sich zum einen selbstangetriebene Transporter für die ganz schweren Aufgaben, aber auch Modulfahrzeuge für den Straßentransport. (s. S.36).

Gleichfalls dem Thema der Schwerlastmodule widmet sich **Goldhofer**. Dazu zählt auch ein Schwerlastmodul des Typs THP/ADD, vom Unternehmen auch „Addrive“ genannt. Für den Transport eines 290 Tonnen schweren, 4,80 Meter breiten und 4,50 Meter hohen Transformators von Bad Honnef nach Ibbenbüren setzten die Schwertransportprofis von Wasel erstmalig auf solch einen „Addrive“. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich laut Goldhofer um ein angetriebenes Schwerlastmodul, das alle Anforderungen eines gezogenen Moduls mit denen eines Selbstfahrers bezüglich Zugkraft, Geschwindigkeit, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit vereint. Beim Erreichen seiner Höchstgeschwindigkeit entkuppelt das Gerät mechanisch und fungiert als normales Schwerlastmodul. Bei Steigungen kann der „Addrive“ wieder zugeschaltet und die volle Zugkraft des Systems zur Unterstützung eingesetzt werden. Das spart den Einsatz von zusätzlichen Zug- und Schubmaschinen. Für die ‚normale‘ Fahrt des Konvois mit rund 25 Stundenkilometern schaltete sich der „Addrive“ mechanisch ab. Lediglich an der entscheidenden Steigung von 8,5 Prozent musste das Transportteam eine zweite Zugmaschine vorspannen.

Aber auch in dem Bereich der Schwerlastmodule sind individuelle Lösungen mehr und mehr gefragt. Antworten auf diese Kundenwünsche bietet unter anderem die **Greiner Fahrzeugtechnik**. Mit dem „Sefiro“, einem hydrostatisch angetriebenen Schwerlastroller, bietet das mittelständische Unternehmen mit Sitz in Neuenstein seine Alternative an. Das Gerät kann sowohl in modularer als auch in kompakter Bauweise ausgeführt werden. Dank elektronisch-hydraulischer Vielwegelenkung mit einem Lenkwinkel von 95 Grad und entsprechenden Lenkprogrammen ist die Manövrierbarkeit hoch.

K & B



Unkraut im Reifen

Continental hat erstmals Komponenten und Reifen für LKW und Busse präsentiert, die aus einem Naturkautschuk aus der Löwenzahnwurzel gefertigt wurden. Das Unternehmen hat diese Produkte erstmals auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es handelt sich dabei konkret um den Reifen Conti EcoPlus HD3, der im Sommer 2016 hergestellt wurde.

Ende 2015 testete Contitech den neuen Rohstoff auch für die Schwingungstechnik. „Wir verlangen vom Naturkautschuk andere Eigenschaften als unsere Reifekollegen“, erklärt Dr. Anna Misiun, die bei Contitech die Aktivitäten zum Thema Löwenzahnkautschuk leitet. „Unsere Produkte müssen beispielsweise sehr große dynamische Belastungen auch bei hohen Temperaturen aushalten.“ Der Conti EcoPlus HD3 ist der erste LKW-Reifen aus Löwenzahnkautschuk und liefert dem Hersteller zufolge die gleiche Leistung wie ein Reifen aus herkömmlich gewonnenem Naturkautschuk. Der neue Taraxagum-Kautschuk, wie Continental ihn nennt, soll in fünf bis zehn Jahren in die Produktion gehen und schrittweise in die Produkte einfließen.