



**“THE SHOW
IS A CRITICAL
PIECE TO OUR
WORKFORCE
DEVELOPMENT
EFFORTS.”**



— JARRAD WHISSELL, WHISSELL CONTRACTING LTD.



**NORTH AMERICA'S LARGEST
CONSTRUCTION TRADE SHOW**

CONEXPOCONAGG.COM

MARCH 10-14, 2020 | LAS VEGAS, USA



Ein 3-Achs-Sattelaufzieger mit Zwangslenkung von Bickel-Tec

AN DEN WERTEN GEFEILT

Bergen Spezial Transport aus Norwegen holt seine neueste Ergänzung im Fuhrpark, eine Broshuis 3-5 PL2HD Tiefbettkombination, im Werk in Kampen ab



Etwas geht immer noch, auch bei Transporteinheiten, sei es bei für die großen oder kleinen Sachen. Ein Überblick über den Transportmarkt von Kran & Bühne.

Ein ganzes Bündel an Neuheiten hat **Goldhofer** im Frühjahr präsentiert. Darunter finden sich auch viele Neuerungen, die Details betreffen, aber den Transport weiter voranbringen. So hat das Unternehmen den eigens für Goldhofer entwickelten Niederquerschnittsreifen „Cargo Plus“ vorgestellt. Dieser reduziert die Ladehöhe um bis zu 80 Millimeter. Außerdem erlauben die extra entwickelten Reifen aufgrund ihrer höheren zugelassenen Tragkraft kürzere Fahrzeuglösungen. Für seinen STZ-L4 wurde eine Studie einer elektronischen Lenkanlage vorgestellt. Diese garantiert in jeder Situation einen optimalen Lenkeinschlag, der an Gewicht, Maße, Position und Länge der Ladung perfekt angepasst werde, heißt es aus dem Unternehmen. Daraus ergibt sich ein Lenkwinkel, der die maximale Wendigkeit des Tiefladers sicherstellt. Außerdem kann zum optimalen Rangieren automatisch zwischen einzelnen Lenkkarten gewählt werden, die sich direkt über eine Funkfernbedienung vom Cockpit der Zugmaschine durchführen lassen. „Auch den PST/SL-E haben wir gänzlich überarbeitet“, berichtet Rainer Auerbacher, Vorstand Transport Technology bei Goldhofer. Der neue PST/SL bietet einen verstärkten Rahmen und somit eine noch bessere Belastbarkeit. Der wesentliche Vorteil ist jedoch die Option „Speedrive“, die als „Freiläufer“ ausgelegten angetriebenen Achsen. Vorteil für Logistiker: Je nach Ländervorschrift können die angetriebenen Module somit auch unter Volllast gezogen und damit der Transport unter höheren Geschwindigkeiten durchgeführt werden. Außerdem bietet die neue PST/SL-Generation laut Goldhofer eine Zugkraftenerhöhung um satte 26 Prozent. Dank einer breiten Palette an zusätzlichem Spezialequipment

lassen sich diese zu Fahrzeugkonfigurationen verbinden, die sehr präzise auf ihren jeweiligen Einsatzzweck ausgerichtet werden können.

Ein spektakulärer Transport gelang der Firma Vanguard beim Transport eines Miningbaggers. In Abstimmung mit den Goldhofer-Serviceingenieuren stellte das Team von Vanguard eine Fahrzeugkombination vom Typ PST/SL 6 + THP/SL 8 in dreifacher Fahrzeugbreite zusammen, um einen Minenbagger vom Typ Komatsu 5007 mit einem Gewicht von rund 800 Tonnen zu transportieren.

Scheuerle hat seine Baureihe Euro-Compact um zwei Modelle erweitert. Mit zwei- beziehungsweise dreiaxsigem Heckfahrwerk und Pendelachstechnologie runden diese das Nutzlastangebot nach unten ab. Der Zuladungsvorteil gegenüber vergleichbaren Tiefbettaufliegern liegt laut Hersteller bei bis zu 1,5 Tonnen. In den Nutzlastklassen bis rund 40 Tonnen (Zweiachser) und knapp 50 Tonnen (Dreiaxser) zählen außerdem hohe Flexibilität niedrige Betriebskosten und einfaches Handling zu den zentralen Wünschen der Flottenbetreiber aus Speditions- und Bauwirtschaft. Bei beiden neuen Modellen ist die Plattenbrücke im Tiefbett teleskopierbar, was Ladeflächenlängen von 6.620 bis 12.610 Millimeter ermöglicht. Die Fahrzeuge fallen trotz einer Gesamtlänge bis 23 Meter wegen der hohen Wendigkeit dennoch unter die Ein-Fahrer-Regelung. Dank des Verriegelungsmechanismus ist es zudem problemlos möglich, den Schwanenhals auch auf unebenem Gelände ab- und aufzunehmen. >>

» In die dritte Generation geht es zudem mit den Windflügeladaptern bei Scheuerle. Die jüngste Adapterausführung wartet mit einem verbesserten Nutzlastmoment bis zu 610 Metern auf. Damit lassen sich noch längere Windflügel transportieren. Durch einen noch flexibleren Neigungswinkel der Schnellwechsellplatte können Adapter und Windflügel mit Rahmen auch von innen verschraubt werden. Mit Hilfe des Adapters lassen sich die Flügel bis zu einem Winkel von 70 Grad aufstellen und endlos um die eigene Achse drehen.

Sein „Euro-PX Tiefladerprogramm“ hat **Nooteboom** weiter ausgebaut. Jüngster Zuwachs ist der 4-achsige „IC Interdolly Compact“, der in Kombination mit sechs gelenkten Pendelachslinien am Heck nun die größte Tiefladerkombination der Baureihe ist. Die erste 4+6 Tiefladerkombination des Typs „EURO-147-46(ICP)“ geht an C. Zwagerman Transport aus den Niederlanden. Diese Kombination wurde für die deutschen Vorschriften optimiert: 12 Tonnen Achslast bei 80 km/h. Optimiert für deutsche Ausnahmeregelungen. Cor Zwagerman, Geschäftsführer und Eigentümer von Zwagerman Transport, meint: „Die Krane und Maschinen, die wir transportieren, werden immer schwerer. Dieser neue Tieflader ist der größte Nooteboom, der je auf die Straße gebracht wurde. Mit einer deutschen Ausnahmeregelung beträgt die Nutzlast etwas mehr als hundert Tonnen, und wir betreten damit ein neues Marktsegment. Der Nooteboom 4+6 Tieflader hat für uns eine Reihe von Vorteilen. Um den Tieflader so weit wie möglich an die deutschen Sondergenehmigungen anzupassen, ist der Achsabstand von bisher üblichen 1,36 auf 1,51 Meter gestiegen. In der Praxis werden die Genehmigungen aufgrund der geringen Belastung von Brücken und Viadukten durch den größeren Achsabstand von den verschiedenen Bundesländern in Deutschland leichter erteilt. Ein weiterer Vorteil ist die Kurzkupplung, mit der wir den Anhänger problemlos in einen 10-achsigen Semitiefklärer umrüsten können. In dieser Konfiguration erhöht sich die Nutzlast auf rund 110 Tonnen, und wir können die Lenkung des Interdolly leicht an diese kürzere Konfiguration anpassen. Die Beziehung zwischen Nooteboom und Zwagerman besteht seit mehr als 50 Jahren. Das gab uns genug Vertrauen, um diesen Auftrag an Nooteboom zu vergeben.“

Broshuis hat zuletzt unter dem Namen „PL2“ ein neues Pendelachssystem herausgebracht. Dank dieser Pendelachsen der zweiten Generation können bald verschiedene Auflieger mit einer minimalen Fahrhöhe von 810 Millimetern geliefert werden. Die Räder sind einzeln aufgehängt und mit einem Gelenk ausgestattet, das sich bis zu 600 Millimeter heben lässt. Da der Auflieger mit Pendelachsen ausgeführt ist, erhält er die Zulassung für zwölf Tonnen pro Achse. Die minimale Fahrhöhe liegt bei 810 Millimetern. Die neue Pendelachse kann laut Hersteller 50 Prozent mehr Pendelbewegung ausführen. Das „PL2“ ist für die 2-Achslinien Tiefbett und 3-Achslinien Pendelachsen-Tiefbett erhältlich.

Jüngste Entwicklung in der „Max“-Reihe ist bei **Faymonville** der „Vario-Max Plus“. Angelehnt an die Combi-Max-Technologie besteht beim Neuen die Möglichkeit, eine zunächst gewählte Kombination später zu erweitern. Die Basis dazu bildet die „Joker-Achs-Technologie“ des Unternehmens, wodurch sich bei höherem Nutzlastbedarf 1-Achs-Fahrwerke in die Konfiguration integrieren lassen. Damit sind Nutzlasten bis zu 105 Tonnen bei einer Achslast von zwölf Tonnen realisierbar. Dementsprechend bezeichnet Faymonville seinen „Vario-Max“ als eine besonders anpassungsfähige und vielseitige Tiefbett-Reihe. Es sind eine oder zwei Trennstellen an den Fahrwerken wählbar, die Sattelast ist einstellbar, und dank einer integrierten Pendelachs-Technologie sind ein Hub von 600 Millimetern und ein Lenkeinschlag von 60 Grad machbar. Damit kann der Trailer als Baggerbrücke ebenso verwendet werden wie auch als außenliegender Träger. Ein weiteres Mitglied der „Max“-Reihe feierte im Frühjahr Premiere: der Blade-Max. Damit lässt sich die neue Generation von Windflügeln transportieren. Es handelt sich um einen Rotorblattadapter mit 650 mt. Montiert auf einem Selbstfahrer oder zwischen modularen Achslinien, können mit diesem Adapter Rotorblätter aufgenommen, bis zu einem Winkel von nahezu 90 Grad aufgestellt, geschwenkt und 360 Grad um die eigene Achse gedreht werden.

Sattelauflieger in unterschiedlichen Ausformungen bietet **Doll** an. Ein Dauerbrenner des Schwarzwälder Unternehmens ist sein Panther als 2-Achs-Tiefbett. Als Vorteile hebt das Unternehmen unter anderem die

Im Dreierpack: Vanguard kombiniert PST/SL 6 + THP/SL 8, um den Bagger zu transportieren



Anerkennung des Panther-Fahrwerks als geteilte Achse mit zwölf Tonnen Achslast hervor. Den Sattelaufleger gibt es in Variationen bis zu zehn Achsen. Hinzu kommt die Möglichkeit, das Fahrniveau stufenlos an das Gelände anzupassen.

Seit über 20 Jahre fertigt **Junghanns** Fahrzeuge in Hof in Bayern. Darunter auch Plattformaufbauten auf drei oder vier Achsen. Zahlreiche Arbeitsbühnenvermieter haben Geräte aus dem Hause Junghanns im Fuhrpark. Die jüngste Auslieferung in puncto 4-Achs-Plattformaufbau ging an Stabel Arbeitsbühnen. Aufgebaut auf einem Scania R500, wurde ein Plattformaufbau mit Laderampen mit einer Nutzlast von 17 Tonnen realisiert. Alle Funktionen sind per Funkfernsteuerung bedienbar. Eine Tankanlage für das Betanken von Arbeitsgeräten ist ebenfalls integriert. „Gerade durch die Luftfederung von Scania, die auch auf den vorderen Achsen besteht, sind selbst hohe Rampenanlieferungen kein Problem mehr. Auch das berühmte Problem mit den Hochhubwägen, die eine sehr geringe Bodenfreiheit haben, sind durch die Junghanns/Scania-Kombination ebenfalls Geschichte“, heißt es im Hause Stabel. An Arbeitsbühnen Buchtmann aus Delmenhorst wurde zuletzt ein 3-Achs-Plattformaufbau ausgeliefert. Die Nutzlast liegt hier bei rund 4,2 Tonnen bei einer Plattformlänge von 5,20 Meter und einer Ladbreite von 2,18 Meter. Der Transporter ist mit Seilwinde ausgeliefert worden.

Neben Plattformaufbauten auf zwei, drei oder vier Achsen führt **Bickel-Tec** auch Sattelaufleger. Diese 3-Achser sind mit hydraulischer Zwanglenkung ausgestattet. Die Nachlenkung kann über Funk gesteuert werden. Zudem ist eine Achse als Liftachse ausgeführt. Der verwendete Schwerlastlochboden ist komplett mit einem mit rutschhemmendem Belag beschichtet, wodurch es unzählige Verzurrmöglichkeiten gibt. Es gibt außerdem 62 Zurringe, die je 7,5 Tonnen aufnehmen können. Die Ladefläche zum Beladen des Schwanenhalses ist hydraulisch heb- und senkbar. Auf den Sattelaufleger können seitliche Bordwände eingesteckt werden. Zum Standard bei den Plattformaufbauten indes gehört eine Ladehöhe ab einem Meter, Ladelänge bis zu 9,40 Meter und Nutzlasten bis 19 Tonnen. Hinzu kommen geteilte Rampen, 75 oder 90 Zentimeter breit, eine



Hatte im Frühjahr Premiere:
Der Blade-Max von Faymonville

Auffahrshräge von maximal zehn Grad und Zurrpunkte, die fünf Tonnen aufnehmen. Dazu kommen Kundenwünsche wie zusätzliche Halterungen für unterschiedliche Kanister und Eimer oder Kisten.

Gerade im Fahrzeugbau besteht heute noch die Möglichkeit, speziell auf Kundenwünsche einzugehen. Eine Karte, die Mittelständler wie zum Beispiel **Zanner** gerne ausspielen. So sagt das Unternehmen von sich – egal wie hoch, egal wie schwer, ob gummibereit oder nicht: Fahrzeugbautechnik von Zanner gewährleistet für jede Art von Baumaschine, Arbeitsbühne, Stapler oder Minikran eine effiziente wie auch sichere Logistik. Als Pluspunkt wird dabei die stufenlos überfahrbare Heckrampenanlage mit flachem Auffahrwinkel von rund neun Grad angeführt. Die Rampe hat zudem ein patentrechtlich geschütztes, federunterstütztes Mittelblech zwischen den Rampenteilen. Für den Transport von Baumaschinen mit einer etwas höheren Aufbauhöhe gibt es eingepasste Mulden, um die zulässige Gesamthöhe von vier Meter nicht zu überschreiten.

Für den Transport von Maschinen ohne Gummibereitigung wird der sonst durchgängige, rutschsichere Gitterrostboden durch Gummiboden ersetzt. Für die Ladungssicherung sind standardmäßig vier Reihen an insgesamt bis zu 60 Stück geprüften Zurringen, zu je 7.500/5.000 daN integriert. >>

Die Euro-Compact-Baureihe von Scheuerle ist um zwei Modelle erweitert worden





Rombach Transporte setzt wieder auf einen Doll 2-Achs-Sattelauf-
lieger mit Panther-Fahrwerk



Blomenröhr präsentiert einen Kran-
aufbau mit Motor, Tank und Hydraulik-
aggregat vor einem Tandem-Tieflader

» Was tun, wenn es nicht passt? Einen Mittelständler fragen, ob es Lösungen gibt. **Blomenröhr Fahrzeugbau** hat auf Kundenwunsch ein Projekt realisiert, das folgende Anforderungen erfüllen sollte: Vor einem Tandem-Tieflader mit etwa neun Tonnen Nutzlast sollte ein Kran aufgebaut werden, der Bohrgestänge für Horizontalbohrgeräte mit rund 1,2 Tonnen Gewicht pro Gestängepaket auf den Tieflader heben kann. Die Reichweite des Krans sollte bei dieser Last 2,70 Meter betragen. Die Wahl fiel auf den Palfinger-Ladekran PC3800, der ein geringes Eigenwicht von 238 Kilogramm aufweist und bei der gewünschten Reichweite eine Traglast von 1.360 Kilogramm bietet. Er wurde auf dem verlängerten Chassis auf dem passenden Montagerahmen mit Schwenkstützen verbaut. Für den Antrieb des Krans wurde ein 8 kW starker Motor gewählt, der ein spezielles Hydraulikaggregat mit 12 Liter Tankinhalt antreibt und bei 200 bar Betriebsdruck arbeitet. Der Kran wird über das Zugfahrzeug mit 24-Volt-Steuerstrom versorgt und kann bequem über eine Funkfernsteuerung bedient werden. Vor Bedienung des Krans müssen die seitlichen Stützen ausgezogen und hydraulisch nach unten gefahren werden. Auf dem Tandem-Tieflader mit einer Ladeflächenlänge von 5,5 Metern können auch Maschinen geladen werden, denn Alu-Verladeschienen mit neun

Tonnen Traglast sind unter der Ladefläche eingeschoben. Bei der Verladung von Maschinen muss natürlich darauf geachtet werden, dass die Stützlast nicht überladen wird. Durch den Kranaufbau mit Motor, Tank und Hydraulikaggregat wird die Stützlast von 1.000 Kilogramm schon zu etwa 60 Prozent beansprucht. Durch die Ausstattung des Tiefladers mit dem Ladekran ist der Anhänger universell einsetzbar für den Transport und das Verladen von Stückgut oder Bohrgestänge sowie auch Baumaschinen.

Speziell für die Bereiche der Arbeitsbühnen- und Staplertransporte entwickelte **Meusburger Fahrzeugbau** sein Rampensystem. Hier wird ein „abklappbares Heck“ als Rampe verwendet. Diese Sonderlösung bietet der Nutzfahrzeugbauer sowohl bei den Satteltiefladern als auch bei den LKW-Aufbauten an. Die Gewichtsersparnis beim Sattelkonzept liegt nach Einschätzung von Meusburger bei etwa 1,7 Tonnen, was zu einer Nutzlasterhöhung speziell im 40-Tonnen-Bereich führt. Bedingt durch das Fehlen einer stehenden Rampe, können Körbe, Arme oder sonstige Ladungsteile problemlos über das Ende der Ladefläche hinaus geladen werden. Zudem bildet das abklappbare Heck eine durchgängig befahrbare Rampenfläche, dadurch können Bühnen und Stapler aller Spurbreiten ohne Rampenverschiebung schnell und sicher geladen werden. Die Zeitersparnis durch den Entfall der Rampenverschiebung mache sich bei häufigen Be- und Entladevorgängen deutlich bemerkbar, wird seitens des Unternehmens hervorgehoben. Zudem berichten die Kunden, dass sich durch den geringeren Luftwiderstand bis zu drei Liter Kraftstoff pro hundert Kilometer sparen lassen.

Mit seinem „ZAH“ hat **Beko** zuletzt einen Zentral-Achs-Hänger vorgestellt, der speziell auf die Bedürfnisse des Transports von Baumaschinen, Arbeitsbühnen und dergleichen abgestimmt wurde. Der Anhänger verfügt über eine Nutzlast von 10,5 Tonnen und eine Aufbauhöhe von 6,10 Meter. Die klappbaren Auffahrrampen sind 1,80 Meter lang. Kombiniert mit dem zweifach abgeschrägten Heckteil, erleichtert dies die Auffahrt auch von Geräten mit geringer Bodenfreiheit. Zur Grundausstattung gehört neben dem stabilen Grundrahmen eine Verstärkung des Außenrahmens mit jeweils rutschsicherem Streckmetallbelag. Der Anhänger hat vorne und hinten Abstützungen, um die Auffahrten zu gewährleisten.

Aufbauten, Anhänger und Sattelaufleger können in Stahl ausgeführt werden. Das österreichische Unternehmen **Tima** setzt im Gegensatz dazu auf Aluminium. Eine Sonderstellung nehmen die speziellen Zurrbügel ein, die patentiert sind, Drehzurrbügel genannt. Um sich optimal zum Zug auszurichten, kann der obere Teil sich drehen. Diese werden im Rahmen eingebaut und können bis zu 3,2 Tonnen aufnehmen. **K & B**



Einen 3-Achs-Plattformaufbau hat jüngst
Buchtman Arbeitsbühnen geordert



Auf sein „abklappbare Heck“ setzt Meusburger bei seinem Rampensystem



Nooteboom hat sein Euro-PX-Programm weiter ausgebaut



Ein 4-Achs-Plattformaufbau von Zanner